

Hela kungariket och halva pengarna

- en granskning av nationell plan 2026-2037



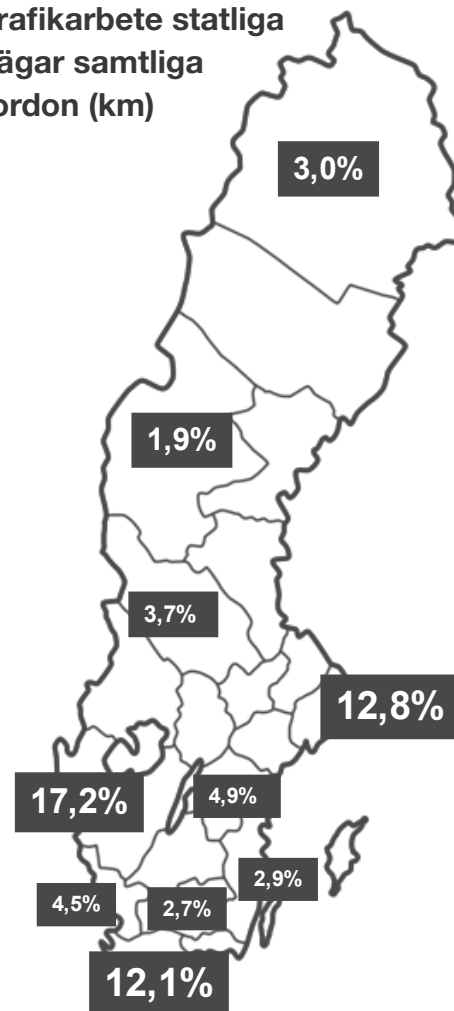
Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Sammanfattning

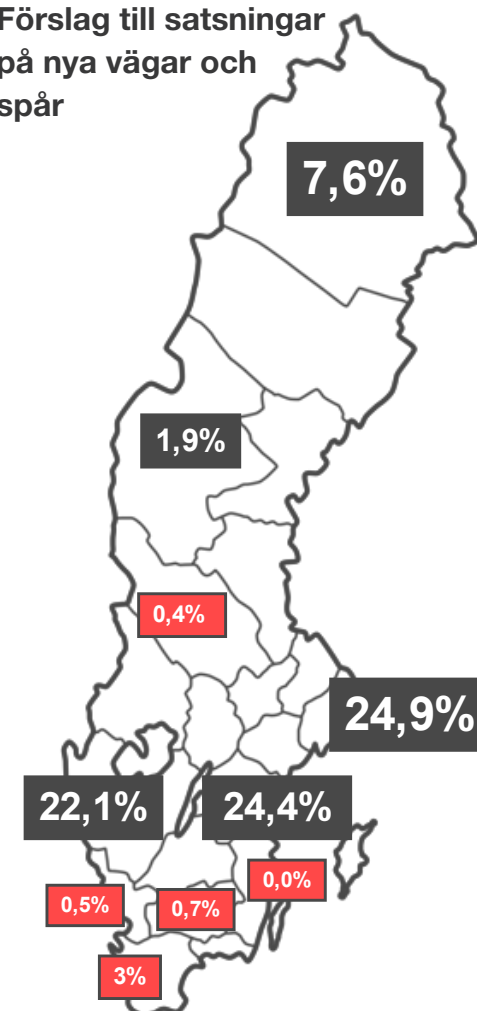
Den nationella planen för transportinfrastruktur 2026–2037 uppfyller inte riksdagens mål om likvärdig tillgänglighet och samhällsekonomisk effektivitet i hela landet.

- Sedan 2010 har cirka 80 procent av statens investeringar gått till samma sex län. I planen 2026–2037 ökar andelen till 88 procent.
- Stockholm och Skåne har likvärdig trafik, men Stockholm tilldelas 25 procent av investeringarna medan Skåne får cirka 3 procent.
- Kalmar län får i praktiken 0 procent av investeringarna, trots trafiknivåer i nivå med Norrbotten som får 7,6 procent.
- 40 procent av de prioriterade satsningarna (prio 1–2) bedöms som olönsamma eller nära noll i samhällsekonomisk lönsamhet, enligt Trafikverkets egna kalkyler.
- De hårdaste prövningarna sker i små och medelstora län, medan stora budgetökningar i Stockholm och Västra Götaland i praktiken ligger utanför denna granskning.
- Näringslivet pekar på att bristande infrastruktur hämmar investeringar, kompetensförsörjning och konkurrenskraft, särskilt i Sydsverige.

**Trafikarbete statliga
vägar samtliga
fordon (km)**



**Förslag till satsningar
på nya vägar och
spår**



Innehåll

Introduktion till nationell plan	3
Det svenska trafikarbetet på väg och järnväg	4
”Värde transportererna” sker i Sydsverige	5
Hur investeringarna fördelas	6
Regionala medel	7
Fem företagsberättelser	8
Be-Ge Företagen i Oskarshamn	8
Gekås i Ullared	9
IKEA i Älmhult	9
NKT i Karlskrona	10
Pågen	11
Analys och kommentarer	12
Lönsamhet	12
Trängselavgifter och obeslutsamhet	12
Öresundsbronns överskott som finansiering	13
Rekommendationer	13

Introduktion till nationell plan

Transportpolitikens övergripande mål är att **säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.** Detta mål fastställdes 2029.

Till det kommer mål om att **”ge alla en grundläggande tillgänglighet** med god kvalitet och användbarhet samt **bidra till utvecklingskraft i hela landet.”** Transportsystemet ska vara jämställt och anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till miljömål och ökad hälsa.

