

Humbug. Regeringens trafikplan er oppustet

VK-regeringens investeringer
pustes op til et stort
milliardbeløb, men ud af
150 mia. er det reelt kun
2,1 mia., der går til nyanlæg
i den kollektive trafik

Investeringer i samfundets infrastruktur

har stor betydning for samfundets velfærd og velstand – i dag såvel som om 10 og 20 år. Den trafikplan, som regeringen fremlagde i mandags, lægger op til infrastrukturinvesteringer for 150 mia. kroner i perioden 2009-20. Ved første øjekast et stort beløb. Problemet er blot, at begejstringen fortoner sig, når man først dykker ned i tallene.

For det første vedrører de første 60 mia. kroner de allerede vedtagne Femernforbindelsen og Metrocityringen. De penge er i den forstand allerede brugt'. Af de 90 mia. nye kroner i trafikplanen går 49,3 mia. til banerne. Størstedelen af midlerne til banerne, nemlig 37,2 mia. kroner, svarende til 75 procent, går dog til genopretning af skinner og signaler. Genopretningen af skinner og signaler er dog ikke en ny beslutning. Beslutningen finder man også i trafikforliget fra 2006.

SELV OM det er yderst tiltrængt og prisværdigt,

at der er fokus på genopretningen af skinner og signaler efter en lang årrække med utilstrækkeligt forebyggende vedligehold, så efterlader det ikke mange midler til nyanlæg på baneområdet.

Samtidig giver indregningen af de store vedligeholdelsesudgifter til baner et skævt billede af, hvor meget der anvendes til baner sammenlignet med veje.

Eksempelvis indregnes vedligeholdelsesudgifterne til veje ikke – på trods af, at de årligt beløber sig til ca. 1 mia. kroner. Men for banerne pustes satsningen på jernbanen op ved at indregne vedligeholdelsesudgifterne over de næste 12 år på 37 mia. kroner.

Ud af de 150 mia. kroner er der 12 mia. tilbage til nyanlæg af jernbaner. Her går størstedelen til den allerede besluttede København-Ringsted-bane. Dog må man vente endnu et år på beslutningen om, hvorvidt det ender med den store eller lille model. I trafikplanen argumenteres der imidlertid kraftigst for den store model til 10 mia. kroner.

Som det fremgår af figuren, er satsningen på nyanlæg inden for den kollektive trafik, som ikke allerede er besluttet, altså alt i alt på 2,1 mia. kroner over 12 år. Af disse 2,1 mia. kroner går knap halvdelen til den såkaldte timemodel, der skal sikre, at tog tiden mellem de store byer kommer ned på en time. Det vil med sikkerhed kræve flere penge, hvis det skal sikres, særligt mellem Odense og Århus. Timemodellen har lange udsigter og vil med den nuværende plan først at blive en realitet på den anden side af 2020.



REGERINGEN vil oprette en infrastrukturfond på 90 mia. kroner til finansiering af infrastrukturplanen. Det positive i det er, at planen rent faktisk er finansieret. Af finansieringselementerne kommer størstedelen fra øremærkning af de basismidler, der investeres for hvert år. Det er således penge, der hele tiden har været der. Salget af Scandlines giver 6 mia. kroner, men disse penge er heller ikke nye penge. Staten sælger blot et aktiv (skibe) og veksler det til et andet statsligt aktiv (baner og veje). Endelig vil DSB's finansiering umiddelbart heller ikke bidrage med nye penge, da det blot bør give anledning til mindre udbytte til staten.

Eneste nye penge i infrastrukturfondens 90 mia. kroner kommer dermed fra den forlængede tilbagebetalingstid på Storebælt – 6 mia. kroner. Penge, der reelt findes ved at forlænge brugerbetalingen for danskerne. Regeringens trafikplan synes ikke at stimulere dansk økonomi på kort sigt. Der kan gå flere år fra første spadestik, til planens initiativer kan aflæses i vækst og beskæftigelse. Og den fortsatte udskydelse af beslutningen om, hvilken af to modeller, man skal vælge for København-Ringsted-banen, trækker i den forkerte retning. Først i efteråret 2009 ligger miljøvurderingerne færdige. Det betyder, at det har lange udsigter, før det reelle anlægsarbejde kan komme i gang.

OFFENTLIGE investeringer er generelt et effektivt instrument til at stimulere økonomien, hvis man får dem hurtigt i gang.

På kort sigt vil offentlige investeringer kunne øge beskæftigelsen med fem gange så mange, som hvis skatten reduceres for et tilsvarende beløb.

Det skyldes, at offentlige investeringer er en direkte indsprøjtning i det samfundsøkonomiske kredsløb, mens skattelettelser først skal over husholdningsbudgettet. Og hænderne til at udføre bygge- og anlægsarbejde begynder nu at være til rådighed. Selv om ledigheden fortsat er lav, er ledigheden inden for bygge- og anlægssektoren næsten fordoblet de seneste fire måneder.

Infrastrukturinvesteringer påvirker ligesom skattelettelser både beskæftigelse og produktivitet på sigt. I dag koster bilkøer og togforsinkelser 40.000 tabte arbejdsår. Og tidstabt fra trængsel stiger år for år, hvis ikke der investeres. Så beskæftigelsespotentialer er derfor stort ved trafikinvesteringer. Men uanset konjunktursituationen udestår der imidlertid vedligehold af infrastrukturen.

En ny rapport fra Foreningen af Rådgivende Ingeniører angiver således, at bl.a. jernbanerne er så nedslidte, at de ikke kan varetage deres funktion uden kraftige investeringer. Hertil kommer, at jernbanetransport generelt er en miljøvenlig transportform. I forhold til vejtransport, der som oftest er alternativet, er jernbanetransport op til fem gange mindre forurenende.

SAMMENFATTENDE er billedet af regeringens trafikplan for den kollektive trafik, at regeringen puster genopretningen og vedligeholdelsen af skinner og signal op som en ambitiøs plan, selv om midlerne hertil blot afspejler en årrække med utilstrækkelig vedligehold. Planen er sparsom

med nye investeringer i banerne, der kan gøre togtransport mere tilgængelig og attraktiv for brugerne – og dermed aflaste vejtransport og miljø.

analyse@pol.dk

Martin Madsen, chefanalytiker Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE).