



Dansk Industri

Mobilitet og infrastruktur i verdensklasse

DI's investeringsplan for mobilitet
og trafikal infrastruktur 2021 – 2030

Marts 2021

Executive Summary

Hvorfor er mobilitet og infrastruktur vigtig

Det er afgørende for Danmark og for dansk erhvervsliv, at vi har en international konkurrencedygtig infrastruktur med stor tilgængelighed til markeder, kunder, underleverandører og kvalificeret arbejdskraft. Varer skal kunne transporteres effektivt til og fra virksomhederne og forbrugerne.

I mange år har presset på vores mobilitet og trafikale infrastruktur været stigende. Virksomheder i alle brancher har brug for at kunne fastholde og tiltrække kvalificerede medarbejdere.

Her spiller udbuddet af mobilitetstilbud og kvaliteten af infrastrukturen store roller. Et effektivt transportsystem med de rette transportmuligheder skaber et bedre arbejdsmarked og giver samtidig den enkelte mulighed for at bruge tiden på andre ting end i trafikken.

Flere aktuelle udfordringer

Mange virksomheder oplever, at når der mangler mobilitetstilbud eller trafikale infrastruktur, så bremser det deres muligheder for vækst.

Vores overordnede infrastruktur er desuden sårbar, og vi har behov for en robusthed i infrastrukturen, så der er alternative korridorer for den overordnede trafik.

Selv om trafikbilledet under COVID-19 har været anderledes end normalt, så forventer vi, at presset på infrastrukturen vil komme tilbage med fornyet styrke.

Klimaudfordringen udgør i sig selv en brændende platform, og DI støtter den politiske målsætning, at CO₂-udledningen skal reduceres med 70 pct. i 2030.

Transportsystemet skal blive grønnere ved at begrænse CO₂-udledningen, uden at man samtidig begrænser mobiliteten.

En samlet plan er løsningen

Ny infrastruktur og nye vaner bliver ikke skabt fra den ene dag til den anden. Vi skal derfor allerede i dag tage fat på at drøfte, hvilken mobilitet Danmark har brug for om 10, 20 og 30 år, og hvilken infrastruktur der bedst underbygger dette.

Vi skal prioritere de investeringer og indsatser, 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 langsigtet rullende investeringsplan.

Planen skal sikre et stabilt grundlag for investeringer i konkrete anlægsprojekter og alle de private investeringer, der følger af en sådan stabilitet.

Planen skal også medvirke til at skabe øget fremkommelighed i byerne, bedre samspil mellem transportformerne, højere grad af innovation, implementering af nye teknologier og ikke mindst klimahensyn og grøn omstilling.

Øget investeringsniveau

DI har lanceret en 2030-plan, som er DI's bud på en sammenhængende og fuldt finansieret plan for dansk økonomi, herunder hvordan vi skaber grundlag for flere nye job og muligheder for danskerne frem mod 2030 samtidig med, at vi når målsætningen om 70 pct. reduktion af CO₂-emissioner.

DI'S POLITISKE ØNSKER

Vi skal have en samlet plan for udbygningen af infrastrukturen frem til 2030

Investeringsniveauet skal øges. DI foreslår nye statslige investeringer på 75 mia. kr. i 2021-2030. 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

Planen bør være rullende, dvs. med en ny 10-årig aftale hvert femte år.

DI foreslår i 2030-planen, at de offentlige investeringer i trafikale infrastruktur løftes med 20 mia. kr. i årene 2021-2030.

De statsligt finansierede investeringer i anlæg af infrastruktur har ligget på knapt 5 mia. kr. i gennemsnit over de seneste 10-15 år. Dertil kommer ubrugte tilbageløbsmidler i Infrastruktur fonden.

I alt giver det en investeringsramme i nye statslige midler på 75 mia. kr. fra det skattefinansierede råderum for perioden 2021-2030, hvilket er et anseeligt løft i forhold til tidligere.

Vision, pejlemærker og sigtelinjer

DI's vision er, at Danmark skal være verdens mest attraktive land for virksomheder at arbejde i og ud fra. Virksomhederne skal have den bedst mulige nationale og internationale tilgængelighed og mobilitet.

Derfor skal vi have en mobilitet og infrastruktur i verdensklasse.

For at gøre visionen til virkelighed mener DI, at en investeringsplan bør gennemføres ud fra nogle pejlemærker og sigtelinjer.

DI foreslår tre overordnede pejlemærker for de statslige investeringer i udbygning af infrastrukturen 2021-2030 og 10 sigtelinjer for den mobilitet transportsystemet og infrastrukturen skal levere i 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

De 10 sigtelinjer er konkret målbar, således at de også kan fungere som styringsinstrument i forhold til udviklingen i transportsystemet, ligesom det bliver muligt at reagere på en for langsom eller direkte modsatrettet udvikling.

De 10 sigtelinjer:

1. Trængsel og flaskehalse på statsvejnettet skal reduceres.
2. Bedre adgang til motorvej.
3. Højklassede togforbindelser mellem de største byer.
4. Bedre dækning med kollektiv transport.
5. Flere ture med kollektiv trafik.
6. Flere ture på cykel.
7. Mere gods på sø og bane.
8. Styrket international tilgængelighed.
9. Bedre tilgængelighed til knudepunkter som lufthavne og havne.
10. Reduktion af CO₂-emissioner.

Udvælgelseskræterier

De tre overordnede pejlemærker og 10 konkrete sigtelinjer udgør fundamentet i DI's investeringsplan. Men de enkelte projekter og initiativer 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.

Prioriteringerne gælder både for anlægsprojekter og for andre transportpolitiske initiativer, man igangsætter. Man må nødvendigvis prioritere indsatsen dér, hvor effekten af de anvendte midler er relativt størst.

DER ER NØDVENDIGT AT PRIORITERE:

I perioden 2021-2025 har vi prioriteret at igangsætte tolv projekter, som vi kalder "De nødvendige projekter".

Projekterne er generelt kendetegnet ved:

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

Behov for et bredt forlig

DI ønsker brede politiske aftaler om infrastrukturpolitikken. Der skal være tillid til, at beslutninger om offentlige investeringer ikke bliver ændret fra valgperiode til valgperiode. Usikkerhed er skadeligt for private investeringsbeslutninger – både for virksomheder og borgere.

Her i DI's investeringsplan 2021-2030 giver vi et bud på, hvordan de nuværende forligskredse kan samles i et stort fælles forlig, efter som DI's plan helt bevidst indeholder elementer fra alle forligene.

En plan til inspiration og debat

DI's investeringsplan for mobilitet og trafikal infrastruktur 2021 til 2030 er en revideret og udvidet version af en tilsvarende plan fra 2019.

Den reviderede investeringsplan fokuserer fortsat på nye statsligt finansierede motorvejs- og baneprojekter, men indeholder også en række større projekter med alternativ finansiering.

Som noget nyt, afsætter vi i den reviderede investeringsplan betragtelige midler til særlige indsats på kollektiv transport og cykling. Indsatsen på den kollektive transport er særskilt beskrevet i DI's politiske udspil "Sådan styrker vi den kollektive transport" fra 2021. Endelig afsætter vi i DI's investeringsplan også betragtelige midler til andre puljer, mindre projekter og initiativer.

Se listen over prioriterede projekter på side [20](#).

Det er vigtigt at anskue mobilitet som en helhed og transportformer som noget, der hænger sammen. De forskellige infrastrukturer og transportformer er ikke hinandens modsætninger.

Vi håber, planen kan tjene som inspiration og vække debat.

OVERSIGT OVER ANVENDELSEN AF NYE STATSLIGE MIDLER 2021-2030 FORDELT PÅ TYPER AF PROJEKTER:

- Vejprojekter: 39,3 mia. kr., heraf 0,9 mia. allerede finansieret
- Cykeltrafik: 3 mia. kr.
- Baneprojekter: 10,2 mia. kr., heraf 0,6 mia. allerede finansieret
- Kollektiv trafik i øvrigt: 12 mia. kr.
- Mindre projekter samt reserve: 5 mia. kr.
- Puljer: 7 mia. kr.
- I alt nye statslige midler: 75 mia. kr.

DI's investeringsplan for mobilitet og trafikale infrastruktur 2021 – 2030

”Et moderne samfund kan ikke fungere uden mobilitet”.

Ordene er de allerførste i Infrastrukturkommissionens betænkning fra 2008. Den hed ”Danmarks Transportinfrastruktur 2030”. DI var og er helt enig i udsagnet. Vores samfund er dybt afhængig af mobilitet og en velfungerende infrastruktur til at understøtte den.

Hvorfor er mobilitet og infrastruktur vigtigt?

Det er afgørende for Danmark og dansk erhvervsliv, at vi har en international konkurrencedygtig infrastruktur med stor tilgængelighed til markeder, kunder, underleverandører og kvalificeret arbejdskraft. Varer skal kunne transporteres effektivt til og fra virksomhederne og forbrugerne.

