

GRUNDEN FÖR SVENSK EKONOMI

Effektiva transporter för bas- och exportindustrin



**europa
korridorren**

Larmrapporterna duggar tätt. Svensk verkstads- och basindustri tappar i konkurrenskraft på grund av undermålig infrastruktur. Nu håller flera företag igen på investeringar och överväger att flytta hela eller delar utomlands på grund av bristande tillförlitlighet.

Tåg företagen

7 Artikel / Artikel



Kapacitetsbrist störst hinder för järnvägens utveckling

Kapacitetsbegränsningarna i det svenska järnvägsnätet är utbredda och tillsammans med underhållsskuden utgör stora hinder för utvecklingen av järnvägen. Effektiviteten på järnvägens tjänster väcker behovet av mer kapacitet. Av: Ulrika Eriksson, Bild: Jernbaneriksdagen, Sveriges Radio

svt NYHETER

Nyheter Lokall Sport SVT Play Barn

INRIKES



2 min

Både Ar på ägarbolagetet till tågplaner i såväl som ständiga underhållsarbeten – försägen Fiskerheden Tiderna och Hitachi Energy drabbas ofta av inställda eller försenade godstransporter. Så sköter där de delar med sig av sina erfarenheter. Foto: SVT

Företagens tågilska: "Exportgodset kommer inte fram i tid"

PUBLISHERD 11 MARS 2020

Förseningar och inställda godståg är ett återkommande problem för många svenska företag. Nu varnar Näringslivets transportråd för att bristerna i järnvägsnätet hämmar Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. – Ytterst handlar det här om svensk välfärd, säger Ted Lundström, ordförande på Näringslivets transportråd.

På grund av långa avstånd och stora volymer är många industriföretag i Sverige

TRAILER



Svidande kritik mot godstransport på järnväg

Text: Mikael Nilsson

Det är snart dags för vintern för godstransporter på järnvägsvägar i Sverige. I en ny YouTube-rapport beskriver föreläsare för diverse varuslag hur godstransport på järnväg i Danmark, Norge och

BRISTERNA I INFRASTRUKTUREN

Ikeas krisdrag i tågkaoset – sätter in egna bussar åt personalen



Bes i Arnhult sparar med bussar på ämningar genom att ställa in egna bussar åt personalen. Bild: Johan Nilsson/TT

Problemen med försenade, inställda och överfulla tåg har blivit så omfattande att Ikea i Ålmhult har fått sätta in egna bussar för att pendlande personal ska kunna ta sig till jobbet. "Allt vi känner oss tvungna att göra det här är både olyckligt och ohållbart", säger Mattias Lindqvist, ansvarig för samhällsrelationer på Ikea, till FN.

INRIKES



2 min

Hundra år gamla kontaktledningsstolpar finns fortfarande kvar längs järnvägen. Men enligt P-Hav Trafikverkets svar – och baskets kritik: "Resandens drabbas". Foto: Andreas Hall/SVT

Drygt 200 fel på järnvägen – varje dag: "Den är sjuk"

UPPGIFTSBÄD 3 MARS 2020 PUBLISHERD 3 MARS 2020

Sprucken räls, nedrivna kontaktledningar och trasiga vixlar – flera året anmäldes 73 649 fel på järnvägen, vilket är den högsta noteringen på flera år. Järnvägen släts snabbare än vad Trafikverket åtgärdar den och underhållsskuden växer.

SVT har tagit del av ny statistik från Trafikverket som visar att det i genomsnitt anmäldes drygt 200 fel per dag på den svenska järnvägen förra året. Både år 2018 har fyra fel anmälda sedan myndigheten bildades år 2020.

Foto: Green Cargo/ Maria Lindholm

svensketradio

Nyheter, Politik & program, Kanaler, Mer ...



Stefan Eriksson, chef för forskning och utvärdering i Kungälv, berättar om hur järnvägen ska byggas i landet. Foto: Fredrik Sandberg/TT

TRANSPORTER

Forskare vill se fler satsningar på järnvägsnätet

1:07 min • [Öppa](#)

Publicerad onsdag 27 oktober 2025 kl 00:36

• Samtidigt som Sverige ser ut att vara ett av de mest utvecklade länderna i världen, så är järnvägsnätet fortfarande ett av de mest underutvecklade i världen. Det är ett

Krisen på Malmbanan – LKAB tvingas dra ner produktionen

16 april 2025



Trots att träffen kunnat återupptas efter vinterns stora urspårningar på Malmbanan har lägen av järnmalmsprodukter inte minskat. Snart börjar också perioden med banarbeten, vilket betyder ännu lägre kapacitet på järnvägen. – Vi tvingas dra ner produktionen. I ett första skede minskar vi nu med cirka en miljon ton per år. Men läget är så allvarigt att om vi inte kan lösa fler problem måste vi stänga ner

tidningen
näringslivet

STÄMT ARBETSMARKNADEN ÖKADEN ENTREPRENÖRSKAP ÖPPNEN

BRISTEN I INFRASTRUKTUREN

Skogsjätten: Järnvägens kollaps hotar våra industrier – "Går inte längre"



Magnus Svensson, chef för skogs och skogsbruk vid SCA, menar att den svenska skogsindustrin är beroende av järnvägen för att kunna exportera sin produkt. – Vi går inte längre", säger Magnus Svensson. SCA:s ledning befinner sig i

Skogsindustrin drabbas också av en allt sämre infrastruktur. SCA kår timmer på järnväg som håller på att kollapsa vilket slår mot industrier och turistrentals skogsägare. "Järnvägen har fått förfalla i 40 års tid men nu går det inte längre", säger Magnus Svensson. SCA:s ledning befinner sig i

GÄVLINGBORG



En bildstapeln mellan Gävle och Sundsvall är ekonomiskt minst sagt Trafikverket. Bluss Gävle Hållplats, näringspolitiska chef tycker det är helt fel. Foto: SVT

Näringslivet kritiskt mot hotat dubbelspår – jobb kan flyttas

16 april 2025 kl 10:00

Trafikverkets nya besked om att ett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall kan hota många jobb i näringslivet. – Vi kan flytta våra jobb till andra platser, säger

BRISTEN I INFRASTRUKTUREN

Nu växer kritiken mot höjda banavgifter: "Synnerligen olyckligt"



Träns bidraget är ett av de höjda banavgifterna. Ulrika Heke (C), ledande i Trafikverket och infrastrukturpolitiska ledaren.

Centerpartiet varnar för att de kraftiga höjningarna av banavgifterna slår hårt mot svensk industri. "Vi är oroligt bekymrade", säger Trafikverkets ordförande Ulrika Heke (C) till TN.

– Vi är oroligt bekymrade över det som nu händer. Vi har under den senaste tiden haft kontakt med operatörerna och de har berättat om hur det ser ut. Det är väldigt direkt mot

Om rapporten

- Cirka 28 procent av Sveriges BNP exporteras*.
- Cirka 1,2 miljoner sysselsatta av totalt dryga fem miljoner arbetar inom exportindustrin.
- En skattning visar att en fjärdedel av Sveriges skatteintäkter, cirka 640 miljarder kronor kommer från exportindustrin.
- För många industriföretag finns inga andra alternativ än tåg eftersom mängden gods, vikten, avståndet eller den mottagande kunden kräver järnvägstransport.
- Den hårda belastningen på järnvägs-systemet innebär en ökad risk för störningar, förseningar och dålig tillförlitlighet.
- En försämrad tillförlitlighet för gods-transporter på järnväg äventyrar företagens konkurrenskraft.



*) Linjerna pekar mot Sveriges 15 största handelspartner. Det sammanlagda exportvärdet för dessa 15 var 1 596,8 miljarder kronor 2024. Källa: Kommerskollegium.



Förord

Den svenska bas- och exportindustrin är den svenska ekonomins ryggrad. Varje dag, vardag som helgdag, genererar de svenska exportföretagen ungefär 1,5 miljarder kronor i skatteintäkter. Pengar som kan omvandlas till välfärd – löner till lärare, sjukvårdspersonal, till skolböcker, mediciner, kollektivtrafik, försvar, till satsningar i forskning och i infrastruktur, kultur och rättsväsende.

