

Vägen framåt:

Underhåll framför nybyggen



REGION HALLAND

företagarna

FÖRETAGEN I REGION HALLAND EFTERFRÅGAR BÄTTRE VÄGUNDERHÅLL

Utan fungerande infrastruktur: inga fungerande företag. För Sveriges små och medelstora företag är väl underhållna vägar, punktliga transporter och pålitlig arbetspendling helt avgörande för konkurrenskraften. När transporter störs av dåligt underhållna vägar eller förseningar i järnvägstrafiken påverkas hela näringslivet – från den lilla verkstaden till den storskaliga exportindustrin.

I den här rapporten har vi sammanställt samhällsekonomiska beräkningar och en ny undersökning bland Företagarnas medlemspanel, vilka investeringar och satsningar som krävs för att stärka företagsklimatet och ge småföretag bättre förutsättningar att fortsätta bidra till jobb och tillväxt i Halland.

De är i de små företagen de flesta jobben skapas. Men många företag vittnar om att bristande väg- och järnvägsunderhåll utgör ett konkret hinder för att kunna växa, anställa och leverera i tid. I Halland är det två tredjedelar av småföretagarna som svarar att nuvarande skick på vägar- och järnvägar är ett hinder för deras verksamhet. Varav en fjärdedel anser att det är ett stort, eller mycket stort, hinder.

Vägtrafiken är särskilt viktig för företagare i Halland. 84 procent svarar att vägtrafiken är det viktigaste trafikslaget för deras verksamhet. Fyra av fem svarar också att förbättrat underhåll är viktigast att prioritera när den nya infrastrukturplanen tas fram.

Samtidigt som underhållet av vägar och järnvägar är eftersatt ser företagare med oro att tidigare Samtidigt som underhållet av vägar och järnvägar är eftersatt ser företagare med oro att tidigare infrastrukturplaner inte har lyckats prioritera investeringar med starkast samhällsnytta. I nästa infrastrukturplan måste underhåll, stärkt konkurrenskraft och samhällsekonomiskt lönsamma investeringar prioriteras.

I Halland finns det gott om möjliga investeringar med stor samhällsekonomisk nytta. Förbättringar av Väst kustbanan beräknas ge mer än tio gånger större samhällsekonomisk nytta än kostnad. Bland våra medlemmar är det tydligt att en breddning av E6:an till tre filer i vardera riktningen är den viktigaste potentiella infrastrukturensatsningen. Följt av breddning av riksväg 26, och investeringar i Markarydsbanan och Väst kustbanan.

Tillsammans kan vi stärka våra väg- och järnvägsnät. Det är avgörande för att svenska företag ska kunna växa, leverera och konkurrera. Den här rapporten är Företagarnas inspel till den nationella infrastrukturplanen 2026–2037.

Företagarnas principer om vilka investeringar i väg och järnväg som bör prioriteras:

1. Underhåll av befintliga vägar och järnvägar
2. Investeringar som stärker företagets konkurrenskraft
3. Investeringar som ger mest samhällsnytta

INNEHÅLL

Företagen i Region Halland efterfrågar bättre vägunderhåll	2
Sammanfattning	4
Om den här rapporten.....	5
Avgränsning	5
Hur blir en väg till?	6
En översikt över planeringsprocessen.....	6
Förändringar i planeringsprocessen och nya målsättningar	7
Företagarnas inspel till den nationella infrastrukturplanen 2026–2037	8
Del I: Principiella ståndpunkter för en effektiv infrastruktur	8
Del II: Företagares uppfattning om infrastrukturpolitiska prioriteringar	12
Sammanfattning av svar från Region Halland (n=89)	13
Del III: Företagarnas förslag på prioriteringar i den nationella infrastrukturplanen	14
Prioriterade investeringar i Region Halland	15
Sammanfattning och rekommendationer	17
Referenser	18
Bilaga 1: Tabell prioriterade infrastrukturens satsningar för Region Halland	19
Bilaga 2: Fördjupning av den samhällsekonomiska kalkylen i sex steg	20

Rapportförfattare



André Nilsson
Expert, miljö, klimat och
infrastruktur, Företagarna

SAMMANFATTNING

Små och medelstora företag utgör ryggraden i Sveriges ekonomi. De skapar merparten av nya arbetstillfällen, bidrar med skatteintäkter och introducerar nya lösningar som stärker Sveriges konkurrenskraft och välbefinnande. Men för att de ska kunna bidra krävs välfungerande väg- och järnvägsförbindelser. Annars uteblir leveranser, tjänster och arbetstillfällen.

Underhållsskulden har växt. 2026 bedöms den totala underhållsskulden uppgå till 105 miljarder kronor (Trafikverket, 2024). Det är vad som krävs för att återställa vägar och järnvägar till en acceptabel standard. Två tredjedelar av företagen uppfattar att nuvarande skick på vägar och järnvägar utgör ett hinder för att bedriva konkurrenskraftig näringsverksamhet.

Bristande underhåll och kapacitetsproblem i infrastrukturen leder till förseningar, högre transportkostnader och i värsta fall inställda leveranser. Detta påverkar direkt företagens konkurrenskraft och tillväxtpotentialer. Fyra av fem företagare anser att underhåll av befintliga vägar och järnvägar är viktigast att prioritera i framtida infrastrukturbeslut.

I december 2024 antogs den nya infrastrukturpropositionen, som fastställde en höjning av budgetutrymmet med 21 procent för kommande infrastrukturens satsningar. Detta är ett steg i rätt riktning för att möta de utmaningar näringslivet står inför. Trafikverket ska nu inkomma med förslag till regeringen på vilka väg-, järnvägs-, kollektivtrafik- och andra transportinfrastrukturprojekt som ska prioriteras inom ramen för budgeten, och dessa kommer sedan att inkluderas i den nationella transportinfrastrukturplanen för 2026–2037.

