



Dansk Industri

EN INFRASTRUKTUR I VERDENSKLASSE

DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020 – 2030



FEBRUAR 2019

EXECUTIVE SUMMARY

DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020 – 2030

Hvorfor er infrastruktur vigtigt?

Presset på vores infrastruktur er stigende. Vi holder mere og mere i kø. Hertil kommer en kollektiv trafik, der også er under voldsomt pres, og som har betydelige udfordringer med regularitet og kvalitet. Mange virksomheder oplever, at den trafikale infrastruktur halter og bremser deres muligheder.

Danmark har behov for en infrastruktur, som sikrer, at vi har størst mulig mobilitet. Det gavner den enkelte, virksomhederne og samfundet.

Danmark har behov for en infrastruktur i verdensklasse.

Behov for en plan

Ny infrastruktur bliver ikke anlagt fra den ene dag til den anden. Derfor skal vi allerede i dag drøfte, hvilke infrastrukturprojekter Danmark har brug for om 10, 20 og 30 år. Det danske samfund har behov for vished om de langsigtede investeringer. Der er behov for en ny investeringsplan i dansk infrastruktur til afløsning for den nuværende (En Grøn Transportpolitik) for perioden 2009–2020.

Der bør ske et løft i investeringerne i infrastrukturen, og man bør fastholde den hidtidige model med en infrastrukturfond. Der bør være en samlet plan for investeringerne, så

DI har estimeret, at trængslen i vejtrafikken kostede samfundet hele 20 mia. kr. i 2017.

En stigning i trængslen på 61 pct. frem mod 2030, som forudsagt af Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden, vil give en årlig omkostning på 32 mia. kr.

de gennemføres dér, hvor behovet er størst. De skal løse de største problemer med trængsel, gøre den samlede infrastruktur mere robust, skabe større sammenhængskraft i Danmark eller opfylde andre væsentlige formål. Og så mener DI, at politisk enighed om retningen for infrastrukturpolitikken er afgørende, så derfor bør der være en bred forligskreds bag aftalen.

Øget investeringsniveau

DI har lanceret en 2025-plan, som er DI's bud på en sammenhængende og fuldt finansieret plan for dansk økonomi. Heri foreslår vi, at de offentlige investeringer i trafikal infrastruktur bliver løftet med 15 mia. kr. i årene frem til 2025. Det skal lægges oven i det historiske investeringsniveau for de statsligt finansierede investeringer i infrastruktur anlæg, som i gennemsnit har ligget på knap fem mia. kr. om året i gennemsnit over de seneste 10–15 år. Dertil kommer, at der i Infrastruktur fonden vil være ca. fem mia. kr. i ubrugte tilbageløbsmidler fra besluttede infrastrukturprojekter, som er blevet billigere end ventet.

I perioden 2020–2025 har DI prioriteret en række projekter, som vi kalder "De nødvendige projekter".

Projekterne er generelt kendetegnet ved at de:

1. har gode samfundsøkonomiske afkast.
2. er relativt langt i forberedelsesfasen.
3. bidrager til at opfylde et eller flere overordnede pejlemærker.

I alt giver det en investeringsramme på ca. 70 mia. kr. fra det skattefinansierede råderum for perioden 2020–2030, hvilket er et anseeligt løft i forhold til tidligere.

Vision og pejlemærker

DI's investeringsplan er blevet til ud fra visionen om, at Danmark skal have en infrastruktur i verdensklasse. For at gøre visionen til virkelighed, foreslår DI, at planen gennemføres ud fra tre overordnede pejlemærker for de statslige investeringer. De tre pejlemærker er:



Færdiggør Det Robuste H

Vi bør give ekstra høj prioritering til projekter, som kan mindske sårbarheden ved at skabe alternative ruter i de samme overordnede korridorer.



Færdiggør Fingerplanen for hovedstadsregionen

Dele af infrastrukturen i hovedstadsområdet er stadig ikke fuldt udbygget, så også det bør blive prioriteret.



Et Danmark der hænger sammen

Det bør have særskilt prioritet at få koblet en række af de mellemstore danske byer på motorvejsnettet og at sikre effektive forbindelser på tværs af landet.

Udvælgelseskriterier

Vi skal anlægge den infrastruktur, der gør os rigere som samfund. DI mener, vi opnår mest mulig mobilitet for pengene ved at prioritere projekter med et højt samfundsøkonomisk afkast. Desuden bør projekter prioriteres, hvis de tjener et andet overordnet strategisk formål eller understøtter vores havne og lufthavne. Projekter bør også prioriteres, hvis de har andre positive erhvervsmæssige effekter, end hvad der fremgår af de samfundsøkonomiske analyser.

DI har tidsmæssigt prioriteret projekterne efter, hvor langt de er fra anlægsfasen. Vi vurderer desuden, at man med fordel tidsmæssigt kan prioritere projekter med en kort anlægsfase, da de vil give hurtigere resultater til gavn for samfundet. Det har også været nødvendigt at prioritere efter systemkapacitet til at gennemføre visse typer af projekter, især på baneområdet. Se listen over prioriterede projekter på side 12.

Teknologi, miljø og klima

DI mener, at vi skal sørge for at forberede infrastrukturen til nye teknologier. Førerløse køretøjer ventes at forøge efterspørgslen på mobilitet og transport og dermed lægge yderligere pres på den eksisterende infrastruktur. Teknologien er ikke nogen løsning i sig selv og overflødig gør ikke investeringer i infrastruktur. Vi skal derfor fortsat investere, men gøre det klogt, så vi understøtter fremtidige systemer og teknologier og sikrer det rette hensyn til miljø og klima. Klimaudfordringen fra transportsektoren er væsentlig, og den skal primært løses gennem den grønne omstilling af transportmidlerne.

Behov for en bred forligskreds

Der er behov for bred politisk enighed om retningen for infrastrukturpolitikken, så der kan være tillid til, at beslutninger om offentlige investeringer ikke bliver ændret fra valgperiode til valgperiode. Det vil være skadeligt for private investeringsbeslutninger – både for virksomheder og borgere.

Derfor mener DI, at de tre forligskredse ("Den grønne", "Bedre-Billigere" og "Togfonden") bør samles i én fælles forligskreds. Der skal indgås et stort transportforlig med så bredt et flertal som muligt – som ved den grønne transportaftale i 2009. DI har i sin investeringsplan derfor givet et bud på, hvordan de tre forligskredse fremadrettet kan samles i én fælles forligskreds.

En plan til inspiration og debat

DI's bud på en investeringsplan fokuserer på nye statsligt finansierede motorvejs- og baneprojekter, men indeholder også en række større projekter med alternativ finansiering. Der afsættes desuden midler og puljer til mindre projekter og andre initiativer.

Projekter, som både er politisk vedtagne og har finansiering inden for de respektive forligskredse er ikke en del af DI's investeringsplan.

DI arbejder for, at al slags infrastruktur og transport, herunder naturligvis både vejnet, kollektiv transport, cyklisme og andre former, kan bidrage til at fremme mobiliteten og give Danmark en infrastruktur og et transportsystem i verdensklasse.

Det er dyrt at investere i ny infrastruktur, men det er dyrere at lade være. Derfor lancerer DI et bud på

DI's politiske ønsker:

- Vi skal have en samlet plan for udbygningen af infrastrukturen frem til 2030
- Investeringsniveauet skal øges. DI foreslår statslige investeringer på 70 mia. kr. i 2020–2030. Dertil kommer de alternativt finansierede projekter (brugerbetaling mv.)
- Den statslige investeringsramme skal placeres i Infrastruktur fonden, som sikrer den langsigtede planlægning
- Planen skal vedtages af en bred forligskreds i Folketinget

en investeringsplan for perioden 2020 til 2030 med perspektiver frem mod 2040. Vi håber, at det kan tjene som inspiration og vække debat.

