

Förslag till nationell plan för infrastruktur 2022-2033

Sydsvenska Industri- och Handels-
kammarens remissvar.



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Förslaget når inte riksdagens transportpolitiska målsättning.....	3
Riksdagens mål om grundläggande tillgänglighet och utvecklingskraft uppnås inte i förslaget	3
Kraftfull obalans mellan storstäderna	6
Tillkommande satsningar genom trängselskatter och medfinansiering.....	10
Medfinansiering och undanträngning	10
Trängselskatter och Öresundsbron.....	12
Åtgärder för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och i Västerbotten.....	15
Underhåll, kostnadsutveckling och finansiering.....	17
Sydsverige: en analys.....	19
Sydsvenska län växer mest.....	19
...men Blekinge ligger i nivå med norra Sverige.....	20
Sveriges största hamn finns i Skåne	21
Utvalda objekt	22
Betydelsen av Fehmarn bält-förbindelsen och ny fast förbindelse över Öresund	22
Fast Öresundsförbindelse.....	23
Nya stambanor.....	24
Program för nedskyltning.....	25
Prioriterade objekt.....	28
Sydost (Blekinge, Kronoberg och Kalmar län)	28
Halland	29
Skåne	29

Förslaget når inte riksdagens transportpolitiska målsättning

Den nationella planen måste spegla den målsättning som riksdagen har stakat ut. Sydsvenska Handelskammaren har granskat de tre senaste nationella planerna och även förslaget till plan 2022–2033. Detta ger alltså en analys av fyra planer och ett tidsspann på 23 år – nästan ett kvartssekel.

Under denna tid har de transportpolitiska målen varit desamma. Transportpolitikens övergripande mål är att **“säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”**. Till det kommer ett funktionsmål och ett hållbarhetsmål. Funktionsmålet understryker ”att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att **ge alla en grundläggande tillgänglighet**” och **“bidra till utvecklingskraft i hela landet.”** Hänsynsmålet siktar på att ingen ska skadas eller dödas, att miljömål ska nås och att transportsystemet ska bidra till hälsa.

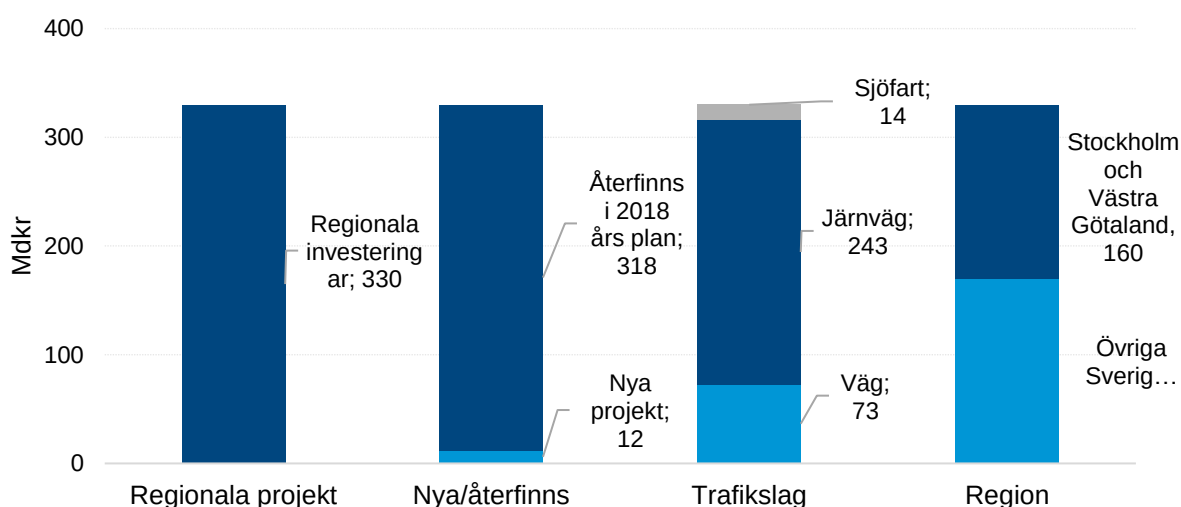
Det finns alltså en tydlig geografisk ambition avseende samhällsekonomi och utvecklingskraft – den ska gälla hela landet. Och alla, oavsett var, ska ha en grundläggande tillgänglighet.

Riksdagens mål om grundläggande tillgänglighet och utvecklingskraft uppnås inte i förslaget

Den nationella planen består till stor del av underhåll. Detta är viktigt och ska inte underskattas. Underhållet måste betraktas som eftersatt och om det släpar efter ytterligare kan det innebära att målet om grundläggande tillgänglighet eroderar. När spår eller vägar helt enkelt är i för dåligt skick minskar tillgängligheten.

Det som främst bidrar till utvecklingskraft är förnyelse och den speglas bäst genom att studera investeringar, som är knappt halva budgeten. Genuint nya namngivna satsningar som är finansierade inom planen omfattar 12 miljarder.¹

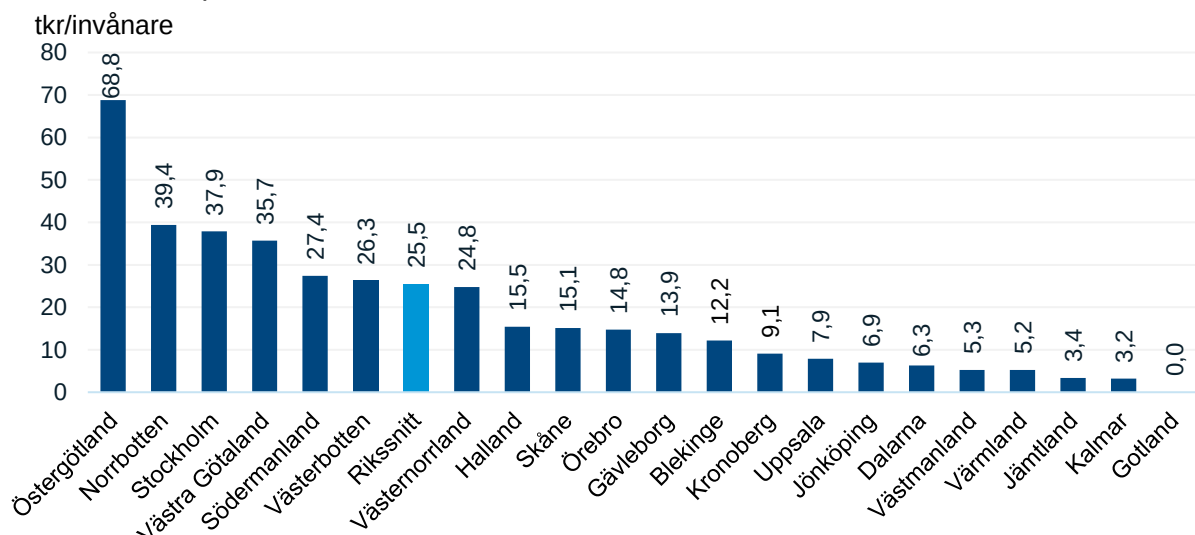
Regionala projekt, fördelning på typ av projekt, 2022-2033



¹ I perioden 2025–2027 är 4,14 ERMTS satsning placerad i Norrland

Detta gör att man kan utvärdera planerna utifrån deras geografiska fördelning, både i absoluta tal och i sådant som satsningar per capita eller regioners relativa bidrag till BNP. Detta innebär inte att medel ska fördelas jämnt per län, men sett över en lång tidsperiod bör det ske satsningar som är påtagliga i alla delar av landet.

Fördelning av regionala investeringar 2010–2033 medelvärde, tkr/invånare



Not: Medelvärde fyra nationella planer i 2021/2 års fasta priser.

Befolkning i år 2020 för beräkning av investering per invånare i nationell plan 2022–2033

Slutsatsen i den tidigare analysen av tre planer var att fördelningen är så pass snedfördelad till två-tre regioner att det övergripande målet knappast uppfylls. Inbegrips förslaget till plan är det tydligt att det finns två kategorier av regioner; några över strecket och några under. Det sker få förflyttningar i hierarkin. Detta blir uppenbart när man jämför den region som återkommande finns i botten med övriga. I planen 2010–2021 fanns inget län som hade tio gånger Kalmars budget. I planförslaget finns det fem län som ligger betydligt över tio gånger Kalmars budget.

