

Remissyttrande

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

i.remissvar@regeringskansliet

Kopia: i.nationellaplan@regeringskansliet.se

Diarienummer: I2020/02739

Stockholms Handelskammare är en politiskt obunden näringslivsorganisation med omkring 2000 medlemsföretag i huvudstadsregionen. Vi arbetar aktivt med att skapa opinion och väcka debatt i frågor som är avgörande för Stockholm-Uppsalas konkurrenskraft och tillväxt. Handelskammaren bedriver även verksamhet inom skiljedom samt internationell handel. Vi grundades 1902 och är i dag en av Sveriges ledande näringslivsorganisationer.

Till Infrastrukturdepartementet

Stockholms Handelskammare inkommer här med våra synpunkter på *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037*.

Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram underlag till den planerade infrastrukturpropositionen, inför ett riksdagsbeslut där ramarna och fördelningen av medel för infrastrukturåtgärder ska fastslås. Huvudinriktningen i underlaget är att kraftigt öka anslagen till att vårda den existerande infrastrukturen, och i förslaget som utgår från dagens ramar skulle det innebära ett stopp för nya större investeringar. Flera investeringar som finns med i nationell plan för perioden 2018–2029 riskerar även att försenas eller i värsta fall utgå. Vi redogör för vilka satsningar som är hotade i en bilaga till detta remissvar.

Om Trafikverkets förslag blir verklighet skulle bara smärre åtgärder och trimningar kunna genomföras. Enbart i förslaget med utökade ramar (+20 procent) samt med nya stambanor finansierade utanför planen skulle de projekt som ingår i dagens plan kunna genomföras.

Stockholms Handelskammare anser att det varken är realistiskt eller rationellt att avbryta investeringarna i ny infrastruktur. Inriktningsunderlaget kan därför inte utgöra ett grund för infrastrukturpropositionen utan att stora förändringar först genomförs. Det kommer att behövas stora investeringar i infrastrukturen även framgent. Satsningar på bättre kollektivtrafik, fungerande intermodala godstransporter, nya tekniska lösningar inklusive elektrifiering och automatisering och väl fungerande internationella förbindelser kommer att vara nödvändiga. Det behövs även ett omtag av satsningen på nya stambanor där. Ett omtag skulle innebära att en systemövergripande analys

genomförs där en teknisk lösning inte formulerats i förväg. En ny ingång skulle kunna innebära att man öppnar upp för ett större, omfattande järnvägsnät för hög hastighet över hela landet för att säkerställa goda regionala och storregionala pendlingsmöjligheter i hela landet. Man bör även undersöka hur vi stärker och framtidssäkrar våra nuvarande stambanor.

Underlaget behöver också kompletteras så att ett större fokus läggs på infrastrukturens roll för samhällsutvecklingen. Infrastrukturpolitiken har inget egenvärde. Målet med infrastrukturpolitiken är att underlätta för en ekonomiskt, socialt och miljömässigt positiv utveckling. Utvecklingen i Sverige är beroende av att Stockholmsregionen har fungerande transportlösningar. Samtidigt kräver utvecklingen i Stockholmsregionen en samverkan med övriga landet och internationellt. Underlagets fokus på att bevara och sköta den existerande infrastrukturen är förståeligt utifrån Trafikverkets roll som infrastrukturhållare. Men ett för starkt fokus på att bevara befintlig infrastruktur leder till brist på utvecklingskraft. Det läge som Sverige befinner sig i kräver tvärtom en starkare fokusering på att ta tillvara de möjligheter till en bättre framtid som nya lösningar, ny teknik och nya satsningar skapar.

Bakgrund

Regeringen gav den 22 juni 2020 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod. Syftet med uppdraget var att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen avseende perioden 2022–2033 alternativt 2022–2037. Uppdraget redovisades den 30 oktober 2020. Parallellt gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redovisa förutsättningarna för en utbyggnad av nya stambanor inom en budgetram på 205 miljarder kronor i 2017 års penningvärde. Detta uppdrag ska redovisas den 28 februari 2021.

Trafikverket har haft i uppdrag att lämna förslag inom budgetramar som motsvarar dagens (622,5 miljarder kronor för en 12-årsperiod) samt utökade respektive minskade ramar med 20 procent. Alla kostnader uttrycks i 2017 års penningvärde. Trafikverkets uppdrag var också att lämna förslag, både för en 12-årsperiod och en 16-årsperiod. Till detta har Trafikverket, på eget initiativ, valt att lämna förslag på inriktningar där satsningen på nya stambanor läggs utanför planen. Trafikverket har valt att enbart presentera ett alternativ utan nya stambanor avseende alternativet med minskade ramar med 20 procent. Det innebär att totalt tio alternativ har presenterats.

Uppdraget var att Trafikverket skulle anta nya styrmedel för att fastlagda klimatmål nås. Trafikverket skulle också redovisa antaganden om omvärldsförutsättningar, trafikförändringar, bedömning av drift och underhållskostnaderna för objekt som ingår i nuvarande plan, måluppfyllelse, makroekonomisk effekt av föreslagna styrmedel, vilka betydande osäkerheter som finns samt geografiska skillnader och konsekvenser. Kostnaderna skulle redovisas för drift och underhåll för att upprätthålla dagens funktionalitet samt säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Effektbedömningarna skulle bland annat inkludera effekter för tillväxt och bostadsbyggande samt effekter för olika typer av regioner och storstäder, andra städer, lands- och glesbygder.