Oversigt over anvendelsen af midler 2020–2030 fordelt på typer af projekter:

- Vejprojekter: 48,8 mia. kr., heraf 0,9 mia. allerede finansieret
- Baneprojekter: 9,7 mia. kr., heraf 0,6 mia. allerede finansieret
- Mindre projekter samt reserve: 5 mia. kr.
- Puljer: 8 mia. kr., heraf 6 mia. kr. til konkrete puljer.
- I alt statslige midler: 70 mia. kr.

DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020 – 2030

Hvorfor er infrastruktur vigtigt?

”Et moderne samfund kan ikke fungere uden mobilitet”.

Ordene er de allerførste i Infrastrukturkommissionens betænkning fra 2008. Den hed 'Danmarks Transportinfrastruktur 2030.' Betænkningen rummer et tidsperspektiv og en række indsigter, som fortsat er gyldige. Det gælder bl.a. behovet for langsigtet strategisk planlægning, prioritering af projekter efter samfundsøkonomisk afkast, investeringer, der afhjælper trængselsproblemer, internationale perspektiver og fokus på vedligehold af den eksisterende infrastruktur.

Presset på vores infrastruktur er stigende. Vi holder mere og mere i kø. Hertil kommer regningen for en kollektiv trafik, der også er under voldsom pres, og som har betydelige udfordringer med regularitet og kvalitet. Vi har derfor behov for en ny investeringsplan i dansk infrastruktur til afløsning for den nuværende store plan (En Grøn Transportpolitik) for perioden 2009 – 2020.

Danmark har behov for, at vores infrastruktur understøtter størst mulig mobilitet – for den enkelte, for virksomhederne og for samfundet.

Det er afgørende for dansk erhvervsliv, at Danmark har en international konkurrencedygtig infrastruktur

med stor tilgængelighed til markeder, kunder, underleverandører og kvalificeret arbejdskraft. Varer skal kunne transporteres effektivt til og fra produktions- og logistikvirksomhederne.

Virksomheder i alle brancher har brug for at kunne fastholde og tiltrække kvalificerede medarbejdere. Her spiller kvaliteten af infrastrukturen en stor rolle. Et effektivt transportsystem skaber et bedre arbejdsmarked og giver samtidig den enkelte mulighed for at bruge tiden på familie og venner frem for i trafikken¹.

Ny infrastruktur reducerer rejse- og spildtid, hvilket er en gevinst i sig selv. Men det fører også en række afledte positive effekter med sig. Det bliver lettere at tiltrække investeringer, dele viden og skabe erhvervsklynger. Det kan øge produktiviteten, specialiseringerne og arbejdsdelingen.

Omvendt koster spildtid i trafikken vækst og velfærd. En utilstrækkelig eller nedslidt infrastruktur og forsinkelser på grund af trængsel hæmmer investeringer, produktivitet og konkurrencekraft.

Den brændende platform

Mange virksomheder oplever, at den trafikale infrastruktur bremser deres muligheder for vækst. Når landeveje sander til i trængsel, når motorvejsnettet er utilstrækkeligt, når cykel-

stier mangler, når busforbindelser forsvinder, eller når togtrafikken ikke fungerer, så får det økonomiske konsekvenser for virksomhederne og dermed for samfundet og for os alle sammen.

Vores overordnede infrastruktur er sårbar. Vi kan se, hvor meget der går i stå, når Storebæltsforbindelsen må lukke, når der sker uheld på E45, eller når et tog bryder sammen ved Ringsted. Derfor har vi behov for en robusthed i infrastrukturen, så der er alternative korridorer for den overordnede trafik.

Mere end 80 pct. af al indenlandsk transport i Danmark foregår på en vej. Det er også her, vi har de største udfordringer med trængsel. Motorvejsnettet udgør ca. fem pct. af det samlede vejnet, men afvikler omtrent en tredjedel af trafikken. Over de seneste ti år er trafikken på motorvejene steget med ca. 30 pct.² Det er som udgangspunkt godt, at trafikken foregår på motorvejene, for det er de bygget til. Men kapacitetsgrænsen er ved at være nået mange steder, og systemet er meget sårbart over for uheld og andre nedlukninger. Der er derfor behov for at investere i flere og bedre motorveje.

DI estimerer, at trængslen i trafikken kostede samfundet hele 20 mia. kr. i 2017. En stigning i trængslen på 61 pct. frem mod 2030, som forudsagt af Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden, vil give en årlig omkostning på 32 mia. kr.³

1 Betydningen af mobiliteten på arbejdsmarkedet er dokumenteret i DI's og CO-industris publikation "Infrastrukturen og arbejdsmarkedet. Transport og mobilitet som fundament for et velfungerende arbejdsmarked", 2018

2 Statsvejnettet 2018. Oversigt over tilstand og udvikling. Rapport 588. Vejdirektoratet.

3 Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden. 2018. Ekspertgruppe nedsat af Transport-, Bygnings- Og Boligminister Ole Birk Olesen (LA). DI vil påpege, at Ekspertgruppen baserer sig på de officielle trafikale fremskrivninger, der også anvendes af f.eks. Vejdirektoratet, og som indebærer en vækst i den samlede trafik på under én pct. om året. Det er betragteligt lavere, end de ca. 1,6 pct. vækst om året, som er gennemsnittet for de sidste 25 år. Forskellen på decimalen kan synes ligegyldig eller teknisk, men er det langt fra. For forskellen har stor betydning i forhold til den trængsel, der kan opstå. Ekspertudvalget om Fremtidens Mobilitet har forudsagt, at 16 pct.s trafikvækst i 2030 vil give 61 pct. mere trængsel. Så vil 25 pct.s trafikvækst – som vil være realiteten med en årlig trafikvækst på 1,7 pct. – give endnu mere trængsel i 2030 – måske dobbelt så meget som i dag.

Område	Stigning i tidstab pga. trængsel fra 2015 til 2030
Centrum af de 4 største byer	149 pct.
Forstæderne til de 4 største byer	65 pct.
Mellem forstæder og centrum	101 pct.
Mellemstore byer	9 pct.
Land og mindre byer	8 pct.
Mellem de store og mellemstore byer	54 pct.
Øvrige	34 pct.
I alt	61 pct.

Kilde: Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden, s. 54

En samlet plan er løsningen

Ny infrastruktur bliver ikke anlagt fra den ene dag til den anden. Vi skal derfor allerede i dag tage fat på at drøfte, hvilken infrastruktur Danmark har brug for om 10, 20 og 30 år. Vi skal prioritere de investeringer, der giver det største samfundsøkonomiske afkast og de største erhvervsmæssige effekter. Mange investeringer kan være fornuftige isoleret set, men vi bør anlægge infrastrukturen i den rigtige rækkefølge. Her er det afgørende med en samlet investeringsplan.

DI har derfor i en årrække efterlyst en samlet plan, der skal sikre en prioritering af fremtidens trafikale investeringer. En sådan investeringsplan er også nødvendig for at skabe forudsigelighed, så både borgere og virksomheder kender de fremtidige planer. Tusindvis af private beslutninger afhænger nemlig af, om og hvornår en given infrastruktur er på plads.

Der bør ske et løft i investeringerne i infrastrukturen, den hidtidige model med en infrastrukturfond bør fastholdes, og der bør være en samlet plan for investeringerne, så de gennemføres dér, hvor behovet er størst. De skal løse de største problemer med trængsel, gøre den samlede infrastruktur mere robust, skabe større sammenhængskraft i Danmark eller opfylde andre væsentlige formål.

Det er dyrt at investere i ny infrastruktur, men det er dyrere at lade være.

Derfor lancerer DI et bud på en investeringsplan for perioden 2020 til 2030 med perspektiver frem mod 2040. Vi håber, at det kan tjene som inspiration og vække debat.

Samtidig har forskellige dele af landet forskellige udfordringer med trængsel. Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden understregede dette klart med sine prognoser for, hvor trængslen kommer til at finde sted, jf. ovenstående tabel.

