



2017-11-30
N2017/05430/TIF

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Sveriges Byggindustriers remissyttrande avseende Trafikverkets "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029"-N2017/05430/TIF.

Sveriges Byggindustrier är de enskilda byggföretagens bransch- och arbetsgivarorganisation och organiserar 3 400 bygg-, anläggnings- och specialföretag. Sveriges Byggindustrier har tagit del av rubricerad remiss och vill framföra nedanstående synpunkter.

Sammanfattning

Sverige måste rustas för en växande befolkning. Innan 2029 kommer 11 miljoner människor att bo i vårt land. För att människor ska må bra måste de ha jobb, en bostad och en god möjlighet att ta sig däremellan. Det är lika viktigt för den enskilde som för företag och näringsliv att mobilitet och varu-/godstransporter fungerar väl. Infrastrukturen är en viktig motor för bostadsbyggandet och håller ihop Sverige som land, liksom Sverige med övriga Europa och världen. Bostäder och infrastruktur stärker Sveriges konkurrenskraft, ger tillväxt och god ekonomi samt genererar förutsättningar för en stark välfärd.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 möter regeringens angivna samhällsutmaningar och planens syfte. Förslaget ska dock betraktas utifrån och förhålla sig till de givna ekonomiska ramarna.

Sveriges Byggindustrier välkomnar Sveriges riksdags beslut om att höja de statliga anslagen till 622,5 mdr SEK, för åtgärder i transportsystemet för planperioden. Trots det kommer inte det eftersläpande underhållet för såväl väg som järnväg att kunna åtgärdas under planperioden, vilket är allvarligt. Såväl ekonomiska satsningar i infrastrukturen som förbättrad effektivitet och utveckling av systemen måste öka för att rusta Sverige bättre för framtiden.

Det krävs både ökad kunskap om infrastrukturens livscykelerspektiv och vidareutveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna för att långsiktigt avgöra vad som är en ändamålsenlig nivå på infrastrukturanslagen.

Sveriges Bygginstrumenter stödjer det uppdrag regeringen givit till Trafikverket, där de i nationell plan ska beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder väntas ge på bostadsbyggandet. Dock anser vi att metoden för urval av objekt som bäst möter nyttorna med bostadsbyggandet måste utvecklas.

Ca 75 procent av medlen till utveckling av transportsystemet går till järnvägsprojekt. Inriktningen är i grunden positiv då de största behoven finns där, men det reser också frågetecken om det framtida behovet av nyinvesteringar i vägnätet. Ett faktum som kvarstår är att ca 85 procent av transportererna av gods och personer sker idag på väg.

Med syfte att främja den gränsöverskridande trafiken och möta effektivitets- och klimatutmaningar i den närmaste omvärlden bör en nordisk sammanhängande plan för transportsystemet upprättas.

Det är angeläget att den stora potential som finns tas tillvara genom att i än högre grad fokusera på såväl effektivitet som produktivitet i utformningen av det framtida hållbara transportsystemet. Istället för att fokusera på investeringskostnad bör livscykelkostnad vara det primära. Trafikverkets uppdrag att årligen redovisa resultatet av myndighetens arbete för en ökad produktivitet för drift- och underhållsåtgärder och byggåtgärder är därför bra.

Förutsättningarna för att producera mer och bättre transportinfrastruktur ökar ifall alla involverade aktörer såsom politiker, myndigheter, industri/näringsliv och akademi samverkar kring behov och utvecklingsinsatser. Detta bör ske i ett långsiktigt arbete.

Staten, genom Trafikverket eller annan myndighet, bör ges i uppdrag att för större projekt (livscykelkostnad över 500 MSEK) analysera, utvärdera, följa upp och redovisa vilken genomförandemodell som bäst främjar samhällsekonomisk effektivitet ur ett livscykelperspektiv. Urvalen av projekt ska ske utifrån den nationella planen. En modell för analys bör utformas. Alltifrån utförande-, funktionsentreprenader till OPS-entreprenader inklusive incitamentsmodeller som främjar innehållande av tid och budget ska kunna tillämpas.

