
Klart spår för ökad tillväxt

Sveriges tillväxtutmaning och
järnvägens betydelse



Innehåll

Sammanfattning	3
1. Sverige och Europa har en tillväxtutmaning	4
Annika Winsth, chefekonom Nordea	5
PM Nilsson, vd Timbro	7
2. Vad kännetecknar den svenska ekonomin?	8
Håkan Buskhe, vd FAM	9
3. En europeisk union som fogas samman och integreras	11
Linus Eriksson, vd Öresundsbro Konsortiet	12
Mona Björklund, direktör vid EU-kommissionen (DG MOVE)	13
4. Nyindustrialiseringen av Sverige kan ge en tillväxtpuls	15
Henrik Henriksson, vd Stegra, fd H2 Green Steel	16
5. Hur mår järnvägen?	18
Karin Johansson, vice vd Svenskt Näringsliv	19
Torbjörn Hållö, chefekonom LO	20
6. Slutsatser för politiken	22

Om rapporten

Denna rapport innehåller ett antal intervjuer på temat tillväxt och infrastruktur med personer med viktiga roller i samhället – från vd:ar för tunga industribolag till chefekonomer och samhällsdebattörer. Bakgrunden till rapporten är att järnvägssystemet idag står inför så stora problem att hela Sveriges tillväxt hotas. Det har blivit särskilt tydligt genom stoppen på Malmbanan och de kapacitetsbrister i södra Sverige som hindrar att fler tåg sätts in på högt belastade sträckor.

Sammanfattning

De personer som intervjuas i denna rapport tecknar en samstämmig bild: Sverige har ett tillväxthinder som är kopplat till brister i infrastrukturen, inte minst järnvägssystemet. En viktig orsak till detta är bristen på långsiktighet i politiken och tidigare misstag att inte satsa tillräckligt på effektivt underhåll av järnvägsanläggningen och ökad kapacitet på högt belastade sträckor.

Det samlade budskapet är trots detta positivt. De intervjuade personerna är överens om att Sverige har resurser att lösa problemen. Om vi gör det får vi inte bara bättre fungerande transporter utan också bra förutsättningar för framtida tillväxt och välbefinnande.

På frågan om hur vi ökar tillväxten i Sverige och Europa pekar **Annika Winsth**, chefekonom på Nordea, på nyttan av att Europa samarbetar. I dag sviktar två av EU-samarbetets centrala pelare: fred och frihandel. Det är genom frihandeln Sverige fått sitt välbefinnande och vi behöver frihandel även i framtiden. Beroendet av handel gör transportsystemet viktigt, givet det näringsliv vi har. **Håkan Buskhe**, vd för FAM, är inne på samma linje och poängterar att vi ligger i utkanten av Europa och har en industristruktur där stora volymer behöver flyttas långa avstånd.

Sveriges låga statsskuld ger en möjlighet att låna till investeringar. Alla utmaningar i infrastrukturen bör dock inte ses som investeringar. Annika Winsth menar att underhållsskulden behöver betalas direkt över statsbudgeten medan utbyggnaden av ny infrastruktur bör kunna lånefinansieras. **PM Nilsson**, vd för Timbro, menar att nya järnvägsspår kommer att användas av många generationer, vilket gör att det inte är rimligt att investeringen bärs av en generation.

Mona Björklund, direktör vid EU kommissionens generaldirektorat för transporter och rörlighet, påminner om EU:s ambition att skapa en gemensam marknad för järnvägstransporter och öka järnvägens andel av transportarbetet. Även om det tar tid rör sig detta arbete ständigt framåt, bland annat med ökad samordning av medlemsstaternas satsningar på infrastruktur och ökad interoperabilitet mellan de olika järnvägssystemen. **Linus Eriksson**, vd för Öresundsbron, poängterar att byggandet av Fehmarn Bält-tunneln kortar tiden och ökar kapaciteten för tågtransporter mellan Danmark och Tyskland. När den öppnas 2029 ökar konkurrenskraften för järnvägstransporter vilket leder till att Södra Stambanan, som idag nått sitt kapacitetstak, blir en flaskhals.

Utbyggnaden av ny fossilfri industri i norra Sverige gör att investerarens blickar riktas mot Sverige. **Henrik Henriksson**, vd för Stegra, fd H2 Green Steel, säger att tillgången till transporter, inte minst tågtransporter, är det som investerarna tittar mest på, näst efter tillgången till fossilfri el. Han påpekar att fossilfria tågtransporter är nödvändigt för de nya industriprojekten och menar att högre banavgifter kan vara en lösning om man i utbyte får tillgång till bättre fungerande infrastruktur. Samma signal ges inte från den del av näringslivet som kan välja mellan järnväg och andra alternativ. Där betonas behovet av att hålla nere banavgifterna.

Investeringar i infrastruktur lönar sig, enligt **Karin Johansson**, vice vd för Svenskt Näringsliv. En ökning av Sveriges årliga tillväxt med en halv procent genom tillväxtåtgärder ger ett sammanlagt BNP-lyft på drygt 1 500 miljarder kronor till 2050, vilket motsvarar mer infrastrukturens satsningar än vad som finns i nu gällande plan. **Torbjörn Hållö**, chefekonom för LO, går så långt som att säga att Sverige inte har något finansieringsproblem för infrastruktur. Staten är lågt skuldsatt och kan låna till låg ränta, vilket gör att staten kan ta ansvar för infrastrukturen och göra nödvändiga investeringar. Han efterlyser även ett långsiktigt tänkande kring infrastruktur och breda politiska överenskommelser för järnvägen.

1.

Sverige och Europa har en tillväxtutmaning

Sverige och Europa står inför stora förändringar

Coronapandemin och Rysslands invasion av Ukraina har försatt världen, och i synnerhet Europa, i ett läge där krisen uppfattas som konstant. Europas länder har blivit varse att samhällen inte enbart kan byggas på förhoppningar om evig stabilitet. Inom flera frågor har näringslivet och politiken nu behövt ändra prioriteringar och förhållningssätt. Energittillgång och självförsörjningsgrad har vuxit i betydelse när Europa behöver trygga sin strategiska autonomi.

Det europeiska samarbetsprojektet har utmanats av stigande gaspriser och brustna globala värdekedjor. EU:s svar på dessa kriser har varit förhållandevis snabbt och välkoordinerat. Likväl är det uppenbart att konstant krishantering inte bygger robusta, framtidssäkrade ekonomier. Det behövs långsiktighet för att angripa Europas jämförelsevis svaga produktivitetsutveckling.

Samtidigt blir det alltmer synligt att Sverige och många andra EU-länder har en otillräcklig infrastruktur. EU:s arbete med regleringar på järnvägsområdet ställs nu inför uppgiften att prioritera mellan godståg och persontåg. I Sverige har år av underinvesteringar i järnvägar och annan transportinfrastruktur nu kommit ifatt oss och hotar bland annat industrins möjlighet att växa.

Fortsatt global konkurrens

Sanningen är att Europa länge har halkat efter USA. 2008 var EU:s samlade BNP något större än USA:s. I dag är USA:s BNP mer än 25 procent större än EU:s och Storbritanniens tillsammans: 25 biljoner dollar mot 19,8 biljoner dollar. Räknar man bort Storbritannien är USA:s ekonomi över 50 procent större än Europas.¹

Även om flera länder i Europa är världsledande på viktiga områden, exempelvis precisionsmaskiner och verktyg för industrin, släpar Europa efter USA vad gäller teknologi och kapital. Det är problematiskt ur ett geopolitiskt perspektiv, men det får också stora konsekvenser för vår välfärd och levnadsstandard. 40 procent av gapet mellan Europa och USA i köpkraftsjusterad BNP per capita beror på medvetna livsstilsval, som längre semestrar och lägre pensionsålder, men en större andel beror på underliggande produktivitetsskillnader.² Det är lätt att avfärda Europas sviktande konkurrenskraft som ett problem som berör länder i de södra och östra delarna av vår världsdelen, men det berör i allra högsta grad även Sverige.

Den Brysselbaserade tankesmedjan ECIPE tydliggör Sveriges tapp i en rapport som jämför europeiska länder med amerikanska delstaters ekonomier. Sverige hamnar i bottenkiktet: om vi var en delstat hade vi varit den 39:e rikaste, räknat i BNP per capita.³ Det placerar oss efter Oklahoma. Om den svenska ekonomin utvecklas i den takt som den Europeiska kommissionen prognosticerar⁴ kommer Sverige att tappa ännu mer i förhållande till vår omvärld.

