



Stockholms Handelskammare

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

dnr N2017/05430/TIF

HK dnr 2017-0087

Stockholm den 29 november 2017

Remissvar avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Stockholms Handelskammare är en näringslivsorganisation för Stockholms län och Uppsala län och består av drygt 2 000 företag som är medlemmar i organisationen.

Sammanfattning

Handelskammarens prioriterade objekt

- Stockholms Handelskammares viktigaste prioriteringar är fyrspar längs hela sträckan Stockholm–Uppsala, Östlig förbindelse, Tvärförbindelse Södertörn samt tunnelbanan i Stockholm.

Övergripande synpunkter på förslaget

- Förslaget till nationell plan innebär att Stockholms läns andel av medlen minskar jämfört med föregående plan. Det skadar huvudstadsregionen som Sveriges tillväxtmotor.
- Kapacitetsbristerna i huvudstadsregionen har nått kritiska nivåer och kommer att förvärras i takt med den ökande befolkningen om inte infrastruktursatsningarna ökar i regionen.
- Det uppställda målet om att infrastruktursatsningar ska bidra till ökat bostadsbyggande uppfylls bäst i regionen Uppsala–Stockholm.
- Ytterligare medel behövs för att infrastrukturen ska utvecklas utöver att bibehålla dagens funktionalitet. Näringslivets utveckling behöver en hög och jämn nivå i investeringar och underhåll.
- Det finns också flera satsningar i övriga landet som är viktiga för näringslivet. Det kan vara väg och järnväg för längre och tyngre fordon och att centrala godsstråk färdigställs.
- Handelskammaren stödjer Trafikverkets förslag att huvudsakligen satsa på underhåll och reinvestering av befintlig järnväg.
- Förslaget innebär att vägnätet fortsatt blir eftersatt till nackdel för den absolut största delen av landets transportarbete, godstransporter och till exempel kollektivtrafik.

- Arbetet med underhåll kan stärkas med en långsiktigt nationell underhållsplan.
- Bygget av höghastighetsbanorna kommer i förslaget tränga ut andra viktiga satsningar. Ett sammanhållet höghastighetsbaneprojekt kan bara genomföras med en kraftigt höjd budgetram för infrastruktur.

Andra synpunkter på förslaget

- Trafikverkets förslag rörande gods och näringslivets transporter kan förbättras genom att beslutade centrala stråkprojekt färdigställs.
- Trängselskatterna ska inte räknas som statlig medfinansiering.
- Regeringen bör skapa möjligheter för ökad användning av offentlig-privat samverkan (OPS) i den nationella planen.
- Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar transportkostnader, Sveriges konkurrenskraft samt hur de bidrar till att på rationella sätt nå andra mål till exempel inom klimatpolitiken.
- Åtgärderna på E4 vid Arlanda bör läggas tidigare i perioden tillsammans med trafikplatsen vid Måby. Arbetet med en fjärde rullbana måste starta under planperioden.
- Regeringen och Trafikverket bör hålla sig till en sammanhållen och långsiktigt överskådlig process för planeringen av transportinfrastrukturen.
- Regeringen bör vidta åtgärder som underlättar arbetskraftsinvandring och utstationering till Sverige för att klara kompetensförsörjningen bland annat inom infrastrukturuområdet.
- En sammanhållen strategi för sjöfartsfrågorna i huvudstadsregionen efterlyses.

Övergripande synpunkter

Det är en riktig prioritering att lägga större resurser på att vidmakthålla befintlig infrastruktur. Behoven är mycket stora i hela landet och efterfrågan på ny infrastruktur är mycket omfattande. Därför måste Trafikverket göra hårda prioriteringar.

Handelskammaren ser med oro på att den nationella planens utrymme för namngivna investeringar i Stockholms län har sjunkit med nära sex miljarder kronor. Det är en minskning med 15 procent jämfört med perioden 2014–2025. Den nationella planens andel för nyinvesteringar i Stockholms län har dessutom sjunkit från 20 procent till 17 procent. Anslagen till de 21 regionala länsplanerna ökat med fem procent i snitt. Det ekonomiska utrymmet för Stockholms länsplan har dock endast ökat med 3,5 procent. Det är mycket allvarligt att Stockholm läns andel av den nationella planen inte speglar den betydelse som huvudstadsregionen har för Sveriges konkurrenskraft och utveckling.

