

HELA
SVERIGE.

*Hela Sverige
ska leva!*

INFRASTRUKTUR I HELA LANDET.

BALANSRAPPORT #4 2018

Balansrapporterna är en serie kortrapporter som ges ut av Hela Sverige ska leva. Rapporternas syfte är att undersöka balansen mellan land och stad. I den här balansrapporten fokuserar vi på hur balansen mellan land och stad ser ut när det gäller transportinfrastrukturen.



HELA SVERIGE SKA LEVA.

2019-01-29

INNEHÅLL.

3

ATT KUNNA TA SIG TILL HELA SVERIGE.

4

LANDSBYGDER FÅR MINDRE PENGAR PER PERSON.

5

SATSNINGAR FRÄMST I SÖDRA SVERIGE.

6

SNABBARE DÄR DET REDAN GÅR SNABBT.

7-8

HUR PRIORITERAS PENGAR TILL INFRASTRUKTUREN?

9

STOCKHOLM FÅR STÖRST ANDEL AV MEDLEN FÖR VÄGARNA.

10

KAN KAPITALSTARKA KÖPA SIG FÖRE I KÖN?

10

DYRT ATT ÅKA PÅ LÅGTRAFIKERADE VÄGAR.

11

LANDSBYGDSBOR FÅR SKÖTA SINA EGNA VÄGAR.

11

LANDSBYGDSBILISTEN BETALAR 180 PROCENT.

HELA SVERIGE SKA LEVA.

ATT KUNNA TA SIG TILL HELA SVERIGE.

För ett fungerande samhälle krävs grundläggande infrastruktur. Det innebär farbara vägar, el, kommunikationer, bostäder samt digital infrastruktur som bredband och bra uppkoppling. I den här balansrapporten fokuserar vi på hur balansen mellan land och stad ser ut när det gäller vägar och järnvägar.

Den statliga infrastrukturpolitiken bestäms dels av regler och skatter, men uttrycks främst i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Planen sträcker sig tolv år fram i tiden och uppdateras vart fjärde år. Regeringens transportpolitiska mål är att se till att transportförsörjningen är långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Men samma standarder och normer gäller inte för hela landet. I sammanfattningen av förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen skriver Trafikverket gällande järnvägen att: "De viktigaste transportflödena inkluderar banor i storstadsområden, banor som bildar större sammanhängande stråk och banor med omfattande godstransporter och resande trafik." På dessa banor vill man förbättra för resenären, genom att öka hastigheten och förebygga risker för hastighetsnedsättningar. När det gäller det övriga

järnvägsnätet finns ingen ambition att förbättra, utan bara att behålla standarden som finns idag. Man skriver till och med om vissa delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet, att det kommer att "ske vissa försämringar jämfört med dagens situation även om en grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas".¹

När det gäller vägar prioriteras storstadsregionerna, stamvägnätet, vägar mellan regioncentra samt vägar som har betydelse för näringslivets transporter. Det lågtrafikerade vägnätet kommer att försämrans under perioden 2018–2029, särskilt under andra halvan. "Vägnätets robusthet, komfort och vägkapital kommer att påverkas negativt, men man kommer fortfarande att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät."² Det är tydligt att det är skillnader i prioriteringar och vilken kvalitet vi kan förvänta oss på transportinfrastruktur i olika delar av landet.

44 procent

av den bebyggda ytan i Sverige består av transportinfrastruktur.³

Det tar cirka 2 dygn

att åka tåg från Sveriges sydligaste tätort Smygehavn till den nordligaste, Karesuando.