1 Comparing United States and European Union by Economy - StatisticsTimes.com, <https://statisticstimes.com/economy/united-states-vs-eu-economy.php> [hämtad 2024-05-14].

2 McKinsey Global Institute, Securing Europe's competitiveness, <https://www.mckinsey.com/-/media/mckinsey/business%20functions/strategy%20and%20corporate%20finance/our%20insights/securing%20europes%20competitiveness%20addressing%20its%20technology%20gap/securing-europes-competitiveness-addressing-its-technology-gap-september-2022.pdf> [hämtad 2024-09-13].

3 Autumn 2023 Economic Forecast: A modest recovery ahead after a challenging year - European Commission, https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/autumn-2023-economic-forecast-modest-recovery-ahead-after-challenging-year_en [hämtad 2023-12-12].

4 Fredrik Erixon, Oscar Guinea & Oscar du Roy, "If the EU was a State in the United States: Comparing Economic Growth between EU and US States", ECIPE Policy Brief nr 07/2023, https://ecipe.org/wp-content/uploads/2023/07/ECI_23_PolicyBrief_07-2023_LY04.pdf [hämtad 2024-09-13].

Annika Winsth, chefekonom Nordea

Infrastrukturen måste fungera



Annika Winsth

Annika Winsth är chefekonom på Nordea Sverige sedan 2008, men har arbetat på banken sedan 1994. Innan Winsth började på Nordea arbetade hon på Finansdepartementet. Som makroekonomisk expert blir hon ofta ombedd att ge sin syn på utvecklingen för samhället och olika sektorer.

Annika Winsth är hedersdoktor vid Ekonomihögskolan vid Lunds universitet, där hon även sitter med i styrelsen. Hon är även ledamot i Nordiska museets styrelse samt bland annat vice ordförande i Nationalekonomiska föreningens styrelse.

Den globala utvecklingen riskerar att försämra Europas konkurrenskraft

Just nu naggas den globala frihandeln i kanten. Det är mycket bekymmersamt för en liten öppen ekonomi som den svenska. Det finns en uppenbar risk att Kina dumpar billiga varor i Europa, då USA försöker hålla Kina ute med handelshinder. Det samtidigt som USA och flera andra länder försöker locka produktion till sina länder med statliga stöd. Då konkurrerar vi inte längre på lika villkor. För Sverige och svensk ekonomi är frihandel på lika villkor avgörande.

Det är centralt att euroområdet samarbetar i nuvarande läge. EU-samarbetet bygger på två centrala pelare, fred och frihandel. Nu gungar båda dessa. Vi pratar för lite om det i Sverige. Veldig många av våra jobb i Sverige är beroende av den inre marknaden, men euroområdet är även beroende av omvärlden och dess efterfrågan. Med begränsad handel får vi ingen avsättning för mycket av det vi producerar. Det är genom frihandeln som vi har fått vårt välstånd, och det är så vi kan fortsätta att konkurrera och utvecklas.

Handeln kräver ett fungerande transportsystem. Vår industri fungerar helt enkelt inte om vi inte har effektiva transporter såväl i Sverige som vidare ut i Europa och omvärlden.

Europa står inför stora utmaningar och inte minst tysk ekonomi går svagt. Tyskland har historiskt varit motorn i Europa och är ett av Sveriges viktigaste handelsländer. Inte minst energifrågan, med det tidigare stora beroendet av rysk gas, är utmanande. Till det ska läggas att tysk bilindustri, vilken länge varit deras paradgren, släpar efter i omställningen. Det är dock inte bara Tyskland

som står inför utmaningar utan strukturellt har flera EU-länder en hemläxa att göra. Pensionsåldern är till exempel mycket låg i Frankrike medan statskulden är bekymmersamt hög i Italien.

Vi är i ett utsatt läge strukturellt, men även konjunktorellt med svag tillväxt. I svåra ekonomiska tider och i ett pressat läge tenderar nationalismen att öka, vilket vi såg bland annat i EU-valet. Det är mycket bekymmersamt ur ett svenskt perspektiv då vi, men också övriga länder i Europa, är för små för att inte samarbeta mot USA och Kina.

Piskor bättre än morötter för att genomföra omställningen

Europa har valt en annorlunda omställningsstrategi än USA. Där USA väljer att använda morötter genom att subventionera företag om de ställer om, har Europa valt piskan och lägger på en kostnad för företagets utsläpp. Den europeiska modellen är betydligt bättre samhälls-ekonomiskt, men vi måste förhålla oss till att USA och andra länder agerar annorlunda.

Euroområdet har därtill bestämt sig för att addera den sociala hållbarheten som en parameter. Det är självklart för oss som lever i länder där man anser att klyftorna inte bör vara för stora, men är inte en del av den amerikanska, kinesiska eller arabiska agendan. Det gör att europeiska företag möter högre krav, vilket försämrar deras konkurrenskraft, åtminstone på kort sikt.

Risken är att det folkliga stödet för omställningen sjunker om vi tappar i konkurrenskraft och människor blir arbetslösa. Hushåll och företag som tar notan för omställningen behöver kompenseras så att vi orkar fortsätta ställa om på ett klokt sätt.

” *Infrastrukturen måste fungera. Oavsett om det är från norr till söder eller från öst till väst eller om det gäller varor, gods eller arbetspendling. En väl fungerande infrastruktur främjar tillväxten.*

Infrastrukturen är A och O för ett land som Sverige

Järnvägsinfrastrukturen är idag tillväxthämmande för Sverige, och det beror främst på att underhållet är eftersatt.

Infrastrukturen är A och O för svenskt näringsliv. Vi har alltid varit en liten öppen ekonomi, med en framgångsrik exportindustri. Det svenska näringslivet är mer handelsberoende än många andra länder. Då blir transporterna avgörande. Men inte bara för varor och gods utan även för de människor som behöver resa i sitt arbete. Sverige är ett avlångt land med relativt stora avstånd.

Infrastrukturen måste fungera. Oavsett om det är från nord till syd eller från öst till väst eller om det gäller varor, gods eller arbetspendling. En väl fungerande infrastruktur främjar tillväxten.

Att ta bort flaskhalsar i infrastrukturen är viktigt för tillväxten

Samhällsekonomiskt handlar det i första hand om att prioritera flaskhalsar. Underhållet är mycket eftersatt på många håll och det får stora konsekvenser. Från ett politiskt perspektiv hamnar man inte i historieböckerna för att man löser upp flaskhalsar, men samhällsekonomiskt är ofta det mycket mer effektivt än stora kostsamma projekt.

Väl fungerande arbetsmarknadsområden är centralt. Att en hubb i en region växer gynnar oftast andra delar av landet. Orter bör inte konkurrera med varandra utan snarare samverka. Det kan vara en god idé och ekonomiskt fördelaktigt att samverka även över nationsgränserna. Skåne med Danmark och Köpenhamn, Västsverige med Norge och i norra Sverige med Finland.

Snart öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen, vilket får följdverkningar för framför allt södra Sverige. Men den frågan har uppmärksammats mycket lite i Sverige, där framför allt det som sker i norra Sverige hittills varit i fokus. Det är viktigt att ha insikten att behoven är olika i olika delar av landet oavsett om vi talar om infrastruktur, energi eller kompetens. Självklart vill vi vara nära Europa. Mängder av jobb skapas av export till vårt närområde.

Underhållsskulden kan hanteras över statsbudgeten

Det finns inte en enskild lösning. Dels kan vi söka EU-finansiering för infrastruktur. Det gör andra

EU-länder. Särskilt nu med NATO-medlemskapet kommer det att finnas ett intresse av att Sverige har en fungerande infrastruktur som snabbt kan förflytta tunga fordon och människor.

Jag tror även att de allra flesta svenskar tycker att det är rimligt att vi lägger de pengar som behövs på att underhålla vår infrastruktur. Enligt min mening går och bör det hanteras direkt över statsbudgeten. Det kräver dock politiska beslut. Här finns ett tydligt politiskt ansvar.

Satsningar på att bygga ut infrastrukturen är en investering, och till investeringar kan vi låna om de rustar oss för en bättre framtid. Frågan är dock hur mycket vi bör låna. Även om statsskulden är låg i nuläget kan det snabbt förändras. Vi lärde oss en dyrköpt läxa på 1990-talet då statsskulden exploderade och vi själva inte kunde sätta agendan. Sverige har tjänat oerhört mycket, som en liten ekonomi, på att ha ordning och reda i de offentliga finanserna.

