

Kattegatkommittéen

Den 7. oktober 2008 blev Kattegatkommittéen stiftet. Kommittéen består af repræsentanter for erhvervslivet, uddannelsesinstitutioner, organisationer og politikere mv., der alle arbejder for en beslutning om anlæg af en fast forbindelse til hurtigtog og biler over Kattegat mellem Jylland og Sjælland.

Kattegatkommittéens formål er, at:

- Synliggøre, udbrede og videreudvikle visionen om et nyt sammenhængende Danmark.
- Påvirke Folketinget til at igangsætte en tilbundsående analyse/undersøgelse af en fast Kattegatforbindelse
- Arbejde for en bred politisk beslutning om en fast Kattegatforbindelse.

Kommittéen er stiftet på initiativ af Region Midtjylland, Kommunekontaktrådet i Region Midtjylland og Århus Kommune.

Medlemmer af Kattegatkommittéen er pt. (20. november 2008):

Anders G. Christensen	Borgmester / Formand	Kommunekontaktrådet i Region Midtjylland
Bent Hansen	Regionsrådsformand	Region Midtjylland
Bjarne Ravn Sørensen	Direktør	Vestas Control Systems A/S
Egon Pleidrup Poulsen	Borgmester / Formand	Kommunekontaktrådet i Region Nordjylland
Frank Bennetzen	Direktør	Dansk Landbrugsrådgivning
Harald Børsting	Formand	Landsorganisationen i Danmark
Heine Bach	Direktør	Nordea Bank Danmark
Jesper Lund	Partner	PricewaterhouseCoopers
Katia K. Østergaard	Direktør	Dansk Erhverv
Kurt Larsen	Formand	DSV A/S
Lars Larsen	Direktør	Jysk A/S
Lauritz B. Holm-Nielsen	Rektor	Århus Universitet
Michael Christiansen	Adm. direktør	Fakta
Michael Holm	Adm. direktør	Systematic Software Engineering A/S
Nicolai Wammen	Borgmester	Århus Kommune
Niels Laurits Thygesen	Direktør	Thygesen Textile Group A/S
Ole Arenfeldt Jensen	Adm. direktør	Wavin
Peter B. Jepsen	HR- og organisationsdir.	Danske Fragtmænd A/S
Peter Kjær	Direktør	Schouw og Co A/S, formand Erhverv Århus
Poul Arne Jensen	Direktør	DI - Skive/Viborg afdeling
Søren Peter Kjeldahl	Adm. direktør	Brdr. Kjeldahl Transport I/S
Thorkil Andersen	Direktør	Frode Laursen A/S
Uffe Jacobsen	Trafikøkonom	

En fast Kattegatforbindelse – betydning for samfundet

Fra det store H til en ny struktur for det store H

Det store H

Den f



Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 118
Offentligt

Nytænkning af Danmarkskortet

- "Det store H" har i mange år været en tilfredsstillende struktur for Danmark, men har især passeret til industrisamfundet.
- I dag skal "Det store H" suppleres med en ringformet struktur af centre sammen, og som passer til videnssamfundet og specialiserede medarbejdere mødes på tværs af landets regioner.
- Hele landet, herunder togforbindelser fra landets kyst til Herning, Esbjerg og Sønderborg, vil let kunne kobles sammen, hermed vil give fordele for hele landet.
- En sammenhængende metropol vil give Danmark en positiv effekt for hele landet.

Kattegatforbindelsen – vækst og udvikling

En fast forbindelse over Kattegat vil muliggøre et sammenhængende Danmark

- Direkte sammenkobling af landets største byer og videntcentre og dermed en form for vækstdriver for hele landet.
- Ét stort sammenhængende arbejdsmarked med stort udbud af specialiseret arbejdskraft.
- Kortere afstande på tværs af landet giver større markedsgrundlag for virksomheder og institutioner, også indenfor oplevelsesøkonomien. Samtidig vil Nordvestsjælland vil få helt nye udviklingsmuligheder.