Tidsaspekten för genomförande av infrastrukturinvesteringar och dess samhälls- och bostadsnyttor måste väga tungt i planerna. Beslut om genomförande ska grundas på ett trafikmässigt helhetsperspektiv. Utbyggnadsetapper och underhållsinsatser måste hålla ihop så att trafiknyttan kommer samhället till del snarast möjligt.

Alternativa genomförandeformer, såsom OPS, rätt använt, stimulerar såväl effektiviteten som produktiviteten i anläggningsbranschen. OPS modellen skapar tydligare förutsättningar för att infrastrukturprojekt optimeras ur ett livscykelperspektiv i relation till objekt som genomförs i statlig regi.

”Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital” förslag om att etablera ett försöksprogram som består av minst tre OPS-projekt bör stödjas.

Medfinansiering av infrastruktur kan ske av de som drar nytta av satsningarna. Detta under förutsättning att möjlighet ges att påverka utformningen av infrastrukturen och att medfinansieringen sker på lika villkor för såväl befintliga som för nya fastighetsägare. Dock kan medfinansiering endast bidra till en mindre del av nödvändiga satsningar.

Trafikverket bör ges i uppdrag att koordinera kompetensförsörjningen inom infrastrukturuområdet. Med infrastrukturpropositionens ökade satsning, i relation till nu gällande plan, vill Sveriges Bygginstrumenter särskilt lyfta utmaningen om kompetensförsörjning. En utmaning som bäst hanteras i samverkan mellan branschens samtliga aktörer, berörda myndigheter och departement. En förbättring behövs för att koordinera utbildningsbehoven såväl till numerär som till kvalitet. Branschgemensamt

kan det förbättras genom att utveckla verksamheten mot en högre resurseffektivitet så att färre personer behövs för utformning, byggnation och underhåll. I dessa avseenden har Trafikverket en nyckelroll.

Trafikverket måste vidta erforderliga åtgärder i form av krav på transparens och minimivillkor avseende arbetsrättsliga villkor samt uppföljning för sund konkurrensen och lika villkor.

Sverigeförhandlingens aviserade satsningar i ny höghastighetsjärnväg stöds under förutsättning att den är samhällsekonomiskt försvarbar. I det sammanhanget ska dagens etablerade samhällsekonomiska kalkylmodeller utgöra en bland flera beslutsunderlag.

Sverigeförhandlingens slutrapport, som enligt plan ska levereras i december 2017, ska utgöra grunden för vidare ställningstaganden kring höghastighetsjärnvägen. I det fall det inte finns möjlighet att med det förslaget som grund skapa en bred och stabil parlamentarisk enighet så bör en särskild parlamentarisk kommitté, eller motsvarande, bildas med uppgift att bereda ett väl förankrat parlamentariskt beslutsunderlag avseende finansiering, genomförandeform, utformning och utbyggnadstakt av nya stambanor.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 är ett steg på vägen mot en bättre fungerande infrastruktur. Detta under förutsättning att planen realiserar ekonomiskt fullt ut och att den planerade utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen inte belastar planens ekonomiska ramar på något sätt. Att satsa på infrastruktur som inte ger avsedd effekt förrän långt in i framtiden riskerar att åsidosätta nödvändiga satsningar i den befintliga infrastrukturen. En höghastighetsjärnväg måste finansieras utanför den föreslagna planen som baseras på den av riksdagen beslutade infrastrukturpropositionen "Infrastruktur för framtiden - innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling" (2016/17:21).

Generella synpunkter

Sveriges Byggindustriers syn på behovet av utveckling av transportsystemet

Sverige har ett infrastruktursystem som visar på brister som riskerar att påverka samhällsutvecklingen negativt. Sveriges Byggindustrier ser en rad samhällsutmaningar såsom befolkningstillväxt, urbanisering, bostadsbrist, miljöbelastning, energieffektivitet och ökad global konkurrenssituation där en väl fungerande infrastruktur är en av nyckelfaktorerna för att kunna möta dessa utmaningar.