Underlaget från Trafikverket, tillsammans med annat underlag, ska ligga till grund för en infrastrukturproposition som beräknas presenteras i mars 2021. Efter riksdagsbeslut kommer Trafikverket att få ett uppdrag att planera för åtgärder inom ramarna för beslutet. Regeringen kommer därefter, enligt tidplanen, att fastställa en ny nationell plan för transportsystemet under våren 2022. Regionerna kommer parallellt att ta fram regionala planer för de delar av den statliga infrastrukturen som planeras regionalt.

Remissyttrande

Trafikverket föreslår i samtliga alternativ en kraftfull prioritering av drift och underhåll, på bekostnad av nyinvestering. Det innebär att inga investeringar i gällande plan som inte är byggstartade kan genomföras i båda alternativen med oförändrade ramar (12- och 16-årsalternativen). För Stockholmsregionen skulle detta alternativ innebära att projekt som Tvärförbindelse Södertörn och fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm riskerar att skjutas långt fram i tiden – eller i värsta fall helt tas bort. Även satsningar på trimningsåtgärder och stadsmiljöavtal minskas, vilket påverkar möjligheterna att skapa effektiva och hållbara transportlösningar.

I januariavtalet framgår tydligt att nuvarande plan ska genomföras och januariavtalet utgör en del av regeringens direktiv till Trafikverkets utredning. Det är dock enbart i alternativet + 20 procent, utan nya stambanor, som dagens plan kan genomföras. Detta alternativ innebär dock en mycket begränsad möjlighet för nya, angelägna projekt.

Den dramatiska bortprioriteringen av investeringsverksamheten är bland annat ett resultat av kraftigt ökade kostnader för infrastrukturåtgärder, som har haft en nästan tre gånger högre prisökningstakt än konsumentprisindex. Bakgrunden till de kraftigt stigande kostnaderna analyseras inte av Trafikverket i underlaget, men kostnadsökningar för såväl vidmakthållande som investering är stora utmaningar. Trafikverkets rapportering av produktivetsarbetet 2019 visar också att byggherrekostnadernas andel av investeringsvolymen har ökat från 18,8 procent 2014 till 30,1 procent 2018, vilket ytterligare tar utrymme från viktiga investeringar. Det är en ohållbar situation att redan beslutade planer inte kan genomföras på grund av ständigt ökade kostnader för infrastrukturåtgärder.

Trafikverket har också fått nya uppgifter såsom samhällssäkerhet och beredskap, som tar budgetutrymme. Det borde vara naturligt att nya uppgifter följs av ökade ramar.

Det är anmärkningsvärt att den uppskattade samhällsekonomiska lönsamheten av inriktningsförslaget är markant lägre än tidigare planer. Enligt effektbilagan uppgår den samlade samhällsekonomiska nyttan till 40 miljarder kronor (för vidmakthållande, investering och BK4-åtgärder) för alternativet med oförändrade ramar. Det motsvarar en nettonuvärdeskvot på 0,06. I alternativet utan nya stambanor ökar nettonuvärdeskvoten till 0,18 och om ramarna utökas med 20 procent stiger lönsamheten till 0,25. Det ska jämföras med en samhällsekonomisk lönsamhet på 0,5 i nu gällande plan och att investeringsobjekten i planen 2010–2022 hade en nettonuvärdeskvot på 1,0. Flertalet av de objekt som Stockholms Handelskammare förordar har en lönsamhet långt över den samlade lönsamheten för Trafikverkets inriktning. Det objekt i Stockholms län som ingår i nu gällande plan hade en nettonuvärdeskvot på mellan 0,4 och 7,8. Fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen hade en nettonuvärdeskvot på 0,3. Alla dessa objekt bör alltså, enligt Trafikverkets inriktning, stå tillbaka för olönsamma eller mycket svagt lönsamma åtgärder. Det är inte en inriktning som är förenlig med det övergripande transportpolitiska målet om ett samhällsekonomiskt och hållbart transportsystem.

Trafikverket visar i sitt underlag att Stockholm kommer att fortsätta att växa och utvecklas. Stockholmsregionen har länge varit en motor i Sveriges tillväxt. Det senaste decenniet har vartannat svenskt jobb i privat sektor skapats i huvudstadsregionen – bestående av Stockholm och Uppsala – samtidigt som regionen stått för 40 procent av all tillväxt. Därför är det också viktigt att investera i spår och vägar. Trafikverket utgår från en fortsatt stark trafikökning, även med starka klimatstyrmedel. Persontransporterna förväntas öka med 28 procent och godstransporterna med 51

procent till 2040. Detta sätter stor press på dagens vägar och järnvägar, framförallt i de delar av landet där det är kapacitetsbrist.