København bliver større og får øget international konkurrenceevne

- Får et større arbejdskraftopland og en kraftig udvidelse af sit markedsopland.
- Øget interaktion og videnudveksling til gavn for erhvervslivets konkurrence i hele landet.
- Underlag for at København kan blive en metropol i international sammenhæng, når resten af landet kommer tættere på.
- Københavns Lufthavn vil med større opland kunne bevare og udbygge sin position som en lufthavn med direkte forbindelser til de vigtigste destinationer i verden.
- Vil give to hovedveje ind og ud af København, fordi alle øst-vest trafikanter i bil ikke skal over Køge, og i tog ikke over Ringsted.

Bedre adgang til specialiseret arbejdskraft

- Forbinder to markante uddannelsesbyer med mange højtuddannede.
- Øgede vækstmuligheder i videnvirksomhederne på begge sider af Kattegat.

Øget opland for kulturoplevelser og sport

- Væsentlig forøgelse af oplandet for en række nationale kulturinstitutioner og oplevelsestilbud.
- Inddrage sportsfaciliteter på begge sider af Kattegat i ansøgninger om at få større internationale sportsbegivenheder til Danmark.

Hvad betyder en fast Kattegatforbindelse for miljøet?

- Kattegatforbindelsen vil give en markant CO₂-besparelse, fordi køreafstanden for en stor del af landets befolkning blive væsentlig kortere. Ligeledes vil omlægning fra færge og fly til tog og bil bidrage til en CO₂-besparelse.
- Den kollektive trafik vil blive styrket, højhastighedstog over Kattegat vil give den kollektive trafik en klar konkurrencefordel til gavn for miljøet.
- Undgår en meget stor udvidelse af vej- og broanlæg fra Århus over Trekantområdet, Fyn og Sjælland til København, og de konsekvenser det medfører for befolkningen i en række større byer med hensyn til støj, forurening og visuel påvirkning.

Kattegatforbindelsens økonomiske bæredygtighed

Drifts- og anlægsøkonomi

Rambølls rapport indeholder ikke selvstændige beregninger for anlægsinvesteringerne, men baserer sig på de tal, som Niras har regnet sig frem til i deres rapport for Transportministeriet.

De to rapporter adskiller sig ved, at der i Rambølls rapport er opstillet forskellige følsomhedsanalyser, hvor de variable er årlig trafikvækst, trafikspring, åbningsår og tilbagebetalingstid. Endelig er der for alle scenarier set på økonomien både med og uden landanlæg.

Yderligere følsomhedsanalyser viser, at der vil være driftsøkonomisk balance for en fast Kattegatforbindelse, hvis der regnes med åbning i 2025, en årlig trafikvækst på 2,2 % og et trafikspring på 24 %.

Driftsøkonomiske konsekvensberegninger ved forskellige sæt af forudsætninger. Nuværdier, opgjort primo åbningsåret.

	Transportministeriets beregning: 1,5 % vækst, 15,2 % trafikspring, åbning 2020	2,2 % vækst, 40 % trafikspring, åbning 2025	3,8 % vækst, 40 % trafikspring, åbning 2025	2,2 % vækst, 40 % trafikspring, åbning 2030
Anlægsudgift	-112,1	-112,1	-112,1	-112,1
Drift, vedligehold, reinvestering	-29,0	-29,0	-29,0	-29,0
Provenu fra vejtrafik	77,2	125,1	210	139,5
Betaling fra bane	15,2	15,2	15,2	15,2
Restværdi efter 30 år	14,3	14,3	14,3	14,3
Netto nuværdi	-34,4	13,5	98,4	27,9
Heraf landanlæg (investering og drift)	-26,8	-26,8	-26,8	-26,8
Nuværdi ekskl. landanlæg	-7,6	40,3	125,2	54,7

Samfundsøkonomi

Rambølls rapport indeholder et overslag over de samfundsøkonomiske konsekvenser. Dette overslag baserer sig på de vækstforudsætninger, der er brugt i Niras' rapport, nemlig en årlig trafikvækst på 1,5 % og et trafikspring i åbningsåret på 15 %. Selv ved disse beskedne forudsætninger ser det ud til, at en fast Kattegatforbindelse vil være samfundsøkonomisk attraktiv.

Men det er påkrævet, at der igangsættes en langt mere tilbundsående samfundsøkonomisk analyse.