



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
111 51 Stockholm

Diarienummer LI2025/01587

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sydsvenska Handelskammaren har tagit del av rubricerat ärende och ber att få framföra följande.

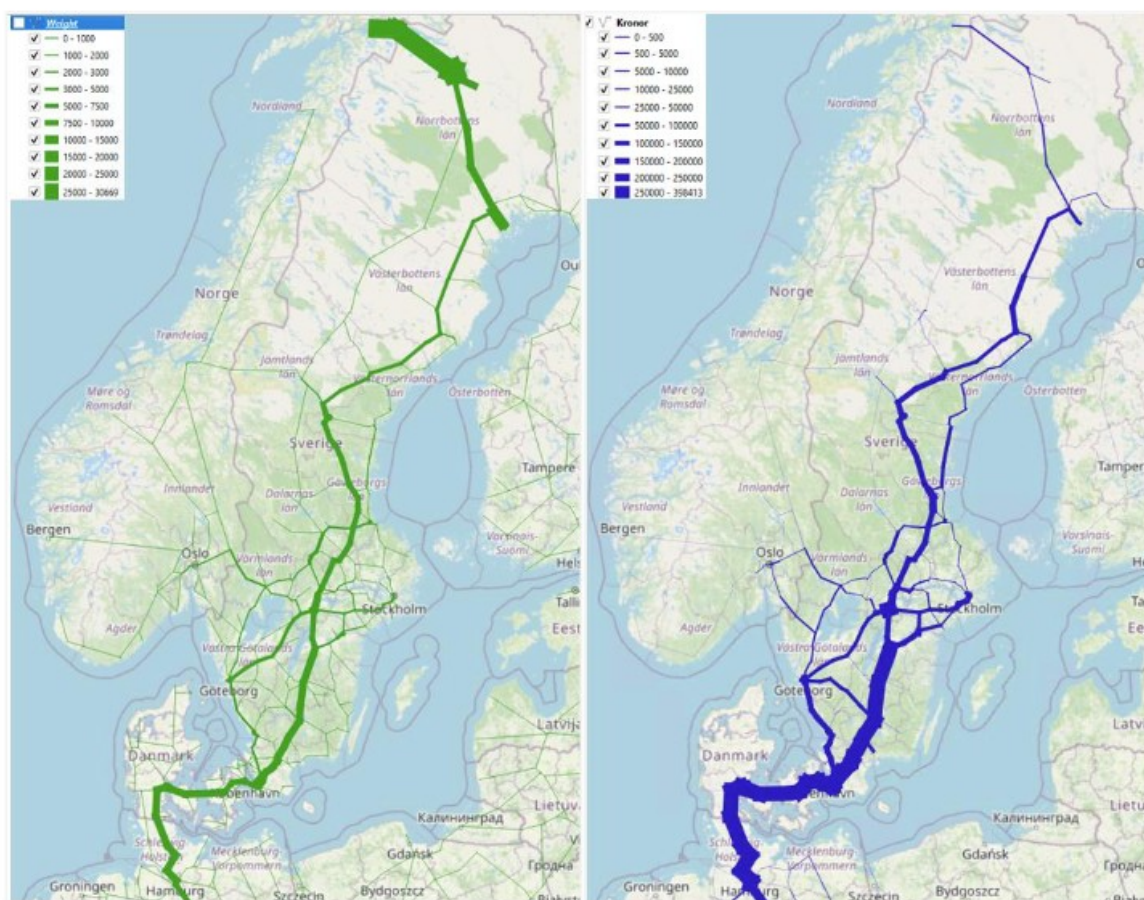
Sammanfattning:

- Det svenska trafikarbetet på väg och järnväg är väl dokumenterat och analyserat. Vi anser inte att den föreslagna planen speglar faktiska flöden och det faktiska trafikarbetet i Sverige.
- Koncentrationen är påtaglig. Sedan Riksdagens mål om satsningar i hela landet formulerades 2009 har fem planer lagts omfattande åren 2010-2037 där staten sammantaget satsat 80% av investeringarna i samma sex län. I förslaget till plan 2026-2037 satsas 88% av prioriterade objekt i dessa län. I övriga län, med merparten av landets trafik, satsas 12 % av anslagen.
- Lönsamhetsanalysen visar att en tredjedel av planens prioriterade satsningar (1–3) är uttalat olönsamma (120 miljarder) och att kostnadsökningarna är 75 miljarder gentemot föregående plan. Bland nya förslag i kategori Prio. 4 är endast 17 av de föreslagna 50 miljarderna redovisade som lönsamma. Att sydsvenska projekt för mer än 40 miljarder försvinner för att de saknar lönsamhet är därmed inte ett trovärdigt förslag.
- Sammantaget lever därför förslaget inte upp till Riksdagens beslutade mål.
- Vi redovisar inspel från sydsvenska företag kring hur de ser på frågan om infrastruktur: Be-Ge Företagen, Gekås, Ikea, NKT och Pågen. Dessa företag omsätter under tolvårsperioden omkring tre gånger värdet av den nationella planen (nuvärde).
- För varje län görs en kommentar kring förslaget till plan.
- Öresundsbrons svenska kassaflöde bör satsas i ett paket i Skåne. Detta kan inte ersätta satsningar i nationell plan.

1. Det svenska trafikarbetet på väg och järnväg

Handelskammaren menar att en viktig utgångspunkt för den nationella planen är trafikmängden på vägnät och järnväg. Detta uttrycks i offentlig statistik i form av trafikarbete¹ och i särskilda analyser av stråk.

Avseende godstrafik på järnväg publicerade Trafikverket en färsk stråkanalys 2025. Analysen visar tydligt att stråket Jönköping–Lernacken (Malmö) är Sveriges i särklass viktigaste när det gäller ekonomiska varuflöden. Detta stråk fortsätter sedan genom Danmark och Tyskland.



Figur 1. Godsflödet i vikt (tusentals ton) och värde (miljoner kronor).

Motsvarande stråk återkommer för godstrafik på väg. De dominerande stråken för gods mätt som varuvärde på väg är längs västkusten E6 och mitten av Sverige längs E4 i stort sett parallellt med västra och Södra stambanan.

Ser man sedan till trafikmängden på det statliga vägnätet och privat järnvägstrafik finns utförlig statistik.