5 varv runt ekvatorn

skulle det 214 800 kilometer långa svenska vägnätet räckta till.⁴

¹ Trafikverket, 2017. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

² Trafikverket, 2017. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

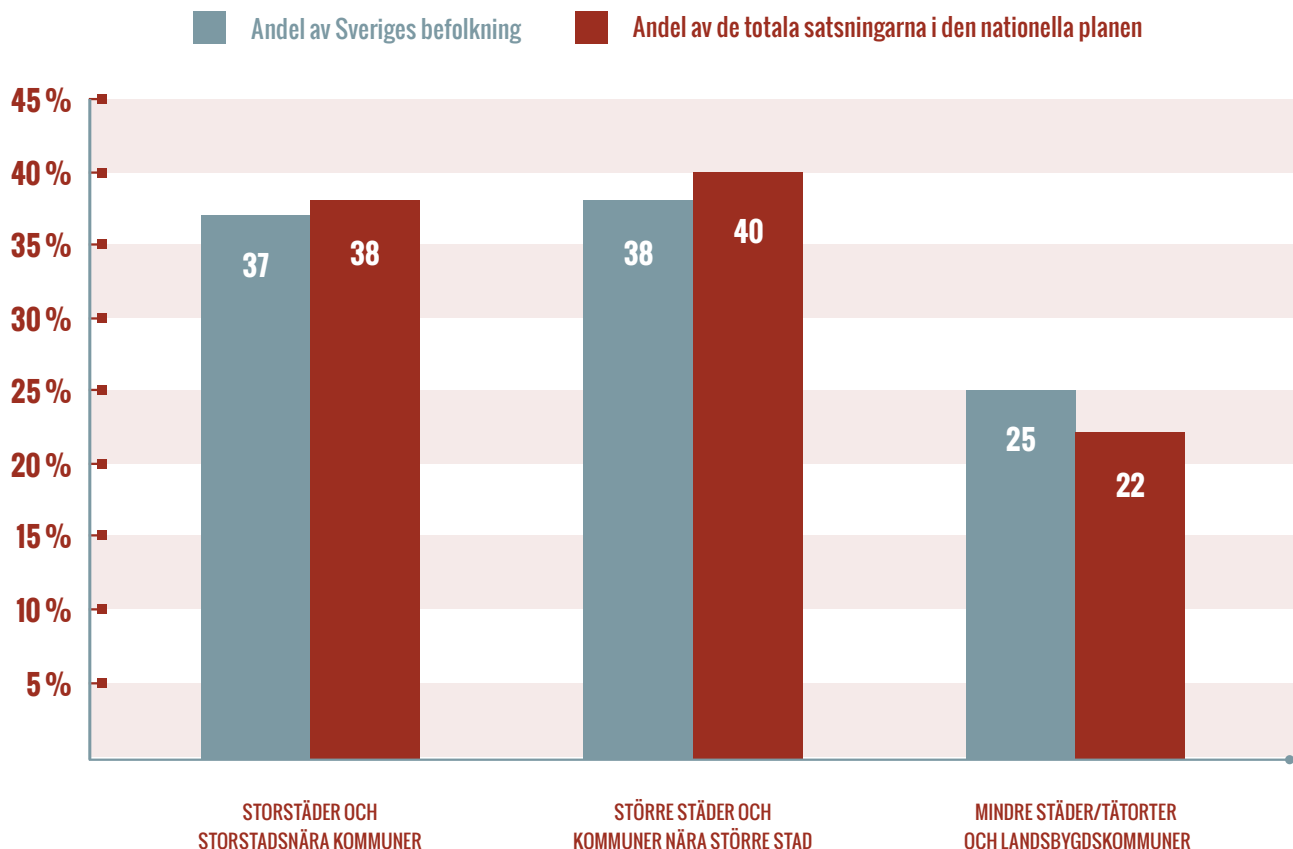
³ SCB, 2015. Den bebyggda markens procentuella fördelning 2015.

⁴ Trafikverket, 2017. Avser statliga vägar, kommunala vägar samt enskilda vägar med statsbidrag.

LANDSBYGDER FÅR MINDRE PENGAR PER PERSON.

FIGUR 1

Andel av de totala investeringsmedlen utifrån kommungrupp, borträknat nationella projekt.



För att jämföra hur stor del av investeringarna i den nationella planen som går till stad respektive land tittar vi på hur de namngivna projekten (projekt över 100 miljoner kronor) fördelar sig över olika kommungrupper.⁵ Enligt Trafikverket går cirka 50 procent av de namngivna investeringarna inte att hänföra till någon kommungrupp, de är därför inte medräknade i denna jämförelse. Totalt omfattar de namngivna projekten 193 miljarder kronor, varav de nationella projekten omfattar cirka hälften.⁶

I figur 1 kan vi se att städerna har en något större andel av de statliga investeringsmedlen än övriga kommungrupper, medan landsbygder och mindre orter är underfinansierade i förhållande till folkmängd.⁷ Översatt till kronor betyder detta att 1,04 kronor investeras per stadsbo, medan endast 0,88 kronor investeras per landsbygdsbo.

⁵ Enligt SKL:s indelning i kommungrupper.

⁶ Observera att dessa siffror baseras på förslaget till nationell plan, det slutligen fastställda förslaget skiljer sig en aning.

⁷ Egen bearbetning av data från SCB och Trafikverket i RUT Dnr 2018:138.

SATSNINGAR FRÄMST I SÖDRA SVERIGE.

FIGUR 2

Karta över namngivna investeringar och reinvesteringar.