Huvudstadsregionen medfinansierar infrastrukturinvesteringar genom **trängselbeskattningen**. Detta räknas dock som statlig medfinansiering och har blivit en ursäkt för att minska statlig medfinansiering till Stockholmsregionen.

Huvudstadsregionen är Sveriges **tillväxtmotor**. I Stockholms län skapas hälften av landets tillväxt. Med en fjärdedel av befolkningen skapas en tredjedel av Sveriges BNP i länet. Närmare 30 procent av rikets export av varor – närmare 300 miljarder kronor – kommer från länet. Regionen kommer på första plats i Norden och på tionde plats i EU vad gäller brutto-regionprodukt per invånare.

Under de senaste tio till femton åren har **kapacitetsbristerna** i infrastruktur-systemet nått kritiska nivåer. En befolkningsökning med 35 000–40 000 nya invånare varje år har inneburit stora utmaningar för transport- och bostadssektorn som inte har hanterats fullt ut. I dag är kostnaderna för trängsel och förseningar stora, över sex miljarder kronor per år enbart i Stockholmsregionen.

Stockholm–Mälarregionen är en expansiv region som möjliggör resor och tillväxt i hela landet. Åtta av tio tågresor i landet börjar eller slutar på Stockholms Central. Regionen förväntas öka sin befolkning och sysselsättning med omkring 1,4 miljoner invånare och 700 000 arbetstillfällen fram till 2050. Infrastrukturen måste följa med utvecklingen. Detta innebär också att många av de mest välmotiverade infrastrukturinvesteringarna finns i huvudstadsregionen.

Enligt planen är effekterna på **bostadsbyggandet** en viktig utgångspunkt. Dessa effekter blir dock allra störst i Stockholm–Uppsalaregionen, vilket inte avspeglas i medelsfördelningen. I övriga landet ger ny infrastruktur mycket liten effekt på bostadsbyggandet.

Det ska dock understrykas att **Sveriges infrastruktur som helhet är eftersatt**. Sverige har under lång tid legat under genomsnittet bland OECD-länderna när det gäller infrastrukturinvesteringar. Trafikverket har uppskattat att investeringar om 450–550 miljarder kronor behövs bara för att bygga bort kapacitetsbristerna på järnväg fram till år 2050.

Med en exportberoende ekonomi i ett land med långa avstånd är investeringar och underhåll av infrastrukturen i hela landet och i alla trafikslag avgörande. Det finns flera satsningar som är viktiga för näringslivet, till exempel för tyngre och längre fordon (både väg och järnväg) och centrala godsstråk som måste färdigställas för bas- och tillverkningsindustrin.

Ytterligare medel skulle behövas för att för att infrastrukturen ska utvecklas – och inte bara bibehålla dagens funktionalitet på vägar och järnvägar. För att klara industrins och handelns utveckling behövs en **hög och jämn nivå i infrastrukturinvesteringar och underhåll**.

Pålitlighet är betydligt viktigare för **järnvägens** attraktivitet som transportslag jämfört med frågan om hastighet. Det är också viktigt för orter

utanför storstäderna att tågen stannar på fler stationer. Därför vill Handelskammaren understödja Trafikverkets förslag att huvudsakligen satsa på underhåll och reinvestering av befintlig järnväg samt att komplettera de mest belastade sträckorna och de sträckor som i dag helt saknar järnväg med nya spår.

Handelskammaren anser att arbetet med det eftersatta underhållet kan stärkas med en långsiktig nationell underhållsplan som en del av den nationella planen för transportsystemet 2018–2029.

Planen omfattar 43 miljarder kronor i **väginvesteringar** och 146 miljarder kronor i järnvägsinvesteringar. Med tanke på att 90 procent av alla resor och transporter går på väg så är behoven av väginvesteringar betydligt större än så. I planen finns dock ett antal positiva åtgärder om ökad bärighet i vägnätet och möjlighet att använda tyngre lastbilar.

