

Bedre Balance

FAKTACHECK

Bliver hovedstaden snydt for statslige investeringer i infrastrukturen?

“Cityringen er det største anlægsprojekt i hovedstaden siden Chr. IV anlagde Christianshavn.” Sådan skriver Metroselskabet på deres hjemmeside. Alligevel er hovedstadskommunerne, der samarbejder i ‘Stop Forskelsbehandlingen’, slet ikke tilfredse med statens investeringer i infrastruktur. De opfordrer til, at staten stopper den skæve fordeling af investeringerne. Men hvordan er fordelingen egentlig?

“En fantastisk gave til københavnernes”



Sådan sagde Frank Jensen, da han var med til testkørsler på

Metroens Cityring den 5. marts 2019. Han fortsatte: “Vi får vores by tilbage med dejlige grønne pladser i stedet for byggefelter bag hegn – og Cityringen vil give en helt ny måde at færdes i byen og bringe os tættere sammen i hele København”.

Ingen, der færdes i hovedstaden i disse år, kan være i tvivl om, at der investeres massivt i infrastruktur. Metroens Cityring med Nordhavns- og Sydhavnslinjerne er her de klart største investeringer.

Efter de seneste forventninger i Trafikministeriet kommer det til at koste omkring 37 mia. kroner, inden Cityringen står færdig i 2024. Heraf var der ved udgangen af 2018 brugt 27 mia. kroner.

Anlægsarbejderne foretages af Metroselskabet, som ejes af staten med 41,7 %, Københavns Kommune med 50 % og Frederiksberg Kommune med 8,3 %.

Statistik på afveje

‘Stop Forskelsbehandlingen’ siger, at “staten siden 2009 har anvendt langt hovedparten af sine investeringer i veje og jernbaner uden for hovedstaden.” Efter deres angivelse har staten i de sidste ti år kun brugt 10 % af sine investeringer i hovedstaden. Det svarer til i alt 8,6 mia. kroner.

Men, hov, statens andel af Cityringen er 41,7 % af 37 mia. kroner. Det giver mere end 15 mia. kroner, eller næsten dobbelt så meget som hovedstadskommunerne siger. Hvordan kan det nu hænge sammen?

Forklaringen er ganske simpel. Hovedstadskommunerne vælger at bruge en opgørelse, hvor investeringerne i Metroen ikke er talt med. Det er en opgørelse, som Trafik-Bygnings- og Boligministeriet har lavet til Folketinget i 2018. De to meget store trafikinvesteringer, Metroens Cityring og Femernforbindelsen indgår ikke i opgørelsen. Det skyldes, at de ikke er bevilget via finansloven, men derimod er finansieret via helt eller delvist statsejede selskaber.

Hvorfor er cykelstien fra Rønne til Nexø en trafikinvestering i hovedstadsområdet?

Opgørelsen, som ‘Stop Forskelsbehandlingen’ henviser til, følger regionsgrænserne. Derfor svarer hovedstadsområdet ikke til de kommuner, der indgår i hovedstadsudligningen. Bornholm tæller derfor med i hovedstadsområdet, men det gør Roskilde, Køge, Stevns, Lejre, Greve og Solrød ikke.



København-Ringstedbanen tæller ikke med som anlæg i hovedstadsområdet

Det betyder, at statens investeringer på 11,3 mia. kroner i København-Ringstedbanen og 2,5 mia. kroner til Køgebugt-motorvejen er henregnet til Region Sjælland, og altså ikke til hovedstadsområdet. Heller ikke hovedstadsområdets andel af milliardinvesteringerne i elektrificering og dobbeltspor på banen mellem Roskilde, Lejre og videre over Sjælland er talt med – selvom en væsentlig del af investeringen ligger i hovedstadsområdet. Til gengæld er altså cykelstien henover Bornholm talt med.

Der er i opgørelsen heller ikke foretaget en opdeling af den statslige investering på 20 mia. kroner til signalprogrammet, så man kan se, at 4 mia. kroner vedrører S-banen.

50% til hovedstadsområdet

Tæller man alle disse investeringer med, så bekræfter statistikken, hvad man ser, når man går en tur i hovedstaden. De statslige investeringer i hovedstadsområdets trafikale infrastruktur er reelt næsten 5 gange så store som hovedstadskommunerne anfører.

Omkring 50% af statens investeringer¹ i Metro, letbane, jernbane, motorveje, cykelstier og busforbindelser er i den seneste 10-årige periode besluttet placeret i kommuner, der er omfattet af hovedstadsudligningen. Til sammenligning udgør hovedstadskommunerne 36 % af landets befolkning.

