

Vägen framåt:

Underhåll framför nybyggen

företagarna

INNEHÅLL

Sammanfattning	3
Om den här rapporten.....	4
Avgränsning	4
Hur blir en väg till?	5
En översikt över planeringsprocessen.....	5
Förändringar i planeringsprocessen och nya målsättningar	6
Företagarnas inspel till den nationella infrastrukturplanen 2026–2037	7
Del I: Principiella ståndpunkter för en effektiv infrastruktur	7
Del II: Företagares uppfattning om infrastrukturpolitiska prioriteringar	11
Del III: Företagarnas förslag på prioriteringar i den nationella infrastrukturplanen	13
Prioriterade investeringar	14
Sammanfattning och rekommendationer	15
Referenser	16
Bilaga 1: Tabell prioriterade infrastrukturesatsningar	17
Bilaga 2: Fördjupning av den samhällsekonomiska kalkylen i sex steg	29

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 infrastrukturensatsningar som bör läggas till i den nya nationella infrastrukturplanen. 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 1 171 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 21 procent jämfört med föregående planeringsperiod – den största ökningen hittills (Prop. 2024/25:28).

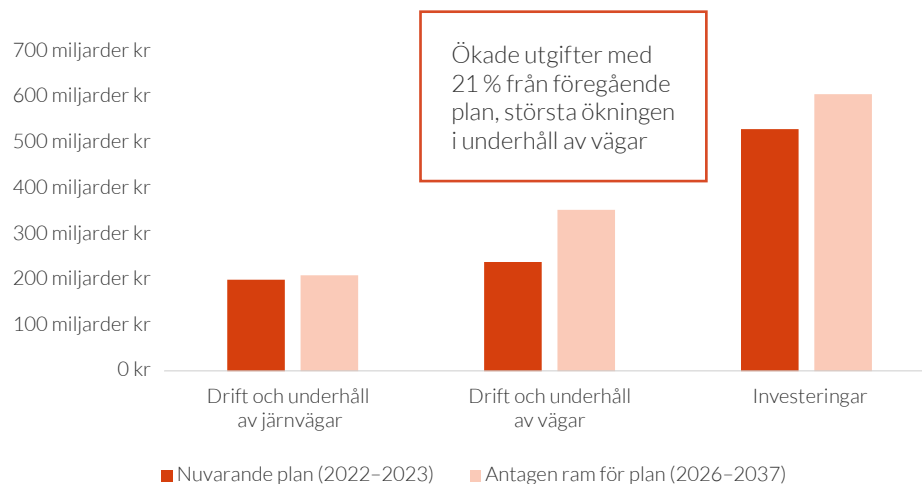
Propositionen fördelar medlen mellan Trafikverkets tre huvudområden: nyinvesteringar, underhåll av vägar och underhåll av järnvägar. I tabell 2 redovisas hur medlen är fördelade.

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

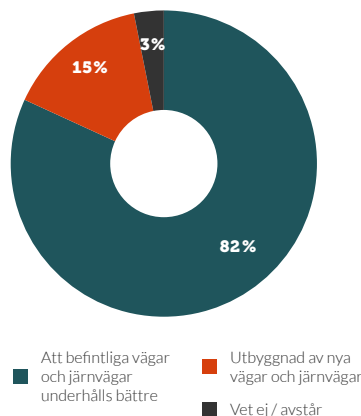
För att undersöka hur brister i vår infrastruktur påverkar företagare, och vilka prioriteringar som små och medelstora företag efterfrågar för att stärka deras konkurrenskraft, har vi utfört en undersökning i Företagarnas medlemspanel.

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.

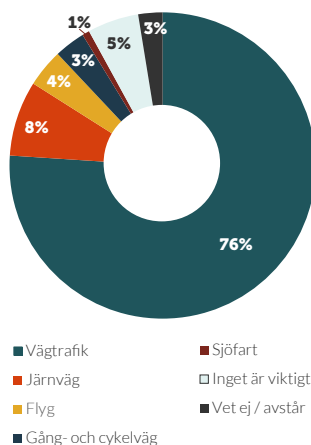
I valet mellan olika trafikslag är det tydligt att det främst är vidmakthållandet av vägtrafiken det som efterfrågas av företagare. Tre av fyra företagare svarar att vägtrafik är det viktigaste trafikslaget för deras verksamhet. Uppdelat mellan större städer, mindre städer och landsbygd är det tydligt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