¹ Trafikverkets statistik över trafikarbete på det statliga vägnätet, Trafas statistik om kollektivtrafik på järnväg samt exempelvis studien Trafikverkets publikationer 2025:172 "Systemanalyser med fokus på godstrafik: Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält"

Trafikarbetet (personkm) statliga vägar och kollektivtrafik på järnväg, 2024

	Statliga vägar				Järnväg	
	Trafikarbete statliga vägar samtliga fordon (km)	Andel totalt	Andel tung	Tillväxt tio år	Person-	
		trafikarbete	trafik,	total trafik	kilometer (JVG)	
		statliga vägar	statliga vägar	(sedan	Passenger	Andel
		(%)	(%)	2014)	kilometers	
Blekinge	928 800 000	1,4%	1,1%	8,7%	107 611 000	1,6%
Dalarna	2 421 200 000	3,7%	3,1%	8,3%	58 993 000	0,9%
Gotland	457 700 000	0,7%	0,4%	10,1%		.
Gävleborg	2 357 400 000	3,6%	4,0%	9,1%	101 287 000	1,5%
Halland	2 972 800 000	4,5%	5,1%	11,5%	455 436 000	6,9%
Jämtland	1 276 800 000	1,9%	1,8%	6,4%	37 094 000	0,6%
Jönköping	3 151 700 000	4,8%	6,8%	11,5%	163 498 000	2,5%
Kalmar	1 889 800 000	2,9%	2,5%	5,4%	75 520 000	1,2%
Kronoberg	1 799 400 000	2,7%	4,0%	8,0%	124 930 000	1,9%
Norrbottnen	1 977 200 000	3,0%	3,3%	6,8%	37 365 000	0,6%
Skåne	7 931 500 000	12,1%	11,5%	15,6%	1 905 000 000	29,0%
Stockholm	8 352 500 000	12,8%	10,4%	13,6%	1 943 778 000	29,6%
Södermanland	2 370 200 000	3,6%	3,7%	7,3%	228 207 000	3,5%
Uppsala	2 757 100 000	4,2%	3,3%	14,5%	206 000 000	3,1%
Värmland	2 253 000 000	3,4%	3,5%	2,9%	41 219 000	0,6%
Västerbotten	2 008 300 000	3,1%	3,4%	5,4%	45 076 000	0,7%
Västernorrland	1 885 100 000	2,9%	3,2%	6,5%	80 057 000	1,2%
Västmanland	1 945 400 000	3,0%	3,1%	16,4%	66 786 000	1,0%
Västra Götaland	11 289 700 000	17,2%	16,1%	8,5%	649 424 000	9,9%
Örebro	2 247 700 000	3,4%	4,3%	14,1%	79 834 000	1,2%
Östergötland	3 230 400 000	4,9%	5,6%	13,5%	155 691 000	2,4%
Totalt	65 503 600 000	100%	100%	10,5%	6 562 806 000	100%

Källa: Trafikverket och Trafa.

Järnväg avser suventionerad kollektivtrafik på järnväg. Separata mått finns även för kollektivtrafik på väg

Denna statistik ger en bild av var i landet det finns trafik. Tabellen avser det statliga vägnätet och för järnvägen avses regional kollektivtrafik.

Föga förvånande har de tre storstadslänen en betydande andel av trafiken. Skåne och Stockholm har närmare bestämt nästan identisk trafikmängd. Volymerna är något större i Stockholm, men Skåne har högre andel tung trafik och dessutom starkare tillväxt över ett decennium.

Men det är också uppenbart att det finns betydande trafik i hela landet.

Tillsammans med tillväxten av trafik ger detta en indikation på var det bör finnas behov av satsningar. Över längre tidsperspektiv bör nationella satsningar i någon mån spegla var trafikarbetet faktiskt sker.

2. Trafikverkets förslag till satsningar i nationella planen (Prio 1–4)

2009 formulerade Riksdagen de transportpolitiska mål som fortfarande gäller.²

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Vidare finns en viktig precisering till *användning och funktion* som ska ge *tillgänglighet med god kvalitet i hela landet* samt bidra till *utvecklingskraft i hela landet*.

Målet är en precisering i förhållande till tidigare mål (se Prop.1997/98:56) på så sätt att målet betonar ***hela landet*** tydligare.

Sedan 2010 har fem nationella planer över 10–12 år beslutat och omfattar en period över ett kvartssekel till 2037.

Det är omöjligt att tänka sig en jämn fördelning av dessa satsningar eftersom vägnät och järnvägsnät har en topografi med flera faktorer inklusive geografiska (avstånd) och geologiska (markförhållanden med mera) aspekter som påverkar.

Men över en lång period bör det finnas viss fördelning som speglar var stora trafikvolymmer finns.

Ser man till hela perioden och aggregerar alla planerna (inklusive förslaget 2026–2037) finns en betydande koncentration. 80% av satsningarna sker i sex län. I förslaget som nu ligger till behandling har detta skärpts ytterligare och nu sker 88% av investeringarna i dessa sex län.

² Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Etappmål under hänsynsmålet

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Satsningar i namngivna objekt sedan 2010 och förslaget 2026-2037

Antal län	Län	Andel investeringar	
		2026-2037	2010-2037
6	Norrboten, Stockholm, Uppsala, Västerbotten, Västra Götaland, Östergötland	88%	80%
15	Övriga	12%	20%

Det här speglar en betydande avvikelse från var svensk trafik och transportarbete sker. De sex län där staten satsar nära 90% av investeringarna har 45% av det svenska trafikarbetet sett till det statliga vägnätet.³

Sett till måluppfyllelse gentemot Riksdagens mål kan detta knappast sägas vara annat än en betydande avvikelse.

Investeringar i Nationell plan

	Trafikarbete statliga vägar samtliga fordon (km)	Andel totalt trafikarbet	Andel Investering i nationell plan (%)	
			2026-2037	2010-2037
Blekinge	928 800 000	1,4%	1,0%	0,8%
Dalarna	2 421 200 000	3,7%	0,4%	0,6%
Gotland	457 700 000	0,7%	0,0%	0,0%
Gävleborg	2 357 400 000	3,6%	1,8%	1,6%
Halland	2 972 800 000	4,5%	0,5%	1,6%
Jämtland	1 276 800 000	1,9%	0,1%	0,1%
Jönköping	3 151 700 000	4,8%	1,5%	1,1%
Kalmar	1 889 800 000	2,9%	0,0%	0,2%
Kronoberg	1 799 400 000	2,7%	0,7%	0,7%
Norrboten	1 977 200 000	3,0%	7,6%	4,7%
Skåne	7 931 500 000	12,1%	3,3%	6,8%
Stockholm	8 352 500 000	12,8%	24,9%	31,3%
Södermanlar	2 370 200 000	3,6%	0,2%	2,4%
Uppsala	2 757 100 000	4,2%	4,4%	1,9%
Värmland	2 253 000 000	3,4%	0,1%	0,5%
Västerbotten	2 008 300 000	3,1%	4,9%	3,3%
Västernorrland	1 885 100 000	2,9%	0,6%	2,0%
Västmanland	1 945 400 000	3,0%	0,1%	0,4%
Västra Götaland	11 289 700 000	17,2%	22,1%	23,1%
Örebro	2 247 700 000	3,4%	1,5%	1,7%
Östergötland	3 230 400 000	4,9%	24,4%	15,2%
Totalt	65 503 600 000	100,0%	100,0%	100,0%

³ Källa: Trafikverket. Data kring förslaget till nationell plan från excelbilagan i förslaget

Ett annat sätt att studera detta är stråkanalys. Analysen av godsflöden på järnväg ovan och liknande analys för gods på väg visar på två svenska ”storstadskorridorer”. En i öster runt Stockholm och en korridor längs Västkusten.