Oaktat bakgrunden till att Trafikverket har landat i detta förslag är samtliga alternativ oacceptabla för Stockholms Handelskammare. Ett stopp för nya investeringar under 12 till 16 år går inte ihop med vare sig Sveriges eller Stockholmsregionens utveckling. Det är avgörande för trovärdigheten för planeringssystemet att dagens plan genomförs. Det finns dessutom stora behov av investeringar, även utanför dagens plan. Stockholms Handelskammare förutsätter därmed att ramarna justeras så att investeringarna i dagens plan kan genomföras, samtidigt som utrymme skapas för nya viktiga investeringar.

Avsaknad av investeringar för framtiden

Det saknas en förståelse för framtidens möjligheter i inriktningsunderlaget, där fokus ligger på att underhålla den befintliga infrastrukturen. Detta i en samhällssituation där både hot och möjligheter hopar sig.

Sverige måste ta klimathotet på allvar. Det kräver en långsiktig och samlad politik, där en fokusering på dyrare drivmedelskostnader inte är önskvärd, framkomlig eller realistisk. Att som Trafikverket föreslå drivmedelskostnader på upp emot 50 kronor per liter till 2030 är ett uppenbart orimligt förslag. Det är troligt att klimatfrågan leder till behov av att öka drivmedelskostnaderna, men kostnadshöjningarna måste begränsas. Drivmedelskostnader på 50 kronor per liter riskerar att slå mycket hårt mot lands- och glesbygden. Dessutom måste hänsyn till både fördelningseffekter och effekter på näringslivet vägas in. Det kan även finnas anledning att utreda styrmedel och styrmedelsutformningar som är geografiskt differentierade efter exempelvis befolkningstäthet. Utbyggnaden av alternativa transportmöjligheter måste också prioriteras.

Riksdagen har beslutat att Sverige ska vara klimatneutralt 2045. Det innebär att transportsystemet i huvudsak behöver vara fossilfritt. För att det ska kunna ske måste det satsas på automatisering, elektrifiering, förbättrad kollektivtrafik och bättre godstransportlösningar. Det är satsningar som kräver investeringar som inte avspeglas i inriktningsunderlaget. Automatiseringen kommer att ha en stor betydelse, både för att underlätta fossilfria transporter och för att minska framtida transportkostnader. SL:s satsning på självkörande bussar som trafikerar Barkarby och Akalla är ett exempel på en framtidssatsning inom automatisering som inte fångas upp i Trafikverkets klimatstrategi.

Det är dessutom viktigt att resurser tillförs för att fortsätta att bygga ut kapacitetsstark kollektivtrafik för arbetspendling. Optimerad elektrifiering och trafikledning kan lyfta busstrafiken. Ökad kvalitet och kapacitet för järnvägen behövs för en effektiv arbetspendling.

Förutsättningarna för fossilfria godstransporter behöver också förbättras. Utvecklingen när det gäller laddinfrastruktur, elvägar och batteridrivna lastbilar går snabbt och därför är det omöjligt att veta exakt hur framtidens lösningar kommer att se ut. Det är därför inte uppenbart att pengar just nu ska avsättas för den ena eller andra tekniken, men det kommer definitivt att krävas resurser för att stödja och skynda på elektrifieringen.

Med ett för stort fokus på att höja drivmedelspriserna blir klimatfrågan ett hot mot tillgänglighet, tillväxt och tilltro. Vi vill se klimatfrågan som en möjlighet att förändra, förnya och förbättra dagens transportsystem. Morgondagens kollektivtrafik kan, med hjälp av bättre infrastruktur och ny teknik, bättre motsvara människors behov av flexibla, bekväma och tillförlitliga transportlösningar. Morgondagens godstransporter kan med hjälp av bättre infrastruktur och ny teknik skapa nya

möjligheter för energieffektiva lösningar med järnväg och sjöfart i kombination med eldrivna lastbilar. Men vi måste också räkna med att morgondagens transportsystem innefattar en flygtrafik som troligen fortsatt har viss påverkan på klimatet – om än i mindre utsträckning än i dag.

Infrastrukturministern uttryckte att "Sverige ska därför bli en permanent världsutställning för hållbara transportlösningar vilket ger konkurrensfördelar för Sverige". Stockholms Handelskammare håller med, men undrar hur Trafikverkets inriktning att pausa alla investeringar rimmar med detta.

Stockholms Handelskammare erbjuder ministern bistånd i arbetet med att ta fram en världsutställning som kommer att dra besökare om ministern erbjuder Stockholmsregionen en rimlig satsning på framtidens infrastruktur.

Sjövägen har potential att sänka utsläppen

En satsning för framtiden är att skapa effektivare, billigare och energieffektivare godstransportlösningar. Dagens godstransportsystem utvecklas nu snabbt, och omvärlden förändras. Det kräver en anpassning av infrastrukturen. Den svenska exporten har förskjutits österut, med en allt större andel av exportvärdet till nordöstra EU. Historiskt kan man säga att förskjutningen av utrikeshandeln är en återgång till ett normalläge. Stockholm anlades en gång där det ligger för sitt centrala läge i Östersjön och Östersjöhandeln har alltid varit central för Sverige. Denna "normalisering" innebär dock ökade behov av Stockholms hamnar, framförallt den nya hamnen i Norvik. Även handeln med kontinenten ökar behoven av Norviks hamn/Nynäshamn. I en studie från Region Skåne, *Förlängda sjöben, när- och kustsjöfartens potential*, framhålls möjligheterna att dra godset sjövägen från kontinenten till Nynäshamn i stället för till Skåne. Det skulle avlasta den hårt belastade infrastrukturen i Skåne samtidigt som klimatutsläppen minskar.

