



Status for analyser af forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark

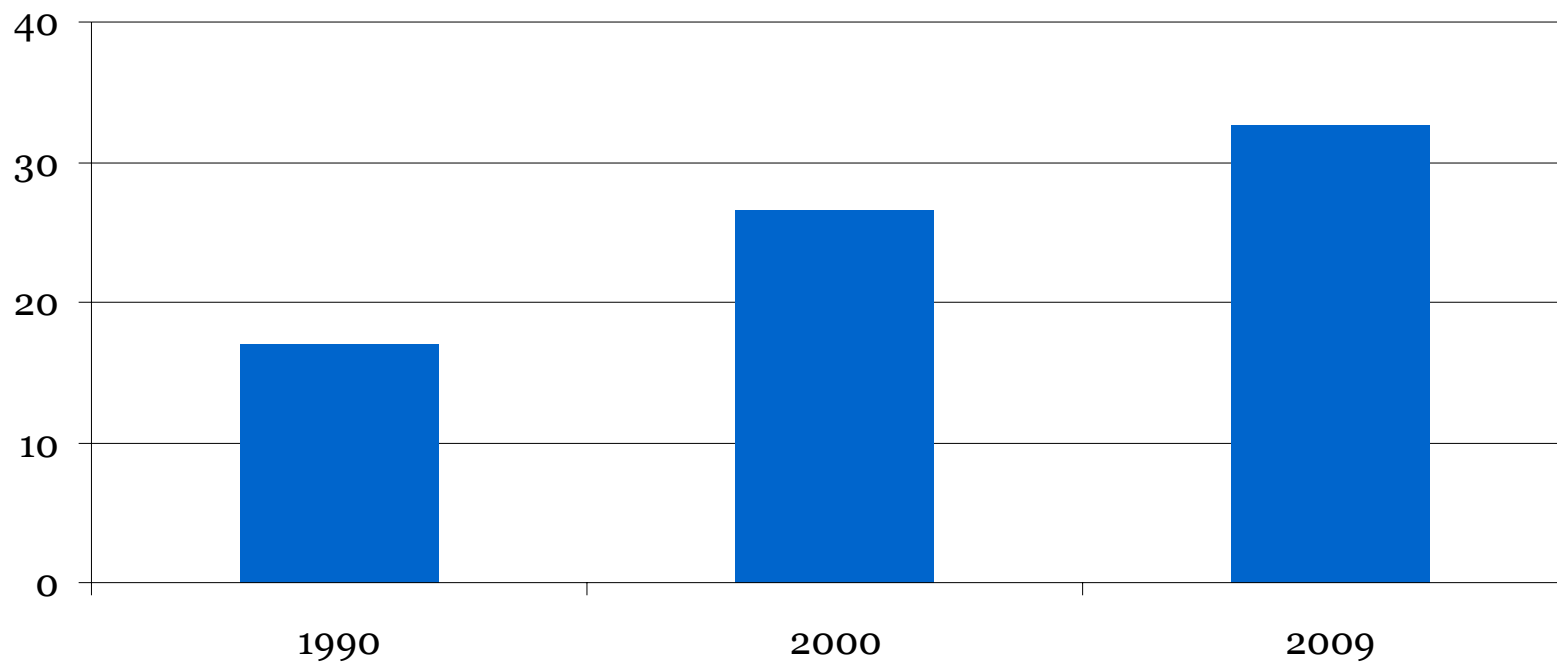
Thomas Jørgensen, Transportministeriet



Trafikken mellem Øst- og Vestdanmark

- Fordobling af trafikken mellem Jylland/Fyn og Sjælland siden 1990
- Storebæltsforbindelsen, færgeforbindelserne og flytrafikken