Utöver det finns det starkaste flödet för gods som går längs E4/Södra stambanan.

Korridorer/stråk (storstad)

	Varuvärde export och import Mkr *)	Trafikarbete väg, totalt, miljoner km	Investering, nationell plan, Mkr
VG/Halland/Skåne	898 240	22 194	101 235
Uppsala/Stockholm /Södermamländ/Östergötland	511 959	16 710	210 814
Differens	386 281	5 484	-109 580

*) Varuflödesanalysen 2021

Enligt Varuflödesanalysen och trafikmängderna på vägnätet är båda omfattande för svenska förhållanden. Men i och med att det saknas satsningar i Halland och Skåne speglas detta inte alls i förslaget till nationell plan, där satsningar i stället lyfts ut.

Att trängselavgifter och järnvägssatsningar påverkar fördelningen förklarar självfallet detta utfall. Järnväg skiljer sig markant från vägtrafik och har stor anläggningskostnad. Det är därför motiverat att satsa på breddning av stambanan och att Västra Götaland har potential för ökad regional kollektivtrafik på järnväg är uppenbart i data.

Det är också därför bland annat trängselavgifter kan motiveras för att satsa på exempelvis Borås-Göteborg i paketlösningar. Applikationen att satsa på länsvägar och lokaltrafik som i Stockholm är möjligen mindre uppenbar, men så länge satsningar bidrar spelar etiketter mindre roll.

Poängen är att den uppenbara avsaknaden av ens begränsade satsningar i flera län med stora trafikmängder driver detta planen bort från Riksdagens målsättning. Detta oavsett hur planen motiveras.

Lösningen bör inte vara att stryka projekt utan att lägga ett sammantaget förslag som speglar Riksdagens uppdrag.

Handelskammaren föreslår därför följande:

Handelskammaren föreslår att regeringen i sitt förslag

- 1) gör satsningar även i Skåne som Sveriges tredje storstadsområde. Med tanke på satsningar i Sveriges södra grannländer och stora handelspartners behovs detta skyndsamt.
 - För det första återföra Skånes två stora järnvägsprojekt i planen (Hässleholm-Lund och Maria vid västkusten). Detta är projekt som beslutats sedan gammalt och torde i den nya terminologin ingå i gruppen Prio 1.
 - För det andra bör en process för att skapa ett Öresundspaket inledas snarast modellerat efter västsvenska paketet med svenska intäkter från Öresundsbron.
- 2) ökar potten med Prioritet 4 och satsa på namngivna objekt i dessa län.
 - För det första bör potten öka med 10% av hela planen alltså till omkring 150 miljarder
 - För det andra bör Trafikverket ges i uppdrag att lägga ett paket för att exempelvis bygga samman arbetsmarknader i de län som nu i fem planer sedan 2010 gått förbi.

3. Lönsamhetsanalys

Lönsamhet brukar lyftas fram i samband med att en nationell plan presenteras. Ur ett ekonomiskt perspektiv finns mycket att anföra kring den modell för NTK som Trafikverket arbetar med. En stor svaghet är exempelvis att små skillnader i avgränsning av sträcka (objekt) ofta är helt avgörande för resultatet. Som framgått av media är bedömningar av definitioner för invärden också avgörande.

Trafikverket redogör i bilaga mer utförligt för processen med lönsamhetsbedömning och det framgår tydligt att det avgörande momentet är just en mer kvalitativ bedömning. Handelskammaren förordar att analyser görs med den omfattande mikrodata som Sverige har tillgång till för att göra mikroekonomiska tillgänglighetsstudier. Dessa fångar bättre de effekter för samhällsekonomin som förtätning kan ge upphov till.

Att satsa på att bygga samman lokala arbetsmarknader är viktigt i den mån den nationella planen ska bidra till svensk produktivitet.

Ser vi till lönsamheten i förslaget kan den analyseras i två delar.

Det ena är de objekt/projekt som inte ska omprövas (Prio 1), anses nödvändiga genom lagkrav eller fattade beslut (prio 2) eller är underhåll (reinvestering) (Prio 3).

Den andra delen är de 50 miljarder (4,3%) av den samlade planen som Trafikverket föreslår ska rangordnas efter lönsamhet.⁴

3.1.Objekt i gruppen Prio 1–3

Överblick nationell plan 2026-2037, Objekt

Prio	Total			Antal objekt			Prio betyder
	Antal	Kostnad	% Kostnad	Väg	Järnväg	Sjöfart	
1	93	219	56%	35	55	3	Kommit så långt att de inte ska omprövas (s.k. bundna objekt)
2	19	95	24%		19		Nödvändiga för lagkrav eller redan fattade beslut
3	4	29	7%		2	2	Standardhöjande reinvesteringar
4	79	50	13%	29	47	3	Rangordnas efter lönsamhet (kvantifierbar och icke-kvantifierbara)
	195	393		64	123	8	

⁴ Prioriteringskriterier investeringsobjekt:

1. Avgör vilka objekt som kommit så långt i planeringen att de inte ska omprövas i planrevideringen (så kallade bundna objekt)
2. Avgör vilka objekt som anses nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt
3. Avgör vilka standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms som nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet
4. Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet (både kvantifierbara och icke-kvantifierbara effekter inkl. systemeffekter). Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats.

Prio 1–3 har sammantaget mycket svag lönsamhet. En mycket stor del av projektet är robust olönsamma, olönsamma, olönsamma (bedömd), har lönsamhet nära noll eller är svåravgjorda. En dryg tredjedel av dessa objekt tillhör denna kategori, vilket motsvarar drygt 120 miljarder kronor utan lönsamhet.

Lönsamhet i förslaget till nationell plan

Prio	Antal Objekt	Kostnad	Medel- kostnad per objekt	Summa onlönsam, noll eller svårbedömd	%
1	93	219 000	2 355	40 534	19%
2	19	95 000	5 000	73 940	78%
3	4	29 000	7 250	7 315	25%
4	79	50 000	633	4 836	10%
	195	393 000	2 015	126 625	32%

Kostnader i miljoner kronor

En viktig aspekt är kostnadskontrollen som varit omdiskuterad även i massmedia. Utifrån de objekt som Trafikverket bedömer inte ska omprövas är kostnadsökningarna mot föregående plan 75 miljarder kronor. Det är objekt i Stockholm och Västra Götaland som står för lejonparten med 56 miljarder.

