

## Remissyttrande

Västsvenska Handelskammaren har tagit del av Trafikverkets Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Handelskammaren medverkade vid infrastrukturdepartementets hearing den 17 december och framförde då några övergripande synpunkter, vilka här kompletteras skriftligen.

### Ett växande Sverige behöver investera både i befintlig och ny transportinfrastruktur

Sveriges befolkning och ekonomi växer vilket driver på transporterna. För att möta transportbehovet är det nödvändigt men inte tillräckligt att den befintliga transportinfrastrukturen vidmakthålls. Vi måste även investera i ny infrastruktur vilket Trafikverket i sitt inriktningsunderlag lämnar litet utrymme för. Endast om planen utökas med 20 procent och nya stambanor lyfts ut ur planen ser verket en möjlighet till nyinvesteringar i en omfattning värd att tala om. På sikt skulle Sveriges konkurrenskraft kraftigt försvagas om vi inte investerade i ny transportinfrastruktur, detta i ett skede då länder i vår omvärld planerar och genomför stora investeringar i effektiv och klimatsmarta transporter inte minst på järnvägssidan. Västsvenska Handelskammaren höjer därför ett stort varningens finger för en nationell plan som alltför ensidigt fokuserar på att lappa och laga den befintliga infrastrukturen.

### Kostnadsutvecklingen måste brytas

En närmast skenande kostnadsutveckling inom infrastrukturuområdet är en starkt bidragande orsak till att vi hamnat i ett läge där Trafikverket öppnar för en nationell plan utan nyinvesteringar. Sedan 2010 har kostnaden för nyinvesteringar i järnväg ökat med drygt 25 procent och för nyinvesteringar väg med 15 procent. För underhållssidan är kostnadsökningen något lägre men fortfarande högre än den allmänna prisutvecklingen (KPI) under samma period som är cirka 10 procent. Det är ohållbart i längden och innebär att vi får allt mindre infrastruktur för pengarna och att eventuella ökade anslag inte leder till bättre eller mer infrastruktur utan istället äts upp av kostnadsökningen. En av faktorerna som riskerar att driva upp kostnaden är uppstyckning av sammanhållna projekt i mindre delprojekt där olika entreprenörer ska samverka eller där en och samma entreprenör ska slutföra och avveckla ett projekt för att därefter påbörja ett direkt anslutande. De stordriftsfördelar som finns med ett sammanhållet projekt kan gå om intet. Det är av yttersta vikt att orsakerna till kostnadsökningen tydliggörs och att Trafikverket vidtar åtgärder för att bryta den.

### Tillståndsprocessen

Långdragna tillståndsprocesser bidrar till kostnadsutvecklingen. Det tar idag alldeles för lång tid från planering till invigning vilket driver på kostnaderna. Det är inte hållbart, lagar och regler måste naturligtvis följas men staten har ett särskilt ansvar för att man kommer tillrätta med problemet som berör kommuner, regioner och staten.

### Finansiering av infrastruktur

Det är inte enbart inom transportinfrastrukturuområdet som behovet av investeringar och ekonomiska anslag är stort. Såväl staten, regionerna och kommunerna står inför stora utmaningar och svåra ekonomiska prioriteringar som inte har blivit lättare till följd av pandemin. Mot den bakgrunden är det extra viktigt att regeringen är öppen för alternativa finansieringsformer av infrastruktur. Finansieringsfrågan har i första hand varit kopplad till de nya stambanorna men även för mindre investeringar kan alternativ finansiering vara en möjlighet att tidigarelägga tillväxtfrämjande infrastrukturinvesteringar. SOU 2017:13 förordar exempelvis ett pilotprojekt inom infrastrukturuområdet där finansiering genom en OPS-lösning genomförs. Fyra år efter att utredningen presenterades väntar vi fortfarande på att förslaget ska genomföras.

Samtidigt som staten har stora investeringsbehov har regeringen ambitiösa planer på att ytterligare amortera Sveriges relativt sett låga statsskuld. Med rådande ränteläge anser Västsvenska Handelskammaren att det vore långsiktigt bättre att investera i landets infrastruktur än att minska statsskulden.