Tre beslutade nationella planer och förslaget till plan - fördelning uttryckt som kr/inv. per län

Län	Genomsnitt kr/inv. och län			
	2010–2021	2014–2025	2018–2029	2022–2033*
Östergötland	13 711	60 302	50 576	150 534
Norrbottn	24 665	22 578	34 952	75 340
Västerbotten	11 568	6 010	38 133	49 266
Stockholm	37 532	37 848	33 560	42 361
Västra Götaland	32 033	36 222	40 776	33 690
Rikssnitt	20 602	22 581	27 087	31 796
Skåne	12 293	10 985	16 440	20 766
Västernorrland	36 835	18 018	24 655	19 636
Örebro	8 460	12 101	19 322	19 158
Blekinge	11 883	5 474	16 179	15 127
Södermanland	8 899	13 302	74 358	13 026
Halland	19 049	12 416	17 286	13 016

Jönköping	2 825	2 988	10 170	11 778
Kronoberg	3 241	7 958	15 173	10 017
Gävleborg	12 930	12 855	20 437	9 372
Uppsala	9 064	5 751	8 822	7 808
Västmanland	7 934	1 989	5 473	5 669
Dalarna	4 976	6 909	8 077	5 098
Värmland	6 811	5 915	4 083	4 048
Jämtland	2 482	4 439	2 936	3 591
Kalmar	4 200	2 886	2 485	3 134
Gotland	0	0	0	0

*Baserat på befolkningsmängd år 2020.

Tre beslutade nationella planer och förslaget till plan - investering i miljarder kr.

Län	Miljarder kr och län Feb-2021 års priser			
	2010–2021	2014–2025	2018–2029	2022–2033
Stockholm	77,10	83,19	78,67	101,33
Östergötland	5,89	26,66	23,34	70,32
Västra Götaland	50,62	59,11	69,72	58,43
Skåne	15,28	14,16	22,39	28,85
Norrbottn	6,13	5,64	8,76	18,81
Västerbotten	3,00	1,58	10,30	13,46
Örebro	2,37	3,49	5,84	5,86
Västernorrland	8,94	4,38	6,05	4,80
Halland	5,70	3,86	5,69	4,38
Jönköping	0,95	1,03	3,67	4,30
Södermanland	2,41	3,73	21,91	3,90
Uppsala	3,04	2,01	3,32	3,03
Gävleborg	3,58	3,60	5,86	2,69
Blekinge	1,82	0,84	2,58	2,41
Kronoberg	0,60	1,51	3,03	2,03
Västmanland	2,01	0,52	1,50	1,57
Dalarna	1,38	1,93	2,32	1,47
Värmland	1,86	1,62	1,15	1,15
Kalmar	0,98	0,68	0,61	0,77
Jämtland	0,31	0,56	0,38	0,47
Gotland	0,00	0,00	0,00	0,00
Sverige	193,98	220,10	277,10	330,02

Vi ser det som ohållbart att i plan efter plan ha samma delar av landet sist i denna fördelning och samma delar längst fram. Det gör det omöjligt att prata om utvecklingskraft i hela landet.

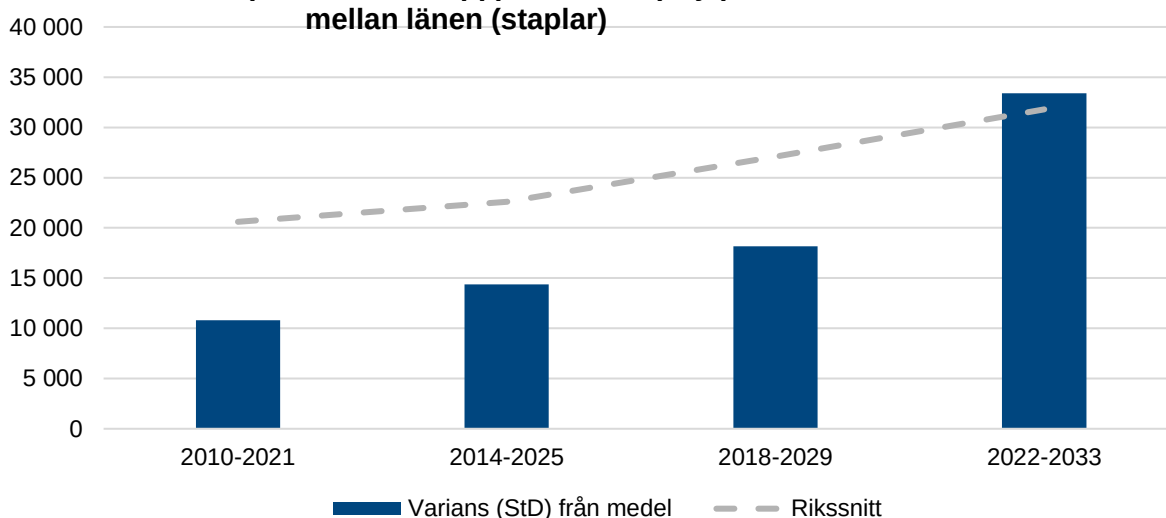
I förslaget till plan går nästan halva utvecklingspotten till två regioner, nämligen Stockholm och Göteborg/Västra Götaland. Övriga nästan 20 län delar på andra halvan.

I viss mån är det självklart att det i en eller ett par planer blir skev fördelning – vissa stora satsningar är helt enkelt dyra – sett till absoluta tal och i sådant som satsningar per capita eller regioners relativa bidrag till BNP. I bilaga 1 görs sådana analyser. Men oavsett hur uppgifterna betraktas består obalansen. Rimligen bör några regioner förflytta sig under fyra planer.

Ett sätt att utvärdera om fördelningen har blivit mer obalanserad är att studera avvikelsen från medel i de olika planerna. Om det är stor skillnad mellan investeringarna i länen per capita, så kan det mätas genom att analysera variationen runt medel, exempelvis som standardavvikelse. Om denna stiger i förhållande till medel, ökar skillnaderna mellan länen.

En sådan analys är entydig. Det framgår tydligt att obalansen successivt har ökat.

Kronor/invånare (nominella belopp) nationellt (linje) och varians mellan länen (staplar)



Volymerna har successivt stigit i termer av satsningar per capita i varje plan, men obalansen har förstärkts.

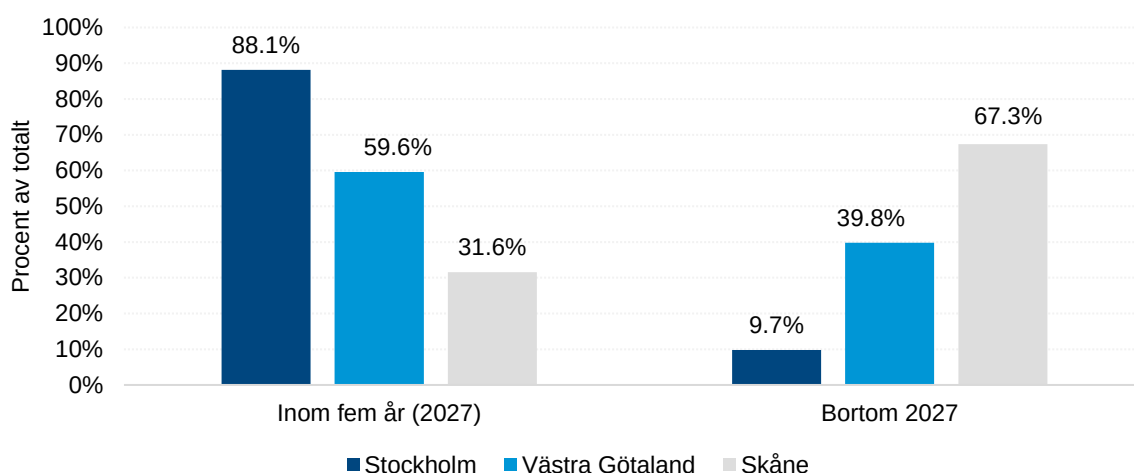
De delar av landet som ligger längst ner i fördelningen är samma regioner som också drabbas hårt av att tillgängligheten försämras genom det nedskyltningsprogram som pågår. Detta undergräver målet att alla regioner ska ha grundläggande tillgänglighet. Denna grundläggande tillgänglighet försvinner på orter där en riksväg är den enda trafikleden. Nedskyltning från 90 km/h till 80 km/h innebär omedelbart drygt 10% förlängning av alla restider.

Kraftfull obalans mellan storstäderna

Det kan vara rimligt att se storstadsregionerna som en egen kategori. Men även i en sådan jämförelse får Stockholm över 30%, Västra Götaland runt 20% och Skåne 7–8% sett till per capita-fördelningen.

Planerna i Stockholm och Västra Götaland är påtagligt framtunga i förhållande till Skåne. Det är väl känt att satsningar sent i plan kan ändras, medan tidigare planer ofta blir genomförda eftersom de realiserar eller står i begrepp att realiserar. Före 2027 är statens satsningar i Skåne 10% av satsningarna i Stockholm och 50% av satsningarna i Göteborg.

Hur nära genomförande ligger planerna i storstäderna?



För Skånes del är satsningarna kommande fem år betydligt lägre än föregående plan. Det gäller samtliga sydsvenska län.

Ett återkommande problem i de nationella planerna är den kontinuerliga framflyttningen av objekt. Nedan följer de sydsvenska objekt som blivit framflyttade.