Trots att budgetramen för infrastruktur har höjts, är den fortfarande begränsad. Därför är det avgörande att den nationella transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 prioriterar rätt åtgärder som dels förbättrar näringslivets transportmöjligheter, dels att de baseras på samhällsekonomisk lönsamhet för att säkerställa att resurser används där de ger störst nytta.

I den här rapporten presenterar Företagarna tre centrala principer som vi anser bör vara vägledande för utformningen av svensk infrastrukturpolitik:

- 1. Prioritera underhåll** – det eftersatta underhållet ska vara av högsta prioritet de kommande åren
- 2. Infrastrukturprioriteringarna ska stärka svenska företags konkurrenskraft**
- 3. Samhällsekonomisk lönsamhet** – resurser ska prioriteras till de områden där de ger störst samhällsnytta

Med detta som utgångspunkt redogör Företagarna i föreliggande rapport vårt inspel till vilka investeringar som bör prioriteras i den nationella transportinfrastrukturplanen för de kommande tolv åren.

Vi är övertygade om att investeringar som har en tydlig positiv påverkan på både företagsklimatet och samhällsekonomin skapar långsiktiga lösningar som gynnar hela landet, även under tuffa ekonomiska förutsättningar. Investeringar i infrastruktur är investeringar i Sveriges framtid.

Om den här rapporten

Den nationella infrastrukturplanen fastställer och prioriterar de infrastrukturprojekt som ska genomföras under de kommande tolv åren i Sverige. Planen omfattar både underhåll av befintlig infrastruktur och investeringar i nya projekt med syfte till att förbättra landets infrastruktur. Den nuvarande planen gäller för 2022–2033, och arbete pågår för att ta fram den nya planen för 2026–2037. I den här rapporten redogörs för Företagarnas inspel till den kommande planen.

Förenklat är det tre parter som ansvarar för genomförandet av den nationella transportinfrastrukturplanen: Riksdagen beslutar om det ekonomiska utrymmet genom infrastrukturpropositionen, regeringen fastställer planen och prioriterar vilka projekt som ska byggas, och Trafikverket ansvarar för planering och genomförande av projekten. Trafikverket föreslår vilka investeringar som ska prioriteras som sedan fastställs av regeringen.

Vi redogör för vilka infrastruktursatsningar som bör läggas till i den nya nationella infrastrukturplanen för Region Halland. Dessa förslag på infrastruktursatsningar baseras på Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. Företagarna har identifierat de mest lönsamma investeringarna, dels lönsamma obundna investeringar inom den nuvarande planen (2022–2033), det vill säga projekt som ännu inte påbörjats men där det fortfarande finns möjlighet att ompröva beslutet. Dels lönsamma projekt som ligger utanför planen. Dessutom redogör Företagarna för potentiella nya investeringar som kan övervägas för framtida satsningar, men som ännu inte genomgått en samhällsekonomisk kalkyl.

Analysen utgår från principen att investeringarna ska bidra positivt till samhällsekonomin. I rapporten betonas också vikten av långsiktig planering och att näringslivets perspektiv bör beaktas i beslutsprocessen.

Småföretagares röster riskerar att inte höras när större projekt planeras. Därför har vi utfört en enkätundersökning som från den 27 maj till den 2 juni 2025 samlat 890 enkätsvar från företagare i vår medlemspanel. 868 av de svarande har besvarat samtliga frågor.

Avgränsning

Rapporten utgår från Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. De förslag på samhällsekonomiskt effektiva investeringar som vi lyfter är utvalda bland projekt som Trafikverket redan räknat på, och exkluderar alla förslag som sedan tidigare redan finns i infrastrukturplanen.

Förslag tas inte fram för flyg och hamnar som hanteras främst av kommuner, Swedavia och Luftfartsverket. Flyg och hamnar därmed inte med i rapporten trots att de utgör en viktig del av svensk transportinfrastruktur.

HUR BLIR EN VÄG TILL?

En översikt över planeringsprocessen

Att gå från ett identifierat behov till en färdig väg eller järnväg är en lång och komplex process. Planeringen sker i cykler om fyra år, där varje regering under sin mandatperiod tar fram en ny nationell transportinfrastrukturplan för de kommande tolv åren.

Den nuvarande planen gäller för 2022–2033, och regeringen arbetar nu med att ta fram den nya planen för 2026–2037. Förenklat är det följande tre parter som ansvarar för genomförandet av den nationella transportinfrastrukturplanen:



Planeringen sker i samarbete med:

- Sjöfartsverket
- Länsstyrelser
- Kommuner, som har planmonopol
- Regioner och andra samverkansorgan
- Statliga myndigheter och intresseorganisationer
- Allmänheten och berörda fastighetsägare

Förändringar i planeringsprocessen och nya målsättningar

Planeringen av infrastrukturprojekt har förändrats och utvecklats över tid. Grunden för den rådande modellen lades år 1992 (Prop. 1992/93:176). Några viktiga tillägg och förändringar efter det är följande:

- Strategiska miljöbedömningar har lagts till i de samhällsekonomiska kalkylerna (Prop. 1996/97:53).
- Planperioden har förlängts från 10 till 12 år (Prop. 2001/02:20).
- Fyrstegsprincipen har införts som en metod för att utvärdera åtgärder (Prop. 2005/06:160).

Den största förändringen skedde 2010 när Trafikverket bildades genom en sammanslagning av Banverket och Vägverket. Huvudsyftet var att skapa en gemensam planeringsmodell för alla transportslag.

Samtidigt som Trafikverket bildades fastställde riksdagen även transportpolitiska mål (Prop. 2008/09:93). Dessa mål består av följande:

- **Ett övergripande mål:** Transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart för både medborgare och näringsliv.
- **Två delmål:**
 - 1. Funktionsmålet**
 - Transportsystemet ska ge alla god tillgänglighet och bidra till utveckling i hela landet.
 - 2. Hänsynsmålet**
 - Transportsystemet ska anpassas så att ingen dör eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska också bidra till bättre hälsa, uppfyllelse av miljömål samt en jämställd transportförsörjning.

