

Vägen framåt:

Underhåll framför nybyggen



VÄSTERBOTTEN

företagarna

FÖRETAGEN I VÄSTERBOTTEN 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 Västerbotten.

Bristande infrastruktur hindrar lokala företag att växa, anställa och leverera i tid. 82 procent av företagarna verksamma i Västerbotten svarar att bristande väg- och järnvägsunderhåll utgör ett konkret hinder för deras verksamhet.

Fyra av fem företagare i Västerbotten anser att vägtrafiken är det viktigaste trafikslaget, och tre av fyra anser att det är viktigast att prioritera underhåll av befintliga vägar och järnvägar, framför nya sträckningar.

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.

Norrbotniabanan är den infrastrukturinvesteringen som störst andel småföretagare anser är viktigast, tätt följd av förbättringar av E4:an. Den investering som beräknas ge störst samhällsekonomisk nytta är elektrifieringen av järnvägen mellan Hällnäs och Lycksele, som skulle ge mer än dubbelt så stor nytta som kostnad.

Norrbotniabanan är inte bara viktig när det kommer till godstransporter, den kan också bidra till arbetskraftsförsörjningen i ett glest befolkat län. Den kan bidra till möjligheterna att klara den gröna omställningen med klimatsmarta logistiklösningar och stärka hela Sveriges roll som ledande råvaruleverantör till EU:s industrier.

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 företagens konkurrenskraft
3. Investeringar som ger mest samhällsnytta

INNEHÅLL

Företagen i Västerbotten 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 Västerbotten (n=67)	13
Del III: Företagarnas förslag på prioriteringar i den nationella infrastrukturplanen	14
Prioriterade investeringar i Västerbotten	15
Sammanfattning och rekommendationer	17
Referenser	18
Bilaga 1: Tabell prioriterade infrastrukturens satsningar för Västerbotten	19
Bilaga 2: Fördjupning av den samhällsekonomiska kalkylen i sex steg	21

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 Företagen 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 Företagen 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 infrastrukturensatsningar som bör läggas till i den nya nationella infrastrukturplanen för Västerbotten. Dessa förslag på infrastrukturensatsningar 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 1 717 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 21 procent jämfört med föregående planeringsperiod – den största ökningen hittills (Prop. 2024/25:28).

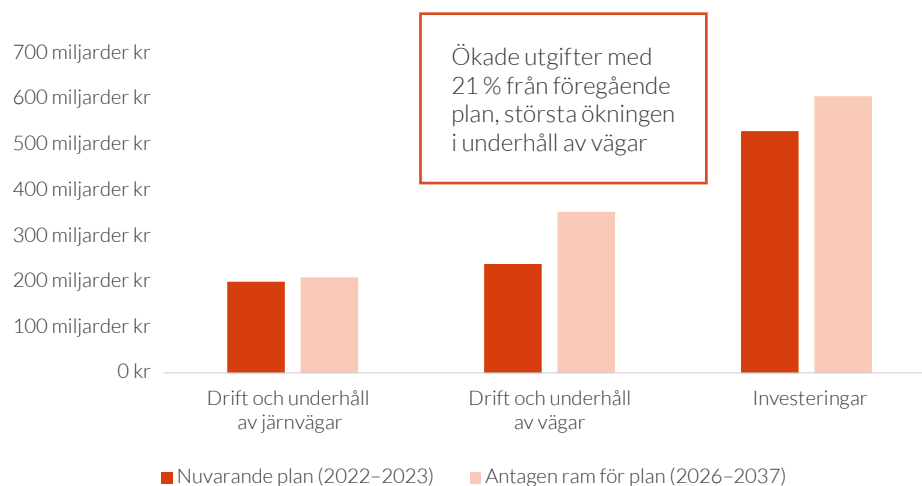
Propositionen fördelar medlen mellan Trafikverkets tre huvudområden: nyinvesteringar, underhåll av vägar och underhåll av järnvägar. I tabell 2 redovisas hur medlen är fördelade.

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	1 717 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

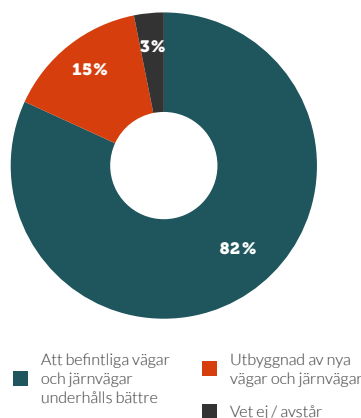
För att undersöka hur brister i vår infrastruktur påverkar företagare, och vilka prioriteringar som små och medelstora företag efterfrågar för att stärka deras konkurrenskraft, har vi utfört en undersökning i Företagarnas medlemspanel.