Virksomheder i alle brancher har brug for at kunne fastholde og tiltrække kvalificerede medarbejdere. Her spiller udbuddet af mobilitetsstilbud og kvaliteten af infrastrukturen store roller. Et effektivt transportsystem med de rette transportmuligheder skaber et bedre arbejdsmarked og giver samtidig den enkelte mulighed for at bruge tiden på andre ting end i trafikken.¹

Ny infrastruktur og nye mobilitetsstilbud 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, manglende forbindelser eller forsinkelser på grund af trængsel hæmmer investeringer, produktivitet og konkurrencekraft.

Virksomhedernes og den enkelte borgers mobilitet er udfordret.

I mange år har presset på vores mobilitet og infrastruktur været stigende. Selv om trafikbilledet under COVID-19 har været anderledes end normalt, så forventer vi, at det normaliseres igen, og at presset på infrastrukturen vil komme tilbage med fornyet styrke. Så vil vi komme til at holde mere og mere i kø på vejene.

Den kollektive trafik er også under voldsom pres og har betydelige udfordringer med COVID-19, regularitet og kvalitet. Hertil kommer, at effekterne af de store investeringer, der er foretaget i baneinfrastrukturen, først viser sig for alvor om fem til ti år.

Samtidig må og skal transportsystemet reducere sin klimabelastning og bidrage til den politiske målsætning om, at CO₂-udledningen skal reduceres med 70 pct. i 2030, og dette skal først og fremmest ske gennem teknologisk udvikling og omstilling af transportmidler og energiformer samtidig med, at de mange andre udfordringer fortsat skal løses.

Danmark har behov for, at vores infrastruktur understøtter størst mulig mobilitet – for den enkelte, for virksomhederne og for samfundet. Vi har brug for langsigtet strategisk planlægning i mobilitet. Vi har brug for investeringer, der afhjælper trængselsproblemer og klimabelastning. Vi har brug for prioritering af projekter efter samfundsøkonomisk afkast. Vi har brug for internationale perspektiver og fokus på vedligehold af den eksisterende infrastruktur.

Vi har behov for en ny investeringsplan for mobilitet og infrastruktur.

Det er DI's bud på en sådan plan. Det er en revideret version af den investeringsplan, som DI offentliggjorde i 2019. Behovet for en ny plan var der allerede dengang. Men desværre har der ikke kunnet samles flertal i Folketinget for en langtidsholdbar plan. Det håber vi dog snart kan ske.

Den ny plan skal vedtages i Folketinget og afløse den tidligere plan, En Grøn Transportpolitik, for perioden 2009 – 2020, som nu er udløbet. Uden en plan stiger uvisheden. Så det haster med at få lavet en ny plan.

Mobilitetsudfordringen

Mange virksomheder oplever, at når der mangler mobilitetsstilbud eller trafikale infrastruktur, så bremser det deres muligheder for vækst. Når landeveje sander til i trængsel, når motorvejsnettet er utilstrækkeligt, når cykelstier mangler, når busforbindelser forsvinder, eller når togtrafikken ikke fungerer, så får det økonomiske konsekvenser for virksomhederne

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

og deres medarbejdere – og dermed for samfundet og for os alle sammen.

Vores overordnede infrastruktur er desuden 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. Statsvejnettet udgør ca. fem pct. af det samlede vejnet, men afvikler omtrent halvdelen af trafikken. Over de seneste 10 år er trafikken på motorvejene steget med ca. 40 pct. 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.

Samtidig er der behov for at investere i den kollektive transport. En attraktiv og sammenhængende kollektiv transport er en vigtig brik til at sikre effektiv og bæredygtig mobilitet i Danmark. Desværre har den kollektive transports andel af den samlede trafik været faldende, og udbruddet af COVID-19 har forstærket tendenserne til at fravælge kollektiv trafik. Derfor skal der investeres i mere og bedre kollektiv transport, så den gøres attraktiv for flere danskere, og så der sikres bedre sammenhæng med de øvrige dele af transportsystemet.

Vejdirektoratet har estimeret, at trængslen i trafikken kostede samfundet hele 26 mia. kr. i 2018². I takt med at trafikken stiger i årene fremover, vil omkostningerne også blive

forøget, med mindre vi gør noget. Når infrastrukturen har nået sin kapacitetsgrænse, fører selv ganske få pct. mere trafik til store forsinkelser.

Endvidere 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.³ Det betyder dog også, at der er forskellige redskaber til at løse udfordringerne med trængsel.

Vi kan ikke bygge os ud af problemerne i centrum af byerne. Her skal der mere cykling, bedre kollektive transportløsninger, mere distribution i ydertimerne og en række andre virkemidler til. Men andre steder kan vi godt anlægge ny infrastruktur, der kan løse udfordringerne, f.eks. mellem de store og mellemstore byer.

Ekspertgruppen har også vurderet, at vi skal sørge for at forberede nutidens og den nære fremtids infrastruktur til nye teknologier. Teknologier udgør ikke nogen løsning i sig selv på trængselsproblemet, men skal naturligvis ses som en del af løsningen.

Tilsvarende er der intet, der tyder på, at teknologi vil revolutionere transportsektoren og overflødig gøre

investeringer i nutidig infrastruktur. Vi skal derfor anvende og indbygge de nye teknologier, når vi udbygger infrastrukturen, eksempelvis med lade- og tankningsinfrastruktur, intelligente trafiksystemer, mobility-as-a-service, autonome køretøjer, klimavenlig asfalt mv. Vi skal gøre det klogt, så vi understøtter fremtidige systemer og teknologier samtidig med, at vi understøtter mobiliteten. Også af hensyn til miljø og klima. For her er teknologien i højere grad en løsning i sig selv.

Klimaudfordringen

Klimaudfordringen udgør i sig selv en brændende platform, og DI støtter den politiske målsætning, at CO₂-udledningen skal reduceres med 70 pct. i 2030.

DI mener, at transportens miljø- og klimaudfordring først og fremmest løses gennem en teknologisk udvikling, øget energieffektivitet og omstilling til mere klimavenlige drivmidler, som f.eks. el, brint, biogas eller andre biobrændstoffer.

Transportsystemet skal blive grønnere ved at begrænse CO₂-udledningen, uden at man samtidig begrænser mobiliteten. Det er vigtigt, at der fortsat stilles krav om bæredygtighed i anlægs- og driftsfasen, men hvis vi begrænser mobiliteten eller fore-

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

² Statsvejnettet 2020. Oversigt over tilstand og udvikling. Rapport 605. Vejdirektoratet.

³ Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden. 2018. Rapporten kan findes på Transportministeriets hjemmeside, trm.dk.

tager infrastrukturinvesteringer ud fra rene klimapolitiske hensyn, så risikerer vi at træffe beslutninger, der gør os fattigere som samfund og individer.

DI's 2030-plan indeholder konkrete forslag til, hvordan 70-pct.-målsætningen kan nås i 2030, herunder også med bidrag fra transportsektoren samtidigt med, at vi bevarer en høj mobilitet. Det er bl.a. forslag om at omlægge afgifterne for nul- og lavemissionsbiler og øget anvendelse af biobrændstof, som delvist blev gennemført med den politiske aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra december 2020. Derudover foreslår DI fremme af alternative drivmidler i den tunge transport bl.a. gennem et tilskud til køb af lastbiler på el, brint eller biogas, at man fuldfører elektrificeringen af jernbanen, og at alle offentlige indkøb af køretøjer og transportydelse skal være CO₂-neutrale i 2030.⁴

Derudover henvises til regeringens Klimapartnerskaber, som også er kommet med en række bud på, hvordan den nødvendige grønne omstilling af transportsektoren bør foregå.⁵

DI noterer sig Eldrup-kommissionens forslag til en samlet strategi for etableringen af ladestandere til elbiler.⁶ DI er enig i, at det er vigtigt at få sikret både produktion og infrastruktur til alternative drivmidler til transportsektoren, herunder også udrulning af ladestandere. Men finansieringen bør findes uden at påvirke rammen til investeringer i trafikal infrastruktur og mobilitet.

Nye drivmidler og køretøjer er under hastig udvikling i disse år. En grøn mobilitetsplan skal først og fremmest sikre, at udviklingen sker teknologineutralt, således at man ikke fra politisk side på forhånd udvælger

vindere og tabere blandt de forskellige teknologier. Tilsvarende vil de teknologiske behov og muligheder være forskellige for forskellige transportformer, ja endda i forskellige dele af branchen. Der er eksempelvis stor forskel på at køre med pakker og med vindmøllevinger. Fleksible rammevilkår er vejen frem – også i et klimaperspektiv.

En samlet plan er løsningen

Ny infrastruktur og nye vaner bliver ikke skabt fra den ene dag til den anden. Vi skal derfor allerede i dag tage fat på at drøfte, hvilken mobilitet Danmark har brug for om 10, 20 og 30 år, og hvilken infrastruktur der bedst underbygger dette.

Vi skal prioritere de investeringer og andre indsatser, 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 langsigtet rullende investeringsplan.

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

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

Investeringerne i infrastrukturen bør derfor løftes. 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. Konkrete projekter skal løse de største problemer med trængsel, gøre den samlede infrastruktur mere robust, skabe større sammenhængskraft i Danmark eller opfylde andre væsentlige formål.