På senare tid har bristerna enligt ovan verifierats i Trafikverkets framtagna inriktningsunderlag och i det nu gällande förslaget till en ny nationell transportplan. Detta har givit en tydlig bild av att det under lång tid funnits en diskrepans mellan tillgängliga resurser i form av statliga anslag och en allt mer accelererande brist i kvaliteten på infrastrukturen.

En väl fungerande, tillförlitlig och konkurrenskraftig transportinfrastruktur är avgörande och en förutsättning för att skapa det långsiktigt hållbara och konkurrenskraftiga samhället som utgör grunden för ekonomisk tillväxt och välfärd.

Sveriges Byggindustrier konstaterar att brister i systemen och ovan omnämnda samhällsutmaningar återfinns i hela landet och att det finns potential att långsiktigt utveckla Sverige med hjälp av infrastruktursatsningar på fler orter än i de tre storstäderna.

Såväl ekonomiska satsningar i infrastrukturen som satsningar i effektiviteten i utvecklingen av systemen måste öka. Trots det faktum att riksdagen har beslutat att höja de statliga anslagen till 622,5 mdr SEK, för åtgärder i transportsystemet för planperioden 2018-2029 hade Sveriges Byggindustrier

gärna sett att anslagen skulle vara på en än högre nivå som återställer och eliminerar hela det eftersläpande underhållet inom ramen för planperioden.

Sveriges Byggindustriers syn på Trafikverkets föreslagna utveckling av transportsystemet

Sveriges Byggindustriers syn på nödvändig utveckling av infrastruktursystemet ansluter i hög grad till den som Näringslivets Transportråd och Svenskt Näringsliv uttryckt i deras respektive remissvar. I nära anslutning till deras svar vill Sveriges Byggindustriers särskilt lyfta fram följande angelägna områden som krävs för att utveckla transportsystemet:

Utvecklingen av infrastruktur ska ske ur ett helhetsperspektiv där alla transportslag ska nyttjas på bästa möjliga sätt. Alla trafikslag behövs och måste effektiviseras var för sig och tillsammans för att möta ett ökat transportbehov.

Det krävs både utökad kunskap om infrastrukturens förslitning för att avgöra vad som är en ändamålsenlig nivå på infrastrukturanslagen och vidareutveckling av de samhällsekonomiska kalkylerna (urvalskriterier för projekt) för att långsiktigt förvalta anläggningen på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

I dag går det inte att med säkerhet fastställa vad som skulle vara en tillräcklig nivå på resurserna till underhåll och reparationer av vägar och järnvägar. Det råder osäkerhet och oenighet om problemen främst beror på en för liten budget eller en ineffektiv resursanvändning. För effektiva och uppföljningsbara beslut krävs utvecklade analysverktyg för den samhällsekonomiska värderingen av förbättrat underhåll.

Att järnvägens underhåll är i fokus och prioriteras under planperioden är positivt och nödvändigt. Trafikverkets förslag att medel för drift, underhåll och reinvesteringar i första hand prioriteras i de viktiga befintliga stråken och noderna i både gods- och persontransportsystemet under planperioden är positivt.

Trafikverket bör ta ett helhetsgrepp över kvaliteten i järnvägsinfrastrukturen och upprätta en nationell underhållsplan i syfte att förbättra kunskapen om tillståndet.

Det kan konstateras att planen är järnvägstung. Ca 75 procent av medlen till utveckling av transportsystemet går till järnvägsprojekt. Inriktningen från Trafikverket är i grunden positiv då de största behoven finns där, men det reser också frågetecken om det framtida behovet av nyinvesteringar i vägnätet. Ett faktum som kvarstår är att ca 85 procent av transportererna av gods och personer sker idag på väg.

