

# indSIGT

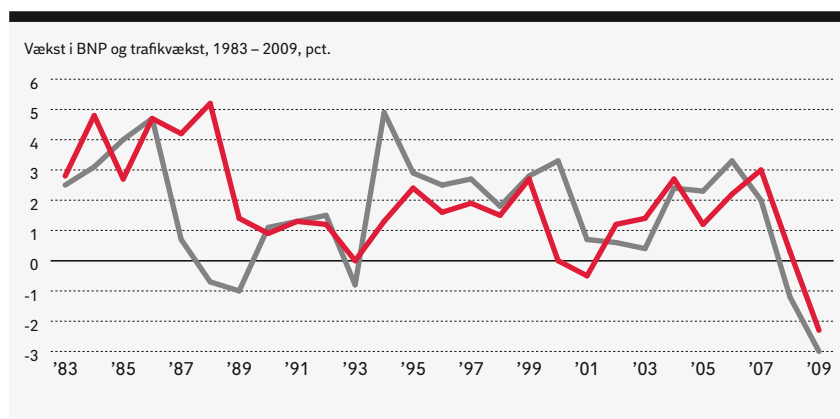
## VÆKSTEN FORSVANDT – MEN TRÆNGSLERNE FORTSATTE

AF CHEFKONSULENT ANNETTE CHRISTENSEN, ANCH@DI.DK

Hvis den økonomiske vækst fremover ikke skal gå i stå i trafikken, er der behov for investeringer der kan løse op for trængslen og sikre væksten på lang sigt. I 2018 kan trængslen mindst være fordoblet sammenlignet med i dag, hvis vi ikke gør noget.

Den økonomiske krise har gjort indhug i trafikken. Men selvom vejtrafikken i 2009 indtil videre er faldet med omkring to pct. i forhold til året før, er Danmark fortsat præget af trængsel. Således spilder danskerne mere end 200.000 timer i trafikken.

Vækst i økonomien og trafikken hænger sammen



Trafik

BNP

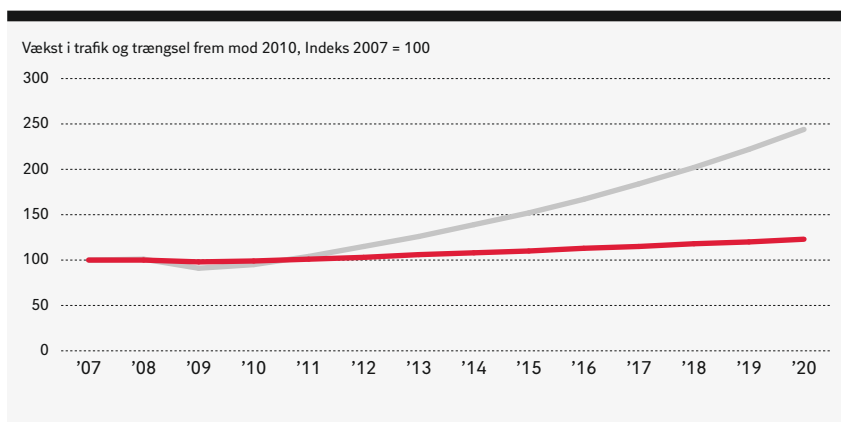
Kilde

Danmarks Statistik og Finansministeriet.

Når vores trafikale infrastruktur er under pres selv i krisetider, er det et tegn på, at infrastrukturen slet ikke er gearet til den dag væksten vender tilbage. Trafikefterspørgslen på statsvejene vil ifølge Infrastrukturkommissionen stige med 2,2 pct. årligt frem mod 2030 og erfaringsmæssigt stiger trængslen på vejene langt mere end trafikken. I 2018 kan trængselsproblemerne derfor være mindst to gange så omfattende som i dag, så spildtiden i trafikken når op i 500.000 timer dagligt.

Der er en direkte sammenhæng mellem økonomisk vækst og trafikvækst. Det vil også være tilfældet i fremtiden, hvor de globale handelsstrømme, pendling til og fra arbejde samt et aktivt rejse- og fritidsliv vil tiltage yderligere i et samfund i vækst<sup>1</sup>. Økonomisk vækst forudsætter derfor som minimum, at mobiliteten kan opretholdes.

## Trængslen stiger hurtigere end trafikmængden



Trængslen bliver fordoblet frem mod 2018



Trafik  
Trængsel

### Kilde

Infrastrukturkommissionen, Vejdirektoratet og DI-beregninger.