Det betyder dog også, at der er forskellige redskaber til at løse udfordringerne med trængsel. Vi kan næppe bygge os ud af problemerne i centrum af byerne. Men det kan vi godt andre steder.

Teknologi, miljø og klima

Ekspertgruppen har også vurderet, at vi skal sørge for at forberede nutidens og den nære fremtids infrastruktur til nye teknologier. Indfasningen af førerløse køretøjer vil efter alt at dømme forøge efterspørgslen efter mobilitet og transport og dermed lægge yderligere pres på den eksisterende infrastruktur.

Teknologien er derfor ikke nogen løsning i sig selv, men skal naturligvis ses som en del af løsningen. Tilsvarende er der intet, der tyder på, at teknologi vil revolutionere transportsektoren og overflødiggøre investeringer i nutidig infrastruktur.

Vi skal derfor fortsat investere, men gøre det klogt, så vi understøtter

fremtidige systemer og teknologier. Også på grund af hensyn til miljø og klima.

DI mener, at transportens miljø- og klimaudfordring først og fremmest skal løses gennem en teknologisk udvikling og omstilling af transportmidler og energiformer – ikke ved målrettede infrastrukturinvesteringer⁴.

Transportsystemet skal blive grønnere, men det skal ske ved at begrænse emissionerne, uden at man samtidig begrænser mobiliteten. For hvis vi begrænser mobiliteten eller foretager infrastrukturinvesteringer ud fra rene klimapolitiske hensyn, så risikerer vi at træffe beslutninger, der gør os fattigere som samfund og individer.

DI noterer sig med tilfredshed den kommende transportkommission, der skal komme med forslag til en samlet strategi for omstillingen af transportsektoren. Kommissionen skal også komme med forslag til, hvordan man kan sikre alternative indtægtskilder til finansiering af det danske velfærdssamfund i takt med, at indtægterne fra de nuværende bil- og energiafgifter falder som følge af omstillingen af transportsektoren.

Vision og pejlemærker

DI's vision er, at Danmark skal være verdens mest attraktive land for virksomheder at arbejde i og ud fra. Derfor skal vi også have en infrastruktur i verdensklasse, der sikrer virksomhederne den bedst mulige nationale og internationale tilgængelighed og mobilitet. Det er DI's overordnede vision for dansk infrastruktur, som bør gennemsyre en ny investeringsplan⁵.

For at gøre visionen om en infrastruktur i verdensklasse til virkelighed, mener DI, at en investeringsplan bør gennemføres ud fra tre overordnede pejlemærker for de statslige investeringer i udbygning af infrastrukturen 2020–2030. Pejlemærkerne er taget fra velkendte strategiske indsatsområder og planer, som endnu ikke er fuldt realiseret.

De tre pejlemærker:

- Færdiggør Det robuste H
- Færdiggør Fingerplanen for hovedstadsregionen
- Et Danmark der hænger sammen

Pejlemærkerne illustreres for hvert projekt i investeringsplanen ved at angive det eller de pejlemærke(r), som projektet peger i retning af. Se bilag.



Færdiggør Det robuste H

Danmarks infrastruktur er opbygget i sin grundstamme efter den model, vi kalder "Det store H", fordi strækningerne mellem Nordjylland og landegrænsen, mellem Helsingør og Rødby/Gedser og mellem Esbjerg og København, tilsammen ligner et stort H. Infrastrukturkommissionen

anbefalede at færdiggøre "Det store H" samt at gøre det mere robust.

DI mener, at dette overordnede strategiske pejlemærke om "Det robuste H" fortsat er helt centralt for den overordnede prioritering. Det indebærer både, at man skal udbygge det eksisterende "store H" og begynde på "Det dobbelte H", som ligger parallelt med og er et alternativ til det nuværende men enkeltstrengede "store H".

Vi bør give ekstra høj prioritering til projekter, som kan gøre vores grundstamme af motorveje og jernbaner mere robust og mindske sårbarheden ved at skabe alternative ruter i de samme overordnede korridorer.



Færdiggør Fingerplanen for hovedstadsregionen

Med ca. to millioner indbyggere er hovedstadsregionen et uomtvisteligt kraftcenter i Danmark. Det er også her, vi har nogle af de største trængselsproblemer. Den første Fingerplan for København blev udarbejdet i 1947 og knæsatte princippet om de fem "fingre" mod hhv. Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød og Helsingør. Disse akser skulle udbygges med infrastruktur og byudvikling. Dele af infrastrukturen i fingrene er imidlertid stadig ikke fuldt udbygget, så det bør også blive prioriteret.

Til dette pejlemærke hører også Infrastrukturkommissionens anbefaling om at udbygge ringsystemerne rundt om København. En fuldt udbygget fingerplan kræver flere og bedre ringsystemer, end hovedstadsregionen har i øjeblikket.

Fingerplanen er pt. under revision. Man overvejer bl.a. at ændre stationsnærhedsprincippet. Men den reviderede plan ventes ikke grundlæggende at bryde med den oprindelige opbygning.



Et Danmark der hænger sammen

DI ønsker et samfund i vækst og balance. Til dette hører også, at hele landet skal bindes sammen af en velfungerende infrastruktur.

Infrastrukturkommissionen anbefalede en effektiv opkobling af de enkelte landsdele til de overordnede transportkorridorer og knudepunkter. Dette pejlemærke er fortsat aktuelt. Det bør derfor have særskilt prioritet at få koblet en række af de mellemstore danske byer på motorvejsnettet og at sikre effektive bane-forbindelser på tværs af landet.

Prioritering er nødvendig

De tre overordnede pejlemærker udgør fundamentet i DI's investeringsplan. Men de enkelte projekter bør naturligvis også prioriteres efter en række kriterier. Man kan ikke bygge alting på én gang. Det er heller ikke alt, der skal bygges. Derfor er det nødvendigt at lave en prioritering mellem de forskellige mulige infrastrukturprojekter.

En prioritering af infrastrukturprojekter kan tage to former.

1. Prioritering af, om projektet overhovedet skal bygges
2. Prioritering af, hvilke projekter, der tidsmæssigt skal bygges før andre projekter.

De tre hovedprioriteringskriterier

Helt overordnet er det afgørende, at vi anvender skatteborgernes kroner effektivt, så vi får mest mulig mobilitet for pengene. DI mener, vi opnår mest mulig mobilitet for pengene ved at prioritere infrastrukturprojekter med højt samfundsøkonomisk afkast. Som udgangspunkt kan det betale sig for samfundet at anlægge projekter med et afkast på mere end fire pct.

Desuden bør projekter vurderes efter, om de tjener et andet overordnet strategisk formål, f.eks. som et led i en international transportkorridor i EU's TEN-T-netværk. Projekter, der understøtter vores havne og luft-havne, falder også i denne kategori.

Projekter bør også prioriteres, hvis de har andre positive erhvervsmæssige effekter, end hvad der fremgår af de rent samfundsøkonomiske analyser⁶.

SAMFUNDSØKONOMISK AFKAST

Begrebet samfundsøkonomisk analyse dækker over en systematisk vurdering af et projekts fordele og ulemper for samfundet. Målestokken er en opgørelse af værdisændringer i kroner og øre.

Analysen giver en indikation af, hvor man samfundsøkonomisk får det største afkast i form af et nettooverskud, dvs. hvor vi som samfund får mest for pengene. Analysen skal betragtes som et beslutningsstøtteværktøj, der udgør en central men ikke tilstrækkelig del af beslutningsgrundlaget. Det skyldes bl.a., at analysen ikke forholder sig til fordelingen af fordele og ulemper blandt befolkningsgrupper og regioner. Dette er en politisk afvejning.

TIDS- OG TRÆNGSELSELEMENTER

Potentielle tidsbesparelser er en af de særlige nøgelfaktorer i analysen. Værdien af tid sparet i trængsel er relativt højere end værdien af tid sparet i under fri korsel. Det er almindeligt at opgøre det ekstra tidsforbrug på grund af trængslen som forskellen mellem den tid, der bruges i en trængselsituation, og den tid, der skal bruges, når der ikke er trængsel.

