

Stockholm 22 februari 2022

Gällande: Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Remissvar gällande förslag till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Stockholms Handelskammare är en näringslivsorganisation som verkar för att göra den svenska huvudstadsregionen till Europas bästa. Stockholms Handelskammare grundades 1902 och är Nordens äldsta handelskammare. Våra medlemsföretag anställer tillsammans omkring 500 000 människor.

Härmed inkommer vi med vårt remissvar gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Sammanfattning

Stockholms Handelskammare **avstyrker** Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Vi anser att förslaget inte kan ligga till grund för beslut utan omfattande omarbetning.

Bakgrund

Trafikverket har tagit fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033. Planen innefattar både vidmakthållande och investeringar i den statliga infrastrukturen. Den innehåller också statliga åtgärder som (del)finansieras med trängselskatt, infrastrukturavgifter eller genom medfinansiering genom kommunala medel. Planen innehåller också medel till samfinansiering av kommunala åtgärder, bland annat stadsmiljöavtal och medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar samt bidrag till enskilda vägar.

De ekonomiska ramarna är beslutade av riksdagen och fördelas enligt nedan:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, samt statligt bidrag till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Regeringen har i direktiv till Trafikverket markerat att 107 miljarder kronor ska gå till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna. Regeringen har också poängterat att Trafikverket ska utgå från att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ska fullföljas.

Regeringen är orolig över kostnadsökningarna för infrastrukturåtgärder och har i direktiven givit uppdrag till Trafikverket att redovisa ett förslag till upplägg och tidplan för hur en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras.

Stockholms trafiksituation

Stockholm fortsätter 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.

Trafikanalys statistik visar att innevånarna i Stockholms län gör fyra gånger flera regionala kollektivtrafikresor än landsbygds länen och dubbelt så många som innevånarna i de andra storstads länen.

Stockholms vägar är hårt belastade. Trafikverkets kapacitetsutredning visade på 39 stora och 127 mindre flaskhalsar. De största problemen var vid

- Södra länken-Essingeleden-Norra länken
- Alla infartsleder förutom Lidingövägen
- Innerstaden längst nord-sydaxeln
- Solna-Bromma-Kista
- Platser där det förekommer byggverksamhet på eller invid vägarna

Även Stockholms järnvägssystem är hårt belastad, framför allt på Södra stambanan, vilket Trafikverkets bristanalys visar på. Detta skapar problem för kollektivtrafiken, exempelvis för Järnpendlarna.

Trafikverket visade i inriktningsunderlaget 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, framför allt i de delar av landet där det är kapacitetsbrist.

Övergripande kommentarer

Trafikverkets förslag är ett resultat av regeringens direktiv. Framför allt styr direktivets krav på att 107 miljarder kronor avsätts till nya stambanor och att nu gällande plan ska

genomföras. Detta i kombination med en snabb kostnadsökning för infrastrukturåtgärder och ökade byggherrekostnader gör att i princip inga nya satsningar kan ingå i planen. Flera viktiga satsningar senareläggs också för att klara planeringsramarna.

För Stockholmsregionen är detta djupt olyckligt. Stockholms trafiksystem är hårt ansatt och den ökade integreringen mellan Stockholmsregionen och angränsande regioner ökar kraven på en utbyggd infrastruktur. Strukturella förändringar såsom en eventuell nedläggning av Bromma, den nya storhamnen i Norvik och den expansiva arbetsmarknaden i Stockholm kräver också anpassning av infrastrukturen.

I planförslaget ingår inte några nya satsningar alls i Stockholmsregionen, trots att Trafikverkets bristanalyser visar på stora behov. Det är oklokt att i detta expansiva läge avbryta utbyggnaden av Stockholms infrastruktur och det är oacceptabelt att kraftigt senarelägga redan beslutade satsningar, såsom fyrspåret mellan Uppsala och länsgränsen. I stället krävs satsningar på bättre kollektivtrafik, fungerande intermodala godstransporter och väl fungerande internationella förbindelser.

