



Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
Dnr N2015/4305/TIF

Anna Wersäll  
0705808904

Stockholm, den 23 februari 2016

150140

## Remissvar avseende Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, dnr N2015/4305/TIF

Stockholms Handelskammare vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Handelskammaren anser att Trafikverket har gjort ett bra underlag för transportinfrastrukturplaneringen 2018-2029. Trafikverket lyfter på ett tydligt sätt fram vilka de stora utmaningarna är, vikten av att satsa på underhåll och att hålla fast vid fyrstegsprincipen. Från dagens nivå skulle det behövas ytterligare 150 miljarder kronor till underhåll under planperioden för att inte funktionaliteten i dagens trafiksystem ska försämrats framöver. Inför kommande åtgärdsval är det därför av yttersta vikt för Sveriges framtid att de politiska ställningstagande inte låter andra hänsyn än funktion, samhällsnytta och fyrstegsprincipen styra valet av investeringsobjekt.

Trafikverket konstaterar att ny infrastruktur och styrmedel har liten inverkan på relationerna mellan de olika trafikslagen. Höghastighetsbanorna kan medföra överflyttning av en del godstransporter från sjöfart till järnväg. I övrigt ger denna stora investering små effekter på valet av transportslag och därmed även på utsläppen av växthusgaser. Någon större överflyttning av persontransporter från flyg till tåg till följd av satsningar på järnvägen går inte att förutse. Däremot ökar transportarbetet för alla trafikslag, allra mest för vägtransporter av både gods och människor. Den regionala trafiken ökar mest.

Det är viktigt att inte låsa sig vid icke flexibla lösningar i den fortsatta planeringen. Ny teknik kan medföra att befintlig infrastruktur kan komma att utnyttjas bättre. Trimmingsåtgärder ger ofta bra effekt till låga kostnader.

Den allt överskuggande frågan i transportinfrastrukturplaneringen är höghastighetsbanorna. Även om Trafikverket hävdar att finansieringen måste ligga utanför ramen kommer kostnaderna förr eller senare att drabba infrastrukturbudgeten i form av räntor och amorteringar. I dagens ram på 281 miljarder kronor för nyinvesteringar går 36 miljarder till räntor och amorteringar. En del av detta är finansieringen av Botniabanan som, precis

som den lösning som föreslås för höghastighetsbanorna, lades utanför ramen och lånades upp. Enligt de senaste kalkylerna beräknas höghastighetsbanorna kosta 320 miljarder kronor. I den kostnadsberäkningen saknas depåer, som måste ligga i vid ändpunkterna, vilket medför dyra lösningar. Det saknas också en mängd följdinvesteringar såsom anslutningsspår, stationer och förstärkt kapacitet, tex mellan Järna och Stockholm C. Bara för Ostlänken har notan stigit från 35 till över 55 miljarder kronor när kostnaderna för anslutningsspår blev klarlagd. Det är ingen orimlig gissning att slutnotan för höghastighetsbanorna hamnar på 400 miljarder kronor eller mer. Om hela det beloppet skulle lånas upp och betalas av på en 40-årsperiod skulle hela investeringsutrymmet under den perioden in-tecknas till räntor och amorteringar på lånet för höghastighetsbanorna. Inga andra objekt skulle inrymmas i ramen, förutsatt att den är lika stor som i dag.

I dag reser färre än 10 000 personer per dag på de sträckor som är tänkt att trafikeras med höghastighetståg. Även om alla flygresor skulle ersättas med tåg kommer det att bli svårt att komma upp i 20 000 resor per dygn. Det är lika mycket som antalet tågresor mellan Stockholm och Uppsala eller en tredjedel av antalet resenärer på busslinje 4 i Stockholm. Bara i Stockholm sker 1,2 miljoner resor per dag i tunnelbanan och 280 000 i pendeltågstrafiken. Alltså innebär höghastighetsbanesatsningen en stor investering för få resenärer. Samtidigt kvarstår det stora upprustningsbehovet av befintligt järnvägsnät.

Sverigeförhandlingens delrapport om höghastighetsbanornas finansiering och kommersiella förutsättningar är full av motsägelser, glädjekalkyler, överskattning av nyttor och underskattning av kostnader. Detta megaprojekt kommer att tränga ut andra och mer angelägna infrastrukturprojekt. Det är ett uppenbart åsidosättande av fyrstegsprincipen. Det behövs förstärkt kapacitet på stambanorna. Men alternativ till höghastighetsbaneprojektet måste utredas, i synnerhet när kostnaderna nu visar sig dra iväg.