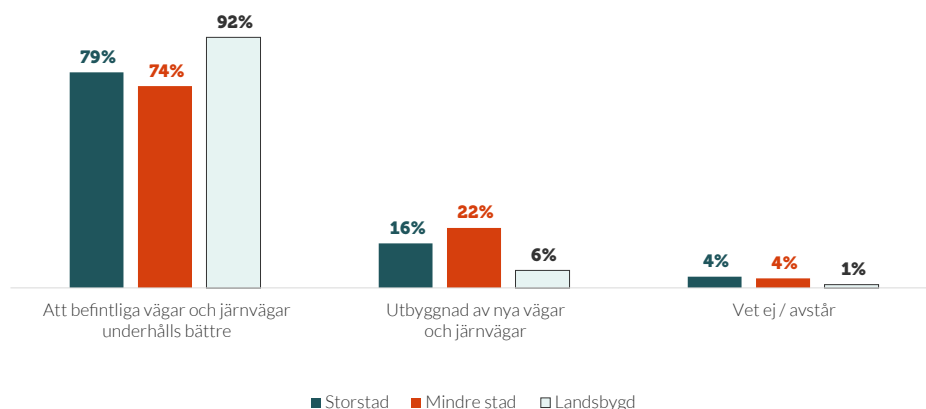
Bas: Samtliga företag, n=890

Figur 3. Vilket trafikslag är viktigast för ditt företagande?



Bas: Samtliga företag, n=890

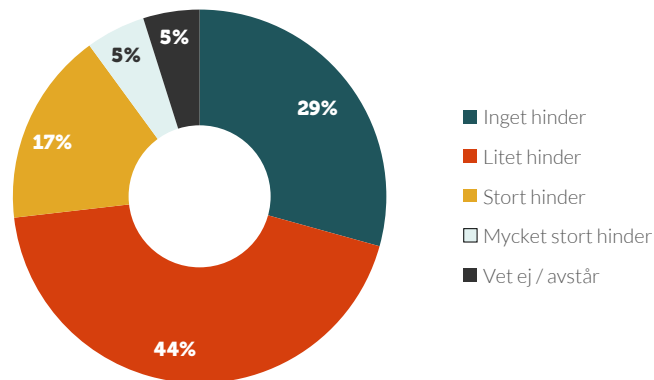
Figur 4. Vad anser du är viktigast att prioritera gällande väg och järnväg i Sverige?



Bas: Samtliga företag, n=890

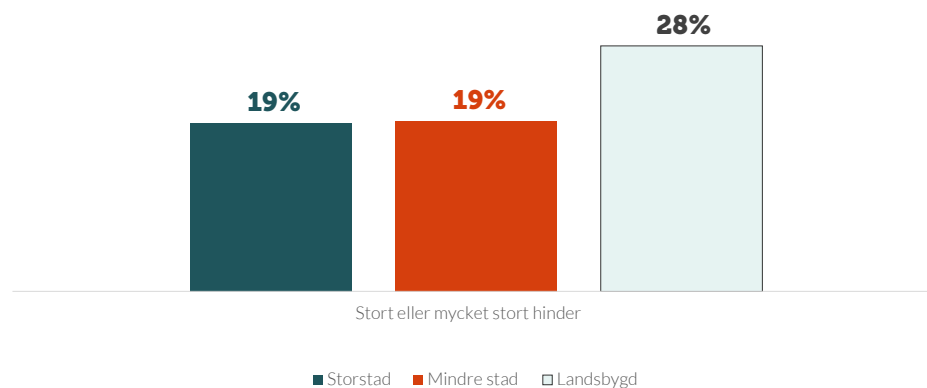
Två tredjedelar av företagarna uppfattar att nuvarande skick på vägar och järnvägar utgör ett hinder för att bedriva konkurrenskraftig näringsverksamhet. Av de som bor på landsbygden uppfattar 28 procent att nuvarande skick på vägar och järnvägar är ett stort eller mycket stort hinder.

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

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 detta avsnitt presenterar Företagarna de specifika projekt som bör plockas in 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 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 följer 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:

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

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

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.

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 öronmärkt 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 (2020–2024), underlag och beräkningar för aktuella investeringsförslag.

BILAGA 1: TABELL PRIORITERADE INFRASTRUKTURSATSNINGAR

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.