De ekonomiska ramarna för planen är väl tilltagna. Med tanke på bristerna i kostnadskontroll och kostnadsutvecklingen bör ökad effektivitet premieras före okritiskt förespråkande av höjda rammar. Samtidigt finns en underhållsskuld på både väg och järnväg som skyndsamt behöver hanteras och för enskilda objekt bör även alternativ finansiering kunna prövas för ett snabbare genomförande. Av vikt är också att pröva all möjlig EU-finansiering.

Nya satsningar behöver därför inrymmas genom omprioriteringar i planförslaget och effektiviseringar. Genom en senareläggning av satsningen på nya stambanor frigörs det ekonomiska utrymmet som krävs för nysatsningar, inte bara i Stockholm utan även i hela landet. Det behövs även av andra skäl ett omtag av satsningen på nya stambanor. I dagsläget finns det inte ett politiskt ställningstagande kring så centrala frågor som vilken dragning stambanorna ska ha, vilka stationsorter som ska finnas eller vilken teknisk standard som satsningen ska ha. Trafikverket har på eget initiativ sänkt hastighetsstandarden till 250 km/h på två av de tre föreslagna etapperna och bytt teknisk utformning vilket dramatiskt kommer öka framtida underhållskostnader. Stockholms handelskammare anser att ett minimikrav är att politiken först beslutar om den funktionella och tekniska standarden inklusive vilka stationsorter som ska finnas innan spaden sätts i backen för att bygga en anläggning som kostar 300–400 miljarder kronor.

Ett omtag borde innefatta en analys av en alternativ utveckling om man i stället öppnar upp för ett större, omfattande järnvägsnät för hög hastighet över hela landet (250 km/h med blandad trafik) för att säkerställa goda regionala och storregionala pendlingsmöjligheter i hela landet. Man bör även undersöka hur vi stärker och framtidssäkrar våra nuvarande stambanor.

Planen behöver också justeras 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. Trafikverkets fokus på att bevara och sköta den

existerande infrastrukturen är förståeligt utifrån de budgetrestriktioner som satsningen på nya stambanor innebär. 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.

Ramfördelning

Fördelningen av medel mellan vidmakthållande och utveckling av den statliga infrastrukturen, innebär lägre ramar för vidmakthållande än vad Trafikverket anser nödvändigt för att upprätthålla infrastrukturens funktion. Samtidigt är behoven av investering i ny infrastruktur stora, vilket gör att det är förståeligt att regeringen har ökat utvecklingsramarna på bekostnad av vidmakthållande, jämfört med Trafikverkets förslag i underlaget till inriktningsplanering. Vi noterar dock att detta innebär en uppskjuten kostnad som kommer att belasta staten i framtiden. Vi noterar också att regeringens direktiv har styrt Trafikverket till att föreslå att över 100 miljarder kronor ska avsättas till nya stambanor och att dessa stambanor ska byggas med en lägre standard än ursprungligt tänkt (med ballast), vilket kommer att öka underhållsbehoven radikalt i framtiden.

Med ett alternativt upplägg till nationell plan, där bland annat satsningen på nya stambanor skjuts på framtiden, möjliggörs en ökning av ramarna för vidmakthållande på storleksordningen 20 miljarder kronor. Detta möjliggör en satsning på underhåll av framför allt vägnätet, för att säkra funktionaliteten och minska framtida behov av större underhållsåtgärder.

Vi ser också ett behov av vissa förändringar mellan utvecklingsramarna till järnvägs och väg. I det förslag som Trafikverket redovisat avsätts 85 % till järnvägsåtgärder, 15 % till välgångsåtgärder och 5 % till sjöfartsåtgärder, av de namngivna projekten. Vid en senareläggning av de nya stambanorna kan hela listan på åtgärder som Trafikverket föreslår vid en höjd ram på 10 % inkluderas i planen. Samtliga dessa objekt är vägobjekt och flertalet har en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet. Det är också möjligt att inkludera de objekt som regeringen strök när nu gällande plan fastställdes samt andra viktiga satsningar. Bland dessa ingår stationsombyggnader i Märsta, Upplands Väsby och bytespunkt Årstaberget, viktiga cykelsatsningar i Stockholm och en breddning av E4 till Arlanda.