Ett nordiskt samarbete mellan transportmyndigheterna är positivt men borde också innefatta ett regeringssamarbete gällande gränsöverskridande planer för transportsystemet. I planen anges att Trafikverket under 2017 har initierat ett forum mellan de nordiska transportmyndigheterna i syfte att skapa samsyn om flaskhalsar i systemet och brister i gränsöverskridande relationer med avseende på landtransporter.

Utvecklingen går entydigt mot att Europas transportsystem sammanflätas i ett gränsöverskridande nät. Exempelvis får EU en allt större betydelse för finansiering och planering av medlemsländernas infrastruktur. Ett mycket strukturerat stråkperspektiv är styrande när prioritering görs av åtgärder inom EU:s infrastrukturbudget. Det ökar kraven på Sverige att höja standarden på de viktigaste stråken. Både i formell mening för att uppfylla EU:s krav, men framför allt för att näringslivets transporter ska ha konkurrenskraftiga villkor i ett internationellt perspektiv och knyta an på ett optimalt sätt till övriga Europas stora godsstråk.

Ett nordiskt samarbete mellan myndigheterna medför att den svenska planeringen i högre grad tar hänsyn till vad som planeras i den närmaste omvärlden, och omvänt, vilket är positivt. Nästa steg borde vara att ta fram en nordisk sammanhängande plan för transportsystemet i syfte att gemensamt möta klimat- och effektivitetsutmaningar.

Sveriges Byggindustriers syn på hur de bästa förutsättningarna skapas för att utveckla systemet och för att öka såväl effektiviteten som produktiviteten vid utveckling av transportsystemet

Sveriges Byggindustrier anser att det är angeläget att i än högre grad fokusera på såväl effektiviteten som produktiviteten i utformningen av det framtida hållbara transportsystemet för att få ut mesta möjliga nytta för investerade medel. Det är därför bra att även regeringen anser detta angeläget och att Trafikverket givits i uppdrag att årligen redovisa resultatet av myndighetens arbete för en ökad produktivitet för drift- och underhållsåtgärder och byggåtgärder.

Förbättra och utveckla processer samt arbetssätt som kommer att leda till såväl ökad effektivitet som produktivitet i anläggningssektorn genom satsningar på rätt åtgärder och genom bättre hänsyn tagen till livscykelperspektivet.

Det finns potential till att öka såväl effektivitet som produktivitet i anläggningsbranschen jämfört med andra branscher och länder. Av den anledningen arbetar Sveriges Byggindustrier och våra medlemmar aktivt med produktivitetsutvecklingen i branschen i nära samarbete med Trafikverket och branschorganisationen Svenska Teknik&Designföretagen inom ramen för Anläggningsforum. Ett arbete som fokuserar på att motverka kostnadsdrivande krav, bra val av affärsformer, arbetsmiljö, ekologisk och social hållbarhet, kompetensförsörjning mm.

Förutsättningarna att producera mer och bättre transportinfrastruktur ökar ifall alla involverade aktörer såsom politiker, myndigheter, industri/näringsliv, entreprenörer, tekniska konsulter, materialleverantörer och akademi samverkar kring behov och utvecklingsinsatser. Ifall denna potential tillvaratas och alla parter enas kring förutsättningarna, stabilt över tid, finns stora möjligheter att öka effektiviteten och produktiviteten inom transportinfrastrukturuområdet väsentligt.

För att uppnå högre effektivitet och produktivitet inom utförandet av tjänster inom transportinfrastrukturuområdet anser Sveriges Byggindustrier att:

- Staten, genom Trafikverket eller annan myndighet, bör ges i uppdrag att för större projekt (livscykelkostnad över 500 MSEK) utvärdera, redovisa och följa upp vilken modell för genomförande som bäst främjar samhällsekonomisk effektivitet ur ett livscykelperspektiv. Urvalen ska ske utifrån den nationella planen. Sådana metoder finns framtagna och tillämpas idag i många andra sektorer och länder. Metoden ska säkra att bästa möjliga genomförandeform väljs utifrån största möjliga samhällsekonomiska effektivitet. Alltifrån utförande-, funktionsentreprenader till OPS-entreprenader inklusive incitamentsmodeller som främjar innehållande av tid och budget ska kunna tillämpas. Riskfördelning, tid och livscykelperspektiv är i detta sammanhang väsentliga utvärderingsfaktorer utöver kostnaden för beställaren.
- Tidsaspekten för genomförande av infrastrukturinvesteringar och dess samhälls- och bostadsnyttor måste väga tungt i planerna. Efter det att beslut fattats om genomförande ska det ske utifrån ett trafikmässigt helhetsperspektiv, så att nyttan kommer samhället till del snarast möjligt.
- Där det bedöms finnas effektivitetspotential bör upphandlings- och kontraktsmodeller väljas så att den samlade kompetensen har möjlighet att påverka valen i tidigt skede.
- Sverige bör anslutas till EPEC, The European PPP Expertise Centre, vilket är EIB's, Europeiska Investeringsbankens expertorganisation avseende OPS för att få del av kunskap, information och stöd kring alternativa genomförandeformer i större infrastrukturprojekt.
- En översyn och förenkling bör fortsatt ske av plan- och tillståndprocessen för genomförande av infrastrukturprojekt så att den blir kortare, mer förutsägbar och effektiv än idag.

- Trafikverket bör, tillsammans med branschens aktörer, identifiera vilka tekniska system som bör standardiseras.
- För att frigöra kreativiteten bör större frihetsgrader och funktionskrav utarbetas för de tekniska utformningar som inte måste vara standardiserade. Detta för att kunna dra bästa möjliga nytta av kompetensen för att stimulera innovationer, produktionsoptimering, repeterbarhet och livscykeloptimering.
- Trafikverket måste vidta erforderliga åtgärder i form av krav på transparens och minimivillkor avseende arbetsrättsliga villkor samt uppföljning så att konkurrensen blir sund och sker på lika villkor.
- Trafikverket och branschens aktörer bör överväga att satsa mer i forskning och utveckling samt att stärka respektives organisation kring arbetet med produktivets- och effektivitetsutveckling i branschen. Ett ökat fokus bör ske på uppföljning av effekter inom området vilket även bör inkludera sociala arbetsförhållanden, arbetsmiljö och säkerhet.
- Trafikverket har en dominerande roll som byggherre på anläggningsmarknaden i Sverige. Dess agerande blir ofta normgivande på andra delar av marknaden. Det är därför angeläget att Trafikverket arbetar systematiskt med utveckling av en långsiktigt hållbar leverantörsmarknad där möjlig konkurrenssituation särskilt bör beaktas.
- Marknaden för drift- och underhåll av järnväg behöver utvecklas. Detta görs bäst genom att politiken över tid intar en stabil hållning i frågan kring att genomförandet av underhållstjänster ska ske i konkurrens och köpas på den öppna marknaden. Därutöver anser Sveriges Byggindustrier att stabila förutsättningar för tilldelning av underhållsmedel främjar marknadsutvecklingen och möjligheten att skapa bästa möjliga nytta för skattebetalarnas pengar.
- Trafikverket bör systematiskt följa upp genomförda leveranser och kontinuerligt utveckla sin beställarroll.

Med infrastrukturpropositionens ökade satsning, i relation till nu gällande plan, anser Sveriges Byggindustrier att kompetensförsörjningen utgör en utmaning. Denna utmaning kan vi hantera genom samverkan mellan branschens samtliga aktörer, berörda myndigheter och departement. Samlat har vi en i jämförelse med andra branscher mycket god kunskap om behov i form av kommande volymer, tillgången på arbetskraft, pensionsavgångar och tillgången på utbildningsplatser. Vi behöver bli bättre på att koordinera utbildningsbehoven dels till numerär och dels till kvalitet. Vi behöver ta särskild hänsyn till framtida möjligheter med digitaliseringen. Vi kan också bli bättre på att utveckla verksamheten mot en högre resurseffektivitet så att färre personer behövs för utformning, byggnation och underhåll. I dessa avseenden har Trafikverket en nyckelroll. Sveriges Byggindustrier anser att Trafikverket bör ges i uppdrag att koordinera kompetensförsörjningen inom infrastrukturområdet.