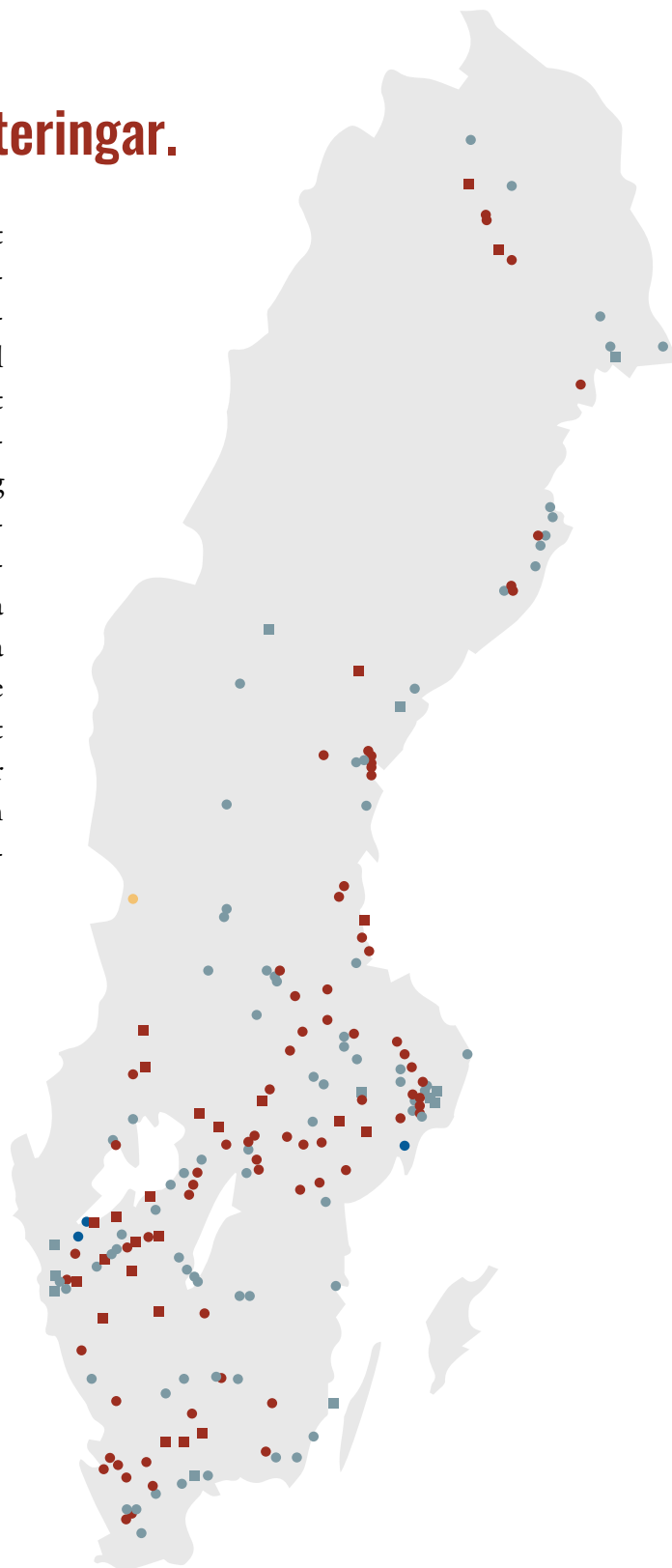
Vissa av de namngivna projekten kan enligt Trafikverket inte tillskrivas en enskild kommungrupp inom ramen för SKL:s kommungruppsindelning. Exempel på dessa projekt är till exempel ERTMS (European Rail Traffic Management System), Nationell Trafikledning och kraftförsörjning, samt åtgärder i längre stråk utan tydlig geografisk avgränsning. Dessa projekt utgör cirka 50 procent av investeringsmedlen på 193 miljarder kronor i fasta priser. En karta över samtliga namngivna projekt visar dock att det finns vissa obalanser i och med att det är fler satsningar i de södra delarna av landet. Figur 2 visar var i landet investeringar och reinvesteringar i projekt över 100 miljoner kronor görs, både de nationella och de som i figur 1 visas uppdelade enligt kommungrupper.⁸