Innan det fattas något beslut om höghastighetsbanor måste trafikeringförutsättningarna klargöras. De nya tågen riskerar att ta kapacitet från pendeltåg och regionaltåg på den hårt trafikerade sträckan Arlanda - Stockholm C - Järna. De regionaltåg som Sverigeförhandlingen räknar med kommer att gå på höghastighetsbanorna kommer att begränsa kapacitet och hastighet för höghastighetstågen. Operatörerna kommer inte att kunna investera i de dyra höghastighetstågen med mindre än att de får ett långsiktigt monopol på trafiken, och knappast ens då. Eftersom de länder i världen som har höghastighetsbanor har olika system går det inte att köpa eller hyra tåg från annat håll. Marknaden kommer inte att kunna lösa trafikeringen med det begränsade resandeunderlag som det handlar om. Det kommer att krävas ytterligare statliga insatser för att det ska gå några höghastighetståg på de nya spåren.

Handelskammarens delar Trafikverkets uppfattning att det är nödvändigt att utöka ramen för att inrymma eftersläpande underhåll, i synnerhet på järnvägsnätet. Det är också angeläget att göra kompletterande nyinvesteringar för att förbättra järnvägens funktion. Handelskammaren anser att de förslag

som fanns i Kapacitetsutredningen bör lyftas fram och ges prioritet framför höghastighetsbaneprojektet.

Frågan är hur övriga delar av Sverigeförhandlingen ska finansieras. Ska dessa objekt finansieras inom infrastrukturen? Och ska de i så fall undgå granskning av samhällsekonomisk nytta och överensstämmelse med fyrstegsprincipen på samma sätt som höghastighetsbanorna? I de projekt som nu ska förhandlas ingår åtta spårvägsprojekt. Ett av dessa är Spårväg Syd i Stockholms södra förorter. Enligt Handelskammarens uppfattning borde den i stället byggas som en BRT-lösning till betydligt lägre kostnader och bättre funktion. Vad gäller de övriga spårvägsprojekten i Skåne och Göteborg har Handelskammaren svårt att ha någon uppfattning, annat än att fyrstegsprincipen och samhällsekonomisk nytta bör gälla även där.

Hamnar och flygplatser behandlas bara översiktligt i två underlagsrapporter till inriktningsunderlaget. Handelskammaren anser att dessa två trafikslag måste behandlas strategiskt tillsammans med landinfrastrukturen. För båda trafikslagen är kostnaderna för själva infrastrukturen mycket låga. De inskränker sig i stort sett till terminaler och trafikledningssystem. Däremot är farkosterna dyra. Skattebetalarna står knappast ens för kostnaden för flygplatser, hamnar och farleder. Det skiljer sig på ett påtagligt sätt från vägar och järnvägar som utgör tunga poster i den statliga budgeten, både när det gäller investeringar drift och underhåll. Samtidigt är utrymmet på vattenvägarna och i luften i det närmaste obegränsat. För att mer trafik ska styras över till luft- och vattenvägar måste de ekonomiska incitamenten ändras.

Flyget har kan ta en betydligt större andel av de långväga inrikes persontransporterna och är ett betydligt mer kostnadseffektivt transportmedel än höghastighetståg. Med den snabba utvecklingen av biobränsle för flyget och den stora miljöbelastning som byggandet av höghastighetsbanor skulle medföra, finns det anledning att ifrågasätta klimatnyttan på sikt av att ersätta flyg med höghastighetståg. Några åtgärder som skulle gynna ökat miljövänligt inrikesflyg är skattelättnader för bioflygbränsle, sänkning av de mycket höga avkastningskrav som staten har på Swedavia, nej till flygskatt samt att långsiktigt säkerställa god inrikes- och utrikes flygplatskapacitet i huvudstadsregionen.

Vattenvägarna har mycket stora möjligheter att ta en ökad andel av godstransporterna, även på kortare avstånd. Jämfört med många andra länder har Sverige en underutvecklad kustsjöfart, trots att vi har en mycket lång kust. Kustsjöfarten skulle kunna ta över en hel del av de godstransporter som i dag går på väg och järnväg.

Ännu mer underutvecklad är inlandssjöfarten. I många länder i Europa är det vanligt med en omfattande godstrafik på inre vattenvägar, dvs floder, sjöar, kanaler och väderskyddade kustzoner. Denna trafik sker med särskilda EU-klassade inlandsfartyg eller prämar. På vissa håll i Europa står den här typen av trafik för hälften av alla godstransporter. Sverige har mycket stora möjligheter med våra stora insjöar, kanaler och skyddade skärgårdsområden

där en stor del av kortare godstransporter skulle kunna ske med denna typ av enklare fartyg. Men trots att Sverige införde EU:s regelverk för inre vattenvägar för över ett år sedan saknas fortfarande bestämmelser om bemanning och behörighet.

Sjötransporter måste bli mer konkurrenskraftiga för att hålla nere statens kostnader för investeringar i vägar och järnvägar. Att slopa farledsavgifterna är en viktig del i detta.