DALARNA, VÄRMLAND OCH GÄVLEBORG

Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 268 NNK: 3,14	Projektet syftar till att öka hastigheten och möjliggöra timestrafik på sträckan Stockholm/Uppsala–Borlänge. För att uppnå detta planeras bl.a. spåroptimering, linjerätningar, signaltekniska förbättringar. (Trafikverket 2024)
Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 232 NNK: 2,06	Åtgärden syftar till att minska kapacitetsproblemen vid Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan och skapa en mer direkt resväg med kortare restid för både person- och godståg, bl.a. genom att bygga ett nytt dubbelspårigt triangelspår. (Trafikverket, 2020)
E45 Vattnäs-Trunna Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 392 NNK: 0,80	Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på E45 mellan Vattnäs och Trunna. Detta genom att bygga en ny vägsträckning med 2+1 körfält, rusta upp befintliga vägavsnitt. (Trafikverket, 2020)
Hovsta, Förbigångsspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 99 NNK: 0,72	Åtgärden syftar till att förbättra kapaciteten och effektiviteten i tågtrafiken vid Hovsta genom att anlägga ett förbigångsspår norr om Hovsta. (Trafikverket, 2021)
Väg 70 Djurås-Leksand, mötesseparering Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 413 NNK: 0,57	Syftet med åtgärden är att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärderna inkluderar bl.a. mötesseparering av större delen av sträckan till 2+1-väg med mitträcke samt ombyggnad och förbättring av 14 korsningar. (Trafikverket, 2021)
E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 103 NNK: 0,70	Åtgärden syftar till att öka trafiksäkerheten på E16 mellan Lönnemossa och Klingvägen genom mitträckesseparering, förbättrade trafikplatser och viltstängsel. (Trafikverket, 2021)
E18/E45 Gruvön trafikplats inkl. parallellväg Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 552 NNK: 0,70	Den planerade åtgärden vid E18/E45 syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten vid Gruvökorset. Det föreslås bl.a. en ny trafikplats och en parallellväg mellan Timmerleden och Nyängsrondellen. (Trafikverket, 2021)
Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Råta linjen Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1085 NNK: 0,61	Syftet med föreslagna åtgärder är att förbättra framkomligheten på väg 56 mellan Hedesunda och Gävle. Projektet innefattar bl.a. en ny mötesfri väg 2+1 i nysträckning. (Trafikverket, 2021)

Laxå, bangårdsombyggnad Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 333 NNK: 0,60	Åtgärderna syftar till att förbättra kapaciteten och trafiksäkerheten vid Laxå station. Spår 2–4 flyttas, ett nytt förbigångsspår och tågspår anläggs. Nya plattformar och en gångbro byggs. (Trafikverket, 2021)
E18 Valnäs-riksgränsen, deletapp Töcksfors – Bäckevarv, ombyggnad till 2+1 Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 747 NNK: 0,54	Åtgärden syftar till att förbättra tillgängligheten för både person- och lastbilstrafik på sträckan mellan Töcksfors och Bäckevarv. Detta uppnås genom att bl.a. bredda vägen till 2+1-väg. (Trafikverket, 2021)
E4 Trafikplats Överhörnäs Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 447 NNK: 0,56	Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs E4 mellan Överhörnäs och Örnsköldsvik genom att rätta ut vägsträckningen för att möjliggöra högre hastighet (100 km/h) och ombygga trafikplatser för bättre trafikflöde. (Trafikverket, 2021)
Örebro C förlängda plattformslängder Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 627 NNK: 0,55	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på Örebro centralstation för att möta framtida behov av både godstrafik och persontrafik. Genom att bl.a. förlänga plattformslängder samt förbättra växelförbindelser. (Trafikverket, 2021)
Hallsberg ombyggnad personbangård Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 1782 NNK: 0,48	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten genom Hallsberg och förbättra plattformskapaciteten för både godstrafik och persontrafik. Genom att bygga fyrspar med mittplattform för Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen samt ett dubbelspar för godstrafik. (Trafikverket, 2019)
Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 109 NNK: 0,31	Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för godstrafiken och förbättra banans robusthet på sträckan Storvik-Frövi, där den största delen av trafiken utgörs av godståg. (Trafikverket, 2021)
Högsjö västra, förbigångsspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 261 NNK: 0,26	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på Västra stambanan mellan Gnesta och Hallsberg för att bättre möta efterfrågan på tågtrafiken. Bl.a. ska förbigångsspår på både upp- och nedspårssidan vid Högsjö västra byggas. (Trafikverket, 2015)
E16 Tegelbruket - Hofors Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 360 NNK: 0,26	Åtgärden syftar till att förbättra E16 mellan Tegelbruket och Hofors för att öka trafiksäkerheten och kapaciteten. Åtgärder omfattar ny vägsträckning, ombyggnad av korsningar, byggnation av en motorvägshållplats med busshållplatser. (Trafikverket, 2020)
Gävle, ny godsbangård Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 1267 NNK: 0,11	Åtgärden syftar till att ersätta den befintliga godsbangården i Gävle med en ny, modernare anläggning för att möta framtida krav på kapacitet och funktionalitet. (Trafikverket, 2021)
Rv 50 Förbi Grängesberg Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 189 NNK: 0,09	Åtgärden syftar till att säkerställa långsiktig transportförsörjning på väg 50 väster om Grängesberg. Detta uppnås genom att åtgärda skadade järnvägsbroar som påverkar tung godstrafik och järnvägstrafiken negativt. (Trafikverket, 2021)

Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 119 NNK: 1,99	Åtgärden innebär att en ny mötesstation ska byggas mellan Säffle och Åmål på Norge-Vänerbanan för att förbättra kapaciteten och trafiksäkerheten på sträckan. Mötesstationen ska tillåta tågmöten med långa godståg, upp till 750 meter. (Trafikverket, 2021)
Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 697 NNK: 0,50	Åtgärderna syftar till att öka kapaciteten på järnvägssträckan Kil - Charlottenberg. Detta genom att bygga fyra nya mötesstationer och möjliggöra möten mellan 750 meter långa godståg samtidigt. Målet är också att möjliggöra en restid på under tre timmar mellan Stockholm och Oslo. (Trafikverket, 2020)
Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 770 NNK: 4,41	Åtgärden syftar till att förbättra kapaciteten och framkomligheten för både person- och godstrafik på Västra stambanan, särskilt på sträckan mellan Laxå och Alingsås. Genom att bygga fem nya förbigångsspår. (Trafikverket, 2021)

JÖNKÖPING, KALMAR, KRONOBERG OCH ÖSTERGÖTLAND

E4 Trafikplats Ekshagen Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 221 NNK: 5,89	Projektet syftar till att öka kapaciteten för trafik från väg 40 och E4 norrgående, minska risken för restidsförluster samt förbättra framkomligheten för den lokala stombusstrafiken. (Trafikverket, 2021)
Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 116 NNK: 3,67	Projektet syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 25 mellan Växjö och Kalmar, särskilt vid trafikplats Glasporten. Innebär bl.a. att väg 558 får en ny sträckning till en ombyggd trafikplats vid Glasporten. (Trafikverket, 2021)
Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl. Nykyrka) Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 632 NNK: 1,64	Projektet syftar till att förbättra väg 50 mellan Medevi och Brattebro, med fokus på högre transportkvalitet och trafiksäkerhet. (Trafikverket, 2017)
Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad: 188 NNK: 1,95	Projektet syftar till att förbättra kapaciteten genom införandet av två nya förbigångsspår, både på upp- och nedspår vid cirka km 487. (Trafikverket, 2021)
Jönköpingsbanan, ny station vid A6 Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 190 NNK: 1,84	Projektet syftar till att öka kapaciteten på Jönköpingsbanan och förbättra tillgängligheten för både person- och godstrafik. Genom att bygga en ny station vid A6, som inkluderar två sidoplattformar, gång- och cykeltunnlar samt en mötesstation för längre tåg. (Trafikverket, 2021)
Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 264 NNK: 1,74	Projektet syftar till att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten på väg 26 mellan Smålandsstenar och Gislaved. Vägen byggs om till en mötesfri landsväg och gång- och cykeltrafik separeras på en sträcka. (Trafikverket, 2020)

E22 Genom Mönsterås Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 419 NNK: 1,64	Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten, minska restiden och öka framkomligheten. Åtgärderna inkluderar mötesseparering, planskilda korsningar, förbättrade busshållplatser och viltåtgärder. (Trafikverket, 2021)
E22 Gladhammar-Verkeback Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 426 NNK: 0,74	Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken, öka trafiksäkerheten och minska boendemiljöproblem i Bergkvara. Detta görs genom mötesseparering. (Trafikverket, 2016)
Rv 25 Förbi Lessebo Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 424 NNK: 0,36	Projektet syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 25 förbi Lessebo. Vägen byggs bl.a. om till en mötesfri väg i en ny sträckning. (Trafikverket, 2021)
Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 358 NNK: 0,33	Projektet syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på Norrleden i Växjö. Genom att bredda vägen till en mötesfri 2+2-väg. Åtgärder inkluderar även breddning av fyra broar längs sträckan och byggande av saknade ramper på trafikplats Helgevarma. (Trafikverket, 2021)
Borås-Alvesta, nya och förlängda mötesstationer Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 341 NNK: 0,20	Projektet syftar till att förlänga och bygga nya mötesstationer, vilket gör det möjligt för fler tåg att passera. Åtgärderna inkluderar även förlängningar av befintliga mötesstationer och byggande av nytt spår. (Trafikverket, 2021)
Rv 40 Toverum - Hyttan Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 470 NNK: 0,14	Projektet avser en ombyggnad till mötesfri väg med 2+1 körfält samt åtgärder för korsningar och viltpassager. (Trafikverket, 2021)
Rv 26 Mullsjö - Slättäng Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 356 NNK: 1,95	Vägen ska breddas och mötessepareras, till största delen i befintlig sträckning. (Trafikverket, 2020)
Rv 40 Skogslid - Haga Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1385 NNK: 0,43	Åtgärden syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 40 mellan Skogslid och Haga, förslaget innefattar en utbyggnad av vägen till motorväg, en mindre nysträckning samt byggnation av två nya trafikplatser och en mindre ombyggnad av den befintliga trafikplatsen vid Hedenstorp. (Trafikverket, 2021)

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

Mötesspår mellan Vaggeryd-Nässjö Trafikslag: Järnväg	Åtgärden syftar till att förbättra förutsättningarna för omledning av godstrafik på sträckan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö genom att bygga ett nytt eller förlänga ett mötesspår runt Malmbäck. (Trafikverket, 2021)
Förbättrad kapacitet på Älmhults bangård Trafikslag: Järnväg	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på Älmhults bangård genom att ombygga spåren. (Trafikverket, 2021)

NORRBOTTEN

Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 392 NNK: 0,29	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och bärigheten på Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen genom att uppgradera infrastrukturen för att möjliggöra en högre axellast (Stax 32,5 ton). Detta är avgörande för att möta det ökade transportbehovet av malm från gruvorna i Kiruna till hamnen i Narvik, där malmen exporteras vidare. (Trafikverket, 2021)
Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 242 NNK: 0,01	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och bärigheten på Malmbanan mellan Svappavaara och Kiruna genom att höja den största tillåtna axellasten (Stax) från 30 till 32,5 ton. Detta möjliggör att lastade malmtåg kan framföras med högre vikt per axel och därmed effektiviserar transporten av järnmalm från gruvorna i området. (Trafikverket, 2019)

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

Signalsystemet ERTMS TC Boden-Ånge Trafikslag: Järnväg	Åtgärden syftar till att modernisera och framtidssäkra järnvägssystemet genom att införa ERTMS (European Rail Traffic Management System) som ersätter de ålderstigna reläbaserade signalsystemen och det befintliga ATC-systemet. Förväntade effekter: ökad säkerhet, minskade underhållskostnader, bättre kapacitetsutnyttjande och effektivare tågtrafik, vilket gynnar både gods- och persontransporter och samordning med europeiska järnvägsnätet, då ERTMS är en EU-standard inom TEN-T-stomnätet. (Trafikverket, 2022)
--	--

REGION HALLAND

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)