Det är ingen naturlag att pengarna ska fortsätta strömma in. Verkar du som företagare i ett litet land i Europas utkant behöver du vara lite snabbare och lite bättre för att kunna konkurrera. Det bygger på att Sverige som nation ger konkurrenskraftiga och attraktiva villkor för företagen.

Leveranstider är en kritisk faktor för många företag. Idag tar det allt längre tid för exportföretag att transportera sina varor på både Södra och Västra stambanan än för 20 år sedan. Trängsel på spåren och eftersatt underhåll har förlängt tidsåtgången. Konkurrensvillkoren har försämrats. För många har tillförlitliga godstransporter blivit en så stor osäkerhet att de avstår investeringar i Sverige eller flyttar hela eller delar av produktionen till annat land. En grundläggande förutsättning för att svensk bas- och exportindustri fortsatt ska vara konkurrenskraftiga är att de effektivt kan transportera sina produkter till avsättningsmarknaden. Likaså måste det finnas infrastruktur som möjliggör arbetspendling och innebär att företagen kan klara sin kompetensförsörjning.

Västra och Södra stambanan är överutnyttjade idag, vilket kortsiktigt får följden att besvärande förseningar ofta uppstår. Långsiktigt får det



**Varje dag,
vardag som helg-
dag, genererar de
svenska export-
företagen ungefär
1,5 miljarder kronor
i skatteintäkter.**

förödande konsekvenser när 30 procent av allt som exporteras går via Nordens största hamn i Göteborg. Ytterligare 30 procent går till hamnar som är nära kopplade till Södra stambanan. Översvämningarna i Västernorrland hösten 2025 visade på hur sårbar infrastrukturen är. Om samma utmaning inträffar längs Västra eller Södra stambanan skulle många hyllor i matbutiker gapa tomma inom någon vecka och svensk basindustri skulle stå helt utan möjlighet att transportera varor. Vänder Sverige och samhället ryggen åt näringslivet kommer näringslivet förr eller senare tvingas vända Sverige ryggen. Och det är utifrån de spelreglerna vi verkar. Det går inte blunda för eller prata bort. Det är så marknadsekonomi fungerar.

Den här rapporten belyser ur flera perspektiv – och efter intervjuer med exportföretag – vikten av investeringar i svensk järnväg och inte minst för att avlasta Västra och Södra stambanan.

Bill Clintons slogan i presidentvalskampanjen år 1992 var ”It’s the economy, stupid”. Och det är precis det som det handlar om.

Ljungby i mars 2026

Mattias Josefsson
vd Europakorridoren



Innehåll

Exportindustrins betydelse för sysselsättning och välfärd	11
Industrin behöver pålitliga transporter	15
– Godstransporter	
– Persontransporter	
Företag larmar – tappar konkurrenskraft och avstår investeringar	20
Svensk politik försvårar för utländska företag med klimatambitioner	26
Detta kan vi lära av historien	28
Nya insikter – tid för omprövning	34
Detta tar vi med oss – slutsatser	37



Exportindustrins betydelse för sysselsättning och välfärd

Svenskt näringsliv är i hög grad internationaliserat och svensk ekonomi är beroende av handelsutbytet med länder i vår omvärld. Cirka 28 procent av BNP exporteras. Räknat i helårsarbeten är cirka 23 procent av arbetskraften direkt eller indirekt sysselsatt med produktion för export. Det motsvarar cirka 1,2 miljoner sysselsatta av totalt dryga 5 miljoner. Svenska tillgångar till följd av direkta investeringar i utlandet har ökat med cirka 200 procent sedan millennieskiftet. Den utländska motsvarigheten i Sverige har också ökat starkt sedan millennieskiftet ¹.

Exportindustrin skapar välfärd

Det finns en direkt koppling mellan export och välfärd. Vid sidan av alla de arbetstillfällen som exportindustrin genererar så stärker den också samhället genom skatter som kan användas för att finansiera välfärdsinvesteringar i form av skola, omsorg, sjukvård, trygghetssystem och infrastruktur.

Det finns ingen officiell statistik som bryter ned skatteintäkter utifrån exportföretag och icke-exportföretag, men en grov skattning är att de exportrelaterade företagen (genom arbetsgivaravgifter inkomstskatt från hushåll, bolagsskatt och moms) svarar för en fjärdedel av Sveriges skatteintäkter, det vill säga mellan 610 och 640 miljarder kronor. Det motsvarar gott och väl hela samhällets kostnader för utbildning, försvar, samhällsskydd och rättsskipning ².

Symbiosen som ger tillväxt

Kännetecknande för Sveriges utveckling under efterkrigstiden är att samspelet mellan exportindustrin och den offentliga sektorn har varit till ömsesidig nytta. Det har lett till tillväxt i företagen och skapat förutsättningar för ökade åtaganden av samhället i form av utvecklad välfärd. Svenskt Näringsliv konstaterar att ekonomisk politik spelar en viktig roll genom att underlätta strukturomvandlingen. Detta har varit utmärkande för svensk strukturpolitik sedan början av 1950-talet. Svenskt Näringslivs bedömning är att denna politik överlag varit framgångsrik ³.

1 Svenskt näringsliv (2021) Den internationella handelns betydelse för Sverige.

2 Ekonomifakta https://www.ekonomifakta.se/sakomraden/offentlig-ekonomi/offentlig-sektor/offentliga-sektorns-utgifter_1208394.htm

3 Svenskt näringsliv (2021) Den internationella handelns betydelse för Sverige.

Företagens export har medfört tillväxt av BNP och en ökad skattebas. Det har lagt grunden för att samhället kunnat investera i välfärd. Investeringar i utbildning, forskning och omsorg har samtidigt inneburit att företagens tillgång till anställda med kvalificerad kompetens förstärkts. Samhälleliga investeringar i infrastruktur har också stärkt företagen genom att en förbättrad tillgänglighet. Dels genom att underlätta import av insatsvaror och export av färdiga produkter, dels genom att arbetsmarknadsregionerna har blivit större vilket har underlättat företagets kompetensförsörjning. År 1970 uppgick antalet till 187, trettio år senare var antalet nere i 90 och år 2020 var antalet 60. Infrastrukturen och därmed tillgängligheten har generellt kommit att spela en allt viktigare roll för företagets konkurrenskraft. I allt högre grad har snabba transporter och tillförlitlig infrastruktur kommit att spela en viktig roll för företagets utvecklingsmöjligheter.

Snabbt ökande internationalisering skapar möjligheter

Sedan Sveriges inträde i EU år 1995 har exporten till EU-länder stadigt vuxit i både absolut värde och som andel av total export. Exporten av varor och tjänster till EU:s inre marknad uppgår totalt till 1 943 miljarder kronor. Detta motsvarar över 60 procent av den totala svenska exporten och beräknas skapa 815 000–840 000 jobb hos exporterande företag och deras underleverantörer. De anställdas inkomstskatter och arbetsgivaravgifter kan grovt räknat finansiera omkring ytterligare 210 000–230 000 jobb i den offentliga sektorn, vilket motsvarar cirka 15 procent av sysselsättningen i denna sektor. Sammantaget ger därmed exporten till EU:s inre marknad omkring 1 025 000–1 070 000 jobb i Sverige, vilket motsvarar varav femte arbetstillfälle⁴. Därutöver tillkommer arbetstillfällena som genereras av exportföretagens anställda exempelvis genom shopping, restaurangbesök, kulturupplevelser och anlitanande av hantverkare.

Basindustrin är transportkrävande. Mycket av det som produceras är skrymmande och tungt. För stora delar av basindustrins export är järnvägstransporter det överlägset bästa alternativet. Den totala exporten från Sveriges basindustri (massa & papper, gruv-, stål- & metallindustri samt andra icke-metalliska mineralprodukter) uppgick till cirka 380 miljarder kronor år 2024. Detta motsvarar ungefär 18 procent av Sveriges totala varuexport⁵. Sveriges basindustri återfinns i hög grad i



Godsflödet på järnväg i vikt (tusentals ton).
Källa: Trafikverket.