En senareläggning av nya stambanor innebär också möjlighet för en tidigareläggning av flera viktiga projekt, inklusive en tidigareläggning av utbyggnad till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen, samt en större satsning på ett järnvägssystem för 250 km/h (se nedan).

Vidmakthållande

Trafikverket prioriterar att upprätthålla dagens funktion avseende beläggningen på vägarna i storstäderna och olika miljöåtgärder såsom buller och avgaser. Samtidigt poängterar de att

många installationer i tunnarna börja uppnå den tekniska livslängden, vilket ökar behovet av reinvesteringar.

Stockholms transportsystem, både på väg och järnväg, är hårt belastat, vilket gör att även små störningar leder till stora trafikproblem. Stockholm handelskammare poängterar därför behoven av ett ökat förebyggande underhåll, där utrustning byts ut innan den går sönder. Vi föreslår ökade ramar för framför allt vägunderhåll i storstäderna och föreslår en utökning av ramarna för vidmakthållande med 17 miljarder kronor, vilket är i enlighet med Trafikverkets förslag i inriktningsunderlaget (alternativ utan nya stambanor).

Det innebär de facto en något lägre ram än vad Trafikverket önskat, eftersom det skett en prisökning från det att inriktningsplaneringen genomfördes. Vi har också noterat att kostnaderna för vidmakthållande ökat dubbelt så snabbt som KPI de senaste fyra åren. Kostnadsökningen är till viss del förväntat, eftersom stora delar av kostnaden avser råvaror och arbetskostnader som inte kan effektiviseras på samma sätt som exempelvis framställning av datorer. Det är dock viktigt att arbetet med kostnadskontroll intensifieras. De stora problemen med kostnadskontrollen verkar dock vara för investeringsprojekt. Exempelvis har kostnaden för Ostlänken ökat dramatiskt. Kostnaden för Ostlänken uppskattades till 35,5 miljarder kronor i nationell plan 2014–2025, till 54,2 miljarder kronor i nationell plan 2018–2029 och till 91 miljarder kronor i förslag till nationell plan 2022–2033.

Utveckling

Trimnings- och miljöåtgärder

Trafikverket föreslår en ram på 42 miljarder kronor för trimning och miljöåtgärder, varav 17 miljarder för bättre tillgänglighet, 12 miljarder för bättre trafiksäkerhet och 13 miljarder för bättre miljö.

För Stockholmstrafiken är trimnings och miljöåtgärderna av yttersta vikt. Stockholm handelskammare har tagit fram ett förslag på 45 punkter för bättre Stockholmstrafik¹. Vi stöder därmed förslaget att avsätta en stor ram för trimnings- och miljöåtgärder. Vi vill särskilt poängtera vikten av "närlivspotten" som möjliggör snabbare och flexibla insatser för att underlätta för näringslivets transporter. Vi vill dock framhålla att många trimningsåtgärder blir dyra i komplexa trafikmiljöer som i Stockholm. Det skapar en brist i planerna för Stockholm som kan illustreras i att en ITS åtgärd mellan Glädjens och Rotebros trafikplatser på väg E4 hamnar över de 100 miljonerna som är gränsen för en trimningsåtgärd och ska prioriteras tillsammans med satsningen på nya stambanor för flera hundra miljarder kronor. Vi föreslår inte en ytterligare höjning av gränsen för trimningsåtgärder, men det kan finnas anledning att ändra planeringssystemet så att vardagsprojekt såsom Glädjen-Rotebro hanteras separat från megasatsningarna.

