

Till: li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sammanfattning

- **Bristande kapacitet i järnvägen hotar konkurrenskraften**, försämrar pendling, matchning och arbetsmarknadens flexibilitet.
- **Efterfrågan har ökat kraftigt**, särskilt på regional persontrafik, medan utbyggnaden av järnvägen inte hängit med – vilket drabbar både personer och godstransporter.
- **Underhålls- och kapacitetsskulden är stor**, och framtida uppdrag kopplade till försvaret och NATO gör behovet av en robust järnväg ännu större.
- **Regeringens vilja att pröva alternativa finansieringsmodeller är positiv**, men kräver breda politiska överenskommelser; sträckan Hässleholm–Lund är ett lämpligt objekt.
- **Långsiktig stråkutveckling är avgörande**; utbyggnad i hela stråk ger störst samhällsnytta och planering bör fortsätta söderut från Linköping och vidare till Jönköping/Borås.
- **Samhällsekonomiska analyser fångar inte all nytta**, särskilt inte regionala och dynamiska effekter, och bör kompletteras för att ge en rättvis bild av investeringars värde.



Europakorridoren AB
Garvaren
Stationsgatan 2
SE-341 60 Ljungby
info@europakorridoren.se



Europakorridoren är en ideell förening som drivs av kommuner och regioner samt andra intresserade branschföreträdare i Sverige och Tyskland. De svenska intressenterna äger solidariskt Europakorridoren AB.

Kapaciteten i järnvägssystemet försämrar villkoren för företag

Kapaciteten på järnvägen äventyrar svensk konkurrenskraft eftersom Sverige i hög grad lever på exportinkomster. Vårt välstånd är till stora delar beroende av landets och arbetsmarknadens förmåga att anpassa sig till vår omvärld. Ansvarstagande parter på arbetsmarknaden brukar framhållas som en viktig nyckel för Sveriges framgång. En väl utvecklad infrastruktur är helt avgörande för att landets förmåga att uppnå den flexibilitet som krävs när ett litet land i norr ska konkurrera på världsmarknaden.

Ett bevis på vår förmåga är antalet arbetsmarknadsregioner kontinuerligt har minskat. År 1970 var antalet 187, 30 år senare fanns 90 och år 2020 var antalet 60. Det minskande antalet innebär att arbetsmarknadsregionerna vuxit radikalt i storlek, vilket samtidigt innebär att pendlingen vuxit och blivit alltmer betydelsefull. En väl fungerande infrastruktur lagt grunden för detta och där järnvägen har varit avgörande. Möjligheten till arbetspendling i ett allt större geografiskt område har varit en viktig faktor för matchningen på arbetsmarknaden. Denna flexibilitet hotas nu alltmer på grund av brist på kapacitet.

Enligt befolkningsprognos kommer större städer i södra Sverige att fortsätta att växa det kommande årtiondet och deras funktion som regionala motorer kommer att förstärkas. Ur ett regionalt arbetsmarknadsperspektiv är ytterligare spårkapacitet en viktig faktor för att säkra en fortsatt tillväxt och möjligheten att behålla matchningen på arbetsmarknaden och ett sätt att bygga ihop stad och land.

Efterfrågan på transporter på järnväg har ökat långt mer än vad järnvägen har byggts ut. Från år 2000 och framåt har antal persontåg ökat med över 100 procent. Persontrafikens expansion består framför allt av regionala trafikupplägg.

Godstrafik på järnväg har på senare tid påverkats negativt. En anledning är att utbyggnaden av järnvägen inte har gått i takt med den ökning av efterfrågan som finns i Sverige. Konsekvensen är att godstransportarbete tar allt längre tid. Långsiktigt är det förödande för en exportnation att villkoren försämrats för exportföretagen. I det här fallet är det av orsaker som Sverige direkt kan påverka själv genom att stärka kapaciteten i järnvägssystemet.

Järnvägssystemet är avgörande för att knyta samman Sveriges olika geografier för människor och för näringslivet. Sverige har en enorm underhållsskuld inte minst inom trafikslaget järnväg, men också finns en kapacitetsskuld som behöver tas på allvar.

Upprustningen av försvaret och medlemskap i försvarsalliansen NATO kommer sannolikt att medföra fler uppdrag för järnvägssektorn.