4 Svenskt Näringsliv: https://www.svensktnaringsliv.se/eu-valet/gbihz7_inre-marknadens-betydelsepdf_1214940.html/Inre%2Bmarknadens%2Bbetydelse_ny.pdf

5 SKGS (Skogsindustrierna, IKEM – Innovations- och kemiindustrierna i Sverige, SveMin, Jernkontoret) https://skgs.org/basindustrin/?utm_source=chatgpt.com



**Sveriges varu-
export består till
45 procent av verk-
stadsprodukter.**

norra Sverige. Omkring 65 procent av Sveriges råvarubaserade export härrör från Norrbotten ⁶.

Sveriges varuexport består till 45 procent av verkstadsprodukter. De viktigaste är maskiner, vägfordon (bilar, lastbilar och fordonsdelar) samt elektronik och telekommunikationsutrustning. Skogsvaror (trä, massa och papper) och mineralvaror (järnmalm, järn och stål samt andra metaller) har vardera 10 procent av exporten ⁷. Storleksmässigt dominerar storstadslänen exporten, men sett som andel av sysselsättningen betyder exporten till den inre marknaden mest i Jönköping, Kronoberg, Blekinge och Västmanland ⁸.

Genom EU kommer Europa närmare

Sedan Sveriges inträde i EU har värdet av exporten till andra länder inom unionen mer än tredubblats. Transportsektorn är en av EU-samarbetets hörnstenar och ger jobb åt omkring 11 miljoner människor. Transporter står för en stor del av ekonomin och utgör mer än 9 procent av EU:s bruttoföreläggsvärde, det vill säga bidraget till ekonomin. Syftet med EU:s transportpolicy är att tillhandahålla effektiva, säkra och miljövänliga rörlighetslösningar inom unionen och att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig industri som skapar tillväxt och arbetstillfällen ⁹. På järnvägssidan är en uttalad vilja på EU-nivå att knyta samman alla större städer i unionen. Bristen på järnvägskapacitet är uppmärksammas inom EU. Bland annat konstateras i den så kallade Scandinavian-Mediterranean Corridor att järnvägssträckan Lund – Mjölby utgör en flaskhals för transporter från kontinenten till norra Europa. Fehmarn Bältförbindelsen är en del av EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T) och ses som en av de fem mest intressanta projekten inom TEN-T för att knyta samman Europa.



**Godsflödet på järnväg i värde (miljoner kronor).
Källa: Trafikverket.**

6 Industriarbetsgivarna & IKEM (2025) Förutsättningarna inför avtal 25
7 SCB: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/naringsverksamhet-och-utrikeshandel/utrikeshandel/utrikeshandel-med-varor/pong/statistiknyhet/export-och-import-av-varor-kvartal-4-2024-januari-december-2024-i-lopande-och-fasta-priser/>
8 Svenskt Näringsliv: https://www.svensktnaringsliv.se/eu-valet/gbihz7_inre-marknadens-betydelsepdf_1214940.html/Inre%2Bmarknadens%2Bbetydelse_ny.pdf
9 https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_sv





Industrin behöver pålitliga transporter

Vid sidan om kostnaden för godstransporter spelar tidsåtgången och tillförlitligheten i att godset kommer fram 'i tid' en allt större roll.

Företagens konkurrenskraft avgörs i betydande grad av tillgänglighet till insatsvaror, och avsättningsmarknader. Att varor kan transporteras snabbare, billigare och mer tillförlitligt medför att företagets logistik kan förbättras och effektiviseras. Lägre transport- och reskostnader leder till större marknader. Ju lägre transportkostnad, desto mer underlättas handeln, och ju större handel, desto större samhällsekonomisk vinst. Vid sidan om kostnaden för godstransporter spelar tidsåtgången och tillförlitligheten i att godset kommer fram 'i tid' en allt större roll. Den kraftfulla utvecklingen av e-handeln förstärkt betydelsen av snabba leveranser från företag direkt till konsument. Begreppet 'just in time' är ett uttryck som väl belyser betydelsen av tillförlitliga och snabba godstransporter.

År 2024 svarade järnvägen för knappt 29 procent av allt landbaserat godstransportarbete och vägtransporterna för drygt 71 procent. Fördelningen mellan järnväg- och vägbaserat transportarbete har i huvudsak varit densamma under de senaste 15 åren. Järnvägens andel har varierat mellan 27 och 30 procent ¹⁰.

År 2024 transporterades totalt 66 miljoner ton gods på den svenska järnvägen ¹¹. Av godsmängden transporterades 52 procent inrikes och resten utrikes, där även transit räknas in. Fördelat efter varugrupper utgjorde malm och andra produkter från utvinning 43 procent av den totala godsmängden som transporterades under år 2021. Näst störst, med 15 procent av godset som fraktades på järnväg samma år, var produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där bland annat rundvirke ingår ¹². Svensk industri, i synnerhet basindustrin, är beroende av att kunna transportera stora volymer. För många industriföretag finns inga andra alternativ än tåg eftersom mängden gods, vikten, avståndet eller den mottagande kunden kräver järnvägstransport. Godstransporterna med järnväg fungerar dock inte tillräckligt bra. I internationell ranking ligger det svenska järnvägsnätet dåligt till och har ett

10 Trafikanalys: Transportarbete 2000-2024

11 Transport och Logistik (2025) www.transportochlogistik.se/20250618/21388/bantrafiken-okade-2024-men-godsmangden-minskade?utm_source=chatgpt.com

12 Trafikanalys: Bantrafik 2021

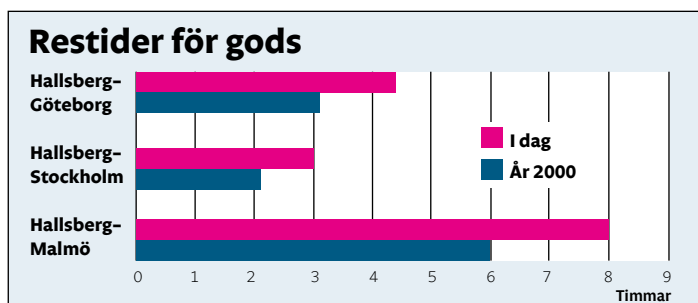
sjunkande betyg¹³. Brister i järnvägsnätet försämrar konkurrenskraften och viljan att investera i Sverige.

Göteborg hamn kan användas som en illustration av järnvägens betydelse för internationella godstransporter. Det är vanligt att containergods transporteras på järnväg till och från hamnens inlandsterminaler runt om i landet. Mängden containergods på järnväg ökade år 2022 med 12 procent till 515 000 TEU (twenty-foot equivalent unit). Det är både långväga och kortgående järnvägspendlar som ökar, men den största ökningen syns i trafiken till och från norra Sverige¹⁴.

Efterfrågan på spårkapacitet en utmaning för industrin

Från år 2000 och framåt har antal persontåg ökat med över 100 procent medan godstågen ligger kvar på ungefär samma nivå som för 25 år sedan. Trafikökningen och det faktum att tågen har olika hastigheter innebär att det blir trångt på spåren. Godståg blandas med och snabbare persontåg. Punktlighet och leveransförmåga har försämrats, omdirigeringar, banarbeten och systemstörningar påverkar godstransporterna. Störningar i transportkedjan får stora konsekvenser för näringslivet. Det kan handla om viten och produktionsbortfall, vilket påverkar lönsamheten och företagets varumärke som trovärdig leverantör. Utöver dessa tillgänglighetsproblem har banavgifterna ökat markant. Sammantaget blir konsekvensen att industrins konkurrenskraft försämras och att staten motverkar sina egna tillväxt- och miljöpolitiska mål¹⁵.

Den hårda belastningen på järnvägssystemet innebär en ökad risk för störningar, förseningar och dålig tillförlitlighet. Problematiken illustreras i nedanstående figur som visar att planerade restider för godståg har ökat kraftigt sedan år 2000. Den största ökningen har skett efter år 2010.