¹ Jonas Eliasson (2019) *Stockholms transportsystem. 45 punkter för bättre Stockholmstrafik*.

Stadsmiljöavtal

Trafikverket föreslår att 9 miljarder kronor avsätts för Stadsmiljöavtal, för perioden 2022–2030. Trafikverket framhåller att stödet behöver utvärderas och föreslår att en utvärdering sker i samband med nästa revidering av nationell plan, d.v.s. 2026. Den preliminära utvärderingen som K2 gjort av de inledande omgångarna visa på en låg kostnadseffektivitet, mätt som kronor/kg CO₂. Det finns därför en god anledning att genomföra en större utvärdering av detta stöd. Vi finner det inte rationellt att först avsätta medel ända fram till 2030 och sen utvärdera stödet. Vi föreslår att medel avsätts i planen för perioden 2022–2026. Om en utvärdering visar att stödet är kostnadseffektivt så kan ytterligare medel avsättas för perioden efter 2026.

En variant till en fortsatt satsning på stadsmiljöavtal är att utöka ramarna för länsplanerna, samt möjliggöra att länsplanerna används för medfinansiering av kommunala åtgärder för hållbara transporter. Det skulle möjliggöra en bättre samordning av åtgärder på det kommunala och det statliga vägnätet.

Vi noterar också att regeringens ambitioner att styra stödet till regioner som hittills fått små stöd inte är förenligt med förordningen. Det är inte heller förenligt med kravet på effektivitet.

Namngivna objekt

Vi har ovan kommenterat fördelningen mellan vägobjekt och järnvägsobjekt. Det finns anledning till att justera planförslaget så att angelägna vägobjekt ingår i planen. Det finns också flera viktiga järnvägsprojekt som Handelskammaren i Stockholm vill lyfta fram.

En förutsättning för att lyfta fram objekt är att prioritera bort eller senarelägga projekt. Handelskammaren i Stockholm föreslår att satsningen på nya stambanor senareläggs, till dess att förutsättningarna är klarlagda och långsiktigt hållbara politiska beslut är fattade. Vi föreslår också smärre övriga justeringar i planen för att höja den samhällsekonomiska lönsamheten samt kraftiga effektiviseringskrav på Trafikverkets verksamhet, så att medel kan överföras från administration till infrastrukturförbättringar.

Handelskammaren i Stockholm föreslår förändringar avseende följande objekt:

Tidigareläggningar

E4 Hjulsta-Jakobsberg

Trafikverket föreslår att detta projekt ska byggstartas under perioden 2028–2033, vilket är senare än nu gällande plan. Åtgärden är en "följdinvestering" till Förbifart Stockholm och utan åtgärden är det stor risk för trafikproblem på sträckan. En så sen byggstart som 2028–2033 innebär flera år av trafikproblem. Vi föreslår därmed en tidigareläggning av projektet till en byggstart 2025–2027, vilket överensstämmer med nuvarande plan.

Tvärförbindelsen Södertörn

Enligt nu gällande plan ska tvärförbindelsen byggstartas under perioden 2021–2023, men projektet föreslås byggstartas under perioden 2025–2027. Vi anser att senareläggningen av projektet är olyckligt eftersom det kraftigt försämrar möjligheterna till bostadsbyggande. Det påverkar också utvecklingen av Nynäshamn/Norviks hamn, eftersom leden kommer att fungera som en tvärförbindelse för transporter till och från hamnen. Eftersom hamnen är inne i en expansiv fas med nya färje- respektive RoRo-förbindelser till Tyskland, Polen och Finland är projektets senareläggning extra olyckligt.

Vägplanen för Tvärförbindelsen godkändes av länsstyrelsen den 13 december, vilket gör att byggstart kan ske så fort planen vunnit laga kraft. Det är centralt att förseningen av projektet minimeras och att byggstart sker snarast.