I Sverige planeras infrastruktur i tolvårsplaner. Tolvårsplanerna delas i sin tur in i fyraårsperioder. Sedan 2010 har fem planer presenterats: 2010-2021, 2014-2025, 2018-2029, 2022-2033 och 2026-2037.

Planerna för Sveriges nationella infrastruktursatsningar omfattar både förstärkt underhåll och nya investeringar. Under lång tid har det varit väl känt att underhållet av infrastrukturen har fått för lite resurser.

Samtidigt satsas det även på nya investeringar som ska utveckla transportsystemet. Vissa av investeringarna handlar om övergripande åtgärder som

moderna styrsystem för järnvägen och annat som sker i ”hela landet”.

Den största delen av de nya satsningarna består dock av konkreta projekt runt om i Sverige på både vägar och järnvägar. Det är just dessa projekt som ska bidra till att uppfylla riksdagens mål om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och att bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Frågan är: Hur ser det ut i planerna?

Det svenska trafikarbetet på väg och järnväg

Statistik över trafikarbetet, det vill säga hur mycket människor och gods faktiskt transporteras på väg och järnväg, visar tydligt var i landet transportbehoven uppstår. Den ger därmed en konkret bild av var infrastrukturen används mest. Skillnaderna mellan länen är stora, men de följer i huvudsak välkända mönster kopplade till befolkningstäthet, näringsliv och geografiska förutsättningar.

De tre storstadslänen står för en betydande andel av det totala trafikarbetet. Skåne och Stockholm ligger på i stort sett samma nivåer, med höga volymer av både person- och godstrafik. Stockholm har något större totala trafikmängder, medan Skåne har en högre andel tung trafik och en starkare utveckling över tid. Västra Götaland har det största samlade trafikarbetet av alla län, men skiljer ut sig genom att en relativt större andel av transporterna sker på väg och en lägre andel på järnväg jämfört med de två övriga storstadslänen.

I övriga delar av landet är trafikarbetet mer jämnt fördelat. I många län ligger vägtrafikens andel på omkring 2-4 procent av det nationella trafikarbetet, medan järnvägstrafiken uppgår till omkring en procent. Detta gäller bland annat Kalmar, Västernorrland, Västmanland och Örebro samt flera län i Norrland. Även om varje enskilt län har en mindre andel än storstadslänen, är den samlade trafikvolymen i dessa delar av landet betydande. Tillsammans speglar de ett brett behov av fungerande transportinfrastruktur i hela landet.

Trafikarbetet (personkm) statliga vägar och kollektivtrafik på järnväg, 2024

	Statliga vägar			Tillväxt tio år total trafik (sedan 2014)	Järnväg	
	Trafikarbete statliga vägar samtliga fordon (km)	Andel totalt trafikarbete statliga vägar (%)	Andel tung trafik, statliga vägar (%)		Person- kilometer (JVG) Passenger kilometers	Andel
Blekinge	928 800 000	1,4%	1,1%	8,7%	107 611 000	1,6%
Dalarna	2 421 200 000	3,7%	3,1%	8,3%	58 993 000	0,9%
Gotland	457 700 000	0,7%	0,4%	10,1%	.	.
Gävleborg	2 357 400 000	3,6%	4,0%	9,1%	101 287 000	1,5%
Halland	2 972 800 000	4,5%	5,1%	11,5%	455 436 000	6,9%
Jämtland	1 276 800 000	1,9%	1,8%	6,4%	37 094 000	0,6%
Jönköping	3 151 700 000	4,8%	6,8%	11,5%	163 498 000	2,5%
Kalmar	1 889 800 000	2,9%	2,5%	5,4%	75 520 000	1,2%
Kronoberg	1 799 400 000	2,7%	4,0%	8,0%	124 930 000	1,9%
Norrbottn	1 977 200 000	3,0%	3,3%	6,8%	37 365 000	0,6%
Skåne	7 931 500 000	12,1%	11,5%	15,6%	1 905 000 000	29,0%
Stockholm	8 352 500 000	12,8%	10,4%	13,6%	1 943 778 000	29,6%
Södermanland	2 370 200 000	3,6%	3,7%	7,3%	228 207 000	3,5%
Uppsala	2 757 100 000	4,2%	3,3%	14,5%	206 000 000	3,1%
Värmland	2 253 000 000	3,4%	3,5%	2,9%	41 219 000	0,6%
Västerbotten	2 008 300 000	3,1%	3,4%	5,4%	45 076 000	0,7%
Västernorrland	1 885 100 000	2,9%	3,2%	6,5%	80 057 000	1,2%
Västmanland	1 945 400 000	3,0%	3,1%	16,4%	66 786 000	1,0%
Västra Götaland	11 289 700 000	17,2%	16,1%	8,5%	649 424 000	9,9%
Örebro	2 247 700 000	3,4%	4,3%	14,1%	79 834 000	1,2%
Östergötland	3 230 400 000	4,9%	5,6%	13,5%	155 691 000	2,4%
Totalt	65 503 600 000	100%	100%	10,5%	6 562 806 000	100%

Källa: Trafikverket och Trafal.