13 Omtag Svensk Järnväg (2024) Industribroms eller industrilyft?

14 Transport och Logistik (2025) https://www.transportochlogistik.se/20230120/16376/okade-volymer-gods-i-goteborgs-hamn-men-nu-ar-shoppin-festen-ar-over?utm_source=chatgpt.com

15 Green Cargo (2025) Remissvar till nationell plan. Bilaga 2 Banavgifter, marginal kostnad och järnvägens konkurrenskraft – en samlad analys



Industrins konkurrenskraft försämras och staten motverkar sina egna tillväxt- och miljöpolitiska mål.

Ett av skälen till att järnvägstransporterna inte förutspås öka kraftigare är kapacitetsbrister i det nuvarande järnvägsnätet ¹⁶. Ett högt kapacitetsutnyttjande innebär också att det är svårt att få tider för underhållsarbete. I en studie som tagits fram på uppdrag av Region Östergötland och Region Jönköpings län konstateras att ”Södra stambanan är ett av Europas viktigaste och mest prioriterade strategiska transportstråk med växande transportbehov i skenet av ökning av den inomeuropeiska handeln. Med pågående utbyggnader av Ostlänken, 4-spåret Malmö-Lund, den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält kommer därmed tågtrafiken i det nord-sydliga stråket genom mellersta och södra Sverige att öka kraftigt.” ¹⁷ Vidare konstateras i en rapport från WSP att godstågstrafiken på Södra stambanan är som störst på sträckan Alvesta – Älmhult och att sträckan redan idag kännetecknas av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande ¹⁸.

Effekterna av Fehmarn Bält tunneln

I Trafikverkets godsprognos bedöms att Öresundsbron kommer att få en betydande ökning av godstransporter efter öppningen av förbindelsen under Fehmarn Bält. I och med denna kommer transporttiden för gods att minska med mellan två och tre timmar ¹⁹. Eftersom merparten av godstågen från Europa ska fortsätta norrut, kommer även Södra stambanan att få en kraftigt ökad godstrafik.

Fehmarn Bält förbindelsen förväntas öka godstrafiken på järnväg i södra Sverige, med ökad efterfrågan särskilt längs Södra stambanan. Det konstaterar Trafikverket i en rapport där myndigheten gjort en systemanalys av hur Fehmarn Bält tunnelns kommer att påverka efterfrågan på järnvägstransporter ²⁰. Rapporten pekar på att en undertryckt efterfrågan kommer att uppstå. Med begreppet ’undertryckt efterfrågan’ avses att det finns ett större faktiskt behov av järnvägstransporter än vad som syns i statistik och prognoser – eftersom systemet inte klarar att ta emot efterfrågan. Rapporten slår också fast att det finns en tydligt undertryckt efterfrågan, särskilt på sträckan Alvesta-Älmhult på Södra stambanan, där kapaciteten redan har slagit i taket enligt Trafikverkets basprognos ²¹.

I övre Norrland planeras ett flertal större industrisatsningar som förmodligen kommer medföra att bland annat Malmbanan, stam-

16 String, Greater Copenhagen, Sweco (2023) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-31

17 AL Railadvice (2023) Rapportutkast: Idéstudie Vätterlänken

18 WSP (2024) Kunskapsunderlag – Godstransporter Kronobergs län

19 Trafikverket (2024) Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets basprognoser 2045

20 Trafikverket (2025) Systemanalyser med fokus på godstrafik- Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält

21 A.a

banorna genom Norrland och Botniabanorna kan få ett ännu högre kapacitetsutnyttjande. Som exempel utvecklar SSAB, LKAB och Vattenfall i samarbete en metod för att framställa fossilfritt stål av den järnmalm LKAB bryter i Kiruna och MalMBERGET. Företaget heter Hybrit och forskar även på storskalig lagring av fossilfri vätgas i berggrum i Luleå. Stegra, tidigare H2 Green Steel, satsar också på fossilfritt stål. I Boden byggs ett stålverk och en anläggning för att producera vätgas. Målet är att stålverket ska producera fem miljoner ton stål per år från 2030. Dessa investeringar kommer att medföra en ökad efterfrågan på järnvägstransporter från norra Sverige och söderut längs med Västra och Södra stambanan.

Natomedlemskap ökar behov av infrastruktur ytterligare

I och med Sveriges och Finlands anslutning till NATO åren 2023–2024 har förutsättningarna för militärens behov av godstransporter ändrats väsentligt. Förutom den nord-sydliga riktningen finns nu även ett behov av att kunna transportera materiel och personal från de norska Atlanthamnarna österut, mot Finland, Bottniska viken och Östersjön.

På väg mot effektiva och miljövänliga transporter

Bristen på järnvägskapacitet skapar inte enbart ett logistiskt problem. Inom näringslivet pågår en omställning med ambition att minska negativ miljöpåverkan. Regeringen övergav i början av år 2026 målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. En förklaring till detta är att det, trots den politiskt uttalade ambitionen, inte skett en överflyttning av transporter från väg till järnväg²². Transportsektorn behöver ställa om för att möta en ökad efterfrågan av godstransport och de nationella klimatmålen. Ett primärt syfte är att främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart²³. För att realisera denna strategi finns skäl att fokusera på frågor rörande kostnader för väg- respektive järnvägstransporter.

Ur miljösynpunkt har järnvägen stora fördelar i förhållande till vägtrafik. Trots dessa fördelar har inte skett någon överflyttning från vägtransporter till järnväg. Skälen är flera, bland annat långa transporttider och förseningar. Kort och gott bristande tillförlitlighet. Till dessa brister kan också adderas en förändrad incitamentsstruktur som påtagligt gynnat en överflyttning av gods från järnvägs- till vägtransporter. Drivmedels-skatte har sänkts genom att reduktionsplikten har reducerats. Samtidigt har banavgifterna för järnvägen ökat markant²⁴.

22 Sveriges Regering: Mål för transportpolitiken. www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/

23 Trafikanalys: Godstransporter – vad skrivs och sägs om konkurrenskraft? PM 2021:1025

24 Trafikanalys (2023) Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2023



Allt fler företag ser i sin strävan efter att minska sitt klimatavtryck en ökad andel järnvägstransporter som en del av lösningen.

Allt fler företag ser i sin strävan efter att minska sitt klimatavtryck en ökad andel järnvägstransporter som en del av lösningen. Även Sveriges Åkeriföretag pekar på möjligheten med ett större multimodalt tänkande där tåg står för de längre transporterna och lastbil för de kortare ²⁵. Transporter över 30 mil står för 38 procent av det totala transportarbetet på väg. Potentialen i att göra ett skifte från vägburen till järnvägsbaserade transporter är stor. Tågtransporter har ur flera aspekter stora fördelar i jämförelse med vägtransporter, framför allt vad gäller tunga och långväga transporter. För att kompensera transporterna på ett godståg krävs mellan 25–40 lastbilar.

Infrastrukturens betydelse – inte enbart transport av gods

Företagens konkurrenskraft avgörs i hög grad av förmågan att rekrytera rätt kompetens. I detta avseende är infrastrukturen avgörande. Företagen har blivit alltmer specialiserade och behovet utbildad arbetskraft med ’rätt’ kvalifikationer blir allt viktigare. Det handlar inte bara om anställda med spetskompetens utan även om utbildade yrkesarbetare (exempelvis elektriker, svarvare, maskinförare). Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta ’rätt’ personal för att kompetensförsörja företaget. Som tidigare har konstaterats är Sveriges 60 arbetsmarknadsregioner idag inte ens en tredjedel jämfört med år 1970. Regionernas förstoring ska ses som en viktig och många gånger helt avgörande orsak till att stärka svensk konkurrenskraft på världsmarknaden.

Den amerikanske Nobelpristagaren Paul Krugman myntade tillsammans med några andra ekonomer begreppet ”den nya ekonomiska geografin”. Krugman menade att en rad platsbundna faktorer var avgörande för ekonomisk framgång och var kritisk till att många ekonomer tycktes betrakta den ekonomiska utvecklingen som helt platsberoende.

Storleken på den arbetsmarknadsregionen har under de senaste decennierna blivit en viktig förklaringsgrund för den långsiktiga utvecklingen i en region ²⁶.