Tabell 1. Hållpunkter för framtagande av nationell plan 2026–2037



FÖRETAGARNAS INSPEL TILL DEN NATIONELLA INFRASTRUKTURPLANEN 2026–2037

Del I: Principiella ståndpunkter för en effektiv infrastruktur

För att skapa en långsiktigt hållbar infrastruktur som möter både företagens och samhällets behov anser Företagarna att tre principer bör vara styrande för beslut om infrastrukturinvesteringar.

1. UNDERHÅLL MÅSTE PRIORITERAS

I december 2024 antog riksdagen infrastrukturpropositionen som fastställer de ekonomiska ramarna för infrastrukturplaneringen under de kommande tolv åren. Den totala budgeten uppgår till 1 171 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 21 procent jämfört med föregående planeringsperiod – den största ökningen hittills (Prop. 2024/25:28).

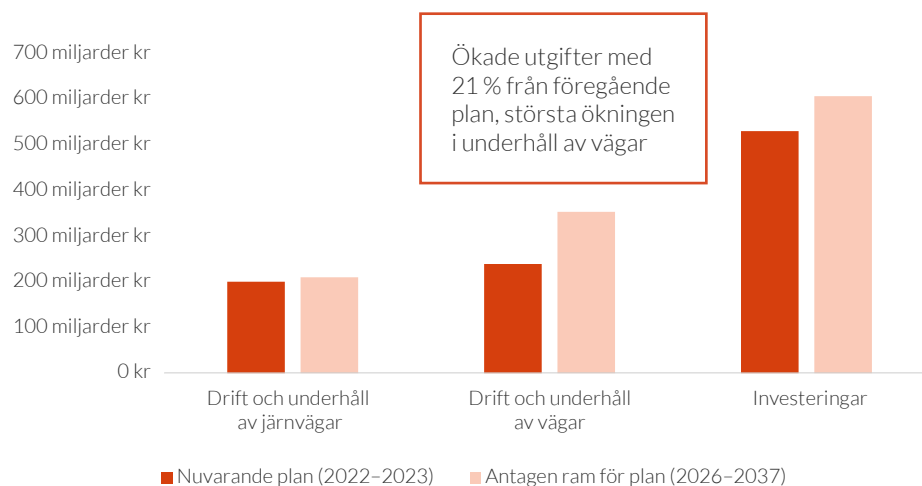
Propositionen fördelar medlen mellan Trafikverkets tre huvudområden: nyinvesteringar, underhåll av vägar och underhåll av järnvägar. I tabell 2 redovisas hur medlen är fördelade.

Tabell 2. Ekonomiska ramnivåer i nuvarande plan respektive antagen plan (mdkr) Alla siffror i 2025 års priser. Notera att siffrorna är avrundade efter uppräknings till 2025 års pris, vilket gör att summan av delposterna i tabellen skiljer sig något från den angivna totala ramen.

POST	NUVARANDE PLAN (2022–2033)	ANTAGEN RAM FÖR PLAN (2026–2037)	ÖKNING (%)
Drift och underhåll av järnvägar	200 miljarder kr	210 miljarder kr	5 %
Drift och underhåll av vägar	239 miljarder kr	354 miljarder kr	48 %
Investeringar	530 miljarder kr	607 miljarder kr	15 %
Total ram	968 miljarder kr	1 171 miljarder kr	21 %

Källa: Prop. 2024/25:28

Figur 1. Antagna ramar för kommande plan jämfört med nuvarande plan.



Efter många år av eftersatt underhåll på både väg och järnväg (Trafikverket, 2024) har regeringen nu valt att prioritera denna verksamhet. Det ligger i linje med Företagarnas tidigare inspel och påverkansarbete (Företagarna, 2024). Sveriges geografiska placering i utkanten av Europa gör att vi är beroende av effektiva transportlösningar för import, export, nationell varudistribution och arbetspendling. För Företagarna har det därför varit en central fråga att minska underhållsskulden och säkerställa fungerande transporter på befintliga väg- och järnvägsnät.

Att resurser nu styrs mot underhåll är en framgång, men det är av största vikt att denna prioritering fortsätter att vara i fokus för de kommande åren. En långsiktig och effektiv hantering av underhållsskulden är avgörande för att säkerställa en hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur för framtiden.

Som en del av den kommande nationella planen, även kallad åtgärdsplaneringen (se steg 7 i tabell 1), kommer Trafikverket att ta fram ett förslag på prioriterade underhållsinsatser. Det är avgörande att dessa åtgärder utgår från samhällets och näringslivets behov, och att underhållsbudgeten används effektivt för att minska underhållsskulden.

2. INFRASTRUKTURINVESTERINGAR SKA GE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KONKURRENSKRAFTIGA FÖRETAG

Små och medelstora företag står för sju av tio nya jobb i Sverige. Här formas många av de lösningar som krävs för att Sverige långsiktigt ska kunna förena konkurrenskraft, tillväxt och grön omställning. Men för att företag ska kunna växa, anställa och investera krävs en välfungerande infrastruktur som skapar stabilitet och förutsägbarhet.

Både företag och hushåll påverkas när infrastrukturen brister, men för företagen finns särskilda utmaningar som inte alltid fångas i de kalkyler som styr beslut om investeringar och underhåll. För företag är möjligheten att leverera varor och tjänster i tid avgörande, liksom tillgången till arbetskraft inom rimligt pendlingsavstånd. Samtidigt innebär förseningar, störningar och osäkerhet kostnader som ofta underskattas när samhälls-ekonomiska analyser görs. Det riskerar att leda till att underhåll, robusthet och redundans inte värderas tillräckligt högt.

