



En fast Kattegatforbindelse

Jens Kampmann
formand for Kattegatkomitéen

Kattegatkomitéen

- Etableret i oktober 2008
- Formål:
 - Synliggøre, udbrede og videreudvikle visionen om et nyt sammenhængende Danmark.
 - Påvirke folketinget til at igangsætte en tilbundsgående analyse/undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse til hurtigtog og biler
 - Arbejde for en bred politisk beslutning om en fast Kattegatforbindelse.
- Medlemmer
 - Politikere, repræsentanter fra erhvervslivet, organisationer og vidensinstitutioner, 38 medl. p.t.

En ny overordnet infrastruktur model

- Det store H er fuldt udbygget med potentiel flaskehals mellem Øst- og Vestdanmark

- Kattegatforbindelsen giver en mere fleksibel, tostrengt struktur



DIs Vision 2050: En nordeuropæisk vækstmetropol

Metropol Danmark
En fast Kattegatforbindelse

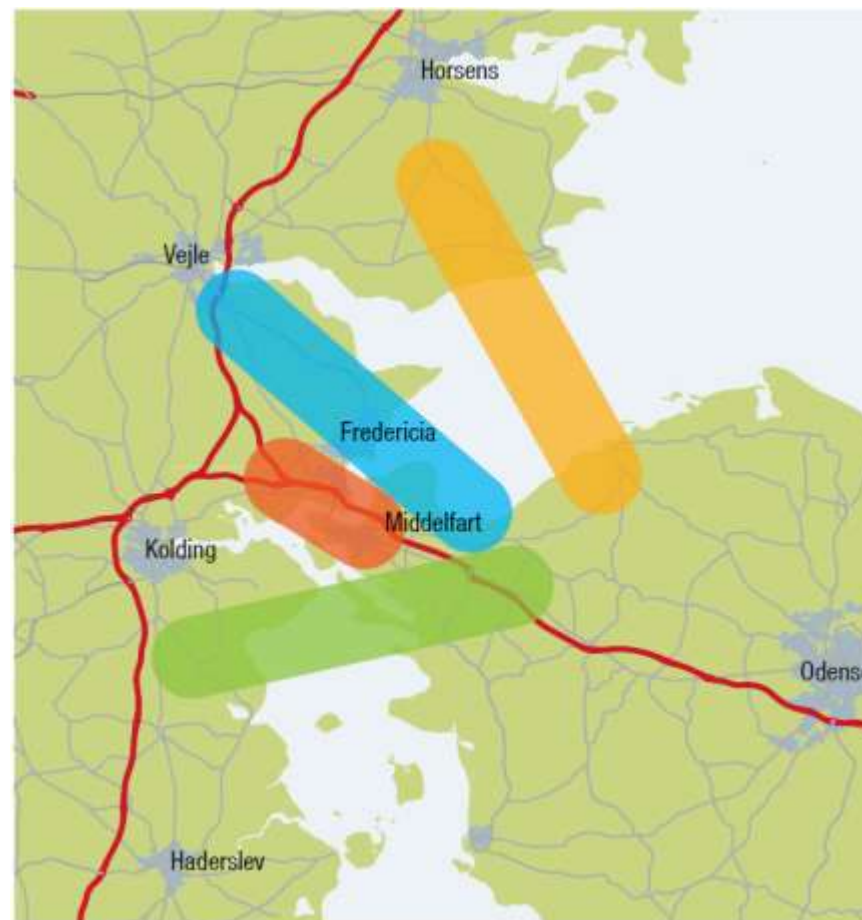


Kilde:



Potentielle vejforbindelser over Lillebælt

- Priser for potentielle vejforbindelser over Lillebælt (kun vej):
 - Sydligt alternativ 9 mia. kr.
 - Parallel alternativ 6 mia. kr.
 - Nordligt alternativ 12 mia. kr.
 - Bogense-Juelsminde 32 mia. kr.



