

Remissvar

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, rapport 2024:003

Vi vill tacka för möjligheten att lämna remissvar på inriktningsplanering. Vi som jobbar för en bättre jämväg mellan Oslo och Stockholm kommer att koncentrera oss på de delar som direkt påverkar möjligheten att få till en bättre jämvägsinfrastruktur i det stråket. Dock några inledande reflektioner

En generell reflektion är att det är uppenbart att vi står inför stora utmaningar vad gäller infrastrukturen i Sverige och till våra grannar de närmaste åren. Vi lider både av en underhållsskuld och en kapacitetsskuld. De senaste 30 åren har tågtrafiken vuxit kraftigt i omfattning och varken underhåll eller kapacitet har hängtt med i samma omfattning. Vi instämmer så klart i behovet att förstärka underhållet. Vi menar dock att kapacitetsskulden inte får samma utrymme trots att de problem vi upplever idag till stor del förutspåddes redan i Kapacitetsutredningen (Trafikverket 2012). Vår mening är att enbart underhåll inte kommer att räcka då belastningen sett till kapaciteten i järnvägssystemet inte motsvarar trafikbehoven. En generell utbyggnad av kapacitet där det idag finns stora flaskhalsar borde både vara samhällsekonomiskt klokt och bidra till stora kapacitets- och tillförlitlighetsvinster.

Samhällsekonomi

Det framgår med all tydlighet av inriktningsunderlaget och av Riksrevisionens rapport (RiR 2023:25) att kopplingen mellan vilka projekt som prioriteras och samhällsekonomisk lönsamhet är mycket svag. Visserligen kan man framföra synpunkter på hur dessa vinster beräknas. Mycket tyder på att vinster från jämvägsinvesteringar underskattas i förhållande till väg, men oavsett det framstår kritiken som rimlig. Det vi kan se är att samhällsekonomiskt lönsamma projekt står tillbaka för mindre lönsamma. I stråket Oslo-Stockholm blir det väldigt tydligt. Enligt de två funktionsutredningar som gjorts för Mäljarbanan (Trafikverket 2021) kostar det 3 miljarder kronor att få fullständigt dubbelspår på Mäljarbanan mellan Stockholm och Örebro/Hallsberg. Ser man till hela stråket mellan Stockholm och Karlstad så visar den utredning som vi gjort med Trafikverkets beräkningsmodell att dubbelspår på Mäljarbanan, en ny förbindelse mellan Örebro och Kristinehamn samt dubbelspår på Värmlandsbanan ger en samhällsekonomisk nytta (NNK) på +0,75 Alltså långt högre än många järnvägsprojekt i nuvarande nationell plan. Vi kommer att uppdatera beräkningarna i enlighet med den senaste prognosversionen (ASEK 7.1) och öka detaljeringsgraden ytterligare som underlag för kommande åtgärdsplanering. Men mönstret är återkommande. I utredningen 250 km/tim med blandad trafik (Trafikverket 2020) framgår att den järnväg där man har störst samhällsekonomisk nytta är Mäljarbanan. Trots det läggs åtgärden längst bort i planen. Vi menar att samhällsekonomiskt lönsamma projekt bör prioriteras högre.

I direktiven till infrastrukturplaneringen ställde dessutom regeringen frågan om behoven av att få sammanhängande stråk och inte fragmentisering. Vi tycker att Trafikverkets svar är minst sagt otydligt på den punkten. I texten talar man om att det har låg påverkan på samhällsnyttan men i fotnoter talar man om att det kan ha hög påverkan i vissa fall. Vi menar att den logiska slutsatsen är att stråkperspektivet behöver belysas i många fler projekt än idag. Att inte bara bedöma samhällsnyttan av den specifika investeringen utan också samhällsnyttan av den helhet som objekten bidrar till att uppnå.