I den här rapporten presenterar vi resultat från en undersökning där en panel av våra medlemmar över hela landet har svarat på frågor om vilka brister i infrastrukturen som påverkar deras företagande mest, och vilka satsningar som är viktigast för att stärka konkurrenskraften.

3. SAMHÄLLSEKONOMISK LÖNSAMHET STYRANDE – INVESTERINGAR DÄR DE GÖR STÖRST NYTTA

Svensk järnväg och väg finansieras huvudsakligen av skattemedel.¹ Det medför, i kontrast till ett marknadsbaserat system, att de som nyttjar infrastrukturen (trafikanterna) inte betalar direkt för dess användning. I stället för att priser, som vägtullar eller biljettavgifter, styr efterfrågan på vilka specifika vägar eller järnvägar som ska användas, är det politiker som avgör vilka investeringar och infrastrukturprojekt som ska prioriteras. För att säkerställa en effektiv användning av resurser, när prismekanismen sätts ur spel med skattefinansiering, krävs därför objektiva och jämförbara beslutsunderlag.

Här spelar samhällsekonomiska kalkyler en central roll. Genom att jämföra investeringars nytta, som tidsbesparingar, klimatnytta och trafiksäkerhet, med deras kostnader kan projekt rangordnas utifrån hur mycket nytta de ger per investerad krona. Detta gör det möjligt att prioritera de mest lönsamma satsningarna.

Sverige har en lång tradition av att använda denna metod², och den har visat sig ge stabila resultat. Känslighetsanalyser, där variabler som koldioxidpris och kalkylränta justeras, har visat att rangordningen av projekt förblir relativt oförändrad (Börjesson et al., 2014).

Även om metoden är användbar finns det begränsningar. Den fångar inte alla samhälls-ekonomiska aspekter. Till exempel påpekar WSP (2022) att företagens betalningsvilja för ny infrastruktur inte värderas tillräckligt högt i kalkylerna. Därutöver tas inte kostnader för markintrång med.

Trots dessa brister är modellen fortfarande ett användbart verktyg för att jämföra projekt och rangordna dem utifrån dess samhällsekonomiska lönsamhet. Företagarna anser att det är avgörande att dessa samhällsekonomiska kalkyler används som vägledande princip när den nationella transportplanen fastställs och investeringarna väljs ut.

Om politiker väljer att avvika från dessa kalkyler riskerar skattemedel att inte användas på bästa möjliga sätt. Det kan leda till ineffektiva satsningar där mindre lönsamma projekt prioriteras framför mer samhällsnyttiga alternativ. För att säkerställa att resurserna ger största möjliga nytta måste principen om att skattepengar används där de gör mest nytta för hela samhället värnas.

¹ Utomlands är det inte ovanligt att delsträckor på motorvägar finansieras av ett privat bolag som tar upp avgifter för att använda infrastrukturen. Exempel i Sverige inkluderar Arlandabanan men även broarna i Sundsvall, Motala och Skuru, Nacka.

² Se bilaga 2 för mer ingående beskrivning av metodiken.

I den nuvarande nationella planen från den förra regeringen har investeringarna en genomsnittlig samhällsekonomisk lönsamhet på -0,3 (Trafikverket, 2021), vilket visar att projekt med lägre nytta har prioriterats framför mer lönsamma alternativ. Detta innebär att resurserna inte används optimalt och att projekt med mindre samhällsnytta har trängt undan projekt med större nytta.

Eftersom metoderna för att beräkna samhällsekonomisk nytta av underhållsinsatser inte är lika utvecklade som för investeringar, används de inte heller i samma utsträckning. Företagarna anser därför att regeringen bör prioritera att utveckla bättre verktyg och beslutsunderlag. Detta är nödvändigt för att säkerställa att de begränsade resurserna för underhåll används så effektivt som möjligt.

Del II: Företagares uppfattning om infrastrukturpolitiska prioriteringar

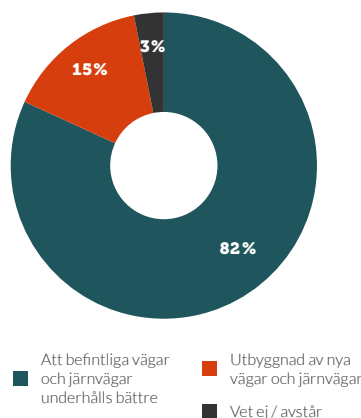
För att undersöka hur brister i vår infrastruktur påverkar företagare, och vilka prioriteringar som små och medelstora företag efterfrågar för att stärka deras konkurrenskraft, har vi utfört en undersökning i Företagarnas medlemspanel.

890 företagare med bred representation sett till olika branscher och över hela landet har, från den 27 maj till den 2 juni 2025, besvarat frågor om hur infrastrukturen påverkar deras företagande. Urvalet har korrigerats så att den liknar den nationella företagsstrukturen med hjälp av en modell baserad på SCB:s statistik på antal företagare i Sverige. Konkret görs detta genom att korrigerande vikter räknas fram för olika företagsstorlek (antal anställda), kön, ålder och bransch.

Drygt fyra av fem svarande uppger att underhåll av befintlig infrastruktur är viktigare än utbyggnad av nya vägar och järnvägar, och färre än en av fem anser att utbyggnad av nya vägar och järnvägar är viktigast att prioritera gällande väg och järnväg i Sverige.