Politikerna bär ansvaret för infrastrukturen

Politikerna har det yttersta ansvaret för en väl fungerande infrastruktur. Och de behöver vara långsiktiga och våga sätta ned foten. Nu har planeringen av inte minst järnvägsinfrastrukturen delegerats till flera aktörer och ingen tycks riktigt ta ett samlat ansvar. Det är samhällsekonomiskt mycket kostsamt.

Om väljarna får rangordna sina viktigaste valfrågor kommer inte underhållsskulden upp som topp tre, vilket gör att politikerna har misskött frågan länge. Politikerna har emellertid det yttersta ansvaret och de samhällsekonomiska kostnaderna i tid och pengar om det inte fungerar är mycket höga.

Politikens uppgift är i första hand att skapa förutsättningar så att människor, riskkapitalister, investerare och företag vill vara och verka i Sverige. Det ger tillväxt som vi sedan kan rösta om hur vi vill fördela. Det handlar då i första hand om långsiktighet och tydliga spelregler samt om fungerande kompetensförsörjning, infrastruktur och energi.

Finns de förutsättningarna lockar vi till oss de bästa, det skapar tillväxt och företagen kommer att ställa om till ett mer hållbart samhälle där efterfrågan finns.

PM Nilsson, vd Timbro

En banvall som ska användas i 100 år kan lånefinansieras



PM Nilsson

PM Nilsson är vd för tankesmedjan Timbro. Han är journalist i grunden och var chef för Expressens ledarredaktion 1999–2007. Tidigare har han varit ansvarig utgivare på Newsmill 2007–2012, samt politisk redaktör på Dagens industri 2013–2022. Efter valet 2022 arbetade han en kort period som statssekreterare hos statsminister Ulf Kristersson.

Attraktiva städer är viktigt för Sveriges dragningskraft

Järnvägen har exploderat i popularitet de senaste decennierna, vilket lett till trängsel på våra banvallar. Många hade inte räknat med att järnvägen skulle göra en sådan revansch. Orsaken till järnvägens ökade popularitet beror på att staden har fått en revansch som social och ekonomisk och kulturell varelse. Det driver i sin tur en ökning av både regional och långväga tågtrafik.

För att klara det kapacitetsbehov som uppstått behövs nya banvallar, vilket vi inte byggt på över 100 år. Gör vi inte det kommer det att bli packat med godståg, regiontåg, lokaltåg och till bristningsgränsen fulla snabbtåg. Det kommer att hindra Sverige att utvecklas åt rätt håll.

Alla statliga projekt kan inte definieras som en investering

Frågan är då hur nya banvallar kan finansieras. Diskussionen om det finanspolitiska ramverket kommer sannolikt att landa i en lösning med ett balansmål, vilket frigör utrymme för investeringar. Nästa stora debatt blir då vad som är en investering och vad man kan låna till? Jag är rädd för att ordet investering snabbt kommer att överanvändas i Sverige. Jag anser inte att vi bör låna till försvaret eller till utbildningssystemet, det måste vi bära inom givna ramar. Men en banvall som kommer att användas i mer än 100 år bör inte bäras av en generation skattebetalare. Därför är det en investering som är väl motiverad att lånefinansiera.

” En banvall som kommer att användas i mer än 100 år bör inte bäras av en generation skattebetalare. Därför är det en investering som är väl motiverad att lånefinansiera.

Det är inte klimatfrågan som avgör vilken infrastruktur vi ska bygga

Naturligtvis kommer vi att bygga både nya vägar och nya järnvägar, men frågan är var fokus ska ligga. Giltigheten i projektet med nya stambanor kvarstår. Det handlar om hur vi ska transportera oss mellan de stora städerna. Om vi löser det med motorvägar kommer städerna att utvecklas därefter. Om vi löser det med järnväg kan städerna byggas på ett tätare och mer attraktivt sätt.

Bilarna kommer att gå på el, vilket löser frågan om klimatpåverkan. Den stora frågan är därför inte klimatet, utan vilken stadsutveckling som vi vill se.

Att transportera många människor med tåg är effektivt. Man kommer rakt in i centrumkärnan. Det finns inget annat transportsätt som klarar det. Järnvägen gör det möjligt att bygga klassiska städer. Den täta 1800-talsstaden, det vill säga typiska järnvägsstäder, har idag en oslagbar attraktivitet. Alla vill vara här, inte minst företagen. Kvadratmeterpriserna är skyhöga. Överallt i Europa ser man vilken lockelse dessa stadskärnor har. Bilen bygger en helt annan typ av städer, med sämre ekonomisk kraft och sämre kulturell status.

Arlanda och järnvägen hör ihop

Motivet för att bygga järnväg är inte att ersätta flyg utan att järnväg är mer effektivt för att resa från centrum av en stad till centrum av en annan. Tåget och flyget kompletterar varandra och Arlanda behöver därför kopplas till snabbtågen. Ett omtag för järnvägen bör även bli ett omtag för Arlanda. Om man är i de gamla danska landskapen i södra Sverige är det som om Karl XI inte existerat – överallt skyltas det till Kastrup. Arlanda är viktigt för Sverige och behöver integreras bättre med tåget.

2.

Vad kännetecknar den svenska ekonomin?

Varutransporter och resande är en förutsättning

Sveriges välstånd bygger till stor del på svenska industriföretags exportframgångar. Trots att vi är ett glesbefolkat land i Europas utkant har svenska företag lyckats att hävda sig i en hård global konkurrens. Tillgången till ett välfungerande transportsystem har varit av avgörande betydelse för Sveriges resa till att bli ett framstående industriland, där både basindustri och verkstadsindustri är starka sektorer i jämförelse med andra liknande länder. Våra största exportvaror är därför ofta tunga, och behöver transporteras långa avstånd innan de kan skeppas till utlandet. Järnvägen har länge utgjort ryggraden i detta transportsystem.

Den senaste vinterns haverier inom det svenska järnvägssystemet ger anledning att fråga sig om svenska industriföretag kommer att ha de förutsättningar som krävs för att lyckas även i framtiden. Underhåll av vår befintliga infrastruktur har länge eftersatts. Dagens spår är i många fall desamma som riksdagen beslutade om för 150 år sedan, medan trafiken har ökat kraftigt. På många sträckor har kapacitetstaket för länge sedan passerats, vilket begränsar industrins tillväxtpotentialer. Det behövs kraftiga åtgärder i dag för att säkra framtiden.

Industrin står för omkring 15 procent av det samlade förädlingsvärdet i Sverige och sysselsätter direkt cirka 540 000 personer. Men totalt sett sysselsätter industrin 800 000 personer eftersom industrin även skapar jobb genom att köpa varor och tjänster från andra företag. Därmed står industrin för 17 procent av alla sysselsatta i Sverige.⁵

Än tydligare märks industrins betydelse i exportstatistiken. Av den samlade svenska varuexporten på cirka 2 000 miljarder kronor sker omkring två tredjedelar, eller 1 300 miljarder kronor, från industriföretag.⁶ Hela 92 procent av EU:s järnmalm produceras i norra Sverige och här finns även Europas största koppargruva. Sverige är, näst efter USA och Kanada, världens tredje största exportör av skogsindustriprodukter.

⁵ Enligt SCB:s input/output-statistik skapar varje jobb inom industrin 1,1 jobb till (inom och utom industrin), men i denna rapport har beräkningar utgått från en mer konservativ multiplikatoreffekt på 1. Eftersom även en del av de indirekt sysselsatta finns i industrin blir det inte 2 x 540 000.
⁶ Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter, https://www.almega.se/app/uploads/sites/9/2019/11/sweco_jarnvag2050_naringslivets_godstransporter_slutversion-1.pdf [hämtad 2024-09-13].

Håkan Buskhe, vd FAM

Sverige är ett industri-land och varorna behöver transporteras



Håkan Buskhe

Håkan Buskhe är sedan 2020 vd för FAM, som ägs av de tre största Wallenberg-stiftelserna – Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse, Marianne och Marcus Wallenbergs Stiftelse och Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond – via ägarbolaget Wallenberg Investments AB. Utdelningar från FAM bidrar till Stiftelsernas värdetillväxt och förmåga att ge anslag till forskning och utbildning. Innan Håkan Buskhe tillträdde rollen som vd på FAM, var han vice vd och därefter vd, på E.ON Nordic AB under åren 2008–2010. Mellan åren 2010 och 2019 var Buskhe koncernchef och vd för SAAB AB.