Ekonomi och planering

Trots ramar på över 1000 miljarder under kommande tolvårsperiod finns mycket litet utrymme över för nya projekt. I princip hela utrymmet i kommande plan äts upp av kostnadsökningar för redan påbörjade projekt och projekt som finns i nuvarande nationell plan men som ännu inte påbörjats. Som vi tolkar förslaget till inriktningsplanering finns sammantaget cirka 40 miljarder kvar i icke beslutade åtgärder. Samtidigt finns det projekt som förbrukar mer än hela det utrymme som det finns politiska utfästelser kring. I samband med presentationen av inriktningsplaneringen konstaterade Trafikverket själva att kostnadsökningarna till stor del uppkommer i tidiga skeden. Med andra ord, att man inte har kännedom om förutsättningarna för de projekt som beslutats ska genomföras. Vi menar att det är uppenbart att planprocessen behöver förändras. Det är inte rimligt att kostnadsökningar som beror på att projekt förändras i förhållande till den ursprungliga ambitions- eller kunskapsnivån åter upp allt utrymme för andra viktiga infrastrukturprojekt. Vi menar att det borde finnas ytterligare en beslutspunkt efter t ex en lokaliseringstudie. Då kan man bedöma kostnaderna bättre och bättre jämföra vilka projekt som ger stor nytta i förhållande till kostnaderna. Det skapar dessutom en helt annan möjlighet att diskutera alternativa sätt att organisera och finansiera önskad infrastruktur.

Vi som också jobbar i Norge kan se fördelar med den norska planprocessen där man driver planeringen kring ny infrastruktur i de tidigare skederna något längre än i Sverige. I den norska KVUn ligger till exempel att man inte bara ska utreda tänkbara alternativ utan att man också ska rekommendera lösningar och göra översiktliga ställningstaganden avseende lokalisering innan man beslutar om ett projekt ska genomföras. Det kan inte vara acceptabelt att som idag besluta om att genomföra projekt som man vet så lite om att man inte kan bedöma om ett projekt kostar 30 miljarder eller 90 miljarder. Det är uppenbart att en lång rad objekt som skulle kunna kraftigt bidra till att förbättra det svenska järnvägssystemet aldrig ryms i de ramar som kvarstår. Vi menar att behovet av att ompröva investeringar beror på ett fel där ställningstaganden görs i ett allt för tidigt skede.

Finansiering av infrastruktur

Stora delar av infrastrukturen har nått kapacitetstaket. Det sliter ner anläggningen, skapar stora stömningar så fort det uppkommer problem och omöjliggör att utveckla trafiken trots stora behov. Sverige har inte bara en underhållsskuld, vi har ett kapacitetsproblem. Om vi ska klara utmaningarna kring infrastruktur måste vi tänka om. "Sverige måste hitta nya lösningar" sa Jacob Wallenberg (Dagens Industri, 2023). Varken näringslivet eller samhället får den infrastruktur som behövs för att klara omställning och bevara konkurrenskraft. Vi välkomnar att regeringen tagit initiativ på området och sökt samarbete i syfte att hitta dessa lösningar. Och vi var väldigt glada när regeringen i direktiven till inriktningsplaneringen bad Trafikverket att bedöma förutsättningarna för att finansiera projekt med utökade banavgifter. Vi tycker dock att Trafikverkets svar på regeringens fråga/direktiv i förslaget till inriktningsplan är mycket magert på gränsen till obefintligt. Man nämner möjligheten men man föreslår inga nya tänkbara handlingsvägar eller strategier. Det tycker vi är en stor brist i förslaget.

Det finns många som är beredda att betala för en bättre infrastruktur och bättre resmöjligheter. Det är inte av ekonomiska skäl som 88 procent av resenärerna mellan Stockholm och Oslo flyger eller bilister betalar för att åka på nya bron i Motala. I Norge finansieras vägar till stor del med Bom-peng och Danmark kan man finansiera, inte bara Öresundsbron, utan många andra infrastrukturprojekt med brukarintäkter. Om man skapar alternativ som är bättre väljer man ofta dessa.