Kilde: Transportministeriet /
COWI, 2011

Et sammenhængende Danmark – med tog

- Med højhastighedstog over Kattegat vil rejsetiden med tog blive reduceret betydeligt.

Rejsetider med tog fra København (timer)		
	I dag	I fremtiden
Aarhus	3	1
Horsens	2½	1
Vejle	2¼	1¼
Aalborg	4½	2
Herning	3½	2½
Esbjerg	3	2½



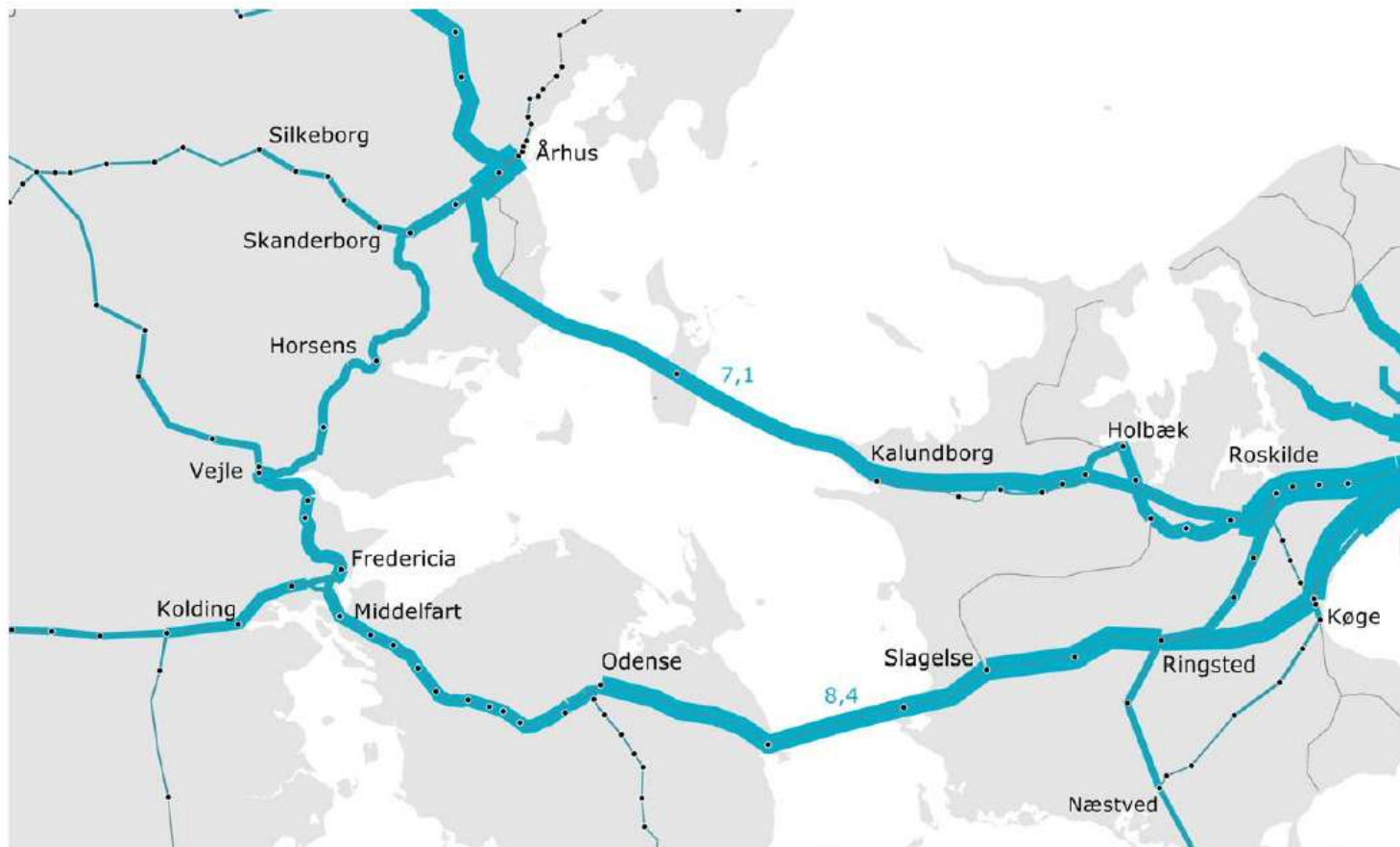
Linjeføringsalternativer for en timemodel