SKÅNE OCH BLEKINGE

E22 Ronneby Ö - Nättraby Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1006 NNK: 2,15	Åtgärden syftar till att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten på E22 mellan Ronneby Ö och Nättraby genom att uppgradera vägstandarden. (Trafikverket, 2020)
E65 Svedala-Böringe Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 485 NNK: 1,40	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på E65. Åtgärder inkluderar bl.a. förlängning av befintlig motorväg med cirka 3,7 km som övergår i 2+2-väg. Samt ett mitträcke längs den nya vägsträckningen. (Trafikverket, 2020)
E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 337 NNK: 1,40	Syftet med åtgärden är att minska risken för trafikstörningar genom att öka kapaciteten och framkomligheten på sträckan Alnarp och Trafikplats Lomma. Detta görs genom att lägga till ett extra körfält i vardera riktningen. (Trafikverket, 2021)
E22 Fogdarp - Hörby N Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 530 NNK: 1,18	Syftet med åtgärden är att minska restiderna och öka framkomligheten. Förslaget innebär bl.a. att sträckan mellan Fogdarp och Hörby Norra byggs om till motorväg, med en hastighetsgräns på 110 km/h. (Trafikverket, 2020)
Hässleholm, kapacitet, förbi-gångsspår på upp- och nedspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 186 NNK: 1,05	Åtgärden syftar till att förbättra kapaciteten och robustheten för Södra stambanan. Detta uppnås genom att bygga ett nytt förbigångsspår vid Rättelöv norr om Hässleholm och bygga om Hässleholms godsbangård för att anpassa för 750 meter långa tåg. (Trafikverket, 2020)
Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 107 NNK: 0,73	Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på godsstråket genom Skåne, särskilt genom att skapa bättre mötesmöjligheter för långa tåg på sträckan mellan Teckomatorp och Kävlinge. Ett nytt mötesspår på cirka 1100 meter vid Håstenslöv, mellan Teckomatorp och Kävlinge föreslås. (Trafikverket, 2020)
Landskrona farled Trafikslag: Sjö Investeringskostnad (Mkr): 518 NNK: 0,75	Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten och säkerheten i farleden till Landskrona hamn för att möjliggöra fartyg upp till 240 meter långa, 35 meter breda och med ett djupgående på 9 meter. (Trafikverket, 2020)
Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 151 NNK: 0,68	Åtgärderna syftar till att minska restiderna samt att öka robustheten på banan. Bl.a. föreslås en ny mötesstation Bredåkra, växelbyte för högre växelhastigheter i Bromölla, rälsförhöjning på sträckan Nättraby-Karlskrona, Sölvesborg och Kristianstad. (Trafikverket, 2020)
Hässleholm-Kristianstad, dubbelspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 1938 NNK: 0,19	Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten på sträckan Hässleholm-Kristianstad. Detta genom att bygga ut sträckan till dubbelspår och införa hastighetsstandarder på upp till 200 km/h för både nya och befintliga spår, samt eliminera plankorsningar och ersätta dem med planskilda lösningar. (Trafikverket, 2020)

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

Planskild spårkorsning på Malmö bangård Trafikslag: Järnväg	Syftet med åtgärden är att förbättra trafikflödet och kapaciteten i Malmö genom att åtgärda de korsande tågvägarna som idag begränsar trafikeringen och skapar störningar. Bl.a. föreslås en planskild. (Trafikverket, 2020)
Flera plattformsspår på Malmö central Trafikslag: Järnväg	Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten och möjliggöra ökad trafikering på Malmö C Övre. Detta inkluderar att skapa fler plattformsspår och förbättra uppställningsmöjligheterna för persontåg. Åtgärden förbereder även Malmö C Övre för att kunna hantera kommande höghastighetståg. (Trafikverket, 2020)
Dubbspår mellan Malmö C och Östervärn Trafikslag: Järnväg	Syftet med åtgärden är att öka kapaciteten på bandel 901 mellan Malmö C och Östervärnsstation, samt att förbättra kapaciteten på Östervärnsstation. Genom att bygga ett nytt spår och bredda stationen, skapas förutsättningar för att hantera ökad trafik, särskilt för persontåg som inte får plats i Citytunneln. (Trafikverket, 2020)

STOCKHOLM, UPPSALA, SÖDERMANLAND OCH VÄSTMANLAND

E4 Trafikplats Glädjen - Trafikplats Rotebro, ITS Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 139 NNK: 6,02	Implementering av Intelligent Transport System (ITS) för att förbättra trafikflödet och öka säkerheten på E4 mellan Glädjen och Rotebro. (Trafikverket, 2021)
E4 Trafikplats Häggvik - Trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 214 NNK: 6,24	Kapacitetsförstärkning för att hantera ökad trafik i samband med Förbifart Stockholm. (Trafikverket, 2021)
E18 Trafikplats Jakobsberg - Trafikplats Stäket, ITS Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 142 NNK: 3,62	Installation av ITS-lösningar för att optimera trafikflödet och säkerheten mellan Jakobsberg och Stäket på E18. (Trafikverket, 2021)
E4/E18 Hjulsta - Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 583 NNK: 4,24	Ökning av kapaciteten för att hantera ökad trafik till följd av Förbifart Stockholm mellan Hjulsta och Jakobsberg. (Trafikverket, 2021)
E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2 Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 525 NNK: 3,05	Utbyggnad av vägen till fyrfältig väg (2+2) för att öka kapaciteten och förbättra trafiksituationen mellan Gröndal och Eskilstuna. (Trafikverket, 2021)
E4 Trafikplats Glädjen - Trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1021 NNK: 2,10	Förbättring av kapaciteten mellan Glädjen och Arlanda för att möta trafikökning kopplad till Förbifart Stockholm. (Trafikverket, 2021)