Projekt med tidsförskjutningar enligt förslaget i det nya nationella planen 2022–2033

Län	Objekt	Planerad byggstart nationell plan 2018-2029	Planerad byggstart nationell plan 2022-2033	▲ Hur långt byggstart förskjutas
Blekinge	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
	E22 Ronneby Ö - Nätraby	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
Kalmar	E22 Förbi Bergkvara	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
	E22 Gladhammar-Verkeback	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
Kronoberg	Rv 25 Österleden i Växjö	2021-2023	2022-2024	↑ 1 år
	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
	Alvesta, triangelspår	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
Halland	Halmstad C/bangård	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	2018-2020	2025-2027	↑ 7 år
Skåne	E22 Trafikplats Ideon	2018-2020	2022-2024	↑ 4 år
	E22 Trafikplats Lund S	2021-2023	2022-2024	↑ 1 år
	E65 Svedala-Böringe	2021-2023	2025-2027	↑ 4 år
	E22 Fjälkinge-Gualöv	2021-2023	2022-2024	↑ 1 år

Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år
Maria - Helsingborg C, dubbelspår	2024-2029	2028-2033	↑ 4 år

Handelskammaren menar att detta är en orimlig fördelning och att regeringen behöver vidta åtgärder för att hantera detta.

En upplagd möjlighet är att prioritera så att de projekt som nämns under den utökade ramen kommer med. Det skulle bidra till ökad måluppfyllelse eftersom fördelningen är riktad till län som har små investeringar i planen. Vi noterar att de enda län vars projekt innebär regional medfinansiering i denna lista är Kalmar och Kronoberg. Kalmars projekt har markerat god lönsamhet och länet ligger sist i tilldelningen av alla län utom Gotland, som är helt utanför planen.

Samtidigt har anslagen till regionala transportplaner frusits i förhållande till den totala ramen, vilket gör att dessa inte kan bidra till att kompensera obalanserna. Ett sjunkande regionalt utrymme snarare förstärker obalansen.

I Västra Götaland och Stockholm tar staten ut trängselskatter, liksom staten genom delägarskap i Öresundsbron hämtar avkastning. Allt detta betalas av trafikanterna. Medan trängselskatterna återinvesteras och används för belåning och tidigareläggning, används Öresundsbrons kassaflöde till att stärka statens allmänna finanser. Vi beskriver detta längre fram i mer detalj.

Kapaciteten för gods- och persontrafiken i nuvarande järnvägssystem (Västra och Södra stambanan) är nådd och näringslivet börjar redan känna av konsekvenserna av fulla spår. Med ny stambana kan vi kraftigt öka kapaciteten för tågtrafik och därmed ökar tillgängligheten i omkringliggande regioner. En möjlighet är att lägga finansieringen av denna i ett separat eget och lånefinansierat projekt, vilket skulle frigöra resurser för att nå riksdagens mål.

Dock har den höga prislappen på stambanorna varit ett av de ledande argument emot projektet. Problemet med denna typ av invändning är tidshorisonten. Nya stambanor är en stor investering med väldigt lång brukstid. Det är inte rättvisande att ställa korta tidsvinster per resenär mot stora utgifter under en 20-årsperiod. Det behövs ett långt mycket längre perspektiv.

I Stockholm genomförs också lokala projekt - som ingår i länsplan - i den nationella planen. Detta har ingen motsvarighet i övriga län, inte heller övriga storstäder.

Det är tydligt att de nationella målen inte nås och att investeringarna har kraftigt geografiska obalanser. För att komma till bukt med detta krävs åtgärder i form av ökad tilldelningsram, lånefinansiering eller förändrade prioriteringar. Vi föreslår därför:

- Att det skapas utrymme för de extra 10% som ligger i Trafikverkets uppdrag.
- Att de nya stambanorna som är nödvändiga bör lånefinansieras.
- Prioritera om för att åstadkomma en jämnare fördelning. Omfördelning av till exempel 10–15 miljarder till förfördelade län skulle innebära att planen kan uppfylla riksdagens målsättning. Som framgår nedan kan det exempelvis ifrågasättas om länsvägar skall ingå i planen.

Tillkommande satsningar genom trängselskatter och medfinansiering

I detta avsnitt analyseras användningen av tillkommande finansiering. Det är uppenbart att denna bidrar till ökade obalanser. I Skåne har flera förslag till medfinansiering avvisats, samtidigt som Skåne finansierar 100% av stora projekt med lokal finansiering. Detta är unikt i förhållande till övriga storstäder. De statliga trängselskatterna i Göteborg och Stockholm investeras i regionerna, medan statens intäkter från Öresundsbron används för att stärka statskassan. Staten har dessutom förlängt återbetalningen på bron med 18 år för att kunna plocka ut mer pengar. Både bron och trängselavgifterna berör blandad lokal trafik och fjärtrafik och Öresundsbron bör därför återinvesteras i regionen. Detta är för övrigt vad Danmark gör med sina intäkter från fasta förbindelser. Att brons kassaflöde nu förstärker förbindelsens kapacitet med sådana medel genom satsningar i bland annat Malmö C är positivt, men måste också matchas med statliga medel, som i övriga storstadsregioner.

Medfinansiering och undanträngning

Trafikverket bereder i förslaget utrymme för tillkommande namngivna investeringsobjekt. Finansieringen för dessa nytillkomna objekt ligger helt eller delvis inom planperioden. Den ekonomiska belastningen på nationell plan är låg eftersom åtgärderna - helt eller till större del - finansieras av annan lokal eller regional part.

Genom att detta ska ingå i den ekonomiska ramen och eftersom avtal/förhandling genomförs, innebär medfinansiering ur nationella planen i praktiken en förtur för projekt med trängselskatt.

Det är ingalunda så att det bara är sådana projekt som har annan tillkommande finansiering – alltså medel utöver den nationella planen. Detta är numera standard och nedan listats ett urval med mer än 50% tillkommande finansiering. Detta gäller även län med mycket små regionala budgetar, som i de fyra senaste planerna sett väldigt lite satsningar.

Dalarna, Kronoberg, Halland och Blekinge har projekt med 50% eller högre andel tillkommande finansiering.

				Kostnad Nationell plan	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram	Total objektkostnad inklusive	Andel tillkommande finansiering
Trafikslag	Län	Objekt		2022- 2033		2022- 2033	
Väg	Västra Götaland	E20 Förbi Skara	.	0	82	82	100%
Järnväg	Halland	Väröbacka station	.	0	153	153	100%
Järnväg	Norrbottnen	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum	.	0	1 352	1 352	100%
Väg	Västra Götaland	Järnvågen med överdäckning av E45	.	0	261	261	100%
Järnväg	Skåne	Malmö bangård, planskild spärkorsning	.	0	643	643	100%
Järnväg	Skåne	Malmö C - Östervärn, dubbelspår	.	0	328	328	100%
Järnväg	Skåne	Malmö C, fler plattformsspår	.	0	148	148	100%
Järnväg	Skåne	Svågertorp, förlängning av förbigångsspår (3)	.	0	75	75	100%

Järnväg	Stockholm	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	.	162	4 528	4 690	97%
Väg	Stockholm	E4 Förbifart Stockholm	.	883	15 955	16 838	95%
Järnväg	Stockholm	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	.	2 764	20 227	22 991	88%
Väg	Stockholm	E4 Tomtebodavägen södra	.	9	37	46	80%
Väg	Dalarna	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen	.	23	90	113	80%
Järnväg	Stockholm	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	.	875	3 369	4 244	79%
Järnväg	Stockholm	Hagalund, tunnelbanestation	.	127	430	557	77%
Järnväg	Stockholm	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	.	3 245	9 809	13 054	75%
Väg	Skåne	Malmö cykelobjekt	.	149	445	594	75%
Väg	Skåne	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar)	.	904	2 110	3 014	70%
Väg	Västra Götaland	Göteborg cykelobjekt	.	63	133	196	68%
Järnväg	Skåne	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	.	62	130	192	68%
Väg	Västra Götaland	Göteborg, Citybuss Backa-stråket	.	130	269	399	67%
Väg	Stockholm	Stockholm, cykelobjekt	.	115	237	352	67%
Järnväg	Västra Götaland	Göteborg, Spårväg Bunnabo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	.	1 516	2 859	4 375	65%
Väg	Västra Götaland	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	.	256	451	707	64%
Järnväg	Kronoberg	Räppe, ny station	.	37	65	102	64%
Väg	Västra Götaland	E20 Förbi Vårgårda	.	50	84	134	63%
Sjöfart	Norrbottnen	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	.	1 358	2 270	3 628	63%
Väg	Västra Götaland	E20 Götene - Mariestad	.	522	787	1 309	60%
Väg	Skåne	Helsingborg, Kollektivtrafik	.	137	174	311	56%
Järnväg	Halland	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	.	58	66	124	53%
Väg	Skåne	Helsingborg cykelobjekt	.	66	75	141	53%
Järnväg	Stockholm	Tvårsårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	.	210	219	429	51%
Väg	Västra Götaland	Västsvenska paketet väg	.	2 966	3 082	6 048	51%
Sjöfart	Västra Götaland	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled	.	1 077	1 103	2 180	51%
Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)	.	66	67	133	50%

Som vi redan noterat ovan har Skåne i de senaste planerna en markerat lägre prioritering än övriga storstadslän. Samtidigt har regionen haft förslag på medfinansiering som har avvisats eftersom det saknats medel inom den nationella planen att matcha med.