Sverige och Europa halkar efter USA

Om man zoomar ut en bit är det tydligt att Sverige, och Europa, har en tillväxtutmaning. De senaste 30 åren har vi halkat efter USA rejält. BNP per capita i Sverige och USA var ungefär på samma nivå i mitten av 90-talet. Om vi hade haft samma utveckling som USA sedan dess hade varje svensk varit nästan 250 000 kronor rikare, varje år.

Mer resurser skapar större möjligheter och större valfrihet. Fokus för politiken bör därför vara att identifiera tillväxtskapande åtgärder, då får vi också en mycket enklare diskussion om fördelning och finansiering av det offentliga kärnuppdraget.

Sveriges industriella struktur kräver ett effektivt transportsystem

Att komma i kapp ekonomiskt kräver givetvis en hel palett av åtgärder, men transportsystemet kommer högt på listan. Transporter, både av människor och gods, är en central förutsättning för ett lands konkurrenskraft. Digitalisering fungerar på ett kompletterande sätt, men ersätter inte helt behovet av fysiska transporter.

Sverige är ett avsidets beläget land i Europa med en stor basindustri. Vår industri exporterar en stor del av sin produktion, och måste kunna nå marknaden på ett kostnadseffektivt och utsläppsnått sätt.

Vi har dessutom en industristruktur där stora volymer tungt gods måste flyttas långa sträckor. För det ändamålet passar järnvägen utmärkt, särskilt i kombination med lastbilar för upphämtning av exempelvis timmer.

Transportinfrastrukturen är inte tillräckligt pålitlig

Hela transportsystemet med alla transportslag måste bli effektivare. Vi behöver bra flyg för det internationella resandet. Vi behöver ställa om godstransporter på väg till el. Vi behöver effektiva hamnar med sjötransporter. Men vi behöver också få ett järnvägssystem som är betydligt bättre fungerande än idag och som kan samverka och skapa kombinationslösningar med bil och sjöfart.

Järnvägen kan inte ensamt konkurrera med vägtrafik baserat på flexibilitet eller just-in-time-lösningar. Pålitligheten är alltför låg på grund av bristfälligt underhåll. Men tillsammans är tåg- och vägtransporter, det vill säga kombitrafik, ett högtintressant transportslag för Sverige.

Egentligen borde det vara en självklarhet att kunna transportera gods på järnväg hela vägen från norra Sverige ner till kontinenten i ett enda intermodalt godsflöde. I dagsläget förhindras detta av både kapacitetsbrist på spåren och tekniska och administrativa hinder för de gränsöverskridande transportererna. Här krävs krafttag, särskilt när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas och ökar järnvägskapaciteten genom Danmark.

” Egentligen borde det vara en självklarhet att kunna transportera gods på järnväg hela vägen från norra Sverige ner till kontinenten i ett enda intermodalt godsflöde.

Vi behöver tänka mer okonventionellt kring finansieringen av infrastrukturen

Utöver utvecklandet av gemensamma tekniska och administrativa regelverk inom EU är det uppenbart att det krävs stora investeringar i den fysiska järnvägsinfrastrukturen i Sverige. Det är nog de flesta överens om. Utmaningen är att få till en lösning som är statsfinansiellt robust, och som svarar upp emot både passagerar- och godstrafikens behov. Jag tror att man behöver tänka lite mer okonventionellt. Det finns mycket kapital som letar efter långsiktig avkastning och som skulle kunna riktas in mot infrastrukturprojekt. Vi har några exempel på det i Sverige redan, men exempelvis skulle ökad spårkapacitet för tåg mellan Stockholm-Göteborg-Malmö vara en sådan satsning, som skulle ha den bonusen att den frigör kapacitet för godstransporter på befintliga banor där en målkonflikt

annars kan uppstå mellan behoven av mer godstrafik och ökad persontrafik.

Sveriges industriella struktur gör oss viktiga för hela Europas försörjningstrygghet

Europas två största strategiska utmaningar handlar om energiförsörjningen och säkerheten. Det ligger i hela Europas intresse att ersätta den fossila energin med fossilfria alternativ – både för att klara av klimatomställningen och för att begränsa vårt beroende av Ryssland.

I den kontexten är Sverige ett oerhört viktigt land, med tanke på våra goda malmfyndigheter, våra stora skogstillgångar och vår förnybara el. För att det ska fungera behöver vi en robust transportinfrastruktur. Det är ett centralt och strategiskt intresse som måste prioriteras väsentligt högre än hittills.



3.

En europeisk union som fogas samman och integreras

Ett effektivt EU kräver gränsöverskridande transporter

En av de grundläggande idéerna för EU:s framtida tillväxt är ett fritt flöde av varor och personer inom EU:s inre marknad och goda möjligheter att handla med världen bortom EU. En stor del av Sveriges utrikeshandel går på järnväg till någon av landets hamnar eller via Öresundsbron. Ett effektivt transportsystem, med olika trafikslag som fyller olika behov och kompletterar varandra, har inte bara historiskt varit grundläggande för vår välfärd, utan kommer fortsätta att spela en avgörande roll i framtiden.

Europeiska kommissionen har pekat ut infrastrukturen som en av nio drivkrafter för att utveckla EU:s långsiktiga konkurrenskraft.⁷ I samma andetag konstaterar kommissionen att "tillgänglighet är särskilt viktigt för medlemsstater som ligger i utkanten av den gemensamma marknaden". Unionens vision för infrastrukturen syns tydligast i projektet TEN-T och de tilltänkta paneuropeiska transportkorridorerna,⁸ som även Sverige är en del av.

⁷ Europeiska kommissionens meddelande Long-term competitiveness of the EU: looking beyond 2030, sidan 7, https://commission.europa.eu/system/files/2023-03/Communication_Long-term-competitiveness.pdf [2024-09-13].

⁸ Trans-European Transport Network (TEN-T), https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en [2024-09-13].

Linus Eriksson, vd Öresundsbro Konsortiet

Fehmarn Bält-tunnelns potential kommer att utnyttjas av både varuägare och resenärer



Linus Eriksson

Linus Eriksson är vd för Öresundsbro Konsortiet sedan 2020. Dessförinnan var han trafikdirektör på Skånetrafiken mellan 2015–2020. Innan tiden på Skånetrafiken hade han 2009–2015 olika roller på Trafikverket, den senaste som trafikchef över tågtrafiken i Södra Sverige. Linus är ledamot i Öresundsinstitutet. Han har tidigare varit styrelseledamot på Samtrafiken och Järnvägsbranschens Samverkansforum.

Södra stambanan blir en flaskhals

För den nord-sydliga godstrafiken i Sverige, och för mycket annan trafik, är Södra stambanan pulsådern i järnvägssystemet. Där måste kapaciteten öka om vi vill frakta mer på järnväg till och från kontinenten. Idag är det fullt på de mest trafikerade sträckorna. Inte ens de dagar då hela anläggningen fungerar som den ska kör vi alla tåg i tid.

När Fehmarn Bält-förbindelsen, den nya tunneln för bil och järnväg mellan Danmark och Tyskland, invigs 2029 blir järnväg ett mer konkurrenskraftigt alternativ. Prognoserna visar att järnvägstransporterna då kommer att öka i stråket mellan Tyskland och Sverige. Över en natt blir järnvägen 16 mil kortare samtidigt som den får en ökad kapacitet på den danska sidan. Man kommer att spara 6-7 timmar i transporttid med tåg. Den potential som det innebär att ha tre timmar från Malmö ner till Hamburg och fyra timmar till Berlin kommer att utnyttjas, både av godstrafikköpare och av resenärerna.

” Om inte kapaciteten snabbt byggs ut kommer vi inte att kunna dra nytta av Fehmarn Bält-förbindelsen. Det är ett problem som inte bara påverkar södra Sverige utan hela landet.

Hela järnvägssystemet påverkas

Öresundsbron utgör ingen flaskhals. Idag använder vi bara två tredjedelar av kapaciteten på bron. Men den flaskhals som nu finns mellan Tyskland och Danmark kommer att flytta norr om Öresundsbron. När mer trafik från kontinenten kommer in i det sydsvenska systemet, som redan har mycket regional tågtrafik och stora godsflöden, får vi problem eftersom det redan idag är fullt på spåren

från Öresundsbron upp till Alvesta i Småland. Om inte kapaciteten snabbt byggs ut kommer vi inte att kunna dra nytta av Fehmarn Bält-förbindelsen. Det är ett problem som inte bara påverkar södra Sverige utan hela landet.

Om järnvägen saknar kapacitet kommer transportbehovet att lösas med lastbil, vilket för Skåne innebär att fler lastbilar ska passera.