I ett längre perspektiv innebär dock förslaget att vägnätet blir ytterligare eftersatt. Vägnätet behövs för industrins **godstransporter** och annan distribution. För att ge ett annat konkret exempel så kommer detta att slå mot utvecklingen av kollektivtrafiken.

Den största delen (52,5 procent) av resandet i regional kollektivtrafik görs med buss. Busstrafiken står för nästan tre fjärdedelar av kollektivtrafikens utbud. Trafikverket konstaterar till exempel att trängsel på vägar i storstadsområden gör att bussarna fastnar i köer, vilket minskar **kollektivtrafikens** attraktivitet. Förslag till vägsatsningar i planen skulle vara fler trimningsåtgärder för kollektivtrafikkörfält, signalprioritering och Bus Rapid Transit-system (BRT).

Infrastrukturmedlen ökar jämfört med föregående planperiod. Ökningen går dock främst till ökade underhållskostnader. När projekt som redan finns med i befintlig plan och det som regeringen särskilt pekat ut läggs in, blir det inte mycket över till angelägna satsningar.

Medlen kommer inte att räcka till att både börja bygga **höghastighetsbanor** från två håll och samtidigt göra angelägna satsningar i storstadsområden och i övriga landet.

Höghastighetsbanorna, på det sätt projektet nu läggs upp, kommer inte bara tränga ut andra viktiga satsningar, utan det kommer också att dra ut på tiden innan banorna är helt färdigbyggda. Nyttorna kommer att komma för sent. Då finns andra antal mer produktiva järnvägsinvesteringar, som exempelvis **fyrspår** hela vägen mellan Uppsala och Stockholm som borde prioriteras.

I ett scenario där budgeten kraftigt höjs till i storleksordningen minst 1000 miljarder kronor och höghastighetsbanoprojektet läggs upp på ett rationellt och effektivt sätt, både vad gäller tid och sträckningar, går det möjligen att argumentera för höghastighetsbanor i ett sammanhållet system.

Handelskammarens prioriteringar

Handelskammarens viktigaste prioriteringar är fyrspår Uppsala–Stockholm, Östlig förbindelse, Tvärförbindelse Södertörn samt tunnelbanan i Stockholm.

Fyrspår hela vägen mellan Uppsala och Stockholm

Handelskammaren välkomnar att ökad järnvägskapacitet mellan länsgränsen och Uppsala finns med i planen, men är mindre nöjd med att inte hela investeringen ryms inom planperioden.

Detta är den infrastrukturinvestering i hela landet som skulle ge allra störst effekt på bostadsbyggandet, och det i den region som har den allra svåraste bostadsbristen. Bostadspotentialen är 55 000 bostäder direkt och 100 000 på sikt.

Fyrspår förbättrar kapaciteten även på järnvägar norr och väster om Uppsala. Restidsvinsterna värderas till 14,5 miljarder kronor, 100 000 nya arbetstillfällen kan skapas och 500 000 fler arbetsplatser hamnar inom en pendlingstid under 60 minuter. Allt detta kring Sveriges viktigaste flygplats.

Godstrafiken kommer att öka väsentligt de närmaste åren med utbyggnaden i Rosersberg och omkring Arlanda. Gods- och bränsletåg från Gävle hamn och Hargs hamn bör av säkerhets- och kapacitetsskäl inte trafikera flygplatsen.

Den satsning som görs i förslaget på en första etapp av fyrspåret är en bra start, men för att bostadsbyggande ska ske i den omfattning som det finns potential till måste fyrspåret byggas ut i sin helhet utan fördröjning. Först när fyrspåret är klart följer den kapacitet och full effekt avseende bostadsbyggande, som krävs mellan Uppsala och Stockholm samt Stockholm och norra Sverige.

Det är rimligt att en så lönsam investering, både för transporter och bostäder, får full finansiering och så tidig byggstart som möjligt.