De tre sekundære kriterier

I forbindelse med alle infrastrukturprojekter bliver der lavet en række analyser og undersøgelser, før der politisk bliver taget stilling til, om projektet skal gennemføres. Forløbet strækker sig typisk fra strategisk analyse eller forundersøgelse over VVM-undersøgelse til detailprojektering og vedtagelse af anlægslov.

Projekter kan derfor tidsmæssigt prioriteres efter, hvor langt de er fra selve anlægsfasen. Mangler der f.eks. VVM-undersøgelse, detailprojektering eller lignende, må man nødvendigvis vente nogle år med at begynde anlægget, til de nødvendige analyser er gennemført. Er der gennemført VVM-undersøgelse eller måske ligefrem vedtaget en anlægslov, kan man komme hurtigere i gang.

Man kan også med fordel prioritere projekter med en kort anlægsfase, da de vil give hurtigere resultater til gavn for samfundet.

Mindre projekter vil ofte falde i denne kategori, ligesom det f.eks. ofte er hurtigere at udvide eksisterende motorveje end at anlægge nye.

Det kan også være nødvendigt at vurdere, om der er systemkapacitet til at gennemføre visse typer af projekter. De offentlige enheder som Vejdirektoratet eller Banedanmark skal have kapacitet og mandskab til at kunne gennemføre de nødvendige undersøgelser og anlægsprojekter, og tilsvarende gælder hos de rådgivende ingeniørfirmaer og hos anlægsentreprenørerne, som også skal have de rette kvalificerede medarbejdere og det nødvendige maskinel til rådighed. Ud over pengene er systemkapacitet en af de vigtigste grunde til, at man ikke kan bygge alt på én gang.

⁶ Dette kan være effekter på konkurrencen, på arbejdsmarkedet, i form af agglomeration ("samlokalisering"), bedre adgang til eksportmarkeder og andet. Se også DI's publikation "Infrastruktur og Erhverv – den trafikale infrastrukturens betydning for erhvervslivet." 2015, samt rapporten, udarbejdet for DI, "Den trafikale infrastrukturens betydning for erhvervslivet." Incentive. 2016.

Finansiering

DI har lanceret en 2025-plan, som er DI's bud på en sammenhængende og fuldt finansieret plan for dansk økonomi, herunder hvordan vi forlænger opsvinget og skaber grundlag for flere nye job og muligheder for danskerne frem mod 2025⁷.

DI foreslår i 2025-planen, at de offentlige investeringer i trafikal infrastruktur og digitalisering løftes med 30 mia. kr. i årene 2018–2025. Heraf bør de 15 mia. kr. gå til investeringer i trafikal infrastruktur.

Det vil således give et løft på 15 mia. kr. frem til 2025 oven i det historiske investeringsniveau for de statsligt finansierede investeringer i infrastruktur anlæg, som i gennemsnit har ligget på knapt fem mia. kr. i gennemsnit over de seneste 10–15 år⁸.

Hvis det historiske investeringsniveau fortsætter, vil det ligge på ca. 50 mia. kr. i faste priser i perioden 2021–2030. Det er det grundbeløb,

som er forudsætningen for DI's investeringsplan. Oven i dette beløb skal lægges investeringsløftet på 15 mia. kr. fra DI's 2025-plan⁹.

Dertil kommer, at der i Infrastruktur fonden vil være ca. fem mia. kr. i ubrugte tilbageløbsmidler fra besluttede infrastrukturprojekter, som er blevet billigere end ventet. Hovedparten af disse midler kan bringes i spil allerede fra 2020, hvis der er politisk vilje til det.

I alt giver det en investeringsramme på ca. 70 mia. kr. fra det skattefinansierede råderum for perioden 2020–2030, hvilket er et anseeligt løft i forhold til tidligere. Det årlige statslige investeringsniveau vil således i gennemsnit ligge på syv mia. kr. i 2020–2030 sammenlignet med det historiske investeringsniveau på ca. fem mia. kr. om året for det foregående årti.

For visse typer af projekter med grænseoverskridende betydning kan

der ansøges om EU-tilskud. Det er dog ikke DI's opfattelse, at projekterne i investeringsplanen i større omfang vil falde i denne kategori¹⁰.

Derfor er dette finansieringselement udeladt, selv om det naturligvis kan komme i spil og give større finansielt spillerum.

DI's investeringsplan sammenkobler de tre forligskredse på infrastrukturområdet (se nedenfor), men bringer ikke ny finansiering fra Togfonden eller fra Bedre-Billigere i spil. Dette kan gøres, hvis der er politisk vilje til det.

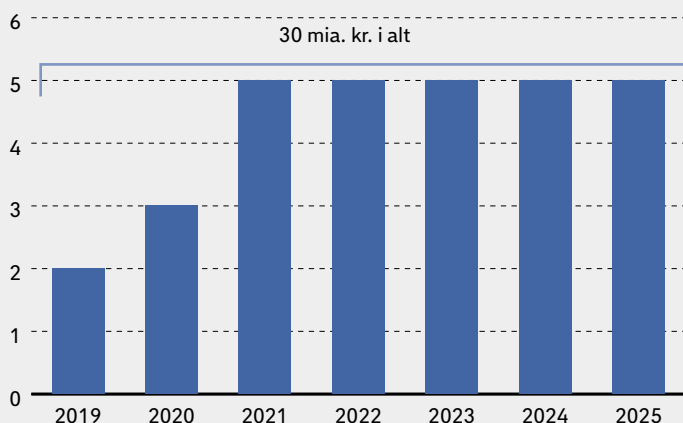
Yderligere finansiering er heller ikke utænkelig og vil muligvis kunne findes i form af salg af statslige aktiver, udbyttebetalinger, effektiviseringer i statslige transportvirksomheder, privat medfinansiering eller noget helt femte. Dette er dog genstand for andre politiske overvejelser end rent infrastrukturelle og indgår derfor ikke i DI's investeringsplan for infrastrukturen 2020–2030.

Projekter, som både er politisk vedtagne og har finansiering inden for de respektive forligskredse er ikke en del af DI's investeringsplan, uanset om de er under anlæg eller ej. Dette gælder f.eks. dele af Togfondens fase 1.

Samlet set er det DI's vurdering, at det er af stor betydning, at midlerne til investeringsplanen placeres i Infrastruktur fonden og udmøntes i takt med, at planen gennemføres. Det bør ikke henlægges til de årlige forhandlinger om Finansloven at udmønte en flerårig investeringsplan.

DI AFSÆTTER I ALT 30 MIA. KR. TIL INVESTERINGER

Indfasning af puljen til investeringer i digitalisering og infrastruktur



Kilde: DI's 2025-plan, 2018

7 "DI's 2025-plan. Sådan fortsætter vi fremgangen" 2018.

8 Vedligehold er ikke en del af dette beløb, men kommer oveni.

9 Bemærk, at de 15 mia. kr. fra DI's 2025-plan kun dækker perioden frem til 2025. Der vil muligvis kunne skabes råderum til at fortsætte investeringsløftet frem til 2030. Et løft i samme størrelsesorden i perioden 2026–2030 vil betyde yderligere ca. 10 mia. kr. til infrastrukturinvesteringer. Disse midler er dog ikke medregnet her, da der endnu ikke er lagt en samlet økonomisk 2030-plan. Et yderligere råderum vil dog kunne indgå i en 2024-revision af investeringsplanen for dansk infrastruktur.

10 EU-støtte kunne dog eksempelvis være relevant for en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, for baneopgraderingerne Tinglev-Padborg og på Øresundsbanen samt fly-over ved Ringsted Station.

