

LILLE BESKÆFTIGELSESPOTENTIALE VED TRAFIKINVESTINGER

Infrastrukturinvesteringer har været foreslået som løsning på manglen på arbejdskraft i Danmark. Denne analyse viser imidlertid, at selv hvis man øger investeringsniveauet med flere milliarder, er beskæftigelsesgevinsten relativ beskedent. Aftalen om modernisering af jernbanenettet fra 2006 med et løft i infrastrukturinvesteringerne på 4,7 mia. kr. vil således blot øge beskæftigelsen i omegnen af 200 fuldtidspersoner frem mod 2014, når det antages, at man bruger halvdelen af den mindre trængselstid på jobbet. Hvert årsværk koster med andre ord omkring 27 mio. kr. Den høje marginalsat i Danmark betyder samtidig, at en stor del af en ekstra time til rådighed vil blive brugt på sofaen og ikke på kontoret. Omvendt vil en tilsvarende lettelse i topskatten give en betydeligt større effekt på beskæftigelsen. Dermed kan investeringer i bedre infrastruktur ikke træde i stedet for reformer af skattesystemet, dagpengesystemet og efterlønnen, når det handler om at øge udbuddet af arbejdskraft og dermed væksten i dansk økonomi.

En myte at investeringer i infrastruktur mærkbart kan øge beskæftigelsen

På baggrund af tal fra Trafikministeriet, Københavns Kommune og Banedanmark har AE-rådet beregnet, at trængsel pga. dårlig infrastruktur i hovedstadsområdet og forsinkede tog i hele landet kostede trafikanten et samlet tidstab på omkring 68 mio. timer i 2006 (heraf 13,8 mio. timer som følge af togforsinkelser). Bedre infrastruktur, som giver mindre tidstab i trafikken, har således en entydig samfundsmæssig gevinst.

AE-rådet har omregnet dette tidstab til ca. 41.000 tabte årsværk (fuldtidsbeskæftigede) i 2006, jf. AE-rådet d. 12. august 2008. Heraf kan 33.000 tabte årsværk tilskrives trængsel i trafikken omkring hovedstadsområdet, mens 8.000 årsværk skyldes forsinkelser på jernbanen.

Ovenstående beregningerne er blevet flittigt brugt af politikere som et argument for at flere investeringer i infrastruktur også kan øge antallet af arbejdstimer markant og derved bidrage til at løse de akutte problemer med mangel på arbejdskraft i de kommende år. Det er tvivlsomt.

Det skyldes tre forhold:

- 1) Det er svært at komme al trængsel og alle forsinkelser til livs. Fejl hos både mennesker og materiel betyder, at man selv med en veludbygget og vedligeholdt infrastruktur ikke kan undgå forsinkelser i trafikken.
- 2) Infrastrukturinvesteringer har ofte en lang indfasningsperiode og er relativt udgiftstunge. Derfor er infrastrukturinvesteringer ikke velegnet som instrument til at øge beskæftigelsen sammenlignet med andre initiativer som eksempelvis at reducere tilgangen til efterløn.
- 3) Langt fra alt den vundne tid i trafikken vil blive brugt på ekstra arbejde. Den høje marginalsat i Danmark betyder, at hovedparten af en ekstra time vil blive brugt på fritid.

Nedenstående konkrete eksempel med investeringer i jernbanerne i trafikaftalen fra oktober 2006 underbygger ovenstående argumenter.

Lille beskæftigelsesgevinst ved investeringsplan for jernbanerne

I lyset af store togforsinkelser og et stort investeringsefterslæb på jernbanerne bevilligede Regeringen, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre i trafikaftalen for 2007 et løft af investeringerne i banenettet i perioden 2007-2014. Konkret blev der afsat yderligere 4,7 mia. kr. til baneområdet i perioden 2007-2014 til løsning på problemerne på baneområdet (udover den investeringsramme, som allerede var afsat i tidligere trafikaftaler).

Udgangspunktet for aftalen var at forbedre den såkaldte kanalregularitet¹ (dvs. færre togforsinkelser som følge af sporproblemer) på jernbanerne. I alt vurderes det, at trafikinvesteringerne frem mod 2014 vil forbedre regulariteten med 3,8 pct. og 3,6 pct. på henholdsvis fjernbanen og S-banen, *jf. tabel 1*. Isoleret set ventes de 4,7 mia. kr. ekstra bevillinger fra trafikaftalen for 2007 at øge regulariteten på fjernbanerne med 1 procentpoint.

Derudover er der ifølge Banedanmark også et forbedringspotentiale i forhold til fornyelse af signalsystemet, men det indgår ikke i investeringsrammen frem mod 2014. De angivende forsinkelser som følge af systemfejl anses af Banedanmark for uundgåelige, selv med et velvedligeholdt system, *jf. Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-2014, side 111*.

