

Till: li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Kapaciteten på järnvägen äventyrar svensk konkurrenskraft

Sverige lever i hög grad 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 som 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. 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. Efterfrågan på transporter på järnväg har ökat långt mer än vad järnvägen har byggts ut. Sedan 1990-talet har persontrafiken på järnvägstrafik fördubblats. Under år 2022 gjordes 244 miljoner personresor med tåg. Mellan åren 2017 och 2040 förväntas enligt Trafikverkets basprognos persontrafiken med tåg öka med 53 procent. Också på godssidan förväntas en snabb ökning orsakad av bland annat av stigande bränslepriser och en ökad miljömedvetenhet. Trafikverket bedömer i prognos att transportarbetet för gods ökar med 38 procent mellan år 2017 och 2040.

Kapaciteten på Södra stambanan och Västra stambanan är idag enligt Trafikverkets underlag högt utnyttjad. Det lär inte minska när Fehmarn Bältförbindelsen står klar år 2029 samtidigt som godset ifrån norra Sverige ökar i takt med att investeringarna i norr ger jobb och produktion. De två sträckor som under den senaste tioårsperioden har sämst punktlighet är Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg, dvs sträckor mellan landets tre största städer. Orsaken som Trafikverket anger är kapacitetsbrist. Göteborgs hamn hanterar ungefär 30 procent av allt som exporteras ifrån Sverige. Hamnarna i Skåne hanterar lika mycket. Det vill säga gott och väl över hälften av allt som exporteras går via de knutpunkter som har sämst punktlighet i landet.



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.

Underhåll är viktigt, men Sverige behöver även investera i ny infrastruktur

Trafikverket har angett stora behov av underhåll under planperioden och har också i inriktningsunderlaget prioriterat resurser till underhåll. Europakorridoren delar Trafikverkets bild av att transporter på väg är och kommer fortsättningsvis utgöra ett viktigt färdmedel i landets regioner. Samtidigt är dock behoven av nya investeringar stort. Europakorridoren anser därför att regeringen bör överväga om ramarna behöver utökas med minst 20 procent för att även klara en del av de stora behov som finns av investeringar i ny infrastruktur. Underhållsåtgärder, inte minst inom järnväg är viktiga men det behövs även pengar till investeringar. I inriktningsunderlaget är det en obalans mellan dessa två delar.

I och med uppdraget om att ta fram ett inriktningsunderlag gav regeringen också uppdrag att bedöma vilka förutsättningar som finns att finansiera lämpliga projekt med utökade intäkter från banavgifter samt vilka förutsättningar som finns för ökad medfinansiering eller annan alternativ finansiering.

Europakorridoren är positiv till att nya stambanor finansieras med alternativ finansiering i syfte att möjliggöra en snabb utbyggnad, en snabb nyttorealiserings och för att inte ta ytterligare investeringsutrymme från nationell plan. Europakorridoren anser att Trafikverket inte tillräckligt tydliggör vilka förutsättningar och möjligheter som olika finansieringsformer som ryms inom begreppet ger.

Det överskottsmål som riksdagen lade fast på 1990-talet har tjänat Sverige väl i form av ordnade statsfinanser. Sverige har idag en låg statsskuld. I och med det går det att skapa ett ekonomiskt utrymme för att investera och rusta Sverige starkt. Det kan ske genom balans-, underskotts-, investerings- och/eller med stöd av andra mål. Europakorridoren stödjer en mer offensiv linje vad gäller investeringar i strategisk viktig infrastruktur som kan stärka svensk konkurrenskraft så länge den offensiva linjen inte äventyrar statsfinanserna på sikt.

En planperiod på 12 år förordas och beslutade åtgärder ska genomföras

I underlaget lyfts att åtgärder som ligger sent i planperioden, år 7–12, ska kunna plockas bort. Europakorridoren anser att kommande nationell plan bör avse en period om 12 år. Kommuner och regioner räknar med att de åtgärder som finns i nuvarande plan ska genomföras och slutföras inom utlovad tidsperiod. Både det offentliga och näringslivet har redan investerat utifrån fastställda planer. Att stryka eller försena utlovade åtgärder skulle vara olyckligt och minska tilliten till statens planering. Det finns ett stort behov av kontinuitet och långsiktighet sett till prioriteringar.

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 transporttågärders 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. Citytunneln i Malmö kan tjäna som en illustration. Projektet bedömdes från början som olönsamt, men framstår i efterhand som lönsamt – mycket beroende på de dynamiska effekterna. Byggandet av Citytunneln skapade förutsättningar för ett antal investeringar som bidragit till tillväxt. Det handlar om omvandling av området kring Malmö Centralstation, utveckling av området kring Station Triangeln och tillskapandet av en helt ny stadsdel i anslutning till Station Hyllie. Dessa utvecklingsprojekt hade inte varit möjliga utan Citytunneln. Vidare har skett en kraftig ökning i antalet resor med kollektivtrafik i regionen. Sedan Citytunneln tog i bruk har regionalstågstrafiken till Malmö ökat med nästan 70 procent. Arbetspendling har möjliggjorts tack vare den förbättrade tillgängligheten.

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.

Europakorridoren

Mona Forsberg, ordförande



Europakorridoren AB
Garvaren
Statlonsgatan 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.