Samtidig er der et ønske om på et mere strategisk niveau at se på, hvilke trafikale løsninger der kan være de bedste til at sikre den ønskede udvikling rundt om i landet. Som det fremgår af DI's 2030-plan, bør der udarbejdes en national mobilitetsplan, som med konkrete mål og midler tager stilling til transportpolitiske spørgsmål.

Planen skal blandt andet fokusere på samspillet mellem transportformerne, udviklingen af den kollektive trafik og cykeltrafikkens rolle i fremtiden. Ligeledes skal planen medvirke til at sikre et grundlag for investeringer i konkrete anlægsprojekter, en øget fremkommelighed i byerne, højere grad af innovation, implementering af nye teknologier og ikke mindst klimahensyn og grøn omstilling.

Derfor lancerer DI dette bud på en investeringsplan for mobilitet og trafikal infrastruktur for perioden 2021 til 2030 og med perspektiver frem mod 2040.

Planen er en revideret og udvidet version af DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020 – 2030 fra 2019.

Se den samlede liste over projekter, puljer, mv., inkl. prioritering og tidsplan, i bilaget side [20-22](#).

Vi håber, planen kan tjene som inspiration og vække debat.

4 Se DI's 2030-plan "Danmark tilbage til fremtiden" på www.di.dk

5 Anbefalingerne fra Klimapartnerskaberne kan bl.a. findes på Transportministeriets hjemmeside, www.trm.dk

6 Kommissionen for grøn omstilling af personbiler (kaldet Eldrup-Kommissionen). Delrapport 2. 2021. Kan findes på Finansministeriets hjemmeside fm.dk

Vision, pejlemærker og sigtelinjer

DI's vision er, at Danmark skal være verdens mest attraktive land for virksomheder at arbejde i og ud fra. Erhvervslivet skal have den bedst mulige nationale og internationale tilgængelighed og mobilitet.

Derfor er det også DI's vision, at vi har en mobilitet og en infrastruktur i verdensklasse.⁷

For at gøre visionen om mobilitet og infrastruktur i verdensklasse til virkelighed, mener DI, at en investeringsplan bør gennemføres ud fra nogle pejlemærker og sigtelinjer.

DI foreslår tre overordnede pejlemærker for de statslige investeringer i udbygning af infrastrukturen 2021-2030 og 10 sigtelinjer for den mobilitet transportsystemet og infrastrukturen skal levere i 2030.

Pejlemærker

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. Ovenstående ikoner er fremhævede som vist eller nedtonet i gråt.

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 "H" og begynde på det "Dobbelt H", som ligger parallelt med og er et alternativ til det nuværende enkeltstrengede "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.

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.

I et mobilitetsmæssigt og infrastrukturelt perspektiv er Fingerplanen og ikke mindst stationsnærhedsprincippet et meget væsentligt redskab i planlægningen.

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 baneforbindelser på tværs af landet.

Det betyder ikke, at vi skal investere i infrastruktur alle steder, men at vi skal gøre det de steder, hvor behovet er størst.

DI VURDERER

Ved at hæve investeringsniveauet, prioritere rigtigt og koordinere indsatserne inden for rammerne af en langsigtet plan, kan visionen om en mobilitet og infrastruktur i verdensklasse samt de tre pejlemærker være opfyldt omkring 2040. Der er intet quickfix.

Sigtelinjer

Det er vigtigt at have begreb om den retning, som udviklingen bevæger sig i, og dette kan være svært med en overordnet vision og tre pejlemærker.

Derfor har DI også defineret 10 konkrete sigtelinjer for udviklingen i mobiliteten i Danmark frem mod 2030.

Sigtelinjerne kan alle rummes inden for visionen af ”En infrastruktur i verdensklasse”. De vil alle være vidnesbyrd om et samfund med en bedre mobilitet i 2030 end i 2021.

Sigtelinjerne er konkret målbare, således at de også kan fungere som styringsinstrument i forhold til udviklingen i transportsystemet, ligesom det bliver muligt at reagere på en for langsom eller direkte modsatrettet udvikling.

De 10 sigtelinjer er:

Sigtelinje 1: Trængsel og flaskehalse på statsvejnettet skal reduceres

Trængslen på statsvejnettet i 2018 var på ca. 88.000 timer pr. gennemsnitsdøgn.⁸ Denne trængsel skal i 2030 – trods årlig trafikvækst – være nedbragt via investeringer i den statslige infrastruktur og landsdækkende mobilitet.

Sigtelinje 2: Bedre adgang til motorvej

Der skal i 2030 være nær adgang til motorvejsnettet for alle byer over 15.000 indbyggere eller som minimum være truffet beslutninger, som arbejder hen imod at realisere målet.

Sigtelinje 3: Højklassede togforbindelser mellem de største byer

Der skal være adgang til højklassede togforbindelser og medfølgende mærkbart styrket togbetjening mellem alle byer over 50.000 indbyggere i 2030.

Sigtelinje 4: Bedre dækning med kollektiv transport

Andelen af befolkning og arbejdspladser, som ingen eller dårlig kollektiv transport har, er nedbragt fra hhv. 22 og 16 pct. i dag til højst 15 og 10 pct. i 2030.⁹

Sigtelinje 5: Flere ture med kollektiv trafik

Andelen af ture med kollektiv trafik er øget fra 7 pct. i dag til 10 pct. eller mere i 2030.

Sigtelinje 6: Flere ture på cykel

Andelen af cykling er øget fra 15 pct. af turene i dag til ca. 20 pct i 2030.¹⁰

Sigtelinje 7: Mere gods på sø og bane

Andelen af nationalt godstransportarbejde på sø og bane er øget fra hhv. 10 og 1 pct. i dag til 15 og 2 pct. i 2030, hvilket svarer til andelen omkring 2012.

Sigtelinje 8: Styrket international tilgængelighed

Danmarks internationale tilgængelighed inden for luftfart, målt som air connectivity index, skal i 2025 være tilbage på niveau med 2019, og i 2030 være 10 pct. højere end i 2019.

Sigtelinje 9: Bedre tilgængelighed til knudepunkter som lufthavne og havne

Store knudepunkter som lufthavne og havne, der understøtter mobilitet og international tilgængelighed, skal kobles effektivt til den overordnede infrastruktur, jf. de tre pejlemærker i DI's plan.

Sigtelinje 10: Reduktion af CO₂-emissioner

Infrastrukturen og transportsektoren har bidraget væsentligt til at nå Danmarks målsætning om at opnå 70 pct. reduktion i CO₂-udledningen i 2030.

De tre overordnede pejlemærker og 10 konkrete sigtelinjer udgør fundamentet i DI's investeringsplan. Men de enkelte projekter og initiativer bør naturligvis også prioriteres efter en række kriterier.

Bemærk, at de af DI foreslåede initiativer inden for cykling og kollektiv transport kan bidrage til at nå sigtelinjerne inden for rammerne af en statslig plan. Det er dog også klart, at der skal gøres en stor indsats på regionalt og kommunalt niveau og endda inden for enkelte lokalområder og virksomheder.

Bemærk også, at det er tanken, at sigtelinjerne kan justeres i forbindelse med den rullende planlægning, således at der f.eks. ved en ny 10-årig plan i 2025 vil kunne opsættes ændrede 10-årige sigtelinjer for en mobilitetsplan frem mod 2035.

8 Statsvejnettet 2020. Oversigt over tilstand og udvikling. Rapport 605. Vejdirektoratet.

9 COWI. Kollektiv trafik i yderområderne. 2019.

10 Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2019

Prioritering er nødvendig

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 eller initiativer kan tage to former:

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

Prioriteringerne gælder både for anlægsprojekter og for andre transportpolitiske initiativer, man igangsætter. Man må nødvendigvis prioritere indsatsen dér, hvor effekten af de anvendte midler er relativt størst.

Primære kriterier

Helt overordnet er det afgørende, at vi anvender skatteborgernes kroner effektivt, så vi får mest mulig mobilitet for pengene. Det sker bl.a. ved at prioritere infrastrukturprojekter med højt samfundsøkonomisk afkast. Som udgangspunkt kan det betale sig for samfundet at anlægge projekter med en positiv nettonutidsværdi, hvilket svarer omtrent til et afkast på mere end ca. 3,5 pct.

Desuden bør projekter og initiativer vurderes efter, om de tjener til at opnå flere sigtelinjer eller et andet overordnet strategisk formål, for eksempel som et led i en international transportkorridor i EU's TEN-T-netværk. Projekter, der understøtter vore havne og lufthavne, falder også i denne kategori.

Projekter bør også prioriteres, hvis de har andre positive effekter, herunder erhvervsmæssige effekter, end

SAMFUNDSØKONOMISK AFKAST

Begrebet samfundsøkonomisk analyse dækker over en systematisk vurdering af et projekts fordele og ulemper for samfundet. Målestokken er en opgørelse af velfærdsændringer 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 beslutningsstøttværktøj, 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 TRÆNGSELS-ELEMENTER

Potentielle tidsbesparelser er en af de særlige nøglefaktorer i analysen. Værdien af tid sparet i trængsel er relativt højere end værdien af tid sparet i under fri kørsel. 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.

hvad der fremgår af de rent samfundsøkonomiske analyser.¹¹

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 for

eksempel VVM-undersøgelse, detailprojektering eller lignende, må man nødvendigvis vente nogle år med at påbegynde 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.