Brugerbetalte projekter indgår ikke finansielt i planen

DI's bud på en investeringsplan fokuserer på nye helt eller delvist statsligt finansierede vej- og baneprojekter. Store projekter, som er primært brugerfinansierede eller har anden finansiering, udgør en separat del af investeringsplanen, da de netop kan besluttes særskilt, fordi de ikke eller kun i begrænset omfang kræver skattebetalt finansiering.

I det omfang projekter kun delvist kan brugerfinansieres og lægger beslag på større statslige bidrag, vil det naturligvis kunne påvirke investeringsplanen. DI har dog ikke taget eventuelle statslige bidrag til sådanne projekter med i planen, men arbejder med det udgangspunkt, at projekterne kan nøjes med begrænsede eller undvære statslige bidrag.

DI noterer sig med tilfredshed, at der på dansk side er vedtaget en anlægslov om at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt, som nu også har opnået myndighedernes godkendelse på tysk side. Dette strategisk vigtige projekt vil få stor betydning – ikke bare for Danmark, men for resten af Skandinavien og Nordeuropa.

DI noterer sig ligeledes med tilfredshed, at regeringen og Københavns Kommune har indgået en principaf-tale om anlæg af en østlig ringvejsforbindelse rundt om København samt en ny metrolinje, og at disse to infrastrukturprojekter finansieres gennem grundsalg fra etableringen af en ny ø (Lynetteholmen) nord for Amager.

Dermed er der ikke behov for, at staten finansierer disse projekter ud af det skattebetalte råderum. DI mener også, at der i perioden 2020–2030 skal tages en principiel beslutning om etablering af faste forbindelser over Kattegat og mellem Helsingør og Helsingborg (HH-forbindelsen). DI vurderer dog, at de omfattende analyser og forberedelser ved så

store projekter betyder, at anlæg af disse faste forbindelser ikke kan påbegyndes før i sidste halvdel af 2020'erne. Se i øvrigt bilaget.

Kattegat-forbindelsen

Der er i forslaget til finanslov for 2019 afsat 60 mio. kr. til to forundersøgelser af en fast Kattegat-forbindelse. Forundersøgelserne belyser såvel en vejforbindelse som en kombineret forbindelse og ventes færdige i 2021. Hvis man derefter vælger at gå videre med projektet, skal der udarbejdes en VVM-undersøgelse, som følges op af en anlægslov. Herefter følger en fase med egentlig projektering og udbud af opgaven, før den egentlige anlægsfase.

Tidshorizonten for projektet vurderes i den nyligt offentliggjorte screeningsrapport til, at anlægget kan afsluttes i 2035. Der er dog formentlig tale om en ideel situation for et så stort projekt. Den politiske beslutningsproces kan desuden rykke på tidspunktet for de enkelte faser i projektet.

I DI's investeringsplan for dansk infrastruktur 2020–2030 spiller en fast Kattegatforbindelse således ikke nogen større rolle. For selv om en anlægsbeslutning bør træffes i perioden, vil projektet tidligst være færdigt i 2035, så må det ikke spænde ben for andre nødvendige projekter i de mellemliggende femten år.

DI opfordrer til, at der som et led i de grundige forberedelser og undersøgelser af et så stort projekt som en Kattegat-forbindelse udarbejdes en strategisk analyse af hele transportsnittet mellem Sjælland/Fyn og Jylland, så man også vurderer konsekvenserne af en 3. Lillebæltsforbindelse samt en fast forbindelse mellem Als og Fyn. Det giver næppe samfundsøkonomisk mening at anlægge alle tre projekter inden for de næste årtier, men en strategisk analyse kan vise, om det kan være

rentabelt at anlægge ét eller måske to af projekterne.

Det er DI's vurdering, at en fast Kattegatforbindelse ikke betydeligt vil reducere behovet for udbygning af den øvrige infrastruktur, eksempelvis udbygningen af E45. Dog kan enkelte af baneprojekterne fra time-modellen være i spil. DI vil derfor opfordre regeringen til at gennemføre en analyse heraf.

DI mener, at en Kattegatforbindelse bør ses som et strategisk valg, der på afgørende vis kan forrykke på Danmarks geografi og gøre vores infrastruktur mere robust i form af en dobbeltstrengt "tværbjælke" i det store H. Kattegatforbindelsen bør imidlertid ikke ses som et alternativ til udbygninger af infrastrukturen inden for en ti–femten-årig horisont.

De tre forligskredse

Infrastrukturpolitikken i Danmark er kendetegnet ved at have tre forskellige politiske forligskredse, som tager udgangspunkt i tre forskellige aftaler om investeringer i infrastrukturen.

Den absolut største aftale er "aftalen om en grøn transportpolitik" fra 2009 til knap 100 mia. kr., som blev indgået af alle Folketingets daværende partier undtagen Enhedslisten (den såkaldte grønne forligskreds). Den grønne trafikaf-tale er langt den største og vigtigste af de tre. Det er også den, der står til at udløbe først – alt andet lige med udgangen af 2020. Det er dog vigtigt, at videreføre den Infrastrukturfond, som blev oprettet med aftalen.

I marts 2012 kom der endnu en forligskreds på transportområdet. Den daværende regering (S-SF-R) indgik en aftale med EL og DF om årligt at afsætte en mia. kr. til bedre og billigere kollektiv transport. Denne forligskreds er blevet kendt som Bedre-Billigere.

I forbindelse med forhandlingerne om Vækstplan DK i 2013 indgik S-SF-R-regeringen en aftale med EL og DF om Togfondens DK, hvor planen oprindeligt var, at der skulle investeres 28,5 mia. kr. i banenettet. Finansieringen skulle findes ved at harmonisere beskatningen af udvinning af olie og gas i Nordsøen. I lyset af den usikre finansiering, som fulgte af olieprisens fald, blev forligspartierne bag Togfondens i juni 2016 enige om at dele fondens projekter op i to faser. I fase 1 er beløbsrammen 13,5 mia. kr., og her har et flertal i Folketinget besluttet at gennemføre projekterne. Fase 2 er på 15 mia. kr. og projekterne i denne fase er endnu ikke endeligt besluttet.

DI mener, det er uhensigtsmæssigt at have tre forskellige forligskredse på infrastrukturområdet. Infrastruktur er et afgørende rammevilkår for erhvervslivet og samfundet. Der er behov for bred politisk enighed om retningen for infrastrukturpolitikken, så der kan være tillid til, at beslutninger om offentlige investeringer ikke bliver ændret fra valgperiode til valgperiode. Det vil være skadeligt for private investeringsbeslutninger – både for virksomheder og borgere.

Derfor mener DI, at de tre forligskredse bør samles i én fælles forligskreds. Der skal indgås et stort transportforlig med så bredt et flertal som muligt – som ved den grønne transportaftale i 2009.

DI har med sin investeringsplan 2020–2030 givet et bud på, hvordan de tre forligskredse fremadrettet kan samles i én fælles forligskreds.

Midlerne i Bedre-Billigere indgår ikke i DI's investeringsplan, men de vil – når der er ledige midler, hvilket først er tilfældet i større omfang fra 2025 – kunne anvendes til konkrete

projekter inden for den kollektive transport.

Projekterne i Togfondens fase 1 er politisk besluttede, så disse projekter ligger uden for DI's investeringsplan, da de vil blive gennemført i den kadence, der er finansiering til. Togfondens fase 2 bør i DI's optik lægges ind under den samlede investeringsplan, som baseres på et bredt politisk forlig.

Som det fremgår af DI's investeringsplan, vil der være mulighed for at gennemføre en del af Togfondens fase 2 i perioden fra 2025 til 2030. Enkelte af de større projekter i denne fase 2 hænger dog sammen med en fast forbindelse over Kattegat, og man bør tage stilling til disse projekter sammen med en beslutning om Kattegat-forbindelsen. Se i øvrigt afsnittet om Kattegatforbindelsen.

På denne måde kan de tre forligskredse samles til én fælles forligskreds i perioden 2020–2030. DI erkender, at dette kræver opbakning fra et bredt flertal i Folketinget, og vil opfordre til, at et sådant flertal findes.