Ostkustbanan Fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen

För Stockholmsregionen är förbindelserna mellan Stockholm och angränsande regioner av yttersta vikt. Framför allt är det viktigt med goda förbindelser med Uppsala. Vi är därmed ytterst oroad över den föreslagna förseningen av fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen. Trafikverket föreslår en byggstart i den sista halvan av planen och med bara en tiondel av budgeten inom planperiod, vilket indikerar en byggstart det sista året av planen. Det skulle innebära att fyrspåret tidigast blir färdig i slutet av 30 talet. Detta är inte acceptabelt. Projektet är av avgörande betydelse för möjligheterna att bygga bostäder och staten ingick ett avtal med Uppsala kommun och region där det fastslås att byggstart ska ske 2024–2026 med färdigställande 2032–34². Hela projektets budget behöver därför ingå i den nationella planen och byggstart måste ske så fort det är praktiskt möjligt. Framför allt sträckan Uppsala-Bergsbrunna och åtgärder på Uppsala C behöver prioriteras i tiden.

System för tågtrafik i 250 km/h

Trafikverket har utrett ett system för tågtrafik i 250 km/h med blandad trafik. Den samhällsekonomiska lönsamheten för att åtgärda de sträckor som redan är av god standard till att klara 250 km/h beräknas i rapporten till en NNK på 4. Det vill säga att en satsad krona ger fem kronor tillbaka. Trafikverket vill att denna satsning ska genomföras avseende Stockholm-Luleå och Göteborg-Malmö, men mycket sent i planen. Vi förstår inte varför en av de lönsammaste åtgärderna ska genomföras sist i planen. Det ska också noteras att SJ redan påbörjat inköp av rullande materiel för hastigheter på upp till 250 km/h. Vi föreslår därmed att denna satsning tidigareläggs.

Vi anser också att satsningen på 250 km/h är så intressant att den bör forceras så att de saknade sträckorna (sträckor av låg kvalitet) börjar byggas ut. Det handlar om Ostkustbanan (Gävle-Härnösand) och färdigställande av Västkustbanan. Men det handlar

² N2017/07384/PBB

också om Stockholm-Oslo, där projektet Oslo-Stockholm 2.55 hävdar att det är möjligt med en rent kommersiell lösning.

Nya projekt

Åtgärder för bättre tillgänglighet till Arlanda

Regeringen har utrett en nedläggning av Bromma flygplats och utredaren har konstaterat att en nedläggning kan ske i närtid (under 20-talet). Det krävs dock enligt utredningen en förstärkt tillgänglighet till Arlanda. Utredningen har bland annat lyft fram behovet av snabba och säkra ambulanstransporter.

Det krävs också en ökad kapacitet till Arlanda. Som ovan nämnt föreslår vi en tidigareläggning av fyrspar mellan Uppsala och länsgränsen, vilket skulle möjliggöra en ökad tågtrafik mellan Uppsala och Stockholm, över Arlanda

Det krävs också en satsning på breddning och effektivisering av E4. Vi föreslår att en breddning av E4 mellan Glädjens trafikplats och Arlanda samt en ITS lösning för "blåjustrafik" och busstrafik (dynamiska busskörfält) ingår i planen. Breddningen av E4 mellan Glädjens trafikplats och Arlanda ingick i Trafikverkets förslag till nuvarande plan, men ströks av regeringen. Att Trafikverket valt att inte föreslå detta objekt är märkligt då det är ett av de mest samhällsekonomiskt lönsamma projekten. Kostnaden för breddning är enligt Trafikverkets samlade effektbedömningar strax över en miljard kronor, med en NNK på 2,1. Kostnaden för ITS lösningen för blåjustrafik och busstrafik behöver utredas. Vi föreslår att 1 miljard kronor avsätts under planperioden för denna åtgärd.