Investeringar

- Järnväg
- Väg
- Sjöfart
- Luftfart

Reinvesteringar

- Järnväg
- Väg



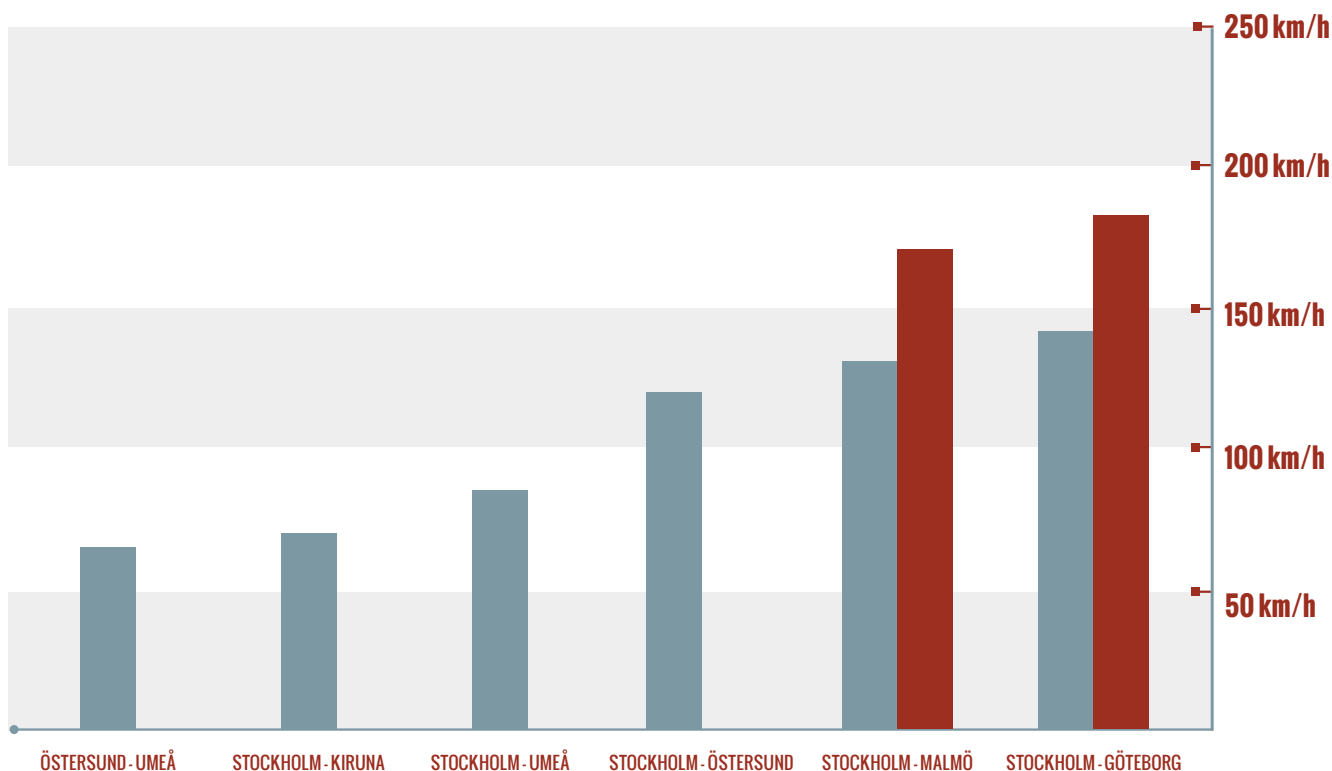
⁸ Trafikverket, 2017. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

SNABBARE DÄR DET REDAN GÅR SNABBT.

FIGUR 3

Genomsnittlig hastighet per kilometer för den snabbaste tågresan

■ Nuvarande genomsnittlig hastighet. Källa: beräknat på den snabbaste bokningsbara resan på sj.se den 15 oktober 2018. ■ Beräknad genomsnittlig hastighet per kilometer med höghastighetsbanor med en topphastighet på 250 km/h. Källa: Trafikverket



Det går redan dubbelt så fort per kilometer att åka sträckan Stockholm-Göteborg jämfört med Umeå-Östersund, men planen är att öka hastigheten mellan storstäderna ännu mer genom att bygga höghastighetsjärnvägar. Detta trots att Trafikverkets beräkningar visar att detta inte är samhällsekonomiskt lönsamt.⁹ Genom att bygga höghastighetsjärnväg med en hastighet av 250 km/h mellan storstadsregionerna räknar man med en tidsvinst på cirka 30 procent. För andra orter längs banan, som för närvarande har bytestider, blir tidsvinsten drygt 60 procent.¹⁰ I figur 3 har vi jämfört nuvarande hastighet per kilometer för några sträckor

där det inte planeras för höghastighetsjärnväg, och jämfört med två av de sträckor där det planeras för höghastighetsjärnväg. Hastigheten är beräknad på den genomsnittliga tid per kilometer det tar att åka den snabbaste tågresan på sj.se den 15 oktober 2018, jämfört med det kortaste avståndet i kilometer vägsträcka mellan orterna. Som vi kan se går det redan idag, innan höghastighetsbanorna byggts, dubbelt så fort per kilometer att ta sig mellan Stockholm-Göteborg (140 km/h) och Stockholm-Malmö (130 km/h) än vad det gör att färdas Östersund-Umeå (65 km/h).