När man tittar på vilka projekt som är möjliga att genomföra behöver man alltså titta på resenärernas betalningsförmåga/betalningsvilja och hur konkurrenssituationen mellan trafikslagen ser ut i relationen. Resenärerna mellan Oslo-Stockholm betalar redan idag marknadspriser. Och resenärerna betalar mellan tre och fyra gånger så mycket för att flyga som kostnaden för tågbiljetten. Den potentiella

betalningsviljan för en konkurrenskraftig tågtrafik är hög. Vi menar att det finns mycket mer som går att göra och att vi kan ta mycket lärdom från våra grannländer. Det går inte att undvika jämförelsen med Sund & Bælt i Danmark. I Danmark kopierade man upplägget avseende finansiering, organisering och till och med byggmetoder från Öresundsbron rakt av. Ägarbolaget till Öresundsbron, Sund & Bælt hanterar nu en lång rad projekt i Danmark inklusive Fehmarn bält. Därigenom har man skaffat sig ett redskap för att kunna genomföra större infrastrukturprojekt på ett helt annat sätt än i Sverige. Vi menar att Sverige bör undersöka möjligheten att skapa ett motsvarande Sund & Bælt-bolag.

Externa investeringar i infrastruktur

Det är uppenbart att det finns ett stort intresse att investera i infrastruktur i Sverige. Flera stora aktörer (Skandia, AMF och SPP/Storebrand för att nämna några) har offentligt flaggat för att man gärna vill. Investerare betraktar infrastrukturinvesteringar som långsiktiga, hållbara och säkra. Om man ska öppna för privata investeringar i infrastruktur är i första hand en politisk fråga, men svenska pensionspengar investeras redan i infrastruktur, bara inte i Sverige. I det politiska samtalet talar man ofta om att staten lånar billigast så det finns ingen anledning involvera någon annan. Det är så klart sant, men då bortser man ofta från att räntekostnaden bara är en liten del av totalkostnaden.

Om man ska få mycket infrastruktur för pengarna finns det många fler faktorer som är avgörande. Kapital måste tillföras i den takt som det behövs för att driva ett byggprojekt effektivt. Om ett projekt stoppas upp eller förändras ökar kostnaderna ofta dramatiskt. Andra finansieringslösningar innebär ofta ett långsiktigt ansvar för anläggningen. Alltså mindre risk för eftersatt underhåll. Och om man dessutom utgår från att ett projekt tillför samhällsnytta så finns det en vinst med att den nyttan uppstår så snart som möjligt. Att projekt som är viktiga för samhället får lång genomförandetid är därmed dålig samhällsekonomi. Det finns alltså goda argument för varför andra finansieringsmodeller gör att vi får mer infrastruktur för pengarna även om kapitalkostnaden skulle öka något.

Vi har liten erfarenhet av andra finansieringsmodeller i Sverige. Men för många av de stora näringslivsaktörerna (byggföretag, systemleverantörer och t o m finansbranschen) är andra modeller något som de är vana vid. De levererar järnvägsprojekt i olika typer av koncessionsmodeller över hela världen. Det behöver inte alltid vara staten som levererar svaret på hur? Vi menar att man i mycket högre grad skulle kunna nyttja kunskapen i näringslivet genom exempelvis en RFI (Request for Information) för projekt med en större intäktspotential. Ett sätt att konkretisera dialogen skulle vara att inrätta en samordnare på departementsnivå för att diskutera lösningar för några specifika projekt.

Gränsöverskridande infrastruktur

För Oslo-Stockholm har det varit självklart att titta på alternativ finansiering eftersom gränsöverskridande infrastruktur sällan prioriteras högt i nationella transportplaner. Vi menar dock att frågan om alternativ finansiering, alternativa intäktmodeller och andra organisationsmodeller är otroligt viktigt om vi ska klara utmaningarna kring infrastruktur i allmänhet och om man ska klara gränsöverskridande infrastruktur i synnerhet. Därmed blir avsaknaden av strategier för finansiering ett direkt hinder om vi ska klara att utveckla en gränsöverskridande infrastruktur i Norden. Något som också finns i direktiven till inriktningsplaneringen.