²⁵ Sveriges Åkeriföretag & Tågföretagen (2021) Transporteffektivitet enligt Sveriges Åkeriföretag och Tågföretagen

²⁶ Se exempelvis Stockholms Läns Landsting, En ny ekonomisk geografi, Rapport 5:2013

Företag larmar – tappar konkurrenskraft och avstår investeringar

Europakorridoren har låtit intervjua ett 10-tal svenska exportföretag i syfte dels att få en bild av hur företagen upplever att dagens transportsystem fungerar, dels att få deras perspektiv på hur infrastrukturen skulle behöva utvecklas för att bättre tillgodose näringslivets behov. Hälften av intervjuerna har gjorts med företag baserade i norra Sverige. Den geografiska spännvidden sträcker sig från Norrbotten till Småland.

När resultatet av intervjuerna summeras kan konstateras att samtliga intervjupersoner bedömer att deras verksamhet på ett eller annat sätt hämmas av brister i järnvägsinfrastrukturen. De problem som lyfts

Foto: Green Cargo/ Maria Lindholm





För flera av företagen upplever såväl gods- som persontransporter vara problematiska.

fram är relaterade såväl till möjligheterna att transportera gods som till arbetspendling. För vissa företag är det godstransporter som utgör det största problemet, för andra är det persontransporter och för flera av företagen upplevs såväl gods- som persontransporter vara problematiska.

Bristande tillförlitlighet försämrar konkurrenskraft

GODSTRANSPORTER. Bland de företag som upplever godstransporter som problematiska är tidsåtgång och tillförlitlighet en återkommande grund för missnöje och i vissa fall hot mot verksamheten. Godstransporter tar idag längre tid än tidigare och förseningar har blivit allt vanligare. Att transporterna idag tar längre tid än tidigare är för några av företagen ett mindre problem, eftersom produktion och export kan planeras i förväg för att nå mottagaren vid en viss tidpunkt, exempelvis vissa transporter av skogsindustriprodukter. För andra är tidsåtgången ett påtagligt problem. Begreppet 'just in time' återkommer i många intervjuer. Om en insatsvara som företaget behöver försenas, kan det få



följdkonsekvenser i form av att en hel produktionslinje stannar. När det gäller gods som företaget säljer så kan försenade transporter få direkta ekonomiska konsekvenser i och med att inte leveransen sker på avtalad tid.

Kostnaderna för godstransporter på järnväg har ökat kraftigt till följd av höjda banavgifter år 2024. Samtidigt har sänkt reduktionsplikt gjort lastbilstransporter mer konkurrenskraftiga. Företag med tydliga miljöambitioner ser en risk att denna politik ökar miljöbelastningen och att och anser att järnvägens samhällsnytta inte beaktas tillräckligt i banavgiftssystemet.

Svårt att rekrytera personal

PERSONTRANSPORTER. Flera av intervjuerna framhåller att kompetensförsörjning är en påtaglig utmaning. Behovet av kompetensförsörjning belystes i intervjuerna ur två perspektiv, dels behovet av att kunna rekrytera personal för den löpande verksamheten, dels behovet av att vid behov kunna få tillgång till expertis som företaget inte besitter.

I den första av dessa situationer är företagets problem att det inte finns tillgång till den kompetens som behövs inom den arbetsmarknadsregion där man är belägen. Därför är det angeläget att infrastrukturen utvecklas och att tillgängligheten förbättras så att rekrytering av anställda kan ske inom ett större geografiskt omland, det vill säga att arbetsmarknadsregionen utvidgas. Vad gäller dagspendling gör flera företag bedömningen att den tidsmässiga pålitligheten relativt sett är viktigare än turtätheten.

Också när det gäller att få tillgång till expertkunskap som företaget inte besitter, är en förstärkning av infrastrukturen en nyckel för att lösa utmaningen. I takt med att företagen blivit alltmer specialiserade och produktionen alltmer tekniskt komplex har behovet av specialistkompetens ökat. Långt ifrån alltid handlar det enbart om att rekrytera tillsvidareanställda. Ofta är behovet av specialiststöd begränsat i tid och omfattning. Det handlar om att, ofta med kort varsel, få tillgång till expertis företaget behöver för att lösa en viss uppgift. Behovet som artikuleras i intervjuerna handlar om en förbättrad infrastruktur som stärker tillgängligheten till Sverige och att resor inom landet kan ske snabbt och effektivt. I intervjuerna påtalas betydelsen av snabba förbindelser mellan Stockholm, Göteborg och Malmö som särskilt angelägna. Sådana inte enbart skulle knyta samman de tre storstäderna utan också städer och arbetsmarknadsregioner längs med dessa banor.

Flera och allvarliga konsekvenser för Sverige som industrination

Ett genomgående drag i intervjuerna är att frågor om tillgänglighet och infrastruktur uppfattas som viktiga i företagets strategiska planering. Konsekvenserna av en bristande tillgänglighet varierar mellan de inter-



Konsekvenserna blir att företagen tappar konkurrenskraft, avstår från investeringar eller överväger omlokalisering av verksamheten.

vuade företagen. I flera av intervjuerna är bedömningen att företaget är 'rotat' i platsen och att en geografisk omlokalisering inte är möjlig eller önskvärd. För några av företagen har bristande tillgänglighet inneburit att man flyttat viss kontaktkrävande verksamhet till en plats med bättre tillgänglighet, i Sverige eller utomlands. I fallstudierna finns exempel på såväl omflyttning av existerande verksamheter som ny-investeringar som gjort på annan ort med bättre tillgänglighet. I några fall har den bristande tillgängligheten föranlett företaget att skapa ett eget transportalternativ som fyller det behov som man upplever att den befintliga infrastrukturen inte kan tillgodose. Det handlar exempelvis om busstransporter som bekostas av företaget för att kompensera för upplevda brister i turtäthet och tillförlitlighet i persontransporter på järnväg. I några av intervjuerna framförs att detta är ett problem som i högre grad drabbar mindre orter än större, eftersom tillgängligheten som regel är sämre till de mindre orterna. Brister i tillgänglighet försämrar mindre orter och städers möjligheter till utveckling. Det bidrar till en ökad koncentration till storstadsområdena.

Det försämrade säkerhetsläget nämns i flera av intervjuerna som en ytterligare källa till oro. Redan idag är betydande delar av järnvägsnätet utnyttjat till gränsen av sin kapacitet. Om efterfrågan på transporter, av försvarshänsyn, ökar kommer den redan idag påtagliga bristen på kapacitet att bli än större. Försvarsmaktens framtida behov borde motivera att järnvägsnätet byggs ut med ett visst mått av redundans. I annat fall är risken att trängseln leder till accelererande tillgänglighetsproblem framöver.

En annan påtaglig effekt är att flera av de intervjuade företagen genomfört eller överväger en överflyttning av godstransporter från järnväg till vägtransporter. Denna omflyttning sker i flera fall trots att företaget i fråga har en miljöpolicy för att bidra till ett minskat klimatavtryck och också en uttalad vilja att transportera gods på tåget. Det dilemma dessa företag omvittnar är att samtidigt om tillförlitligheten i tågtransporterna minskat och banavgifterna ökat har kostnaderna relativt sett minskat för landsvägstransporter. I den trade off som måste göras mellan miljöambitioner och företagsekonomisk lönsamhet har förutsättningarna för att välja järnvägstransporter försämrats.

Summerande kommentar

Intervjuerna kan grovt summeras i två konstateranden. För det första att upplevda brister i infrastrukturen redan idag hämmar företagen produktivitet. Och, för det andra, mot bakgrund av prognoser över järnvägstrafikens ökning, finns en farhåga att tillgängligheten försämrats ytterligare, om inte ny spårkapacitet tillkommer och underhållsskulden betas av. Konsekvenserna blir att företagen tappar konkurrenskraft, avstår från investeringar eller överväger omlokalisering av verksamheten. Vidare bekräftar intervjuerna att bristerna på järnvägskapacitet inte enbart är ett problem för i de tätbefolkade regionerna i södra



Foto: Green Cargo/ Maria Lindholm

306

CERV - P
14. 11. 2



**Kostnaderna för
godstransporter
på järnväg har ökat
kraftigt till följd av
höjda banavgifter.**

Sverige och i portarna mot kontinenten. Det är ett påtagligt problem för företag i hela landet, vilket blir mycket tydligt för företag i norra Sverige som har sina avsättningsmarknader i Europa.