Handelskammaren anser att fyrspår hela vägen mellan Uppsala och Stockholm bör finansieras fullt ut i nationell plan 2018–2029 och påbörjas tidigare än vad som har föreslagits av Trafikverket.

Östlig förbindelse

Östlig förbindelse är den utan jämförelse viktigaste väginvesteringen i Stockholms län. Projektet måste återupptas i nationell plan och fortsätta projekteras.

I Stockholmsavsnittet resonerar Trafikverket kring att Förbifarten och Citybanan innebär betydande kapacitetsförstärkningar. Det är dock inte tillräckligt för att möta regionens stora kapacitetsbrister och skapa nödvändiga förutsättningar för kollektivtrafiken och en fungerande arbetsmarknadsregion. Östlig förbindelse är nödvändig.

Östlig förbindelse behövs för ökad tillgänglighet inom regionen och bättre möjligheter för regional utveckling. Det är också en, av Trafikverket, utpekad brist i transportsystemet i Storstockholm som regeringen bör åtgärda genom nationell plan. Det finns mycket starkt stöd för förbindelsen i Stockholm och kommunerna i regionen.

Östlig förbindelse svarar mot en rad behov i regionen:

- Stockholmsregionen kommer att ha en hög trafik tillväxt till år 2030 som kräver ökad transportkapacitet förbi centrala Stockholm.
- Hela regionen får del av de trafiknyttor som Östlig förbindelse skapar samtidigt som Stockholms innerstad och Essingeleden avlastas.
- Östlig förbindelse ökar robustheten i trafiksystemet runt huvudstaden. Det ökar förmågan att hantera incidenter och planerade avstängningar.
- Förbindelsen behövs för att knyta ihop hela regionen och bidrar till bättre funktion på både arbetsmarknaden och bostadsmarknaden.

I det korta perspektivet behöver planeringen för en lämplig korridor fortsätta. Det uppskattas till omkring 300 miljoner kronor i nationell plan. Staten bör också överväga att tillföra de medel som Trafikverket menar behövs för fortsatt arbete (vid en ökning av medel till nationell plan med tio procent). Staten måste också förnya ansträngningarna att säkra finansiering av Östlig förbindelse.

Handelskammaren anser att arbetet med Östlig förbindelse ska fortgå och att arbetet med att säkra finansiering av förbindelsen intensifieras. Östlig förbindelse ska återupptas i den nationella planen.

Stockholms stad och regionen

Östlig förbindelse skulle vara positiv för samhällsplaneringen genom ett mer effektivt utnyttjande av trafiksystemen då den avlastar trafikrörelser i nord och sydost. Den blir ett komplement till Förbifart Stockholm. Det är viktigt för hela regionens funktionssätt.

Utan en Östlig förbindelse, med den stora avlastning av innerstaden som det skulle medföra, riskerar Stockholm att tappa i attraktivitet och konkurrenskraft. Detta förvärras av Stockholms stads planer på avstängningar av gator och färre körfält i Stockholm. Det kommer att bli mycket svårt att varuförsörja innerstaden, bedriva handel eller ta sig mellan olika stadsdelar eller till och med mellan olika delar av regionen om man tvungen att göra det med någon form av vägbundet fordon. Här finns det behov av ett regionalt ansvarstagande från Stockholms stad men också dialog och samarbete kring konsekvenserna innan en Östlig förbindelse finns på plats.

Stockholms Handelskammare anser att det är ett gemensamt ansvar, för stat och kommun, att trafiken i och runt centrala Stockholm fungerar.

Tvärförbindelse Södertörn

Redan år 2020 öppnar den nya containerhamnen i Norvik, som kommer att ha stor betydelse för varuförsörjningen av hela Mälardalen. Det kommer att bli möjligt att gå in med större fartyg till Norvik än i Värtan och Södertälje, vilket innebär att en hel del gods kommer att gå direkt dit i stället för att, som i dag, lossas i Göteborgs hamn och köras på väg eller järnväg till Stockholmsområdet. Det kommer att ge avlastningar både på vägarna mellan Göteborg och Stockholm och på Västra stambanan.

