

# Remissyttrande

## Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026-2037

[li.remissvar@regeringskansliet](mailto:li.remissvar@regeringskansliet)

Kopia: [li.nationellaplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellaplan@regeringskansliet.se)

Diarienummer: LI2023/02737

*Stockholms Handelskammare är en politiskt obunden näringslivsorganisation med omkring 1300 medlemsföretag i huvudstadsregionen. Vi arbetar aktivt med att skapa opinion och väcka debatt i frågor som är avgörande för Stockholm-Uppsalas konkurrenskraft och tillväxt. Handelskammaren bedriver även verksamhet inom skiljedom samt internationell handel. Vi grundades 1902 och är i dag en av Sveriges ledande näringslivsorganisationer.*

### Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Stockholms Handelskammare inkommer här med våra synpunkter på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026-2037.

### Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram underlag till den planerade infrastrukturpropositionen, inför ett riksdagsbeslut där ramarna och fördelningen av medel för infrastrukturåtgärder ska fastslås. Huvudinriktningen i underlaget är att vårda den existerande infrastrukturen, och i förslaget som utgår från dagens ramar skulle det innebära ett stopp för nya större investeringar.

Vi konstaterar att alla alternativ utöver det som Trafikverket kallar +20 procent innebär antingen en försämring eller status quo för Sveriges transportinfrastruktur. I alternativet +20 procent finns utrymme för nya investeringar motsvarande 10 miljarder vilket i de här sammanhangen får anses vara försumbart med hänsyn tagen till historiska fördyrningar i pågående projekt.

Stockholms Handelskammare anser att det varken är realistiskt eller rationellt att avbryta investeringarna i ny infrastruktur. Det kommer att behövas stora investeringar i infrastrukturen även framgent. Satsningar på bättre kollektivtrafik, fungerande intermodala godstransporter, nya tekniska lösningar inklusive elektrifiering och automatisering och väl fungerande internationella förbindelser kommer att vara nödvändiga.

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. Underlagets fokus på att bevara och sköta den existerande infrastrukturen är förståeligt utifrån Trafikverkets roll som infrastrukturhållare. 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.

## Bakgrund

Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037.

Syftet med uppdraget var att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen avseende perioden 2026–2037. Uppdraget redovisades för regeringen 15 januari 2024.

## Remissyttrande

Stockholms Handelskammare (härefter SHK) står bakom den av Trafikverkets definierade prioriteringsordningen om fyrstegsprincipen där steg 4 är att bygga ny infrastruktur, och tidigare steg innebär olika former av optimering av redan befintliga vägar och järnvägar. Att underhålla befintlig infrastruktur är som regel det samhällsekonomiskt mest lönsamma sättet att hantera den här typen av investeringar. Med det sagt är det även vid alternativ +20 procent tydligt att det inte heller finns utrymme för några nyinvesteringar i infrastruktur som inte redan återfinns i planen.

Inriktningsunderlaget tar heller inte i tillräckligt stor omfattning upp frågan om intermodalitet och systemets helhet. Både flygfart och sjöfart får en alltför liten del i helheten.

Infrastruktur kopplad till Sveriges hamnar är underutvecklad. Sjöfartens roll i godslogistiken ska inte underskattas och även i framtiden kommer betydande mängder gods färdas på vatten. Sveriges infrastruktur har under lång tid varit uppdelad i fyra olika trafikslag där kopplingarna mellan trafikslagen är alltför dålig. Vår uppfattning är att de intermodala kopplingarna behöver betydligt mer utrymme i nationell plan än idag.

Flyget är avgörande för svensk konkurrenskraft, inte minst det internationella flyget som över tid har blivit allt sämre. SHK ser stora behov av att stärka flygets konkurrenskraft för att öka förmågan att bedriva lönsam flygtrafik i och till och från Sverige. Det stärker också flygbolagens möjlighet att satsa på bättre och miljövänligare fordon.

### *20-procent*

SHK uppfattning är att endast alternativet med 20 procents ökning av anslagen till nationell plan bör vara aktuellt. Vid nuvarande nivå anger Trafikverket att det saknas 150 miljarder kronor för att upprätthålla transportsystemets funktion och att det också saknas 119 miljarder kronor för att hantera den underhållsskuld som uppstått historiskt. Endast 20-procentsalternativet gör det möjligt att klara detta, så något annat alternativ bör ej övervägas.

### *Fyrspåret Uppsala-Stockholm*

Ett av de viktigaste projekten för huvudstadsregionens och hela landets utveckling är utbyggnaden av fyra spår mellan Uppsala och Stockholm. Enligt de avtal som tecknats mellan staten, Region Uppsala och kommunerna Uppsala och Knivsta 2017 ska fyrspåret färdigställas senast 2034. SHK utgår från att staten kommer att hålla sin del av avtalet och menar därför att fyrspåret ska definieras som ett bundet objekt i den fortsatta processen.

En försening av fyrspåret skulle orsaka stora samhällsekonomiska kostnader. Enligt SHK:s beräkningar uppgår dessa redan till omkring en miljon kronor per dag, bara räknat i restidsförluster.