Tyvärr är vi sena på bollen, därför behöver vi öka tempot för att klara trafikökningen efter att Fehmarn Bält-förbindelsen är färdig. Det är bråttom att komma i gång med utbyggnaden till fyrspar mellan Lund och Hässleholm, därefter behöver utbyggnaden fortsätta norr om Hässleholm.

Vad kan vi lära oss av Danmark?

Danmark har ett intressant sätt att fatta beslut. Man tar beslut om stora infrastrukturpaket i bred politisk enighet över blockgränserna. Besluten omfattar hela stråk och inte enstaka projekt som i Sverige. Det innebär att när man tog beslut om Fehmarn Bält-förbindelsen, som kostar 50 miljarder danska kronor, så tog man samtidigt beslut om en lika stor investering i nytt dubbelspar upp till Köpenhamn eftersom man insåg att det inte räcker att enbart bygga en tunnel, man måste även säkerställa kapacitet genom hela stråket för att få ut störst nytta av satsningen. Det resulterar i att Danmark investerar 100 miljarder danska kronor samlat i ett paket. I Sverige har vi en tendens att portionera ut investeringarna så att alla ska få lite av kakan, men då får vi inte ut systemeffekterna, i stället flyttar vi bara flaskhalsarna till nya ställen. Där har vi att lära av Danmark.

Mona Björklund, direktör vid EU-kommissionen (DG MOVE)

Det behövs mer dedikerad infrastruktur för godståg i EU



Mona Björklund

Mona Björklund är sedan 2021 direktör för direktoratet för politisk samordning vid Generaldirektoratet för transport och rörlighet (DG MOVE) på Europeiska kommissionen. Dessförinnan var Mona medlem av Regulatory Scrutiny Board vid Europeiska kommissionen, vilken hon anslöt sig till 2019 efter att ha varit enhetschef för samordning och planering vid DG MOVE.

Många åtgärder från EU-kommissionen för ett mer integrerat transportsystem

Transportsektorn är självklart ett nyckelområde för den europeiska ekonomin, konkurrenskraften och den inre marknaden. Och den är verkligen en sann möjliggörare, både för företag, för godstransporter och för passagerartransporter.

Detta är kärnan i vad vi arbetar med på DG MOVE på EU-kommissionen. Det är både kopplat till mjuka åtgärder och till lagstiftningsåtgärder för att bryta ner hinder, för att på så sätt förbättra konkurrensen och öppna upp den europeiska inre marknaden.

Vi behöver ha ett effektivt transportsystem över hela Europa, det är vad vi arbetar för och det är naturligtvis där EU:s åtgärder tillför störst värde. Därför har vi ett stort fokus på interoperabilitet, på gränsöverskridande anslutningar och på att säkerställa att medlemsstaterna samordnar utbyggnaden av sin transportinfrastruktur.

Genom det fjärde järnvägspaketet har vi haft ett stort antal viktiga lagstiftningsförslag som nu börjat träda i kraft efter vad som varit en ganska lång övergångsperiod. Utöver lagstiftningsåtgärderna har vi också infrastrukturen vilken handlar om att åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten. Det som tidigare var ett separat initiativ för alla godskorridorer har nu integrerats med det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T).

I december 2020 antog vi också en hållbar och smart mobilitetsstrategi,⁹ som bland annat har som mål att fördubbla EU:s godstrafik på järnväg till 2050 och tredubbla resandet på höghastighetsbanor. Strategin innehåller ett antal nya åtgärder, som att EU-länderna behöver samarbeta för utveckla kombitrafiken över gränserna, och kommer att vara ett relevant dokument under kommande år.

Hinder för europeisk samverkan måste lösas upp

När det gäller järnväg finns det ett behov av mer dedikerad infrastruktur för godstrafik samt bättre planering av kapaciteten som är öronmärkt för godstrafiken. Under de senaste åren har vi sett många nya järnvägslinjer i Europa, men de flesta av dessa linjer är inriktade på passagerartrafik. Vi har sett en stor ökning av höghastighetslinjer i flera länder som Italien, Spanien och även Frankrike.

Det finns samma behov även för godssektorn. I juli 2023 presenterade Kommissionen ett förslag om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet inom EU som syftar till att bättre matcha de olika behoven hos godskunderna och passagerarkunderna. Där föreslås en ny process som kallas rullande planering som ämnar tilldela kapacitet på ett mer effektivt och flexibelt sätt till godstransportörer för att på så sätt förbättra tjänsternas kvalitet och ta emot mer trafik på järnvägs-

⁹ Europeiska kommissionen, Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden, COM(2020) 789 final, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0014.02/DOC_1&format=PDF [hämtad 2024-09-13]

nätet – och därmed öka konkurrenskraften jämfört med vägtransporter.

Politiken för att skapa interoperabilitet, det vill säga möjlighet för de nationella järnvägssystemen att fungera ihop, är mycket viktig eftersom tekniska hinder idag försvårar det internationella godstransportflödet på järnväg. Införandet av det nya signalsystemet European Railway Transport Management System (ERTMS) är något som på sikt kommer att leda till förbättringar i trafikflödena och järnvägssystemets effektivitet. ERTMS är ett europeiskt sätt att hantera gränsöverskridande tågtrafik och säkerställa säkerheten för tågdrift över nationsgränserna.

Reglerna för järnvägssäkerhet har också harmoniserats genom de olika järnvägspaketen. Det senaste hittills är det fjärde järnvägspaketet. Vi försöker slutföra harmoniseringen av tekniska och regulatoriska regler i järnvägsektorn. Det är en mycket lång process, så vi är ännu inte färdiga, men vi är på god väg och ERTMS är verkligen ett nyckelprojekt på europeisk nivå som ska säkerställa att tåg obehindrat kan passera landgränserna.

Järnvägen är kärnan i ett intermodalt system av olika trafikslag

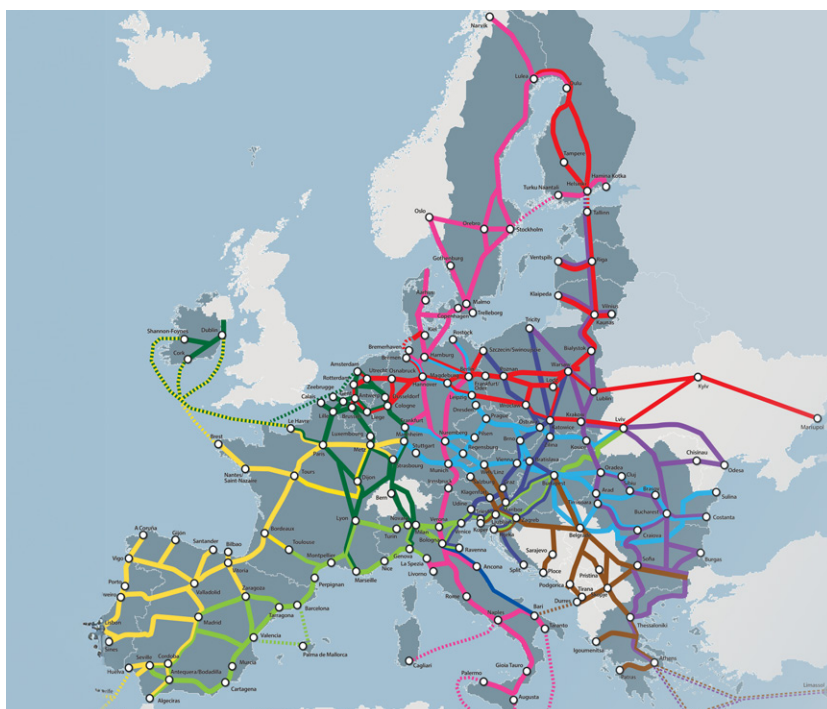
Intermodala transporter växer i betydelse. Det är ett skäl till att vi beslöt att integrera järnvägsgodskorridorerna i det transeuropeiska nätverket, eftersom järnvägen har tydliga styrkor på det intermodala området. Det

är svårt att använda järnväg för dörr-till-dörr-leveranser, men förenklat kan man säga att det är den billigaste transportlösningen för medeldistans, från cirka 300 kilometer till 900 kilometer. För längre avstånd kan du behöva sjöfart, och för den sista milen behöver du alltid vägtransporter.

Att maximera synergierna mellan de olika transportslagen är verkligen det bästa svaret på Europas behov. Därför antog Kommissionen även ett nytt förslag i november 2023 om att kombinera transportsätt för mer hållbara godstransporter, genom att förbättra konkurrenskraften för intermodala godstransporter – det vill säga godstransporter med två eller flera transportsätt, jämfört med transporter enbart på väg.