DI's investeringsplan – opbygning

Med en finansiel ramme på 70 mia. kr. og de samlede tre forligskredse, kan vi lave en samlet investeringsplan for dansk infrastruktur 2020–2030 og sætte tid på, hvornår de enkelte projekter bør gennemføres¹¹.

Når de ovennævnte pejlemærker og kriterier bliver vægtet op mod hinanden, kommer vi frem til en prioriteret liste af projekter.

Vi har valgt at dele investeringsplanen op i to delperioder. Den første fra 2020–2025 ligger naturligt mere

fast end den anden fra 2025–2030. Når vi har valgt denne todeling, hænger det sammen med, at DI anbefaler en planrevision i 2024. Det kendes også fra vore nabolande som Sverige og Tyskland. I 2024 skal der altså laves en ny "fast" investeringsplan for perioden 2025–2030 samt en perspektivplan for perioden 2030–2035.

Det er ikke tanken, at perspektivplanerne, som ligger ud over den umiddelbare femårige periode, skal være "løse" eller lignende. Men det kan give god mening at prioritere visse projekter, så de bliver gennemført senere og at efterspørge yderligere analyser mv.

I perioden 2020–2025 har vi prioriteret en række projekter, som vi samlet kalder "De nødvendige projekter". Som navnet antyder, er der tale om projekter, som i DI's optik er påtrængende nødvendige at gennemføre for, at Danmark kan opnå en infrastruktur i verdensklasse.

Projekterne er generelt kendetegnet ved at de;

1. har gode samfundsøkonomiske afkast;
2. er relativt langt i forberedelsesfasen; og
3. bidrager til at opfylde et, to eller alle tre overordnede pejlemærker.

Langt hovedparten af de projekter, vi har placeret i perioden 2025–2030, bør i DI's optik gennemføres. De kan blot mere meningsfuldt gennemføres senere end i den første, påtrængende fase frem til 2025. Det kan være fordi, de kræver yderligere analyser eller stillingtagen, fordi trafikvæksten frem mod 2025 vil betyde, at deres samfundsøkonomiske afkast vil blive forbedret, eller fordi DI vurderer, der ikke er system-

11 For en oversigt over mulige, større infrastrukturprojekter henvises til Krakas udmærkede liste i analysen 'Prioriteringen af danske trafikinfrastrukturinvesteringer er usammenhængende.' Kraka. 2016.

kapacitet til eller andet behov for at gennemføre dem tidligere.

Det betyder også, at en række større projekter er henvist til planperioden fra 2030 og frem. Det betyder ikke, at DI ikke mener, de bør gennemføres. Men der vil ofte være tale om projekter, som kun er meget løst analyseret, og hvor der vil være behov for yderligere analyser, før der kan tages endelig stilling. I enkelte tilfælde vurderer DI, at der først vil være trafikalt behov for eller kapacitet til at gennemføre projekterne efter 2030.

Der er således også lagt en række spor for det efterfølgende årti dog med det forbehold, at projekterne bør analyseres nærmere, før der tages endelig stilling.

DI's investeringsplan – oversigt

På side 12 ses listen over vej- og baneprojekter, som er indeholdt i DI's bud på en investeringsplan for infrastruktur. Listen viser anlægsudgiften, opfyldelse af pejlemærker og et årstal for mulig anlægsstart.

Se i øvrigt det separate bilag med beskrivelse af konkrete projekter samt tidsplanen for investeringsplanen.

Oversigt over anvendelsen af midler 2020–2030 fordelt på typer af projekter:

- Vejprojekter: 48,8 mia. kr., heraf 0,9 mia. allerede finansieret
- Baneprojekter: 9,7 mia. kr., heraf 0,6 mia. allerede finansieret
- Mindre projekter samt reserve: 5 mia. kr.
- Puljer: 8 mia. kr., heraf 6 mia. kr. til konkrete puljer.
- I alt statslige midler: 70 mia. kr.

DI's investeringsplan – konkrete projekter og puljer

I bilaget findes også en oversigt over igangværende og vedtagne større projekter samt projekter, som DI mener bør undersøges med henblik på at indgå i en senere investeringsplan.

Projekterne i investeringsplanen er alle vigtige for den region, de ligger i, og for at skabe en samlet dansk infrastruktur i verdensklasse. Som samlet plan bidrager projekterne til at gøre Danmark til et mere mobilt og rigere samfund.

Forskellige mindre vejprojekter og anden lokal/regional infrastruktur kan også være af stor relevans, og derfor er der i DI's bud på en investeringsplan afsat fem mia. kr. i perioden 2020–2030 til anlæg af mindre projekter¹². En del af disse midler kan holdes tilbage som en reserve.

En række mindre projekter kan finansieres af tilbageløbsmidler fra større projekter, som er blevet billigere end forventet. Derfor vil der være mulighed for at lave mindre forlig undervejs i planperioden, hvor sådanne mindre projekter besluttet. Det er DI's opfattelse, at de fem mia. kr. er rigeligt til at igangsætte en række mindre projekter, hvorefter øvrige mindre projekter bør finansieres via tilbageløbsmidler. Det er en væsentlig pointe, at der kan blive råd til de fleste projekter – både store og små – hvis vi prioriterer rigtigt.

DI afsætter i planen endvidere otte mia. kr. til forskellige puljer og andre initiativer. De seks mia. kr. skal afsættes til bestemte puljer, mens yderligere to mia. kr. afsættes til resterende initiativer¹³.

Én mia. kr. foreslås afsat til nye VVM- og forundersøgelser samt strategiske analyser. Det er nødvendigt for at lave forarbejdet til kommende infrastrukturprojekter¹⁴. DI har i investeringsplanen efterlyst en strategisk analyse af behovet for motorvejskapacitet i hovedstadsområdet efter 2030 samt en strategisk analyse af hele transportsnittet mellem Sjælland/Fyn og Jylland. DI ønsker også en strategisk analyse af de internationale forbindelser for godstransport til og fra Danmark, herunder ikke mindst det nationale behov for havnekapacitet i fremtiden. Disse tre strategiske analyser afspejler de tre overordnede pejlemærker i investeringsplanen.

Én mia. kr. bør lægges i en særlig pulje, som kommunerne kan søge til at medfinansiere projekter, der forbedrer den lokale infrastruktur og giver virksomheder bedre adgang til resten af transportnettet¹⁵. Dette bidrager til vækst i hele Danmark og et land i balance.

Én milliard bør afsættes til at forbedre cykelstier og andre tiltag til fremme af cyklisme. Cykler leverer en væsentlig del af transportarbejdet i de større byer og er derfor et afgørende middel til at bekæmpe trængsel. Samfundsøkonomiske analyser viser høje afkast på projekter, der fremmer cyklisme.

Endvidere bør der etableres en pulje på én mia. kr. til statslig medfinansiering, så man kan indhente det omfattende efterslæb i vedligeholdelsen af det kommunale vejnet. Efterslæb er én af de største trusler mod vores samlede infrastruktur, for jo længere man venter med at vedligeholde, desto dyrere bliver det. Det samlede efterslæb på det kommunale vejnet er estimeret til ca.

12 Dette gælder opgradering af en række statsveje – i form af 2+1-veje, motortrafikveje, omfartsveje eller noget helt fjerde. Der kan også her findes finansiering til andre anlægsprojekter som færgelejer, moler eller lignende.

13 Midlerne i samtlige disse puljer bør så vidt muligt have krav om kommunal eller anden medfinansiering.

14 Flere af de projekter, som er indeholdt i denne investeringsplan, mangler VVM-undersøgelser, og disse kan således også finansieres ud af denne pulje.

