

Västsvenska Handelskammarens remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033

Att ta fram en nationell plan för transportinfrastruktur kräver tuffa prioriteringar. Först av regering och riksdag som sätter ramarna där behov inom infrastrukturområdet måste vägas mot andra behov i samhället. Sedan av Trafikverket som i sitt planförslag måste väga olika trafikslags och landsdelars behov mot varandra och slutligen av regeringen som fastställer den nationella planen. Med detta erkännande av det omfattande arbete som ligger bakom planförslaget framfört, vill Västsvenska Handelskammaren ge följande synpunkter på detsamma.

Västsverige

Västsverige är dragloket i svensk ekonomi. Tillverkningsindustrin i regionen har det senaste decenniet slagit det ena rekordet efter det andra både vad gäller omsättning, antal sysselsatta och vinster. Vinster som i stor utsträckning återinvesterats i verksamheten för att ytterligare stärka konkurrenskraften och för att bidra till klimatomställningen. Den starka tillväxten i regionen visar inga tecken på att avta. Enbart sedan Trafikverket presenterade sitt planförslag i slutet av november har Klarna meddelat att de ska etablera ett utvecklingscenter för 500 anställda i Göteborg. Volvo Cars och Northvolt meddelade i december att även de ska etablera ett utvecklingscenter i Göteborg och i februari kom beskedet att också deras gemensamma batterifabrik ska byggas där. Den senare i hård konkurrens med Skövde som sannolikt står på tur för andra storinvesteringar.

Samtidigt fortsätter regionen att utvecklas som Europas ledande inom fordons elektrifiering. Det som gör Västsverige unikt är bredden av fordon som utvecklas och testas här. Alltifrån schakt- och grävmaskiner, batterier, båtmotorer till cyklar, färjor och eldrivna flygplan. Fordonsindustrin i Västsverige bidrar även till omställningen av stålindustrin genom att stå först i kön för att integrera Norrlands gröna stål i både bilar och lastbilar.

För att den positiva utvecklingen inte ska tappa fart måste infrastrukturinvesteringarna hänga med. Idag är den största utmaningen för våra medlemmar att hitta rätt kompetens. Den utmaningen måste lösas genom ökad inflyttning och genom satsningar på infrastruktur som möjliggör pendling på längre avstånd än idag och som leder till större arbetsmarknader.

Det pågår flera viktiga infrastrukturprojekt i regionen, däribland tågtunneln Västlänken. När den invigs 2026, 16 år efter Citytunneln i Malmö och nio år efter Citybanan i Stockholm, ökar tågkapaciteten i regionens kärna vilket är helt nödvändigt. Även dubbelspåret mellan Västsveriges två största städer, Göteborg och Borås, som finns med i Trafikverkets planförslag kommer att ha stor betydelse för regionens utveckling. I vart fall har dubbelspåret mellan Stockholmregionens två största städer Stockholm – Uppsala, invigt 1908, visat sig ha stor betydelse för invånare, företag och tillväxt.

Västsverige är som sagt dragloket i svensk ekonomi, men Trafikverket måste nu lägga den räls och övrig infrastruktur som krävs för att loket inte ska tappa fart.

Om ramen och tempot – för lite och för långsamt

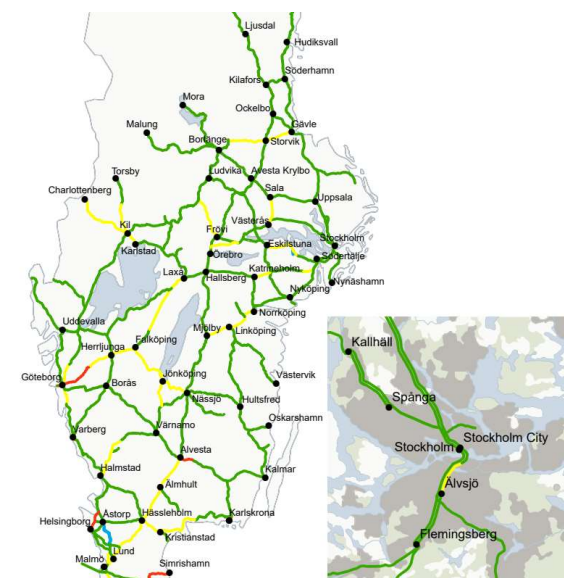
Aldrig tidigare har ramen för investeringar och underhåll inom infrastrukturområdet varit så stor som nu. Det är i grunden positivt men sett till de ökade transportbehoven och den nödvändiga klimatomställningen hade Västsvenska Handelskammaren föredragit en ännu större ram. Trafikverket varnar nu för att vägstandarden riskerar att vara sämre 2033 än 2022. Många projekt saknar full finansiering och kommer inte färdigställas inom planperioden, andra förs upp på den redan långa listan av utpekade brister. I stället för att påskynda färdigställandet av de nya stambanorna för att därmed snabbt få ut nyttorna i dess stråk och för att avlasta de befintliga banorna så riskerar vi att få en flera decennier lång byggperiod med ökade kostnader och stor osäkerhet avseende stadsplanering för de kommuner som berörs. Trots pandemin och de extraordinära kostnader som den inneburit så är statens finanser mycket goda och statsskulden låg. Förutsättningarna för att i ännu större utsträckning investera i transportinfrastrukturen och klimatomställningen har aldrig varit bättre. En ännu större ram och högre genomförandetakt hade bättre svarat mot rådande behov och möjligheter.