- Tre alternativer til en timemodel for banetrafikken:
 - A:** Lillebælt-Vejle Fjord alternativ
 - B:** Odense-Horsens alternativ
 - C:** Kattegat alternativ

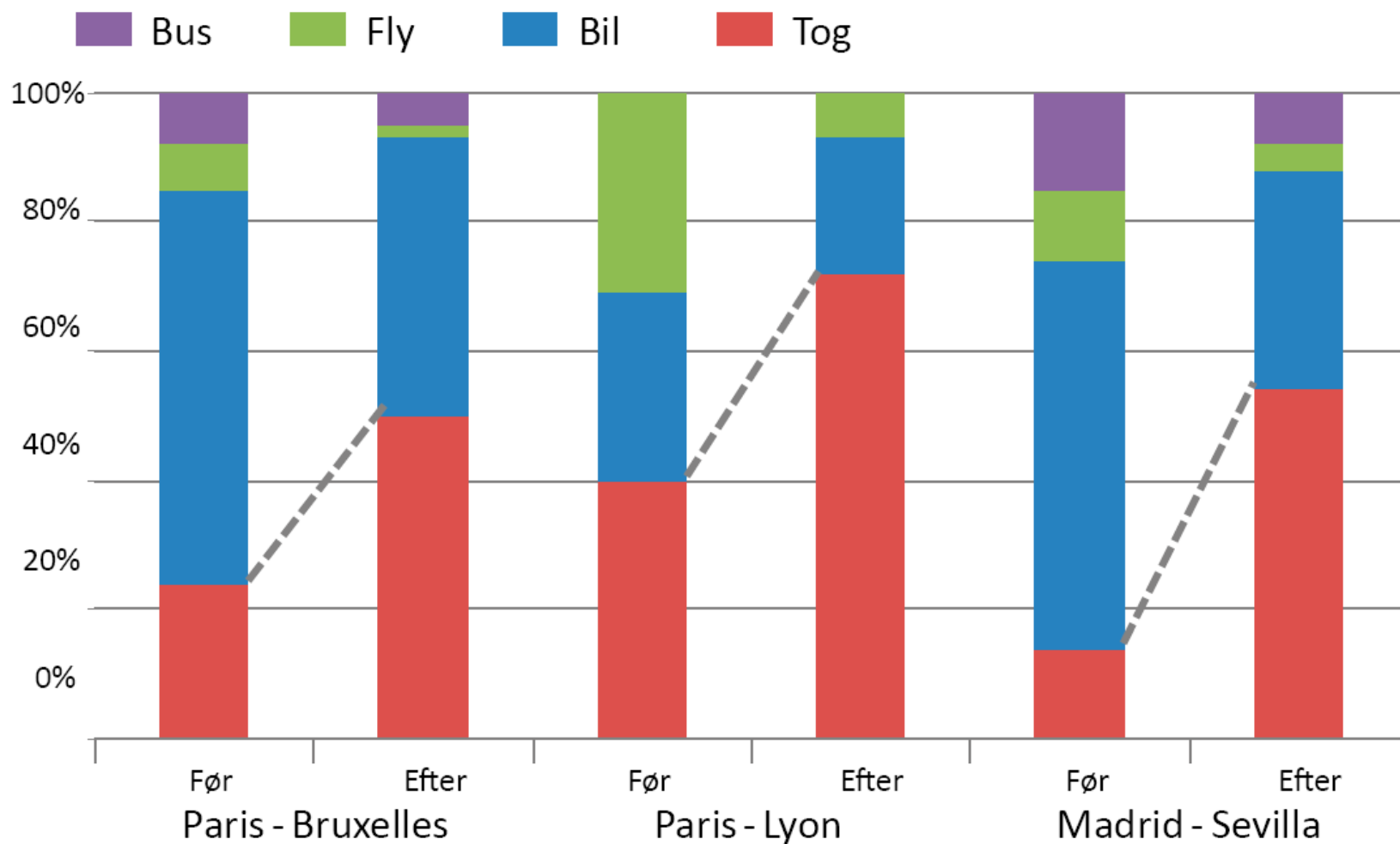


Foreløbige vurderinger af togpassagerer for Kattegatlinjeføringen

Metropol Danmark
En fast Kattegatforbindelse



Højhastighedstog og markedsandele



Finansiering

- Skal ikke finansieres over skattekroneerne
- Fuld brugerfinansiering ligesom de øvrige store broprojekter
- Storebælt og Kattegat bør samles i ét selskab, som er ansvarlig for øst-vest forbindelserne i Danmark
- Overskud fra Storebælt til finansiering af Kattegat

Forudsætninger for beregninger på en fast Kattegatforbindelse

Metropol Danmark
En fast Kattegatforbindelse



Anvendte forudsætninger	
Byggestart	2018
Åbningsår	2025
Langsigtet inflation	2,0%
Realrente	3,5%
Trafikvækst	2,2%
Samlet trafikspring	25,0%
Antal år med trafikspring	4
Trafikpotentiale (2008 antal)	5,10m
Takster (2008), bil	495 DKK
Takster (2008), lastbiler	1570 DKK
Indkomst fra bane (2008)	800 DKK mio.
Andel af biler	88,0%
Andel af lastbiler	12,0%
Anlægsinvesteringer	
Kyst-til-kyst	77.600 DKK mio.
Bane (ikke basisscenario)	20.300 DKK mio.
Vej (ikke basisscenario)	5.900 DKK mio.
Besparelse vedr. reduceret investering i 'H'-området (ikke basisscenario)	10.000 DKK mio.

Kilde: KPMG, juni 2010

Tilbagebetalingstid ved forskellige scenarier