15 DI's 2025-plan, s. 94 samt "Vækst og udvikling i byer over hele landet", DI, 2017.

PROJEKTER	Udgift mia. kr., 2018-priser ¹⁾	Pejlemærker			Anlægsstart
		Det robuste H	Færdiggør Fingerplan	Et Danmark der hænger sammen	
De nødvendige projekter for 2025	37,7				
Udvidelse af E20 Fredericia-Kolding	0,6				2020
Frederikssundsmotorvejen	3,8				2020
Udvidelse af E45, etaper ml. Randers og Vejle	3				2021
Hillerødmotorvejen	1				2021
Opgraderinger i Ring 4 Kbh	0,9				2021
3. Limfjordsforbindelse	6,8				2021
Næstved-Rønnede	1,6				2022
Kapacitet på Øresundsbanen	0,5				2022
Midtjysk motorvej, sydlige deletaper	7				2022
Udvidelse af E20 Odense	1,8				2023
Kalundborgmotorvejen	2				2023
Udbygning af M3 Kbh.	0,6				2023
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	0,6				2023
Ring 5 syd Kbh, Måløv-Køge	7				2024
Dobbeltspor Tinglev-Padborg	0,5				2024
Til planrevisionen i 2024	20,8				
Udvidelse af Amagermotorvejen	1,5				2025
A26 Viborg V-Rødkærsbro	0,9				2025
S-tog til Roskilde og evt. Helsingør	1,5				2026
Ny fly-over ved Ringsted Station	1				2026
Vendespor ved Carlsberg St.	0,2				2027
Midtjysk motorvej, nordlige deletaper	6				2027
Lukning af motorvejshul ved Herning	0,5				2028
Udvidelse af Helsingørmotorvejen	0,8				2029
Baneopgradering og dobbeltspor, ring syd	0,7				2029
Ring 5 eller 5½ midt Kbh Måløv-Allerød	3				2030
Dele af Togfondens fase 2					
Regionale hastighedsopgraderinger på banen	1,5				Når muligt
Øvrige mindre projekter	0,1				Når muligt
Pulje til stationer	0,3				Når muligt
Pulje til parkering	0,4				Når muligt
Elektrificering Aalborg-Frederikshavn	0,9				Når muligt
Ny bane til Billund eller elektrificering Vejle-Struer	1,5				Når muligt
Puljer	8				2021
Mindre projekter og reserver	5				2021

¹⁾ Heraf er 1,5 mia. kr. allerede afsat som finansiering til Næstved-Rønnede (0,3 mia.), 3. Limfjordsforbindelse (0,6 mia.) og Hastighedsopgradering Ringsted-Odense (0,6 mia.)

fem mia. kr. i 2016¹⁶. Den statslige medfinansiering fra denne pulje bør derfor ikke overstige 25–30 pct.

Yderligere bør én milliard afsættes til udvikling af ny teknologi og systemer. Den teknologiske udvikling på transportområdet går hurtigt i disse år. Som Ekspertudvalget Mobilitet for Fremtiden påviste, vil det ikke gøre infrastrukturen ubrugelig, men vi bør fremtidssikre den, så de nye teknologier bedre kan tages i brug. Vi skal gribe de nye muligheder konstruktivt.

Endelig bør én mia. kr. afsættes til forbedring af den kollektive transport i større erhvervsområder. Statslig medfinansiering kan være medvirkende til markant at forbedre den kollektive trafikbetjening i mange erhvervsområder i Danmark og dermed både understøtte arbejdsmarkedet og bekæmpe trængsel¹⁷.

De resterende to mia. kr. er der ikke sat specifikke størrelser eller indsats på. Det kan eksempelvis være puljer til udbedring af ”sorte pletter” mht. fremkommelighed og trafikikkerhed, til udvikling af BRT-løsnin-

ger, til støjbekæmpelse, klimaindsatser og andre miljøtiltag.

Ti store milepæle for 2030

Resultatet af investeringsplanen er ti store milepæle, der udgøres af såvel nye som allerede vedtagne projekter:

- Anlæg af Femernforbindelsen og landanlæg
- Principbeslutninger om påbegyndte anlæg af nye faste forbindelser, eksempelvis Kattegat og H-H
- Færdiggjort signalprogram og elektrificering af banenettet
- Bedre baneforbindelser mellem landsdelene og over grænserne
- Tresporet motorvej på størstedelen af strækningen mellem Odense/Kolding og Randers
- Ny sydlig midtjysk motorvej via Billund
- Tredje Limfjordsforbindelse
- Store byer som Kalundborg, Næstved og Viborg koblet på motorvejsnettet

- Færdiggjort fingerplan – herunder nye og forbedrede ringveje om København
- En mere robust grundstamme af motorveje og jernbaner (”Det store H”) og påbegyndte alternative korridorer (”Det dobbelte H”).

DI mener, det samlede bud på en plan for investeringer i dansk infrastruktur både gør os rigere som samfund, bekæmper trængsel, øger robustheden og den internationale tilgængelighed og skaber fundament for vækst og udvikling i hele landet.

Investeringsplanen udfylder dermed den overordnede vision om en infrastruktur i verdensklasse og de tre overordnede pejlemærker om at skabe Det robuste H, en færdig Fingerplan og et sammenhængende Danmark.

Hvad er med – og hvad er ikke?

DI's investeringsplan er ikke en samlet masterplan for hele transportsektoren og forholder sig dermed ikke til fordelingen mellem de forskellige transportformer.

PROJEKTER	Udgift mia. kr., 2018-priser	Pejlemærker			Anlægsstart
		Det robuste H	Færdiggør Fingerplan	Et Danmark der hænger sammen	
De store alternativt finansierede projekter					
Tunnel under Svanemøllen-Kbh Nordhavn	2,8				2020
Marselistunnelen, Aarhus	1,6				2020
Østlig ringvej i Kbh + østlig metro (Lynetteholm)	20–28				2023*
Metroforbindelse på tværs af havnesnittet i Kbh	14				2025*
Letbane på Frederikssundsvej i Kbh	3				2026*
Kattegatforbindelsen	50–136				2027*
H-H-forbindelsen (+ ring 5/6 nord)	28–30				2029*
Strategiske analyser, herunder en 3. Lillebæltsforbindelse eller Als-Fyn-forbindelse					Når muligt

*Angiver tentativ anlægsstart. Projektet bør analyseres yderligere

16 State of the Nation 2016, FRI, s. 27.

17 ”Kører den kollektive trafik, der hvor arbejdspladserne er?” Analyse, udarbejdet af COWI for DI, 2017.

DI arbejder for, at al slags infrastruktur og transport, herunder naturligvis både vejnet, kollektiv transport, cyklisme og andre former, opnår størst mulig effektivitet og kan bidrage til at fremme mobiliteten og give Danmark en infrastruktur og et transportsystem i verdensklasse.

Det DI's holdning, at de enkelte transportformers miljø- og klimapåvirkninger er teknologiske og skattepolitiske spørgsmål, som ikke umiddelbart løses gennem investeringer i infrastrukturen. I øvrigt henvises til kapitlet herom ovenfor.

I investeringsplanen er udelukkende medtaget motorvejs- og baneprojekter¹⁸. Det udgør størstedelen af de statslige investeringer, der vil være behov for til anlæg af infrastruktur.

Mindre projekter er ikke specificeret i planen, men der er afsat fem mia. kr. samt visse puljer hertil. Grænsen er sat ud fra, hvad der er praktisk muligt for en organisation som DI at tage konkret stilling til. Det er ikke udtryk for, at DI mener, mindre projekter ikke kan være vigtige.

Det er dog en væsentlig pointe i investeringsplanen, at der faktisk er råd til både de fleste store projekter og rigtig mange mindre projekter, hvis der prioriteres og planlægges rigtigt.

Som tidligere nævnt, er projekter, som både er politisk vedtagne og har finansiering inden for de respektive forligskredse ikke en del af DI's investeringsplan.

Vedligehold af eksisterende infrastruktur er ikke et primært fokus i investeringsplanen. De 70 mia. kr. i DI's investeringsplan baserer sig på investeringsniveauet for anlæg – ikke

vedligehold, som ligger ud over dette niveau.