Vi ser detta som ett tecken på att trängselskatterna tenderar att prioriteras, inte bara i kraft av finansiering, utan de har även företräde i satsningar ur nationell plan, som är en begränsad resurs.

Trängselskatterna medger lokala satsningar och dessa införlivas i planeringen. I Stockholm ingår därför lokala kollektivtrafiksatsningar. Tunnelbanenätet är inte till alla delar lönsamma satsningar, men är en god illustration till hur sammanhängande separata spårssystem bidrar till

produktiva arbets- och bostadsmarknader. Tunnelbanenätet blandar inte trafik med det befintliga stamnätet, vilket gör det effektivt och utgör därför en god parallell till förslaget om nya stambanor. I det nationella stamvägnätet ingår alla Europavägar och flera större riksvägar. Investeringar i övrigt statligt vägnät hanteras i respektive regions länsplan för regional transportinfrastruktur. I Stockholm står dock staten – trots tillgången till trängselavgifter – för en stor satsning i länsväg 259.

Lokala/regionala investeringar i Stockholm med statliga pengar

		Nationell plan	Tillkommande	Andel tillkommande
Tunnelbana	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	182	142	44%
Tunnelbana	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	2 764	20 227	88%
Tunnelbana	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	3 245	9 809	75%
Länsväg	Länsväg 259	13 338	993	7%
		19 529 mkr	31 171 mkr	61%

Vi noterar detta inte i opposition till dessa satsningar, men för att erbjuda perspektivet att dessa satsningar ryms i planen samtidigt som flera län inte ens kan medfinansiera alla sina satsningar på grund av att det saknas utrymme i planen.

Trängselskatter och Öresundsbron

Handelskammaren är positiv till trafikavgifter under förutsättning att dessa återinvesteras i förstärkt tillgänglighet. Det är rimligt att detta huvudsakligen berör regionen eftersom trafikens flöden konkret går genom regionen. En betydande andel av trafiken är förvisso fjärtrafik. Under 2019 fattades 300 000 beslut om skatt för utlandsregistrerade fordon.²

Statens inkomster från trafikavgifter redovisas i regeringens budgetunderlag.³ Med hänsyn till pandemin används här 2019 års data.

Trängselskatter är statliga skatter i form av en slags biltullar eller betaltväg och tas ut i Stockholm och Göteborg. Dessa återinvesteras i regional infrastruktur och staten, det vill säga Trafikverket, förhandlar med regionala företrädare kring användningen. Medel i den nationella planen matchas mot dessa, så att nationella planen och trängselavgifterna delar finansieringen.

Exempel är Västsvenska paketet vars väg-del och järnvägs-del betalas till 61 respektive 67% av trängselavgifter, resterande kostnadsförs i nationell plan. Projekt i Stockholm har 83–97% andel i sina projekt.

² Ett skattebeslut utgörs av ett fordons sammanlagda passager under en kalendermånad.

³ <https://www.regeringen.se/sveriges-regering/finansdepartementet/statens-budget/statens-budget-som-excel/>

I årets planförslag finns objekt som finansieras av Öresundsbrons kassaflöde. Dessa bärs till 100% av denna tillkommande finansiering. Satsningen omfattar projekt på Malmö Centralstation och Malmö Svågertorp, vilket innebär ökad kapacitet för all trafik i regionen – och därmed nationell transit – där bron riskerar att bli en flaskhals.

Den årliga skatteintäkten till statens budget är i paritet med Öresundsbrons bruttoomsättning. Totalt skapas under en tioårsperiod mellan 25–30 miljarder kronor i sådana intäkter, beroende på avgiftens nivå. I statens uppdrag till Trafikverket anges att 52 miljarder av den totala ramen ska hämtas från trängselskatt och infrastrukturavgifter. I förslaget ingår finansiering genom trängselavgifter med 39,8 miljarder, varav knappt hälften är återbetalning av lån. Detta innebär att hela skatteutrymmet under perioden tas i anspråk.

Som framgår i jämförelsen nedan var Öresundsbrons intäkter och Stockholm och Göteborgs trängselskatter på samma nivå före pandemin. Öresundsbron är en brukarfinansierad investering, där både bygge och underhåll finansieras helt av broavgifter. Lån har tagits med hjälp av svenska och danska staten, men dessa kommer att återbetalas. Detta gjorde att Öresundsbron hade bättre kreditvärdighet än svenska staten när projektet gestaltades. Inga skatter har använts för att finansiera Öresundsbron.

Trängselskatter och Öresundsbrons intäkter lika stora

2019, svenska kronor		
	Trängselskatter	Öresundsbron
Trängselskatter utfall	2 684 000 000	
Intäkter Öresundsbron		2 793 000 000
<i>Trängselskatter enligt Esv.se, avser samtliga alltså Stockholm och Göteborg</i>		
<i>Öresundsbron betalar amortering och räntor på detta belopp. Brons intäkter var 2019 lägre än de närmaste föregående åren</i>		

Svenska statens strategi är att plocka ut pengar ur Öresundsbrokonsortiets kassaflöde i ökad takt. Ägarbolagen kommer nu att vara skuldfria 2028/29 medan Öresundsbron i sig har fått sin återbetalningstid förlängd från 2032 till 2050 – en ökning med 18 år.⁴

De årliga och miljardstora utdelningarna till ägarna är tänkta att fortsätta även när skulden i ägarbolagen är avbetalad, i stället för att öka avbetalningstakten på konsortiets skuld. Detta innebär alltså att staten kan hämta in 50% av resultatet och föra detta vidare. Det är rimligt att dessa belopp ligger på mellan 500 och 1 000 miljarder svenska kronor under 20-talet.

Det rör sig här om avgiftsfinansiering – på samma sätt som trängselavgifterna i Stockholm och Göteborg. I båda fallen rör det sig om blandad trafik med pendling, arbetsresor, fritidsresor och transporter.

Inga motkrav på att staten gör återinvesteringar i regionen finns avtalade. Svenska staten kan alltså använda dessa sydsvenska skatteintäkter var och hur de vill i Sverige – även till annat

⁴ Durationen - återbetalningstiden - för Öresundsbrokonsortiets skuld ökade tydligt 2017. Då beslutades en förändrad utbetalningspolicy med främsta fokus på maximal minskning av skulden i ägarbolagen A/S Øresund och SVEDAB AB. Konsortiets skuld beräknas därmed att vara återbetald under 2050 (i stället för 2032) och skulden till ägarbolagen väntas vara avbetalad 2028/29.

än transportpolitiska mål. Detta upplägg skiljer sig markant från trängselavgifterna som i stället är öronmärkta att återinvesteras i samma regioner.

Förslag:

- Modellen för sortering av vilka projekt som får medfinansiering behöver ökad förutsägbarhet och transparens. När det rör sig om hundratalet projekt i planen blir detta väldigt viktigt.
- Regeringen behöver se över hur detta hanteras i Skåne, där regionen tydligt har visat att de har kapacitet för ytterligare medfinansiering och som har hög andel projekt helt utan stöd i planen.
- Statens avkastning från Öresundsbrokonsortiet ska redovisas på samma sätt som trängselskatterna – med en tydlig kostnadsplan i statsbudgeten och uppföljning.
- Det behöver skrivas avtal kring användandet av dessa medel parallellt med trängselskatterna.
- Alternativt kan staten överlämna ägandet till regionen på villkor att medlen återinvesteras i tillgänglighet.

Åtgärder för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och i Västerbotten

Handelskammaren välkomnar att staten investerar i infrastruktur vid större näringslivssatsningar. Det är dock mycket ovanligt att industriinvesteringar leder till direkta åtgärder för utbyggnad av statlig infrastruktur. Det har förekommit att medel flyttats inom planen, som exempelvis väg E22 som flyttades bort till förmån för vägsatsning i Västsverige för ett antal år sedan. Därför noteras den förtur som nu ges till satsningar i norra Sverige – inom ramen för nationella planen. Detta måste ses i ljuset av de transportpolitiska målen.