Järnväg avser suventionerad kollektivtrafik på järnväg. Separata mått finns även för kollektivtrafik på väg

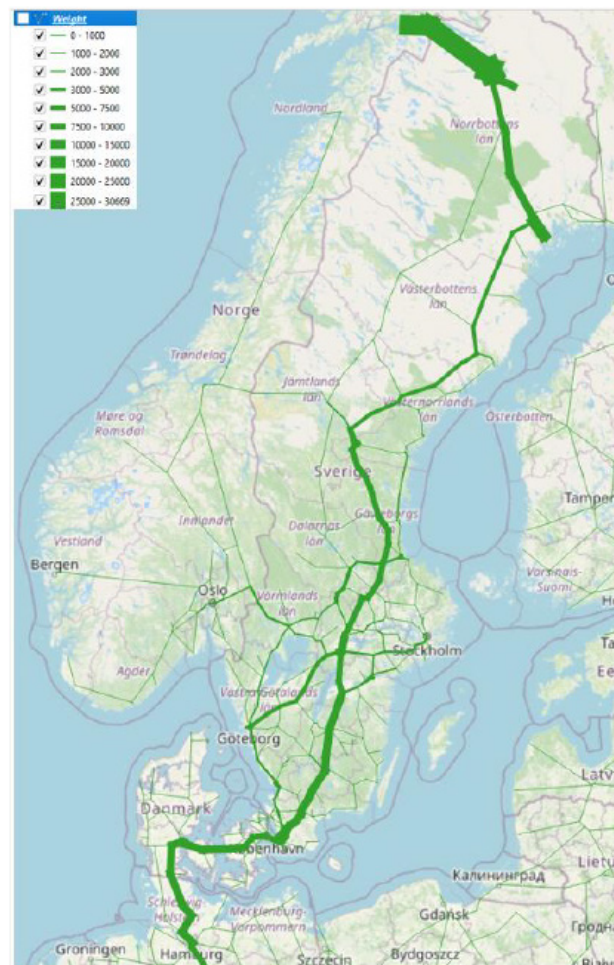
"Värdetransporterna" sker i Sydsverige

När det gäller godstrafik på järnväg finns en tydlig skillnad mellan transporter mätt i vikt och transporter mätt i varuvärde. De mest värdeskapande flödena är koncentrerade till ett begränsat antal stråk, där Södra stambanan spelar en särskilt viktig roll. Även längs västkusten och i delar av inlandet förekommer starka flöden med högt ekonomiskt värde.

Trafikverkets stråkanalys av godstrafik på järnväg från 2025 visar att stråket mellan Jönköping och Lernacken i Malmö är det enskilt viktigaste i Sverige när det gäller ekonomiska varuflöden på järnväg. Stråkets betydelse förstärks ytterligare av att det fortsätter söderut genom Danmark och vidare ner i Tyskland, vilket gör det till en central länk i det europeiska transportsystemet.

Samma övergripande mönster återfinns även i godstrafiken på väg. De mest dominerande stråken, mätt i varuvärde, följer i stor utsträckning västkusten längs E6 och mittstråket genom Sverige längs E4. Dessa vägstråk löper till stor del parallellt med Västra och Södra stambanan, vilket understryker hur både väg- och järnvägssystemen samverkar längs de mest ekonomiskt betydelsefulla transportkorridorerna i Sverige.

Gods på järnväg: Flöden i vikt



Gods på järnväg: Flöden i värde



Hur investeringarna fördelas

Sedan 2010 har fem nationella planer för transportinfrastruktur beslutats. Varje plan sträcker sig över tio till tolv år, vilket innebär att statens infrastrukturinvesteringar i praktiken planeras över en period på mer än ett kvarts sekel, fram till 2037. Över en så lång period är det varken rimligt eller möjligt att förvänta sig en jämn geografisk fördelning av satsningar.

Både väg- och järnvägsnäten påverkas av långsiktiga strukturella förutsättningar. Geografiska faktorer som avstånd, befolkningstäthet och topografi, liksom geologiska förhållanden som markbeskaffenhet, har stor betydelse för var och hur investeringar kan genomföras. Det innebär att infrastruktursatsningar naturligt koncentreras till vissa stråk och områden. Samtidigt är det rimligt att investeringarna, sett över tid, i någon mån speglar var de största trafikvolymerna faktiskt finns och var behoven växer.

När man summerar samtliga nationella planer sedan 2010, inklusive det aktuella förslaget för perioden 2026–2037, framträder en tydlig koncentration av investeringarna. Omkring 80 procent av satsningarna har riktats till sex län. I det nuvarande planförslaget har denna koncentration förstärkts ytterligare, där andelen investeringar i samma sex län nu uppgår till cirka 88 procent.

Satsningar i namngivna objekt sedan 2010 och förslaget 2026-2037

Antal län	Län	Andel investeringar	
		2026-2037	2010-2037
6	Norrbottnen, Stockholm, Uppsala, Västerbotten, Västra Götaland, Östergötland	88%	80%
15	Övriga	12%	20%

Detta visar på en tydlig betydande avvikelse mellan var trafiken faktiskt finns och var statens pengar satsas. De sex län som tillsammans får närmare 90 procent av investeringarna står för endast omkring 45 procent av trafikarbetet sett till det statliga vägnätet. Med andra ord går merparten av resurserna till län där mindre än hälften av trafiken sker.

Samma snedvridna logik återupprepas i planförslaget. Skåne och Stockholm har i princip samma mängd trafik, men behandlas helt olika i planen. Stockholm tilldelas omkring 25 procent av de statliga investeringarna, medan Skåne får cirka 3 procent.

Än tydligare blir snedfördelningen i mindre och medelstora län. Kalmar län, som redan haft lägst investeringsnivå sedan 2010, får i det aktuella förslaget i praktiken inga investeringar alls och får 0,0 procent. Detta trots att trafiknivåerna i Kalmar är jämförbara med Norrbotten, som i stället tilldelas 7,6 procent av de föreslagna satsningarna.

Även Jämtland, Västmanland, Värmland, Dalarna och flera andra län återfinns fortsatt längst ned i fördelningen.