Alternativa lösningar ger fler möjligheter

Det är positivt att regeringen öppnar för att pröva alternativa sätt att organisera och finansiera genomförandet av nya objekt. Sträckan Hässleholm–Lund kan vara ett lämpligt pilotprojekt för detta,



givet dess strategiska betydelse. För att säkra en långsiktighet i dessa alternativa metoder krävs breda politiska överenskommelser.

En utmaning med att göra en samlad bedömning av förslaget till nationell plan för infrastruktur är att det pågår en rad särskilda uppdrag och utredningar som ska redovisas sent under hösten och i början av nästa år som kan komma att påverka värderingen av det förslag till nationell plan för infrastruktur som är remitterat.

Stråktänk – nyttja organisation och kunskap optimalt

Det är viktigt med långsiktighet i planeringen för att näringslivet ska kunna investera, planera och fortsatt kunna konkurrera, trots Sveriges perifera läge. Det är oftast först när ett helt stråk är utbyggt som de stora samhällsvinsterna uppstår. Därför är det positivt att regeringen har haft en uttalad ambition att arbeta med längre stråk. Trafikverket föreslår en fördjupad analys av söder om Linköping och runt noden Hässleholm.

Arbetet med nya järnvägar mellan Järna–Linköping (Ostlänken) och Borås–Göteborg pågår. Att därefter fortsätta med sträckan Linköping–Borås via Jönköping gör att Trafikverkets erfarenheter och resurser kan tas tillvara, vid både planering, upphandling och entreprenad. Givet att Ostlänken har kommit längre gällande planering, och nu också byggnation, är en naturlig fortsättning att genomföra ÅVS och vidare planering för sträckan Linköping–Jönköping. Med tanke på att mycket är gjort är kostnaden för ÅVS något som bör prioriteras. Kostnaden för att avvakta ytterligare fyra år ger konsekvenser både vad gäller ökade kostnader men också förlorad tid för den potential som ny infrastruktur skapar för Sverige.

För att nyttja och överföra resurser på ett effektivt sätt i planeringen bör en ÅVS inledas och genomföras åren 2026-2028, med mål att färdigställa samlad effektbedömning inför nästa nationella plan (2030-2042). En lokaliseringsutredning och järnvägsplan kan påbörjas under åren 2030-2035 så att byggstart kan ske till år 2040.

Svårt att fånga all tillväxt i analys

Samhällsekonomiska analyser är alltid förenade med osäkerheter. Det finns därför skäl att vända sig mot tvärsäkra påståenden om huruvida en investering i infrastruktur är lönsam eller ej. Dels finns en svårighet att med samhällsekonomisk analys fånga in alla de aspekter som tillsammans utgör projektets helhet. Dels är det inte alltid möjligt att sätta ett relevant värde i kronor och ören på en viss nytta. Den i sammanhanget viktigaste invändningen mot samhällsekonomiska analyser är att de inte inkluderar transportåtgärders effekter på den regionala ekonomin. Detta trots att nyttan av investeringen i hög grad är avhängig av hur lokala och regionala aktörer förmår vidta insatser som matchar denna och därmed skapar mervärden. Genom att skapa en sådan koppling mellan infrastrukturinvesteringen och kommunal/regional planering skapas förutsättningar för dynamiska processer och värden som inte inkluderas i den samhällsekonomiska kalkylen.



Ytterligare en svaghet är att den nuvarande beräkningsmodellen är starkt kopplad till det enskilda objektet. Modellen behöver kunna ta hänsyn till investeringens nyttor ur ett nationellt eller åtminstone stråkperspektiv för att ge beslutsfattaren en rättvis och mer nyanserad bild av nyttan.

Slutsatsen är att samhällsekonomiska kalkyler är ett rimligt sätt att mäta det som kan mätas. Men att denna bedömning måste kompletteras med en systematisk bedömning av icke mätbara faktorer samt möjliga dynamiska effekter.

Sverige bör akta sig för att upphöja ett stödjande verktyg till att betrakta det som något som säger sanningen.

Med vänliga hälsningar

Mona Forsberg

Styrelseordförande i Europakorridoren AB



Europakorridoren AB
Garvaren
Stationsgatan 2
SE-341 60 Ljungby
info@europakorridoren.se



Europakorridoren är en ideell förening som drivs av kommuner och regioner samt andra intresserade branschföreträdare i Sverige och Tyskland. De svenska intressenterna äger solidariskt Europakorridoren AB.