DEN NØDVENDIGE PRIORITERING

Alle kan lave en ønskeseddel over en masse projekter. Det er prioriteringen, der er det svære. For vi kan ikke bygge alle infrastrukturprojekter på én gang.

Men hvis vi prioriterer og planlægger rigtigt, kan vi faktisk få det meste inden for en overskuelig tidshorizont.

Derfor er det vigtigt, at vi først bygger de projekter, der har det højeste samfundsøkonomiske afkast.

¹¹ Dette kan være effekter på konkurrencen, på arbejdsmarkedet, i form af agglomeration ("samløkalisering"), 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 2030-plan, som er DI's bud på en sammenhængende og fuldt finansieret plan for dansk økonomi, herunder hvordan vi skaber grundlag for flere nye job og muligheder for danskerne frem mod 2030 samtidig med, at vi når målsætningen om 70 pct. reduktion af CO₂-emissioner.¹²

DI foreslår i 2030-planen, at de offentlige investeringer i trafikal infrastruktur og digitalisering løftes med 30 mia. kr. i årene 2021-2030. Heraf bør de 20 mia. kr. gå til ekstra investeringer i trafikal infrastruktur.

Det vil således give et løft på 20 mia. kr. frem til 2030 oven i det historiske investeringsniveau for de statsligt finansierede investeringer i anlæg af infrastruktur, som i gennemsnit har ligget på knapt 5 mia. kr. i gennemsnit over de seneste 10-15 år.¹³

Hvis det historiske investeringsniveau fortsætter, vil det ligge på ca. 50 mia. kr. i faste priser i perioden 2021-2030. Dette "grundbeløb"

er forudsætningen for DI's investeringsplan. Oven i dette beløb skal altså lægges investeringsløftet på 20 mia. kr. fra DI's 2030-plan.

Dertil kommer, at der i Infrastruktur fonden vil være ca. 5 mia. kr. i ubrugte tilbageløbsmidler fra besluttede infrastrukturprojekter, som er blevet billigere end ventet. Hovedparten af disse midler kan bringes i spil allerede fra 2021, hvis der er politisk vilje til det.

I alt giver det en investeringsramme på ca. 75 mia. kr. fra det skattefinansierede råderum for perioden 2021-2030, hvilket er et anseeligt løft i forhold til tidligere. Det årlige statslige investeringsniveau vil således i gennemsnit ligge på 7,5 mia. kr. i 2021-2030 sammenlignet med det historiske investeringsniveau på ca. 5 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 de prio-

riterede projekter i planen i større omfang vil falde i denne kategori.¹⁴ Derfor er dette finansieringselement udeladt, selv om det naturligvis kan komme i spil og give større finansielt spillerum.

DI's investeringsplan sammenkobler en række eksisterende forlig på infrastrukturområdet (se side 12), men bringer ikke finansiering herfra i spil. Dette kan gøres, hvis der er politisk vilje til det, hvilket vil give endnu flere midler til transportpolitiske initiativer, der kan forbedre mobiliteten.

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 mobilitetsmæssige, og de indgår derfor ikke i denne plan.

Samlet set vil der formentlig kunne findes en ikke uvæsentlig yderligere finansiering, hvis der er politisk vilje til det.

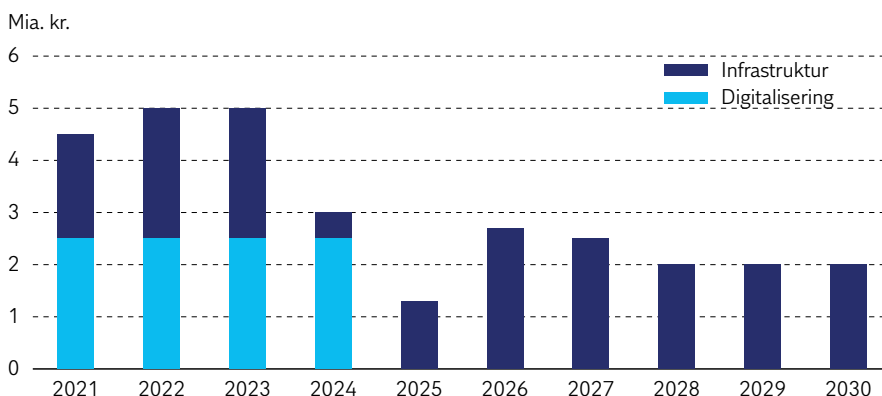
DI vurderer, det er af stor betydning, at midlerne til investeringer i infrastrukturprojekter placeres i Infrastruktur fonden og udmøntes i takt med, at planen gennemføres. Det bør ikke henlægges til de årlige forhandlinger om Finansloven at udmønte en plan, der rummer så mange flerårige investeringer.

Brugerbetalte projekter indgår i planen – men ikke finansielt

Investeringerne i DI's plan fokuserer på de helt eller delvist statsligt finansierede vej- og baneprojekter. Store projekter, som primært er

DI's 2030-plan indeholder 30 mia. kr. til løft af offentlige investeringer

Indfasning af ekstra investeringer i digitalisering og infrastruktur



Anm.: DI's plan indeholder et løft i de offentlige investeringer på 15 mia. kr. udover regeringens løft, som også udgør 15 mia. kr. DI's 2030-plan er fra før Finansloven 2021, og investeringsløftet i 2021 som vist på figuren er derfor ikke muligt. DI offentliggør en revideret 2030-plan i sidste halvdel af 2021. Kilde: DI-beregninger.

¹² "DI's 2030-plan. Danmark tilbage til fremtiden". 2020.

¹³ Vedligehold er ikke en del af dette beløb, men kommer oveni.

¹⁴ EU-støtte kunne dog eksempelvis være relevant for baneopgraderingerne Tinglev-Padborg, på Øresundsbanen og på fly-over ved Ringsted Station samt en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg og en Øresundsmetro.

brugerfinansierede eller har anden finansiering, udgør en separat del af planen, 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 helt uden statslige bidrag – eller med alternativ finansiering som anført ovenfor.

DI noterer sig med tilfredshed, at den faste forbindelse over Femern Bælt nu også har opnået endelig godkendelse på tysk side, og at anlægget er gået i gang. Dette strategisk vigtige projekt vil få stor betydning – ikke bare for Danmark, men for resten af Skandinavien og Nordeuropa.

DI mener, der snarest muligt bør igangsættes anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus, som den primære adgangsvej til Danmarks mest trafikerede havn.

DI noterer sig ligeledes med tilfredshed, at regeringen og Københavns Kommune arbejder videre med anlæg af en østlig ringvejsforbindelse rundt om København samt en ny metrolinje i forbindelse med projektet om den nye ø Lynetteholm. Begge infrastrukturprojekter finansieres gennem grundsalg fra etableringen af Lynetteholmen, men tjener et større formål, da projekterne kan skabe grundlaget for dels helt nye forbindelser i København, og dels kan aflaste det eksisterende vej- og metronet i de centrale bydele. Projekterne er indbyrdes afhængige og bør behandles som sådan - hvilket også er et godt eksempel på, hvordan det er nødvendigt at koble by- og trafikplanlægningen.

DI mener også, at der i perioden 2021 – 2030 skal tages principielle beslutninger om etablering af faste forbindelser over Kattegat og mellem Helsingør og Helsingborg (HH-forbindelsen). DI vurderer dog, at de omfattende miljøundersøgelser og forberedelser ved så store projekter betyder, at anlæg af disse faste forbindelser ikke kan påbegyndes før i slutningen af 2020'erne.

Det kan med fordel undersøges, om elementfabrikken til Femern-forbindelsen ved Rødbyhavn kan anvendes til at producere tunnelelementer til andre store infrastrukturprojekter, som dermed kan billiggøres, herunder især de store og alternativt finansierede projekter.

Kattegatforbindelsen

Den igangværende forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse belyser såvel en vejforbindelse som en kombineret forbindelse og ventes færdig i løbet af 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.

Tidshorisonten for projektet vurderes i den tidlige 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 beslutningen om de enkelte faser i projektet. Men selv om en anlægsbeslutning bør træffes i perioden, vil projektet tidligst være færdigt i 2035. Så det må ikke spænde ben for andre nødvendige projekter i de mellemliggende 15 år.

DI opfordrer til, at der som et led i de grundige forberedelser og undersøgelser af et så stort projekt som en Kattegatforbindelse udarbejdes en strategisk analyse af hele transportsnittet mellem Sjælland/Fyn og Jylland, så man også vurderer konsekvenserne af en 3. Lillebæltsforbindelse samt en

KATTEGATFORBINDELSEN

En fast Kattegatforbindelse kan reducere rejsetiden med tog mellem København og Aarhus/Horsens til omkring 1 time. Rejsetiden i bil fra København til Aarhus/Horsens vil kunne reduceres fra 3 til godt 2 timer.

