

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Beslutningsforslaget har til formål at fremme offentlige anlægsarbejder, som på én gang sikrer beskæftigelsen, konkurrenceevnen og miljøet.

Et forstærket hensyn til miljøet og konkurrenceevnen kræver større investeringer i baner, vejnet og havne samt en takst- og afgiftspolitik, der opprioriterer den kollektive trafik.

Det nuværende statslige udgiftspolitiske styrings-system indebærer en sammenblanding af statslige investeringsbeslutninger med prioriteringen af de øvrige løbende aktiviteter på finansloven. Det får den konsekvens, at årlige sparekrav udmøntes ved en reduktion af samfundsøkonomisk rentable investeringer. Dette er klart uhensigtsmæssigt bl.a. i den aktuelle beskæftigelsessituation. Konsekvensen af det nuværende system er endvidere, at det bliver vanskeligere at prioritere den statslige investeringspolitik bl.a. på infrastrukturområdet i sammenhæng med de øvrige offentlige investeringer.

Den faktiske udvikling i anlægsinvesteringerne bærer således præg af budgetproblemer i den statslige sektor. Anlægsinvesteringerne er løbende reduceret væsentligt for at dæmpe væksten i de offentlige udgifter.

Infrastrukturfondens formål er at skabe en mulighed for at adskille investeringsbeslutninger fra den snævre statslige udgiftspolitik.

Anlæg som kollektiv trafik, veje og havne bør afskrives over en tidsperiode, der tager hensyn til, at anlæggene har en lang levetid. Afbetalingen af anlægget bør ske over anlæggets levetid og ikke ved etableringen.

En sådan finansieringsform skaber mulighed for at fremskynde en række kollektive anlægsopgaver i en lavkonjunktur. Infrastrukturfonden vil på én gang skabe mulighed for at opfylde en række trafik- og miljøpolitiske mål, samtidig med at der skabes en øget beskæftigelse.

Aktivitetsniveauet for infrastrukturfonden vil skulle fastlægges under hensyn til det samfundsøkonomi-

ske råderum. I perioder med ledig kapacitet bør der således være mulighed for at fremrykke investeringer. Og i perioder med flaskehalsproblemer bør der modsat være mulighed for at udskyde færdiggørelse eller igangsættelse af investeringer. Det årlige udlån fra fonden vil således variere afhængigt af den samfundsøkonomiske situation samt behov og størrelsen af de konkrete projekter.

Frem mod år 2000 skønnes der i øjeblikket at være behov for at investere mellem 4 og 5 mia. kr. i infrastruktur om året. En sådan investeringsindsats vil give omkring 10.000 personer beskæftigelse om året samtidig med, at der sker en forbedring af infrastruktur og miljø.

Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte punkter

Ad 1

Offentlige anlægsarbejder er et område, der kan sikre flere politiske målsætninger opfyldt på samme tid. Når arbejderne er udført, medvirker de til en forbedring af den danske konkurrenceevne på kort og lang sigt. Og sammensættes anlægsarbejderne således, at den kollektive trafik får en høj prioritering, sikrer anlægsarbejderne samtidig en væsentlig forbedring af miljøet.

Herudover medvirker en udvidelse af den danske infrastruktur til en reduktion af ledigheden.

Ad 2

Fonden placeres under Trafikministeriet, som har ansvaret for udviklingen af den danske infrastruktur.

Ad 3

En styrkelse af den kollektive trafik forudsætter, at DSB mindst kan opretholde sit nuværende årlige investeringsbudget på 3 mia. kr. op gennem 1990'erne. I alt en investering frem til år 2000 på ca. 20 mia. kr. Midlerne skal bl.a. anvendes til elektrificering, togmateriel og etablering af et dobbeltspor mellem Padborg og Vamdrup.