København-Hamborg eller Maribo-Neustadt?

I ovenstående opgørelse er Femern-forbindelsen ikke regnet med. Anlægget af Femern-forbindelsen er fra dansk side budgetteret til at koste omkring 60 mia. kroner, og det er uden sammenligning den største statslige investering i disse år.

Den danske del af Femern-forbindelsen (inkl. kyst til kyst forbindelsen) finansieres af statsgaranterede lån, som optages af de statslige selskaber som har ansvaret for anlægsarbejderne – lån som efterfølgende skal tilbagebetales over driften.



¹ Anlæg i Roskilde, Køge, Stevn, Lejre, Solrød og Greve er henregnet til hovedstadsområdet, idet disse kommuner er omfattet af hovedstadsudligningen. Tilsvarende er anlæg på Bornholm regnet med i provinsen. Det store baneprojekt København-Ringsted er regnet som 70 % i hovedstadsområdet. Det samme gælder dobbeltspor Lejre-Vipperød. El-drift og hastighedsopgraderinger på linjerne Roskilde-Kalundborg og Køge-Næstved er regnet som 10 % i hovedstadsområdet. Derudover er der til hovedstadsområdet lagt 4 mia. kroner vedr. signalprogrammet for S-tog og 15,4 mia. kroner svarende til 41,7 % af den samlede investering i Metroens Cityring med afgreninger til Nordhavnen og Sydhavnen. Dette skyldes, at der ikke bør skelnes mellem investerin-

Femern-forbindelsen kan dog ikke siges, at være en investering i Lollands infrastruktur. Det er en trafikinvestering i østersøområdet, i hovedstaden og i resten af Sjælland. Noget tilsvarende gælder selvfølgelig for investeringer i det overordnede vejnet og jernbanenet andre steder i landet.

Så hovedstadskommunernes konklusion om, at hovedstaden er blevet overset, rammer helt ved siden af. Staten investerer massivt i hovedstadsområdet, og en betydelig del af de landsdækkende trafik anlæg er også til gavn for hovedstaden.

Statens placering af trafikinvesteringer er derfor på ingen måde et argument for, at det kommunale udligningssystem ikke skal laves om, så der bliver lige muligheder for at finansiere de kommunale velfærdsydelse på tværs af hele landet.

Og i øvrigt, så har statslige trafikinvesteringer absolut intet at gøre med kommunal udligning.

ger foretaget via selvstændig bevilling på finansloven og investeringer foretaget af statslige selskaber. Femern-forbindelsen er ikke indregnet henset til projektets helt særlige karakteristika og størrelse. Endelig er procentberegningen – med førnævnte korrektioner - foretaget i forhold til de anlæg som er fordelt på regioner i ministeriets opgørelse (anlæg defineret som landsdækkende er ikke medregnet). Alle beløb stammer fra Transport-, Bygnings og Boligministeriets besvarelse i 2018 af spm. 610 vedr. fordeling af statens anlægskroner i infrastruktur, fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriets Anlægsstatus 2. halvår 2018, samt fra Folketingstidende aktstykke nr. 70 om bevilling til signalprogrammet, folketingsåret 2012-13.

Konkret foreslår Bedre Balance, at:

- Hæve landsudligningen fra 61% til 88%
- Fjerne hovedstadsudligningen, der i dag er på 27%
- Reducere udligningsgraden i ordningen for kommuner med højt strukturelt underskud uden for hovedstaden fra 32% til 5%
- Udbrede denne ordning til også at omfatte kommunerne i hovedstaden
- Fastholde den nuværende grænse for at være omfattet af ordningen vedrørende højt strukturelt underskud på 95% af det landsgennemsnitlige underskud
- Fastholde det nuværende niveau for overudligning på 93%

Om Bedre Balance

- Bedre Balance blev dannet efter annonceringen af beskæftigelsesreformen, der flyttede store summer fra kommunerne i provinsen til hovedstaden.
- Bedre Balance består af Esbjerg, Herning, Holstebro, Odsherred, Randers, Slagelse og Vordingborg Kommuner
- 63 ud af 64 borgmestre uden for hovedstaden har tilkendegivet støtte til Bedre Balance
- Disse 63 borgmestre repræsenterer kommuner med 3,7 mio. indbyggere

DU KAN LÆSE MERE OM
BEDRE BALANCES FORSLAG PÅ
WWW.BEDREBALANCE.NU

Bedre Balance nu!