En Kattegatforbindelse kan bestå af enten en ren vejløsning eller en kombineret løsning med både en vej og en jernbane på land (Sjælland, Samsø og Jylland) samt tunneler og/eller broer over Kattegat på hver side af Samsø. Der undersøges også en løsning uden om det sydlige Samsø.

Den nøjagtige linjeføring afgøres formentlig i forbindelse med en senere VVM-undersøgelse (miljøvurdering).

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 to af projekterne og i så fald hvilke.

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 timemodellen 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 dobbeltstregen "tværbjælke" i det store H. Derfor er DI som udgangspunkt positiv over for en Kattegatforbindelse.

Kattegatforbindelsen bør imidlertid ikke ses som et alternativ til udbygning af infrastrukturen inden for en 15 – 20-årig horisont.

Fire forligskredse – en udløbet og en forkastet plan

Infrastrukturpolitikken i Danmark har gennem 2010'erne desværre været kendetegnet ved at have forskellige forligskredse, som tog udgangspunkt i forskellige politiske aftaler om investeringer i infrastrukturen.

Den absolut største aftale var ”En grøn transportpolitik” fra 2009 til knap 100 mia. kr., som blev indgået af alle Folketingets daværende partier undtagen Enhedslisten. Den grønne trafikaftale var bred og vigtig, men er nu i princippet udløbet med udgangen af 2020, selv om visse af projekterne fra forliget, bl.a. signalprogrammet, stadig er under anlæg. Den Infrastrukturfond, som blev oprettet med aftalen, var en central nyskabelse, som bør videreføres.

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 1 mia. kr. til bedre og billigere kollektiv transport. Denne forligskreds er blevet kendt som Bedre-Billigere.

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

I marts 2019 indgik den daværende V-LA-K-regering en ny stor infrastrukturaftale med DF. Aftalen hed ”Et sammenhængende Danmark”, og var en investeringsplan til afløsning for det ”grønne” forlig fra 2009.

Aftalen løb frem til 2030 og fordelte nye investeringer for 68,4 mia. kr. Men aftalen var ikke bredt forankret i Folketinget, og da planen efter valget i juni 2020 ikke længere havde flertal i Folketinget, blev den forkastet.

DI mener, det er uhensigtsmæssigt at have forskellige og snævre forligskredse på infrastrukturområdet, da dette skaber ustabilitet. Infrastruktur er et afgørende rammevilkår for erhvervslivet og samfundet. DI ønsker brede politiske aftaler om infrastrukturpolitikken. Der skal være tillid til, at beslutninger om offentlige investeringer ikke bliver ændret fra valgperiode til valgperiode. Usikkerhed er skadeligt for private investeringsbeslutninger – både for virksomheder og borgere.

Derfor mener DI, at infrastrukturpolitikken bør samles i et stort transportforlig med et bredt flertal i Folketinget – lige som ved den grønne aftale i 2009.

Her i DI's investeringsplan giver vi et bud på, hvordan de nuværende forligskredse kan samles i et stort fælles forlig, eftersom DI's plan helt bevidst indeholder elementer fra alle forligene.

Finansieringen fra Bedre-Billigere forligskredsen og fra Togfonden DK indgår dog 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, eller når investeringsplanen skal revideres.

Projekterne i Togfondens fase 1 er besluttet, så disse projekter vil blive gennemført i den kadence, der er finansiering til. Togfondens fase 2 bør lægges ind under det samlede forlig og gerne i Infrastrukturfonden. Som det fremgår af DI's investeringsplan, vil en større del af Togfondens fase 2 kunne gennemføres i perioden fra 2025 til 2030.

Enkelte af de større projekter i denne fase 2 hænger dog sammen med en fast forbindelsen over Kattegat, og man bør tage stilling til disse projekter sammen med en beslutning om Kattegatforbindelsen. Se i øvrigt afsnittet herom.

DI opfordrer kraftigt til, at en kommende mobilitets- og investeringsplan baseres på et bredt flertal i Folketinget.

DI's investeringsplan – opbygning

Med en finansiel ramme på 75. mia. kr. til nye investeringer har DI lavet en samlet mobilitets- og investeringsplan 2021-2030, herunder sat tid på, hvornår de enkelte større anlægsprojekter bør gennemføres.

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 2021-2025 ligger naturligt mere fast end den anden fra 2026-2030. Når vi har valgt denne todeling, hænger det sammen med, at DI anbefaler en rullende planlægning, som indebærer at der skal laves en ny 10-årig plan i 2025. Modellen kendes også fra vore nabolande som Sverige og Tyskland. I 2025 bør der altså laves en ”ny” plan for perioden 2025-2035 og gerne én, der er delt i to, så perioden 2025-2030 svarer til den ”gamle” plan for denne periode samt indeholder en helt ny perspektivplan for perioden 2030-2035.

Det er ikke tanken, at perspektivplanerne, som ligger ud over den umiddelbare fem-årige 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 2021 – 2025 har vi prioriteret at igangsætte 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;

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

De projekter, vi har placeret i perioden 2026 – 2030, bør i DI’s optik gennemføres. De kan blot mere meningsfyldt 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 systemkapacitet 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, disse projekter 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.

Konkrete projekter

Der henvises til bilaget med tidsplanen for de konkrete projekter. Her findes også en oversigt over igangværende større projekter samt projekter, som DI mener bør undersøges med henblik på at indgå i en senere investeringsplan.

Projekterne i planen 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 har DI afsat 5 mia. kr. i perioden 2021 – 2030 til anlæg af mindre projekter.¹⁵ 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 5 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.

Kollektiv transport

DI mener, at en attraktiv og sammenhængende kollektiv transport er en vigtig brik til at sikre effektiv og bæredygtig mobilitet i Danmark. Der er derfor behov for nytænkning og en ambitiøs plan med mål for fremtidens kollektive transport, der skal bindes op på konkrete projekter og initiativer, som bl.a. sikrer samspillet med de øvrige mobilitetstilbud.

Den kollektive trafiks andel af den samlede trafik i Danmark har været faldende over en årrække. Således er markedsandelen målt i personkilometer for bus og tog faldet fra 12,4 pct. af det samlede transportarbejde i 2010 til 11,2 pct. i 2019¹⁶. Både bustrafikken og togtrafikken har oplevet en nedadgående tendens, dog er der kommet flere passagerer med metroen i København. Udbruddet af COVID-19 har forstærket tendensen til, at flere fravælger den kollektive trafik. Flere analyser peger på, at ca. 12 pct. af danskerne vil rejse mindre med den kollektive trafik i fremtiden¹⁷. Der er med andre ord brug for markante forbedringer i den kollektive trafik, hvis disse kunder skal vindes tilbage. Hvis ikke det lykkes, vil det få store konsekvenser for såvel økonomien i trafikskaberne som for samfundsøkonomien, da det vil øge presset på vejene – ikke mindst i myndretidene.

På trods af de dystre tendenser, er der fortsat et stort potentiale for at styrke den kollektive transport og få flere passagerer. I følge en ny analyse fra Passagerpuls vil et flertal gerne rejse mere med kollektiv transport, hvis der sker forbedringer. Analysen peger også på, at et flertal af danskerne ønsker at transportere sig mere klimavenligt, og at flest peger på en udbygning af den kollektive banetrafik som en løsning på træng-

¹⁵ 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. Der er nævnt nogle relevante projekter i bilaget – uden at dette skal anses som en udtømmende liste.

¹⁶ Kilde: Danmarks Statistik.

¹⁷ Passagerpuls: Danskerne, kollektiv transport og grøn omstilling 2020 samt Epinion for DI Transport: Danskerne forventer at bruge den kollektive trafik mindre end før coronakrisen, 2020.

selsproblemerne omkring de større byer¹⁸.

Derfor anbefaler DI, at der investeres i at udvikle den kollektive transport og skabe nye transporttilbud af høj kvalitet, så den bliver et attraktivt valg for flere og en del af et sammenhængende mobilitetssystem. Investeringerne bør koordineres med regioner og kommuner for at sikre, at de samlede investeringer i kollektiv transport understøtter hinanden og bidrager til fælles mål.

Behovene er forskellige i byområder og landområder, og det bør planer, sigtelinjer og initiativer også være.

Derfor bør der laves en plan for byerne og forstæderne, hvor trængslen og forureningen er størst, og den kollektive trafik er udbygget og en plan for resten af landet, hvor det modsatte gælder. Tilsvarende gælder for mange erhvervsområder i Danmark og dermed kan man både understøtte arbejdsmarkedet og bekæmpe trængsel.¹⁹

DI afsætter 22 mia. kr. til kollektiv transport i investeringsplanen. Heraf 12 mia. kr. til initiativer, der skal forbedre den kollektive transport og sammenhængen til de øvrige transportformer samt 10 mia. kr., der foreslås afsat til baneinvesteringer.

DI har med et særligt udspil – Sådan styrker vi den kollektive transport – valgt at stille skarpt på den kollektive transport og sammenhængen til de øvrige transportformer²⁰.

