

Værktøjer til en infrastrukturplan – de økonomiske rammer, udbud og efterspørgsel

V/ Henrik Friis, Branchedirektør i Dansk Infrastruktur



Trængslen stiger i Hovedstadsområdet

Seneste prognose (OTM-modellen, Trafikale scenarier for hovedstadsområdet, april 2018) viser, at trængslen stiger hurtigere, end Trængselskommissionen (2013) havde regnet sig frem til:

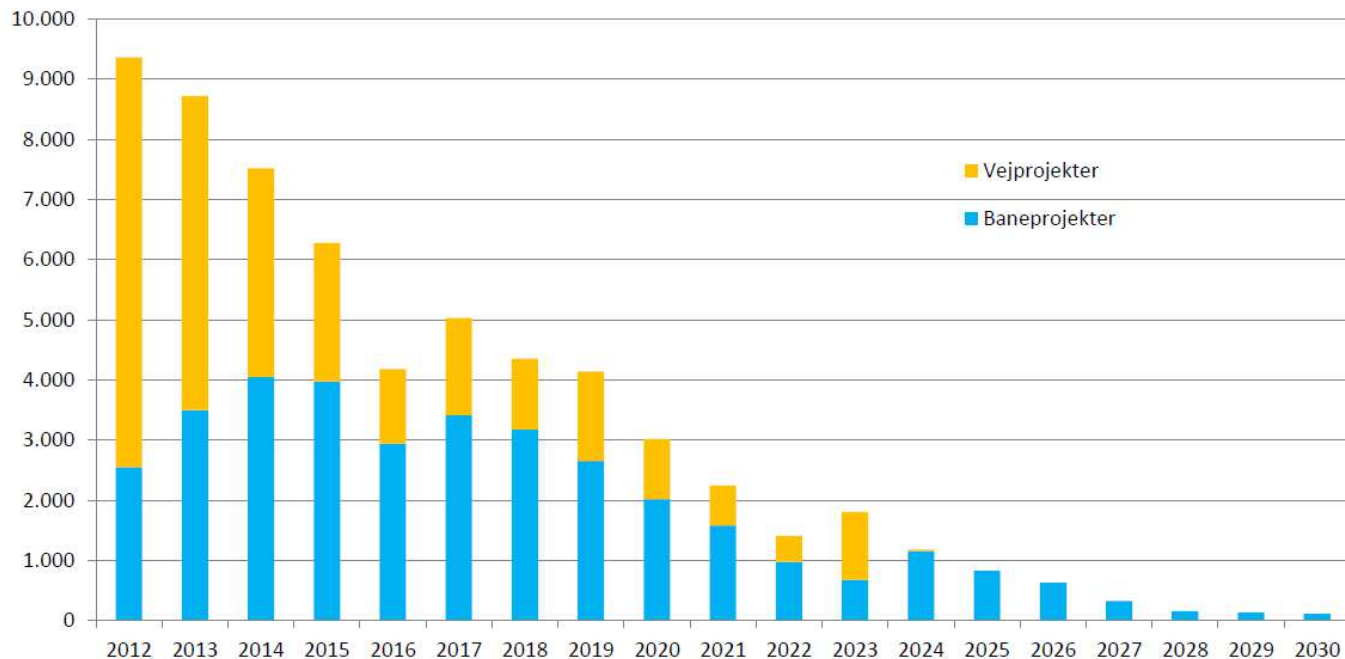
- 13,5 mio. persontimer (2010)
- 16,7 mio. persontimer (2015)
- 27,3-33,4 mio. persontimer (2035)

Med en timepris på 220 kr. (gns.) svarer dette til:

- 3 mia. kr. (2010)
- 3,7 mia. kr. (2015)
- 6-7,3 mia. kr. (2035)

NB! På landsplan er trængslen større, men vi mangler et overblik over det præcise omfang.

Anlægsprojekter fordelt på veje og baner, mio. kr.