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.

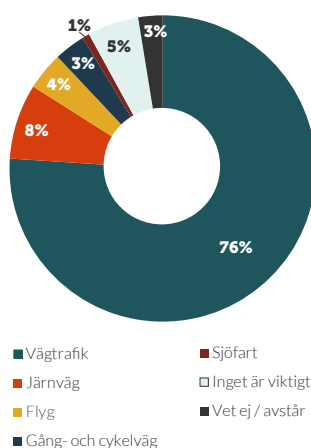
I valet mellan olika trafikslag är det tydligt att det främst är vidmakthållandet av vägtrafiken det som efterfrågas av företagare. Tre av fyra företagare svarar att vägtrafik är det viktigaste trafikslaget för deras verksamhet. Uppdelat mellan större städer, mindre städer och landsbygd är det tydligt 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?



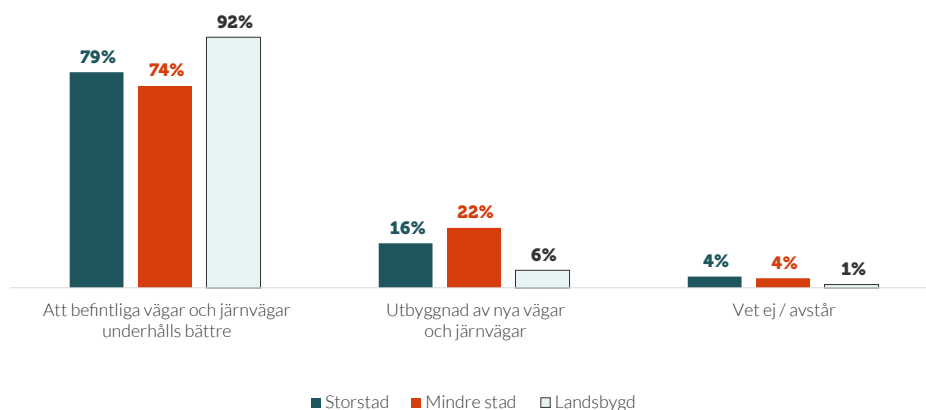
Bas: Samtliga företag, n=890

Figur 3. Vilket trafikslag är viktigast för ditt företagande?



Bas: Samtliga företag, n=890

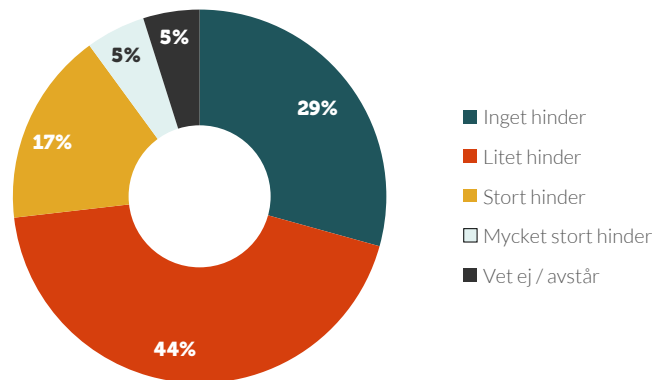
Figur 4. Vad anser du är viktigast att prioritera gällande väg och järnväg i Sverige?



Bas: Samtliga företag, n=890

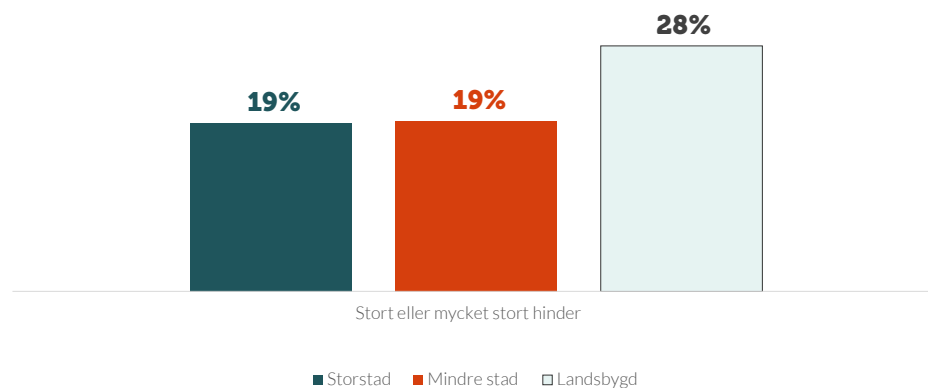
Två tredjedelar av företagarna uppfattar att nuvarande skick på vägar och järnvägar utgör ett hinder för att bedriva konkurrenskraftig näringsverksamhet. Av de som bor på landsbygden uppfattar 28 procent att nuvarande skick på vägar och järnvägar är ett stort eller mycket stort hinder.