Investeringar i Nationell plan

	Trafikarbete statliga vägar samtliga fordon (km)	Andel totalt trafikarbet	Andel Investering i nationell plan (%)	
			2026-2037	2010-2037
Blekinge	928 800 000	1,4%	1,0%	0,8%
Dalarna	2 421 200 000	3,7%	0,4%	0,6%
Gotland	457 700 000	0,7%	0,0%	0,0%
Gävleborg	2 357 400 000	3,6%	1,8%	1,6%
Halland	2 972 800 000	4,5%	0,5%	1,6%
Jämtland	1 276 800 000	1,9%	0,1%	0,1%
Jönköping	3 151 700 000	4,8%	1,5%	1,1%
Kalmar	1 889 800 000	2,9%	0,0%	0,2%
Kronoberg	1 799 400 000	2,7%	0,7%	0,7%
Norrbottnen	1 977 200 000	3,0%	7,6%	4,7%
Skåne	7 931 500 000	12,1%	3,3%	6,8%
Stockholm	8 352 500 000	12,8%	24,9%	31,3%
Södermanland	2 370 200 000	3,6%	0,2%	2,4%
Uppsala	2 757 100 000	4,2%	4,4%	1,9%
Värmland	2 253 000 000	3,4%	0,1%	0,5%
Västerbotten	2 008 300 000	3,1%	4,9%	3,3%
Västernorrland	1 885 100 000	2,9%	0,6%	2,0%
Västmanland	1 945 400 000	3,0%	0,1%	0,4%
Västra Götaland	11 289 700 000	17,2%	22,1%	23,1%
Örebro	2 247 700 000	3,4%	1,5%	1,7%
Östergötland	3 230 400 000	4,9%	24,4%	15,2%
Totalt	65 503 600 000	100,0%	100,0%	100,0%

Sett till måluppfyllelse gentemot Riksdagens mål kan detta knappast sägas vara annat än en betydande avvikelse.

Regionala medel

Utöver de nationella infrastruktursatsningarna finns också särskilda medel avsatta för länsvägar och den regionala infrastrukturen. Dessa resurser ger länen möjlighet att själva prioritera åtgärder som är viktiga för den lokala och regionala utvecklingen, till exempel förbättringar av mindre vägar, satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur och andra kompletterande åtgärder. De regionala anslagen är dock tänkta att komplettera, inte ersätta, de nationella infrastruktursatsningarna.

Det skiljer 1 200 kronor per invånare mellan det län som får mest statliga infrastruktursatsningar och det som får minst.

Regionala medel till länsplaner

	Kronor per län	Befolkning	Trafikarbete väg (Personkm)	kr/capita	kr/personkm	kr/personkm (% av genomsnitt)
Blekinge län	822 000 000	157 223	928 800 000	5 228	0,89	96%
Dalarnas län	1 697 000 000	286 546	2 421 200 000	5 922	0,70	76%
Gotlands län	343 000 000	60 971	457 700 000	5 626	0,75	81%
Gävleborgs län	1 634 000 000	284 558	2 357 400 000	5 742	0,69	75%
Hallands län	1 989 000 000	345 074	2 972 800 000	5 764	0,67	72%
Jämtlands län	823 000 000	132 839	1 276 800 000	6 195	0,64	70%
Jönköpings län	2 270 000 000	370 009	3 151 700 000	6 135	0,72	78%
Kalmar län	1 375 000 000	246 352	1 889 800 000	5 581	0,73	79%
Kronobergs län	1 306 000 000	203 351	1 799 400 000	6 422	0,73	78%
Norrbottnens län	1 574 000 000	248 620	1 977 200 000	6 331	0,80	86%
Skåne län	7 475 000 000	1 428 626	7 931 500 000	5 232	0,94	102%
Stockholms län	14 120 000 000	2 473 307	8 352 500 000	5 709	1,69	183%
Södermanlands län	1 649 000 000	301 542	2 370 200 000	5 469	0,70	75%
Uppsala län	2 534 000 000	407 912	2 757 100 000	6 212	0,92	99%
Värmlands län	1 639 000 000	283 384	2 253 000 000	5 784	0,73	79%
Västerbottens län	1 641 000 000	281 138	2 008 300 000	5 837	0,82	88%
Västernorrlands län	1 436 000 000	241 458	1 885 100 000	5 947	0,76	82%
Västmanlands län	1 525 000 000	281 158	1 945 400 000	5 424	0,78	85%
Västra Götalands län	10 266 000 000	1 772 821	11 289 700 000	5 791	0,91	98%
Örebro län	1 756 000 000	308 375	2 247 700 000	5 694	0,78	84%
Östergötlands län	2 717 000 000	472 446	3 230 400 000	5 751	0,84	91%
Minst				5 228	0,64	70%
Mest				6 422	1,69	183%
Skillnad per person				1 194	1,05	113%



Fem företagsberättelser

Infrastruktur för pendling, tjänsteresor, fritid och transport är en avgörande grundbult för tillväxt och konkurrenskraft i näringslivet. I Handelskammarens interna undersökningar toppar denna fråga ständigt företagsledningarnas ranking av viktiga frågor. Företag ser även kompetensförsörjning som direkt beroende av infrastruktur genom pendling.

Fehmarn Bält-tunneln ses som den viktigaste förändringen kommande år och innebär möjlighet att expandera mot marknader i EU, skapa investeringar och bättre hållbarhet med ny logistik. I Sydsverige finns samtidigt en utbredd frustration att Sverige inte kommer dra nytta av investeringen i Fehmarn Bält-tunneln, eftersom svenska infrastruktursatsningar inte håller jämna steg med utvecklingen i våra grannländer.