Givet den klare sammenhæng mellem økonomisk vækst og trafikvækst, vil Danmarks utilstrækkelige trafikale infrastruktur lægge en alvorlig dæmper på den økonomiske vækst. Dertil kommer, at øget trængsel giver en mere ujævn trafikafvikling og dermed også øget CO<sub>2</sub>-udslip.

### KOLLEKTIV TRAFIK SKAL SUPPLERES MED ANDRE TILTAG

Kollektiv transport har stor og bred politisk bevågenhed, og det afspejles også i transportaftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009. I aftalen, der løber frem til 2020 går to tredjedele af de disponerede midler til jernbanen. Det står umiddelbart i stærk kontrast til, at den kollektive transport løfter mindre end en sjettedel af det samlede persontransportarbejde.

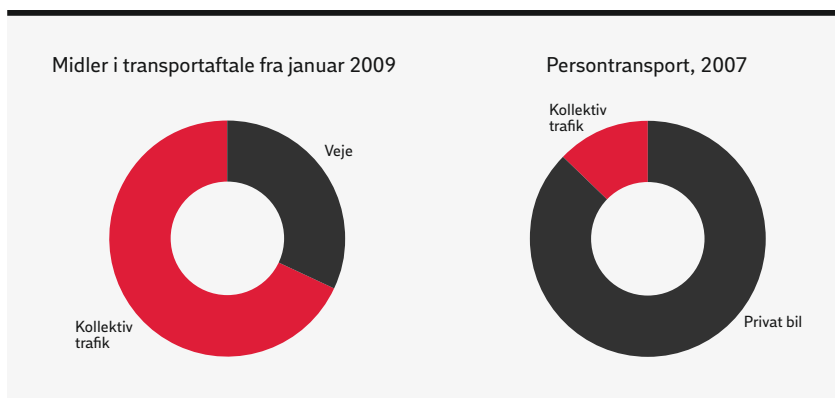
Midlerne går til kollektiv trafik

<sup>1</sup> Se bl.a. infrastrukturkommissionens rapport og TRANSvisions, EU Kommissionen.

Transportsektoren står over for to centrale udfordringer – trængsel i trafikken og reduktion af CO<sub>2</sub>-udslip. Den politiske målsætning med trafikaftalen er, at den massive satsning på kollektiv transport skal yde et væsentligt bidrag til at løse udfordringerne med både trængsel og klima. Regeringen har i transportudspillet ”Bæredygtig transport – bedre infrastruktur” fra december 2008, erklæret, at ”den kollektive transport og cyklerne skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken”. Det fremstår som en målsætning, der i praksis vil være svært at realisere.

Svært at realisere politisk målsætning

## Bilerne klarer transporten



Kilde  
Transportministeriet og Danmarks Statistik.

Danmarks Tekniske Universitet (DTU) har på baggrund af den såkaldte ”Transportvaneundersøgelse” vurderet, at selv ved massive forbedringer af den kollektive transport vil togtrafikkens gennemsnitlige markedsandel maksimalt kunne løftes fra ni pct. i dag til 15 pct. i 2020. Bussernes markedsandel vil kunne øges med et procentpoint.

På baggrund af DTU’s vurderinger er det næppe realistisk, at den kollektive transport kan hæve markedsandelen med mere end 50 pct., hvilket er kravet, hvis kollektiv transport skal kunne løfte halvdelen af trafikvæksten frem mod 2020. Det svarer til, at markedsandelen skulle øges fra 13–14 pct. i dag til 19–20 pct. i 2020. Omregnet til personkilometer skulle den kollektive trafik dermed kunne afvikle op i mod dobbelt så meget trafik som i dag.

Investeringer i kollektiv trafik kan således hverken reducere trængslen på vejene eller CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren i fornødent omfang. Der er derfor behov for yderligere tiltag. Da vejtrafikken allerede i dag står for 90 pct. af transportarbejdet, er det oplagt, at udvidelser af vejene, hvor trængslen er størst, er afgørende i forhold til at løse udfordringen

Brug for en bredere satsning i trafikinvesteringer

med trængsel. I forhold til klimaudfordringen og målesætningerne om at reducere udslippet af CO<sub>2</sub> handler det om indfasning af nye teknologier, herunder en omlægning af bilafgifterne, der skaber et incitament til at købe og køre i energiøkonomiske biler.