Trafikverket har lyft ITS åtgärder mellan Rotebro och Glädjens trafikplats. Utredningen av Brommas nedläggning lyfter också behovet av ITS lösningar för "blåjustrafik". Vi har framfört behovet av dynamiska busskörfält till Arlanda. I samband med ett beslut om nedläggning av Bromma bör frågan om ITS lösningar för "blåjustrafik" och bussar behandlas och beslutas.

Hjulstabron

Projektet är centralt för sjöfarten på Mälaren och har en god samhällsekonomisk nytta. Projektet ingick i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, vid en utökad ram. Det är ett projekt som redan borde ha genomförts och det är märkligt att projektet som gynnar en överföring av gods till sjöfart inte prioriterats i planförslaget. **Vi utgår från att projektet läggs in i planen.**

Cykelstråk

Cykelstråken Täbystråket och Märstastråket ströks av regeringen i samband med fastställandet av nu gällande plan. Det är viktigt att underlätta cyklingen i

Stockholmsregionen, där väginfrastrukturen är så hårt belastad. Det är också en åtgärd med stor effekt på folkhälsan. Vi förordar därmed att cykelstråken läggs in i planen.

Märsta station, Upplands Väsby station och bytespunkt Årstabergr.

Märsta station ströks av regeringen i samband med fastställandet av nu gällande plan. Stationen har stora behov av reinvestering. På samma sätt är det stora behov av att bygga om Upplands Väsby station. Förslaget till länsplan för Stockholmsregionen tar upp medfinansiering av bytespunkt Årstabergr, vilket är en viktig åtgärd för kollektivtrafiken. Förslaget till nationell plan har dock inte tagit upp sin del av kostnaderna. Det är angeläget att alla dessa tre projekt läggs in i planen.

Dannemora-Hargshamn

Det är inte bara i norra Sverige som nyindustrialiseringen tar fart. Ett exempel på vad som sker i Uppland är arbetet med att återöppna Dannemora gruva, som beräknas ske 2024. Det innebär nya transportbehov i Uppland. Sjöfartsverket har breddat inloppet till Hargshamn och hamnen bygger ut sin verksamhet. Vid en öppning av gruvan är det angeläget att järnvägen till Hargshamn rustas. Vi föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att utreda denna fråga.

Neddragningar

Nya stambanor

Trafikverkets planförslag visar på orimligheterna med nuvarande förslag till satsning på nya stambanor.

- Hela planförslaget blir samhällsekonomiskt olönsam (NNK – 0,4 med de nya stambanorna, NNK 0,2 utan de nya stambanorna).
- Nuvarande plan kan inte inrymma några nya projekt och flera viktiga projekt senareläggs.
- Framtida planer kan inte heller inrymma några nya projekt och ramarna för framtida planer behöver öka, enbart för att finansiera denna plan.

Planering, stöd och myndighetsutövning

Trafikverket avsätter 17 miljarder kronor till planering, stöd och myndighetsutövning, vilket är något mer än vad Trafikverket föreslog i inriktningsplaneringen (15–16 miljarder kronor). Medlen går till lång och kortsiktig planering, åtgärdsvalsstudier samt teknikutveckling som sker för att utveckla nya produkter eller metoder som löpande ska användas vid investeringar och reinvestering och som inte direkt går att koppla till ett enskilt investeringsprojekt.

Till detta ska läggas planerings och projekteringskostnaderna för alla projekt. Det är till exempel notabelt att den största nysatsningen i Trafikverkets förslag till nationell plan är 3 miljarder kronor (i texten 5 miljarder kronor) till planering av de nya stambanorna.

Byggherrekostnaderna har också ökat dramatiskt de senaste åren och uppgick 2019 till över 30 % av projektens totala kostnader. Trafikverket rapporterade sitt arbete med produktiviteten under åren 2018, 2019 och 2020. I rapporten 2019 kan man utläsa utvecklingen av byggherrekostnaderna. Byggherrekostnaderna är Trafikverkets kostnader för administration, projektering, utredningar och planering i ett projekt. Kostnaderna andel av projekten ökade från 18,8 % till 30,1 % från 2014 till 2018.