Vi noterar i sammanhanget att:

- Södra Sveriges största industrianläggning finns i Olofström (Volvo Cars). I planförslaget försenas den planerade utbyggnaden av Sydostlänken som företagsledningen ser som avgörande för fortsatt verksamhet. En existerande verksamhet berövas alltså satsningar medan ofinansierade satsningar görs på grundval av framtida ännu icke realiserade industriinvesteringar.
- Ikea med en årlig omsättning på 3 000 miljarder kronor har säte i Älmhult. Företaget har tät dialog med Trafikverket, men detta har inte föranlett särskilda paket eller avsnitt i nationella planer.
- Gekås i Ullared – Sveriges största varuhus – är anslutet till västkusten av två riksvägar där kunder, personal och godstransporter har dessa som enda trafikmöjlighet. Här görs endast justeringar.
- I Lund genomförs just nu den största forskningssatsningen i Europa, med främst internationell finansiering i form av MaxIV och ESS. Inte heller detta har föranlett särskild förtur avseende trafikinvesteringar. Grundinvesteringarna är 26 miljarder kronor och den årliga budgeten ca 1,5 miljarder kronor. Det sker tilläggsinvesteringar kontinuerligt från företag och utländska universitet.

Finansieringen är inte klarlagd för dessa rubricerade satsningar i norr. Åtgärderna i Norrbotten är finansierade med 53% av totalkostnaden under planperioden och kräver därför ytterligare finansiering efter 2033. Åtgärden i Skellefteå har en finansiering med 33% under planperioden.

Projekt som lämnar ca 50% respektive 70% av finansieringen oklar ska också ställas i ljuset av diskussionen av nya stambanor. Vi tar upp detta i ett annat stycke i skrivelsen, men noterar att dessa fullt ut nu finansieras inom nationell plan. Detta har bidragit till förslag att banta projektet så att dess syfte och nytta förfelas.

Denna typ av satsning som diskuteras med anledning av industrisatsningar behöver därför finna utökad eller alternativ finansiering. Annars kan de knappast ingå och ta utrymme i planen mot bakgrund av att utvecklingsmålet inte uppnås.

Vi noterar att satsningen i Kiruna – som är mindre – endast kommer att genomföras om den får full extern finansiering. Vi noterar också att förslaget innebär att utbyggnad av väg E4 ska lånefinansieras.

I den mån satsningar motiveras av strukturproblem kan vi konstatera att Norrbotten, Blekinge och Västernorrland är de län som har lägst befolkningstillväxt i Sverige, låt vara att centralorter som Karlskrona och Luleå växer avsevärt snabbare än sina län.

Rörelser i hamnar, olika kategorier	År 2020				
	Enheter/hamn	Tusen ton/hamn	Handelsfartyg / dräktighet	Gods över kaj	Passagerarfärjor , antal bilar
Karlshamn	79 925	1 584	14 415	5028	32 923
Karlskrona	135 827	1 732	32 175	1773	86 548
<i>Blekinge (Karlshamn, Karlskrona)</i>	<i>215 752</i>	<i>3 316</i>	<i>46 590</i>	<i>6 801</i>	<i>119 471</i>
Husum, Gävle, Luleå, Piteå, Skärnäs, Sundsvall och Umeå	196 873	3 331	29 327	22 631	14 026

Sett till internationell trafik framstår exempelvis Blekinge, med avsevärt lägre satsningar och där nu Sydostlänken skjuts undan, som ett avsevärt större behov.

Förslag:

- Vi välkomnar naturligtvis stora satsningar i svensk industri. Eftersom dessa till stor del är ofinansierade, föreslår vi att de återremitteras tills en extern finansiering som tidigare omnämns finns på plats. Om detta är särskilda extra statliga medel eller privata har vi ingen synpunkt på, men ligger de kvar nu kommer de tränga undan andra satsningar eftersom den nationella planen har ett totalt tak för investeringar.

Underhåll, kostnadsutveckling och finansiering

Kostnadsutveckling, hantering av underhåll och finansiering är intimt sammanlänkade.

Det finns ett viktigt övergripande perspektiv på detta som har med den svenska statens finansiella situation att göra. Erfarenheterna från finanskrisen för 30 år sedan präglar fortfarande budgetstrategin. Regering och riksdag har byggt ett regelverk för sanering. I en sådan strategi är det viktigt att snabbt kunna kliva ur åtaganden och kontrollera utgifter, eftersom intäkter är svåra att bedöma. Samtidigt är en sådan strategi inte gynnsam för att skapa produktivitetshöjande investeringar som ökar förutsättningarna för framtida intäkter.

I dag är det endast de närmaste årens projekt – och egentligen endast det kommande årets – garanterade med finansiering. Det finns också gott om erfarenheter att staten använt investeringar i nationella planen som flyttposter i budgetarbetet.

Det är förstås inte så enkelt att detta är antingen eller, utan handlar om balans. Dock är det tydligt att dagens finansiella situation sammantaget är radikalt annorlunda än efter den svenska strukturkrisens år på nittioalet, även efter de stora insatserna under pandemin. Detta gör att det behövs en diskussion om hur underhåll och förvaltning ska ses i relation till investeringar i ny produktivitet.

Handelskammaren och många andra har länge påpekat att den svenska finansieringsmodellen för transportinfrastruktur är kostnadsdrivande och att underhållskostnader är en växande utmaning. En del av detta är produktivetsutvecklingen i byggsektorn. Det är dock utanför ramen för en diskussion om den nationella planen.

Grundproblemet planeringsmässigt är att svensk planering i princip är en förvaltningsplan som också innehåller investeringar.

Behovet av att leta upp projekt med formella investeringskriterier (till exempel nettonuvärdeskvoten) suboptimeras eftersom valet av beräkningsunderlag (exempelvis sträckans utformning och längd) styr sådana kalkyler och i viss mån är arbiträrt.

Handelskammaren har i tidigare rapporter visat att det snabbt uppstår skalfördelar om projekt görs större. Det genomsnittliga projektet var år 2010 ca 10,5 km på vägsidan och redan en fördubbling till 21 km hade inneburit nära 20% lägre total kostnad.⁵ Vi har aktuella exempel på vägupphandlingar, i exempelvis Kalmar län, där det inte inkommit ett enda bud. Det är uttryck för att omfattningen är för liten för att ta uppdrag med lönsamhet. Konkurrensen räcker så att säga inte till för små projekt.

Kostnadsökningarna innebär också minskat handlingsutrymme. Ökade kostnader för projekt som ligger tidigt i plan riskerar att tränga undan utrymme. Att hantera kommande investeringar eller underhåll blir därmed en allt större utmaning.

Finansiering bör ske genom att en mer renodlad investeringsbudget tas fram separat från förväntning/underhåll. Vid framtida investeringar bör även underhåll inbegripas i kalkylunderlaget.

⁵ Stråk i stället för Snuttar - Analys av stordriftsfördelar vid vägbyggen, WSP, (Tegnér & Henningsson), 2010
<https://handelskammaren.com/2016/12/29/strak-istallet-for-snuttar/>

Förslag:

- Utred övergång till en renodlad investeringsbudget, där även framtida underhåll beaktas.
- Eftersträva större projekt – även måttliga ökningar i snittstorlek ger effekt.
- I dag är det vanligt med medfinansiering – detta kan användas för att komma åt större sammanhängande projekt.
- Större projekt bör ges egen finansiering och ofta även egen projektorganisation.

Sydsverige: en analys

I Sydsverige har näringsliv och regioner arbetat fram en samsyn under de senaste åren som innebär att vi delar synen på prioriteringar. Det är viktigt att sätta infrastrukturen i perspektiv till en del aktuella data kring samhällsutvecklingen i Sverige. Här tittar vi närmare på befolkningsutvecklingen samt godsflödena i våra hamnar. Båda dessa områden visar en kraftig tillväxt i södra Sverige vilket bör tas i beaktning gällande den nationella infrastrukturplanen.

Sydsvenska län växer mest...

En genomgång av vår mest aktuella statistik visar att Skåne och Halland växer kraftigt.

Detta är uttryck för förändrade krav på infrastrukturen. Bilden av att tillväxten sker i enbart storstäderna och främst Stockholm, får mothugg av statistiken.

Hög rörlighet av människor och arbetskraft är en viktig förutsättning för en väl fungerande arbetsmarknad och en viktig konkurrensfaktor för att en region ska vara attraktiv för människor att bo och verka i. Med ökad rörlighet bildas större lokala arbetsmarknader, som i sin tur underlättar för produktivitetssökningar genom bättre matchning mellan arbetstagare och företag, att större lokala tjänstemarknader bildas samt att konkurrensen ökar mellan företag.

Regionförstoring är den process där tidigare separata lokala arbetsmarknader knyts ihop till en ny och större region genom ökad rörlighet och pendling. Små lokala arbetsmarknader som sammanfogas med hjälp av utökade pendlingsmöjligheter bildar en lokal arbetsmarknadsregion (LA-region). I statistiken ser vi att orter som Växjö och Kalmar växer kraftigt, men att arbetsmarknadsregionerna inte har förändrats på årtionden. Det finns en stor tillväxtpotential i att sydöstra Sverige följer den utvecklingen vi sett i övriga landet med förstorade av arbetsmarknader, men då krävs infrastrukturens satsningar.

