

12. august 2008

DÅRLIG INFRASTRUKTUR KOSTER 41.000 TABTE ARBEJDSÅR

Resumé: *Investeringer i infrastruktur, der reducerer trængsel på veje og togforsinkelser, vil øge beskæftigelsen. I 2006 kostede dårlig fungerende infrastruktur over 40.000 tabte arbejdsår i bilkøer og forsinkede toge. Og tidstabet fra trængsel stiger år for år, hvis der ikke investeres. Investeringer i samfundets infrastruktur har betydning for velfærd og velstand i dag såvel som for den velfærd og velstand, der er til rådighed om 10 og 20 år. Fremtidssikring af velfærdssamfundet handler ikke kun om, at finanspolitikken er holdbar og om der er styr på pengene, men også om der er velfungerende infrastruktur og tidssvarende bygninger og anlæg. Det er derfor presserende, at Infrastrukturkommissionens anbefalinger snart bliver til konkrete projekter.*

Dårlig fungerende infrastruktur koster 41.000 tabte arbejdsår i bilkøer omkring hovedstadsområdet og i forsinkede toge i hele landet. Det fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Tidstab i bilkøer og forsinkede toge, 2006

	Fuldtidsbeskæftigede
Tidstab i alt (årsværk) i 2006	41.000
- Heraf trængsel på veje i hovedstadsområdet	33.000
- Heraf togforsinkelser	8.000

Kilde: AErådet pba. Trafikministeriet, COWI og Københavns Kommune.

Trængslen på vejene i hovedstadsområdet svarede til 120.000 persontimer pr. dag i 2004 ifølge Trafikministeriets ”Projekt Trængsel”. Trængselsproblemerne er dog steget med godt 25 pct. bare i perioden 2004-2006 ifølge Københavns Kommunes teknik- og miljøforvaltning, således at trængslen i 2006 koster ca. 150.000 timer pr. dag, svarende til 33.000 årsværk.

Togpassagererne oplevede et samlet tidstab som følge af driftsforstyrrelser på 13,8 mio. timer i 2006 ifølge Banedanmark, svarende til omtrent 8.000 årsværk. Banedanmarks egen rapport fra 2006 forklarer togforsinkelserne med, at:

"Der er gennem flere år, og specielt i perioden 2002-2005, foretaget et utilstrækkeligt forebyggende vedligehold. Virkningen heraf er slået hurtigt igennem i form af regularitetsforringelser i 2003-2005."

(Kilde: Banedanmark (september 2006). Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-2014 side 93)

I denne vurdering er ikke indregnet tidstabet af bilkøer andre steder i landet, hvor der ifølge Infrastrukturkommissionens redegørelse også er trængselsproblemer. Hertil kommer, at der er risiko for, at tidstabet fra trængsel stiger til over det dobbelte i løbet af de kommende 20 år ifølge Teknologirådet, hvis der ikke investeres.

Flere bilister er faktisk villige til at blive længere på arbejdet, hvis trafikpropperne forsvinder. Det viser en meningsmåling, som Catinet har foretaget for FDM fra januar 2008. Af målingen fremgår det, at 20 procent af bilisterne gerne vil yde en ekstra indsats på jobbet, hvis de slip for trafikpropper. Og 40 procent bliver så stressede over køkørsel, at det påvirker deres arbejdsindsats og familieliv.

Det er dog højst tænkeligt, at givet man har en øvre grænse for hvor mange timer, man vil være hjemmefra, så vil en kombination af mindre transporttid og lavere skat på arbejde supplere hinanden godt, dvs. at en lavere transporttid i højere grad vil blive brugt på at arbejde mere frem for at sove længere.

Betalingsring som alternativ til at investere sig ud af trængslen

Et alternativ til at investere sig ud af trængslen på vejene i hovedstadsområdet kan være en betalingsring, hvor indtægterne for trængselsafgifterne bl.a. benyttes til bedre offentlig transport. Erfaringerne fra betalingsringen omkring Stockholm viser, at udover reduktionen i biltrafikken til/fra indre by på 20-25 procent og en reduktion i spildtiden i bilkøer med 30-50 procent, så var der også positive afledte effekter såsom en reduktion i CO₂-udledningen inden for betalingsringen på 9-14 procent og 5-10 procent færre skadede/døde i afgiftszonen.

Det Økonomiske Råd og Danmarks Transportforskning har beregnet, at der kan være en årlig samfundsøkonomisk gevinst på 200 mio. kr. ved at etablere en betalingsring omkring Københavns og Frederiksberg kommune. Og i takt med, at trafikken stiger yderligere, forøges gevinsten ved en betalingsring. I beregningen forudsættes en betaling for hver passage på 40 kr. i myldretiden og 20 kr. uden for myldretiden samt, at afgiftsprovenuet anvendes til at støtte den offentlige transport i København

