



VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Västsverige, ett draglok för svensk ekonomi

Det västsvenska näringslivets betydelse för svensk ekonomi och tillväxt är svår att överskatta. Här finns en stor del av landets industriproduktion och en fjärdedel av Sveriges samlade varuexport kommer från Västsverige. Härifrån leds transportsektorns gröna omställning och här skapas grunden för morgondagens tillväxt. Av det privata näringslivets investeringar i forskning och utveckling i Sverige står de västsvenska företagen för mer än en tredjedel. Att Västsverige står sig starkt visas också i arbetslöshetsstatistiken. Göteborgsregionen har sedan länge haft den lägsta arbetslösheten bland storstadsregionerna vilket nu spillt över på hela Västsverige som under det senaste året haft lägst arbetslöshet bland storstadslänen. Utan en väl fungerande infrastruktur som underlättar de västsvenska företagens kompetensförsörjning samt möjliggör kostnadseffektiva och tillförlitliga godstransporter så riskerar Västsverige att tappa fart, det har AB Sverige inte råd med.

Bra att vidmakthålla befintlig infrastruktur, men..

Trafikverket och regeringen har varit tydliga med att vidmakthållande av den befintliga infrastrukturen ska prioriteras. Det är en klok prioritering då underhållet länge varit eftersatt med en betydande infrastrukturens skuld som följd. Men för att stärka Sveriges konkurrenskraft krävs även investeringar i ny infrastruktur. Att enbart laga potthål och trasiga växlar räcker inte.

Den ekonomiska ramen måste öka 20 procent

Inriktningsunderlagets fem förslag på ramnivåer talar sitt tydliga spår, ramnivån måste upp minst 20 procent. Endast då kan det som långsiktigt stärker svensk konkurrenskraft genomföras - löpande underhåll, minskning av underhållsskulden, påskyndad utbyggnad av BK4-nätet och nyinvesteringar som gör skillnad för företag och individer över hela landet. Sett till de befintliga behoven i Sverige, tillkommande behov efter NATO-inträdet, klimatanpassning och investeringar i vår geografiska närhet som Fehmarn bältförbindelsen, vore en bibehållen ramnivå otillräcklig.

Se över möjligheterna med alternativ finansiering

Diskussionen om alternativ finansiering av infrastruktur har intensifierats. Trafikverket lyfter t.ex. i inriktningsunderlaget möjligheten att lånefinansiera en snabb utbyggnad av signalsystemet ERTMS. Västsvenska Handelskammaren välkomnar diskussionen och skulle i ännu högre grad välkomna ett genomförande av alternativt finansierade infrastrukturprojekt. Lånefinansiering, brukaravgifter, OPS, det finns olika lösningar som lämpar sig för olika typer av projekt. Många projekt lämpar sig inte alls för alternativ finansiering, men med rätt finansieringsform för rätt projekt kan Sveriges infrastruktur och konkurrenskraft stärkas.

Givet Sveriges relativt låga statsskuld anser Västsvenska Handelskammaren att lånefinansiering är särskilt intressant för att möjliggöra de stora investeringar som svensk infrastruktur är i behov av. Att låna till långsiktiga investeringar kan vara rimligt liksom antagandet att kommande generationer hellre tar över en marginellt högre statsskuld och en infrastruktur som bidrar till tillväxt, än en eftersatt infrastruktur som hämmar tillväxten.

Sverige bör även, tillsammans med Norge, se över möjligheten till medfinansiering från EU för att utveckla den gränsöverskridande infrastrukturen.

Stoppa de stora kostnadsökningarna

Trafikverket och regeringen är väl medvetna om problemet med stora kostnadsökningar. Inriktningsunderlaget visar tydligt att det är under planeringsskedet som merparten av kostnadsökningarna uppstår och med den kännedomen måste Trafikverket bli bättre på att undvika dem. Det krävs mer pengar till underhåll och nyinvesteringar men också mer underhåll och nyinvesteringar för pengarna.

Effektivare underhåll och ny byggt teknik

Att hålla nere Trafikverkets direkta kostnad får dock inte vara överordnat allt annat vid upphandling av underhållsarbete. Även produktionstid och hur befintlig trafik påverkas måste vägas in, inte minst vid så omfattande arbeten som det stundande bytet av elkraftsanläggning längs stora delar av Västra stambanan.