Kostnadsökningar sedan föregående plan

Prio. 1. satsningar, nationell plan	Kostnad ny plan 2026- 2037	Andel av objekts- kostnad %	Kostnads- ökning sedan förra plan
Norrbottnen	6 784	3,75%	3 987
Västerbotten	18 545	10,25%	3 677
Västernorrland	2 041	1,13%	2 087
Jämtland	165	0,09%	76
Gävleborg Örebro Dalarna Västmanland	1 593	0,88%	111
Uppsala Västmanland	195	0,11%	-128
Stockholm	39 430	21,79%	26 971
Värmland	55	0,03%	493
Södermanland	881	0,49%	482
Örebro	4 645	2,57%	599
Östergötland	91 461	50,55%	246
Västra Götaland	14 249	7,87%	29 287
Halland	236	0,13%	3 654
kronoberg	96	0,05%	124
Skåne	572	0,32%	3 778
Objekt	180 948		75 444
hela landet (systemsatsningar)	33 645		
Sverigeförhandlingen	4 298		

Poängen med att Handelskammaren redovisar detta är inte att dessa projekt ska stoppas. I själva verket är det svårt att räkna på lönsamhet i den här typen av projekt. Det är anledningen till att lönsamhet ofta bedöms med icke-kvantifierbara metoder. Detta redovisar också Trafikverket i bilaga till förslaget.

3.2. Prio 4-projekt

Gruppen Prio 4 definieras som projekt som ”rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet”, men med reservationen att även icke kvantifierbara effekter för lönsamhet spelar in och att detta inte gäller alla objekt i kategorin.

Själva definitionen vittnar i sig om att det är svårt att sätta enkla kriterier för detta och att det ytterst handlar om en bedömning. Även i denna grupp där Trafikverket rangordnar utifrån lönsamhet är minst 10% av satsningen olönsam.

Det som främst sticker ut är två saker.

För det första är detta en mycket liten del av planen med 50 av 1170 miljarder. Det är i denna del som den här Riksdagen/regeringen kan sätta sin prägel på planen. Av dessa 50 är 28 miljarder ”Utredningar för namngivna objekt i beslutad plan” och dessa saknar uppgift om lönsamhet eftersom de utreds.

Förslagen på namngivna objekt är alltså 22 miljarder och av dessa saknar objekt för 4,8 miljarder lönsamhet. Återstår totalt bland namngivna objekt 17 av 50 miljarder som anses lönsamma.

För det andra är det i genomsnitt betydligt mindre objekt än genomsnittet i gruppen Prio 1–3. Det kan ses som ett sätt att hantera risk, men innebär också att ställkostnader kan öka och att stordriftsfördelar påverkas negativt och att konkurrens om uppdrag kan påverkas.

Att utifrån detta avvisa projekt med motiveringen att de är olönsamma blir därmed svårt eftersom grundkriteriet bara följs ibland och endast en mindre del av de föreslagna projekten är lönsamma. I själva verket är det i grunden en bedömning av de projekt som verket hittills identifierat, avgränsat och studerat eller valt ut för att studera framöver.

4. Kommentarer kring sydsvenska län

Handelskammaren har, i dialog med berörda regioner och efter omfattande genomgång av Trafikverkets förslag, gjort en samlad bedömning av prioriteringarna i den nationella planen. Vad gäller konkreta investeringsobjekt råder i huvudsak samsyn mellan Handelskammaren och de sydsvenska regionerna.

Denna samsyn innebär en medveten och hård prioritering. Handelskammaren menar att en sådan prioritering är nödvändig för att säkerställa att internationella och nationella flöden kan upprätthållas, att arbetsmarknadsregioner binds samman och att svensk samhällsekonomisk produktivitet kan öka. I flera delar av Sydsverige är marginalerna redan små och ytterligare förseningar eller uteblivna investeringar riskerar att få oproportionerligt stora negativa effekter.

Nedan följer Handelskammarens kommentarer län för län. Notera att södra Halland (Falkenberg och söderut) ingår i Sydsvenska Handelskammarens upptagningsområde.

4.1 Blekinge

Blekinge är ett strategiskt viktigt län för både nationella och internationella flöden, inte minst genom väg E22 och Blekinge kustbana. Här är planens genomförandeförmåga avgörande. För Blekinge handlar det i första hand inte om att lägga till nya objekt, utan om att säkerställa att redan beslutade satsningar faktiskt genomförs enligt fastställda tidsplaner.

E22 är ryggraden för både näringslivets transporter och arbetspendling i länet. Förseningar i byggtid eller etappindelning riskerar att slå direkt mot tillförlitligheten i stråket. Särskilt viktigt är att sträckan Ronneby–Nättraby genomförs enligt planerad byggstart 2027 och färdigställande 2029.

Sydostlänken är samtidigt en nyckelinvestering för att binda samman arbetsmarknaderna i sydost och stärka tillgängligheten mellan Blekinge, Småland och Skåne. För Blekinge är det avgörande att projektet genomförs enligt fastställd tidsplan och inte förskjuts ytterligare.

Därtill finns ett tydligt behov av modernisering av Blekinge kustbana, som är central för regional pendling, kompetensförsörjning och kopplingen till det övergripande järnvägssystemet.

Förslag:

- Det är av yttersta vikt att beslutade byggtider för E22 Ronneby–Nättraby hålls.
- Genomför Sydostlänken enligt fastställd tidsplan.
- Prioritera satsningar som binder samman arbetsmarknaden i sydost.
- Genomför modernisering inklusive mötesspår av Blekinge kustbana.

4.2 Kalmar län

Kalmar län är ett av de län som i praktiken inte tilldelas några investeringar i Trafikverkets förslag till nationell plan, trots att länet är en central del av de sammanhängande flödena längs ostkusten. Detta innebär en tydlig snedfördelning i förhållande till var trafikarbete och transportbehov faktiskt finns.

E22 är länets viktigaste nationella förbindelse för både person- och godstrafik och utgör ryggraden för näringslivets transporter, arbetspendling och tillgänglighet till övriga Sydsverige. Brister i standard, framkomlighet och trafiksäkerhet riskerar att permanenta långa restider och försvaga både konkurrenskraft och arbetsmarknadsintegration.

Särskilt anmärkningsvärt är att E22 Gladhammar–Verkeback tas bort som namngivet objekt i planförslaget, trots sträckans betydelse för funktion och trafiksäkerhet i hela E22-stråket. Avsaknaden av konkreta satsningar på E22 i Kalmar län riskerar att skapa en flaskhals i ett nationellt huvudstråk.

Utöver väginfrastrukturen är Stångådalsbanan och Tjustbanan avgörande för regional pendling och kompetensförsörjning. Satsningar på dessa banor är centrala för att skapa arbetsmarknadsförstoring i Kalmar län och stärka kopplingarna till angränsande regioner.

Förslag:

- Återplacera E22 Gladhammar–Verkeback som namngivet objekt i den nationella planen.
- Säkerställ satsningar på E22 genom Kalmar län för framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Genomför satsningar på Stångådalsbanan och Tjustbanan för ökad arbetsmarknadsintegration.
- Prioritera satsningar som binder samman arbetsmarknaden i sydost.

4.3 Kronoberg

Kronobergs län är en av Sveriges mest exportintensiva regioner, med ett näringsliv som bidrar oproportionerligt mycket till svensk varuexport sett till befolkningsstorlek. Detta understryker länets betydelse för Sveriges konkurrenskraft och gör tillgången till ett väl fungerande transportsystem till en fråga av nationellt intresse.

