



Dansk Industri

EXECUTIVE SUMMARY 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 næste side.

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 Infrastrukturfonden, 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.

DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur kan findes i sin helhed på www.di.dk

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.

| 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.)