Formellt planeras infrastruktur i långsiktiga tolvårsplaner, men i praktiken har satsningarna ofta präglats av kortsiktiga politiska beslut. Under årens lopp har exempelvis hela motorvägsbyggen lyfts ut och in ut planen (E22), flaskhalsar på extremt lönsamma objekt har skjutits upp (E4 Ljungby) och breddning av Södra stambanan har slagits av och på. Detta är ett problem eftersom infrastruktur är ett av få strukturgrepp politiken kan ta som ger långsiktig trygghet åt investeringar i företag.

Vi vill därför lyfta synpunkter från ett antal företag i Sydsverige.

- Dessa företag omsätter 350 miljarder om året, vilket är i paritet med Prioritet 1-4 i förslaget. Nuvärdesberäknad omsättning på tolvårsperioden till 2037 uppgår till tre gånger så mycket som nationella planen. IKEA dominerar förstås dessa tal, men exempelvis NKT har – utöver omsättningen – en bekräftad orderbok motsvarande 100 miljarder.
- Detta är exempel på bolag som demonstrerat att de expanderar i sin region och i Sverige. De satsar stort på Sverige. Det finns anledning att fundera på hur infrastrukturen stöder detta val från företagen.

Be-Ge Företagen i Oskarshamn

Be-Ge Företagen AB är moderbolag i en familjeägd koncern, där tredje generationen för närvarande är ägare till företagsgruppen. Bolaget grundades i Oskarshamn redan 1934 och har bedrivit verksamhet i > 90 år.

Bolaget började sin verksamhet med fordonshandel och verkstadsarbeten för fordon. Redan 1941 började

Be-Ge-koncernen sälja Scantias lastbilar och är världens äldsta privata återförsäljare av Scania.

Verksamheten har utvecklats och breddats sedan starten och idag omsätter koncernen ca 1,5 miljarder och har verksamhet i sex europeiska länder. Koncernen är organiserade i tre divisioner:

- Be-Ge Seating Division. Divisionen utvecklar, tillverkar och marknadsför fjädrande och fasta förarstolar, passagerarstolar, bevaknings- och kontorsstolar, support- och sadelstolar samt ljudabsorbenter och tillbehör för stolsprodukterna.
- Be-Ge Component Division är koncernens legotillverkande enheter med produktion av plåtkomponenter, pressdetaljer och verktyg. Härutöver utförs sömnads- och monteringsarbeten samt lackerings-tjänster.
- Be-Ge Vehicle Division marknadsför och säljer last- och personbilar samt tillhandahåller service och reparationer för fordon

Koncernen har sitt huvudkontor och en stor del av sin verksamhet i Oskarshamn.

För att kunna fortsätta växa och utveckla företagen krävs fortlöpande investeringar. Under de senaste fem åren har investeringar skett för >200 mkr i verksamheterna. För

närvarande sker investering i en ny lastbilsanläggning som är placerad längs E22 i Oskarshamn. Det är den enskilt största investeringen i koncernens historia.

Utmaningar

För att fortsatt våga investera och utveckla våra verksamheter i Oskarshamn, är infrastrukturen av mycket stor betydelse. Utöver möjligheten att på ett effektivt och hållbart sätt kunna transportera gods till och från våra verksamheter, är kompetensförsörjningen beroende av en fungerande infrastruktur. Att på ett naturligt sätt kunna ta emot kunder till företagen i Oskarshamn förutsätter även det en god infrastruktur.

För att ha möjlighet att hitta rätt medarbetare i Kalmar län måste arbetsmarknadsregionen bli större och tiden för att pendla till ett arbete minska. Detta förutsätter en fungerande infrastruktur. Om kompetensförsörjningen inte fungerar inom länet, kommer det bli problematiskt för koncernen att på sikt behålla huvudkontoret i Oskarshamn.

Som framgår ovan har Be-Ge verksamheter i sex europeiska länder. För att på ett tidseffektivt sätt kunna besöka verksamheterna måste restiden till en flygplats, vanligtvis Kastrup, vara rimlig. Möjligheterna att fortsätta en expansion utomlands begränsas om restiderna är för långa.

Håkan Hjalmarsson, VD Be-Ge Företagen

Gekås i Ullared

Gekås Ullared är en handels- och besöksdestination med mer än fyra miljoner besökare per år. Verksamheten

genererar omfattande transporter av varor, kundflöden, personalpendling och har mycket stor betydelse för regionens utveckling och landsbygdens handel. Gekås påverkar också trafikflöden i hela Norden med besökare från övriga Sverige och från våra grannländer, främst Norge (cirka 250 000 besökare per år) och Danmark (cirka 200 000 besökare per år). Ofta är besöken på Gekås från våra grannländer den primära anledningen till resan.

Gekås i Ullared är en symbol för hur en ort kan leva, utvecklas och skapa värden för många, långt utanför närområdet. Detta utan att ligga i en av Sveriges storstadsregioner. Gekås utveckling och värdeskapande för människor är intimt förknippad med fungerande och trygga kommunikationer, då besöket, upplevelsen och destinationen är hjärtat i Gekås bidrag till samhällsutvecklingen.

Utmaningar

Halland är en av Sveriges snabbast växande regioner, med en befolknings- och sysselsättningstillväxt i nivå med storstadsregionerna. Regionen präglas av stark nettoinflyttning, ett expansivt näringsliv och flera logistikstråk av nationell betydelse. Trots detta saknas satsningar på det statliga vägnätet i Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037.