Kronoberg utgör en strategisk nod i det sydsvenska transportsystemet, där flera nationella och regionala stråk möts. Länets funktion är särskilt viktig för att binda samman arbetsmarknaderna i sydost och för att skapa effektiva kopplingar mellan Blekinge, Halland, Småland och Skåne.

För att stärka järnvägssystemets kapacitet och robusthet behöver Älmhults bangård utvecklas. Bangården är central för både person- och godstrafik och har stor betydelse för punktlighet och framkomlighet på Södra stambanan. Även triangelspåret i Alvesta är en viktig åtgärd för att förbättra systemets funktion och möjliggöra mer flexibla trafikupplägg, vilket stärker kopplingarna mellan olika stråk.

Vidare är Sydostlänken en nyckelåtgärd för att binda samman arbetsmarknaderna i sydost och förbättra tillgängligheten mellan Kronoberg, Blekinge och Kalmar län. Det är av stor vikt att projektet genomförs enligt fastställd tidsplan, då ytterligare förseningar riskerar att kraftigt minska de samhällsekonomiska nyttorna.

Sammantaget är satsningar i Kronoberg avgörande för att stärka funktionaliteten i hela det sydsvenska transportsystemet och för att möjliggöra ökad arbetsmarknadsintegration.

Förslag:

- Utveckla Älmhults bangård.
- Genomför triangelspår i Alvesta.
- Genomför Sydostlänken enligt fastställd tidsplan.
- Prioritera satsningar som binder samman arbetsmarknaden i sydost men även västerut genom Markarydsbanan (mötesspår Knäred).

4.4 Skåne

Skåne är Sveriges främsta port mot kontinenten och ett nav för både person- och godstrafik. Det är en storstadsregion som är unik genom att den också har växande ren transittrafik. Trots detta innebär Trafikverkets förslag till nationell plan att Skåne tilldelas rekordlåga investeringar, särskilt inom järnvägssystemet. Detta är anmärkningsvärt mot bakgrund av länets roll i nationella och internationella huvudstråk.

Två centrala järnvägsprojekt har i praktiken lyfts ut ur planen. Dubbelspår Maria–Helsingborg C har tagits bort helt, trots att sträckan är avgörande för kapaciteten på Väst kustbanan. Samtidigt ges Lund–Hässleholm endast cirka 10% av nödvändig finansiering, vilket inte möjliggör färdigställande under planperioden. Detta är djupt bekymrande, då sträckan är en nyckel för hela Södra stambanans funktion och för sammanbindningen av arbetsmarknader i södra Sverige. Detta belyser Trafikverket själva i en rad rapporter^{5,6,7}.

Avsaknaden av tillräckliga järnvägssatsningar riskerar att skapa långsiktiga kapacitetsbrister i de stråk där trafikmängderna är som störst och där samhällsekonomiska effekter av förbättrad tillgänglighet är som störst. Detta står i direkt konflikt med de transportpolitiska målen om tillgänglighet, kvalitet och utvecklingskraft i hela landet.

Om regeringen inte satsar på att öka bredden på Södra stambanan behövs en strategi för vilken trafik som ska lyftas bort. Pendlingen är den trafik som helt saknar redundans, skapar mest produktivitet och måste därför ges prioritet ur ett nationellt perspektiv. Både långväga trafik och varutransport har alternativ som pendlingen saknar.

Även på vägsidan finns betydande brister. Väg E6 genom Skåne är ett av landets mest belastade vägstråk och i behov av ett samlat grepp för kapacitet, robusthet och trafiksäkerhet. Utan åtgärder riskerar ökade flöden, inte minst till följd av Fehmarn bält-förbindelsen, att leda till allvarliga flaskhalsar.

Förslag:

- Säkerställ färdigställandet av två nya spår mellan Lund och Hässleholm.
- Säkerställ färdigställandet av dubbelspår Maria–Helsingborg C.
- Genomför dubbelspår på Ystadbanan, Skurup–Rydsgård.
- Genomför dubbelspår på Skånebanan, Kristianstad–Hässleholm.
- Ta ett helhetsgrepp om E6 mellan Trelleborg och Göteborg.

4.5 Södra Halland

Halland har mycket stora och växande trafikflöden men är samtidigt ett av de län som får minst genomslag i Trafikverkets förslag till nationell plan. Få objekt byggstartas under planperioden och flera av länets åtgärder återfinns i Prio 4, vilket innebär låg genomförandesäkerhet.

För Halland är järnvägssystemet i och kring Halmstad av särskild strategisk betydelse. För att möta en ökande person- och godstrafik behöver den pågående bangårdsombyggnaden på Halmstad C färdigställas och järnvägssystemet fortsatt byggas ut. Det finns även ett tydligt behov av ett nytt anslutningsspår till Halmstad hamn, vilket skulle stärka beredskapen och skapa bättre förutsättningar för överflyttning av gods från väg till järnväg.

⁵ Trafikverket (2023). *Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne*. Hämtad 16.12.2025: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1773263/FULLTEXT02.pdf>

⁶ Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. Hämtad 16.12.2025: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1880231/FULLTEXT01.pdf>

⁷ Trafikverket (2025). *Systemanalyser med fokus på godstrafik – Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn bält*. Hämtad 16.12.2025: <https://www.divaportal.org/smash/get/diva2:2019336/FULLTEXT01.pdf>

Handelskammaren ser positivt på att uppställningsspår i Halmstad finns med i planförslaget. Uppställningsbangården är nödvändig för persontrafiken i och utanför länet och en viktig förutsättning för den planerade trafikeringen av Markarydsbanan.

På vägsidan är Rv 26 en strategiskt viktig förbindelse som behöver förstärkas. Därutöver behöver åtgärdsvalsstudierna för väg 153 och 154 till och förbi Ullared följas upp. Vägarna utgör den huvudsakliga trafiklösningen för kunder, personal och godstransporter till och från Sveriges största varuhus.

Förslag:

- Färdigställ bangårdsombyggnaden på Halmstad C och fortsätt utbyggnaden av järnvägssystemet.
- Säkerställ nytt anslutningsspår till Halmstad hamn.
- Genomför uppställningsbangård i Halmstad, inklusive förutsättningar för Markarydsbanan.
- Följ upp ÅVS väg 153 och 154 till och förbi Ullared.

5. Be-Ge Företagen, Gekås, IKEA, NKT och Pågen omsätter lika mycket som planen – men saknar satsningar

Infrastruktur för pendling, tjänsteresor, fritid och transport är en avgörande grundbult för tillväxt och konkurrenskraft i näringslivet. I Handelskammarens interna undersökningar toppar denna fråga ständigt företagsledningarnas ranking av viktiga frågor. Företag ser även kompetensförsörjning som beroende av infrastruktur genom pendling.

Fehmarn Bält-tunneln ses som den viktigaste förändringen kommande år och innebär möjlighet att expandera mot marknader i EU och skapa investeringar och bättre hållbarhet med ny logistik. I Sydsverige finns samtidigt en tydlig frustration att Sverige inte kommer dra nytta av investeringen i Fehmarntunneln eftersom Sverige inte möter satsningarna.