Märsta station och bangårdsombyggnad Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 873 NNK: 2,32	Ombyggnation av Märsta station och bangård för att öka kapaciteten och effektivisera tågtrafiken. (Trafikverket, 2021)
Heby Mötespår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 161 NNK: 1,80	Installation av mötespår vid Heby för att förbättra tågtrafikens kapacitet och effektivitet. (Trafikverket, 2021)
Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 228 NNK: 1,00	Utbyggnad av dubbelspår mellan Arboga och Jädersbruk för att öka kapaciteten och minska förseningar. (Trafikverket, 2021)
Farled Södertälje - Landsort Trafikslag: Sjö Investeringskostnad (Mkr): 150 NNK: 1,90	Förbättring av farleden mellan Södertälje och Landsort för att öka sjöfartens kapacitet och säkerhet. (Trafikverket, 2017)
E18 Trafikplats Arninge - Trafikplats Rosenkälla, ITS Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 97 NNK: 0,71	Implementering av ITS-lösningar för att optimera trafikflödet mellan Arninge och Rosenkälla på E18. (Trafikverket, 2021)
Hjulsta Ny- eller ombyggnad av bro Trafikslag: Sjö Investeringskostnad (Mkr): 744 NNK: 0,41	Nybyggnation eller ombyggnation av bro vid Hjulsta för att förbättra infrastrukturen för sjötrafik. (Trafikverket, 2022)

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

Signalsystemet ERTMS TC Gävle-Stockholm Trafikslag: Järnväg	Implementering av ett nytt signalsystem (ERTMS) för att förbättra säkerheten och effektiviteten på järnvägen. (Trafikverket, 2020)
Bangårdsombyggnad Hagalund Trafikslag: Järnväg	Ombyggnation av Hagalundsgården för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i järnvägstrafiken. (Trafikverket, 2021)
Essingeleden: Riskreducerande åtgärder: Upprättande av kollisionsskydd Trafikslag: Väg	Installation av kollisionsskydd för att minska riskerna för trafikolyckor på Essingeleden. (Trafikverket, 2021)
Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta E4, ökad kapacitet Trafikslag: Väg	Förbättring av trafikplatsen för att öka kapaciteten och minska trafikstockningar. (Trafikverket, 2021)

Ställverk mellan Arlanda C och Arlandabanan Trafikslag: Järnväg	Installation av ställverk för att säkerställa effektiv och säker tågtrafik mellan Arlanda C och Arlandabanan. (Trafikverket, 2021)
Två nya spår mellan Järna - Flemingsberg Trafikslag: Järnväg	Utbyggnad av två nya spår för att öka kapaciteten och minska trafikstockningar på sträckan. (Trafikverket, 2021)
Signaloptimering Järna-Flemingsberg och Solna-Skavstaby Trafikslag: Järnväg	Optimering av signalsystemet för att förbättra tågtrafikens punktlighet och kapacitet. (Trafikverket, 2021)
Signal-, växel- och plattform-såtgärder Upplands Väsby station Trafikslag: Järnväg	Förbättring av signaler, växlar och plattformar för att öka kapaciteten och förbättra säkerheten vid stationen. (Trafikverket, 2021)
Ombyggnad godsbangård Västerås västra Trafikslag: Järnväg	Ombyggnation av godsbangården för att förbättra godstransportkapaciteten och effektivisera logistikflödet. (Trafikverket, 2021)
Ombyggnad personbangård Västerås resecentrum Trafikslag: Järnväg	Ombyggnad av personbangården för att öka kapaciteten och förbättra servicen för resenärer. (Trafikverket, 2021)
Breddning av Saltsjöbron (E4/E20) Trafikslag: Väg	Breddning av bron för att öka kapaciteten och minska trafikstockningar på E4/E20. (Trafikverket, 2021)

VÄSTERBOTTEN

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 Änåset-Bureå ny sträckning mötteseparerad väg Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1535 NNK: 0,97	Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs E4 genom att anlägga en ny, mötteseparerad väg mellan Änåset 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)

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 Norrbottenbanan. 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)
--	---

VÄSTERNORRLAND OCH JÄMTLAND

E4 Förbi Örnsköldsvik Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 2533 NNK: 0,44	Projektet syftar till att förbättra framkomligheten för genomfartstrafik. Detta ska uppnås genom att bygga en tunnel genom Åsberget. (Trafikverket, 2021)
Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 300 NNK: 0,01	Projektet syftar till att förbättra järnvägen Östersund-Duved genom signaluppgraderingar, kontaktledningsanpassningar och plankorsningsåtgärder. Syftet är att höja hastigheten, korta restider och öka trafiksäkerheten. (Trafikverket, 2021)