### Nya stambanor – finansiering utanför nationell infrastrukturplan

Nya stambanor är det högst prioriterade objektet för det västsvenska näringslivet. Banorna kommer att avlasta de befintliga som därmed får mer plats för utökad godstrafik och fler regionaltåg. De kommer också att möjliggöra snabba och klimatsmarta resor mellan Sveriges tre största städer men framför allt kommer de att knyta samman det pärlband av stora städer i Götaland (Göteborg – (Landvetter) - Borås – Jönköping – Linköping) som idag saknar järnvägsförbindelse sinsemellan. På sikt innebär nya stambanor att Götaland blir en stor arbetsmarknad med alla dess fördelar i form av högre tillväxt, lägre arbetslöshet med mera. Att stationerna måste placeras centralt eller centrumnära och inte på åkerlappar utanför de större städerna borde inte behöva påpekas men regeringens uppdraget till Trafikverket att utreda effekterna av ett kostnadstak på 205 miljarder för nya stambanorna tvingar oss ändå att göra det.

Trafikverkets delrapport visar att ett sådant kostnadstak framtvingar just externa stationslägen vilket resulterar i väsentligt färre resenärer och att järnvägens regionala nyttor i princip skulle försvinna. Det innebär också att stationslägena i Mölndal och vid Landvetter flygplats hotas. För det västsvenska näringslivet skulle detta vara mycket negativt och innebära relativt sett försämrade möjligheter till kompetensförsörjning och internationell tillgänglighet. Det är också värt att påpeka att kostnaden per kilometer ny järnväg inte är nämnvärt högre för de nya stambanorna än för andra planerade dubbelspårprojekt. Vidare bör nya stambanan förlängas till Arlanda för att minska vägtrafiken och öka transportsystemets intermodalitet.

De nya stambanorna bör finansieras utanför den nationella infrastrukturplanen. Dock anser Handelskammaren att de redan beslutade delsträckorna, Göteborg – Borås, Ostlänken samt Lund – Hässleholm endast ska lyftas ur den nationella planen om deras finansiering utanför planen är tryggad. De ska inte lyftas ut och bli liggande i malpåse i väntan på ett eventuellt framtida beslut om alternativ finansiering.

Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att finansiering utanför den nationella planen ger effektivare framdrift samt att det frigör utrymme för andra åtgärder. Västsvenska Handelskammaren delar den uppfattningen och vill betona vikten av att banorna i sin helhet färdigställs så snabbt som möjligt. En långsam etappvis utbyggnad, även om den finansieras utanför nationella infrastrukturplanen, vore synnerligen olyckligt då det innebär ökade kostnader och nyttor som skjuts på framtiden.

### Göteborgs hamn – ett riksintresse utöver det vanliga

Göteborgs hamn är Sveriges i särklass viktigaste hamn. Över hela landet finns företag som är beroende av Göteborgs hamn för att snabbt få ut sina produkter på världsmarknaden. Den beslutade farledsfördjupningen stärker Sveriges konkurrenskraft, men även transportvägarna till hamnen måste kapacitetssäkras. Att farleden är djup hjälper inte om godset fastnar på väg till hamnen. Allt mer gods transporteras till och från hamnen via järnväg, vilket är positivt och i linje med hamnens strategi. Men det innebär också ett ökat tryck på Västra stambanan och i synnerhet på den hårt belastade sträckan mellan Göteborg och Alingsås. På de två spåren samsas nu godståg från hela landet med pendeltåg, regionaltåg och snabbtåg med kapacitetsbrist som följd samtidigt som efterfrågan på tåglägen hela tiden ökar. För att möta den ökade efterfrågan på järnvägstransporter måste därför ytterligare ett dubbelspår byggas mellan Göteborg och Alingsås.

Göteborgs hamn är också Norges viktigaste hamn i godsmängd mätt. Det relativt korta avståndet mellan Osloområdet och Göteborg samt E6:ans höga standard förklarar delvis varför nästan allt gods mellan hamnen och Norge transporteras med lastbil. En tredje förklaring är den undermåliga järnvägsförbindelsen som i ännu högre grad påverkar persontransporterna. Järnvägen mellan Oslo och Göteborg går idag omvägen via Dalsland. Den är enkelspårig långa sträckor på både svensk och norsk sida och bitvis så kuperad att godståg endast tar sig uppför backarna med hjälp av ett extra draglok. Drygt ett godståg per dygn passerar idag gränsen vid Kornsjö samtidigt som lastbilskaravanerna på E6 blir längre för varje år. För persontransporter är tåget idag det långsammaste realistiska färdmedlet mellan Göteborg och Oslo, såväl bil som buss är snabbare och därför de alternativ som flest resenärer väljer.