De ökade administrativa kostnaderna syns också i en ökning av Trafikverkets personal. År 2015 var antalet årsarbetskrafter från egen personal 6 377 och årsarbetskrafter från konsulter var 1 457, totalt 7 834. År 2020 var antalet årsarbetskrafter från egen personal 8 739 och årsarbetskrafter från konsulter var 1 594, totalt 10 333. Totalt har antalet årsarbetskrafter ökat med 32 % på 5 år.

Det finns ett stort utrymme för en minskad administrativ kostym som skulle kunna frigöra stora belopp för viktiga infrastrukturinsatser. Vi föreslår en minskning av Trafikverkets administrativa kostnader med i storleksordningen 20 miljarder kronor under planperioden för att frigöra medel till framför allt vägunderhåll.

Riksdagen beslutade om en förenklad planläggningsprocess där bland annat förstudier togs bort. Utifrån de allt ökade kostnaderna för planering och projektering är det inte uppenbart att reformen lett till förenklingar. Det finns anledning att utreda hur planeringsprocessen kan reformeras för att leda till *de facto* förenklingar och kostnadsbesparingar.

Utpekade brister

Trafikverket föreslår i detta planförslag fem utpekade brister, varav två är av stor betydelse för Stockholmsregionen:

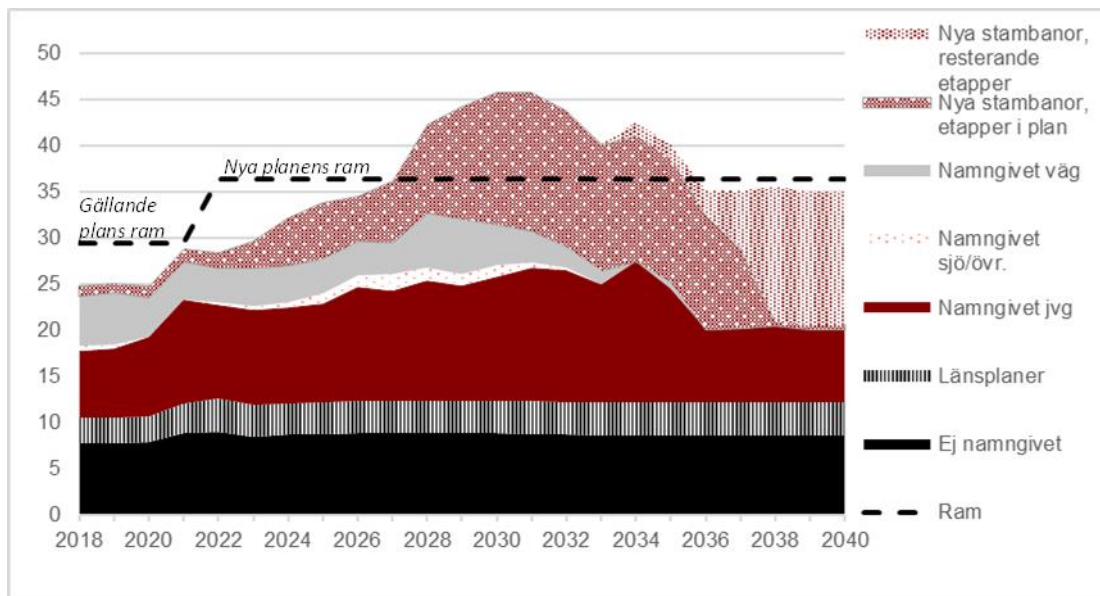
- Fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider.
- Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet.

Vi stödjer att dessa brister utreds vidare. Vi kan dock konstatera att de nationellt utpekade bristerna som utreddes inför denna revidering inte resulterade i projekt som ingår i planförslaget. Det är viktigt med bristanalyser, men det är än viktigare med åtgärder som bygger bort bristerna. Det är därför viktigt att de redan framtagna bristanalyserna inte glöms bort vid framtida revideringar av planen.