Som man brukar säga, om du vill gå snabbt går du ensam, men om du vill gå långt går du tillsammans med andra, och det är precis vad det europeiska projektet handlar om. Om vi ska kunna realisera potentialen som en väl fungerande europeisk transportmarknad kan erbjuda europeiska företag, så måste vi samarbeta på EU-nivå.

Det som behövs nationellt för Sverige är naturligtvis helt upp till den svenska regeringen att besluta om. Den europeiska dimensionen handlar om fördelarna som en integrerad europeisk transportmarknad kan ha för europeisk konkurrenskraft, den inre marknaden och europeiska företag och passagerare.



Transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Den rosa linjen markerar Scandinavian-Mediterranean Corridor.

” Att maximera synergierna mellan de olika transportslagen är verkligen det bästa svaret på Europas behov.

4.

Nyindustrialiseringen av Sverige kan ge en tillväxtimpuls

EU:s gemensamma klimatpolitik

Det finns alltså mycket som kan ingjuta mod och framtidstro i ett Europa där tillväxten har tappat farten. När Europa fungerar överträffar vi andra delar av världen på många viktiga områden. Europas ekonomi är nästan hälften så koldioxidintensiv som USA:s och Europa är världsledande på att reducera utsläpp.¹⁰ Den gröna omställningen skapar stora möjligheter för Europa, eftersom vi skaffat ett försprång på dessa områden.

Sverige befinner sig därför i ett särskilt intressant läge tack vare våra goda möjligheter att bidra till en fossilfri värld. Vi har samtidigt möjlighet att själva stärka vårt näringslivs konkurrenskraft.

I Norrbottens och Västerbottens län sker redan flera historiskt omfattande nyetableringar och investeringar i befintliga företag. Ytterligare etableringar kan ske i syfte att använda regionens särskilda möjligheter när det gäller exempelvis mineraltillgångar och tillgång till fossilfri energi. Satsningarna i norra Sverige är delar av värdekedjor som sträcker sig över landet och globalt. Satsningarna stärker Sveriges ställning som attraktiv partner i den gröna omställningen och öppnar möjligheter för ökad utrikeshandel och fler utländska direktinvesteringar till Sverige. Utfallet kan påverka Sveriges attraktionskraft under lång tid framöver.

Med nya klimatneutrala produktionsprocesser och produkter kan företag och länder nå sina utsläppsmål. Intresset för fossilfria produkter är därför högt. Industrin som gör de stora satsningarna har goda möjligheter att ta marknadsandelar och komma in på helt nya marknader. Att säkra förutsättningarna för den fossilfria nyindustrialiseringen framstår som en central tillväxtfråga för Sverige.

¹⁰ McKinsey Global Institute, Accelerating Europe: Competitiveness for a new era, januari 2024. <https://www.mckinsey.com/mgi/our-research/accelerating-europe-competitiveness-for-a-new-era> [hämtad 2024-09-13].



Henrik Henriksson, vd Stegra, tidigare H2 Green Steel

Tåginfrastruktur kommer högt på listan för internationella investerare



Henrik Henriksson

Henrik Henriksson är vd för Stegra, tidigare H2 Green Steel, sedan 2021. Han är i grunden civilekonom och har tidigare varit koncernchef och vd för Scania 2016–2021.

Henrik är ledamot i Scantias styrelse sedan 2021. Han har tidigare varit styrelseledamot i Electrolux och Creades.

Tillgången till konkurrenskraftig förnybar el och järnväg är nyckelfaktorer för den gröna omställningen

Tillgången till konkurrenskraftig förnybar el och därefter järnväg och hamn är de viktigaste faktorerna för den industriella omställningen. Stegras verksamhet handlar om att ta in malm, förädla den och sedan leverera produkterna till våra kunder. En väl fungerande järnväg är livsnödvändig för oss.

Den dimensionerande faktorn för vårt och för många andra projekt kommer att vara var det finns tillgång till förnybar el och kapacitet i elnätet. Den tunga industrin ligger sällan i hamnen så tillgång till järnväg för att transportera råvaror och slutprodukter blir också avgörande. Lastbil är fantastiskt när det gäller flexibilitet. Men för stora repetitiva flöden fungerar det inte.

När vi talar med internationella investerare om situationen i Sverige lyfter de energifrågan som sitt största orosmoment. Men på andra plats kommer den bristfälliga tåginfrastrukturen, kopplat till brist på underhåll och investeringar. Alla investerare vi träffar frågar om Malmbanan och dess kapacitet. Det har definitivt

” När det gäller vår förmåga att få de här projekten som säkerställer en livskraftig, hållbar och stark industri i Sverige för de kommande fem generationerna att lyfta – då måste Malmbanan prioriteras.

påverkat bilden av Sverige som investeringsland till det sämre. Det har även otydlighet och retroaktiva ändringar i kraftfrågan gjort.

Grönt stål är en strategiskt viktig fråga för hela Europa

Jag uppfattar att både politiker och företagsledare, såväl i Skandinavien som globalt, har insett att vi måste ställa om till ett hållbart samhälle. Och då måste vi göra det på ett så effektivt sätt som möjligt. Det som historiskt sett har varit hemorten för vissa typer av industrier kommer inte nödvändigtvis att vara det i framtiden.

Det är en fantastisk möjlighet som vi har i Sverige, att förädla våra råvaror till järnsvamp eller grönt stål och hjälpa resten av världen att ställa om. Sen kommer det inte att vara hela lösningen, men vi kan visa vägen.

Den tunga och energikrävande industrin som behöver ställa om från fossila till förnybara energilag måste ligga i regioner där det finns god tillgång till billig eller förnybar el. Då är norra Sverige en fantastisk nod, men även Iberiska halvön, Kanada och Brasilien.

Att svensk malm används för att göra fossilfri järnsvamp istället för järnmalm är en förutsättning för att den tyska och franska stålindustrin ska kunna ställa om. Och stålindustrin behöver vi i Europa. Dels utifrån regionaliseringen, men vi behöver den också av säkerhetspolitiska skäl. Sverige är väl positionerat för att ta på oss den rollen.

Vi behöver ett snart investeringsbeslut om Malmbanan

När vi tittar på andra projekt i andra delar av världen kan vi konstatera att banavgiften på Malmbanan är låg. Det är viktigt att avgiften speglar behovet av investeringar och underhåll, den tunga industrin har råd att betala lite mer. Men, i utbyte mot en högre banavgift ska industrin också kunna förvänta sig en ökad effektivitet, flexibilitet och kapacitet, samt en hög tillgänglighet.

Vi behöver ett snart investeringsbeslut om dubbelspår mellan Boden och Luleå, till att börja med. För att lyckas med det tror jag att staten behöver tänka nytt och lånefinansiera. Dels lånar ingen billigare än staten, dels kan höjda banavgifter finansiera upplåningskostnaden.

Det här är en infrastruktur som staten fortsatt bör äga. Att privatisera Malmbanan, när det finns så många olika brukare, blir väldigt svårt. Med tanke på hur viktig järnvägen är för de här projekten som redan finns, som LKAB och SSAB och Boliden, men också de som är på väg in, så tror jag att det finns utrymme i kalkylerna för en höjning av banavgiften. Men där kan andra ha en annan uppfattning.

Det finns flaskhalsar i nord-sydlig riktning som förhindrar effektiva transportflöden

Hamnkapaciteten i till exempel Luleå hamn måste öka. Generellt måste hamnarna i Östersjön öka sin kapacitet. Göteborgs hamn har alltid varit framåtlutade och har satsat långsiktigt. Om vi investerar ordentligt i hamnarna så kan vi hantera de öst-västliga flödena i landet.

Det vi sedan behöver är en bättre järnväg rakt igenom landet.

I de södra delarna av landet blir det konkurrens med persontrafiken. En flaskhals är bokningssystemet för tåglägen. Idag kostar det ingenting att boka ett tågläge, och det utgår ingen straffavgift om man inte utnyttjar sina bokade tåglägen. Det borde ändras.

Sedan finns det ingen riktigt bra lösning för att ta tåget hela vägen ner till Europa även om vi i teorin skulle kunna nå nästan alla våra kunder med tåg. Men kapaciteten i nord-sydlig riktning är för dålig. Maxlasten är för låg, och då blir transportererna inte tillräckligt effektiva.