Avsaknaden av investeringar riskerar att begränsa regionens fortsatta tillväxt, försämra pendlingsmöjligheterna och hämma konkurrenskraften hos både stora arbetsgivare och viktiga besöksmål.

Väg 153 och väg 154 utgör de huvudsakliga förbindelserna mellan kustorterna Varberg respektive Falkenberg och Ullared, samt vidare mot inlandet. Vägarna är avgörande för pendling, kundresor och godstransporter – både till Gekås verksamhet och för näringslivet i regionen som helhet.

Trafikbelastningen varierar kraftigt över året, med tydliga toppar under sommar- och höstsäsong, i stor utsträckning kopplade till besök på Gekås. Särskilt väg 153 och 154 är redan i dag hårt belastade, med brister i både trafiksäkerhet och framkomlighet. Samtidigt utgör de helt centrala länkar mellan kustens logistik- och arbetsmarknadsnav och inlandets arbetsplatser och besöksdestinationer.

De nuvarande bristerna på väg 153 och 154 påverkar Gekås leveranser, kundupplevelse och personalens pendling negativt. Begränsad kapacitet och otrygga trafikmiljöer riskerar därmed att hämma bolagets möjligheter att fortsatt utvecklas. I förlängningen försvagas även Gekås roll som ett nationellt exempel på hur handel och besöksnäring kan bidra till långsiktig och positiv utveckling av landsbygden.

Patrik Levin, VD Gekås

IKEA i Älmhult

Älmhult är hjärtat av IKEA och centrum för vår globala produktutveckling. Här arbetar cirka 5 500 medarbetare från över 60 nationaliteter på 14 olika enheter. Över 3 000 pendlar till Älmhult, varav drygt 1 000 från Malmö med omnejd. Älmhult är också en besöksdestination med IKEA Hotell och IKEA Museum som tillsammans lockar cirka 300 000 besökare varje år.

Älmhult är både en global destination och en arbetsmarknadsnod som är helt beroende av ett välfungerande transportsystem. En robust, pålitlig och kapacitetsstark järnväg är en förutsättning för att IKEA ska kunna fortsätta växa och utvecklas i Älmhult.

Utmaningar

Södra stambanan är pulsådern för IKEA i Älmhult och en central del av det nationella järnvägssystemet. Sträckan Lund–Hässleholm är en av Sveriges mest belastade, med kapacitetsutnyttjande nära 100 %. Det medför frekventa störningar och förseningar som påverkar kompetensförsörjning, tillväxt och konkurrenskraft. Inte bara för IKEA, utan för hela södra Sverige.

Vi ser att situationen kommer att bli än värre när både gods- och persontrafik ökar till följd av öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Utbyggnaden till fyra spår mellan Lund–Hässleholm måste därför prioriteras och genomföras betydligt snabbare än planerat. Samtidigt som vi måste se förändringar och förbättringar här och nu.

Om järnvägen inte byggs ut tillräckligt snabbt riskerar vi:

- Försämrade kompetensförsörjning och svårigheter att behålla och rekrytera kompetens till Älmhult.
- Försvagad konkurrenskraft för hela Sveriges näringsliv.
- Ökade samhällskostnader när åtgärder skjuts upp och kostnaderna stiger.

Kort sagt, en välfungerande infrastruktur som förbinder Älmhult med världen är avgörande för IKEA och för hela Sveriges konkurrenskraft. Södra stambanan måste rustas för framtiden – kapacitetsbristerna mellan Lund och Hässleholm måste lösas nu.

Tina Pettersson Lind, VD IKEA Älmhult

NKT i Karlskrona

NKT är en globalt ledande leverantör av kraftkablar för energiinfrastruktur. Företaget spelar en central roll i elektrifieringen av samhället och i utbyggnaden av elnät och havsbaserad energi i Europa och globalt. I Karlskrona bygger koncernen världens största fabrik för högspänd sjökabel – ett strategiskt nav för tillverkning av högspänningskablar, inklusive avancerade sjökablar för internationella energiprojekt.

Produktionen i Karlskrona är starkt exportinriktad och kännetecknas av mycket långa och komplexa projekt, där de största investeringarna och leveranserna planeras i ett 10–15-årsperspektiv. Detta innebär att beslut om investeringar och expansion är direkt beroende av långsiktigt stabila och förutsägbara infrastrukturella förutsättningar.

NKT befinner sig i en kraftig expansionsfas. Under 2026 planerar företaget att öka produktionskapaciteten i Karlskrona vilket innebär:

- cirka 500 nya medarbetare som dagligen ska kunna pendla till och från anläggningen,
- en signifikant ökning av materialtransporter,
- ett ökat flöde av besökare, specialister och internationella experter.

Anläggningen är beroende av materialtransporter dygnet runt, året runt, där leveranser i hög grad sker enligt just-in-time-principer. Förseningar på vägnätet kan därför få direkta konsekvenser för produktionen och leveransförmågan.

Karlskrona är även en viktig hamnstad, och samspelet mellan industrins transporter, hamnverksamhet och

färjetrafik skapar redan i dag stora trafikflöden, särskilt i rusningstid. Detta ställer höga krav på både kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i det anslutande vägnätet.

Utmaningar

För NKT är tillförlitlig och trafiksäker infrastruktur avgörande för att kunna leverera enligt kontrakt och fortsätta expandera i Karlskrona. Företagets konkurrenskraft bygger på att kunna lita på att både människor och material kommer fram i tid.