DI mener, det er af stor vigtighed, at vedligehold af statslige aktiver fortsat bliver prioriteret særskilt og før investeringer i nyanlæg, jf. Infrastrukturkommissionens anbefaling herom. Det er vigtigere og billigere at passe på det, vi har, før vi bygger nyt.

Mange baneprojekter uden for investeringsplanen

Over de seneste årti er der besluttet en række meget store investeringer i jernbanen i Danmark.

Det grønne transportforlig i 2009 afsatte godt 51 mia. kr. til jernbaneprojekter, herunder signalprogrammet til 20 mia. kr. alene. Togfonden DK, som blev besluttet i 2013, indeholder projekter for ca. 30 mia. kr., og anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt med dertil hørende landanlæg – primært på bane – bidrager med yderligere 35 mia. kr.

De samlede igangværende investeringer i baneinfrastruktur i Danmark beløber sig således til hele 129 mia. kr.¹⁹ Dertil kommer beslutningerne om yderligere baneprojekter, som endnu ikke er under anlæg²⁰.

Der er altså besluttet baneinfrastruktur i Danmark for op imod 140 mia. kr. Hovedparten af disse investeringer skal gennemføres i perioden 2018–2030. Til sammenligning ligger de besluttede vejinvesteringer på ca. 34 mia. kr., hvoraf Femern-forbindelsen står for langt hovedparten.

DI vurderer derfor, at baneinvesteringerne er på et niveau, hvor der hverken er systemkapacitet og mandskab nok eller samfundsøko-

nomiske grunde til at beslutte mange flere investeringer i jernbanen før 2030. De vil ganske enkelt ikke kunne gennemføres rentabelt eller til tiden.

Vi har en lille håndfuld af de mest relevante og samfundsøkonomisk rentable baneprojekter med i investeringsplanen, dog først fra 2022 og frem, når flere af de igangværende baneprojekter er færdige. Planen indeholder også dele af Togfondens fase 2 – se ovenfor.

DI's forslag til yderligere baneprojekter for knapt 10 mia. kr. frem til 2030 bringer niveauet for baneinvesteringer op på ca. 150 mia. kr. i perioden. Det er et meget højt investeringsniveau.

Danmark har behov for en velfungerende jernbaneinfrastruktur i verdensklasse, men der vil gå en årrække, før det bliver realiseret. Genopretningen af jernbanen kommer desværre sent – men forhåbentlig ikke for sent. I forbindelse med en ny investeringsplan i 2030 vil der givetvis være behov for en diskussion af jernbanens rolle i det samlede transportsystem.

Behov for at prioritere motorvejene

Samtidig med de markante investeringer i baneinfrastrukturen lider Danmarks overordnede vejnet af en mangel på prioritering, fordi så mange af investeringerne siden 2009 er gået til jernbanen²¹.

Mere end 80 pct. af persontransportarbejdet i Danmark foregår stadig i bil. Og lægger vi cykler og busser – som også kører på veje – oveni, bliver andelen endnu større. Vejenes

18 Rute 26 mellem Viborg og Aarhus samt forlængelsen af Hillerødmotorvejen er analyseret til at kunne anlægges som motorvej, som motortrafikvej eller en kombination. Derfor er disse projekter med i planen, men ikke de projekter, som udelukkende består af motortrafikvej eller 2+1-vej.

19 [Oversigt](#) fremsendt til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget som besvarelse af spørgsmål 846, den 3 oktober 2018.

20 Primært projekter fra Togfondens fase 1.

21 Fordelingen af de 83 mia. kr. i "En grøn Transportpolitik" fra 2009 var 68 pct. til kollektiv trafik og 32 pct. til veje. Kilde: Transportministeriets pressetabel: Udmøntning af aftalen. 2009.

andel af det nationale godstransportarbejde er tilsvarende høj.

Siden 2010 er trafikken på motorvejene steget med ca. 30 pct. Alene i de seneste tre år er trafikken på motorvejene vokset med knap fem pct. om året. Vi risikerer, at vejene sander til i trængsel inden for en overskuelig fremtid.

Der er et markant behov for at styrke investeringerne i vores vejnet. Det gælder især det overordnede motorvejsnet, men det gælder også det mere regionale og lokale vejnet.

Derfor afsætter DI's investeringsplan flest midler til investeringer i vejnettet. Vi skal have mest mulig mobilitet for pengene, ellers bliver vi et fattigere samfund. Det er DI's klare overbevisning, at vores mobilitet vil lide kraftigt i fremtiden, hvis vi ikke prioriterer investeringer i motorvejsnettet markant i det kommende årti.

Ved at prioritere ca. 49 mia. kr. til investeringer i motorvejsnettet, bringer vi de samlede statslige vejinvesteringer frem mod 2030 op på godt 83 mia. kr. Det er stadig kun 37 pct. af de samlede statslige investeringer i ny infrastruktur i perioden.

DI har med denne prioritering ikke taget stilling til, hvordan fordelingen af investeringerne skal være ved fremtidige investeringsplaner for dansk infrastruktur.

Perspektiver frem mod 2040

Det er DI's opfattelse, at det er afgørende for udviklingen i Danmark, at man begynder at drøfte de strategiske planer for infrastrukturen og anvendelsen heraf med et lidt længere perspektiv. Infrastrukturplanerne bør i højere grad kobles til den fysiske planlægning af byerne, herunder placeringen af fremtidens virksomheder. Nøglen er et bidrag til løsningen af de miljø- og klimaspørgsmål, der i disse år bliver mere og mere aktuelle. En sammenhængende og velovervejet planlægning kan sam-

men med en teknologisk udvikling være svarene på disse spørgsmål.

Teknologien udvikles løbende, og vi ser allerede nu, at mere eller mindre selvkørende biler og minibusser er på vej. Det får utvivlsom indvirkning på den fremtidige mobilitet og ikke mindst, hvordan fremtidens trafikanter bruger infrastrukturen. Da udviklingen går hurtigt og følger mange spor, er der ikke et fuldt overblik over, hvilke konsekvenser udrulningen af nye teknologier vil få f.eks. for mobilitetstilbud, for kapacitet på vej- og banenet, eller for trængsel og trafiksikkerhed. Dette skal vi løbende analysere og drøfte.

Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden forventer som tidligere nævnt, at trafikken særligt i og omkring de store byer stiger betragteligt, og at trængslen som følge heraf stiger endnu mere. I international sammenhæng er danske byer dog ikke særligt trængselsramte. På lidt længere sigt vurderer DI, at det er nødvendigt at gøre en særlig indsats for at hindre trængsel og spildtid i at udvikle sig uhæmmet – også i Danmark.

Én løsning er en klog udbygning af kollektive trafiksystemer i de større byområder, da disse systemer, også i en førerløs fremtid, alt andet lige vil have større kapacitet og være mindre pladskrævende. I takt med de stigende tendenser til urbanisering – også her til lands – vil pladseffektive løsninger blive yderligere påkrævet.

Mellem byerne og på tværs af landet vil der fortsat være behov for en udbygning af "Det robuste H" og "Det dobbelte H". DI ønsker at fortsætte målsætningen om at gøre vores infrastruktur og transportsystem mindre sårbart og mere robust. Dette er afgørende for dansk erhvervsliv og for, at Danmark kan hænge sammen som land.

Et andet perspektiv er en færdiggørelse af de store faste forbindelser, såvel nationale som internationale.

Det kan bl.a. være en Kattegat-forbindelse, en fast forbindelse mellem Als og Sydfyn og en H-H-forbindelse for at sikre opkoblingen dels mellem landsdelene og dels i Øresundsregionen.

Der er relevante anlægsprojekter nok at tage af, så også i det næste årti skal der foretages svære prioriteringer. Forhåbentlig vil det ske ud fra målsætningen om, at Danmark skal udbygge og fastholde en infrastruktur i verdensklasse.

"Redaktionen af denne publikation er afsluttet februar 2019"