Kortsiktiga politiska beslut leder till problem för infrastrukturen

Problemet är att vi får kortsiktiga beslut när vi har nytt val vart fjärde år. Jag tror ändå att det nya säkerhetspolitiska läget kan leda till att infrastrukturen får en annan och större betydelse. Egentligen borde infrastrukturen skötas som pensionsfrågan, genom parlamentariskt brett förankrade långsiktiga planer som inte förändras varje mandatperiod.

Debatten har dessutom varit väldigt fokuserad på höghastighetståg mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Man kan förstå att det attraherar och påverkar en stor del av befolkningen. Men när det gäller vår förmåga att få de här projekten som säkerställer en livskraftig, hållbar och stark industri i Sverige för de kommande fem generationerna att lyfta - då måste Malmbanan prioriteras.



Malmbanan. Foto: David Gubler

5.

Hur mår järnvägen?

En femtedel av godstransporterna i Sverige går på järnväg. För många industriföretag finns inga andra alternativ än tåg eftersom mängden gods, vikten, avståndet eller den mottagande kunden kräver järnvägstransport. Att järnvägstransporterna inte fungerar tillräckligt bra är uppenbart – transporttiden mellan viktiga noder i godstrafiken är betydligt längre idag än för 25 år sedan¹¹ – men vilken är användarnas syn på järnvägssystemet?

I Global Competitiveness Index¹² betygsätter företag sina länders järnvägsnät, både avseende gods- och persontrafik. Betyget för det svenska järnvägsnätets kvalitet har sjunkit stadigt sedan 2009 fram till den senast publicerade mätningen 2019 där Sverige låg först på 40:e plats vad gäller järnvägsnätets kvalitet. Japan låg på första plats, Schweiz på tredje, Nederländerna på sjätte, Spanien på åttonde och USA på elfte plats.

Enligt Svenskt Näringslivs företagarpanel för fjärde kvartalet 2023¹³ uppger vart fjärde företag att leveranser av varor har påverkats av brister i infrastrukturen, varav cirka tio procent anger att det påverkat tillväxtutsikterna i hög grad. Företagen menar att det allvarligaste problemet är att underhållet av järnvägen släpar efter.

Denna problembild bekräftas i den återkommande intervjustudien *Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden* som genomförs av Transportstyrelsen.¹⁴ Den visar att transportköparna upplever påtagliga problem och att de efterlyser bättre tillförlitlighet, bättre kapacitet och geografisk tillgänglighet, enklare att göra beställningar samt ökad kostnadsmässig konkurrenskraft för järnvägen.

Den beskrivna utmaningen återkom även i Omtag Svensk Järnvägs undersökning baserad på intervjuer med 20 stora svenska industriföretag våren 2024.¹⁵ Undersökningen visar att vart fjärde företag påverkas så allvarligt av störningar, stopp eller kapacitetsbrist att det hindrar investeringar och expansion eller leder till stora merkostnader. Ytterligare vartannat industriföretag påverkas av kostnader på grund av trafikstörningar, exempelvis i form av extra lagerhållning eller hinder att rekrytera rätt kompetens. Undersökningen tyder också på att basindustrin är mer drabbad än industrin i övrigt eftersom basindustrin är mer beroende av tågtransporter.

Uppenbarligen finns utmaningar kring järnvägen som utgör tillväxthinder, men hur ser en inriktning ut för att avhjälpa dessa hinder?

11 Nelldal, Bo-Lennart & Ahlstedt, Lars, Framtidens marknad för godstrafik med järnväg (2024), <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2024/framtida-godstransporter-pa-jarnvag.pdf> [hämtad 2024-09-13].

12 World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2019, sidan 530 ff https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

13 <https://www.svensktnaringsliv.se/foretagarpanelen/> [hämtad 2024-09-13].

14 Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2022, Transportstyrelsen, <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/jarnvag/marknadsövervakning/godstransportkoparnas-syn-pa-jarnvagsmarknaden-2022-rapport.pdf> hämtad 2024-09-13].

15 Industriebroms eller industrilyft? Omtag Svensk Järnväg 2024, <https://omtagsvenskjarnvag.se/rapporter/industrilyftet/> [hämtad 2024-09-13].

Karin Johansson, vice vd Svenskt Näringsliv

Transportinfrastrukturen är ett av de tillväxthinder som företagen pekar ut



Karin Johansson

Karin Johansson är sedan 2022 vice vd och chef för näringspolitik och opinionsbildning på Svenskt Näringsliv. Innan hon anslöt till Svenskt Näringsliv var hon 2013–2022 vd för Svensk Handel. Dessförinnan var Karin statssekreterare på Socialdepartementet för Kristdemokraterna 2006–2013 samt arbetade på Microsoft Sverige 1999–2006.

Karin är styrelseordförande för Visit Sweden. Tidigare har hon varit styrelseledamot för bland annat Sveriges Radio, Blekinge Tekniska Högskola samt Svenska Spel.

Sverige behöver öka tillväxten

Sverige har tappat placeringar i välfärdsligan, från fjärde plats 1970 till tolfte plats idag. Vår prognosticerade tillväxt de närmaste åren är modest. Vi behöver därför öka tillväxten för att bibehålla välfärden, öka reallönerna, finansiera offentliga åtaganden och inte minst finansiera den gröna omställningen.

Tillväxt får vi när företag växer och anställer och fyra av fem företag vill växa, enligt Svenskt Näringslivs Företagarpanel. Transportinfrastrukturen är ett av de tillväxthinder som företagen pekar ut. Det finns även andra viktiga förbättringsområden, som kompetensförsörjningen, energiförsörjningen och höga skatter på arbete. Men bristande transportinfrastruktur finns med bland de viktigaste tillväxtfrågorna som behöver lösas, enligt företagen.

” I undersökningen *Företagens regionala utveckling* anger 17 procent att transportinfrastrukturen är det huvudsakliga hindret för tillväxt. Denna trend behöver brytas.

Bättre infrastruktur kan löna sig genom högre tillväxt

Det borde gå att undanröja problemet med bristande transporter. Sveriges senaste infrastrukturplan omfattar satsningar på knappt 1 000 miljarder kronor i underhåll och nya projekt för vägar och järnvägar. Det kan jämföras med det BNP-lyft på 1 505 miljarder kronor som vi skulle få om vi lyfter Sveriges årliga tillväxt med en halv procent fram till år 2050. Att vi måste ta hand om vår infrastruktur på ett bättre sätt är inget svårt beslut och det kommer att löna sig.

Vi gör även en annan undersökning, Företagens regionala utveckling, där 17 procent anger att transportinfrastrukturen är det huvudsakliga hindret för tillväxt. Den siffran har ökat med 5 procentenheter på bara ett år. Denna trend behöver brytas.

Även regeringens produktivitetskommission har identifierat en bristande transportinfrastruktur som ett tillväxthinder med försämrad produktivitet. Vi ska dessutom ställa om vårt samhälle till ett fossilfritt samhälle, där näringslivet förväntas gå före. I det perspektivet är transportinfrastrukturen helt central för att lyckas.

Dåligt fungerande järnväg drabbar industrin hårt

Industrin drabbas hårt när tågen inte går, eftersom många industriföretag inte har några andra alternativ för tunga transporter än järnvägen. Men det är viktigt att komma ihåg att det inte bara är industriföretag som drabbas. Besöksnäringen är också beroende av järnväg och drabbas hårt av att exempelvis Malmbanan är stängd för persontåg. Alla företag drabbas också av att deras anställda som tågpendlar inte kan lita på om de kommer till jobbet. Det gör att våra medlemsföretag hindras att växa. Järnvägen behöver fungera bättre.

Nu behövs krisinsikt och tydliga politiska beslut. Trafikverket behöver konkurrensutsättas genom att alternativa finansieringsformer prövas, som kan leda till att infrastrukturprojekt genomförs snabbare och inom budget. Och vi behöver få rätt infrastrukturprojekt byggda som leder till tillväxt.

Torbjörn Hållö, chefekonom LO

Sverige har inget finansieringsproblem



Torbjörn Hållö

Torbjörn Hållö är sedan maj 2024 LO:s chefekonom. Han har arbetat på LO sedan 2011, bland annat som ekonom och gruppchef för Arbetsmarknad, utbildning och lönebildning. Tidigare har han arbetat bland annat som sakkunnig på Näringsdepartementet 2004–2006, som ekonom på Socialdemokraterna 2008–2011 samt frilansande kolumnist på Göteborgs-Posten sedan 2022.

Torbjörn är styrelseledamot i AP3 sedan 2018. Mellan 2015 och 2018 var han ledamot i insynsrådet hos Skatteverket.