Infrastruktur planeras som om det är långsiktiga planer över decennier. Men i praktiken präglas satsningar av dagspolitik. Genom åren har exempelvis hela motorvägsbyggen lyfts ut och in ut planen (E22), flaskhalsar på extremt lönsamma objekt har skjutits upp (E4 Ljungby) och breddning av Södra stambanan har slagits av och på. Detta är ett problem eftersom infrastruktur är ett av få strukturgrepp politiken kan ta som ger långsiktig trygghet åt investeringar i företag.

Handelskammaren redovisar därför synpunkter direkt från ett antal företag i Sydsverige.

- Dessa företag omsätter 350 miljarder om året, vilket är i paritet med Prioritet 1-4 i förslaget. Nuvärdesberäknad omsättning på tolvårsperioden till 2037 uppgår till tre gånger så mycket som nationella planen.⁸ IKEA dominerar förstås dessa tal, men exempelvis NKT har – utöver omsättningen - en bekräftad orderbok motsvarande 100 miljarder.
- Detta är exempel på bolag som demonstrerat att de expanderar i sin region och i Sverige. De satsar stort på Sverige. Det finns anledning att fundera på hur infrastrukturen stöder detta val från företagen.

⁸ $NV = \{S\} / \{(1 + r)^n\}$, $r=8\%$, $n=12$ år

Caset Be-Ge Företagen i Oskarshamn

Be-Ge Företagen AB är moderbolag i en familjeägd koncern, där tredje generationen för närvarande är ägare till företagsgruppen. Bolaget grundades i Oskarshamn redan 1934 och har bedrivit verksamhet i > 90 år.

Bolaget började sin verksamhet med fordonshandel och verkstadsarbeten för fordon. Redan 1941 började Be-Ge-koncernen sälja Scantias lastbilar och är världens äldsta privata återförsäljare av Scania.

Verksamheten har utvecklats och breddats sedan starten och idag omsätter koncernen ca 1,5 miljarder och har verksamhet i sex europeiska länder. Koncernen är organiserade i tre divisioner:

- **Be-Ge Seating Division.** Divisionen utvecklar, tillverkar och marknadsför fjädrande och fasta förarstolar, passagerarstolar, bevaknings- och kontorsstolar, support- och sadelstolar samt ljudabsorbenter och tillbehör för stolsprodukterna.
- **Be-Ge Component Division** är koncernens legotillverkande enheter med produktion av plåtkomponenter, pressdetaljer och verktyg. Härutöver utförs sömnads- och monteringsarbeten samt lackeringstjänster.
- **Be-Ge Vehicle Division** marknadsför och säljer last- och personbilar samt tillhandahåller service och reparationer för fordon

Koncernen har sitt huvudkontor och en stor del av sin verksamhet i Oskarshamn. För att kunna fortsätta växa och utveckla företagen krävs fortlöpande investeringar. Under de senaste fem åren har investeringar skett för >200 mkr i verksamheterna. För närvarande sker investering i en ny lastbilsanläggning som är placerad längs E22 i Oskarshamn. Det är den enskilt största investeringen i koncernens historia.

Utmaningar

För att fortsatt våga investera och utveckla våra verksamheter i Oskarshamn, är infrastrukturen av mycket stor betydelse. Utöver möjligheten att på ett effektivt och hållbart sätt kunna transportera gods till och från våra verksamheter, är kompetensförsörjningen beroende av en fungerande infrastruktur. Att på ett naturligt sätt kunna ta emot kunder till företagen i Oskarshamn förutsätter även det en god infrastruktur.

För att ha möjlighet att hitta rätt medarbetare i Kalmar län måste arbetsmarknadsregionen bli större och tiden för att pendla till ett arbete minska. Detta förutsätter en fungerande infrastruktur. Om kompetensförsörjningen inte fungerar inom länet, kommer det bli problematiskt för koncernen att på sikt behålla huvudkontoret i Oskarshamn.

Som framgår ovan har Be-Ge verksamheter i sex europeiska länder. För att på ett tidseffektivt sätt kunna besöka verksamheterna måste restiden till en flygplats, vanligtvis Kastrup, vara rimlig. Möjligheterna att fortsätta en expansion utomlands begränsas om restiderna är för långa.

Håkan Hjalmarsson, VD Be-Ge Företagen

Caset Gekås i Ullared

Gekås Ullared är en handels- och besöksdestination med mer än fyra miljoner besökare per år. Verksamheten genererar omfattande transporter av varor, kundflöden, personalpendling och har mycket stor betydelse för regionens utveckling och landsbygdens handel. Gekås påverkar också trafikflöden i hela Norden med besökare från övriga Sverige och från våra grannländer, främst Norge (cirka 250 000 besökare per år) och Danmark (cirka 200 000 besökare per år). Ofta är besöken på Gekås från våra grannländer den primära anledningen till resan.

Gekås i Ullared är en symbol för hur en ort kan leva, utvecklas och skapa värden för många, långt utanför närområdet. Detta utan att ligga i en av Sveriges storstadsregioner. Gekås utveckling och värdeskapande för människor är intimt förknippad med fungerande och trygga kommunikationer, då besöket, upplevelsen och destinationen är hjärtat i Gekås bidrag till samhällsutvecklingen.

Utmaningar

Halland är en av Sveriges snabbast växande regioner, med en befolknings- och sysselsättningstillväxt i nivå med storstadsregionerna. Regionen präglas av stark nettoinflyttning, ett expansivt näringsliv och flera logistikstråk av nationell betydelse. Trots detta saknas satsningar på det statliga vägnätet i Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037.

Avsaknaden av investeringar riskerar att begränsa regionens fortsatta tillväxt, försämra pendlingsmöjligheterna och hämma konkurrenskraften hos både stora arbetsgivare och viktiga besöksmål.

Väg 153 och väg 154 utgör de huvudsakliga förbindelserna mellan kustorterna Varberg respektive Falkenberg och Ullared, samt vidare mot inlandet. Vägarna är avgörande för pendling, kundresor och godstransporter – både till Gekås verksamhet och för näringslivet i regionen som helhet.

Trafikbelastningen varierar kraftigt över året, med tydliga toppar under sommar- och höstsäsong, i stor utsträckning kopplade till besök på Gekås. Särskilt väg 153 och 154 är redan i dag hårt belastade, med brister i både trafiksäkerhet och framkomlighet. Samtidigt utgör de helt centrala länkar mellan kustens logistik- och arbetsmarknadsnav och inlandets arbetsplatser och besöksdestinationer.

De nuvarande bristerna på väg 153 och 154 påverkar Gekås leveranser, kundupplevelse och personalens pendling negativt. Begränsad kapacitet och otrygga trafikmiljöer riskerar därmed att hämma bolagets möjligheter att fortsatt utvecklas. I förlängningen försvagas även Gekås roll som ett nationellt exempel på hur handel och besöksnäring kan bidra till långsiktig och positiv utveckling av landsbygden.