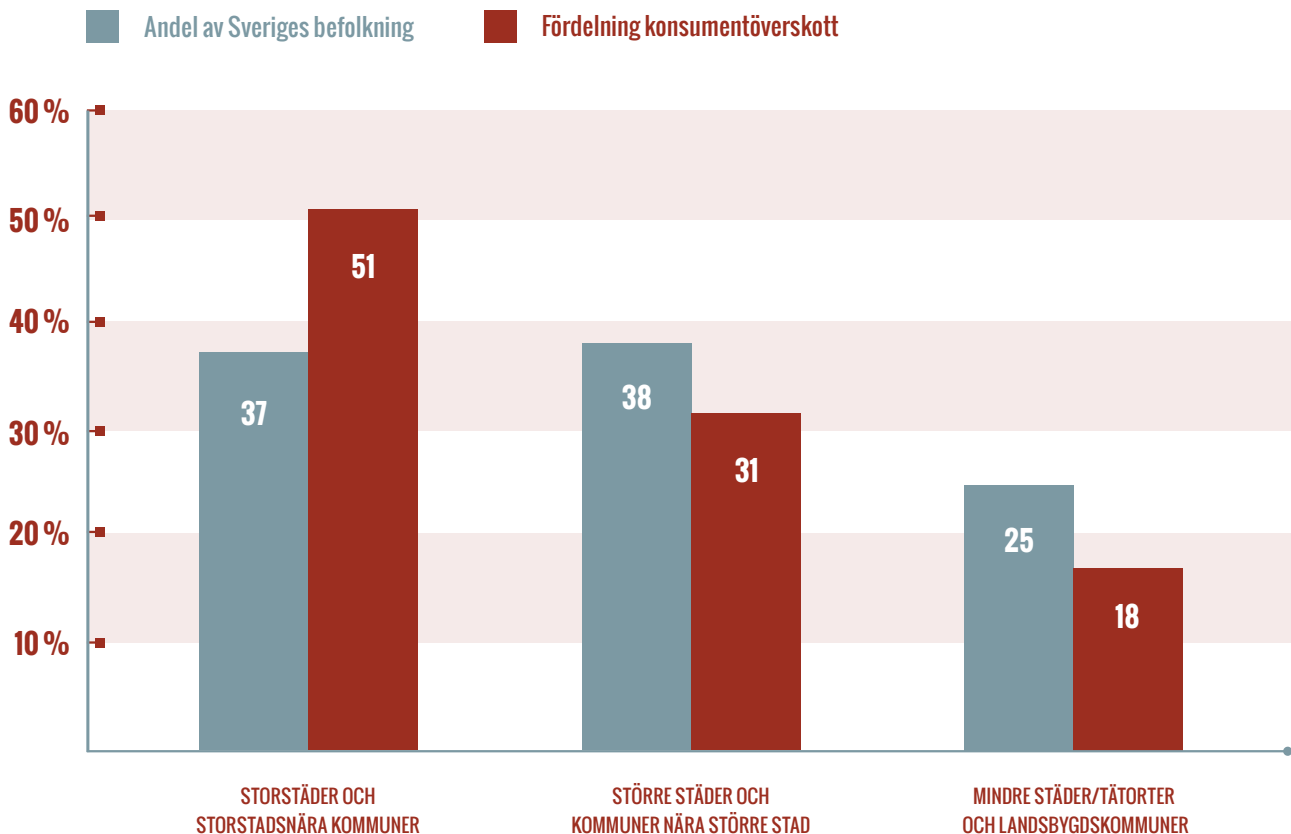
⁹ Trafikverket, 2018. PM – Samhällsekonomisk kalkyl av höghastighetsjärnväg 250 km/h.

¹⁰ Trafikverket, 2018. Höghastighetsbanor – Effekter av hastighet 250 km/h jämfört med 320 km/h.

HUR PRIORITERAS PENGAR TILL INFRASTRUKTUREN?

FIGUR 4

Beräknad geografisk fördelning av konsumentöverskott (% av totalt konsumentöverskott 3 542 mnkr/år) till följd av namngivna väg- och järnvägsinvesteringar.