Scenario analyse

	Kyst-til-kyst		Anlægsinvesteringer inkl. landanlæg	
2,2% trafikvækst i fremtiden	Tilbagebetaling start, basisscenario	2028	Tilbagebetaling start	2034
	Tilbagebetaling slut, basisscenario	2049	Tilbagebetaling slut	2055
	Tilbagebetalingsperiode (år), basisscenario	25	Tilbagebetalingsperiode (år)	31
2,2 % trafikvækst til 2030, herefter 1,5%	Tilbagebetaling start	2028	Tilbagebetaling start	2036
	Tilbagebetaling slut	2051	Tilbagebetaling slut	2061
	Tilbagebetalingsperiode (år)	27	Tilbagebetalingsperiode (år)	37
2,2% trafikvækst i fremtiden, biltakst DKK 450	Tilbagebetaling start	2030	Tilbagebetaling start	2038
	Tilbagebetaling slut	2051	Tilbagebetaling slut	2061
	Tilbagebetalingsperiode (år)	27	Tilbagebetalingsperiode (år)	37

Investeringer på Det store H i 2015 - 40

Forestående infrastrukturinvesteringer uden en fast Kattegatforbindelse

Vejlefjord	3 mia. kr.
Lillebælt	10 mia. kr.
Storebælt	40 mia. kr.
Udvidelser af E45 og E20	55 mia. kr.
I alt	108 mia. kr.
Heraf statsfinansieret	68 mia. kr.
Brugerfinansieret	40 mia. kr.

Investeringer på Det store H og Kattegat i 2015 - 40

Forestående infrastrukturinvesteringer ved en fast Kattegatforbindelse

Vejlefjord	3 mia. kr.
Lillebælt	10 mia. kr.
Kattegat	100 mia. kr.
Udvidelser af E45 og E20 mellem Aarhus og København	25 mia. kr.
I alt	138 mia. kr.
Heraf statsfinansieret	38 mia. kr.
Brugerfinansieret	100 mia. kr.