För att sjöfarten ska kunna avlasta landinfrastrukturen krävs att Norviks hamn får landanslutningar, både för väg och järnväg. Det viktigaste är att snabbt få Tvärförbindelse Södertörn på plats, men även en upprustning av Nynäsbanan och triangelspår vid Älvsjö är viktiga. Tvärförbindelsen behöver en snabb byggstart för att Norviks hamn ska kunna utnyttjas optimalt, men också för att näringslivet ska kunna utvecklas och för att möjliggöra en nödvändig bostadsproduktion. Södertörns invånarantal är större än Malmös, vilket gör att det inte räcker med dagens gamla landsvägar. Kapaciteten behöver öka, både för godstransporter och för en effektiv kollektivtrafik.

Utan bättre kollektivtrafik korkar Stockholm igen

Drygt 4,7 miljoner människor bor i Stockholm-Mälardalsregionen, som står för strax över hälften av den svenska bruttonationalprodukten. I takt med att Stockholm-Mälardalsregionen växer samman ökar också trafiken. För att klara kapacitet och klimat krävs att en stor del av denna trafik sker kollektivt. SL-trafiken utgör drygt 50 procent av den samlade kollektivtrafiken i Sverige och kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna i Stockholmsregionen på vardagar är 50 procent. Det gör att Stockholms kollektivtrafik är i en egen division i Sverige. Stockholm är också helt beroende av kollektivtrafiken. Utan en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken, som gör att de kollektiva resorna kan behålla sin höga marknadsandel, kommer Stockholms trafiksystem korka igen av köer.

Kvinnor gör lika många resor som män men reser kortare och mindre med personbil. Dessa skillnader i resmönster innebär att satsningar på kollektivtrafiken har potential att gynna jämlikheten på arbetsmarknaden. De satsningar på kollektivtrafiken som görs i nu gällande plan, med hjälp av stockholmarnas trängselskattepengar, är därför centrala. Men de behöver kompletteras med åtgärder i, bland annat, järnvägssystemet. Regeringen pekade ut fyra prioriterade brister i Stockholmsregionen i samband med fastställandet av nu gällande plan:

- Stockholm – riksgränsen – Oslo, kapacitetsproblem och långa restider,
- Storstockholm – framkomlighets-, tillgänglighets-, miljö- och kapacitetsbrister i transportsystemet,
- Södra Stockholmsregionen, kapacitetsbrister i järnvägssystemet på längre sikt inklusive följd effekter av nya stambanor,
- Ostkustbanan, Stockholm – Arlanda – länsgränsen Uppsala, kapacitetsbrister.

Regeringens analys av de centrala bristerna sammanfaller i stort med Stockholms Handelskammarens. I Trafikverkets underlag för utvecklingsanslaget redovisas Trafikverkets arbetsläge med de utpekade bristerna. Avseende Storstockholms brister behöver dock Trafikverkets underlag kompletteras. Infrastrukturpolitiken bidrar till övergripande samhällsmål såsom ekonomisk tillväxt, full sysselsättning, miljö, jämställdhet och tillgång till bostäder. För att klara av dessa mål krävs en utveckling av dagens infrastruktur. Det behövs ett väl fungerande järnvägsnät, men också ett väl fungerande vägnät – både för privatbilismen och för kollektivtrafiksystemet. En östlig förbindelse, med både väg- och snabbspårväg, är en förutsättning för utvecklingen i östra Storstockholm och för att minska miljöproblemen i centrala Stockholm. Tvärförbindelsen Södertörn behövs, både för näringslivets godstransporter och för att möjliggöra för nya bostäder.

Stockholmsregionen byggs nu allt mer ihop med omgivande regioner, vilket skapar en robust arbetsmarknad men även nya utmaningar. De kollektiva lösningarna måste utvecklas för att inte långpendlingen ska ske med bil, vilket skulle bygga på de redan långa bilköerna in mot de centrala delarna av Stockholm. Sveriges mest pendlade sträcka är den mellan Stockholm och Uppsala. Behovet av fyrspar hela vägen är stort, eftersom den sista kvarvarande biten utgör en flaskhals som äventyrar punktligheten och kapaciteten. Det är också viktigt för att kunna realisera 50 000 nya bostäder och för att utveckla klimatsmarta transporter till Arlanda. En utbyggnad av Märsta station krävs för att systemet ska fungera fullt ut.

Stockholm och Sverige är beroende av internationella förbindelser

Stockholmsregionen har ett stort internationellt beroende. Sveriges näringsliv har en struktur som kräver väl fungerande internationella förbindelser och många internationellt verksamma företag har sina huvudkontor i Stockholm. Det innebär att Stockholms internationella förbindelser är av nationell betydelse.