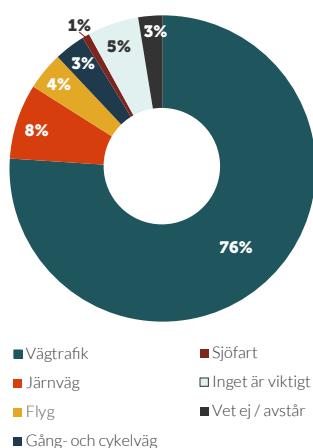
I valet mellan olika trafikslag är det tydligt att det främst är vidmakthållandet av vägtrafiken det som efterfrågas av företagare. Tre av fyra företagare svarar att vägtrafik är det viktigaste trafikslaget för deras verksamhet. Uppdelat mellan större städer, mindre städer och landsbygd är det tydligt att de som bor på landsbygden ser störst brister i underhållet. I den gruppen är det 92 procent som prioriterar underhåll av befintlig infrastruktur framför utbyggnad av vägar och järnvägar.

Figur 2. Vad anser du är viktigast att prioritera gällande väg och järnväg i Sverige?



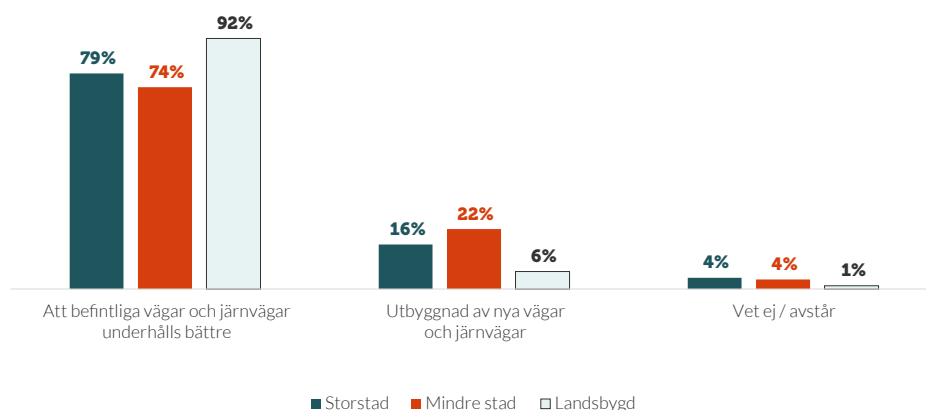
Bas: Samtliga företag, n=890

Figur 3. Vilket trafikslag är viktigast för ditt företagande?



Bas: Samtliga företag, n=890

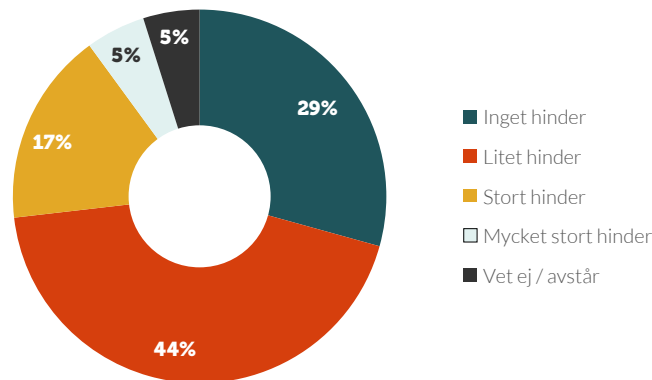
Figur 4. Vad anser du är viktigast att prioritera gällande väg och järnväg i Sverige?



Bas: Samtliga företag, n=890

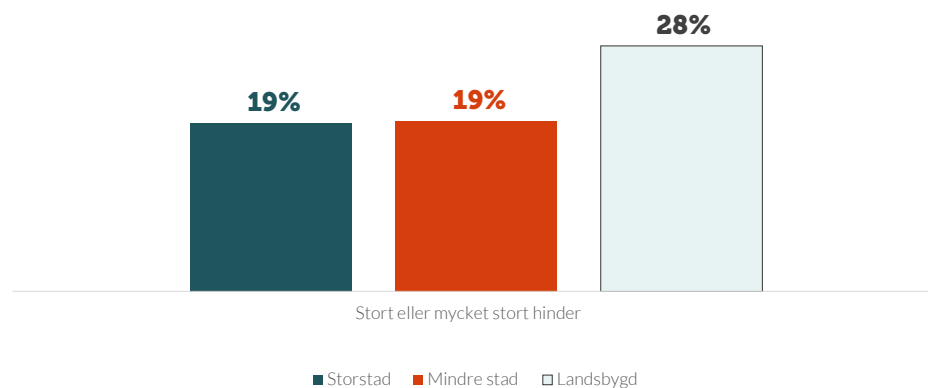
Två tredjedelar av företagen uppfattar att nuvarande skick på vägar och järnvägar utgör ett hinder för att bedriva konkurrenskraftig näringsverksamhet. Av de som bor på landsbygden uppfattar 28 procent att nuvarande skick på vägar och järnvägar är ett stort eller mycket stort hinder.

Figur 5. Hur stort hinder upplever du att nuvarande skick på vägar och järnvägar har för ditt företags möjlighet att bedriva en konkurrenskraftig näringsverksamhet?



Bas: Samtliga företag, n=890

Figur 6. Hur stort hinder upplever du att nuvarande skick på vägar och järnvägar har för ditt företags möjlighet att bedriva en konkurrenskraftig näringsverksamhet?



Bas: Andel företag som svarat stort eller mycket stort hinder

Sammanfattning av svar från Region Halland (n=89)

- Halland är det två tredjedelar av småföretagen som svarar att nuvarande skick på vägar- och järnvägar är ett hinder för deras verksamhet. Varav en fjärdedel anser att det är ett stort, eller mycket stort, hinder.
- 84 procent svarar att vägtrafiken är det viktigaste trafikslaget för deras verksamhet. Fyra av fem svarar också att förbättrat underhåll är viktigast att prioritera när den nya infrastrukturplanen tas fram.
- Bland våra medlemmar är det tydligt att en breddning av E6:an till tre filer i vardera riktningen är den viktigaste potentiella infrastrukturensatsningen. Följt av breddning av riksväg 26, och investeringar i Markarydsbanan och Väst kustbanan.