Ett viktigt verktyg för Trafikverket att prioritera budgeten för infrastrukturen är Sampers, ett nationellt modellsystem för analyser av persontransporter, oavsett trafikslag. I Sampers beräknas bland annat det så kallade konsumentöverskottet för investeringar. Konsumentöverskottet är ett sätt att översätta värdet av en insparad restimme till kronor. Figur 4 visar hur de satsningar som visades i

procent av kronor i figur 1 fördelar sig om vi istället tittar på konsumentöverskott under ett år. Där ser vi att enligt det här sättet att räkna ger de 25 procent som satsas i landsbygder endast 18 procent av konsumentöverskottet, medan de 37 procent som satsas i storstadsregionerna ger 51 procent av konsumentöverskottet.

⁹ Trafikverket, 2018. PM – Samhällsekonomisk kalkyl av höghastighetsjärnväg 250 km/h.

¹⁰ Trafikverket, 2018. Höghastighetsbanor – Effekter av hastighet 250 km/h jämfört med 320 km/h.

HUR PRIORITERAS PENGAR TILL INFRASTRUKTUREN?



I Sampers tittar man först på hur många personresor som görs mellan 10 000 bestämda start- och målpunkter. Enligt detta sätt att räkna får samhället mycket mer värde per satsad skattekrone för investeringar i storstäder än för investeringar i städer, landsbygder och mindre orter. Det kan vara större arbetsplatser, turistmål eller handelsområden. I nästa steg undersöker man hur resorna fördelas på olika färdmedel.¹¹ I ett tredje steg undersöker man vilka samhällsekonomiska effekter åtgärderna förväntas ge.

Sampers har fått en del kritik, bland annat från Trafikanalys. I en rapport uppmärksammar man att Sampers använder gammal data som grund för sina analyser. Sampers antar också att biljettpriserna på alla turer med till exempel tåg alltid är desamma, trots att de i verkligheten kan skilja sig mycket beroende på när de bokats och av vem, till exempel

har studenter och pensionärer ofta rabatt. Dessutom är Sampers främst anpassat för tät turtrafik, i och med att man räknar med att resenärerna tar sig till stationen och väntar på nästa tåg. Med glesa avgångar ser det då ut som att det blir väldigt långa väntetider. I verkligheten tar sig resenärerna till stationen i tid till just den avgång de har tänkt åka med. Ett annat problem som lyfts är var företagen är registrerade. Tillverkande företag är ofta verksamma på en annan plats än där de är registrerade, vilket gör att det framstår som att det finns fler arbetstillfällen på de platser där företagen är registrerade än vad det i verkligheten finns.¹² Dessa faktorer är exempel på sätt att räkna som gör att det ser ut som att satsningar i landsbygder ger mindre samhällsekonomisk nytta än vad de kanske egentligen gör. Det tyder på att det finns risk att Trafikverket undervärderar satsningar i landsbygder till förmån för satsningar i städer.

Särskilda landsbygdssatsningar

Det görs ett antal särskilda satsningar för att hela landet ska växa. Dessa är drift och underhåll av vägar i landsbygd, främjande av kollektivtrafik i landsbygd, nattågstrafik till Jämtland, förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät, kompensation för flygskatt till flygplatser i Norrland och på Gotland.¹³



¹¹ Trafikverket, 2015. Sampers och trafikprognoser – en kort introduktion.