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 Västerbotten (n=67)

- 82 procent av företagarna verksamma i Västerbotten svarar att bristande väg- och järnvägsunderhåll utgör ett konkret hinder för deras verksamhet.
- Fyra av fem företagare i Västerbotten anser att vägtrafiken är det viktigaste trafikslaget.
- Tre av fyra anser att det är viktigast att prioritera underhåll av befintliga vägar och järnvägar, framför nya sträckningar.
- Norrbotniabanan är den infrastrukturinvesteringen som störst andel småföretagare anser är viktigast, tätt följd av förbättringar av E4:an.

Del III: Företagarnas förslag på prioriteringar i den nationella infrastrukturplanen

Den kommande nationella infrastrukturplanen styr hur 1 717 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 Västerbotten

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.
- 3. Nya investeringar av betydelse för näringslivet** – Projekt som kan ha stor nytta för näringslivet och bör genomgå samhällsekonomiska analyser för att bekräfta deras potential.

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.

ELEKTRIFIERING AV HÄLLNÄS–LYCKSELE: EFFEKTIVARE TRANSPORTER OCH MINSKAD KLIMATPÅVERKAN

ärnvägssträckan mellan Hällnäs och Lycksele är idag oelektrifierad och trafikerar av dieseldrivna fordon. Detta innebär att godståg som fortsätter vidare på stambanan genom övre Norrland måste genomföra ett lokbyte i Hällnäs för att gå över till eldrift. Nuvarande driftform begränsar kapaciteten och effektiviteten i både gods- och persontrafiken, samtidigt som den leder till högre driftskostnader och en ökad klimatpåverkan.

Trafikvolymen på sträckan omfattar idag tolv persontåg och sex godståg per dygn, men prognoser för 2040 visar att trafiken kommer att öka till fjorton persontåg och nio godståg per dygn. Det nuvarande godstransportflödet uppgår till cirka 0,58 miljoner nettoton per år och beräknas öka till 0,79 miljoner nettoton år 2040.

Elektrifieringen av Hällnäs–Lycksele syftar till att skapa mer effektiva transporter genom att eliminera behovet av lokbyte och införa eldrivna fordon med bättre acceleration och dragkraft. Genom att ersätta dieseldrift med eldrift minskar klimatpåverkan samtidigt som driftskostnaderna sänks, då det blir möjligt att transportera större godsvolymer per tågset och optimera fordonsomloppet. För persontrafiken innebär elektrifieringen att samma eldrivna fordon kan användas som på angränsande sträckor, vilket bidrar till en mer tillförlitlig och optimerad trafikerings.

Projektet innebär uppförandet av cirka 66 kilometer elanläggning enligt kontaktlednings-system AT, där kraftmatningen sker från den befintliga stambanan. Åtgärden omfattar även bulleråtgärder vid cirka 270 bostäder, uppförandet av 600 meter bullerplank samt nödvändiga justeringar av jordning, signaler och kraftmatning. Den totala kostnaden för projektet beräknas till 407,06 miljoner kronor i prisnivå juni 2019.

Elektrifieringen av sträckan förväntas leda till en mer hållbar och kostnadseffektiv transportlösning för regionen. För näringslivet innebär detta förbättrade möjligheter till effektiva och konkurrenskraftiga transporter, särskilt för de industrier som är beroende av tillförlitliga godstransporter. Genom snabbare och mer effektiva leveranser kan företag i regionen stärka sin konkurrenskraft.

Det skapas dessutom bättre förutsättningar för arbetspendling och regional utveckling, vilket kan bidra till en ökad attraktionskraft för både företag och arbetskraft i området. I takt med att transportbehovet ökar och fler satsningar görs på hållbar infrastruktur blir elektrifieringen av Hällnäs–Lycksele en viktig del i utvecklingen av effektiva och klimatvänliga transporter i norra Sverige.

E4 ÅNÄSET-BUREÅ NY STRÄCKNING MÖTESSEPARERAD VÄG

E4 utgör en central del av det nationella vägnätet och är en viktig transportled för såväl person- som godstrafik i norra Sverige. Sträckan mellan Ånäset och Bureå har idag en bristfällig vägstandard, vilket påverkar såväl trafiksäkerheten som transporteffektiviteten. Framför allt saknas mötesseparering på delar av sträckan, vilket innebär en ökad risk för olyckor och begränsad framkomlighet. Den befintliga vägen passerar dessutom genom flera småorter och har en hög andel utfarter, vilket skapar ytterligare trafiksäkerhetsproblem.