Västsvenska Handelskammaren anser att förutsättningarna för att binda samman Bohusbanan med Östfoldbanan på norska sidan bör utredas. Oavsett om en sammanbindning sker eller inte måste standarden på Bohusbanan förbättras. Dubbelspår mellan Göteborg och Uddevalla är högst prioriterat då det är ett starkt pendel- och tillväxtstråk.

### Elektrifiering – bygg ut laddinfrastrukturen och se potentialen i Västsverige

Västsvenska Handelskammaren står bakom de klimatmål som riksdagen satt upp för transportsektorn. För att nå dem måste gods och människor i högre utsträckning än idag transporteras med tåg vilket kräver investeringar i järnvägsnätet. Men framför allt krävs en elektrifiering av fordonsflottan som står för merparten av alla transporter och utsläpp.

Höstens budgetproposition innehöll mycket välkomna satsningar på laddinfrastruktur. Det är bra att regeringen agerar i frågan men mer behövs. Staten genom Trafikverket måste påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur både för tunga och lätta fordon. De eldrivna fordonens marknadsandel ökar snabbt men ökningstakten riskerar att hållas tillbaka om laddinfrastrukturen inte hänger med.

Sverige bör noga följa och där möjligt även leda teknikutvecklingen kopplad till elektrifieringen av transportsektorn. Men det är viktigt att inte gå före övriga länder i Europa och riskera att välja en teknisk lösning som andra länder sedan väljer bort. Elvägar är ett konkret exempel. Osäkerheten är stor om vilken lösning som är den bästa och flera tunga aktörer, däribland AB Volvo, har varnat för att elvägar är en dyr lösning som snart riskerar att vara utkonkurrerad av vätgasdrivna bränslecellsfordon.

Västsverige är en av världens ledande regioner när det gäller elektrifiering av transportsektorn. Här utvecklas eldrivna flygplan, arbetsmaskiner, tunga och lätta fordon. Göteborgs hamn och Stena investerar stora summor i att elektrifiera fartygstransporterna och i Varberg, inte att förglömma, utvecklas elcyklar. Det är just bredden av eldrivna rullande, flytande och flygande fordon som är den västsvenska styrkan. Mångfalden ger Västsverige fördelar gentemot andra delar av Europa när fordonsindustrin ställer om. Det är fördelar som näringsliv, akademi och förtroendevalda behöver ta vara på och utveckla för att maximera nyttan. Politiker och beslutsfattare måste se Västsverige som en ledande europeisk elektrifieringsregion värd att satsa på och att utveckla dess förutsättningar och möjligheter eftersom det är en tillväxtmotor för hela landet. En statlig åtgärd som är önskvärd är resurser till samverkansarena, spjutspetsarna i forskningen och utvecklingen.

## De samhällsekonomiska kalkylerna

Trafikverket för ett resonemang kring de samhällsekonomiska kostnaderna och nettoytan av sina investeringar. Däremot sägs ingenting om de bakomliggande kalkylernas brister. Kalkylerna är bra för att jämföra två likvärdiga projekt men nyttan från de dynamiska effekter som uppstår till exempel vid förstörade arbetsmarknadsregioner missas. Det råder stor konsensus om värdet av stora arbetsmarknadsregioner samtidigt som de samhällsekonomiska kalkylerna säger att det är olönsamt att bygga den infrastruktur som krävs för att få dessa regioner. Att i princip samtliga större järnvägsinvesteringar de senaste tio åren betraktats som olönsamma av Trafikverkets kalkyler men närmast oundgängliga av regioner, kommuner, tågoperatörer och pendelresenärer är talande.

För Västsvenska Handelskammaren:

Johan Trouvé, vd

Markus Ottemark, ansvarig infrastruktur