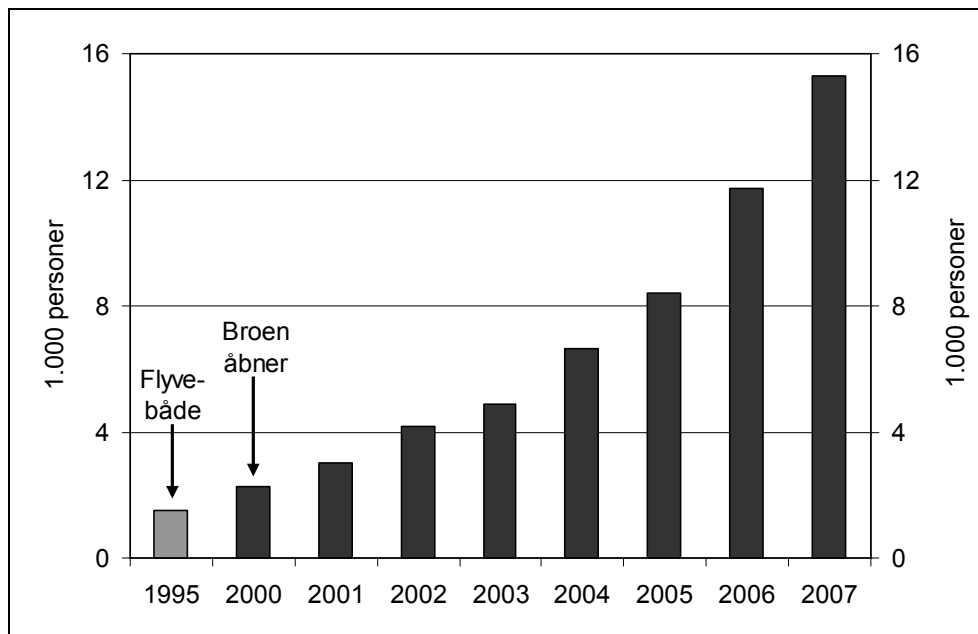
Arbejdsrelateret pendling tidoblet med Øresundsbroen

Et velfungerende transportnet øger arbejdskraftens mobilitet. Øget geografisk mobilitet mindsker risikoen for flaskehalsproblemer og reducerer den

strukturelle ledighed. Eksempler på positive dynamiske effekter af investeringer i infrastruktur findes bl.a. med Øresundsbroen, som har bidraget til at skabe et mere fleksibelt arbejdsmarked og til at afhjælpe manglen på arbejdskraft i hovedstadsområdet.

Broprojekterne er realiseret uden, at det har kostet skatteyderne en eneste krone, mens antallet af pendlere er steget voldsomt. Før Øresundsbroen åbnede, pendlede ca. 1.500 dagligt mellem København og Skåne, hvilket er steget til over 15.000 pendlere pr. dag i 2007. Det fremgår af figur 1. Den arbejdsrelaterede pendling ventes fortsat at stige og skønnes fordoblet de kommende ti år.

Figur 1. Antal arbejdsrelaterede pendlere over Øresundsbroen



Kilde: Øresundsbro Konsortiet, Værd at vide om Øresundsbron (juni 2008).

Vejinvestering for 1 mia. kr. giver tidsbesparelses-gevinst på 2 mia. kr.

I VK-regeringens investeringsplan fra 2003 er eksempler på beregninger af de samfundsøkonomiske gevinster af anlægsinvesteringer på infrastruktur. Heri fremgår det, at en investering i en motorvej til Frederikssund, som koster knap 1 mia. kr. i anlægsudgifter, vil give en tidsbesparelse og derved en samfundsøkonomisk gevinst på 2 mia. kr. målt i nutidskroner. Det fremgår af tabel 2.

Man kan også beregne selvfinansieringsgraden, dvs. hvor stor en del af den direkte anlægsudgift samt løbende driftsudgifter ved investeringen, der skønnes at komme tilbage til de offentlige kasser på langt sigt som følge af

tidsbesparelsen og derved øget arbejdsudbud i timer. Hvis omtrent halvdelen af den samfundsøkonomiske gevinst skyldes øgede skatteindtægter, svarer det til, at Frederikssundmotorvejen er knap 90 pct. selvfinansierende. Pointen er, at offentlige investeringer, her eksemplificeret ved infrastruktur, kan have store dynamiske effekter og derved i høj grad være selvfinansierende.

Tabel 2. Samfundsøkonomisk vurdering af Frederikssundmotorvejen

	Mio. kr., nutidsværdi
1. Anlægsudgift	-982
2. Driftsudgifter	-188
3. Værdi af tidsbesparelse sfa kortere rejsetid	2.061
4. Øvrig (kørselsomkostninger, uheld, støj mm.)	251
5. Samfundsøkonomisk gevinst, netto (1+2+3+4)	1.142
6. Selvfinansierungsgrad, hvis halvdelen af værdien af tidsbesparelsen skyldes øgede skatteindtægter ($3 \cdot 0,5 / (1+2)$)	Pct. 88

Kilde: AErådet pba. regeringens investeringsplan (februar 2003).

Et andet udtryk for rentabiliteten af investeringer er den interne rente, som udtrykker den rente, som lige netop sikrer, at en investerings gevinster og omkostninger balancerer (dvs. nutidsværdien er nul). Overstiger den interne rente den samfundsøkonomiske kalkulationsrente, som er den forrentning, man alternativt kan opnå ved at placere pengene i obligationer, er investeringen rentabel.

Ifølge regeringens investeringsplan fra 2003 vil investeringen i en motorvej til Frederikssund bevirke en intern rente på 13 pct. I Finansministeriets 2015-plan er realrenten 3,9 pct. Investeringen er således samfundsøkonomisk rentabel. Det er ikke altid, at offentlige investeringer vurderes ud fra rentabilitet. Således er mange rentable investeringer ikke blevet gennemført såsom Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde, som skønnes at blive forrentet med 20 procent årligt. Til gengæld er urentable investeringer som f.eks. motortrafikvej mellem Herning og Brande besluttet, selvom den kun forrenter sig med 2 procent årligt ifølge Det Økonomiske Råd.

Man skal naturligvis tænke over den nuværende konjunktursituation, før man giver los for investeringer. Men rentable investeringer skal naturligvis holdes på planlægningsstadiet, så de kan tages i brug i fremtiden.