Vi menar att det finns betydligt bättre förutsättningar till att åstadkomma gränsöverskridande infrastruktur mellan Sverige och Norge nu när stråket mellan Oslo och Stockholm pekas ut som Transportkorridor i TEN-T. Medfinansiering och garantier från EU i kombination med en öppenhet att titta på andra finansieringslösningar skulle vara det som möjliggör att snabbt lyfta gränsöverskridande infrastrukturen mellan Sverige och Norge som idag dras med mycket stora brister, tros utfästelser om att vi ska bli världens mest integrerade region.

Norden och totalförsvaret

Det förändrade säkerhetsläget ställer helt nya krav på infrastrukturen i Sverige. Vi behöver gå från att bara tänka nord-syd till att i betydligt högre grad tänka öst-väst. Relationen Norge-Sverige-Finland/Baltikum kommer bli betydligt viktigare. Företrädare för försvaret uttrycker i samtal med oss en oro över bristen på kapacitet och redundans över gränsen mellan Sverige och Norge. Kopplingen mellan Norge och Inlandsbanan, i vårt fall mellan Oslo-regionen och Kristinehamn kommer att bli betydligt viktigare. Därtill kommer ytterligare en gränsförbindelse med järnväg i stråket Oslo-Stockholm också att innebära väsentligt högre kapacitet i relationen Oslo-Göteborg. Det kommer att finnas stora kompetensförsörjningsbehov inom totalförsvaret och försvarsindustri framöver. När över hälften av alla som jobbar i totalförsvaret finns i stråket Oslo-Stockholm samt att unikt stor del av Sveriges försvarsindustri finns i stråket med Karlskoga som centralt kluster kan en bättre jämvägsförbindelse kraftigt öka tillgängligheten i stråket.

Sammanfattning

- Sverige har både en underhållsskuld och en kapacitetsskuld. Mer medel till underhåll löser bara en del av problemet. Vi behöver hitta nya lösningar för att klara att bygga mer infrastruktur.
- Trots att direktivet till inriktningsplanering innehöll frågor om möjligheten till att finansiera infrastruktur med t ex utökade banavgifter saknas strategier för detta i förslaget.
- Vi menar att det finns en betalningsvilja för bättre infrastruktur och att det finns en vilja från näringslivet att investera i infrastruktur, men att vi saknar redskap för att möjliggöra det.
- Vi anser att man bör tillsätta en samordnare på departementsnivå för att konkretisera diskussionen om alternativ finansiering kring några projekt med större intäktspotential.
- Vi menar att Sverige bör undersöka möjligheten att skapa ett motsvarande Sund & Bælt-bolag.
- Samhällsekonomi måste få större betydelse när man prioriterar infrastruktur. Dock måste man både se till ekonomin för den enskilda åtgärden och till det sammanhängande stråket.
- Trots att direktivet till inriktningsplanering innehöll frågor om hur vi ska utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden saknas helt strategier för detta i förslaget.
- På samma sätt bör ny Ten-T som nu innefattar hela Nordiska triangeln påverka planeringen.
- Gränsöverskridande infrastrukturprojekt passar sällan i ett enskilt lands planeringssystem då planeringssystemen inte är sammanfaller i tid och struktur. Sverige och Norge bör bilateralt fatta beslut om fortsatt planering av en ny gränsförbindelse enligt förslag i Mulighetsstudien.

Vi menar att det finns en unik möjlighet att utveckla ett stråk som både bidrar till att stärka Nordens konkurrenskraft, minska klimatpåverkan och bidra till att stärka Sveriges, Norges och Finland/Baltikums försvarsförmåga. Att utveckla stråket Oslo-Stockholm och att bygga en ny gränsförbindelse är ett exempel på när försvarsbehov och civila behov sammanfaller. Att det dessutom har möjlighet att till stor del vara kommersiellt lönsamt och därmed går att hitta andra sätt att organisera, bygga och finansiera – gör att man snarast borde fatta de beslut om fortsatt planläggning som Mulighetsstudien Oslo-Stockholm (Trafikverket och Jernbanedirektoret, 2022) föreslog.

För Oslo-Stockholm 2.55 AB



Jonas Karlsson – VD

jonas.karlsson@oslo-sthlm.se

+46 706 311363