Visionen er, at den kollektive transport skal være et attraktivt valg for flest mulig rejsende i hverdagen, den skal forbedre mobiliteten i Danmark uden at skabe mere trængsel, og samtidig skal den bidrage til at nå målet om 70 pct. mindre CO₂-udledning i 2030.

Udspillet giver 6 anbefalinger og 18 konkrete forslag til, hvordan mobiliteten kan øges ved at styrke kollektiv transport, som skal gøres attraktiv for flere – til gavn for erhvervslivet, pendlerne og samfundet. Forslagene er altså DI's bud på, hvordan mobiliteten kan øges gennem en styrkelse af den kollektive transport og sammenhængen til de øvrige transportformer.

Sådan styrker vi den kollektive transport

Visionen for 2030 er, at kollektiv transport er et attraktivt valg for flest mulig rejsende i hverdagen, at de kollektive transportløsninger bidrager til øget mobilitet uden at skabe mere trængsel og at flere rejser med kollektiv transport har bidraget til at nå målet på 70 pct. CO₂ reduktion i 2030.

Anbefaling A:	Anbefaling B:	Anbefaling C:	Anbefaling D:	Anbefaling E:	Anbefaling F:
Investér i bedre pålidelighed, øget frekvens og kortere rejsetid	Styrk den samlede rejse	Tilbyd lavere priser og bedre produkter	Skab lettere adgang til flere mobilitetsløsninger	Gør den kollektive trafik CO ₂ -neutral	Udarbejd langsigtede planer for kollektiv transport
Konkrete forslag:					
Ban vejen for flere og hurtigere tog	Tænk by- og trafikplanlægning bedre sammen	Gennemfør en takstform, som gør det attraktivt for flere at benytte kollektiv transport	Styrk fleksible mobilitetsløsninger	Fremtidens togmateriel og drivmidler skal være grønne	Vedtag en ambitiøs national plan med konkrete mål for fremtidens mobilitet
Investér i højklasset kollektiv trafikbetjening	Etabler et tæt og formaliseret sektor-samarbejde om kollektiv transport	Skab attraktive priser og produkter for unge	Forbedr adgang til erhvervsområder	Prioriter CO ₂ -neutrale busser i alle nye kontrakter	Udarbejd konkrete perspektivplaner for kollektiv transport
Etabler busprioritering i byerne	Skab en mere enkel struktur og incitament for passagerfremgang	Afprøv nye produkter og nye løsninger for pendlere	Skab attraktive stations- og knudepunkts-miljøer	Investér i bedre sammenhæng mellem cykel og kollektiv transport	Styrk den kollektive transport på tværs af landet med en Kattegatforbindelse

* Listen af forslag er ikke udtømmende, men et bud på, hvad der kan bidrage til at indfri målene.

De 6 anbefalinger er hver understøttet af tre konkrete forslag. Forslagene rummer både infrastrukturinvesteringer, politiske initiativer og organisatoriske forandringer. Forslagene skal ses i sammenhæng, da flere af forslagene kan være afgørende for graden af succes med andre forslag. Derfor foreslår DI også, at der afsættes midler til implementeringen af dem alle.

De seks anbefalinger er:

- A: Investér i bedre pålidelighed, øget frekvens og kortere rejsetid
- B: Styrk den samlede rejse
- C: Tilbyd lavere priser og bedre produkter
- D: Skab lettere adgang til flere mobilitetsløsninger
- E: Gør den kollektive trafik CO₂-neutral
- F: Udarbejd langsigtede planer for kollektiv transport.

18 Passagerpuls: Danskerne, kollektiv transport og grøn omstilling 2020

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

20 Sådan styrker vi den kollektive transport – DI's anbefalinger til grønnere, billigere og mere effektiv kollektiv transport. DI. 2021.

Pulje til cykling

Selvom danskerne cykler meget i forhold til andre nationaliteter, så ender cyklen oftere og oftere med at blive stående bagerst i carporten. Ifølge Vejdirektoratet er antallet af kørte kilometer på cykel faldet med 8 pct. på landsplan siden 2010.

Beregninger udarbejdet for DI viser imidlertid, at flere cyklede kilometer vil styrke samfundsøkonomien. Med 10 pct. flere cykelture i Hovedstadsområdet vil trængselsomkostningerne på vejene reduceres med 184 mio. kr. Kommer der 10 pct. flere cyklede kilometer, vil der være en sundhedsmæssig gevinst i Danmark på 1,1 mia. kr. pr. år.²¹

Der er brug for en styrket indsats for, at flere børn, unge og pendlere kan vælge cyklen til og fra arbejde i det daglige. Det kræver en flerstrengt indsats, som både rummer tryk og sikker cykelinfrastruktur og -parkeering, økonomiske fordele og indsatser målrettet såvel børn som pendlere. Ansvaret for opgaven er placeret hos både staten, regioner og kommuner, men den skal løftes i tæt samarbejde med arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og øvrige aktører.

Potentialet for øget cykling varierer mellem byområder og landområder. Konkrete initiativer bør derfor også fokusere forskelligt.

DI afsætter 3 mia. kr. til initiativer til at forbedre cyklingen i Danmark over de kommende 10 år. Der er tale om statslige investeringer, og det er samtidig forudsat, at kommunerne investerer tilsvarende.

Andre puljer

DI afsætter i planen 7 mia. kr. til forskellige puljer og andre initiativer.

De seks mia. kr. er afsat til bestemte puljer, mens yderligere én mia. kr. afsættes til resterende initiativer.²²

Én mia. kr. foreslås afsat til nye VVM- og forundersøgelser samt strategiske analyser. Det er nødvendigt for at lave forarbejdet til kommende infrastrukturprojekter.²³

DI har i planen 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 potentialet for mere nærskibsfart og behovet for havnekapacitet i fremtiden. Disse strategiske analyser afspejler de tre overordnede pejlemærker i planen.

Som en tilføjelse til de strategiske analyser anbefaler DI, at der etableres en planlægningspraksis, som håndterer problemstillingen, at løsning af kapacitetsudfordringer på en vejstrækning kan medføre øgede problemer på andre vejstrækninger. Praksis kan f.eks. indeholde en indledende screening for at afdække sammenhænge og behov for yderligere analyser.

Én mia. kr. lægges i en særlig pulje, som kommunerne kan søge til at medfinansiere projekter, der forbedrer den lokale infrastruktur, fjerner mindre flaskehalse og giver virksomheder bedre adgang til resten af transportnettet.²⁴ Dette bidrager til vækst i hele Danmark og et land i balance.

To mia. kr. afsættes til ekstraordinært vedligehold og fornyelse af den statslige infrastruktur på vej og bane. Vedligeholdelseefterslæb er én af

de største trusler mod vores samlede infrastruktur, for jo længere man venter med at vedligeholde, desto dyrere bliver det.

Endvidere etableres en pulje på én mia. kr. til statslig medfinansiering, så man kan indhente det omfattende efterslæb i vedligeholdelsen af det kommunale vejnet. Det samlede efterslæb på de kommunale veje og broer er til mere end 5 mia. kr.²⁵ Den statslige medfinansiering fra denne pulje bør derfor ikke overstige 25-30 pct.

Yderligere én mia. kr. afsættes til udvikling af ny teknologi og systemer. Både til pilot- og demonstrationsprojekter, til at fremme samspillet mellem transportformerne og til at fremtidssikre infrastrukturen, så de nye teknologier bedre kan tages i brug, når tiden er moden. Vi skal gribe de mange nye muligheder konstruktivt.

Den resterende én mia. kroner er der ikke sat specifikke størrelser eller indsatser på. Det kan eksempelvis være mindre puljer til udbedring af "sorte pletter" mht. fremkommelighed og trafikikkerhed, til etablering af nye rastepladser, til støjbekæmpelse og andre miljøtiltag.

PUJLER

Investeringsplanen afsætter 7 mia. kr. til en række puljer med forskellige formål. DI foreslår, at disse puljer udmøntes årligt, og at der samtidigt evalueres på effekterne af de igangsatte initiativer.

Der lægges med puljerne op til delvis kommunal medfinansiering af initiativerne. Målet er at sikre den lokale forankring, og at lokalområderne inddrages i, hvor og hvordan midlerne anvendes.