Planen låser infrastrukturmedel långt in i framtiden

En orsak till Trafikverkets problem med att ta fram förslag till nationell plan är att nuvarande plan låser upp infrastrukturmedel långt in i framtiden. Detta illustreras av nedanstående Trafikverksbild som visar kostnaderna för att genomföra nu gällande plan. Det finns inte något fritt utrymme för nya satsningar under varken 20- eller 30-talet och även om det inte framgår av bilden så låser nu gällande plan upp huvuddelen av utrymmet även i början av 40-talet. Med Trafikverkets förslag till plan förvärras situationen något, men grundproblemet finns redan i den nu gällande planen.

Fördelning av medel över åren för nuvarande plan



I praktiken innebär det att det inte finns utrymme för varken nya järnvägs- eller vägsatsningar under 20 års tid. Det är oacceptabelt. Det innebär att det krävs ett Alexanderhugg. Som figuren ovan visar dominerar nya stambanor helt kostnadsbilden. Vägsatsningar upphör i början av 30-talet och övriga järnvägssatsningar minskar markant.

Regeringen lovade att nya stambanor inte skulle konkurrera ut andra projekt. Detta är inte sant. Nya stambanor är den gökunge som hindrar utvecklingen av den svenska infrastrukturen. Regeringen lovade också att en hållbar finansiering skulle tas fram i bred politisk enighet. Detta har inte skett.

Vi ser ingen annan hållbar väg framåt än att Nya stambanor bryts ut från planen. Om den ska genomföras måste finansieringen ske på annat sätt och kostnaderna måste bantas radikalt.

De nya stambanorna gör planen till en förlustaffär

Satsningen på nya stambanor innebär att den samhällsekonomiska nyttan av hela planen är negativ. Nettonuvärdeskvoten för namngivna objekt är -0,3. Det innebär att investeringarna innebär en samhällsförlust på 145 miljarder kronor.

Det är intressant att konstatera att de objekt som ingår i listan av objekt som bör genomföras vid en utökad ram med 10 % har en markant högre samhällsekonomisk lönsamhet än de objekt som ingår i planen, även med de nya stambanorna exkluderade (nettonuvärdeskvot 0,9). Än mer notabelt är att de objekt som analyserats men inte alls ingår i planen verkar ha ännu högre lönsamhet (se figur 42 i planförslaget). *Det verkar vara så att en förutsättning för att platsa i planen är att lönsamheten är låg.*

Kostnadsökningarna urgröper utrymmet för nya satsningar

Det är inte bara de nya stambanorna som blockerar för nya viktiga satsningar i planen. De ökade kostnaderna för investeringsobjekten skapar också stora problem. I medeltal har kostnaden för de namngivna objekten som ingår i nu gällande plan ökat med 33 %. För de objekt som ligger i den bakre delen av planen (ej bundna) har kostnaderna ökat med över 50 %. Trafikverket framhåller att brister i kunskapsunderlaget i tidigt skede är en orsak, men många av projektet har också fått en annan utformning. Det är inte rimligt att ett projekt som prioriterats i nuvarande plan får en "gratisbiljett" in i nästa plan även när innehållet ser helt annorlunda ut.

Civilförsvaret

Trafikverket aviserade i underlaget till inriktningsplanering ett behov på cirka 11 miljarder kronor under planperioden. Uppenbart har inte Trafikverket fått tydliga signaler om huruvida dessa kostnader ska ingå inom ramarna för nationell plan eller inte. Det är uppseendeväckande. Civilförsvaret är en viktig del av det svenska försvaret och Trafikverkets insatser får inte ramla mellan stolarna. Vi förutsätter liksom Trafikverket att kostnaderna för Civilförsvaret ligger utanför den nationella planen.

För Stockholms Handelskammares räkning,

Andreas Hatzigeorgiou, vd

Carl Bergkvist, näringspolitisk expert