Produktiviteten inom anläggningsbranschen har inte utvecklats i önskvärd takt. Det är en anledning till att Sverige under flera decennier sett ökade anslag ätas upp av en snabbare ökning av investerings- och underhållskostnaden för transportinfrastruktur. Som landets i särklass största upphandlare inom området kan Trafikverket påverka produktivitetsutvecklingen genom att främja tillämpandet av ny byggt teknik. Ett exempel är så kallade brobanor vid järnvägsinvesteringar. Väl beprövat runt om i världen men ännu inte tillämpat i Sverige i nämnvärd skala.

Prognoser och kalkyler

Trafikverket har historiskt underskattat tågresandet och överskatta bilresandet i sina prognoser¹, vilket kan ha påverkat myndighetens och olika regeringars prioriteringar. Prognoserna ska naturligtvis vägas in men tas med en viss nypa salt vid infrastrukturplanering. Då transporter tenderar att genomföras på den infrastruktur som finns, är möjligheten att styra mot ett önskat beteende god. Byggs en väg så ökar vägtrafiken, byggs en räls så ökar tågresandet. Om en ökning av den spårbundna trafiken är önskvärd, i synnerhet i storstadsområdena, bör detta tydligt återspeglas i den nationella planen.

Det kan också ifrågasättas hur styrande Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler ska vara. Trots att myndigheten är väl medveten om att kalkylerna inte baseras på naturlagar utan på antaganden så ges de i inriktningsunderlaget, och i den politiska debatten, en tyngd som kan ifrågasättas. Mest slående är att i princip alla stora spårbundna investeringar de senaste decennierna, såväl genomförda som på planeringsstadiet (Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan, Stockholm – Oslo, Stockholm – Uppsala, nya t-banan, Göteborg – Borås, m.fl), bedöms som olönsamma. Det är inget självändamål att genomföra olönsamma projekt, men inte heller att använda kalkyler som inte fångar strukturförändringar, exempelvis arbetsmarknadsregionförstoring, som stora projekt kan resultera i.

¹ [Tågtrafiken underskattas i Trafikverkets kalkyler - DN.se](#)

Transportsektorns klimatmål

Utsläppen från transportsektorn ska till år 2030 minska med 70 procent från 2010 års nivå. Trafikverket konstaterar att det blir svårt att nå även med en snabb elektrifiering av fordonsflottan. Även de mer långsiktiga klimatmålen kräver att transportsektorn i princip inte har några utsläpp av växthusgaser 2045, enligt Trafikverket. Regeringen måste komma med besked hur transportsektorns klimatmål ska nås då Trafikverket själva inte har något svar.

ERTMS och AI

Trafikverket bedömer investeringskostnaden för ERTMS-systemet till 76,8 miljarder kronor. Det är mycket pengar men innebär att anläggning blir enklare att övervaka och underhålla, tågen kan köra tätare och fler tåg kan gå i tid. Det befintliga signalsystemet är dyrt i drift och all utveckling av systemet är avvecklad. Utan ERTMS finns därför risk att tåg inte kan köra på alla delar av järnvägen från år 2040. Mot den bakgrunden välkomnar Västsvenska Handelskammaren en snabb utbyggnad av ERTMS.

Inom AI-området går utvecklingen fort och det är viktigt att Trafikverket noga följer och i viss mån går i bräschen för att använda AI. Exempelvis för att förutse kommande underhållsbehov eller för att övervaka säkerheten runt infrastrukturanläggningen.

Tänk hela värdekedjan och hela stråk

Stråkeffekten varierar från fall till fall, konstaterar Trafikverket i inriktningsunderlaget. Det gäller förmodligen även snuttifieringseffekten som dock inte berörs i inriktningsunderlaget men som däremot tillämpas närmast genomgående. Ett exempel är Västkustbanan där stora investeringar genomförts de senaste 30 åren men korta snuttar av enkelspår har behållits med följd att nyttan av de stora investeringarna delvis uteblivit. Snart kommer dock hela Västkustbanan att vara dubbelspårig men lärdomen, att snuttifiering kostar i form av uteblivna nyttor, måste beaktas i kommande planering.

Västsvenska Handelskammaren välkomnar satsningar på infrastruktur i norr som Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan. De kan motiveras både ur ett kompetensförsörjnings- och godstransportperspektiv. Samtidigt konstaterar vi att en stor del av godset på dessa framtida järnvägar varken har start eller målpunkt i Mälardalen. Det ska vidare till Europa och övriga världen via Öresundsbron eller Göteborgs hamn. Men kapacitetsutnyttjandet på Västra och Södra stambanan är idag mycket högt och regionerna har i regel ambitiösa planer att utöka den spårbundna kollektivtrafiken. Full nytta av järnvägsinvesteringar i norr fås därför först när järnvägskapaciteten i södra Sverige byggs ut. En av de absolut viktigaste åtgärderna är ökat kapacitet Göteborg – Alingsås.