Men Stockholmsregionen har också ett allt större beroende av omgivande regioner, samtidigt som utvecklingen av näringslivet i omgivande regioner är beroende av goda förbindelser med Stockholm. Tydligast är detta ömsesidiga beroende mellan Stockholm och Uppsala, men även Gävleborg, Dalarna, Västmanland, Örebro och Södermanland växer allt mer ihop med Stockholmsregionen. Utvecklingen har också accelererat i samband med covid-19. Ju mer arbetslivet ställer om till ökat distansarbete, desto fler kommer att långpendla. Sverige genomgår en utveckling mot allt större funktionella regioner.

Stockholmsregionen har sedan länge uppmärksammat denna trend och samverkar bland annat i Mälardalsrådet. Denna samarbetsorganisation har under året tagit fram en systemanalys som visar på behoven av en kvalitativ och kapacitetsstark storregional kollektivtrafik, en effektiv godshantering och varuförsörjning, internationell tillgänglighet och stabila förutsättningar för Gotlandstrafiken. Stockholms Handelskammare anser att Mälardalsrådets systemanalys bör utgöra en viktig del i regeringens fortsatta beredning inför infrastrukturpropositionen.

Trafikverkets underlag saknar i stort ett internationellt perspektiv. Visserligen redovisas EU:s arbete med transeuropeiska nätverket TEN-T, men det faktum att måläret för att klara av standardkraven är

2030 och underlaget täcker åtgärder fram till 2033 eller 2037 har inte lett till att Trafikverket tagit höjd för de svenska åtgärder som krävs. Riksrevisionen har uppmärksammat bristerna i förra planen och regeringen meddelade, som svar på Riksrevisionens kritik, den 28 mars 2018 att "hur Sverige ska förhålla sig till målen kommer även regeringen, i enlighet med Riksrevisionens rekommendation, att förtydliga i nästa infrastrukturproposition till riksdagen". Vi utgår därför från att regeringen i infrastrukturpropositionen förklarar hur bland annat järnvägen mellan Stockholm och Oslo, som ingår i TEN-T-nätet, ska utvecklas för att klara målen.

Vi utgår också från att regeringen tar vara på de möjligheter som Trafikverkets rapport om järnväg för 250 km/h visar på. Detta får gärna ske i samband med ett större och förutsättningslöst omtag kring de nya stambanorna, där en förutsättningslös utredning sker utan att tekniska val på förhand definierats. Rapporten lyfter fram möjligheterna att i framtiden skapa höghastighetsstandard på sträckorna Stockholm-Luleå, Stockholm-Oslo och Oslo-Köpenhamn, med blandad trafik, som komplement till nya stambanor. En uppgradering av delar av dessa sträckor kan göras i närtid och har en stor samhällsekonomisk lönsamhet. För en kostnad av 2,2 miljarder kronor kan Sverige få nyttor för 8,6 miljarder kronor vilket ger en nettonuvärdeskvot på 4. Jämfört med Trafikverkets inriktning med en nettonuvärdeskvot på 0,06 är det märkligt att Trafikverket inte tagit höjd i ramförslaget för denna satsning. För Stockholmsregionen skulle denna satsning på 250 km/h innebära avsevärda förbättringar för pendeltrafiken till och från angränsade regioner. Man bör, i skenet av utredningen, också undersöka om andra sträckor kan effektiviseras med små medel.

Vi ser också ett behov av att bygga ut hela sträckan Oslo-Stockholm till 250 km/h. Idag tar det dubbelt så lång tid att åka tåg mellan Stockholm och Oslo som mellan Stockholm och Göteborg, trots att sträckorna är jämförbart långa. Denna satsning är viktig men omfattande, och studier från bland annat intressebolaget Oslo-Sthlm 2.55 visar att det finns en god potential för alternativ finansiering.

Satsa på Arlanda

De internationella förbindelserna är som ovan nämnts centrala för Sverige och Stockholmsregionen och det internationella beroendet blir allt större. Arlanda är navet för svenskt flyg och en förutsättning för en god tillgänglighet för hela landet, både inrikes och utrikes. Ska Sverige växa krävs investeringar i Arlandas kapacitet och terminaler, men även i landinfrastrukturen för smidiga klimatsmarta resor till och från flygplatsen.

Arlandas betydelse har ökat i och med att linjetrafiken från angränsande flygplatser förutom Bromma och Skavsta har avvecklats. Flygplatsen i Västerås ska avvecklas. Linjetrafiken från Norrköping, Karlstad, Örebro, Mora och Borlänge har lagts ned.