Patrik Levin, VD Gekås

Caset IKEA i Älmhult

Älmhult är hjärtat av IKEA och centrum för vår globala produktutveckling. Här arbetar cirka 5 500 medarbetare från över 60 nationaliteter på 14 olika enheter. Över 3 000 pendlar till Älmhult, varav drygt 1 000 från Malmö med omnejd. Älmhult är också en besöksdestination med IKEA Hotell och IKEA Museum som tillsammans lockar cirka 300 000 besökare varje år.

Älmhult är både en global destination och en arbetsmarknadsnod som är helt beroende av ett välfungerande transportsystem. En robust, pålitlig och kapacitetsstark järnväg är en förutsättning för att IKEA ska kunna fortsätta växa och utvecklas i Älmhult.

Utmaningar

Södra stambanan är pulsådern för IKEA i Älmhult och en central del av det nationella järnvägssystemet. Sträckan Lund–Hässleholm är en av Sveriges mest belastade, med kapacitetsutnyttjande nära 100 %. Det medför frekventa störningar och förseningar som påverkar kompetensförsörjning, tillväxt och konkurrenskraft. Inte bara för IKEA, utan för hela södra Sverige.

Vi ser att situationen kommer att bli än värre när både gods- och persontrafik ökar till följd av öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Utbyggnaden till fyra spår mellan Lund–Hässleholm måste därför prioriteras och genomföras betydligt snabbare än planerat. Samtidigt som vi måste se förändringar och förbättringar här och nu.

Om järnvägen inte byggs ut tillräckligt snabbt riskerar vi:

- ✓ Försämrade kompetensförsörjning och svårigheter att behålla och rekrytera kompetens till Älmhult.
- ✓ Försvagad konkurrenskraft för hela Sveriges näringsliv
- ✓ Ökade samhällskostnader när åtgärder skjuts upp och kostnaderna stiger.

Kort sagt, en välfungerande infrastruktur som förbinder Älmhult med världen är avgörande för IKEA och för hela Sveriges konkurrenskraft. Södra stambanan måste rustas för framtiden – kapacitetsbristerna mellan Lund och Hässleholm måste lösas nu.

Tina Pettersson Lind, VD IKEA Älmhult

Caset NKT i Karlskrona

NKT är en globalt ledande leverantör av kraftkablar för energiinfrastruktur. Företaget spelar en central roll i elektrifieringen av samhället och i utbyggnaden av elnät och havsbaserad energi i Europa och globalt. I Karlskrona bygger koncernen världens största fabrik för högspänd sjökabel - ett strategiskt nav för tillverkning av högspänningskablar, inklusive avancerade sjökablar för internationella energiprojekt.

Produktionen i Karlskrona är starkt exportinriktad och kännetecknas av mycket långa och komplexa projekt, där de största investeringarna och leveranserna planeras i ett 10–15-årsperspektiv. Detta innebär att beslut om investeringar och expansion är direkt beroende av långsiktigt stabila och förutsägbara infrastrukturella förutsättningar.

NKT befinner sig i en kraftig expansionsfas. Under 2026 planerar företaget att öka produktionskapaciteten i Karlskrona vilket innebär:

- cirka 500 nya medarbetare som dagligen ska kunna pendla till och från anläggningen,
- en signifikant ökning av materialtransporter,
- ett ökat flöde av besökare, specialister och internationella experter.

Anläggningen är beroende av materialtransporter dygnet runt, året runt, där leveranser i hög grad sker enligt *just-in-time*-principer. Förseningar på vägnätet kan därför få direkta konsekvenser för produktionen och leveransförmågan.

Karlskrona är även en viktig hamnstad, och samspelet mellan industrins transporter, hamnverksamhet och färjetrafik skapar redan i dag stora trafikflöden, särskilt i rusningstid. Detta ställer höga krav på både kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i det anslutande vägnätet.

Utmaningar

För NKT är tillförlitlig och trafiksäker infrastruktur avgörande för att kunna leverera enligt kontrakt och fortsätta expandera i Karlskrona. Företagets konkurrenskraft bygger på att kunna lita på att både människor och material kommer fram i tid.

En grundläggande förutsättning är att medarbetarna kan ta sig till och från arbetsplatsen på ett säkert sätt. Trafiksäkerheten är en central fråga: att anställda ska kunna komma till arbetet och ta sig hem igen i samma skick som de lämnade hemmet. Ökade köer och bristande kapacitet riskerar både säkerhet och attraktivitet som arbetsgivare.

NKT tar regelbundet emot internationella experter som flygs in, ofta via Kastrup, för att arbeta med avancerade maskiner och installationer. Dessa resurser måste i många fall vara på plats inom 24 timmar. Bristande framkomlighet i det regionala vägnätet – exempelvis vid flaskhalsar längs E22 – riskerar då att försena hela produktionsmoment med stora kostnader som följd.

NKT verkar på en global marknad där motsvarande produktionsanläggningar finns i andra länder. Infrastrukturens funktion är därför en komparativ konkurrensfaktor. För att Karlskrona även fortsättningsvis ska vara ett självklart val för investeringar krävs att infrastrukturen utvecklas i takt med företagets behov.

Mats Johansson, Senior Vice President and Plant Manager NKT Karlskrona from 1 januari 2026

Caset Pågen

Pågen AB är ett familjeägt bageriföretag med rötter i Skåne och med verksamhet som sträcker sig tillbaka till 1878. Företaget är ett av Sveriges ledande bageriföretag. Pågen producerar och distribuerar färskt bröd till dagligvaruhandeln i hela Sverige samt till utvalda exportmarknader.

Pågen har historiskt haft sin produktion koncentrerad till Malmö och Göteborg, men har under senare år fattat beslut om en av sina största industriella satsningar någonsin: etableringen av en ny, modern bagerianläggning i Landskrona. Investeringen på ca 1 miljard kronor kommer att göra bageriet, när färdigutbyggt, till en av norra Europas största och med en kapacitet på 510 000 ton livsmedelsprodukter per år och 600 anställda.

Bröd är en produkt med mycket kort hållbarhet och höga krav på leveransprecision. Pågens affär bygger på att leverera dagsfärskt bröd till butik, ofta inom timmar från produktion. Detta ställer extrema krav på att transporter fungerar punktligt och utan störningar. Till skillnad från många andra industriprodukter är bröd inte lämpat för järnvägstransporter – varken tidsmässigt eller logistiskt – vilket gör väginfrastrukturen helt avgörande för verksamheten.

Etableringen i Landskrona förutsätter god tillgänglighet till det övergripande vägnätet, inklusive E6 och anslutande regionala vägar. Brister i kapacitet, framkomlighet eller trafiksäkerhet riskerar att direkt påverka leveranssäkerheten och därmed hela affärsmodellen.

Utmaningar

För Pågen är robust och tillförlitlig infrastruktur en grundförutsättning för att långsiktigt kunna investera och bedriva produktion i Sverige. Förseningar i transportsystemet kan inte ”hämtas igen” – ett bröd som inte når butik i tid tappar omedelbart i värde.