Alternativa genomförande- och finansieringsformer som stimulerar till ökad effektivitet och produktivitet

Sveriges Byggindustrier anser att alternativa genomförandeformer, såsom OPS, rätt använt, stimulerar såväl effektiviteten som produktiviteten i anläggningsbranschen. OPS modellen skapar tydligare förutsättningar för att infrastrukturobjekt optimeras ur ett livscykelperspektiv i relation till objekt som genomförs i statlig regi.

Sveriges Byggindustrier anser att delbetänkandet från "Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital" rubricerat "Finansiering av infrastruktur med privat kapital?" som levererades i februari 2017 på ett mycket bra och balanserat sätt beskriver förutsättningar och möjligheter med att privat kapital involveras i finansieringen av statlig transportinfrastruktur. Sveriges Byggindustrier ställer sig i allt väsentligt bakom kommitténs samlade slutsatser och ställningstaganden.

produktivitet ur ett livscykelperspektiv. Det innebär att möjligheterna att välja mellan olika genomförandeformer behöver förtydligas och utvecklas. Val av genomförande- och finansieringsform och utvärdering av genomförandet ska baseras på förankrade metoder med utgångspunkt i samhällsekonomisk effektivitet. En modell för transparent val och utvärdering avseende genomförande och största samhällsnytta av samtliga genomförandeformer bör utformas.

Sveriges Byggindustrier stödjer "Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital" förslag om att etablera ett försöksprogram som består av minst tre OPS-projekt.

Sveriges Byggindustrier ställer sig positiv till att medfinansiering av infrastrukturen kan ske av dem som drar nytta av satsningarna. Detta under förutsättning att möjlighet ges att påverka utformningen av infrastrukturen och att medfinansieringen sker på lika villkor för såväl befintliga som för nya fastighetsägare. Vi anser dock att medfinansiering endast kan bidra till en mindre del av nödvändiga satsningar.

Sveriges Byggindustrier anser vidare att en breddning av finansieringsbasen kan ske genom:

- Ägarväxling av statliga tillgångar. Det bör övervägas om statligt ägd infrastruktur, såsom exempelvis Öresundsförbindelsen eller andra statliga tillgångar kan avyttras till gagn för en mer robust och ny transportinfrastruktur
- Möjlighet till lånefinansiering av större projekt, utanför plan.
- Synkronisering av den nationella transportplanen med EU:s transeuropeiska nätverk.
- Brukarfinansiering

Närmare synpunkter på vissa av förslagen

Sveriges Byggindustriers syn på regeringens utpekade samhällsutmaning gällande investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Förbättrad infrastruktur underlättar för människor att pendla till och från jobbet och för att transportera varor. Sveriges Byggindustrier anser att ökade satsningar på och bättre nyttjande av transportinfrastrukturen i sig bidrar kraftigt till ett ökat bostadsbyggande. Det åstadkoms främst genom att förbättra tillgängligheten till arbete och fritidssysselsättningar samtidigt som både näringslivets och industrins konkurrenskraft och skapandet av det långsiktigt hållbara samhället främjas. Därmed skapas bättre förutsättningar för att framtidens bostadsbehov ska kunna mötas. Nyttjas möjligheten med att utveckla transportinfrastrukturen så kommer det påverka samhällsekonomin positivt.