Stockholms Handelskammare har utrett hur Arlanda kan utvecklas för att främja miljön, bostadsförsörjningen och näringslivets utveckling. Vi ser stora behov av att förbättra anslutningarna för kollektivtrafiken till Arlanda, både genom förbättrad järnvägskapacitet och smidigare bussförbindelser. Vi bedömer att det är samhällsekonomiskt mycket lönsamt för staten att lösa in Arlandabanan och därmed möjliggöra en mera samhällsekonomiskt optimal avgiftssättning med ökat nyttjande som följd. Vi anser också att järnvägen behöver byggas ut, både från Uppsala och söderifrån för att säkra kapacitet. Detta har blivit allt mer angeläget när regionalflyget från angränsande regioner har lagts ner. Det innebär att resenärerna som förut flög till Arlanda för fortsatt resande i världen i dagsläget reser med tåg eller, i allt för hög grad, med bil.

Vi har också framfört att det är rimligt att lägga ner Bromma flygplats i det läge då både Arlanda tillgodogjorts tillräcklig kapacitet och flygplatsens omkringliggande infrastruktur har byggts ut. En nedläggning av Bromma skulle skapa stora möjligheter för nybyggnation av bostäder i en region där

problemet på bostadsmarknaden är så stort att det hämmar näringslivets tillväxtpotentialer. Vår utredning visar på att en flytt av Bromma skulle leda till en samhällsekonomisk vinst på 44 miljarder kronor, samt en regionalekonomisk effekt på 5–15 miljarder kronor årligen. En nedläggning av Bromma kan dock inte ske utan investeringar i Arlanda och omkringliggande infrastruktur.

Det finns således mycket stora vinster att investera i infrastrukturanslutningarna till Arlanda. Det är därför förvånande att Arlanda enbart nämns i samband med utvecklingen av modernare flygtrafikledning.

Stockholms Handelskammars ställningstagande

12-årig plan räcker

Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ramförslag för både 12 och 16 år. Från inriktningsunderlaget framgår det inte att det finns någon fördel med att förlänga planperioden. Det leder varken till en ändrad inriktning eller större tydlighet om när de större investeringsobjekten ska vara färdiga. Det finns därmed ingen anledning till en förlängning av planperioden.

De föreslagna ramarna är otillräckliga

Inget av alternativen ger utrymme för de framtidssatsningar som måste komma till stånd i närtid. Det är för Stockholms Handelskammare oacceptabelt om de objekt som ingår i nu gällande plan inte inryms i den reviderade planen. Bilagt till remissvaret finns en sammanställning av de investeringar som hotas nationellt.

Flera av investeringarna är avgörande för både bostadsförsörjningen och för att nå klimatmålen, och borde redan ha varit på plats för att möjliggöra effektivare kollektivtrafik, klimatsmarta godstransporter samt skapa förutsättningar för bostadsförsörjningen. Projekt som Södertörnsleden, nödvändiga kapacitetsförstärkningar på E4:an, utbyggnaden av fyrspar mellan Stockholm och Uppsala och farleden in mot Södertälje är centrala för att skapa fungerande och hållbara transportlösningar i Stockholmsregionen. Men den nu gällande planen räcker inte.

Stockholmsregionen växer och den strukturuomvandling som nu sker mot större integrerade regioner förutsätter snabbare och smidigare kollektivtrafik. Därför är det viktigt att infrastrukturpropositionen skapar utrymme för nya viktiga projekt såsom bättre kvalitet och kapacitet för järnvägen mellan Stockholm och angränsande regioner, samt infrastruktur för en utbyggd och trimmad kollektivtrafik.

Prioritera projekt med högre samhällsnytta

Inriktningsunderlaget har en anmärkningsvärt låg samhällsnytta. Alla de investeringar som Stockholmsregionen behöver har en markant högre nytta än innehållet i ramarna. Förslag innebär att hundratals miljarder kronor används utan nästan någon samhällsnytta alls. Nettonuvärdeskvoten verkar vara så låg som 0,06 för Trafikverkets grundförslag. Det är inte bara de nya stambanorna som drar ner lönsamheten. I det läge som Sverige befinner sig i, med mycket stora behov av att utveckla och modernisera infrastrukturen för att möta framtidens utmaningar och möjligheter, måste tillgängliga medel användas så att samhällsnyttan blir hög.

Satsa mer på ny teknik

Trafikverkets klimatstrategi bygger på kraftigt höjda drivmedelskostnader, vilket hotar näringslivet. Men strategin leder också till ökade klyftor. Trafikverkets effektanalyser visar att strategin slår hårt mot landsbygden och mot låginkomsttagare. Stockholms Handelskammare förordar istället en strategi som har tyngdpunkten på att utveckla ett nytt, klimatneutralt transportsystem. Vi har utrett förutsättningarna för en snabb elektrifiering. Det kommer att krävas en snabb utbyggnad av

laddinfrastrukturen. Vi ser även möjligheterna med batteri- och/eller vätgasdrivna lastbilar och elvägar. Självkörande bussar och andra avancerade system kan skapa en kollektivtrafik med mycket högre servicenivå än dagens. Utvecklad automatisering av godshanteringen kan revolutionera möjligheterna att transportera varor på sjön och med järnväg. Den reviderade planen behöver ta höjd för de nya tekniska möjligheterna.

Sänk kostnaderna för nya investeringar

De skenande kostnaderna för infrastrukturåtgärder gröper ur innehållet i dagens plan och hindrar nysatsningar i nästa plan. Den nuvarande utvecklingen måste brytas. De ökade ramarna för planering och myndighetsutövning som ingår i förslaget är därmed inte rimliga. Målet borde istället vara att minska kostnaderna för både investeringar och underhåll, bland annat genom bättre upphandlingar och effektivare planeringsprocesser.