Utöver godstransporter är även kompetensförsörjningen beroende av fungerande infrastruktur. Den nya anläggningen i Landskrona förutsätter att arbetsmarknadsregionen kan fungera i praktiken, med rimliga pendlingsavstånd och restider för medarbetare.

Pågen är ett tydligt exempel på hur investeringar i livsmedelsindustrin, och därmed svensk försörjningsförmåga, är direkt kopplade till ett väl fungerande infrastrukturensystem. För att Sverige även fortsättningsvis ska vara attraktivt för stora industriella investeringar i livsmedelssektorn krävs att den nationella planen säkerställer kapacitet, framkomlighet och tillförlitlighet.

Så kallad primärproduktion och en stor del av livsmedelssektorn är dessutom central för samhällets beredskap och även ur det perspektivet är robust infrastruktur viktigt.

Anders Carlsson Jerndal, VD Pågen

6. Underhåll eller investering och OPS

Trafikverket och svensk politik framhåller ofta fyrstegsprincipen. I en mening är denna trivial eftersom detta är den princip för underhåll som används inom i stort sett alla verksamheter. Men det är viktigt att framhålla att **detta är en underhållsstrategi**. Den bygger på att det finns en grundläggande och **tillräcklig kapacitet eller funktion att utgå ifrån**.

Men samtidigt som denna underhållsstrategi är standard, så är det ingen som tillämpar den vid investeringar. Investeringar sker för att komma åt ny kapacitet eller funktionalitet. Detta är oundvikligen förknippat med risker eftersom det bygger på beteenden och händelser i framtiden. Dessa är omöjliga att beräkna med exakthet, men kan bedömas med acceptabel precision.

Vad gäller fastigheter som järnvägar och motorvägar är den mycket långa tekniska livstiden och dess förmåga att påverka beteende en särskild utmaning.

Att försöka beräkna och rangordna lönsamhet utifrån statistiska modeller som Sampers är svårt, vilket Trafikverket eller svensk politik – trots retoriken – heller inte gör i praktiken som framgår av lönsamhetsanalysen ovan.

OPS är ett viktigt verktyg för att genomföra investeringar.⁹ Att det kommer förslag om detta är positivt.

För att hantera risker finns därför ett antal åtgärder som bör övervägas framåt.

- Mikroekonomisk analys av förbättrad eller ny funktion eller kapacitet. Genom modellering av värdet av matchning kan produktivitet och förädlingsvärden bedömas. Sverige är unikt genom tillgång till data på detta område.
- Definiera hela objekt efter funktionalitet, såsom att skapa förstorade arbetsmarknader eller bättre flöden för högvärdesvaror. Handelskammaren har visat i tidigare analyser att det ger mycket stora kostnadsbesparingar om ett vägprojekt omfattar ca 20 km i stället för 10 km, på grund av sänkta ställkostnader.
- OPS i olika former är utvecklat för att hantera risker effektivare och samtidigt skapa ny funktionalitet som annars är svår att komma åt av olika skäl.

⁹ Bruzelius, Nils (1998) Köpa väg eller köpa vägtjänster? en analys av nya metoder för finansiering av vägar (Lund Lunds universitet. Institutet för ekonomisk forskning och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren)

7. Öresundsbrons överskott som finansiering

Öresundsbron är en helt brukarfinansierad infrastrukturinvestering av avgörande betydelse för Sydsverige och för Sveriges koppling till kontinenten. Bygge, drift och underhåll har finansierats genom broavgifter, utan användning av skattemedel. Svenska staten äger hälften av förbindelsen genom SVEDAB AB och erhåller därigenom både utdelning och skatteintäkter.

Staten plockar redan ut medel, men när skulderna i ägarbolagen är återbetalda, vilket bedöms ske kring 2028–2029, uppstår ett betydande och långsiktigt svenskt kassaflöde från Öresundsbron. En rimlig bedömning är att den svenska andelen uppgår till minst cirka 10 miljarder kronor och upp till 15 miljarder kronor över en tioårsperiod, med fortsatt intjäning därefter.

Regeringen har i proposition 2024/25:28 angett att intäkterna från Öresundsbron bör användas till transportinfrastruktur i Öresundsregionen. Handelskammaren välkomnar denna inriktning. För att få faktisk effekt krävs dock att detta omsätts i en tydlig modell för återinvestering, motsvarande den som tillämpas för trängselskatter i Stockholm och Västsverige.

I dessa fall betraktas avgifterna som regionalt genererade intäkter som återinvesteras lokalt och matchas av staten krona för krona (1:1). Investeringarna samlas i paket som förhandlas fram mellan staten, regionen och kommunerna genom en särskild förhandlingsperson, vilket skapar långsiktighet och genomförandekraft.

Samma princip bör tillämpas för överskottet av Öresundsbron. Handelskammaren bedömer att en samlad satsning i storleksordningen cirka 50 miljarder kronor över en längre period, motsvarande omkring 20 års intäkter från Öresundsbron som matchas av staten, är rimlig och jämförbar med andra storstadsregioner.

Investeringarna bör omfatta objekt utanför den ordinarie nationella planen, i syfte att komplettera denna och undvika undanträngning. Fokus bör ligga på åtgärder som stärker tillgänglighet, kapacitet och robusthet i transportsystemet och som ger tydliga effekter på arbetsmarknadsregionernas funktion i Sydsverige. Den exakta geografiska avgränsningen är underordnad investeringarnas samhällsekonomiska och regionala effekter.

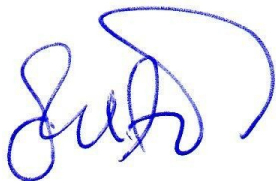
En mer utförlig redogörelse för bakgrund, principer och exempel på tillämpning återfinns i Sydsvenska Handelskammarens positionspapper om Öresundsbrons överskott, vilket bifogas detta remissvar.

Sammanfattningsvis anser Handelskammaren att:

- Öresundsbrons svenska överskott ska öronmärkas för transportinfrastruktur i Öresundsregionen.
- Staten ska matcha intäkterna 1:1 enligt samma modell som i Stockholm och Västsverige.
- Regeringen ska utse en förhandlingsperson för ett sammanhållet investeringsavtal.
- Satsningarna ska kunna omfatta objekt utanför nationell plan och fokusera på effekter i arbetsmarknadsregionerna i Sydsverige.

Malmö den 22 december 2025

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding
vVD och Policychef



Ellen Dahl
Regionchef Policy södra Halland och Skåne

Bilaga 1. Hela kungariket och halva pengarna – en granskning av nationell plan 2026–2037.

<https://handelskammaren.com/2025/12/16/hela-kungariket-och-halva-pengarna-en-granskning-av-nationell-plan-2026-2037/>

Bilaga 2. Positionspapper *Öresundsbron som regional motor – för en rättvis återinvestering av statens intäkter*

<https://handelskammaren.com/wp-content/uploads/2025/05/Sydsvenska-Handelskammaren-Positionspapper-Oresundsbrooverskottet-13-maj-2025.pdf>