Del III: Företagarnas förslag på prioriteringar i den nationella infrastrukturplanen

Den kommande nationella infrastrukturplanen styr hur 1 171 miljarder kronor ska fördelas på transportnätet under tolv år. Beslutet, som riksdagen fattade i december 2024, innebär en ökning med 21 procent jämfört med föregående planeringsperiod. Hur dessa medel används kommer att vara avgörande för näringslivets konkurrenskraft och tillväxt.

Budgeten för infrastruktursatsningarna fördelas mellan tre huvudområden:



När det gäller investeringsbudgeten på 607 miljarder kronor, är 250 miljarder kronor redan bundna i tidigare beslutade eller påbörjade projekt (Trafikverket, 2024). Ytterligare 170 miljarder kronor är avsatta för obundna investeringar – projekt som finns med i den nuvarande planen men som ännu inte har påbörjats och där det finns möjlighet att ompröva beslutet om genomförande.

Dessa investeringar är alltså inte juridiskt eller ekonomiskt låsta. Enligt infrastrukturpropositionen kan projekt som uppvisar stora kostnadsökningar, är samhällsekonomiskt olönsamma eller där genomförandeförutsättningarna försämrats omprövas (prop. 2024/25:28).

Det innebär att det finns 187 miljarder kronor tillgängliga för helt nya investeringar³ samt de 170 miljarder kronor för obundna projekt som kan omprövas. Det är framför allt de 170 miljarder kronor som avsatts för obundna investeringar men även de som idag ligger utanför planen där Företagarna ser en möjlighet att stärka inriktningen, för att säkerställa att resurserna används på ett sätt som gynnar näringslivet och ger största möjliga samhällsnytta.

³ En del av dessa ska gå till trimning och miljö, stadsmiljöavtal, FOI, räntor etc, länsplaner samt den nya riskreserven, men det finns utrymme för nya investeringar.

Prioriterade investeringar i Region Halland

I detta avsnitt presenterar Företagarna de specifika projekt som bör prioriteras i den nationella infrastrukturplanen för 2026–2037. Syftet är att ge vägledning för hur investeringar kan riktas för att maximera samhällsnyttan och stärka företagens konkurrenskraft.

Fokus ligger på att identifiera projekten som är samhällsekonomiskt lönsamma – det vill säga projekt där nyttan överstiger kostnaderna. Företagarna har baserat sin analys på Trafikverkets publicerade samhällsekonomiska kalkyler. Vi har exkluderat projekt med en nettonuvärdeskvot (NNK) under noll, där kostnaderna överstiger nyttan. Dessutom redogörs även potentiella nya investeringar som kan övervägas för framtida satsningar, men som ännu inte genomgått en samhällsekonomisk kalkyl.

Vårt fokus på investeringar innebär inte att vi bortser från vikten av underhåll. Tvärtom är vi fortsatt tydliga i vår linje att underhåll måste gå före nyinvesteringar och att regeringen nu går i samma linje är välkommet.

För att konkretisera dessa prioriteringar redovisas nedan infrastrukturprojekt per län som bör lyftas fram i den nationella infrastrukturplanen. De beskrivna projekten representerar tre huvudsakliga kategorier:

1. Lönsamma, obundna projekt – Projekt som ligger inom befintlig nationell plan, men som ännu inte påbörjats och där det finns möjlighet att ompröva.

2. Lönsamma projekt – Samhällsekonomisk lönsamma projekt som ligger utanför den nuvarande nationella infrastrukturplanen.

Nedan beskrivs ett urval av vilka infrastrukturprojekt som bör prioriteras, i bilagan kan resterande prioriteringar, utöver de som beskrivs i löpande text, utläsas i tabellform.

VÄSTKUSTBANAN, HALMSTAD C – KAPACITET (DEL 2) OCH UPPSTÄLLNINGSSPÅR

Halmstad C är en central knutpunkt för både person- och godstrafik längs Väst kustbanan och spelar en avgörande roll i den regionala och interregionala tågtrafiken. För att möta det prognosticerade ökade resandebehovet behöver kapaciteten för uppställning och underhåll av tåg, för både person- och godstrafik, utökas och effektiviseras.

Enligt beräkningar från Kapacitetscenter krävs en total uppställningskapacitet på cirka 2 000 meter, vilket innebär ett behov av fler spår än de nuvarande 700 meter som finns vid den befintliga uppställningsbangården (Trafikverket, 2021).

Den nuvarande bristen på tillräcklig uppställningskapacitet påverkar både persontrafik och godstrafik negativt. För godstrafiken medför detta en ökad risk för förseningar. För att hantera det ökade behovet föreslås åtgärder som ska förbättra förutsättningarna för uppställning och underhåll av tåg nära Halmstad.

En ny bangård för omloppsnära uppställning ska byggas i anslutning till den befintliga rangerbangården. Samtidigt ska det nuvarande hamnstamspåret ersättas med ett nytt elektrifierat spår. Nya kopplingar mot Väst kustbanan och rangerbangården förväntas möjliggöra längre tåg till hamnen, vilket gör det möjligt att hantera heltåg istället för halvtåg, med färre växlingsrörelser som resultat.

Sammanfattningsvis innebär de föreslagna åtgärderna en starkt ökad kapacitet för både persontrafik och godstransporter på Halmstad C. Genom att förbättra uppställningskapaciteten och elektrifiera hamnstamspåret förväntas en mer effektiv och pålitlig trafikeringslösning, vilket kommer att ha positiva effekter på både resenärernas och näringslivets transporter i regionen. Den samhällsekonomiska netto nyttan (NNK) uppgår till 10,29 med en investeringskostnad på 149 miljoner kronor.