Nedan återges en del data kring sydsvenska län och större städer.

Utveckling befolkning 2021 Q1-Q3

Folkökning	Flyttnetto	Län/Ort
1,51%	1,45%	Gotland
1,32%	0,84%	Kalmar (kommun)
0,88%	0,69%	Halland
0,86%	0,43%	Växjö
0,78%	0,09%	Malmö
0,74%	0,42%	Skåne
0,68%	0,10%	Stockholm
0,68%	0,48%	Halmstad
0,61%	0,49%	Södermanland
0,59%	0,22%	Helsingborg
0,58%	0,05%	Göteborg
0,54%	0,47%	Jämtland
0,53%	0,39%	Västmanland
0,50%	0,28%	Kristianstad
0,49%	0,23%	Västra Götaland
0,48%	0,11%	Linköping
0,46%	0,25%	Jönköping
0,45%	0,24%	Norrköping
0,42%	0,23%	Östergötland
0,41%	0,22%	Västerbotten
0,39%	0,31%	Kalmar län
0,36%	0,11%	Kronoberg
0,21%	0,15%	Karlskrona
0,18%	-0,51%	Stockholm (kommun)
0,15%	0,16%	Dalarna
0,12%	0,15%	Gävleborg
0,03%	0,05%	Norrbotten
-0,02%	0%	Blekinge
-0,06%	0%	Västernorrland

Data: SCB, 2021

Folkökning i procent av befolkning årsskiftet

Flyttnetto i procent av befolkning Q3 2021

...men Blekinge ligger i nivå med norra Sverige

I dag finns 69 LA-regioner i Sverige mot 187 när begreppet introducerades 1970. För att en förstoring ska kunna ske krävs en förbättrad infrastruktur och med kortare restider. I sydöstra Sverige har det dock inte skett en sådan sammanslagning av arbetsmarknader. Det hänger samman med små investeringar.

I sydost finns tillväxt men Blekinge har tillsammans med Norrbotten och Västernorrland haft en besvärligare utveckling. Samtidigt är det nobelt att det i sydost är så att de stora städerna växer betydligt snabbare än sina län. Detta har konsekvenser för trafik och transportflöden.

Sveriges största hamn finns i Skåne

Hamnarna i södra Sverige har stor betydelse för godstrafik och internationell persontrafik. Ser vi till godstrafiken är det intressant att studera hamnarna eftersom de varor som skeppas ut och in ur landet via hamn är en stor del svensk handel. Hamnarna i Öresund (Helsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad) omsätter 40% av alla enheter och lika mycket i hanterade ton av den samlade trafiken. Dessa hamnar finns på samma yta som omsluter verksamheten i Stockholms hamnar. Skulle de organiseras i en gemensam organisation blir de den största svenska hamnen. Detta är alltså gods som ska passera vägnät och järnvägsspår genom Sverige. Som en jämförelse är Göteborgs hamns andel av samtliga svenska enheter och ton ca 25%.

Data är från 2020, men hamnvolymer har endast gått tillbaka marginellt jämfört med 2019.

Svenska hamnars volymer

Andel av Sveriges totala volym	År 2020					
	Enheter (antal)	Enheter (tusen ton)	Handelsfartyg (dräktighet)	Gods över kaj	Färjor, bilar	Handel motorfordon, totalt
Stockholm (ink Södertälje)	27,0%	12,0%	19,8%	6,9%	21,1%	11,2%
Öresunds hamnar ¹	45,2%	43,1%	49,1%	22,7%	52,6%	37,9%
Göteborgs hamn	24,6%	25,9%	12,5%	28,4%	3,7%	29,9%
Norra Sverige ²	4,1%	5,5%	2,8%	16,7%	0,5%	0,4%
Total volym, Sverige	4 795 234	60 939	1 036 910	135 563	3 034 230	781 454

¹) avser Helsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad

²) avser Gävle, Husum, Luleå, Piteå, Skärnäs, Sundsvall och Umeå

Källa: Sveriges hamnar

Utvalda objekt

Vi vill här ge korta kommentarer till några utvalda objekt.

Betydelsen av Fehmarn bält-förbindelsen och ny fast förbindelse över Öresund

Inledningsvis ett par viktiga iakttagelser avseende två frågor som ligger utanför nationella planen som objekt, men som bör påverka dess inriktning.

Som bekant öppnar den fasta Fehmarn bält-förbindelsen 2029. Att detta leder till betydande kapacitetsförbättringar är väl känt.

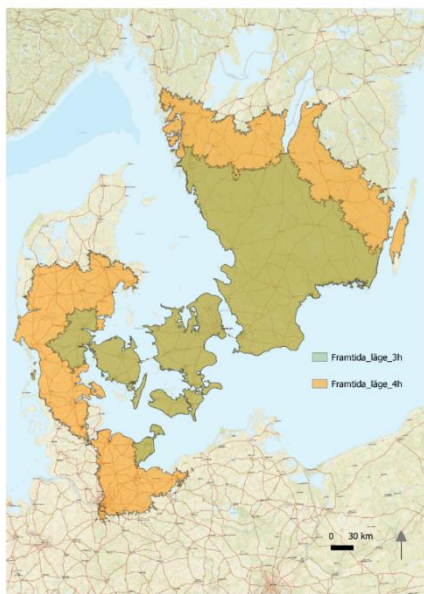
Utöver satsningen på denna nya fasta förbindelse görs nu stora satsningar på järnväg i Danmark och Tyskland. Det rör sig om sammanlagt 1 300 miljarder kronor enbart på järnvägen.⁶

De analyser som gjorts av Öresundsbron - där bland andra Trafikverket, Region Skåne och Handelskammaren, liksom danska företrädare har medverkat - har visat att Öresundsbron med ett antal följdinvesteringar på svensk och dansk sida kan hantera detta fram till 2050. Dessa åtgärder genomförs nu.

Däremot är vår bedömning att svenska anslutningar i form av stambana inte kommer att klara kapaciteten. Detta är ett viktigt skäl att bygga de nya stambanorna eftersom blandad trafik kommer innebära kraftiga konflikter mellan persontrafik och godstrafik. Eftersom persontrafik för pendling är starkt produktivetsdrivande är den samhällsekonomiskt viktig, men har lägre prioritet i tidtabellerna vilket riskerar att skada tillväxten.

Det finns två mindre diskuterade effekter av Fehmarn bält-förbindelsen som är viktiga.

För det första kommer företag att definiera om sina distributionsmarknader. Detta ger norra



EU och Skandinavien kortare tidsavstånd och denna marknad blir tillgänglig på nivå med landförbindelser hela vägen. Placering av lager och centra för tillverkning kommer att påverkas av detta beroende på varuslag. Detta sker samtidigt som digitala verktyg skapar möjligheter. Bakgrunden till detta antagande är att det är erfarenheten från tidigare fasta förbindelser.

Den andra är att en del tjänster kommer att kunna integrera. Det gäller både forskning och utbildning men även tjänstemarknader. Näringslivets arbete med att analysera och bygga nätverk för detta har pågått i många år i form av Fehmern Belt Business Council.⁷

Potentialen för detta är stor. Isokronanalyser framtagna av Sweco på Handelskammarens uppdrag visar att Malmös omland expanderar till 12,8 miljoner personer inom fyra

⁶ Bundesverkehrswegeplan 2030 och aftale om infrastrukturplan 2035 (signerad juli 2021) länkar:

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile och <https://www.trm.dk/politiske-aftaler/2021/aftale-om-infrastrukturplan-2035-aftale>

⁷ www.fbbsc.eu

timmars bilfärd mot dagens 9,5 miljoner. Räckvidden för tåg innebär kontakt Malmö-Hamburg under tre timmar.

Motsvarande förbättringar åstadkoms naturligtvis för övriga Sverige, i synnerhet genom etablering av nya stambanor med höghastighetståg. Med den snabbaste versionen av nya stambanor finns alltså förbindelser på drygt fem timmar från Stockholm till Hamburg inom räckhåll.

Dessa planer gör att södra Sverige kommer att bli en getingmidja. Utan bandbredd genom Skåne och längs med stambanan blir det betydande trängsel.

