

**Trafikdage i Aalborg**  
**27. august 2007**

# Internationale vurderinger af Danmarks infrastruktur

## World Economic Forum's Global Competitiveness Index - 2006

Jernbane	Havne	Luftfart	Veje
1. Schweiz	1. Singapore	1. Singapore	1. Singapore
2. Japan	2. Holland	2. Tyskland	2. Frankrig
3. Frankrig	3. Hong Kong	3. Hong Kong	3. Schweiz
4. Tyskland	4. Tyskland	4. Holland	4. Tyskland
5. Hong Kong	5. Belgien	5. Frankrig	<b>5. Danmark</b>
6. Holland	<b>6. Danmark</b>	6. UK	6. Hong Kong
7. Belgien	7. Finland	7. F. Arab. Em.	7. USA
<b>8. Danmark</b>	8. Japan	8. Japan	8. Japan
9. Singapore	9. F. Arab. Em.	<b>9. Danmark</b>	9. Østrig
10. Finland	10. Frankrig	10. Finland	10. Belgien

## Institute for Management and Development - 2006

Distributionsevne	Luftfart	Havne og kanaler
1. Hong Kong	1. Singapore	1. Hong Kong
<b>2. Danmark</b>	2. Bayern	<b>2. Danmark</b>
3. Østrig	3. Hong Kong	3. Singapore
4. Singapore	4. Tyskland	4. Tyskland
5. Tyskland	<b>5. Danmark</b>	5. Holland
6. Schweiz	6. Finland	6. Finland
7. Bayern	7. Australien	7. Island
8. Island	8. Østrig	8. Sverige
9. USA	9. Island	9. Norge
10. Finland	10. Holland	10. Estland

# Grundlag for STATSLIGE investeringer

## Horisont 20-30 år (2030-2035)

### ➤ Målsætning:

**Danmark skal FASTHOLDE og UDVIKLE sin position som et af de lande i verden, der har det bedste transportsystem**

### ➤ Opgave:

- Analysere de centrale udfordringer og udviklingsmuligheder
- Kortlægge og vurdere instrumenter, strategiske valg og prioriteringsmuligheder
- Udarbejde grundlag for en prioritering af de statslige infrastrukturinvesteringer og investeringsplaner på vej- og baneområdet
- Særligt fokus på bl.a. organisering og styring af anlægsprojekter, ITS og trafikens afledte omkostninger (trafiksikkerhed og miljø)

Derudover skal:

- 1) kvaliteten af infrastrukturen fastholdes og 2) rentabilitet være et krav

# Trafikale udfordringer - resumé

- Aktuelle problemer på visse overordnede veje og baner
- Massive trængselsproblemer i 2030

## ➤ Dagens trafiksituation:

- Trængsels- og flaskehalsproblemer på visse motorvejsstrækninger
- Kapaciteten på visse hovedbaner og S-banen er fuldt udnyttet.
- Begyndende kapacitetsproblemer i forhold til visse terminaler og havne og ikke mindst i infrastrukturen hertil.

## ➤ 2030-perspektivet:

- Øgede trængselsproblemer og stigende pres på eksisterende flaskehalse – og øget samfundsøkonomisk tab
- Massive trængselsproblemer på det overordnede vejnet, særligt i Hovedstadsområdet og i Østjylland
- Øget international trafik medfører øgede krav til de internationale forbindelser, fx "portene" til Danmark (havne, lufthavne mv.)
- Fortsatte krav om begrænsningen af trafikens afledte effekter samt udbygning af infrastrukturen til udkantsområder

# Dilemmaer

- Lokal, regional og national versus global og herunder grænseflader, planlægningshorisont og fordeling af omkostninger.
- Udbygning af infrastrukturen versus rentabilitet og finansielle hensyn.
- Udbygning i de særligt trængselsramte områder versus sikring af et Danmark, der hænger sammen.
- Øget transportbehov versus stigende miljøbevidsthed.
- Kollektiv trafik – prisen for attraktivitet versus personlig fleksibilitet og øget velstand med flere biler.
- Trafikknudepunkter – overordnet ansvar for samlet løsning.
- Vanetænkning – kan korridorer flyttes. Med en 30-årig horisont bør det være muligt, men det vil belaste rentabilitetsberegningerne.
- Arealer!