Handelskammaren anser att inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturen måste ha en tydligare målsättning för hur luft- och vattenvägar ska kunna utnyttjas bättre. Detta måste också kopplas till konkreta förslag till åtgärder. Dit hör bland annat utvecklingen av den anslutande landinfrastrukturen till hamnar och flygplatser.

Därutöver anser Handelskammaren det helt nödvändigt att inrymma utbyggd spårkapacitet mellan Stockholm och Uppsala under planperioden. Sträckan är i dag Sveriges mest belastade järnvägssträcka. Tågresandet ökar, inte bara mellan Stockholm och Uppsala utan på flera delsträckor mellan de två städerna och till Arlanda. Med det hårda trafiktrycket är det mycket svårt att underhålla banan på sträckan.

Framför allt skulle fler spår göra det möjligt att bygga nya pendeltågsstationer mellan Märsta och Uppsala. Det skulle i sin tur möjliggöra byggandet av, lågt räknat, 100 000 nya bostäder på platser som Märsta, Odensala, Alsike och Bergsbrunna. Utökad spårkapacitet mellan Stockholm och Uppsala är ett betydligt bättre och mer kostnadseffektivt sätt att underlätta pendling och ökat bostadsbyggandet än nya höghastighetsbanor. För en bråkdel av kostnaden kan hela det bostadsbyggnadsmål som satts upp för höghastighetsbanorna åstadkommas i Sveriges starkaste arbetsmarknadsregion med den största bostadsbristen.

Det skulle underlätta företagets rekrytering av personal i en region med stark tillväxt och stor efterfrågan på arbetskraft. I Stockholmsregionen ligger de flesta arbetsplatserna på norra sidan och de flesta bostäderna i Söderort. Därför behövs ett tillskott av bostäder i norr och av arbetsplatser i söder. På sträckan Stockholm - Uppsala finns flera stora och växande arbetsplatsområden, inte minst på och i anslutning till Arlanda. Det ökar behovet av nya bostäder i regiondelen. En utökad spårkapacitet skulle också stärka Arlandas utveckling och underlätta miljövänliga marktransporter till flygplatsen.

Även andra investeringar i storstäderna och deras närområden ger betydligt bättre effekter på bostadsbyggande och pendling. Det gäller framför allt utbyggnaden av Stockholms tunnelbanenät och förstärkt järnvägsinfrastruktur i Mälardalen och genom Stockholm. Några satsningar som Handelskammaren skulle vilja se i planen är, förutom utökad spårkapacitet mellan Stockholm och Uppsala, ökad spårkapacitet mellan Järna och Stockholm C, ökat statligt ansvar för utbyggnad av tunnelbanenätet och

upprustning av befintlig tunnelbana och renovering av bangården vid Stockholms Central.

När det gäller väginvesteringar är det framför allt angeläget att färdigställa ringen runt Stockholms innerstad. Det som återstår är den östliga förbindelsen mellan Värtan och Sickla. Den är kostnadsberäknad till 16 miljarder kronor. Huvuddelen av finansieringen kan klaras med hjälp av brukaravgifter. Det är den infrastrukturanläggning i Sverige som torde vara lättast att finansiera på det sättet. Den ger stora avlastningseffekter på Stockholms innerstad och på Essingeleden och Södra Länken. En initial finansiering på några få miljarder kronor från staten bör läggas in i planen för att få igång projektet.

Södertörnsleden är viktig del av den yttre förbifarten. Den finns med i gällande plan, men om den av någon anledning hamnar utanför den måste den finnas med tidigt i nästa planperiod.

En satsning som skulle möjliggöra byggandet av ett stort antal bostäder är att anpassa Förbifart Stockholm för snabb och effektiv busstrafik. Det kräver ytterligare investeringar för bättre kapacitet, framkomlighet och hållplatsfunktioner för busstrafiken.

Det finns ett antal vägar i Stockholms och Uppsala län med alldeles för låg standard i förhållande till den trafik som går där. Dit hör bland annat väg 55, väg 77 och den ännu inte finansierade sista etappen av väg 288. Det är angeläget att dessa objekt kan finansieras tidigt under nästa planperiod.

Handelskammaren finner det märkligt att staten betraktar trängselskatten som statlig medfinansiering. Den är en skatt som i första hand betalas av stockholmarna och bör därför ses som en regional medfinansiering på samma sätt som trängselskatten i det Västsvenska paketet. Stockholmarna får på detta sätt betala både utbyggnaden av tunnelbanenätet och Förbifart Stockholm, trots att den är en statlig väg. Staten måste ta ett rimligt ekonomiskt ansvar för Stockholmsregionens infrastruktur.

Anna Wersäll

Näringspolitisk expert