Fyrspåret är således inte bara en lönsam investering. Det skulle även bidra till ett bättre fungerande arbetsmarknad och koppla ihop huvudstadsregionen med landets norra delar.

### *Alternativ finansiering*

Det finns små förutsättningar att utveckla den svenska transportinfrastrukturen med något av de förslag som Trafikverket i sitt inriktningsunderlag anger. Även med en ökning av 20 procent mot nuvarande plan kommer väldigt lite gå till nyinvestering av infrastruktur.

I uppdraget till Trafikverket ingick att titta närmare på alternativ finansiering av infrastruktur. SHK kan konstatera att inriktningsunderlaget i väldigt begränsad omfattning belyst den möjligheten. SHK tycker att man bör utreda vidare denna väg och peka ut vissa objekt som möjliga för alternativ finansiering. Vi ser exempelvis järnvägen mellan Stockholm och Oslo och en Östlig förbindelse som möjliga objekt att finansiera utanför plan. Det kan för Östlig förbindelse handla om en avgift eller en tidsbegränsad höjning av trängselskatten i Stockholm, alternativt en kombination av de båda.

SHK inser att anslagsfinansiering genom nationell plan för transportinfrastruktur inte klarar av att hantera det investeringsbehov som finns i dagens infrastruktur och därför måste andra sätt att finansiera den utredas och övervägas.

### *Östlig förbindelse*

Under Sverigeförhandlingen fanns planer på en Östlig förbindelse länge med. När dåvarande regering 31 maj 2018 presenterade den nationella transportplanen fanns inte objektet med och har därefter legat i träda. SHK anser att utredning och planering av en östlig förbindelse som kan knyta ihop en ringled runt Stockholm ska återupptas. När förbifarten står klar skulle detta bli den återstående pusselbiten för att få ett naturligt trafikflöde runt Stockholm. Det finns idag omfattande vägreservat runt den tänkta förbindelsen som vid en mer definierad rutt kan snävas åt och skapa ytor för framtida stadsutveckling. En östlig förbindelse skulle också minska trafikbelastningen i Stockholms innerstad och belastningen på Södra Länken.

### *Stockholm-Oslo*

Det tar idag nästan dubbelt så lång tid att åka Stockholm-Oslo som mellan Stockholm-Göteborg, trots att avståndet är ungefär lika långt. Rapporter från bland annat intressebolaget Oslo-Sthlm visar att investeringar för att göra det möjligt att resa under tre timmar mellan städerna har stor samhällsekonomisk nytta. Det är också en sträcka där det finns goda förutsättningar att utnyttja alternativa finansieringsformer eftersom det går att få snabb lönsamhet i ett sådant projekt. Effekten av att flytta över trafik från flyg till järnväg har också stora klimatrelaterade nyttor som också bör vägas in.

### *Arlanda*

Stockholmsregionen har ett stort internationellt beroende. Sveriges näringsliv har en struktur som kräver väl fungerande internationella förbindelser och många internationellt verksamma företag har sina huvudkontor i Stockholm. Det innebär att Stockholms internationella förbindelser är av nationell betydelse.

Arlanda flygplats behöver utvecklas för att bli en internationellt konkurrenskraftig flygplats. SHK vill se konkreta och finansierade satsningar på Arlandas landinfrastruktur.

Kollektivtrafiken till flygplatsen är otillräcklig och behöver förbättras, detta gäller både för buss och tåg. Arlandabanan är en stor tillgång men staten bör inleda förhandlingar med A-Train för att

sänka priserna för Arlanda Express samt den avstigningsavgift som idag tas ut av andra operatörer som angör Arlanda station.

SHK vill att man redan i infrastrukturpropositionen pekar ut Arlanda som strategiskt viktigt kommunikationsnav och anslår pengar för åtgärder som kan öka flygplatsens internationella konkurrenskraft.

### *Avslutning*

SHK ser med oro på hur det svenska transportinfrastrukturnätet har utvecklats över tid med en stor ackumulerad underhållsskuld. Det är tydligt att inriktningsunderlaget som Trafikverket överlämnade till regeringen 15 januari 2024 inte är tillräckligt för att hantera framtidens behov av infrastruktur. Svensk konkurrenskraft är beroende av bra förbindelser både nord-syd och öst-väst och även om Trafikverkets fyrstegsprincip är rimlig så behöver det tillföras medel för att utveckla transportsystemet. Det kan göras på flera olika sätt och att helt förlita sig på anslagsfinansiering bedöms inte som tillräcklig. Att regeringen tydligt öppnar upp för alternativa finansieringsformer vore ett välkommet tillägg till det nuvarande systemet och skulle i större omfattning faktiskt kunna allokera investeringar till samhällsekonomiskt lönsamma objekt. Trafikverket har i inriktningsunderlaget inte i tillräcklig omfattning resonerat kring detta.

Stockholms Handelskammare genom:

David Stenergard, Näringspolitisk Expert