E14 Ånge-Bräcke MLV (säkerhetsåtgärder) Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 76 NNK: 3,16	Åtgärdens syfte är mellan Ånge och Bräcke (Bensjö). Genom att anlägga en mötesfri landsväg i form av en 2+1-väg med cirka 13–14 procent omkörningsmöjlighet förbättras trafiksäkerheten och minskar risken för allvarliga olyckor. Åtgärden innefattar även förstärkning av vägen, ombyggnad av korsningar samt hantering av mindre anslutningar för att skapa en mer säker och effektiv trafikmiljö.
---	--

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

Förstärkningar på Mittbanan. Trondheim-Sundsvall Trafikslag: Järnväg	Anpassning för ökad trafik på Mittbanan. På grund av elektrifieringen av Meråkerbanan i Norge. Elektrifieringen av meråkersbanan (Trondheim-Storlien) kommer möjliggöra mer transporter av gods, person och militär trafik
Mittsepareringar på E14 Trafikslag: Vägar	Säkerställ en god framkomlighet och ökad trafiksäkerhet på E14. Finns betydande trafiksäkerhet på grund av avsaknaden av mittsträcksepareringar.

VÄSTRA GÖTALAND

E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 311 NNK: 16,14	Ökar kapacitet och framkomligheten vid Kallebäcksmotet där köproblem och trafiksäkerhetsbrister finns. Förslaget inkluderar en direktramp mellan väg 40 och E6 samt dubbla körfält på E6. (Trafikverket, 2021)
Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 193 NNK: 4,74	Förbättrar kapaciteten och flexibiliteten för person- och godstrafik genom förlängning av spår 1 och fler signaler, vilket möjliggör vändning av pendeltåg vid störningar. (Trafikverket, 2021)
RV 26 Mullsjö – Slättäng Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 356 NNK: 1,95	Åtgärdens syfte är förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet för biltrafik samt bättre tillgänglighet för cykeltrafik. Vägen föreslås breddas och mötessepareras, till största delen i befintlig sträckning. (Trafikverket, 2020)
Norge-Vänerbanan, Öxnered-Göteborg, förbigångsspår Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 441 NNK: 1,91	Ökar kapaciteten och minskar restider genom anläggning av två förbigångsspår för längre godståg. (Trafikverket, 2021)
ITS-åtgärder Servicenivå Hög i Göteborgsområdet, etapp 1 Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 380 NNK: 1,44	Trafiksäkerhets- och framkomlighetsförbättringar genom avancerad vägtrafikledning och informationssystem. (Trafikverket, 2021)

ITS-åtgärder Servicenivå Hög i Göteborgsområdet, etapp 2 Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 305 NNK: 0,26	Effektivare trafikledning på centrala vägar i Göteborg, bl.a. på E45 och E6. (Trafikverket, 2021)
E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1 Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 827 NNK: 1,35	Mötesfri 2+1-väg med viltstängsel och förbifart i Frändefors för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. (Trafikverket, 2021)
Göteborg–Alingsås högre kapacitet, etapp Olskroken–Partille Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 3489 NNK: 0,56	Ökad kapacitet och förbättrad punktlighet genom utbyggnad av spårkapacitet, förbättrat signalsystem och ökad tågtrafik. (Trafikverket, 2021)
Rv 40 Skogslid–Haga Trafikslag: Väg Investeringskostnad (Mkr): 1385 NNK: 0,43	Ombyggnad till motorväg för ökad säkerhet och kapacitet på väg 40 mellan Göteborg och Jönköping
Västra stambanan Sävenäs, planskildhet Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 1647 NNK: 0,30	Planskild anslutning till Sävenäs rangerbangård för effektivare tågtrafik och minskad störningskänslighet. (Trafikverket, 2021)
Södra Bohusbanan, plattformsförlängningar Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 242 NNK: 0,17	Plattformsförlängning vid stationer som Stenungsund för tätare avgångar. (Trafikverket, 2021)
Västkustbanan, Kungsbacka–Hede, vändspår och partiellt fyrspar Trafikslag: Järnväg Investeringskostnad (Mkr): 3356 NNK: 0,16	Ökar kapaciteten genom vändspår i Kungsbacka och fyrspar till Hede, vilket minskar kapacitetskonflikter och förbättrar restider. (Trafikverket, 2021)
Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd Trafikslag: Sjö Investeringskostnad (Mkr): 3345 NNK: 0,13	Fördjupning och breddning av farleden för att möjliggöra större containerfartyg och öka effektiviteten. (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