21 "Effekter af cykling" Notat udarbejdet af Incentive for DI, 2018




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

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

24 Se bl.a. også "Vækst og udvikling i byer over hele landet", DI, 2017.

25 Resultat af landsdækkende analyse af kommunevejens tilstand 2017. SAMKOM. 2018.

DI's investeringsplan for mobilitet og trafikale infrastruktur 2021 – 2030

Projekter	Udgift, mia. kr.	Anlægsstart	Pejlemærker			Bidrager til følgende sigtelinjer
			 Robust H	 Færdiggør Fingerplan	 Danmark i balance	
De nødvendige projekter før 2025						
Udvidelse af E20 Fredericia-Kolding	0,6	2021				1
Frederikssundmotorvejen	2,9	2021				1,2
Udvidelse af E45, etaper	5,7	2022				1
Hillerødmotorvejen	1,4	2022				1,2
3. Limfjordsforbindelse	7,0	2022				1,9
Næstved-Rønnede	1,6	2023				1,2
Ny Ellebjerg og Glostrup St.	0,5	2023				3,5,(8),9
Udvidelse af E20 Odense	1,2	2024				1
Kalundborgmotorvejen	1,9	2024				1,2,7,9
Udbygning af M3 Kbh.	0,3	2024				1
Baneopgraderinger Ringsted-Odense	0,6	2025				3,5
Dobbeltspor Tinglev-Padborg	0,7	2025				4,5,7,8
I alt – nødvendige projekter	24,4					
Perioden 2026 – 2030						
Opgraderinger + BRT Ring 4, Kbh	1,6	2026				1,4,5
Udvidelse af E45, etaper	3,0	2026				1
Udvidelse af Amagermotorvejen	1,7	2026				1,9
Midtjysk motorvej, sydlige deletaper	7,3	2026				1,2,(8),9
S-tog til Roskilde (og evt. Helsingør)	1,2	2027				3,4,5
Ny fly-over ved Ringsted Station	1,6	2027				3,5,7
Baneopgradering og dobbeltspor, ring syd	0,7	2027				3,5,7,(8),9
Vendespor ved Carlsberg St.	0,2	2028				5
A26 Viborg V-Rødkærsbro	0,9	2028				1,2
Midtjysk motorvej, nordlige deletaper	1,0	2029				1,2,(9)
Lukning af motorvejshul ved Herning	0,5	2030				1
Udvidelse af Helsingørmotorvejen	0,7	2030				1
Dele af Togfondens fase 2:						
Hastighedsopgraderinger på banen	1,5	2027				3, 5
Mindre puljer til stationer og parkering	0,8	2027				5,(6)
Elektrificering Aalborg - Frederikshavn	0,9	2027				4, 9, 10
Elektrificering Vejle -Struer eller bane til Billund	1,5	2028				4,(8),(9),10
I alt – projekter efter 2025	25,1					
Mindre projekter	5					Mange
Cykling	3					6
Kollektiv transport	12					4
Andre puljer	7					Alle
I alt	76,5					

Hvoraf 1,5 mia. kr. er fra tidligere forlig

DI's investeringsplan – oversigt

Oversigt over anvendelsen af nye midler 2021 – 2030 fordelt på typer af projekter:

- Vejprojekter: 39,3 mia. kr. heraf 0,9 mia. allerede finansieret
- Cykeltrafik: 3 mia. kr.
- Baneprojekter: 10,2 mia. kr., heraf 0,6 mia. allerede finansieret
- Kollektiv trafik i øvrigt: 12 mia. kr.
- Mindre projekter samt reserve: 5 mia. kr.
- Øvrige puljer: 7 mia. kr.

I alt nye statslige midler: 76,5 mia. kr., hvoraf 1,5 mia. allerede er afsat i tidligere forlig.

Nedenfor ses listen over vej- og baneprojekter, som DI mener bør anlægges. For projekterne er anlægsudgiften angivet samt opfyldelse af pejlemærker vist.

Projekterne i skemaet er nævnt i prioriteret rækkefølge. Det vil sige efter anlægsstart i henhold til DI's bud på en mulig tidsmæssig gennemførelse af investeringsplanen inden for den 10-årige horisont. Se også bilaget.

Det betyder ikke, at DI eksempelvis mener, at Frederikssundmotorvejen er vigtigere end Kalundborgmotorvejen. For begge projekter er helt nødvendige projekter. Men Frederikssundmotorvejen har både en VVM og anlægslov og kan derfor igangsættes med det samme, mens Kalundborgmotorvejen mangler begge dele, og derfor er der brug for lidt længere tid, før selve anlægget kan påbegyndes.

Milepæle i 2030

Vi har identificeret en række store milepæle, der kan være opnået i 2030 ved allerede besluttede projekter samt ved ovenstående projekter og

brugerbetalte projekter i DI's investeringsplan.

- 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 togforbindelser mellem landsdelene og over grænserne
- Tresporet motorvej på størstedelen af strækningen mellem Odense/Kolding og Randers
- Ny midtjysk motorvej påbegyndt
- Tredje Limfjordsforbindelse
- Store byer som Kalundborg, Næstved, Hillerød og Viborg koblet på motorvejsnettet
- Nye og forbedrede indfaldsveje til og ringveje om København
- Et bedre og mere effektivt kollektiv transportsystem
- En mere robust grundstamme af motorveje og jernbaner ("det store H" – og et påbegyndt "dobbelt H").

DI mener, investeringsplanen gør os rigere som samfund, øger mobiliteten, bekæmper trængsel, styrker robustheden og den internationale tilgængelighed og skaber fundament for vækst og udvikling i hele landet.

Planen bidrager til at opnå den overordnede vision om en mobilitet og infrastruktur i verdensklasse, til de tre overordnede pejlemærker om at skabe Det Robuste H, en Færdig Fingerplan og et sammenhængende Danmark samt til de 10 sigtelinjer for mobiliteten i Danmark i 2030.

Det er dog DI's vurdering, at visionen om en mobilitet og infrastruktur i verdensklasse og de tre pejlemærker, selv med et forhøjet investe-

ringsniveau, først vil være opfyldt omkring 2040, hvilket blot understreger behovet for både en hurtig og en vedvarende massiv indsats.

Hvad er med i planen – og hvad er ikke?

DI arbejder for, at al slags infrastruktur og transport, herunder naturligvis både vejnet, kollektiv transport, cykling og andre former, opnår størst mulig effektivitet og kan bidrage til at fremme mobiliteten.

Vi skal investere i det meste, men vi skal naturligvis gøre det klogt. Der er behov for alle transportformer i fremtiden, hvis vi skal have en mobilitet i verdensklasse. Derfor har vi fremhævet en række initiativer i denne investeringsplan. DI's 2030-plan, DI's udspil om kollektiv trafik samt andre relevante udspil indeholder desuden en række yderligere initiativer til at styrke mobiliteten.

DI's investeringsplan forholder sig ikke til fiskale initiativer, der kan påvirke forholdet mellem transportformerne og forholder sig ikke til fiskale initiativer eller andre indgreb, der kan påvirke forholdet mellem de forskellige transportformer.

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

Af konkrete anlægsprojekter er primært nævnt motorvejs- og baneprojekter.²⁶ 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 5 mia. kroner samt visse puljer hertil. Enkelte statsvejsprojekter er nævnt i bilaget,

26 Rute 26 mellem Viborg og Aarhus samt forlængelsen af Hillerødmotorvejen er analyseret til at kunne anlægges som motorvej, som motortrafikvej eller en kombination. Vi har valgt at tage dem med i planen som motorvej.

men listen er ikke udtømmende. 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. Faktisk kan helt små projekter, der fjerner væsentlige flaskehalse, eksempelvis på frakørselsramper på motorvejene, have endog meget høje samfundsøkonomiske gevinster.

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.

Vedligehold af eksisterende infrastruktur er ikke et primært fokus i investeringsplanen. De 75 mia. kr. i DI's investeringsplan er nye midler til anlæg. Allerede afsatte midler og ordinært vedligehold ligger ud over dette niveau. Dog er der afsat to puljer til sammenlagt 3 mia. kr. i ekstraordinært vedligehold og fornyelse.

DI mener, det er af stor vigtighed, at vedligehold og fornyelse fortsat bliver prioriteret før investeringer i nyanlæg, jf. Infrastrukturkommissionens anbefaling herom.

Det er vigtigere og billigere at passe på det, vi har, før vi bygger nyt.

En historisk satsning på jernbanen

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 jernbanen beløb sig i 2018 til hele 129. mia. kr.²⁷ Dertil kommer beslutningerne om yderligere baneprojekter, som endnu ikke er under anlæg.²⁸

Der er således besluttet baneinfrastruktur i Danmark for op imod 140 mia. kr. En stor del af disse investeringer gennemføres i perioden 2018-2030.

Til sammenligning ligger de besluttede statslige vejinvesteringer på ca. 40 mia. kr., hvoraf Femern-forbindelsen står for langt hovedparten.

DI vurderer, at baneinvesteringerne er på et niveau, hvor der hverken er systemkapacitet og mandskab nok eller samfundsøkonomiske grunde til at beslutte mange større anlægsinvesteringer i jernbanen før 2030. De vil ganske enkelt ikke kunne gennemføres rentabelt eller til tiden. Til gengæld er der et langt større behov for at forbedre den kollektive transport, herunder på det udvidede banenet, men også busser mv.

Vi har et par håndfulde af de mest relevante og samfundsøkonomisk rentable baneprojekter med i planen, dog først fra 2023 og frem, når nogle af de igangværende baneprojekter er færdige. Planen indeholder også dele af Togfondens fase 2.

DI's forslag til yderligere baneprojekter for godt 10 mia. kr. frem til 2030 bringer niveauet for baneinvesteringer op på ca. 150 mia. kr. i perioden.