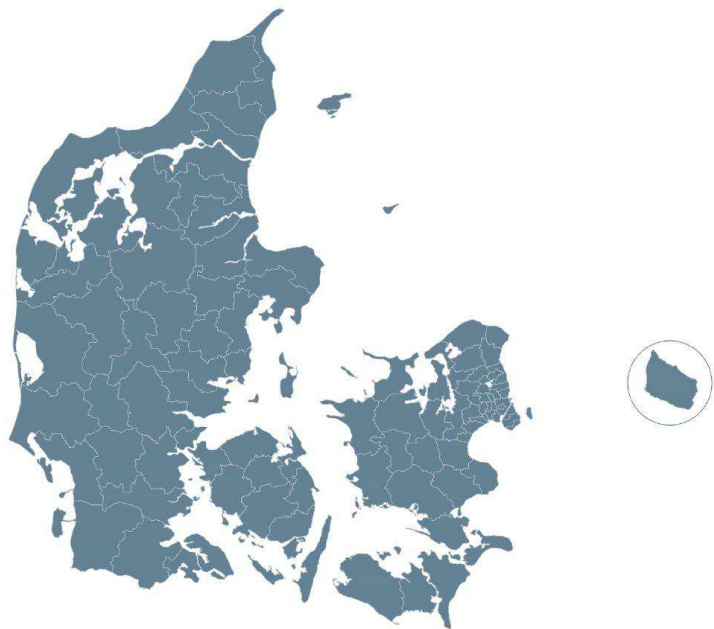


Værktøjskassen til en ny infrastrukturplan

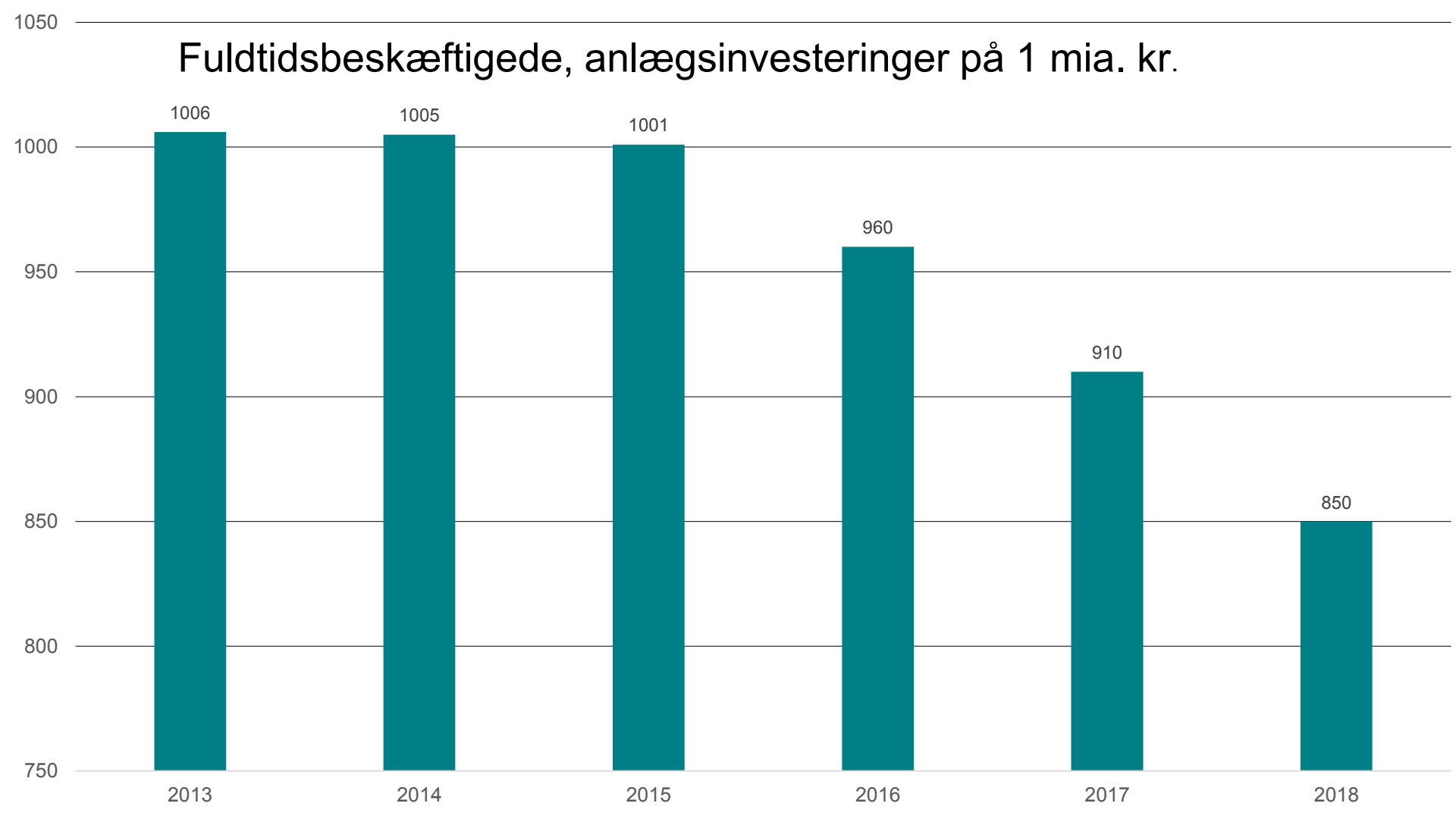
Der er mange anlægsprojekter med anlægslov, VVM eller screening/strategisk analyse, som venter på at blive finansieret eller ført videre til beslutning:

- Anlægsinvesteringer for over **100 mia. kr.** med en intern rente på over fire pct. - nogle har snart ligget 10 år i skuffen
- Samlet er der anlægsprojekter for over **350 mia. kr.**, som ikke er finansieret (inkl. Investeringer med lavere intern rente/neg. rente eller hvor der mangler beregning).
- Prisen for at udskyde rentable anlægsinvesteringer er høj. Udskydes fire motorvejsprojekter (Fredericia/Kolding, Midtjysk, Frederikssund og Kalundborg) og en tredje Limfjordsforbindelse i 10 år: samfundstab på ca. 11 mia. kr.
- Andre parametre end rejsetidsgevinster: erhvervsudvikling, bosætningsmuligheder, knytte landområder tættere til arbejdskraftcentre/byer.
- Sverige og Norge har rullende 12 års investeringsplaner for deres infrastruktur

Vigtigt at komme i gang i 2019 - mulig startfinansiering ved uforbrugte midler fra afsluttede anlægsprojekter



Fuldtidsbeskæftigede, anlægsinvesteringer på 1 mia. kr.



dansk infrastruktur

Tak for ordet