En grundläggande förutsättning är att medarbetarna kan ta sig till och från arbetsplatsen på ett säkert sätt. Trafiksäkerheten är en central fråga: att anställda ska kunna komma till arbetet och ta sig hem igen i samma skick som de lämnade hemmet. Ökade köer och bristande kapacitet riskerar både säkerhet och attraktivitet som arbetsgivare.

NKT tar regelbundet emot internationella experter som flygs in, ofta via Kastrup, för att arbeta med avancerade maskiner och installationer. Dessa resurser måste i många fall vara på plats inom 24 timmar. Bristande framkomlighet i det regionala vägnätet – exempelvis vid flaskhalsar längs E22 – riskerar då att försena hela produktionsmoment med stora kostnader som följd.

NKT verkar på en global marknad där motsvarande produktionsanläggningar finns i andra länder. Infrastrukturens funktion är därför en komparativ konkurrensfaktor. För att Karlskrona även fortsättningsvis ska vara ett självklart val för investeringar krävs att infrastrukturen utvecklas i takt med företagets behov.

Mats Johansson, Senior Vice President and Plant Manager NKT Karlskrona

Pågen

Pågen AB är ett familjeägt bageriföretag med rötter i Skåne och med verksamhet som sträcker sig tillbaka till 1878. Företaget är ett av Sveriges ledande bageriföretag. Pågen producerar och distribuerar färskt bröd till dagligvaruhandeln i hela Sverige samt till utvalda exportmarknader.

Pågen har historiskt haft sin produktion koncentrerad till Malmö och Göteborg, men har under senare år fattat beslut om en av sina största industriella satsningar någonsin: etableringen av en ny, modern bagerianläggning i Landskrona. Investeringen på ca 1 miljard kronor kommer att göra bageriet, när färdigutbyggt, till en av norra Europas största och med en kapacitet på 510 000 ton livsmedelsprodukter per år och 600 anställda.

Bröd är en produkt med mycket kort hållbarhet och höga krav på leveransprecision. Pågens affär bygger på att leverera dagsfärskt bröd till butik, ofta inom timmar från produktion. Detta ställer extrema krav på att transporter fungerar punktligt och utan störningar. Till skillnad från många andra industriprodukter är bröd inte lämpat för järnvägstransporter – varken tidsmässigt eller logistiskt – vilket gör väginfrastrukturen helt avgörande för verksamheten.

Etableringen i Landskrona förutsätter god tillgänglighet till det övergripande vägnätet, inklusive E6 och anslutande regionala vägar. Brister i kapacitet, framkomlighet eller trafiksäkerhet riskerar att direkt påverka leveranssäkerheten och därmed hela affärsmodellen.

Utmaningar

För Pågen är robust och tillförlitlig infrastruktur en grundförutsättning för att långsiktigt kunna investera

och bedriva produktion i Sverige. Förseningar i transportsystemet kan inte ”hämtas igen” – ett bröd som inte når butik i tid tappar omedelbart i värde.

Utöver godstransporter är även kompetensförsörjningen beroende av fungerande infrastruktur. Den nya anläggningen i Landskrona förutsätter att arbetsmarknadsregionen kan fungera i praktiken, med rimliga pendlingsavstånd och restider för medarbetare.

Pågen är ett tydligt exempel på hur investeringar i livsmedelsindustrin, och därmed svensk försörjningsförmåga, är direkt kopplade till ett väl fungerande infrastrukturensystem. För att Sverige även fortsättningsvis ska vara attraktivt för stora industriella investeringar i livsmedelssektorn krävs att den nationella planen säkerställer kapacitet, framkomlighet och tillförlitlighet.

Så kallad primärproduktion och en stor del av livsmedelsektorn är dessutom central för samhällets beredskap och även ur det perspektivet är robust infrastruktur viktigt.

Anders Carlsson Jerndal, VD Pågen



Analys och kommentarer

Fördelningen av infrastruktursatsningar har i praktiken sett likadan ut i ett kvarts sekel, trots fem olika nationella planer. Självklart kan inte satsningarna spridas jämnt över landet som en ostskiva, under vissa decennier kan särskilda stråk eller regioner behöva prioriteras på grund av stora projekt eller akuta behov.

Problemet är att den redan ojämna fördelningen nu förstärks ytterligare i det presenterade planförslaget. De län som historiskt har fått minst satsningar får i denna plan ännu mindre. Detta sker samtidigt som statistiken tydligt visar att trafiken på både väg och järnväg ökar i hela landet.

Flera län utanför storstadsregionerna, däribland Örebro och Halland, uppvisar i dag en trafik- och befolknings-tillväxt som är snabbare än i Västra Götaland och i nivå med trafikökningen i Stockholm. Trafikbehoven är alltså inte koncentrerade till några få platser – de finns överallt.

Riksdagens mål om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning i hela landet framstår som både rimligt och nödvändigt, men den föreslagna planen väljer en annan riktning

Det väcker frågan: Var finns riksdagens mål?

Lönsamhet

Lönsamhet är målet, men det som kommer först är olönsamt. I planförslaget framhålls, som i tidigare planer, att satsningarna styrs av samhällsekonomisk lönsamhet. Men en genomgång av Trafikverkets egna beräkningar ger en annan bild.

Av de åtgärder som Trafikverket bedömer måste genomföras snabbt och som dessutom är lagbundna (projekt i prio 1 och 2) är 120 miljarder kronor klassade som "robust olönsamma", "olönsamma" eller "nära noll" i samhällsekonomisk lönsamhet.

Det innebär att 120 av 320 miljarder, motsvarande närmare 40 procent av satsningarna, inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma.

I den nationella planen finns namngivna objekt för totalt 390 miljarder kronor. Av dessa utgör ungefär 20 projekt så kallade reinvesteringar, det vill säga större underhålls-åtgärder som i praktiken är nödvändiga för att hålla befintlig infrastruktur i drift.