Transportinfrastrukturen kan främja bostadsbyggandet genom att:

- Nyttja den befintliga infrastrukturen bättre, exempelvis genom förtätningar av bostadsbyggandet invid kollektivtrafiksnoder
- Bygga ny regional/lokal infrastruktur som skapar förutsättningar för nya stadsdelar eller städer som kopplas till de befintliga infrastrukturstråken
- Utvidga arbetsmarknader

Samtliga ovan nämnda alternativ förutsätter tillförlitliga transportlösningar vilket ställer krav på såväl infrastrukturhållare som trafikförvaltare/-bolag. En väl genomtänkt samhällsplanering lägger grunden för skapandet av det långsiktigt hållbara samhället. Sveriges Byggindustrier anser att alla i processen ingående aktörer bör involveras så tidigt som möjligt för att skapa bästa tänkbara lösningar. För att nyttja den befintliga infrastrukturen bättre behöver även befintliga socialt utsatta bostadsområden göras mer attraktiva.

För att möjliggöra ett effektivt resursutnyttjande och kunna avgöra vilken prioriteringen som bör genomföras anser Sveriges Byggindustrier att den etablerade fyrstegsprincipen, från prövning av transportbehov/-sätt via optimering till om- och nybyggnation, även ska utgöra grunden för satsningar i infrastrukturen som främjar bostadsbyggandet. Sveriges Byggindustrier stödjer det uppdrag som regeringen givit till Trafikverket, där de i nationell plan ska beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder väntas ge på bostadsbyggandet. Dock anser vi att metoden för urval av objekt som bäst möter nyttorna med bostadsbyggandet behöver utvecklas. Ett förhandlingssystem mellan staten och kommuner skulle kunna bidra till en betydande ökning av bostadsbyggandet, inom befintliga storstadsregioner och större städer, och skulle välkomnas av de kommuner som har ambitionen att utvecklas.

Sveriges Byggindustriers syn på nya stambanor och höghastighetsjärnväg

Sveriges Byggindustrier stödjer de av Sverigeförhandlingen aviserade satsningarna i ny höghastighetsjärnväg under förutsättning att de är samhällsekonomiskt försvarbara, där dagens etablerade samhällsekonomiska kalkylmodeller utgör en bland flera beslutsunderlag. Det gäller såväl investeringen i framtida underhåll av infrastrukturen och finansiella konsekvenser som investeringar i anslutande vägar och banor.

Oavsett i vilken hastighet utbyggnaden av nya stambanor byggs för så får inte utbyggnaden ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur för att upprätthålla dagens funktionalitet, eliminera eftersläpande underhåll eller flaskhalsar i viktiga stråk och noder. Dessa måste i så fall finansieras på annat sätt. Det av Trafikverket presenterade förslaget riskerar att åsidosätta utvecklingen av dagens system samtidigt som vi inte under överskådlig framtid för full nytta gjorda investeringar i nya stambanor.


Sveriges Byggindustrier anser att Sverigeförhandlingens slutrapport, som enligt plan ska levereras i december 2017, ska utgöra grunden för hur utbyggnationen av höghastighetsjärnvägen ska ske såväl avseende utformning, utbyggnadstakt som finansiering. I det fall det inte finns möjlighet att med det förslaget som grund skapa en bred och stabil parlamentarisk enighet avseende utbyggnaden så bör en särskild kommitté, eller motsvarande, tillsättas med uppgift att bereda en väl förankrad syn på finansiering, genomförandeform, utformning och utbyggnadstakt av nya stambanor. En sådan kommitté ska särskilt beakta utbyggnadstakten, den samlade funktionen samt finansiellt inkräktande på utveckling av befintlig infrastruktur samt politisk robusthet.

Avslutning

Sveriges Byggindustrier ser att den av Trafikverket föreslagna nationella planen för transportsystemet 2018-2029 är ett steg på vägen mot en bättre fungerande infrastruktur. Detta under förutsättning att planen realiserar ekonomiskt fullt ut och att den planerade utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen inte belastar planens ekonomiska ramar på något sätt.

Frågor med anledning av detta remissvar kan ställas till Lars Redtzer, ansvarig infrastruktur, 072-538 02 10 alt lars.redtzer@sverigesbyggindustrier.se

SVERIGES BYGGINDUSTRIER



Catharina Elmsäter-Svärd
Verkställande direktör