



Sydsverige den 2 april 2024

Infrastrukturminister Andreas Carlson
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm
li.registrator@regeringskansliet.se

Angående Sydostlänken och svensk infrastruktur

Handelskammaren har noterat regeringens uppdrag till Trafikverket angående bland annat utredning av Sydostlänken (2024-01-18 LI2023/02481).

Infrastrukturen för transporter skall enligt de mål som riksdagen beslutat vara långsiktigt hållbar, ge tillgänglighet i hela landet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Den skall därtill vara samhällsekonomiskt effektiv, bidra till trafiksäkerhet och generationsövergripande miljömål.

Mot den bakgrunden har Sydostlänken länge varit högt prioriterad i det samlade sydsvenska näringslivet och brett politiskt förankrad. Detta har bland annat manifesterats i gemensamma ställningstaganden där näringsliv, regioner och kommuner ställt sig bakom satsningen.

Sydostlänken förser inte bara Sydsveriges i särklass största industrianläggning (Volvo i Olofström) och ett av Sveriges största exportföretag (Ikea, Älmhult) med breddad rekrytering och konkurrenskraftiga transporter, utan är även viktig för grön omställning och konkurrenskraft för det samlade näringslivet.

Uppdraget (2024-01-18) innebär att regeringen för andra gången särbehandlar satsningar i sydsvensk infrastruktur.

Avvecklingen och analysuppdraget av Södra stambanan innebar en påtaglig försening och fördyring i arbetsprocesser, men återkom till samma slutsatser som låg tillgrund för beslutet att genomföra investeringen. Resultatet var i sak en försening och ökade processkostnader.

Avseende sydostlänken är nu uppdraget liknande, att se över kostnader och byggstart. Vi påminner om att föregående nationella plan innebar att samtliga större infrastruktursatsningar i Blekinge flyttades fram från planerad byggstart 2024-29 till 2028-33. Den plan som ligger nu innebär alltså redan en försening.

Handelskammaren utgår från att samtliga investeringar granskas ur kostnadssynpunkt och inte endast de som pekas ut i regeringsuppdraget. Den allmänna prisnivån och produktiviteten styrs dels av omvärlden, dels på de val kring projekteringsprocess som regering och trafikmyndighet gör. Kostnadsdrivande processer härrör inte främst från enstaka projekt utan från övergripande metodval. Frågan har diskuterats åtminstone sedan 1990-talet och Handelskammaren återkommer kring dessa frågor i samband med inriktningsunderlaget.



Det finns emellertid andra samhällsekonomiska kostnader som är viktiga att lyfta fram.

För det första bygger näringslivets investeringar på att regering och riksdag förmår leverera långsiktiga beslut. Sydostlänken är behandlad och ingår i av riksdagen fastställd tolvårsplanering. Därmed är det rimligt att företag kan basera investeringsbeslut på att regering och riksdag avser leva upp till genomförandet. Det finns en kostnad förbunden med att överge strukturbeslut med kort varsel.

För det andra finns en ekonomisk verklighet bakom riksdagens målsättning kring utvecklingskraft i hela landet. Handelskammarens genomlysning av de transportpolitiska målen och satsningar på *nya objekt* i de senaste tolvårsplanerna ger vid handen att satsningarna i Sydsverige och inte minst sydöstra Sverige strukturellt är långa under riksnivån – detta oavsett om det betraktas som satsning per capita eller per BRP-andel eller absoluta tal. Kontrasten är stor i förhållande framför allt till Göteborg och Stockholm.

De trafikpolitiska målen och snittet i nationella planer 2010-2033

	Transportförsörjning..		..för medborgarna..		..och näringslivet	
	Genomsnitt 2010-2033, MSEK	Befolkning	kr/medborgare	BRP(MSEK)	kr/BNPmiljon	
Stockholm	82 200	2 391 990	34 365	1 630 000	50 429	
Västra Götaland	59 550	1 734 443	34 334	832 000	71 575	
Skåne	16 450	1 389 336	11 840	593 000	27 740	
Sydost	5 200	607 329	8 562	243 000	21 399	
Halland	4 910	336 748	14 581	127 000	38 661	

Källor: Trafikverket, SCB

Sydost = viktade värden av (Kronoberg, Kalmar, Blekinge)

Att skapa bättre godsflöden och pendling skapar ökad produktivitet genom pendling. Stockholm erhåller 2,5 gånger större satsningar i förhållande till sin ekonomiska betydelse för Sverige. De län som är direkt berörda är väldigt starka exportlän som också har en näringsstruktur med hög exponering till internationella varumarknader, vilket alltså innebär behov av godstrafik.



Avgående utrikes varusändningar efter startlän			
	Värde, miljoner kr	invånare	Värde kr/invånare
01 Stockholms län	192 340	2 415 139	79 639
03 Uppsala län	24 962	395 026	63 192
04 Södermanlands län	18 954	301 801	62 804
05 Östergötlands län	42 109	469 704	89 650
06 Jönköpings län	47 529	367 064	129 484
07 Kronobergs län	46 299	203 340	227 691
08 Kalmar län	38 450	247 175	155 559
09 Gotlands län	321	61 001	5 262
10 Blekinge län	39 800	158 937	250 414
12 Skåne län	140 866	1 402 425	100 445
13 Hallands län	15 962	340 243	46 912
14 Västra Götalands län	368 295	1 744 859	211 074
17 Värmlands län	54 461	283 196	192 309
18 Örebro län	47 317	306 792	154 233
19 Västmanlands län	35 092	278 967	125 793
20 Dalarnas län	35 436	288 387	122 875
21 Gävleborgs län	37 408	287 767	129 995
22 Västernorrlands län	24 670	244 193	101 026
23 Jämtlands län	5 563	132 054	42 125
24 Västerbottens län	27 579	274 563	100 445
25 Norrbottens län	45 898	249 693	183 818
Sveriges officiella statistik, Varuflödesundersökningen, 2021			

Kronoberg och Blekinge är de två län som enligt den senaste varuflödesundersökningen hade klart störst avgående utrikes varusändningar per capita i hela landet. I absoluta tal är det även i paritet med Norrbotten, vilket kan ses i ljuset av den satsning som nu med rätta görs på Malmbanan.

För det tredje genomförts just nu de första stegen på en kommande nationell plan. I denna kan helheten av olika prioriteringar genomlysas. Givet ambitionen att det är riksdagens transportpolitiska mål som även framgent skall uppnås krävs ökade satsningar i Sydost. Att då föregripa en samlad bedömning vore till skada för svensk tillväxt och transportpolitik.

Sammantaget vore ytterligare försening av Sydostlänken en stor utmaning för svensk förmåga att skapa tillväxt. I synnerhet vore det olämpligt att fatta beslut kring projektet före hanteringen av den nationella planen.

Med vänlig hälsning
SYDSVENSKA HANDELSKAMMAREN


Stephan Muechler
VD


Per Tryding
Vice VD


Johan Eklund
Chefekonon