Västra stambanan, delen Göteborg – Alingsås

Trafikverkets planförslag innehåller ett fåtal små förbättringar längs Västra stambanan. Dock föreslås ingen kapacitetshöjande åtgärd längs sträckan Göteborg – Alingsås trots att den inte bara är Västra stambanans värsta flaskhals utan sannolikt hela det svenska järnvägssystemets. På dessa fyra mil delar godståg från hela landet spår med pendeltåg, regionaltåg och Intercitytåg. Tåg med helt olika hastigheter vilket i sig, utöver det stora antalet tåg, bidrar till kapacitetsbegränsningen.

Att det är kapacitetsbrist i det svenska järnvägsnätet råder det ingen tvekan om. Ett vanligt, pandemifritt år, är många sträckor runt om i landet rödmarkerade på Trafikverkets karta över kapacitetsbegränsningar. Inte minst om man isolerat tittar på de två högst trafikerade timmarna.

Sträckan Göteborg – Alingsås utmärker sig genom att uppvisa kapacitetsbegränsningar även pandemiåret 2021 - ett år när tågbolagen i mindre utsträckning ansökt om tåglägen. Rödmarkeringen, det vill säga kapacitetsbristen, är inte begränsad till de två högst trafikerade timmarna utan mätt över dygnet.

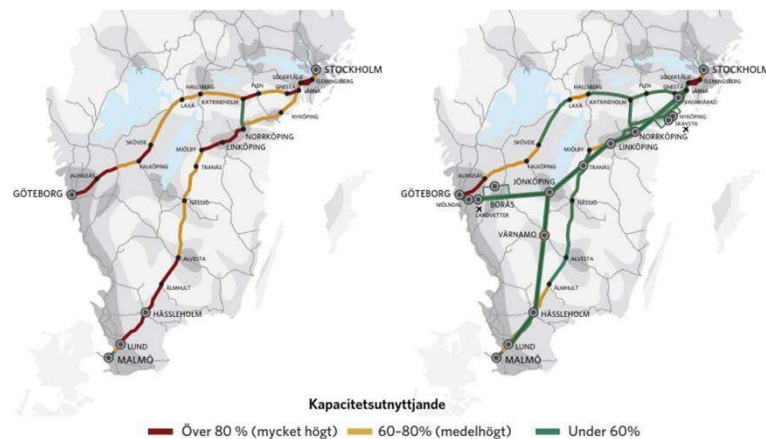


Göteborg – Alingsås, enda sträckan med dubbelspår där det råder kapacitetsbegränsningar mätt över dygnet pandemiåret 2021. Bild från Trafikverket.se (Kapacitetsbegränsningar 2021)

Göteborgs hamn är Sveriges i särklass största och mest betydelsefulla. Mer än hälften all containertrafik till eller från landet passerar Göteborgs hamn. Idag går 60 procent av containertrafiken till hamnen via järnväg och hamnens mål är 75 procent år 2030. Det är oerhört positivt att fler företag vill transportera gods på järnväg och att Göteborgs hamn möjliggör detta men för att möta efterfrågan på person- och godstransporter krävs ytterligare ett dubbelspår mellan Göteborg – Alingsås. En del av sträckan fanns med i Banverkets motsvarighet till nationell plan (Framtidsplan) redan år 2004. Nu är det dags att lägga ytterligare ett dubbelspår.

Dubbelspåret Göteborg – Alingsås behövs även med nya stambanor

På relativt kort sikt behöver hela Västra och Södra stambanan avlastas. Det räcker inte att bygga bort enstaka flaskhalsar som Göteborg – Alingsås. De två alternativ som står till buds är nya stambanor eller en mycket omfattande utbyggnad av de befintliga stambanorna. Enligt Trafikverket skulle det senare alternativet kosta mer och ge lägre nyttor än att bygga nya stambanor. Men just sträckan Göteborg – Alingsås kräver ytterligare ett dubbelspår även med nya stambanor. Det visar Trafikverkets bedömning av kapacitetsutnyttjandet år 2040 - med respektive utan nya stambanor. Lägg därtill att behovet är skriande redan idag.