Tabel 1. Beskæftigelsesgevinst ved trafikinvesteringer i jernbanerne frem mod 2014

	Fjernbanen	S-banen
Regularitet		
Udgangspunkt 2006	91,7	94,0
Gevinst ved oprindelig ramme for trafikinvesteringer (før trafikaftale for 2007)	2,8	3,6
Yderligere gevinst ved trafikaftale for 2007	1,0	0
Forventet max regularitet i 2014 (ekskl. signaler)	95,5	97,6
Forbedringspotentiale signaler (efter 2014)	2,1	0,8
Systemfejl (spor, signaler og øvrige)	2,4	1,6
I alt	100	100

Kilde: Trafikaftalen for 2007 (september 2006) og Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-2014, Banedanmark (september 2006).

Forbedret regularitet vil betyde færre togforsinkelser, og derved vil man givetvis kunne høste en del af de ovennævnte 8.000 tabte årsværk (13,8 mio. timer), som skyldes driftsforstyrrelser på jernbanen. Imidlertid er det kun knap halvdelen af de tabte årsværk, som kan tilskrives problemer med forældede spor, *jf. tabel 2*. Resten skyldes forsinkelser som følge af fejl på togene, vejrforhold mv.

Trafikaftalens forbedring af regulariteten på fjernbanen på omkring 1 procentpoint skønnes således kun at mindske tidstabet med 550.000 timer – svarende til 350 årsværk, *jf. tabel 2*.

Tabel 2. Tidstab ved togforsinkelser i 2006 og beskæftigelsesgevinst ved trafikaftale

	Fjernbanen	S-banen
Samlede driftsforstyrrelser (1000 timer)	10.800	3.000
- Heraf som følge af sporproblemer (1000 timer)	4.500	1.100
Gevinst ved trafikaftale for 2007 (1000 timer)	550	0
- Opregnet til fuldtidspersoner	350	0
- Heraf brugt på arbejdsmarkedet		150-200
Pris per fuldtidsbeskæftiget (mio. kr.)		27

Anm.: De samlede driftsforstyrrelser dækker over forsinkelser forårsaget af enten Banedanmark, operatørerne (DSB, Arriva og DSB S-tog) eller af udefrakommende forhold, f.eks. vejrmæssige. Driftsforstyrrelser inden for sporområdet er Banedanmarks ansvar og er estimeret særskilt.

Kilde: Svar på spm. nr. 855 (TRU alm. del), august 2008.

¹ Kanalregulariteten udtrykker andelen af tog, der gennemfører den planlagte kørsel med en evt. forsinkelse, som ligger inden for på forhånd fastlagte intervaller (S-tog: 0 - 2 min og 29 sek., fjerntog: 0 - 5 min og 59 sek.). Bemærk, det er kun forsinkelser, der skyldes driftsforstyrrelser på sporområdet, som medregnes i den opgjorte kanalregularitet.

Hvis det optimistisk antages, at 50 pct. af den vundne tid anvendes til at arbejde ekstra², så løfter trafikaftalen for 2007 beskæftigelsen med mindre end 200 personer frem mod 2014. Det svarer til en samlet udgift pr. fuldtidsbeskæftiget på knap 27 mio. kr.

Konklusion

Sammenlignet med andre initiativer som mere direkte sigter efter at øge beskæftigelsen – eksempelvis efterløns- og dagpengereformer – så er infrastrukturinvesteringer ikke noget effektivt instrument.

Til sammenligning vil en permanent lettelse af topskatten, med samme holdbarhedsvirkning som trafikaftalen for 2007 (beregnet til 0,5 mia. kr.³), løfte beskæftigelsen med omkring 600 personer. Lettelser i skatten på den sidst tjente krone er således mere effektivt end infrastrukturinvesteringer med hensyn til at øge beskæftigelsen.

Der er naturligvis mange samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster ved infrastruktur og pga. stigende trængselsproblemer i fremtiden vil effekten på beskæftigelsen formentlig være højere på længere sigt. Men det er værd at understrege, at beskæftigelsesgevinster på kort og mellemlangt sigt er for små til, at man kan løse de problemer med mangel på arbejdskraft og faldende arbejdsstyrke ad den vej. Derfor kan trafikinvesteringer ikke træde i stedet for de arbejdsmarkedsreformer, som blandt andet foreslås af Arbejdsmarkeds-kommissionen, *jf. Arbejdsmarkedskommissionens delrapport "Arbejde, vækst og velfærd", september 2008.*

² Ifølge en meningsmåling, som Catinet har foretaget for FDM fra januar 2008, fremgår det, at 20 pct. af bilisterne gerne vil yde en ekstra indsats på jobbet, hvis de slip for trafikpropper. Derved er en halv ekstra arbejdstime pr. time sparet i toget formentlig en meget optimistisk antagelse.

³ Holdbarhedsvirkningen af investeringen i jernbanenettet på 4,7 mia. kr. er beregnet ud af at jernbaneskinner har en levetid på 30 år, hvor investeringen skal gentages. Derudover forudsættes en årlig vedligeholdelsesudgift på 250 mio. kr.