VÄSTKUSTBANAN, LEKAREKULLE, FÖRBIGÅNGSSPÅR

En ytterligare prioritering är projektet Lekarekulle, förbigångsspår som är beläget på Väst kustbanan, mellan Kungsbacka och Varberg. Denna sträcka förväntas få en ökad belastning framöver, då Region Halland och VGR planerar att införa regional tågstrafik mellan Göteborg och Varberg via Västlänken, som ett komplement till Öresundstågstrafiken. Dessutom beräknas godstrafiken på sträckan att öka. Detta kommer att kräva mer frekventa förbigångar, vilket gör den nuvarande förbigångsstationen vid Lekarekulle till en flaskhals.

Nuvarande banstandard tillåter tåglängder på 750 meter, vilket innebär att kapaciteten på stationen inte räcker för att hantera den ökade trafiken enligt prognoserna för 2040, som inkluderar 152 persontåg och 32 godståg per dygn.

För att möta det ökade behovet föreslås att ett nytt förbigångsspår anläggs på nedspårsidan i Lekarekulle. Detta spår ska tillåta förbigång av godståg i båda riktningarna utan att korsa tågvägen för motsatt trafikriktning, vilket ökar kapaciteten och robustheten på banan. Förbigångsspåret ska ha en tåglängd på 750 meter och säkerställa att förbigångar kan genomföras utan störningar.

Åtgärden bedöms ha stor positiv effekt för både person- och godstrafik, då den förbättrar möjligheten för överflyttning från väg till järnväg, vilket leder till ökad trafik-säkerhet, energieffektivitet och minskade utsläpp. Effekterna av åtgärden är ekonomiskt lönsamma, med en positiv effekt på både samhällsekonomin och regionens tillväxt. Åtgärden ökar även tillgången till kollektivtrafik, vilket bidrar till ett mer jämlikt transportsystem i regionen. Den samhällsekonomiska netto nyttan (NNK) uppgår till 3,48 med en investeringskostnad på 145 miljoner kronor.

Sammanfattningsvis kommer den föreslagna åtgärden att bidra till en effektivare trafikering på Väst kustbanan, både för person- och godstrafik, vilket gynnar såväl samhällsekonomin som medborgarnas och näringslivets transportsystem

SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATIONER

Infrastrukturplaneringen måste utgå från ett näringslivsperspektiv och att samhälls-ekonomiskt motiverade investeringar prioriteras. Beslut om transportinfrastruktur bör fattas med fokus på att stärka konkurrenskraften och effektivisera resursanvändningen, för att säkerställa bästa möjliga avkastning för både samhället och företagen. Utan fungerande transporter stannar företagen, och utan företagen förlorar Sverige både jobb, innovation och konkurrenskraft.

UPPMANING TILL POLITIKER OCH BESLUTSFATTARE:

- **Prioritering av underhåll.** Företagarna anser att underhåll av den befintliga infrastrukturen bör ha högsta prioritet. Väl fungerande vägar och järnvägar är avgörande för att småföretag ska kunna bedriva sin verksamhet effektivt. Bristande underhåll leder till ökade driftskostnader, sämre effektivitet och förlorade affärsmöjligheter. Regeringens fokus på underhåll är ett steg i rätt riktning, och det är viktigt att denna princip fortsätter att vara styrande.
- **Använd samhällsekonomiska kalkyler som beslutsunderlag.** Investeringar bör rangordnas utifrån lönsamhet, där olönsamma projekt omprövas för att frigöra resurser till mer effektiva satsningar. Eftersom metoderna för att beräkna samhällsekonomisk nytta av underhållsinsatser inte är lika utvecklade som för investeringar, används de inte heller i samma utsträckning. Företagarna anser därför att regeringen bör prioritera att utveckla bättre verktyg och beslutsunderlag. Detta är nödvändigt för att säkerställa att de begränsade resurserna för underhåll används så effektivt som möjligt och där de ger störst samhällsekonomisk nytta.
- **Använd Företagarnas rapport som beslutsunderlag för prioriteringarna i den kommande nationella planen.** Det finns en budget på totalt 607 miljarder kronor för nyinvesteringar, varav 170 miljarder kronor är avsatta för obundna investeringar – projekt som inte har påbörjats men som ingår i den nuvarande planen. Eftersom dessa medel redan är öronmärkta för obundna investeringar, är det avgörande att de används på ett sätt som skapar största möjliga samhällsekonomiska nytta.

Företagarna har genomfört en noggrann analys baserad på samhällsekonomiska kalkyler från Trafikverket, där fokus ligger på att identifiera projekten som ger ett positivt samhällsekonomiskt resultat – det vill säga projekt där nyttan överstiger kostnaderna. Vi uppmanar politiker och beslutsfattare att använda denna rapport som vägledande underlag för att säkerställa att prioriteringarna i den kommande nationella infrastrukturplanen grundas på samhällsekonomiska principer och ger största möjliga nytta.

REFERENSER

Trafikverket (2024). Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket (Publikation 2024:003).

Regeringen (1992). Regeringens proposition 1992/93:176 om investeringar i trafikens infrastruktur med mera. Regeringskansliet.

Regeringen (1996). Proposition 1996/97:53. Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Regeringskansliet.

Regeringen (2001). Proposition 2001/02:20. Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringskansliet.

Regeringen (2006). Proposition 2005/06:160. Moderna transporter. Regeringskansliet.

Regeringen (2009). Proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter. Regeringskansliet.

Regeringen (2024). Proposition 2024/25:28. Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Regeringskansliet.

Trafikverket. (2024). Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket. (Publikation: 2024:003). sid 167: Eftersatt underhåll 2026: 29 mdr för väg och 76 mdr för järnväg, ökning med 4 respektive 29 mdr kronor sedan 2022, i 2021 års priser.

Företagarna (2024). Remissyttrande av Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Företagarna.

Börjesson, Eliasson och Lundberg (2014). Is CBA Ranking of Transport Investments Robust. Journal of Transport Economics and Policy, vol 48, s 189–204.

WSP (2022) Värdering av godstransporter i infrastrukturplaneringen.