Uppskattat kapacitetsutnyttjande år 2040. Till vänster UTAN nya stambanor. Till höger MED nya stambanor. Göteborg – Alingsås har mycket högt kapacitetsutnyttjande även med nya stambanor. Bild från Trafikverkets rapport Nya stambanor för höghastighetståg (2021)

Nya stambanor inklusive delen Göteborg – Borås och Borås - Jönköping

Västsvenska Handelskammaren välkomnar att en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås via Mölndal och Landvetter flygplats ännu en gång finns med i Trafikverkets planförslag. Vi förutsätter att byggfasen inleds snarast möjligt och att projektet i nästföljande nationella plan har status "Pågående".

Med en ny dubbelspårig järnväg kommer dagens restid med tåg mellan Göteborg och Borås mer än halveras. På sikt kommer de två städerna utgöra en gemensam arbetsmarknad som är mindre konjunkturkänslig, har lägre arbetslöshet, fler branscher och högre genomsnittlig lönesumma än om de två städerna skulle fortsätta att utgöra separata arbetsmarknader. Järnvägen kommer också att avlasta riksväg 40 där köerna idag ringlar sig långa, samt genom anslutningen till Landvetter flygplats stärka Västsveriges internationella tillgänglighet till stor nytta för regionens näringsliv.

Inkludera Förstärkningsalternativet i planen

För att tillföra projektet ytterligare regional nytta bör det så kallade Förstärkningsalternativet inkluderas i den nationella planen. Genom att bygga en kopplingspunkt mellan den befintliga Kust till kustbanan, vid Mölnlycke, och den nya stambanan öster om Mölndal kan antalet årliga kollektivtrafikresor i stråket Göteborg – Borås öka med 4 -7 miljoner, enligt beräkningar från Västra Götalandsregionen. Idag sker ca 7 miljoner kollektivtrafikresor i stråket, med nya stambanan ökar det till 12 – 13 miljoner och med Förstärkningsalternativet till 17 – 19 miljoner. Investeringskostnaden för Förstärkningsalternativet är beräknad till 3,1 miljarder kronor.

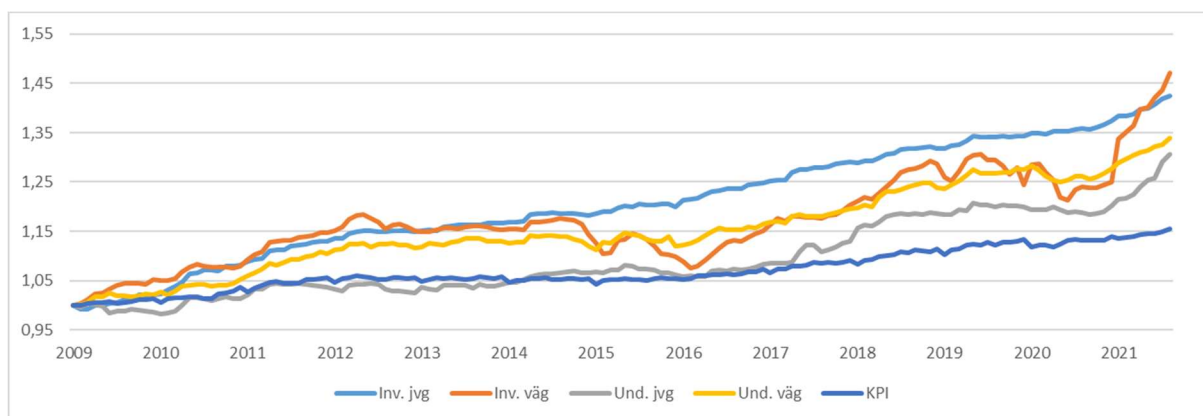
Prioritera Borås – Jönköping som nästa stambaneetapp

Om Göteborg – Alingsås är en röd linje på kartan över kapacitetsbegränsningar i det svenska järnvägssystemet så är de åtta milen mellan Borås – Jönköping en vit fläck. Mellan dessa två stora och närliggande städer finns idag ingen järnväg. En tågresor dem emellan tar därför cirka två timmar och kräver två byten. Uselheten i detta saknar motstycke i Sverige.