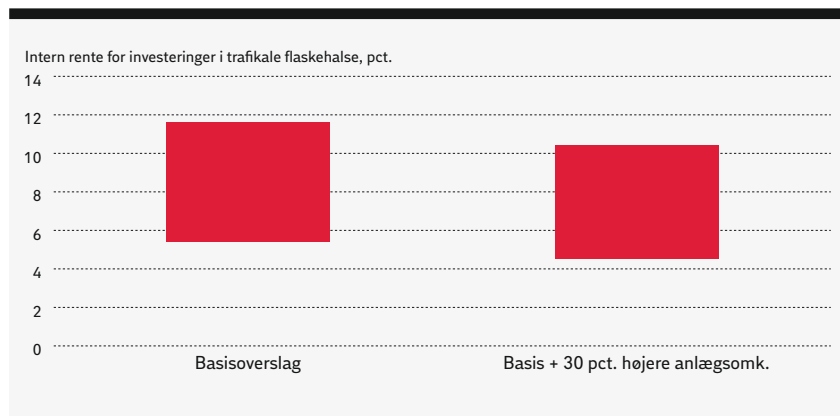
### INFRASTRUKTUR ER EN GOD FORRETNING

Set med samfundsøkonomiske briller er det en god ide at foretage målrettede investeringer i både vej- og baneinfrastruktur. Det kan reducere spildtid i trafikken og investeringerne i infrastrukturen har afgørende betydning for den økonomiske vækst, udvikling og produktivitet.

På kort sigt giver det bedst mening at lægge investeringskroner, der, hvor der er de største flaskehalse. På banenettet er det pt. strækningen København-Ringsted. Nogle af de mest presserende flaskehalse på vejsiden, er motorvejene ved Vejlefjord, Vestfyn, Køge Bugt, Motorring 4 og Helsingør.

Investeringer skal gennemføres hvor trængslen er størst

## God forretning at investere i trafik anlæg



#### Anmærkning

Spændvidden i intern rente for nybygningsløsning for banen København-Ringsted (hvor der dog ikke er regnet på et scenarie med +30 pct. i anlægsomkostninger) og følgende vejprojekter: Skærup-Vejle N, Odense Vest – Middelbart, Motorring 4 og Helsingørmotorvejen. VVM-vurdering, herunder intern rente, for udvidelsen af Køge Bugt motorvejen er endnu ikke offentliggjort.

#### Kilde

Vejdirektoratets VVM-vurderinger, Trafikstyrelsen og Finansministeriet.

Samfundsøkonomiske vurderinger af de ovennævnte projekter dokumenterer, at de er en god forretning for dansk økonomi. I basisscenerierne vurderes disse projekter at give et samfundsmæssigt afkast mellem 5,4 og 11,6 pct. Afkastet ligger dermed klart over renten på 10-årige statsobligationer der er den rente man normalt måler langsigtede investeringer op mod. I dag er renten på statsobligationer knap fire pct. Risikoen for investeringerne er ligeledes minimal, da selv i scenarier, hvor anlægsomkostningerne øges med 30 pct., vil investeringerne give en forretning på mellem 4,5 og 10,4 pct.

Det høje og sikre afkast ved disse investeringer er desuden bemærkelsesværdigt, fordi de nuværende samfundsøkonomiske vurderinger alene medtager umiddelbare gevinster så som reduktionen i spildtid og støj.

Gevinsterne ved ny og bedre infrastruktur omfatter dog langt mere end blot rejsetidsbesparelser. En stærkere infrastruktur har blandt andet stor betydning for adgangen til kvalificeret arbejdskraft og virksomhedernes mulighed for at have et effektivt samspil med kunder, underleverandører og samarbejdspartnere. Som regel indgår disse dynamiske effekter ikke i de samfundsøkonomiske vurderinger af trafikprojekter. Mange trafikprojekter har derfor reelt et afkast, der er langt højere, end de samfundsøkonomiske analyser umiddelbart indikerer. Det gælder ikke mindst investeringer, der sikrer god intern og ekstern sammenhængskraft og dermed bidrager til at gøre Danmark til en mobil og konkurrencedygtig region.

Mange gevinster ved investeringer i infrastruktur

## **SAMFUND, VIDEN OG HOLDNINGER**

Dansk erhvervsliv er en vigtig del af det danske samfund. Politikere, organisationer og befolkningen forventer, at virksomhederne bidrager til bæredygtig udvikling af Danmark som velfærdssamfund. Derfor prioriterer DI dialog med alle interesserede om rammerne for erhvervslivets bidrag til vækst og velstand.

Vær med i debatten på [opinion.di.dk](http://opinion.di.dk)

---