Projektet syftar till att anlägga en ny sträckning av E4 mellan Ånäset och Bureå som en 2+1-väg med mitträcke, vilket avsevärt minskar risken för mötesolyckor och förbättrar trafiksäkerheten. Den nya sträckningen kommer också att korta transportavstånden mellan orterna och möjliggöra en högre hastighetsgräns på 110 km/h.

Industrier och logistikföretag som verkar i området får därmed bättre förutsättningar för effektiva transporter, vilket kan leda till lägre kostnader och ökad konkurrenskraft. Detta är särskilt viktigt för exportberoende verksamheter, då E4 utgör en nyckelrutt för transporter till och från norra Sverige.

Projektet innebär också samordningsvinster med Norrbotniabanan, där den nya vägsträckningen byggs i närheten av den planerade järnvägslinjen. Genom att samlokalisera dessa infrastrukturprojekt kan man minska markintrång och barriäreffekter för både djurliv och friluftsområden, samtidigt som regionens samlade transportkapacitet förbättras.

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

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

Trafikverket (2020) Hällnäs-Lycksele elektrifiering, Trafikverket.

Trafikverket (2020) E4 Ånäset-Bureå ny sträckning mötesseparerad väg, Trafikverket.

Trafikverket (2020) E4 förbifart Skellefteå, Trafikverket.

Trafikverket (2020) E12 Kulla-Norrfors mötesseparering, Trafikverket.

Trafikverket (2020) E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering, Trafikverket.

Trafikverket (2020), SgöN Umeå C förlängning av plattform, Trafikverket.

Trafikverket (2020) E4 Daglösten – Ljusvattnet mötesseparering, Trafikverket.

Trafikverket (2020) E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering, Trafikverket.

Trafikverket Norrbottenabanan, resecentrum Sävar, statlig medfinansiering, Trafikverket

BILAGA 1: TABELL PRIORITERADE INFRA- STRUKTURSATSNINGAR FÖR VÄSTERBOTTEN

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.

Hällnäs-Lycksele elektrifiering Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 407 NNK: 1,05	Åtgärden syftar till att elektrifiera järnvägssträckan Hällnäs-Lycksele. Projektet omfattar uppförande av 66 km elanläggning, kontaktledningssystem, bulleråtgärder vid 270 bostäder (Trafikverket, 2020).
E4 Ånäset-Bureå ny sträckning mötesseparerad väg Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1535 NNK: 0,97	Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs E4 genom att anlägga en ny, mötesseparerad väg mellan Ånäset och Bureå. (Trafikverket, 2020)
E4 förbifart Skellefteå Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1381 NNK: 0,98	Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten i centrala Skellefteå genom att leda om den långväga trafiken. Projektet, omfattar en ny vägsträckning på cirka 3 km, inklusive en bro över Skellefteälven, samt en ombyggnad av Östra Leden på cirka 2 km. (Trafikverket, 2020)
E12 Kulla-Norrfors mötesseparering Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 394 NNK: 0,60	Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på en viktig pendlingssträcka genom att separera mötande trafik med mitträcke och skapa en säkrare vägstandard. (Trafikverket, 2020)
E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 333 NNK: 0,50	Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på E4 genom att bygga en mötesseparerad väg med mitträcke och bredda vägen till 14 meter. (Trafikverket, 2020)
Umeå C förlängning plattform Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 120 NNK: 0,10	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på Umeå Centralstation genom att förlänga plattformen vid spår 3 och lägga till nya växlar mellan spår 2 och 3. (Trafikverket, 2020)
E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 389 NNK: 0,08	Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på E4 mellan Daglösten och Ljusvattnet. Genom att omvandla vägen till en mötesfri väg (2+1 körfält med mitträcke och viltstängsel). (Trafikverket, 2020)
E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 412 NNK: 0,03	Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten på E4-sträckan genom bl.a. byggnation av en mötesfri väg med mitträcke på en 8,5 km lång sträcka samt breddning av E4 med mitträcke. (Trafikverket, 2020)

Tabell 4. Förslag på nya investeringar som bör genomgå en samhällsekonomisk beräkning och eventuellt inkluderas i den nationella transportinfrastrukturplanen.

Medfinansiering av nytt resecentrum i Sävar Trafikslag: Järnväg	Åtgärden syftar till att förbättra transportinfrastrukturen i Norrbotten genom att bygga ett nytt resecentrum (RC) vid Sävar, beläget längs den planerade Norrbotniabanan. Syftet är att skapa ett hållbart och effektivt transportsystem som kan stödja både persontrafik och godsflöden, samt främja regional utveckling och samverkan mellan bebyggelse och transportsystem. (Trafikverket 2020)
--	---

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