Tågtider	2019	2029
Stockholm-Hamburg	10:19	05:19
Stockholm-Berlin	12:34	07:34
Malmö-Lübeck	05:10	02:10
Malmö-Hamburg	05:50	02:50
Malmö-Berlin	08:05	05:05

Källa: Sweco och Handelskammaren

Befolkningstäthet			
län/region/delstat	Inv./km ²		
Hamburg	2 597,5	Kronobergs län	24,0
Hovedstaden	756,0	Kalmar län	22,0
Stockholms län	367,2	Gotlands län	19,2
Schleswig-Holstein	188,2	Värmlands län	16,1
Skåne län	126,7	Gävleborgs län	15,9
Sjælland	118,3	Västernorrlands län	11,3
Västra Götalands län	72,9	Dalarnas län	10,3
Hallands län	62,1	Västerbottens län	5,0
Blekinge län	54,3	Jämtlands län	2,7
Västmanlands län	54,2	Norrbottens län	2,6
Södermanlands län	49,3		
Uppsala län	47,4		
Östergötlands län	44,2		
Örebro län	35,9		
Jönköpings län	35,0		
Sverige	25,5		

Fast Öresundsförbindelse

Att mot denna bakgrund nu projektera nya fasta förbindelser vid Öresund ter sig naturligt. Inom Skåne finns bred politisk enighet om att en HH-förbindelse ska etableras först och sedan Metron. Detta ger också mest samlad nytta för svensk del. Handelskammaren delar denna syn. Detta är också de projekt som finner stöd i det danska näringslivet.

En HH-förbindelse kan utformas så att den i likhet med samtliga tidigare fasta förbindelser med Sjælland kan avkasta ett ekonomiskt överskott och bära sina kostnader utanför statsbudgeten.

Detta kassaflöde kan sedan bidra till en metro som efter 2050 kan avlasta Öresundsbron, eller återinvesteras i regionen på annat sätt.

Det har diskuterats behov av att bygga särskild förbindelse med kapacitet för reguljär trafik för att åstadkomma redundans för godstrafik på järnväg. Efter närmare analys är det svårt att se detta behov ur svensk synvinkel. Detta vore en mångdubbling av kapacitet i en sektor som inte är trång. En sådan förbindelse skulle innebära mycket höga kostnader som knappast kan bäras av godsägarna - som betalar genom avgifter - och inte öka kapaciteten att skeppa gods eftersom det inte påverkar kapaciteten genom Danmark, eller genom Sverige. I Öresund finns inget ytterligare behov före 2050 och då kan en metro avlasta till lägre kostnad.

Därmed är det inte sagt att redundans är oviktigt. För att åstadkomma redundans är det dock långt mer kostnadseffektivt att satsa på utvecklad spårbunden färjetrafik i Trelleborg och Karlshamn. Därtill finns möjlighet att utforma HH-förbindelsen så att den kan klara tillfällig godstrafik vid behov.

Nya stambanor

Vår bedömning är att Sverige måste investera i nya stambanor. Det saknas helt enkelt plats på befintliga spår. Om investeringen inte genomförs så innebär det att tågtrafiken behöver prioriteras om. Det kommer att bli tydliga målkonflikter mellan produktiv arbetspendling i regionerna och resanden mellan stationer, som anses nationella och har trafikförtur. Till detta kommer behov av godstrafik. Detta kan inte upprätthållas utan stambanor och regional pendling behöver då prioriteras upp för att uppnå tillväxt i svensk ekonomi.

Handelskammaren har tidigare och i andra avsnitt av vårt yttrande argumenterat för satsning på nya stambanor och anser att dessa bör lånefinansieras utanför den nationella planen.

Det finns dock några avgörande argument som sällan lyfts fram.

Det ena har berörts ovan och det är att Södra stambanan utan komplettering kommer att bli den kvarstående flaskhalsen i norra Europas järnvägsnät.

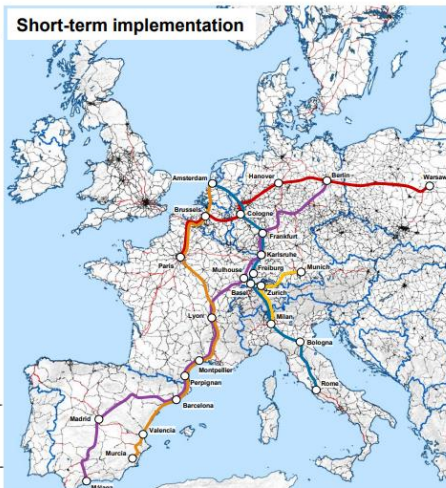
Det andra är att nya stambanor kopplar upp Sverige även norr om Hässleholm på de stora satsningar som nu görs. Som nämnts tidigare satsas nu stort på järnväg i Danmark och Tyskland – de har sammantaget fattat beslut som lägger motsvarande två svenska nationella planer på enbart järnväg. Detta ger realism i de planer för ett nytt nätverk av höghastighetståg som utvecklas. Tyskland har tagit initiativ på detta område med TEE 2.0.⁸

⁸ Mer information https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/E/concept-tee-2-0.pdf?__blob=publicationFile

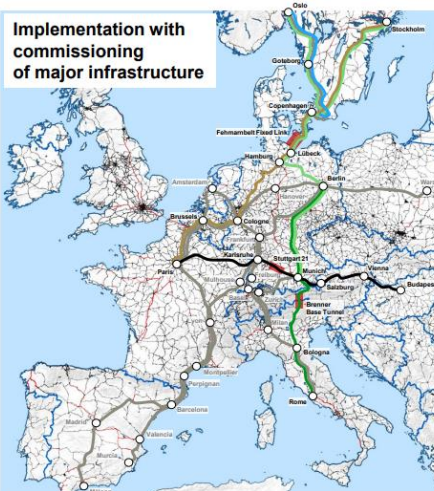
Steg ett av TEE 2.0: Sträckor i central och väst Europa.

- TEE 1 / TEE 2** —
Paris – Berlin – Warsaw/Krakow
- TEE 3 / TEE 4** —
Amsterdam – Basel – Rome
- TEE 5 / TEE 6** —
Berlin – Frankfurt – Lyon –
Barcelona – Madrid – Malaga
- TEE 7 / TEE 8** —
Amsterdam – Brussels – Paris –
Lyon – Barcelona – Murcia
- TEE 9 / TEE 10** —
Berlin – Munich – Rome
- TEE 11 / TEE 12** —
Paris – Munich – Budapest
- TEE 13 / TEE 14** —
Paris – Brussels – Hamburg –
Copenhagen – Stockholm
- TEE 15 / TEE 16** —
Stockholm/Oslo – Copenhagen –
Berlin – Munich
- TEE 17 / TEE 18** —
Munich – Memmingen – Lindau –
Bregenz – St. Gallen – Zurich –
Lugano – Milan
- TEE 19 / TEE 20** —
Oslo – Göteborg – Malmö –
Copenhagen

Short-term implementation



Implementation with
commissioning
of major infrastructure



sma+



TEE 2.0

www.bmvi.de | 12 May 2021 13



Detta omfattar planer inom EU om att bygga samman höghastighetståg och bland annat ett nät för nattåg. Som framgår ovan finns en kortsiktig plan som kopplar upp Köpenhamn på detta nät. Nya svenska stambanor finns med som möjlig vision.

Tyskland bygger flera sträckor för 250 km/h i plan till 2030, men har även avsatt förberedande resurser till det som kallas takt-programmet.⁹

I detta program finns bland annat sträckor med 300 km/h mellan Halle-Erfurt (förbinder Berlin-München) och Köln-Frankfurt med anslutning till Fraport (flygplatsen).

En tredje dimension som underskattas i diskussionen är turtätheten som blir möjlig genom nya stambanor. Ofta är fokus på topphastighet i nya satsningar. Men passagerare räknar tid från dörr till dörr och då är turtätheten och

tillgängligheten avgörande. Med nya stambanor kan en relation byggas som inte bara är snabb, men som är tillgänglig utan planering från resenärens sida. Det är detta som är metro-linjer och tunnelbanors fördel och som skapar paradigmskifte i relationer som skapar produktivitet för samhällsekonomin.

Program för nedskyltning

I syfte att nå riksdagens mål kring trafiksäkerhet har Trafikverket inlett ett flerårigt program för att skylta ner hastigheten på en rad riksvägar. Detta sker över hela landet och drabbar främst delregioner och orter där väg är det enda alternativet. Detta sker utan genomgripande analys

⁹ <https://www.deutschlandtakt.de/>

av hur det påverkar riksdagens mål kring utvecklingskraft och grundläggande tillgänglighet i hela landet.

Omfattningen och konsekvenserna av detta är mycket allvarliga. Det innebär som regel över 10% lägre tillgänglighet. Proportionen på denna värdeförstöring inses enkelt när man beaktar kostanden för motsvarande ökning. Inställningen att tillräckligt ökad trafiksäkerhet inte går att uppnå genom aktiva insatser är dogmatisk. Att en rad företag och medborgare får kraftigt reducerad tillgänglighet på sina riksvägar samtidigt som miljardbelopp kan uppbådas för länsväg utanför en storstad och satsningar för att stötta planerade industrisatsningar i norr är rent av provocerande. En tredjedel av svensk export är etablerad i det som kan kallas glesbygd.