Lönsamhet och budgetöverdrag

De satsningar som ska genomgå de hårdaste bedömningarna kallas prio 4. I denna kategori finns endast

omkring 50 miljarder kronor. Samtidigt överstiger budgetökningarna i enbart Västra Götaland och Stockholm, jämfört med den förra nationella planen, hela denna prövningspott. Tillsammans uppgår ökningen i dessa två regioner till cirka 55 miljarder kronor.

Konsekvensen blir att de riktigt hårda bedömningar inte sker där de största beloppen finns, utan i de län där resurserna redan är begränsade. Detta märks tydligt i Skåne som inte fått medel tidigare.

I praktiken innebär detta att hela landet förväntas dela på "det som blir över", medan de stora budgetbesluten redan är låsta.

Trängselavgifter och obeslutsamhet

Sverigebygget – av och på, av och på

En viktig förklaring till dagens situation är hanteringen av Sverigebygget och frågan om nya stambanor. Under närmare 20 år har projektet pendlat mellan att beskrivas som avgörande för Sveriges framtida konkurrenskraft och att avfärdas som för kostsamt att genomföra.

Projektet delades till slut upp i mindre delar. I stället för att antingen genomföras samlat eller avslutas, ligger delar av Sverigebygget fortfarande kvar i den nationella planen, ofärdiga, kostnadsdrivande och utan tydlig riktning. I Sydsverige avvecklades vissa delar av projektet, men dessa utreds nu återigen.

Trängselskatter

En andra förklaring handlar om trängselskatterna. Staten har beslutat att intäkterna från trängselavgifter i Stockholm och Göteborg ska betraktas som lokala eller regionala tillskott. Dessa intäkter matchas därefter med statliga medel, krona för krona. Modellen gör det möjligt att fördubbla investeringarna i dessa regioner och finansiera stora projekt över mycket lång tid.

I grunden är detta en god idé.

Problemet uppstår när dessa matchade satsningar i praktiken ersätter andra statliga investeringar, i stället för att komplettera dem. När trängselskatterna och den statliga motfinansieringen tillåts tränga undan övriga resurser, återstår till slut mycket lite till riksdagens uttalade mål om att utveckla hela landet.

Konsekvensen blir att de nationella infrastruktursatsningarna i allt högre grad koncentreras till två regioner, medan övriga län får dela på en successivt krympande del av de statliga medlen.

Öresundsbrons överskott som finansiering

Öresundsbron är en helt brukarfinansierad infrastrukturinvestering och har haft avgörande betydelse för Sydsverige och för Sveriges koppling till kontinenten. Byggnation, drift och underhåll har finansierats genom broavgifter utan användning av skattemedel. Den svenska staten äger hälften av förbindelsen genom SVEDAB AB och erhåller därigenom både utdelning och skatteintäkter.

När skulderna i ägarbolagen är återbetalda, vilket bedöms ske omkring 2028–2029, uppstår ett betydande och långsiktigt svenskt kassaflöde från Öresundsbron. Den svenska andelen bedöms uppgå till cirka 10–15 miljarder kronor över en tioårsperiod, med fortsatt intjäning därefter.

Regeringen har i proposition 2024/25:28 angett att intäkterna bör användas till transportinfrastruktur i Öresundsregionen, vilket Handelskammaren välkomnar. För att detta ska få verklig effekt krävs dock en tydlig modell för återinvestering, liknande den som används för trängselskatter i Stockholm och Västsverige, där regionala intäkter återinvesteras lokalt och matchas av staten.

Handelskammaren bedömer att en samlad satsning om cirka 50 miljarder kronor över en längre period är rimlig. Vilket motsvarar omkring 20 års intäkter från Öresundsbron som matchas av staten. Investeringarna bör ligga utanför den ordinarie nationella planen och fokusera på åtgärder som stärker tillgänglighet, kapacitet och robusthet i transportsystemet i Sydsverige. Den geografiska avgränsningen är mindre viktig än investeringarnas samhällsekonomiska och regionala effekter.

Rekommendationer

Handelskammaren föreslår att regeringen i sitt slutliga förslag till nationell plan vidtar följande åtgärder:

1. Säkra satsningar för Sveriges tredje storstadsområde

Skåne bör behandlas som det tredje storstadsområdet i den nationella infrastrukturen. Med tanke på omfattande infrastruktursatsningar i Sveriges södra grannländer och hos våra viktigaste handelspartners är detta brådskande.

- För det första återföra Skånes två stora järnvägsprojekt i planen (Hässleholm-Lund och Maria vid västkusten). Detta är projekt som beslutats sedan gammalt och torde i den nya terminologin ingå i gruppen Prio 1.
- För det andra omgående inleda en process för ett Öresundspaket, utformat efter det Västsvenska paketet. Finansieringen bör bygga på svenska intäkter från Öresundsbron i kombination med statlig medfinansiering.

2. Öka potten med Prioritet 4 och satsa på namngivna objekt i dessa län.

Regeringen bör säkerställa att även län som under lång tid fått begränsade investeringar ges möjlighet till konkreta infrastruktursatsningar.

- För det första bör potten öka med 10 procent av hela planen alltså till omkring 150 miljarder
- För det andra bör Trafikverket ges i uppdrag att lägga ett paket för att exempelvis bygga samman arbetsmarknader i de län som nu i fem planer sedan 2010 gått förbi.



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
Ångbåtsbron 1, 211 20 Malmö. Tel 040 - 690 24 00
www.handelskammaren.com