Naturligtvis kan invändas att ett 10-tal intervjuer är för litet för att kunna dra statistiskt säkra slutsatser. Detta till trots finns ett stort värde i de svar som intervjuundersökningen givit. På många av de frågor som ställdes under intervjuerna var svaren helt samstämmiga. Vidare kan nämnas att Omtag Svensk Järnväg har genomfört en studie med syfte att belysa transportinfrastrukturens betydelse för näringslivet. Studien inkluderade bland annat intervjuer med representanter för stora industriföretag. Resultaten från denna undersökning bekräftar i allt väsentligt de resultat vi erhållit ²⁷.

27 Jagrén, Lars (2024) Industribroms eller industrilyft? Omtag Svensk Järnväg

Svensk politik försvårar för utländska företag med klimatambitioner

Denna rapport har sin tyngdpunkt i svenska förhållanden och hur företag upplever att den svenska transportinfrastrukturen. Givet detta nationella fokus finns en poäng i att se hur omvärlden värderar samma frågor, det vill säga kvaliteten på den svenska infrastrukturen.

Detta avsnitt bygger på intervjuer med tre aktörer i Tyskland, Sveriges största handelspartner. Även om synpunkterna inte kan ses som vetenskapligt fastlagda målar de upp en samstämd bild av vad de ser som utmaningar för svensk transportinfrastruktur.

De aktörer som inkluderats är ett speditorsföretag med ett flertal svenska kunder, Handelskammaren i Lübeck och ett tyskt företag med omfattande export till Sverige.

Det konstateras att godstrafiken mellan Skandinavien och kontinenten ökat markant de senaste decennierna. Vidare spås en betydande ökning av efterfrågan på transportinfrastruktur när Fehmarn Bält tunneln står färdig.

Samtidigt förmedlas bilden av att det svenska järnvägsnätet redan idag på många håll är utnyttjat till bristningsgränsen. Vid sidan av det påtagliga problemet att över huvud taget rymma in ytterligare trafik, får underdimensionering av järnvägen konsekvenser också för tillförlitligheten och tidsåtgången för godstransporter. I intervjuerna uttrycks farhågor över att motsvarande investeringar inte finns beslutade i Sverige. I sammanhanget görs jämförelser med Danmark och Tyskland. I Danmark pågår arbete med uppgradering av Sydbanen mellan Köpenhamn och Rødby. Banan ska elektrifieras och det ska byggas dubbelspår på hela sträckan. I Tyskland pågår en uppgradering av järnvägen mellan Puttgarden och Hamburg. Sträckan Puttgarden – Lübeck kommer fram till år 2029 att uppgraderas för att möjliggöra tågtrafik med en hastighet av 200 km/tim. Ytterligare investeringar för att stärka järnvägsnätet finns beslutade, även om flera av de dessa projekt inte hinner färdigställas innan Fehmarn Bält tunneln öppnas. I intervjuerna uttrycks förvåning och farhågor över att motsvarande investeringar inte finns beslutade i Sverige. Det understryks också att problemet inte bara gäller södra Sverige, eftersom stora godsmängder kommer från eller har destination till mellan- och norra Sverige. Vid sidan av godstransporter framtonar ytterligare ett skäl för att



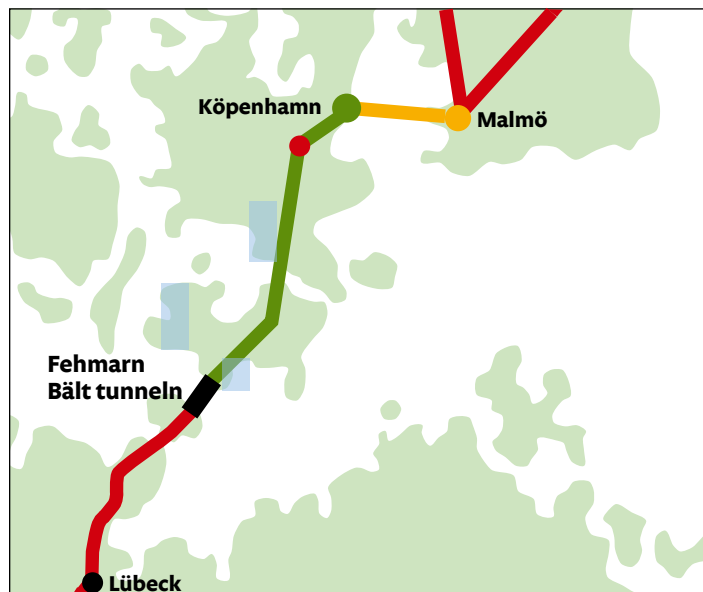
Speditorsföretaget Bode har alltid järnväg som förstahandsval för långväga landsbaserade transporter. På ett år har man förlorat 20 procent av järnvägstransporterna i Sverige på grund av ökade banavgifter.



förstärka järnvägsnätet. I såväl Danmark som Tyskland planeras för utveckling av nya industriområden och bostadsbebyggelse i anslutning till järnvägsstråket mellan Lübeck/Hamburg och Köpenhamn. Man bedömer att det förstärkta järnvägsnätet skapar bättre tillgänglighet, kortare restider och därmed skapar större sammanhållna arbetsmarknadsregioner inom vilka det är möjligt att förena arbete och beroende.

I samtliga intervjuer lyfts miljöfrågan som central vid beslut om framtidens transportsystem. Det konstateras att bland såväl individer som företag finns en tydlig insikt om betydelsen av hållbara vägval. Många företag finns en uttalad målsättning och vilja att minska sin miljöpåverkan, inte minst genom åtgärder vad gäller transporter. I detta läge uttrycks förundran över att svensk politik fattat beslut som fått direkt motsatt effekt. I Sverige har priset för diesel fallit beroende på att reduktionsplikten (inblandning av biodrivmedel) sänkts, och till skillnad från andra länder, exempelvis Tyskland, saknas i Sverige kilometerskatt på lastbilar. Samtidigt konstateras att banavgifterna, särskilt för tyngre godståg, var högre i Sverige än i många andra länder redan år 2020. Sedan dess har de svenska banavgifterna höjts ytterligare. Konsekvensen av detta har blivit att transporter har flyttats från tåg till lastbil. I vår intervju med speditörsföretaget Bode i Lübeck noterades att 20 procent av deras transporter flyttats från järnväg till väg under det senaste året.

I Danmark projekteras industriområden motsvarande närmare 2 000 fullstora fotbollsplaner. I Sverige tvekar företag inför fortsatta investeringar på grund av dålig tillförlitlighet på svensk järnväg.



Industriområden under projektering.

Detta kan vi lära av historien

I de inledande avsnitten i denna rapport har näringslivets behov av en väl fungerande infrastruktur belysts. God tillgänglighet och fungerande infrastruktur är nödvändiga förutsättningar för att stärka företagens konkurrenskraft. I dagens samhällsdebatt finns en bred samstämmighet om betydelsen av att förstärka vår infrastruktur. Ibland förs dock debatten som om vi stod inför en helt ny situation där svaren på vad som bör göras måste sökas i vår nutid. Till viss del är detta förstås alldeles



korrekt, men samtidigt finns skäl till en historisk tillbakablick. Många av de frågor som vi brottas med idag har stötts och blötts tidigare och det finns anledning att hävda att en återupptäckt av historiska erfarenheter kan vara till hjälp för dagens beslutsfattande om hur infrastrukturen i Sverige ska utvecklas under de kommande decennierna.