Gör ett omtag i frågan om nya stambanor och utred ett större järnvägsnät för 250 km/h

Infrastrukturpolitiken har under en lång tid fokuserat på projektet att bygga nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Stockholms Handelskammare har påpekat risken med en investering på många hundra miljarder kronor och avstyrkt Sverigeförhandlingens förslag. Just nu genomför Trafikverket en utredning avseende möjligheterna att banta kostnaderna för höghastighetsbanorna, men den har hittills resulterat i förslag som kraftigt sänker nyttan av de nya stambanorna.

Det finns därför goda skäl att göra ett förutsättningslöst omtag på hela frågan, där trafiknytta samt samhällsbehov är utgångspunkten och man i förväg inte låst sig vid en teknisk lösning. Syftet med en förnyad utredning bör vara hur man på bästa möjliga sätt säkrar tillkommande kapacitet på de i dag hårt belastade stambanorna. Den tekniska lösningen bör inte vara avgjord på förhand som fallet varit med höghastighetsbanorna, utan istället bör syftet vara att undersöka hur man effektivast rustar våra spår för framtiden. På så sätt kan man få till en resurseffektiv kapacitetsförstärkning.

Trafikverket har tagit fram en rapport om förutsättningarna för en järnväg för 250 km/h, med blandad trafik på sträckorna Stockholm-Luleå, Stockholm-Oslo och Oslo-Köpenhamn. Hastighetsjusteringarna går att uppnå genom bland annat uppgraderade signalsystem. Den bör ingå i det större omtaget kring hösthastighetståg. Utvecklingen mot allt större funktionella regioner leder till ett behov av snabba pendlingsmöjligheter. En samhällsekonomiskt lönsam satsning som ger dessa möjligheter är att uppgradera dagens större järnvägar till 250 km/h, med en nettonuvärdeskvot på 4.

Satsa på Arlanda

Arlanda är centralt för Sveriges internationella förbindelser och behöver utvecklas. Samtidigt behöver landförbindelserna till och från Arlanda förbättras för att möjliggöra klimatsmarta transporter. Stockholms Handelskammare har tidigare lämnat förslag för hur en investering kan se ut i rapporten *Satsa på Arlanda*.

När utbyggnaden av Arlanda och anslutningarna är gjorda är det rimligt att flytta flygtrafiken på Bromma till Arlanda. Det skulle skapa stora samhällsekonomiska vinster och möjliggöra bostadsbyggande och en fortsatt tillväxt av Stockholmsregionen.

För Stockholms Handelskammare är de centrala prioriteringarna inför inriktningsplaneringen att:

- Inriktningsunderlaget kan inte utgöra en grund för infrastrukturpropositionen utan stora förändringar. Det krävs ett omtag som skapar utrymme för offensiva investeringar och en ökad samhällsnytta.
- Underlaget behöver kompletteras så att ett större fokus sätts på infrastrukturens roll för samhällsutvecklingen. Målet med infrastrukturpolitiken är att underlätta för en ekonomiskt, socialt och miljömässigt positiv utveckling. För Stockholmsregionen är det extra viktigt med frågor som bostadsförsörjning, en väl fungerande arbetsmarknad och den internationella tillgängligheten.
- Infrastrukturpolitiken behöver också utformas med en förståelse för vikten av att helheten fungerar. Utvecklingen i Sverige är beroende av att Stockholmsregionen har fungerande transportlösningar. Samtidigt kräver utvecklingen i Stockholmsregionen en samverkan med övriga landet och internationellt.
- Det behövs ett omtag av satsningen på nya stambanor där den tekniska lösningen inte på förhand är given. Västra stambanan och Södra stambanan har i dag nått sitt kapacitetstak.

Stockholm, den 17 december

Andreas Hatzigeorgiou, vd

Carl Bergkvist, näringspolitisk expert

Bilaga: Satsningar som riskeras försenas eller tas bort

Om inte ramarna för den kommande nationella planen justeras riskerar flera viktiga projekt att tas bort. Stockholms Handelskammare har sammanställt vilka objekt som är hotade i det fall att Trafikverkets förslag till ramar blir verklighet.

Objekt med röd text kan få alternativ finansiering utanför befintlig plan. Ett separat utredningsarbete pågår.