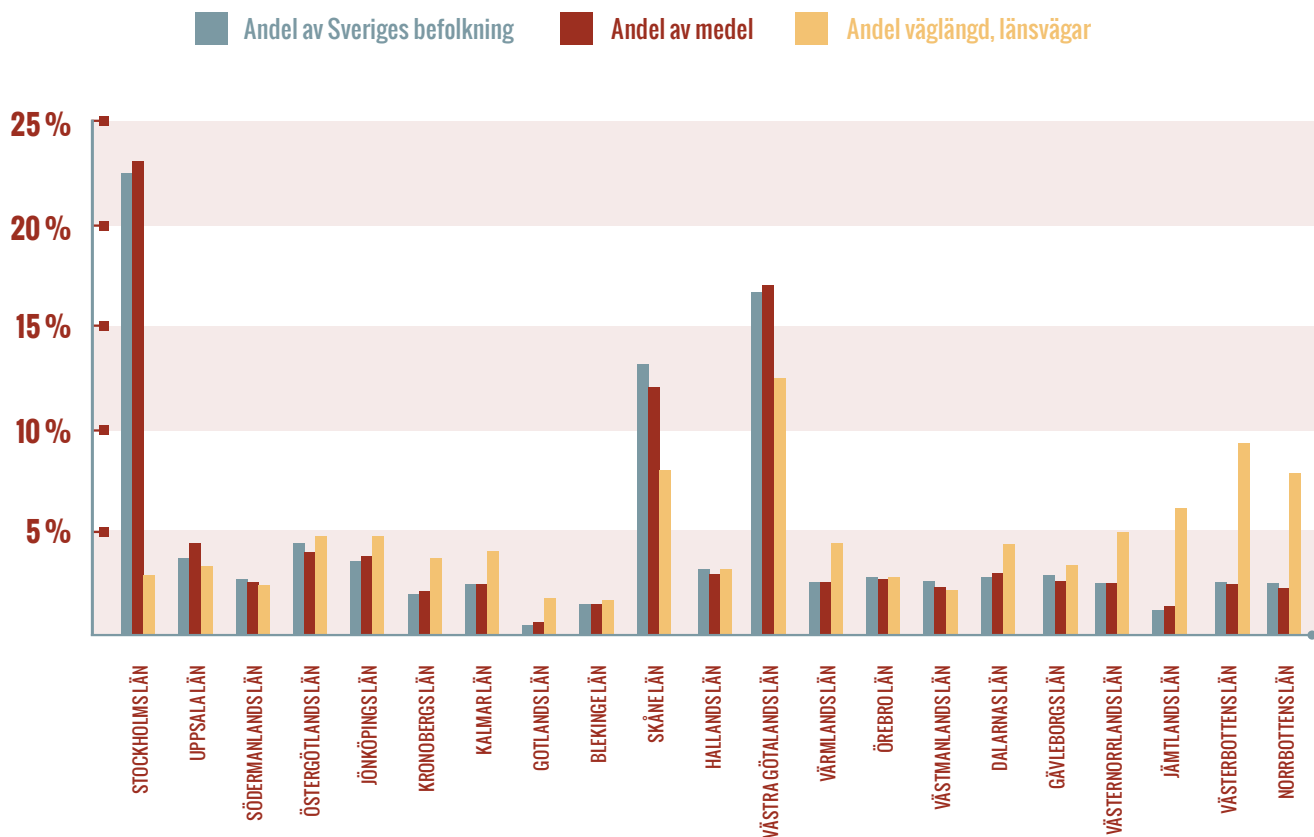
¹² Sweco, 2018. Samgods och Sampers som kunskapsstöd om järnvägstransporter. En användarstudie. Trafikanalys.

¹³ Regeringen, 2018. Mål för transporter och infrastruktur.

STOCKHOLM FÅR STÖRST ANDEL AV MEDLEN FÖR VÄGARNA.

FIGUR 5

Andel av länsmedel jämfört med befolkning och länsvägar.



36,6 miljarder kronor så kallade länsmedel fördelas totalt mellan alla län. Hur dessa medel används styrs av länsplanerna, som tas fram av varje regionalt ansvarig, oftast regionen/landstinget. Planerna ska beskriva vilka åtgärder som ska göras för att nå de transportpolitiska målen, till exempel investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, däribland länsvägarna. I figur 5 har vi jämfört hur

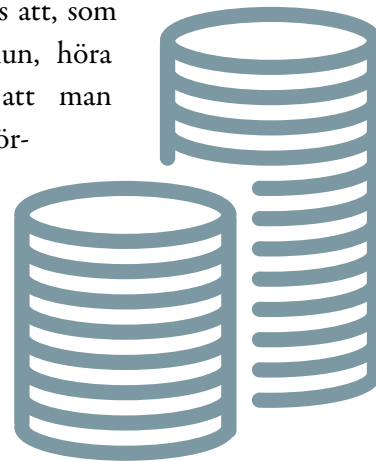
fördelningen av medel till länsplanerna förhåller sig till folkmängden och längden på länsvägarna inom länet.¹⁴ Som vi ser i tabellen ovan följer medlen och andel befolkning varandra ganska väl. Däremot blir det betydligt mindre peng per vägkilometer i de mer glest befolkade länen, jämfört med storstads-länen.

¹⁴ SCB, 2017. Regeringen, Skr. 2017/18:278, Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

KAN KAPITALSTARKA KÖPA SIG FÖRE I KÖN?