Fyrspår Göteborg- Alingsås

I inriktningsunderlaget konstateras att kapacitetsutnyttjandet på sträckan Göteborg – Alingsås är 100 procent. De omfattande underhållsåtgärder som nu planeras kommer inte att ändra på detta. Efter två år av underhåll kommer anläggningen att vara i toppskick, men kapacitetsbristen kvarstår. Dagens två spår räcker inte för alla pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg mellan landets två största städer och godståg från hela landet på väg till/från Göteborgs hamn. Det är fullt på spår. Mellan Göteborg och Alingsås krävs ytterligare ett dubbelspår.

Göteborgs hamn

Sträckans nationella betydelse lyfts även av Göteborgs hamn. Antalet och andelen järnvägstransporter till/från hamnen har med undantag för det senaste året ökat stadigt. Det enskilt viktigaste för att möjliggöra en fortsatt ökning av andelen järnvägstransporter till/från Göteborgs hamn är att åtgärda kapacitetsbristen mellan Göteborg och Alingsås. Göteborgs hamn är inte vilken

hamn som helst utan Sveriges i särklass största och viktigaste containerhamn. Göteborgs hamn servar företag över hela landet samt i Norge och Finland. Utan väl fungerande godstransporter till/från Göteborgs hamn så stiger transportkostnaderna och konkurrenskraften minskar för en stor del av svensk industri.

Dubbelspår Göteborg - Borås via Landvetter flygplats

Ny järnväg Göteborg-Mölnadal-Landvetter flygplats-Borås, är kanske Sveriges mest strategiska investering för att säkerställa svenskt näringsliv framtida konkurrenskraft. I regionen finns några av Sveriges största och viktigaste företag som skapar tusentals arbetstillfällen runt om i landet och som investerar mångmiljardbelopp i forskning och utveckling. För dessa bolag är förutom tillgång till en stor arbets- och bostadsmarknad, en bra och robust tillgänglighet till en internationell flygplats i många avseende avgörande för beslut om lokaliseringar, bibehållen närvaro och nya investeringar. Med en spårbunden förbindelse, (250 km/h) mellan Göteborg-Mölnadal-Borås via Landvetter flygplats kommer restiden vara 35 minuter hela sträckan och ca 15 minuter Göteborg-Landvetter flygplats.

Utväxlingen på investeringen blir omfattande med redan genomförda eller pågående investeringar, dubbelspår till Trollhättan, Västlänken och dubbelspår längs med hela Väst kustbanan. Det blir ett komplett modernt järnvägssystem i västra och södra Sverige och skapar en sammanhållen och gemensam bostads- och arbetsmarknad som sträcker sig åtminstone mellan Halmstad – Uddevalla/ Trollhättan – Borås.

Ny järnväg Göteborg-Mölnadal-Landvetter flygplats-Borås kommer att aktivt medverka till de av riksdag och regering uppställda klimatmålen för 2045. Det kommer att innebära en betydande avlastning av trafik på riksväg 40 mellan Göteborg och Borås som redan idag har omfattande problem med trängsel beroende på ökade godstransporter och arbetspendling och med det en ökande negativ klimatpåverkan.

Steget därefter blir att fortsätta järnvägen från Borås till Jönköping och Linköping. Först då uppnås verkliga systemeffekter där Västra stambanan avlastas och nya arbetsmarknadsregioner växer fram när Västsverige, Jönköping och Östergötland knyts ihop.

Stärkt kapacitet Göteborg – Oslo

Järnvägen Göteborg – Oslo är till stora delar enkelspårig och det krävs ett extra draglok för godstågen där lutningen är som störst. Det ger lång restid och låg turtäthet och innebär att merparten av godstransporterna mellan Norge och landets enskilt viktigaste hamn, den i Göteborg, går på E6. Sveriges NATO-inträde innebär sannolikt ytterligare en ökning av antalet tunga transporter i stråket och trycket ökar än mer när Fehmarnbältförbindelsen står färdig 2029. Sträckan ingår i EU:s TEN-T-nätverk och det finns därmed möjlighet till medfinansiering från EU.

Västsvenska Handelskammaren genom

Maria Fuxborg, Näringspolitisk chef