Når der oveni lægges de 12 mia. kr., som DI afsætter til at forbedre den kollektive transport og skabe flere attraktive tilbud, så er der tale om en

markant satsning på den kollektive transport.

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 mobilitetsplan fra 2030 og frem 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 jernbanen.²⁹

De statslige investeringer i vejinfrastruktur er faldet markant siden 2015, hvor de var på ca. 4 mia. kr. om året, og ligger nu på et niveau under 1 mia. kr. om året. Det er alt for lidt.

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 andel af det nationale godstransportarbejde er tilsvarende høj.

Siden 2010 er trafikken på motorvejene steget med ca. 40 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 dette årti.

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 statsvejnet.

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

28 Primært projekter fra Togfondens fase 1.

29 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.

At vejene blot skulle sande til i trængsel igen, er ikke en undskyldning for at undlade målrettede investeringer i vejnettet, da trængsel jo er affødt af mobilitet, som vi gerne vil have. Ved at udvide vejnettet får vi mere kapacitet og dermed også bedre mobilitet, end vi ville have haft uden at udvide vejnettet.

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. 40 mia. kr. til nye investeringer i motorvejsnettet, bringer vi de samlede statslige vejinvesteringer frem mod 2030 op på ca. 80 mia. kr. Det er stadig kun godt en tredjedel af alle statslige investeringer i ny infrastruktur siden 2010.

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

Det bør i øvrigt bemærkes, at dele af den kollektive transport og cykling ofte også har behov for investeringer i vejnettet og derfor skal ses i sammenhæng hermed. Investeringerne i vejnettet skal således også ses i sammenhæng med satsningerne på kollektiv transport og cykling på hhv. 12 og 3 mia. kr.

Det er vigtigt at anskue mobilitet som en helhed og transportformer som noget, der hænger sammen. De forskellige infrastrukturer og transportformer er ikke hinandens modsætninger.

Perspektiver frem mod 2040

DI mener, det er vigtigt for Danmark, at vi begynder at drøfte de strategiske planer for mobilitet og infrastruktur i et længere perspektiv. Og de skal i højere grad kobles til den fysiske

planlægning i kommunerne. Når der skal planlægges byer og placeres nye virksomheder, skal mobilitetsbehovene indgå fra starten. Endvidere bør det undersøges, om der skal indføres et udvidet "stationsnærhedsprincip" for hele landet, som grundlag for bedre mobilitet.

En sammenhængende og velovervejede planlægning kan sammen med en teknologisk udvikling være svarene på de udfordringer med såvel mobilitet og trængsel som miljø- og klimaspørgsmål, der i disse år bliver stadigt mere aktuelle.

Teknologier udvikles løbende, og vi ser allerede nu, at mere eller mindre selvkørende biler og minibusser er på vej. Med de aktuelle politiske beslutninger, står elbiler utvivlsomt over for et stort gennembrud. Alt dette får indvirkning på den fremtidige mobilitet, og 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 for eksempelvis mobilitetstilbud, for kapacitet på vej- og banenettet eller for trængsel og trafiksikkerhed. Dette skal vi løbende analysere og drøfte.

Det skal ikke få os til at stoppe med at investere i infrastruktur og mobilitet. Tværtimod er det netop et argument for at investere. Men det skal gøres klogt, og vi skal blive bedre til at udnytte potentialer og vælge de rette løsninger og investeringer.

Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden forventede, som tidligere nævnt, at trafikken særligt i og omkring de store byer vil stige betragteligt, og at trængslen som følge heraf ville stige endnu mere. I international sammenhæng er danske byer dog stadig ikke særligt trængselsramte. Derfor vurderer DI, at det er nødvendigt at gøre en særlig indsats for at udnytte dette og hindre trængsel og spildtid i at udvikle

sig uhæmmet – også i Danmark. Ellers risikerer vi, at vi løber ind i de samme trængselsproblemer, som i mange byer rundt om i verden.

En løsning er en fortsat udbygning af cykling og af kollektive trafikssystemer i de større byområder, da disse systemer alt andet lige vil have større kapacitet og være mindre pladskrævende. I takt med de stigende tendenser til urbanisering – som også ses her til lands – vil pladseffektive løsninger blive yderligere påkrævet.

En anden løsning er at se på, hvordan efterspørgslen på vejnettet forhindres i at stige utilsigtet. DI vurderer, at det derfor vil være nødvendigt med en fortsat diskussion af fordele og ulemper ved kørselsafgifter. Man bør her bredt se på, hvilke samfundsmæssige forhold der påvirkes, hvilke teknologier der kan bringes i spil og hvordan samlet omlægning af bilbeskatningen kan tages sig ud. Et system for kørselsafgifter bør gavne mobiliteten – ikke mindske den.

Mellem byerne og på tværs af landet vil der fortsat være behov for en udbygning af det Robuste 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. Det kan bl.a. være en Kattegatforbindelse og en H-H-forbindelse. Vi skal sikre opkoblingen mellem landsdelene og i Øresundsregionen.

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

- = Bør gennemføres
- = Bør belyses yderligere før endelig beslutning

Projekter 2026 – 2030	Udgift, mia. kr.	Anlægsår											
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+	
Opgraderinger + BRT Ring 4, Kbh	1,6												
Udvidelse af E45, etaper	3,0												
Udvidelse af Amagermotorvejen	1,7												
Midtjysk motorvej, sydlige deletaper	7,3												
S-tog til Roskilde (og evt. Helsingør)	1,2												
Ny fly-over ved Ringsted Station	1,6												
Baneopgradering og dobbeltspor, ring syd	0,7												
Vendespor ved Carlsberg St.	0,2												
A26 Viborg V-Rødkærsbro	0,9												
Midtjysk motorvej, nordlige deletaper	1,0												
Lukning af motorvejshul ved Herning	0,5												
Udvidelse af Helsingørmotorvejen	0,7												
Dele af Togfondens fase 2:													
Hastighedsopgraderinger på banen	1,5												
Mindre projekter og puljer til stationer og parkering	0,8												
Elektrificering Aalborg - Frederikshavn	0,9												
Elektrificering Vejle -Struer eller ny bane til Billund	1,5												
I alt – projekter efter 2025	25,1												
Cykel (hele perioden)	3												
Kollektiv transport (hele perioden)	12												
Puljer													
Nye undersøgelser - strategiske, VVM, mv. ¹⁾	1												
Lokal og regional opkobling	1												
Indhentning af efterslæb på kommunalt vejvedligehold	1												
Ekstraordinært vedligehold på statsvej og bane	2												
Ny teknologi og systemer, bl.a. ITS, autonomi, mv.	1												
Øvrige puljer, f.eks. rasteplasser, støj, trafikikkerhed	1												

1) Herunder en større strategisk analyse af forbindelserne mellem Jylland og Fyn/Sjælland, dvs. Kattegat, Lillebælt, Als-Fyn, m.v.

- = Bør gennemføres
 ■ = Bør belyses yderligere før endelig beslutning

Mindre projekter og reserve

Opgradering af E55 fra Nykøbing F til Sydmotorvejen	0,5 mia. kr.
Ny vejforbindelse til Stevns	0,6 mia. kr.
Rute 9 Lolland og analyse af fremskudt færgeleje ved Tårs	0,3 mia. kr.
Rute 40 Ålbæk-Skagen 2+1 forbindelse	0,2 mia. kr.
Rute 15 fra Herning til Ringkøbing + omfartsvej	0,9 mia. kr.
Rute 34 mellem Haderup og Skive + opgraderinger på rute 26	0,6 mia. kr.
Rute 11 ml. Korskroen og Varde	0,4 mia. kr.
Øvrige initiativer	1,5 mia. kr.

Mindre anlægsprojekter bør primært gennemføres 2022 – 2023 og 2026 – 2030 aht. systemkapacitet

Samlet plan

De nødvendige projekter før 2025	24,4 mia. kr.
Projekter 2026 – 2030 og dele af Togfondens fase 2	25,1 mia. kr.
Cykeltrafik	3,0 mia. kr.
Kollektiv trafik	12 mia. kr.
Puljer	7,0 mia. kr.
Mindre projekter og reserve	5,0 mia. kr.
I alt	76,5 mia. kr.

Heraf 1,5 mia. kr. allerede afsat.

De store, alternativt finansierede projekter	Udgift, mia. kr.	Anlægsår										
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
Marselistunnelen, Aarhus*	1,6	■	■	■	■	■	■					
Østlig ringvej i Kbh + østlig metro (Lynetteholm)*	20-42					■	■	■	■	■	■	■
Letbane/BRT på Frederiksundsvej i Kbh*	3						■	■	■	■	■	■
Kattegatforbindelsen*	50-136							■	■	■	■	■
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	1-2								■	■	■	■
Opgradering af stationer, Kbh. Lufthavn og Ørestad.	2								■	■	■	■
H-H-forbindelsen (vej)	23-42									■	■	■
Øresundsmetro og yderligere metro-udbygning*	30-60										■	■
Als-Fyn-forbindelse*	18-20											■

* = kan kræve statslig medfinansiering fra det skattebetalte råderum