Om Norvik ska kunna fungera måste Tvärförbindelse Södertörn färdigställas snarast. Den går inte att skjuta till nästa planperiod. Den har redan skjutits upp alltför många gånger.

Handelskammaren anser att hela Södertörnsleden måste rymmas i planen.

Tunnelbana i Stockholmsregionen

Stockholmsregionens hela trafiksystem är så överbelastat, både vägar och spår, att trimningsåtgärder inte klarar att lösa problemen. Här krävs satsningar på ny infrastruktur. Eftersom allt som byggs i denna tätbebyggda och geotekniskt besvärliga region blir mycket dyrt är det också oerhört viktigt att göra rätt prioriteringar. De investeringar som löser stora transportbehov måste gå före de som löser små.

Viktigast av allt är att bygga ut tunnelbanan, som är det trafikslag som har allra flest resenärer i Stockholm.

Handelskammaren anser att det är rimligt att inrymma hela tunnelbaneutbyggnaden Älvsjö–Fridhemsplan i planperioden. Dessutom måste behov av fortsatt utbyggnad av tunnelbanenätet finnas med bland utpekade brister.

Färdigställ centrala stråkprojekt

Trafikverkets förslag rörande gods och näringslivets transporter kan förbättras genom att beslutade centrala stråkprojekt för näringslivet faktiskt färdigställs: dubbelspår Hallsberg–Mjölby, ökad kapacitet på Bergslagsbanan/väster om Vänern samt dubbelspår på Hamnbanan till Göteborgs Hamn.

Handelskammaren anser att centrala stråkprojekten för gods bör färdigställas snarast.

Användningen av trängselskatten

Huvudstadsregionen bidrar med en betydande medfinansiering till infrastrukturinvesteringar genom trängselbeskattningen i Stockholms innerstad och på Essingeleden. Regeringen räknar dock trängselskattepengarna som statlig medfinansiering och lägger därför ytterst blygsamma summor i verklig statlig medfinansiering till Förbifarten och Stockholmsöverenskommelsen. Det var detta Handelskammaren varnade för när trängselskatten

infördes – att staten skulle ta det till intäkt för att minska sina insatser för infrastrukturutbyggnad i Stockholmsregionen, vilket är precis vad som sker nu.

Det krävs, enligt Handelskammaren, avsevärt ökade statliga satsningar på infrastrukturen i huvudstadsregionen för att möta de behov som blir effekten av den kraftiga befolkningsökningen och den ökade ekonomiska aktiviteten, men också för att täcka upp för årtionden av alltför låga anslag i förhållande till behoven. Trängselskatterna ska inte räknas som statlig medfinansiering.

OPS: finansiering och försöksprogram

Regeringen bör skapa möjligheter för ökad användning av offentlig-privat samverkan (OPS) i den nationella planen.

Finansiering av OPS

Handelskammaren har tidigare pekat på behovet att undanta långsiktiga offentliga infrastrukturprojekt från den generella ränteavdragsbegränsningsregeln som behandlas i promemorian Nya skatteregler för företagssektorn (se Stockholms Handelskammarens remissvar av den 26 september 2017, dnr Fi2017/02752/S1).

Handelskammaren anser att det även i Sverige ska vara möjligt att undanta långvariga offentliga infrastrukturprojekt från regler om ränteavdragsbegränsning.

Försöksprogram med OPS

I betänkandet Finansiering av infrastruktur med privat kapital? (SOU 2017:13) tar kommittén ställning för ett försöksprogram som består av minst tre OPS-projekt inom transportinfrastrukturuområdet. Nu finns flera internationella exempel, även i närliggande länder som Norge och Finland.

Handelskammaren tillstyrker att ett försöksprogram startas. Det kan kräva tydliga skrivningar i nationell plan eller andra uppdrag till Trafikverket att genomföra ytterligare utredningar eller på annat sätt säkerställa att ett försöksprogram kan genomföras.

Infrastrukturfrågor för näringslivets konkurrenskraft

Godstransporter och logistik är avgörande för svensk konkurrenskraft. Transporterna måste vara både hållbara och konkurrenskraftiga. Arbetet med en långsiktig transportpolitik måste syfta till att minska utsläpp från transporter, i stället för att ensidigt sträva efter att minska transporterna i sig.