Trafikslag	Järnvägsstråk/vägnummer	Objekt	2018–2020	2021–2023	2024–2029	Kommentarer
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning			x	Planerad byggstart tidigast 2026 enl hemsida
Järnväg	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana. mötesspår och hastighetshöjning (etapp 1)			x	
Järnväg	Bergslagsbanan	Borlänge–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder			x	
Järnväg	Västkustbanan	Maria–Helsingborg C, dubbelspår			x	
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder			x	
Järnväg	Västkustbanan	Halmstad C/bangård			x	

Järnväg	Jönköping godsbangård– Vaggeryd	Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet			x	
Järnväg	Södra stambanan	Alvesta, triangelspår			x	
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Nattavaara, bangårdsförlängning			x	
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Sikträsk, bangårdsförlängning			x	
Järnväg		Hässleholm–Lund, höghastighetsbana			x	
Järnväg	Skånebanan	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet			x	
Järnväg	Södra stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58			x	
Järnväg	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår			x	

Järnväg	Dalabanan	Heby, mötesspår			x	
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspår Uppsala– länsgränsen Uppsala/stockholm			x	
Järnväg	Ostkustbanan	Uppsala, plankorsningar			x	
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan Umeå (Dåva) - Skellefteå, ny järnväg			x	
Järnväg	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår			x	
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C– Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad			x	
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.			x	
Järnväg	Mittbanan	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inklusive säkerhetshöjande åtgärder			x	
Järnväg	Mittbanan	Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder			x	
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen			x	

Järnväg	Västra stambanan	Göteborg och Västsverige, omloppsnära uppställningsspår			x	
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå–Alingsås, högre kapacitet			x	
Järnväg	Bergslagsbanan	Frövi, bangårdsombyggnad			x	
Järnväg	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad			x	
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår			x	
Järnväg	Älmhult–Olofström	Älmhult-Olofström-Blekinge Kustbana (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana			x	
Järnväg	Kust till kustbanan	Göteborg-Borås			x	
Järnväg	Ostlänken	Ostlänken, nytt dubbelspår Järna–Linköping	x			Kardonbanan är påbörjad. I övrigt ej byggstart.
Järnväg	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg	Hagalund, bangårdsombyggnad		x		Planerad byggstart 2023 enligt genomförandeplan 2020

Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020– 2022
Järnväg	Värmlands– banan	Laxå–Arvika, ökad kapacitet		x		En mötesstation startad. I övrigt start senare enl hemsida
Järnväg	Godsstråket genom Berslagen	Godsstråket Jakobshyttan– Degerön, dubbelspår			x	Tidigarelagd enl Förslag till byggstarter 2020– 2022. Byggstart beräknad till 2021
Sjöfart		Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled			x	
Sjöfart		Farled Södertälje–Landsort			x	
Sjöfart		Vänernsjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv			x	
Sjöfart		Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled			x	
Väg	E22	E22 Lösen–Jämsjö		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020– 2022
Väg	E45	E45 Vattnäs–Trunna		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag

						till byggstarter 2020–2022
Väg	E4	E4 Kongberget–Gnarp		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022
Väg	Rv 40	Rv 40 Nässjö–Eksjö		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022
Väg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022
Väg	E22	E22 Fjälkinge–Gualöv		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022
Väg	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn		x		Planerad laga kraft 2022 enl Förslag till byggstarter 2022
Väg	E20	E20 Förbi Mariestad		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022

Väg	E45	E45 Tösse–Åmål		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022
Väg	Rv 50	Rv 50 Medevi–Brattebro (inklusive Nykyrka)		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022
Väg	E22	E22 Förbi Söderköping		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022. Enl hemsida byggstart 2024
Väg	E22	E22 Ronneby Ö–Nättraby			x	
Väg	E16	E16 Borlänge–Djurås			x	
Väg	E45	E45 Rengsjön–Älvros			x	
Väg	E4	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält			x	
Väg	Rv 26	Rv 26 Hedentorp–Månseryd			x	
Väg	Rv 26	Rv 26 Mullsjö–Slättäng			x	
Väg	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö			x	
Väg	E22	E22 Förbi Bergkvara			x	
Väg	E22	E22 Gladhammar–Verkeback			x	

Väg	E4/E18	E4/E18 Hjulsta– Jakobsberg, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x	
Väg	E4/E20	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS			x	
Väg	E4/E20	E4/E20 Hallunda– Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x	
Väg	E4/E20	E4/E20 Södertäljebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x	
Väg	Rv 56	Rv 56 Sala–Heby, 2+1			x	
Väg	E45	E45 Säffle–Valnäs			x	
Väg	E4	E4 Broänge– Daglösten, mötteseparering			x	
Väg	E4	E4 Daglösten– Ljusvattnet, mötteseparering			x	
Väg	E4	E4 Gumboda– Grimsmark, mötteseparering			x	
Väg	E20	E20 Götene–Mariestad			x	
Väg	E10	E10 KauppinenKiruna, mötteseparering			x	

Väg	Rv 56	Rv 56 Katrineholm–Bie		x		Planerad byggstart 2020–2022 enl Förslag till byggstarter 2020–2022. Byggstart 2021 enl Genomförandeplan. Upphandling av entreprenad har ej påbörjats enl hemsida
Väg	Rv 56	Väg 56 Bie–St Sundby (Alberga) Räta linjen		x		Planerad byggstart 2020–2022 enl Förslag till byggstarter 2020–2022. Byggstart 2021 enl Genomförandeplan. Upphandling av entreprenad har ej påbörjats enl hemsida
Väg	E20	E20 Vårgårda–Vara		x		Planerad byggstart 2021–2023 enl Förslag till byggstarter 2020–2022. Medfinansiering så den borde inte kunna strykas