Västsvenska handelskammaren välkomnar att Trafikverket avsatt tre miljarder kronor för planering av nya delsträckor av nya stambanan. Utredning och planering av sträckan Borås – Jönköping bör ges högsta prioritet följt av sträckan Jönköping – Linköping. Först när nya stambanan Göteborg – Stockholm (Järna) är färdigställd i sin helhet uppstår systemeffekter i form av avlastning av Västra stambanan, överflyttning från flyg till tåg och verklig regionförstoring genom kortare restider mellan alla städer längs järnvägen, inklusive samhällen i dessa städers närhet. Det är därför av yttersta vikt att de nya stambanorna färdigställs så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt. Enligt Skanska kan nya stambanor färdigställas på tolv år inklusive tre års planering.¹

Kostnadsökningen urholkar ökade anslag

Trafikverket och regeringen är väl medvetna om den alarmerande kostnadsutveckling inom såväl investerings- som underhållsområdet. Trots detta fortsätter kostnadsökningen med följd att varje ökat anslag äts upp av en ännu snabbare ökning av investerings- eller underhållskostnaden. Trenden måste brytas!



Utvecklingen av investerings- och underhållskostnader för järnväg respektive väg samt KPI från januari 2009 till november 2021. Källa: Trafikverkets infrastrukturindex samt SCB.

¹ [Rapport om höghastighetståg på brobanor | skanska.se](https://www.skanska.se/rapport-om-hoghastighetstog-pa-brobanor) (skanska.se februari 2022)

Prioritera utbyggnad av laddinfrastruktur, avstå pilotprojekt för elväg

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, men framför allt krävs en elektrifiering av fordonsflottan som står för merparten av alla transporter och utsläpp. Staten genom Trafikverket måste påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur både för tunga och lätta fordon.

Sverige bör följa och där möjligt även leda teknikutvecklingen kopplad till elektrifieringen av transportsektorn. Men det är viktigt att inte gå för fort fram och riskera att välja en teknisk lösning som andra länder 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 bränslecellsfordon². Regeringen bör inte gå vidare med Trafikverkets förslag att anlägga en pilotsträcka för elväg utan i stället satsa mer på att bygga ut laddinfrastrukturen över hela landet.

Finansiering av infrastruktur

Behoven och önskemålen inom infrastrukturuområdet överträffar vida de medel som står till buds. Därför måste regeringen vända på varje sten även för att undersöka om det finns externa medel som kan bidra till att utveckla transportinfrastrukturen. En tidigare statlig utredning³ slog fast att OPS-lösningar kan vara intressant och att tre försöksprogram bör genomföras, vilket ännu inte har skett. Därutöver finns möjlighet till EU-medel för medfinansiering av utpekade TEN-T stråk, varav Göteborg – Oslo är ett. Längs samma sträcka, det vill säga Göteborg – Oslo, har ett antal bohuslänska och norska kommuner bildat ett konsortium som tittar på möjligheten att ta fram och sedan sälja en färdig järnvägskorridor för höghastighetsjärnväg till privata aktörer. Om det visar sig att privata aktörer är villiga att finansiera detta, eller liknande projekt, så bör Trafikverket och regeringen bidra – inte ekonomiskt men genom att fatta de beslut som krävs för ett genomförande.

Utvärdera och uppdatera de samhällsekonomiska kalkylerna

Mycket i debatten kring infrastruktur och den nationella planen har kommit att handla om de samhällsekonomiska kalkylerna och olika projekts eventuella (o)lönsamhet. De samhällsekonomiska kalkylerna betraktas ibland som av Gud givna men är det givetvis inte, vilket visas av att beräkningsmodellerna skiljer sig åt mellan olika länder och av det faktum att de inte sällan landar helt fel, som exempelvis Citytunneln i Malmö. Utdömd av kalkylerna före byggstart men med facit i hand betraktad som lönsam⁴. Flera tunga aktörer, däribland KTH Järnvägsgruppen, menar att Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler missar de dynamiska effekter som stora infrastrukturprojekt innebär och att verkets resandeprognoser närmast konstant underskattar antalet tågresenärer⁵. För stora samhällsomdanande projekt finns enligt KTH Järnvägsgruppen bättre beräkningsmodeller än de som tillämpas i Sverige. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att säkerställa att den bäst lämpade metoden för varje typ av projekt tillämpas.

För Västsvenska Handelskammaren

Johan Trouvé, vd

Markus Ottemark, ansvarig infrastrukturfrågor

² [ab-volvo.pdf \(regeringen.se\)](#), AB Volvos yttrande avseende elvägutredningens (regeringen.se, februari 2022).

³ Finansiering av infrastruktur med privat kapital? SOU 2017:13

⁴ Redovisning av samhällsekonomiska efterkalkyler för åtgärder öppnade för trafik 2010, Citytunneln. Trafikverket 2011

⁵ Analys av prognoser av nya stambanor och internationella erfarenheter av höghastighetståg, Nelldal 2019. KTH Järnvägsgruppen