Ensidiga och oproportionerliga avgiftshöjningar ökar transportkostnaderna i Sverige och försämrar konkurrenskraften i ett land med långa avstånd och branscher med stora transportbehov. Politiska beslut och myndighetsbeslut, ändringar av regelverk och andra förslag innebär höjda skatter och avgifter för transporter. Besluten fattas av enskilda myndigheter utan tillräcklig samordning och helhetssyn.

Handelskammaren anser att skatter och avgifter måste samordnas i högre grad. Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar transportkostnader, Sveriges konkurrenskraft samt hur de bidrar till att på rationella sätt nå andra mål till exempel inom klimatpolitiken.

Arlanda flygplats

En fjärde rullbana på Arlanda kommer att behövas inom en nära framtid. Med tanke på de mycket långa ledtiderna för miljöprovning och andra tillstånd som krävs för en ny bana på Arlanda är det hög tid att starta det arbetet nu. Det krävs också utökad järnvägskapacitet på sträckan Stockholm–Arlanda–Uppsala (ett argument för fyrspar) samt ökad kapacitet på E4 mellan Arlanda och Stockholm. Det går inte att skjuta till nästa planperiod. Vidare krävs en fullständig trafikplats vid Måby. Det är av avgörande betydelse för Arlandas kommunikationer norrut och Cargo City, men är nu struket i förslaget till nationell plan.

Handelskammaren välkomnar åtgärderna på E4 vid Arlanda, det bör dock läggas tidigare i perioden tillsammans med trafikplatsen vid Måby. Arbetet med en fjärde rullbana måste starta under planperioden. Utvecklingen av Arlanda som flygplats och marktransporter behöver belysas i den nationella planen.

Samordning av parallella planeringsprocesser

Förändringarna från 2013 i planeringsprocessen för den fysiska planeringen av transportinfrastruktur var tänkt att leda till en sammanhållen planeringsprocess. Under senare år har emellertid flera andra initiativ tagits till exempel inom ramen för Sverigeförhandlingen och ett regeringsuppdrag om att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Även om bakomliggande skäl, såsom medfinansiering och en strävan att skapa möjligheter till fler bostäder, har varit lovvärda har detta lett till en otydlig process. Ansvars- och tidsförhållanden har blivit oklara. Det är inte heller otänkbart att det blivit en mindre rationell och effektiv process för planeringen av transportinfrastrukturen. Vidare står det klart att Sverigeförhandlingen inneburit att Östlig förbindelse, som har funnits i nationell plan med mångmiljardbelopp, plockats ut på grund av olösta finansieringsfrågor.

Handelskammaren anser att regeringen och Trafikverket bör hålla sig till en sammanhållen och långsiktigt överskådlig process för planeringen av transportinfrastrukturen.

Sjöfart

Sjöfarten har stor betydelse för såväl gods- som passagerartrafik. Stora investeringar görs i Södertälje sluss och farled, samtidigt som frågan om Hjulstabron inte är löst i planen. Det innebär att nyttorna av insatserna inte realiserar inom planperioden. Farleden till Stockholm för den ökande kryssningstrafiken kräver också en bättre lösning än dagens. Möjligheterna till kollektivtrafik på vatten bör bättre tas till vara.

Handelskammaren anser att ett samlat grepp bör tas om sjöfartsfrågorna.

Kompetensförsörjning

Trafikverket kommer rimligen att behöva rekrytera i stor omfattning för att kunna ta vara på de möjligheter som de ökande anslagen innebär. Redan i dag finns det en stor kompetensbrist på många delar av den svenska arbetsmarknaden.

För att underlätta för Trafikverket och dess leverantörer att utföra kommande uppdrag anser Handelskammaren att regeringen bör vidta åtgärder som underlättar arbetskraftsinvandring och utstationering till Sverige.

FÖR STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE



Maria Rankka
Verkställande direktör



Fredrik Sand
Näringspolitisk expert