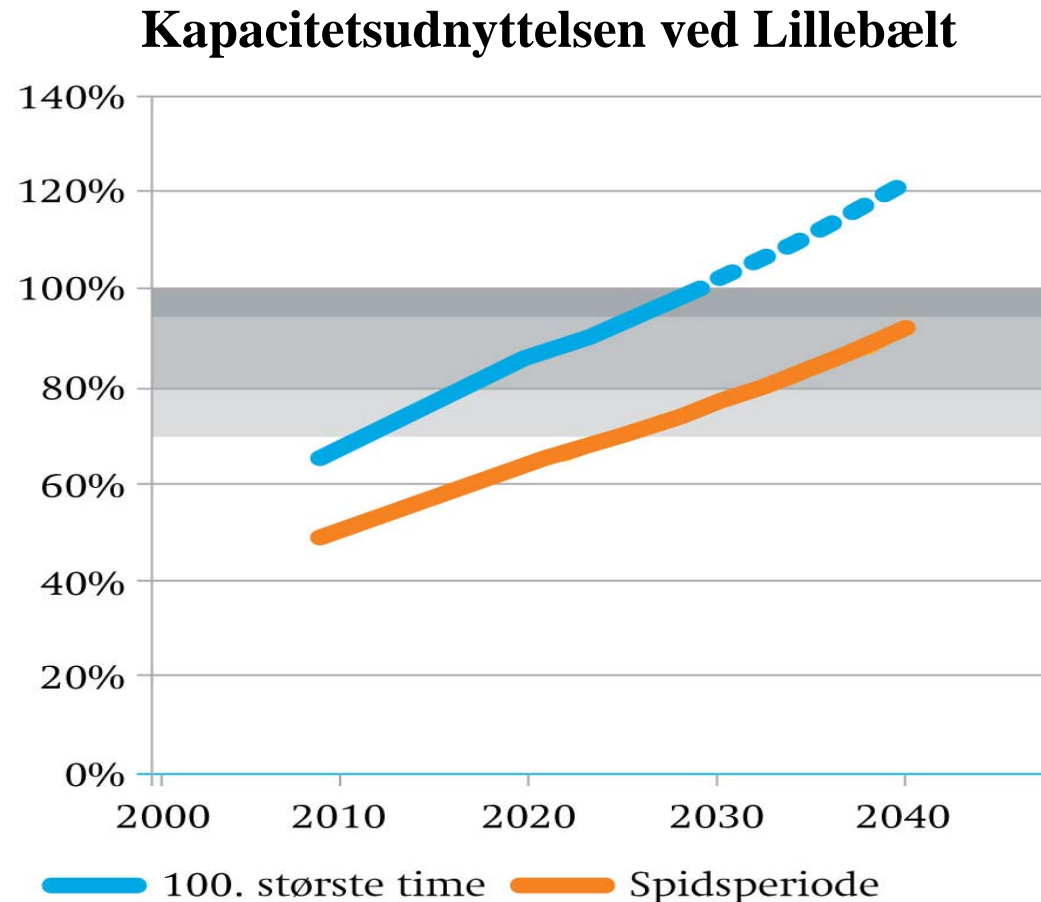
Persontrafikken mellem Øst- og Vestdanmark (mio. passagerer pr. år)



Udfordringer for den landbaserede infrastruktur mellem Øst- og Vestdanmark



- Kapaciteten i den nuværende infrastruktur, herunder ved Vejle Fjord og Lillebælt
- Realisering af jernbanens Timemodel
- Nye mobilitetsmuligheder



Kilde: COWI (2011)

Strategiske valg for landsdelsforbindelserne



Den overordnede infrastruktur

- En tredje Lillebæltsforbindelse
- En forbindelse nord for Lillebælt mellem Bogense og Juelsminde
- En Kattegatforbindelse – direkte mellem Jylland og Sjælland





Hvad er det, vi skal kigge på?

- Trafikale effekter (trafikmængder, aflastningsmuligheder, mobilitet)
- Miljømæssige effekter
- Økonomiske forhold
- Samfundsøkonomi

Langsigtede parametre:

- Lokalisering af boliger og arbejdspladser
- Økonomisk vækst og konkurrenceevne

En tredje Lillebæltsforbindelse



- Tre alternativer
 - Parallel Lillebæltsbro – størst aflastning
 - Sydligt alternativ – forbindelserne syd på mod kontinentet
 - Nordligt alternativ – sammenhæng med forbindelserne mod Østjylland
- Sammenhæng med strategi for vejsystemet i Jylland



* Tidsbesparelser for rejser i bil mellem Padborg og destinationer på Fyn/Sjælland samt mellem København og destinationer i Jylland

En tredje Lillebæltsforbindelse

Jernbanens timemodel – Lillebælt/Vejle Fjord løsning



- To timers rejsetid mellem København og Aarhus
- Synergi i forhold til videreførelse af Timemodellen





Bogense – Juelsminde forbindelse

- Kortere rejsetid mellem Fyn/Sjælland og Nordøstjylland
- Aflastning af motorvejsnettet (COWI 2011):
 - ved Vejle fjord: 19 %
 - ved Lillebælt: 16 %



* Tidsbesparelser for rejser i bil mellem Aalborg og destinationer på Fyn/Sjælland samt mellem København og destinationer i Jylland