Gripenstedt 1857 – En deja vu-upplevelse

Sverige var vid 1800-talets mitt ett fattigt land och en stukad före detta stormakt i Europas utkant. Den industriella revolution som tagit sin start på kontinenten ställde Sverige inför svåra utmaningar och politiska vägval. Det framväxande industrisamhället medförde grundläggande förändringar i samhället. Arbete och företagande som hittills i hög grad varit lokalt fick nu möjlighet att verka i ett större geografiskt omland. För de framväxande industriföretagen var förutsättningarna för utveckling att de kunde avsätta sina produkter i ett större geografiskt omland än platsen på vilken de verkade. En förutsättning för denna



industriella utveckling var att infrastrukturen byggdes ut. Som en illustration av infrastrukturens betydelse kan LKAB tas som exempel. Företaget grundades 1890. Malmen fanns i Kiruna och Malmberget, men innan järnvägens tillkomst hade den ett mycket lågt värde eftersom transport till utskeppningshamnar i praktiken var omöjlig. Först när Malmbanan mellan Luleå–Gällivare–Kiruna–Narvik stod klar, kunde malmen exporteras året runt. Sverige blev en ledande järnmalmnation, vilket bidrog till hela landets industrialisering under 1900-talet.

Författaren och journalisten Per T Ohlsson har skrivit en bok som omsorgsfullt beskriver en av den liberala revolutionens förgrundspersoner i Sverige, Johan August Gripenstedt ²⁸.

Gripenstedt kom in egenskap av finansminister att spela en nyckelroll i de politiska beslut som förde oss från ett jordbruksland till ett modernt industrisamhälle.

Problemet då – liksom idag – var att samhällets resurser var begränsade och att många sektorer i samhället gjorde anspråk på de medel som stod till förfogande. Dessutom fanns en vidspridd uppfattning att satsningar på en järnvägsutbyggnad var olönsamt ur samhällsekonomisk aspekt. ”Sverige har inte råd med sådana lyxbyggen”, var en vanlig invändning. En annan utgångspunkt för kritik bland många liberaler och näringsidkare var åsikten att järnvägsbyggen borde vara privata initiativ, inte statliga. Risken man såg var att järnvägsinvesteringarna skulle styras av politiska snarare än ekonomiska överväganden. I detta läge målade Gripenstedt upp en bild av en ny storhetstid för Sverige. Han ville skuldsätta Sverige, inte för att finansiera improduktiva satsningar såsom att ”bekosta nya krig eller onödigt lyx” ²⁹, utan för att finansiera investeringar för framtiden. Gripenstedt förordade upplåning utomlands för att finansiera ett nationellt järnvägssystem, som han såg som en absolut förutsättning för industriell utveckling och ett ökat välstånd. Debatterna i riksdagen blev många och hårda. Kritikerna avfärdade Gripenstedts planer som ”blomstermålningar” och avfärdade förslagen om statliga investeringar för att skapa ett nationellt stambanenät för järnvägen. Efter många turer gick Gripenstedt segrande ur kampen. Och han fick rätt. Sveriges utveckling de kommande 100 åren var enastående. Naturligtvis är denna utveckling inte enbart stambanornas förtjänst, men de har utan tvekan spelat en avgörande roll för Sveriges industriella utveckling och vårt välstånd. Sveriges utveckling var snabbare än såväl Tysklands som USA:s. Landets BNP per invånare artondubblades, beräknat i fasta priser mellan år 1861 och 1982.” ³⁰

28 Ohlsson, Per T. (2007) Hundra år av tillväxt. Timbro

29 A.a

30 Jörberg: Den ekonomiska utvecklingen 1981–1983 i Per T Ohlsson (2007)
100 år av tillväxt



Först när Malmbanan mellan Luleå–Gällivare–Kiruna–Narvik stod klar, kunde malmen exporteras året runt. Sverige blev en ledande järnmalmsnation, vilket bidrog till hela landets industrialisering under 1900-talet.

Vad kan vi då lära av Gripenstedts insikt att investeringar i järnvägsstruktur var nödvändiga för att främja industriell tillväxt och ett ökat välstånd. Naturligtvis kan inte Gripenstedts argumentation kopieras och återanvändas idag. Sverige är ett helt annat land än vad det var på Gripenstedt tid. Lärdomen ligger snarare i Gripenstedts analys av vad som var det mest angelägna för att främja näringslivsutvecklingen. På motsvarande sätt som då finns det idag – i en ständigt mer internationaliserad värld – skäl att analysera vad som krävs för att främja en fortsatt näringslivsutveckling och ett ökat välstånd. En nyckelfaktor i en sådan analys bör ta sin utgångspunkt i företagens behov av god och pålitlig tillgänglighet till insatsvaror och för avsättning av sina produkter, men också av frågor rörande kompetensförsörjning och vidgade arbetsmarknadsregioner. Här är Gripenstedts tankar om behovet av ett sammanhållet järnvägsnät, snarare än utbyggnad av enskilda sträckor, liksom hans tankar om finansiering värda att lyftas in i den aktuella samhällsdebatten.

Sverigeförhandlingen – en pendang till Gripenstedts 1800-tal

Sverigeförhandlingen sjösattes år 2014 av dåvarande Alliansregeringen under namnet Sverigebygget. Efter valet samma år fick Sverige en socialdemokratisk regering. Den nya regeringen ändrade inte ett kommatecken i uppdraget. Däremot döptes det om till Sverigeförhandlingen, som i statusen av en egen myndighet sjösatte sitt arbete. Det förhandlades med kommuner, regioner och överenskommelser tecknades.

Bakgrunden till Sverigeförhandlingen var att järnvägstrafiken under en längre period ökat kraftigt och denna utveckling förväntades fortsätta. Kapacitetsutnyttjandet på många järnvägssträckor var mycket högt, inte bara närmast de största städerna. Detta innebar en hög känslighet för störningar, låga hastigheter och stora punktighetsproblem för den långväga trafiken, samt svårigheter för de regionala huvudmännen att erhålla kapacitet för önskad trafik.

Sverigeförhandlingen var noga med att peka på utbyggnad i så snabb takt som möjligt för att få största samhällsekonomisk nytta. Att bygga ut olika delsträckor under en längre tidsperiod bedömdes som mindre lönsamt. Den stora nyttan bedömdes uppstå först när systemet blivit en sammanhållet helhet. Sverigeförhandlingen rekommenderade att de nya stambanorna ska stå klara senast år 2035. I slutet av år 2017 överlämnade Sverigeförhandlingen sin slutrapport till regeringen, som innehöll en rad åtaganden från alla inblandade parter.

Under de år som har gått sedan Sverigeförhandlingens slutrapport överlämnades har de problem som framfördes som argument för nya stambanor accentuerats. Trängseln på spåren har tilltagit markant och det bostadsbehov som var en av Sverigeförhandlingens utgångspunkter har snarare ökat än minskat.

Senare publicerade forskningsrapporter och utredningar ³¹ har belagt att nya stambanor skulle skapa förutsättningar för nya arbetstillfällen och aktivt kunna bidra till en positiv näringslivs- och befolkningsutveckling, också utanför storstadsregionerna. Nya stambanor och förbättrad tillgänglighet skulle innebära att förutsättningarna för näringslivsutveckling, arbetspendling och befolkningstillväxt påtagligt förbättras på stationsorterna längs en stambana, men också i många



Nya stambanor och förbättrad tillgänglighet skulle innebära att förutsättningarna för näringslivsutveckling, arbetspendling och befolknings-tillväxt påtagligt förbättras på stationsorterna längs en stambana, men också i många närliggande kommuner.

närliggande kommuner. Återigen går tankarna till Gripenstedt och den misstro och skepsis som hans förslag mötte och som knöt ihop landet och lade grunden för näringslivsutveckling och välstånd.

31 Cars Göran & Carl-Johan Engström (2021) Nya stambanor –
Konsekvenser och möjligheter. Rapport Jönköpings län.



Nya insikter – tid för omprövning

I december 2022 meddelade regeringen att planerna på nya höghastighetsbanor avbryts och att fokus i stället ska ligga på att rusta upp befintlig järnväg, förbättra vägar och bygga ut laddinfrastruktur. Satsningen på höghastighetsjärnväg bedömdes riskera att tränga undan andra viktiga investeringar.

Vissa delprojekt får fortsätta, bland annat förstärkningar i Skåne inför öppnandet av Fehmarn Bält tunneln och ett nytt planarbete för Göteborg–Borås med fokus på kostnadseffektiv arbetspendling. Däremot saknas beslut om investeringar för Södra stambanan mellan Hässleholm och Linköping samt Borås–Jönköping, vilket riskerar att förvärra redan stora kapacitetsproblem. Prognoser visar ökad passagerartrafik och ett växande behov av godstransporter kopplade till nyindustrialiseringen i mellersta och norra Sverige.