I stället bör dessa objekt gås igenom för att investera i de allvarligaste bristerna för att öka den faktiska säkerheten utan försämrade hastigheter. Det bör finnas möjlighet att även i sådana regioner öka hastigheten. De merparten av dessa vägar är regionala och satsningarna återfinns i de regionala planerna föreslår vi en nationell pott som stärker upp regionernas satsningar på dessa vägar.

Vi anser även att möjligheten till flexibla hastigheter behöver införas. På många sträckor skulle högre hastigheter kunna tillåtas på vissa tider utan att risker för olyckor ökar då dessa sträckor har låg trafikering delar av dygnet.

El-vägar

Handelskammaren ser positivt på satsningarna för elektrifierad vägtransport men vill belysa tre viktiga principer:

1. *Teknik- och fordonsneutralitet.* Ju fler typer av fordon – lastbilar, bussar, personbilar – som kan använda sig av infrastrukturen, desto bättre. Både ur miljö-, långsiktighet- och ekonomisk synpunkt.
2. *Vem laddar när och var.* Med hjälp av digitala verktyg och plattformar ska laddning kunna styras över tid och hjälpa till att balansera nät och frekvens.
3. *Maximera den el som produceras.* Fordonen kan användas som energilager och distribution samt på ett lättare sätt utnyttja förnybar energi som produceras under dagen vid laddning och inte enbart över natten.

Handelskammaren anser att det är av stor vikt att investeringar och satsningar går till logistikkorridorer som saknar redundans, det vill säga möjlighet att välja trafikslag. Ett sådant exempel är väg E22. Många Europavägar genom Sverige har järnvägsförbindelse mer eller mindre parallellt med vägen. Dessa vägar är linjeförda historiskt utifrån god transportekonomi. Med anledning av att E22:an saknar parallell järnväg och att det ligger ett flertal stora hamnar längs med E22:s sträckning där det fraktas mycket gods, talar detta för att just E22 är väl ägnat som elväg i ett tidigt stadium. Dessutom skulle ett fossilfritt alternativ i form av elväg medföra positiv klimatpåverkan för regionen och Sverige som helhet.

Förslag:

- Att regeringen i samband med att den nationella planen beslutar att tillsammans med Danmark inleda lokaliseringsstudier av en ny fast HH-förbindelse.
- Att Trafikverket avbryter nedskyltningen och i stället investerar i trafiksäkerhet.
- Att nya stambanor finansieras genom lån utanför den nationella planen.
- Att regionens medfinansiering och medfinansieringen från Öresundsbron med 100% i skånska järnvägsprojekt högre grad matchades med satsningar ur nationell plan. Öresundsbron bör i detta hänseende jämföras med trängselskatterna.

Prioriterade objekt

Handelskammaren har fört dialog med sydsvenska regioner och vad gäller konkret prioritering av investeringsobjekt har vi efter omfattande dialog en samsyn. Det innebär att vi delar bedömningen av hur objektslagda investeringar bör prioriteras. Det innebär en hård prioritering som vi menar är en nödvändig bas för att säkerställa att internationella och nationella flöden ska upprätthållas och att svensk samhällsekonomisk produktivitet kan öka.

Sydost (Blekinge, Kronoberg och Kalmar län)

Det är anmärkningsvärt att sydsvenska länen i de senaste fyra planerna inte sett satsningar i nivå med övriga riket. Detta är väldigt markant i sydost och detta har bidragit till att denna del av landet inte har haft någon utveckling av arbetsmarknadsregioner. Dessa är samma till antalet nu som för 16 år sedan.

Handelskammaren och regionerna i sydost har samsyn om satsningarna som bland annat adresserar denna utmaning. I förslaget med ett Sydostpaket (se bilaga 2) är Sydsvenska Handelskammaren och de tre sydostregionerna överens om vilka prioriteringar som krävs för såväl arbetsmarknadsförstoringar som sydöstra Sveriges uppkoppling till de nya stambanorna. Den enskilt viktigaste delen i detta paket är dubbelspår mellan Växjö-Alvesta, något som skulle gynna hela sydöstra Sverige.

Sydostlänken är en nödvändig investering. Olofström med Volvo – Sydsveriges största fabriksanläggning – är på stark frammarsch och investeringen är avgörande för att denna utveckling ska fortsätta. Att försena Sydostlänken i enlighet med Trafikverkets förslag vore förödande för såväl Volvo, Karlshamns Hamn samt andra företag i regionen.

Kronoberg och Kalmar har projekt som ryms inom den 10% utökade versionen av nationella planen, vilka vi anser skall genomföras, särskilt med tanke på att regionerna har valt att medfinansiera dessa. Att genomföra Mönsterås på E22:an genomförs är av extra stor vikt då E22:an är sydöstra Sveriges pulsorder.

Förslag:

- Att Sydostlänken genomförs enligt fastställd tidsplan och de satsningar som bygger samman arbetsmarknaderna i sydost prioriteras
- Satsningar på Kust-till-Kustbanan kan få Växjö och Kalmar/Karlskrona att växa samman.
- Satsningar på Blekinge kustbana kan generera att Blekinge växer samman och ger tillgång till stambanorna.
- Satsningar på Stångådalsbanan och Tjustbanan skapar arbetsmarknadsförstoring i Kalmar län.
- Inkludera väg E22 genom Mönsterås i planen.

Halland

Halland består av stora flöden som är i behov av upprustningar och framtida investeringar. Väst kuststråket med Väst kustbanan utgör viktiga förbindelser till Köpenhamn och hela stråket Hamburg-Malmö-Köpenhamn-Göteborg-Oslo.

Problematiken om uppskjutna objekt är av särskild relevans när det gäller Halland. Det finns nämligen en tradition i just Halland av att objekt rullas fram med ändrade startdatum och att regionen faktiskt inte mottagit de investeringar som inkluderats i tidigare planer.

Investeringen på Halmstad C bangård är ett sådant exempel, där objektet finns med i nuvarande plan men som i Trafikverkets förslag nu skjuts upp med minst fyra år. Att flytta det lönsamma projektet Halmstad C som har betydande medfinansiering och att inte rymma projektet Rv 26 med hög lönsamhet framstår som kontraproduktivt mot bakgrund också av att Halland inte prioriterats i de senaste planerna.

Handelskammaren välkomnar det planerade mötesspåret i Knäred som nu finns med i planförslaget, men vill belysa att bristerna på Halmstad C bangård gör det i dagsläget omöjligt att återuppta persontrafik på Markarydsbanan.

Handelskammaren menar att åtgärdsvalsstudie väg 153 och 154 till och förbi Ullared behöver följas upp. Dessa vägstråk är av stor vikt då de utgör enda trafikmöjlighet för kunder, person- och godstransporter från och till Sveriges största varuhus.

Förslag:

- Ökad kapacitet på Väst kustbanan.
- Ny uppställningsbangård på Halmstad C.
- Rv 26 är en viktig förbindelse och behöver förstärkas.
- Säkerställa dubbelspårsutbyggnad på hela Väst kustbanan (Helsingborg-Maria).
- Uppföljning av ÅVS väg 153 och 154 till och förbi Ullared.

Skåne

I Skåne innebär förslaget till nationell plan att en stor mängd projekt flyttas fram i förhållande till föregående plan, se sida 7. Detta kommer att vara till förfång för svensk produktivitet och är oroande mot bakgrund av Fehmarn bält-satsningen och de satsningar som görs på våra europeiska exportmarknader.

Vi har redan berört att Skåne under lång tid har haft betydligt lägre satsningar än övriga storstadsregioner. I ett läge när Europa satsar och regionen har fortsatt tillväxt är detta orimligt. Det är nödvändigt att återinvestera Öresundsbronns kassaflöde och matcha det med samma hävstång som trängselskatterna från statens sida.

Förslag:

- Ny stambana Lund C-Hässleholm kommer skapa fler, snabbare och mer punktliga tågförbindelser i hela Sverige.
- Dubbelspår Ängelholm-Maria-Helsingborg C öppnar för mer kapacitet och snabbare trafik längs västkusten.
- Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad är idag ett av de mest trafikerade enkelspåren i Sverige.
- Ökad kapacitet Malmö-Ystad kan få in Ystad i pendlingsområdet i regionen bättre.
- Beredskap för att öka satsningarna på väg E6 ytterligare behövs, och det förstärks i scenarier där ny stambana inte förverkligas i tid.
- Handelskammaren menar också, som framgått tidigare, att kassaflödet från Öresundsbron bör användas för att bidra till att betala regionens infrastruktur.

Malmö och Växjö 28 februari 2022



Stephan Mùchler, VD



Per Tryding, vVD



Anders Borgehed, Regionchef

Bilaga 1. Uppdaterad rapport, 2022 – Hela kungariket och halva pengarna

Bilaga 2. Sydostpaketet, 2021