Järnvägen är viktig för svensk tillväxt

Järnvägen är uppenbart viktig för svensk och europeisk tillväxt. Det är dessutom en uppenbart bra konjunkturell åtgärd att tillföra resurser till underhållsåtgärder. De projekt som handlar om att akut möjliggöra industriinvesteringar är särskilt viktiga för tillväxten. I internationell jämförelse ligger vi väldigt bra till i omställningen av ekonomin. Sedan kan vissa gröna investeringar vara luftslott, men många kommer att bli framgångssagor. Dessa satsningar måste understödjas, och absolut inte försvåras på grund av bristande infrastruktur.

Om man lyfter blicken har Sverige tre stora områden som är centrala för tillväxten. På kort sikt behöver vi som sagt öka underhållet av transportinfrastrukturen. Sedan är energisystemet en av Sveriges stora konkurrensfördelar och måste värnas. Därefter kommer kompetensfrågan i bred bemärkelse.

Min bild är också att öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen innebär nya möjligheter för Sverige att koppla ihop sig bättre med kontinenten. Det finns även väldigt goda skäl till att förbättra kopplingen till Oslo.

Sverige har inget finansieringsproblem

Sverige har egentligen inget finansieringsproblem. Det är ett artificiellt, och självpåtaget, problem. Staten lånar billigare än alla andra tänkbara aktörer. Inom överskådlig tid saknas begränsningar för Sverige att öka upplåningen.

LO:s position är att staten behöver ta tillbaka ansvaret för skötseln av infrastrukturen. Det har inte varit lyckat att dela upp det på så många olika aktörer. Men det egentliga problemet är bristen på långsiktighet. Utan det vågar inte privata aktörer investera i sin verksamhet på ett sådant sätt att man kan sköta underhåll och annat. För att företag ska våga satsa på rekrytering och investering i den maskinpark som krävs behöver staten signalera att man är beredd att ta ett långsiktigt finansieringsansvar.

Statusen på yrkesprogrammen behöver höjas

Varje år är det 10 000 färre unga som söker till yrkesprogram än historiskt. Det är ett stort problem – vi behöver dessa yrkesgrupper, nu mer än någonsin. Fler föräldrar måste uppmuntra sina barn att söka till yrkesprogram, och det kommer de bara att göra om dessa yrken får en högre status och bättre villkor. Därför var återinförandet av högskolestatus för yrkesprogrammen ett viktigt beslut.

Vi har alla under lång tid matats med idén om att alla ska bli akademiker. Nu måste vi istället fundera på hur akademiker ska kunna bli arbetare. Därför är det aktuella förslaget om att vuxna ska kunna bli lärlingar intressant att titta närmare på.

Men det viktigaste är, återigen, långsiktighet. Om man ska locka unga människor till branschen så måste signalen vara att det kommer att finnas goda förutsättningar över lång tid.

” Järnvägen är uppenbart viktig för svensk och europeisk tillväxt. Det är dessutom en uppenbart bra konjunkturell åtgärd att tillföra resurser till underhållsåtgärder.

Det saknas ett långsiktigt tänkande kring infrastruktur i Sverige

Tillsammans med annan central infrastruktur är det alltmer tydligt att det finns eftersatta underhållsbehov, och ett eftersatt strategiskt tänkande kring infrastruktur-systemet. Hur viktigt det är att anlägga ett strategiskt perspektiv blir tydligt om man tittar på utbyggnaden av kärnkraften. Skälet till att Sverige lyckades bygga kärnkraft snabbare än de flesta andra länder var att vi hade långa planeringshorisonter och ett systemtänk.

Det har blivit uppenbart för delar av näringslivet att de investeringar man tänker göra allvarligt försvåras på grund av det eftersatta underhållet av järnvägen. Det är särskilt tydligt för de gröna investeringarna i norr, där både bostäder och infrastruktur saknas i tillräcklig utsträckning.

Den övergripande bilden av situationen för järnvägen är att politiken har vacklat fram och tillbaka. Under Reinfeldts första regering var den gängse bilden att Sverige

hade överinvesterat i järnväg. Denna position ändrades i och med det stora Sverigeprojektet med höghastighetståg under Reinfeldts andra mandatperiod. Just oförmågan att välja en linje och sedan hålla fast i den är en generell kritik mot politiken. Det har inte funnits långsiktighet eller långa planeringshorisonter.

Vi behöver breda politiska överenskommelser för järnvägen

Lösningen på bristen på långsiktighet skulle kunna vara att inrätta motsvarande försvarsberedningen för transportinfrastrukturen. Oavsett vilken form man väljer behöver en tillräckligt bred majoritet av de politiska partierna förbinda sig till en gemensam linje.

Det kan också handla om alltifrån uppgörelser mellan några av de större partierna från respektive block, till att få andra aktörer i samhället att bistå med långsiktighet – till exempel arbetsmarknadens parter. Om de är med på en överenskommelse skapas fler bärare av en gemensam ambition och viljeinriktning.



6.

Slutsatser för politiken

Sverige och Europa har ett behov av att stärka konkurrenskraften

I sektor efter sektor utmanas Europa av global konkurrens, främst från USA och Kina. Europeiska kommissionen pekar ut ett behov av att öka unionens innovations- och produktionsförmåga inom högteknologiska områden.¹⁶ För att uppnå detta krävs investeringar i teknologi och kompetens. Men ett annat nyckelområde är ökade satsningar på storskalig fossilfri infrastruktur i hela EU. Mario Draghis uppmärksammade rapport till EU-kommissionen i september 2024 - The future of European competitiveness – slår fast att ett fullt genomförande av den inre marknaden i EU är nödvändigt för att stärka Europas konkurrenskraft, vilket kräver en väl fungerande integrerad transportmarknad i EU.

Den svenska självbilden av ett avancerat industriland tål att utmanas, men på individnivå får den låga tillväxten per capita betydande konsekvenser. Ytterst handlar det om bibehållande av levnadsstandard samt mindre resurser för gemensamma behov som sjukvård, rättsväsende och försvar.

Produktiviteten är den komponent av BNP som är viktigast för utvecklingen av välbefindandet. I Sverige har ökad produktivitet sedan flera decennier varit den drivande faktorn bakom tillväxten i BNP. Utan produktivitetstillväxt blir det svårt att klara den globala konkurrensen och omöjligt att varaktigt höja reallönerna för Sveriges löntagare. Produktivitetstillväxt kan även kompensera för färre arbetade timmar, exempelvis som en följd av färre invånare i arbetsför ålder.

Fungerande infrastruktur är av stor betydelse för både ekonomisk tillväxt och produktivitetstillväxt. Väl fungerande transporter gör företagen effektivare genom att de bland annat kan utnyttja sina anläggningar och kompetensen hos medarbetarna bättre. Väl fungerande transporter leder även till positiva indirekta effekter som framväxt av agglomerationsekonomier i vilka företag drar nytta av att lokalisera sig nära varandra.

För att säkerställa att det svenska järnvägssystemet kan bidra till framtida tillväxt behövs åtgärder inom fyra områden:

Underhåll:	En satsning på reinvesteringar som eliminerar underhållsskulden inom 10 år, samt effektivare underhåll, snabbt genomförande, optimerad omledning av trafik och att låg trafikpåverkan prioriteras.
Kapacitet:	Investeringar i ökad kapacitet i högt belastade stråk.
Trimningsåtgärder:	Ett omfattande program med trimningsåtgärder som ger effekt på kort och medellång sikt.
Effektivisering:	Översyn av järnvägens reglering, planering och administration.

¹⁶ Europeiska kommissionen, Long-term competitiveness of the EU: looking beyond 2030, COM(2023) 168, https://commission.europa.eu/system/files/2023-03/Communication_Long-term-competitiveness.pdf [hämtad 2024-09-13].

Omtag Svensk Järnväg

Omtag Svensk Järnväg är ett initiativ som arbetar för att reformera Sveriges järnvägssystem för att möta framtidens utmaningar och fortsätta bidra till kompetensförsörjning, tillväxt och konkurrenskraft.

Sverige står inför global konkurrens, klimatförändringar och ett behov av ökad produktivitet. Järnvägen spelar en nyckelroll i att lösa dessa utmaningar och skapa ett effektivt och fossilfritt transportsystem för hela landet.

Följ med oss på resan mot en bättre järnväg. Besök vår hemsida omtagsvenskjarnvag.se för att utforska våra rapporter, vår vision och hur vi arbetar tillsammans i branschen för att forma framtidens svenska järnvägssystem.

www.omtagsvenskjarnvag.se

kontakt@omtagsvenskjarnvag.se

Oktober 2024