Sveriges ekonomi har vuxit snabbare än byggande och underhåll av transportinfrastruktur, vilket har medfört att Sverige byggt upp en infrastrukturskuld. Redan idag är många sträckor hårt belastade, vilket orsakar störningar, förseningar och brist på kapacitet. Trafikverket bedömer att omfattande investeringar krävs för att möta framtida behov. Investeringarna i infrastruktur ökade kraftigt under efterkrigstiden för att sedan falla tillbaka. Idag utgör de knappt 1 procent av BNP. Ytterst leder brister i infrastrukturen till försämrad konkurrenskraft och lägre tillväxt. Investeringar i nya spår och att samtidigt beta av underhållsskulden är förutsättningar för effektiva och hållbara näringslivstransporter.

De brister som infrastrukturen idag uppvisar vad gäller kapacitet och tillförlitlighet innebär att näringslivet förlorar konkurrenskraft. Enligt Trafikverkets prognos väntas persontransporterna öka med 28 procent mellan år 2017 och år 2040, varav tågresandet ökar med 53 procent. När Fehmarn Bält tunneln står klar år 2029 väntas godstrafiken mot kontinenten fördubblas fram till år 2035. Europa är den största mottagaren av svensk export (=73 procent av varuexporten). Efter de senaste årens turbulenta utveckling i omvärlden, med lägre tillväxtsiffror, förväntas svensk export till EU framöver kunna växa med 3,0–3,6 procent per år³². Därmed följer en ökad efterfrågan på tillförlitlig infrastruktur.

32 Business Sweden (2025) Dip in the Global Economy
– Global Economic Outlook



Idag finansieras var fjärde lärare, läkare, undersköterska och bussförare av skatteintäkter som genereras av exportindustrin.

Investeringar för industriell utveckling och välfärd

Det budskap som förmedlas i denna rapport kan summeras i en mening. Tillgänglighet och kvaliteteten på transportinfrastrukturen är avgörande för näringslivet, för svensk konkurrenskraft och för vår välfärd.

Brister i form av trängsel, otillräcklig kapacitet och bristande tillförlitlighet medför störningar i produktionen och merkostnader. Det handlar om kostnader på grund av trafikstörningar, exempelvis i form av problem att få tillgång till insatsvaror eller vid leverans av exportprodukter. Det handlar också om svårigheter att rekrytera rätt kompetens. Konsekvenserna blir att vissa företag som är beroende av ett större omland med goda kommunikationer tvingas avstå från expansion och nyrekryteringar. Den bristfälliga tillgängligheten innebär en försämrad produktivitet och ytterst risk för att företag avstår från investeringar eller flyttar produktionen till annan ort i Sverige eller utomlands. Ytterligare en konsekvens av den bristfälliga järnvägsstrukturen är att företag överväger eller väljer att flytta godstransporterna från järnväg till lastbil. Som belyst i denna rapport innebär bristfällig infrastruktur att näringslivet tappar konkurrenskraft. Detta får direkta effekter landets ekonomi som helhet. Arbetstillfällena försvinner och de skatteintäkterna från näringslivet krymper vilket får till följd att resurserna för samhälleliga välfärdsåtaganden eroderar. Idag finansieras var fjärde lärare, läkare, undersköterska och bussförare av skatteintäkter som genereras av exportindustrin.

Sverige har på senare år haft utmaningar med tillväxten av BNP. Den svaga tillväxten har förstås olika orsaker. Men en grundläggande och avgörande faktor är att företag har tillgång till kompetens och kan frakta sina varor till avsättningsmarknaden.

För att stärka näringslivets konkurrenskraft och möta behovet av tillförlitliga och effektiva transporter måste ny kapacitet tillföras. Det handlar inte om flaskhalsar som behöver byggas bort utan om nya sammanhållna stråk från Norrbotten och söder ut mot de stora utskepningshamnarna i södra Sverige.

Ett tungt argument mot den utveckling av järnvägsnätet som förordas i denna rapport är att det skulle bli dyrbart att bygga bort dagens brister. Kostnaden för att investera blir ett argument för att inte bygga. En slutsats från denna rapport är att det finns skäl att vända på detta resonemang och ställa frågan, vad kostar det att inte bygga.



Detta tar vi med oss – slutsatser

Starkt exportberoende: 28 procent av BNP exporteras och cirka 23 procent av arbetskraften (ca 1,2 miljoner) arbetar direkt eller indirekt med export. Utlandsinvesteringar har ökat kraftigt sedan millennieskiftet.

Export skapar välfärd och jobb: Exportindustrin står för omkring en fjärdedel av skatteintäkterna och finansierar välfärd. EU-exporten utgör över 60 procent av exporten och ger vart femte jobb.

Samspel driver tillväxt: Exporten, offentlig sektor och investeringar i utbildning och infrastruktur stärker varandra. God transport- och kommunikationsinfrastruktur är avgörande för konkurrenskraften.

Tillförlitliga transporter är avgörande för konkurrenskraft: Snabba, billiga och pålitliga transporter sänker kostnader, ökar handeln och möjliggör effektiva produktionskedjor, särskilt för ”just in time”-produktion och e-handel.

Järnvägen är central men fungerar bristfälligt: Järnvägen står för knappt 30 procent av godstransporterna och är nödvändig för basindustrins stora volymer, men lider av låg tillförlitlighet, kapacitetsbrist och svag internationell standard.

Kapacitetsbrist hämmar industrin och tillväxten: Ökad persontrafik, trängsel på spåren och högre avgifter leder till förseningar, ökade kostnader och i värsta fall uteblivna investeringar eller utflyttning av produktion.

Bristande tillgänglighet påverkar företagens lokalisering och regional utveckling: Infrastruktur och tillgänglighet är strategiskt viktiga för företag. Otillräcklig tillgänglighet leder till omlokalisering av verksamhet, egna transportlösningar och försämrade utvecklingsmöjligheter för mindre orter, vilket stärker storstadskoncentrationen.

Kapacitetsbrist och osäkerhet försvagar järnvägens roll: Ökad trängsel, säkerhetspolitiska krav och brist på redundans i järnvägsnätet skapar osäkerhet. Minskad tillförlitlighet och högre banavgifter gör att företag trots miljöambitioner flyttar godstransporter från järnväg till väg.



Europakorridoren AB är ansvarig utgivare av denna trycksak.

Adress: Garvaren, Stationsgatan 2, SE-341 60 Ljungby.

Ansvarig utgivare: Mattias Josefsson, Europakorridoren AB.

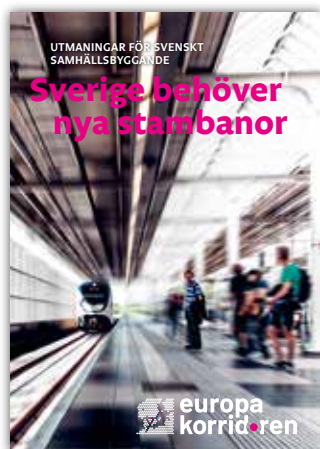
Text: Göran Cars och Mattias Josefsson.

Grafisk form och produktion: Olle Sjöstedt.

LH-tryck i Ulricehamn tryckte 400 ex i mars 2026.

Hämta rapporten digitalt: www.europakorridoren.se/rapporter

Lär mer om Sveriges viktigaste järnväg



Fokuserar på samhällets utveckling och behov av arbetspendling.



Behov och potential med gränsöverskridande pendling synas.



Fokus på utveckling och potential av gränsöverskridande handel.



Understryker kraften och samhällsnyttan av regional arbetspendling.



Lyfter fram järnvägens betydelse för industrin och svensk ekonomi.

Hämta rapporterna digitalt: www.europakorridoren.se/rapporter



ek

Utgiven av Europakorridoren AB
Garvaren, Stationsgatan 2, SE-341 60 Ljungby
www.europakorridoren.se