Den grundläggande principen för att prioritera infrastrukturprojekt är den samhällsekonomiska lönsamheten och hur satsningarna når upp till de transportpolitiska målen. Nu kan även kommuner och regioner medfinansiera projekt som man anser vara viktiga för regionen. På så sätt minskar de statliga kostnaderna för projektet, samtidigt som projektet kan påbörjas tidigare. Både Riksrevisionen och VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har dock pekat på att möjligheten till medfinansiering leder till att kapitalstarka kommuner och regioner kan köpa sig före i kön.¹⁵ För rikare kommuner är det lättare att få fram de pengar som krävs för medfinansiering, vilket i praktiken gör att de rikare kommunerna får bättre förut-

sättningar att utvecklas. Kritiken framfördes för några år sedan, och sedan dess har åtgärder genomförts för att det inte ska vara möjligt att frångå de samhällsekonomiska principerna. Ett förtydligande är till exempel att medfinansieringen ska vara helt frivillig.¹⁶ Men frågan är hur frivilligt det upplevs att, som Nordanstigs kommun, höra från Trafikverket att man kommer att göra större satsningar om man får 150 miljoner i medfinansiering, men inte annars.¹⁷



DYRT ATT ÅKA PÅ LÅGTRAFIKERADE VÄGAR.

Vägnätet i sin helhet har förbättrats över de senaste 30 åren, det lågtrafikerade vägnätet har däremot försämrats.¹⁸ I en rapport kommer VTI fram till att de samhällsekonomiska modellerna inte kan motivera ett underhåll av de lågtrafikerade vägarna (färre än 1 000 fordon per dygn). Men ofta är det samma 1 000 fordon som färdas på vägen, vilket gör att de personer (oftast landsbygdsbor) som har dessa fordon drabbas oproportionerligt mycket av det dåliga underhållet i form av verkstadskostnader, punkteringar och längre restid eftersom det inte går att köra enligt hastighetsskyltarna.¹⁹

75 %

av det statliga vägnätet är lågtrafikerat.

70 %

av det kommunala vägnätet är lågtrafikerat.

Det enskilda vägnätet är längre än de statliga och kommunala tillsammans.

¹⁵ Riksrevisionen, 2011:28. Medfinansiering av statlig infrastruktur; VTI, 2012. Medfinansiering av transportinfrastruktur – blev det mer och bättre?

¹⁶ Regeringen, prop 2012/13:25. Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem.

¹⁷ Hela Hälsingland, 2018-10-09. Nordanstig beredd att medfinansiera fyrfilig E4 – ber grannkommuner om hjälp: ”Det är viktigt”

¹⁸ Riksrevisionen, 2017:8. Trafikverkets underhåll av vägar.

¹⁹ VTI, 2013:775. Lågtrafikerade vägar. En litteraturstudie utifrån nytta, standard, tillstånd, drift och underhåll.

LANDSBYGDSBOR FÅR SKÖTA SINA EGNA VÄGAR.

Vem som är ansvarig för vägarna i landet anges i väglagen.²⁰ Vissa vägar är privata, så kallade enskilda vägar. Ansvariga för dem är oftast en samfällighetsförening, vägförening eller vägsamfällighet. Vilka vägar som är enskilda och vilka som är allmänna bedöms av Trafikverket. De statliga driftsbidragen till enskilda vägar kommer att vara i samma storlek som tidigare, 13,4 miljarder under planperioden 2018–2029. Samtidigt finns tecken på att Trafikverket bedömer att vissa vägar som idag är allmänna ska bli enskilda vägar, vilket i praktiken skapar en minskning av bidragen om det inte ökas i samma takt som antalet enskilda vägar ökar.



LANDSBYGDSBILISTEN BETALAR 180 PROCENT.

Enligt de transportpolitiska målen ska transportköparen/resenären betala fullt ut för de kostnader som transporten skapar för resten av samhället, till exempel slitage, buller, utsläpp och olyckor.²¹ Detta görs genom skatter och avgifter. För att mäta i hur hög grad skatterna och avgifterna speglar de faktiska kostnaderna används begreppet internaliseringsgrad. För att få fram internaliseringsgraden mäter man de rörliga skatterna och avgifterna och delar dem med kostnaderna. Helst ska resultatet bli att varje transportköpare/resenär betalar 100

procent av kostnaderna, varken mer eller mindre. Så ser det inte ut idag. Landsbygsbilisten betalar 180 procent av kostnaderna, medan tätortsbilisten bara betalar 80 procent. Det betyder att bilresenärer i landsbygder betalar 2 kronor per mil för mycket för sina resor, medan bilresenärer i tätorter betalar 1,20 kronor per mil för lite för sina resor. Dessutom har landsbygdsbon oftast inte något alternativ till att ta bilen, vilket däremot boende i större tätorter i allmänhet har, i form av cykel eller kollektivtrafik.

²⁰ SFS 1971:948

²¹ Trafikanalys, 2018:8. Uppföljning av de transportpolitiska målen.



HELA SVERIGE SKA LEVA

010-489 13 50

www.helasverige.se

FÖLJ OSS