Bogense – Juelsminde forbindelse

Jernbanens timemodel – Odense-Horsens løsning



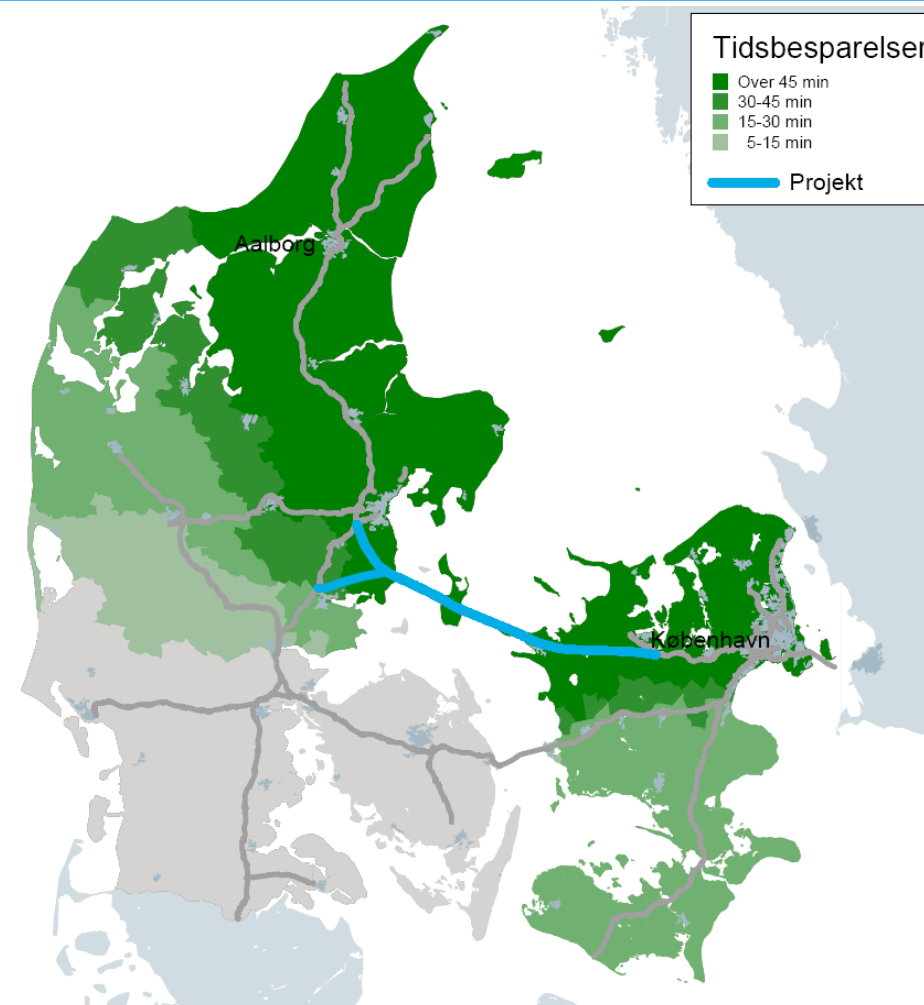
- Ny bane mellem Nordfyn og Jylland
- Ca. 1 time og 35 minutters rejsetid mellem København og Aarhus
- Synergi i forhold til videreførelse af Timemodellen mod Herning





En fast forbindelse over Kattegat

- Kortere rejsetid mellem Midt- og Nordjylland og Sjælland
- Helt nye trafikstrømme
- Aflastning af eksisterende ruter
- Finansiering?
- Videre analyser med Landstrafikmodellen



* Tidsbesparelser for rejser i bil mellem Aalborg og destinationer på Fyn/Sjælland samt mellem København og destinationer i Jylland

En fast forbindelse over Kattegat

Togtrafikken – et tostrenget system



- Et tostrenget system i landsdelstrafikken
 - Hurtig togforbindelse mellem Aarhus og København
 - Realiserer ikke jernbanens Timemodel mellem Odense og Aarhus
- Videre udbredelse af Timemodellen?



Anlægsøkonomi (vej og bane)



Udbygningsstrategi	Anlægsoverslag
En tredje Lillebæltsforbindelse	18-24 mia. kr.
Bogense – Juelsminde forbindelse	54 mia. kr. ¹
En fast forbindelse over Kattegat	100 mia. kr.

¹ Forudsat 5 mia. kr. til vej-landanlæg



Brugerbetaling

- Finansieringsmuligheder
- Takster – betalingsvilje
- Trafikale effekter af brugerbetaling
- Alternative forbindelser



- Kapacitetsproblemer ved Lillebælt om 30-40 år
- Begrænse trængsel – og skabe nye mobilitetsmuligheder
- De strategiske valg hænger sammen
- Stor forskel på prisen for alternativerne
- Brugerfinansiering vil skulle analyseres