Trafikverket (2021). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Trafikverket (Publikation: 2021:186).

Trafikverket (2021) Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår. Trafikverket.

Trafikverket (2021) Västkustbanan, Lekarekulle, förbigångsspår. Trafikverket.

Trafikverket (2021) Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg

Trafikverket: Halmstad C/bangård. Trafikverket.

BILAGA 1: TABELL PRIORITERADE INFRASTRUKTUR-SATSNINGAR FÖR REGION HALLAND

Tabell 3. Förslag på obundna lönsamma investeringar inom nuvarande plan och förslag på lönsamma investeringar utanför plan som bör prioriteras i den kommande nationella infrastrukturplanen för 2026–2037.

Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställnings-spår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 149 NNK: 10,29	Projektet syftar till att öka kapaciteten för regional- och interregional tågtrafik i Halmstad genom att anlägga en ny bangård för uppställning samt elektrifiera och förbättra hamnstamspåret. (Trafikverket, 2021)
Västkustbanan, Lekarekulle, förbigångsspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 145 NNK: 3,48	Vid Lekarekulle, söder om Kungsbacka, planeras ett nytt förbigångsspår för att öka kapaciteten på Västkustbanan. Detta förbättrar punktligheten för både person- och godstrafik samt stärker transportförbindelserna mellan Göteborg och Öresundsregionen. (Trafikverket, 2021)
Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 364 NNK: 1,82	Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten genom att omvandla väg 26 till en 2+1-väg med mitträcke och höjd hastighetsgräns till 100 km/h. Samt att öka trafiksäkerheten genom mitträcken, faunastängsel, och bullerplank. (Trafikverket, 2021)
Halmstad C/bangård Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 699 NNK: 1,33	Den nuvarande utformningen av Halmstad C har begränsningar vad gäller trafikflöde. Den föreslagna ombyggnationen syftar till att öka kapacitet, säkerhet och tillgänglighet, med bredare plattformar och en ny underjordisk passage. (Trafikverket, 2021)

BILAGA 2: FÖRDJUPNING AV DEN SAMHÄLLSEKONOMISKA KALKYLEN I SEX STEG

Metoden för att göra samhällsekonomiska kalkyler gällande transportinfrastruktur har en lång tradition och är väl utvecklad i Sverige. Kalkylen kan beskrivas i följande sex steg för en kapacitetsutvidgande järnvägsinvestering.

1. DEFINITION OCH AVGRÄNSNING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDEN

Anta att det finns ett samfälligt intresse av att uppgradera järnvägen mellan stad X och hamn Y från ett enkelspår till ett dubbelspår. Ett första steg är att beskriva den tilltänka banan i form av sträckning, utformning, en prognos över tillkommande trafik 10-20 år framgent. Beskrivningen ska även inkludera det s.k. jämförelsealternativet (JA) som fångar nuvarande bana om ingenting görs. Jämförelsealternativet är viktigt för att kunna beräkna de effekter (nyttor och kostnader) som uppkommer av den nya dubbelspåriga banan i förhållande till den existerande enkelspåriga banan.

2. IDENTIFIERING OCH KVANTIFIERING AV RELEVANTA EFFEKTER

I steg 2 identifieras och kvantifieras effekter av uppgraderingen, i exemplet från enkel- till dubbelspår. Effekterna utgörs primärt av kortare restid och färre/kortare förseningar, men även trafiksäkerhet, buller, luftföroreningar, trafikerings- samt drift- och underhållskostnader. Järnvägsinvesteringens effekter kan vara både positiva och negativa. Då det är svårt att förutspå effekterna så används tidigare erfarenheter av liknande investeringar. Genom statistiska s.k. effektsamband erhålls en koppling mellan åtgärden och effekterna.

3. MONETÄR VÄRDERING AV EFFEKTER

Nästa steg är att sätta ett monetärt värde på dessa effekter, vilket möjliggör en jämförelse med kostnaden för investeringen. Utgångspunkten tas i fastställda värden för insparad restimme, värdet av statistiskt liv, buller eller minskat utsläpp av ett kg koldioxid. Värden fastställs av Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet (ASEK). ASEK hålls ihop av Trafikverket och de fastställda värdena är desamma för alla transportinfrastrukturinvesteringar.

4. DISKONTERING

Effekterna av en investering sträcker sig över en lång tid och därav måste nyttorna och kostnaderna omräknas till dagens penningvärde. Det görs genom att diskontera med en kalkylränta enligt ASEK och beräkna ett nuvärde.

5. BERÄKNING AV NETTONUVÄRDESKVOT

När effekterna av investeringen är värderade i monetära termer och diskonterade till dagens penningvärde, är det möjligt att jämföra netto nyttan med kostnaden för investeringen. Vanligtvis framställs resultatet som en kvot, nettonuvärdeskvoten (NNK), med netto nyttan i täljaren och kostnaden i nämnaren. Ett positivt värde indikerar att investeringen är samhällsekonomiskt lönsam, att nyttan överstiger kostnaderna och motsatt för ett negativt värde. Olönsamma projekt ska tolkas som att staten kan använda pengarna till något mer lönsamt, vilket genererar ett högre värde för medborgarna.

6. KÄNSLIGHETSANALYS

Då underlaget för kalkylerna är osäkra bör resultaten även kompletteras med känslighetsanalyser. CBA-kalkylen är ett användbart verktyg för att inom ramen för ett anslag rangordna projekt efter deras samhällsekonomiska lönsamhet. Den besvarar dock inte frågan om hur mycket som ska satsas på infrastruktur i förhållande till andra utgiftsposter inom statsbudgeten. För detta krävs att andra sektorer utvecklar liknande och jämförbara metoder för att bedöma samhällsekonomisk lönsamhet.



företagarna

Företagarna Sverige Service AB, Rådmansgatan 40, 113 57 Stockholm
foretagarna.se | info@foretagarna.se | 08 – 406 17 00