

Det nya Natoekonomin

– kraftigt ökade krav på vägar och järnvägar

Hur påverkar NATO-inträdet
svensk transportinfrastruktur?



Sedan 7 mars 2024 är Sverige fullvärdig medlem i Nato.

- Medlemskapet innebär stora förändringar för vårt militära försvar. Men även det civila försvaret påverkas mycket – omfattande krav från Nato på välfungerande civila samhällsfunktioner.
- Viktigt att anpassa dessa civila samhällsfunktioner utifrån det militära försvarets behov. Men den civila upprustningen bygger på "dual use" – att samhällsfunktioner både ska tillgodose militära intressen och vara till nytta för alla medborgare, i vår vardag och i fredstid.
- En viktig beredskapssektor i Sverige är transporter. Transportinfrastrukturen ska möjliggöra högkvalitativa förflyttningar av personer och gods, och dessa förpliktelser ökar tydligt i och med Natointrädet.



- Nato ställer sju grundkrav på medlemsländernas motståndskraft, så kallade baseline requirements. Ett av dessa grundkrav är "robust transportsystem".
- I Natos ögon är Sverige primärt ett transitland – för transporter av trupper och krigsmateriel – snarare än ett land där strider utkämpas. De militära transporterna sker huvudsakligen i väst-östlig riktning (svensk transport-infrastruktur är idag till stor del uppbyggd i nord-sydlig riktning).
- Viktiga transporter i Sverige kommer från våra hamnar och gränser i väster till våra Östersjöhamnar och till finska gränsen – för vidare transporter till krigsområden längre österut.
- Den transportinfrastruktur som främst berörs av Natointrädet är vägar och järnvägar, men även flygplatser och hamnar får ökade krav på sig.



- För bygge av Natorelaterad transportinfrastruktur gäller särskilda krav på materialval, robusthet och uppföljning/kontroll (till exempel att en bro ska klara av militärens tunga fordon).
- Behovet av upprustning och utbyggnad är störst när det handlar om järnvägar, men även det svenska vägnätet måste underhållas, rustas upp och byggas ut.
- Underhållsskulden för vår transportinfrastruktur var gigantisk redan före Natointrädet, och genom medlemskapet ökar vårt investeringsbehov kraftigt.
- Det finns begränsad finansiering att hämta från Nato. Grundprincipen är tydlig: alla medlemsländer måste finansiera och hantera upprustningen av såväl det militära som det civila försvaret själva.



Sex satsningar/stråk



Stockholms Handelskammare har räknat på hur stora satsningar som krävs för transportinfrastrukturen (vägar och järnvägar), kopplade till Natomedlemskapet.

Vi har också räknat på de samhällsekonomiska effekterna – utöver den förbättrade försvarsförmågan – av Natorelaterade investeringar i svenska vägar och järnvägar.

Sex stråk/sträckor står i fokus och visar sig extra prioriterade, enligt information från Försvarsberedningen och en rad säkerhetspolitiska experter. Dessa sex stråk/sträckor anses som särskilt centrala för att integrera Sverige i Natos gemensamma försvarsplanering:

- **Narvik-Kiruna-Luleå** (järnväg, Malmbanan)
- **Trondheim-Östersund-Sundsvall** (väg och järnväg)
- **Halmstad-Kalmar** (upprustning väg)
- **Malmö-Kalmar-Norrköping** (upprustning väg E22)
- **Kristinehamn-Östersund-Gällivare** (elektrifiering och upprustning av järnväg, Inlandsbanan)
- **Oslo-Karlskoga-Stockholm** (väg E18/E20 samt järnväg)

Så här har vi räknat

- WSP har, på uppdrag av Stockholms Handelskammare, räknat på behovet av investeringar samt samhällsekonomiska effekter för Natorelaterade åtgärder inom de sex nämnda stråken/sträckorna.
- Exakt vilka åtgärder inom respektive stråk/sträcka som kommer att vara aktuella och prioriterade är i allt väsentligt höljt i dunkel.
- I vårt arbete har vi därför räknat på de investeringar och projekt inom de sex stråken/sträckorna som varit föremål för Trafikverkets tidigare utredning, men där investeringarna inte är inkluderade i den nationella planen för transportinfrastruktur.
- Även projekt som visserligen är upptagna i den nationella planen för transportinfrastruktur, men där byggstarten är planerad till 2028 eller senare, ingår i analysen. Erfarenhetsmässigt indikerar ett sent planerat byggstartsår att det i praktiken råder en betydande osäkerhet kring projektets framtid. Nyinvesteringar i de sex stråken/sträckorna med byggstartsår 2028 eller senare har vi därför valt att se på som en effekt av Natointrädet.

Behov av investeringar

Natointrädet föranleder investeringar i transportinfrastruktur i de sex nämnda stråken/sträckorna på **111 miljarder kronor**, utöver de satsningar som redan är inkluderade i nationell plan för investeringar i transportinfrastrukturen.

Investeringar i **järnvägen dominerar kraftigt och står för 83 procent** av det totala investerings-paketet. Investeringar i vägar står således för 17 procent.

Värmlands län sticker ut i sammanställningen, vilket beror på att en mycket stor del av de nödvändiga investeringarna i järnvägen mellan Stockholm och Oslo måste göras där.



Behov av investeringar

Natorelaterade investeringar per län, fördelat på järnväg och väg.

Tabellen visar miljarder kronor i 2023 års priser.

Län	Järnväg	Väg	Totalt	Län	Järnväg	Väg	Totalt
Värmlands län	43,6	1,3	44,9	Västra Götalands län	0,0	1,5	1,5
Norrbottens län	13,1	0,0	13,1	Blekinge län	0,0	1,4	1,4
Jämtlands län	6,6	3,6	10,2	Hallands län	0,0	1,4	1,4
Örebro län	8,2	0,0	8,2	Kalmar län	0,0	1,3	1,3
Västerbottens län	6,2	0,0	6,2	Kronobergs län	0,0	0,8	0,8
Dalarnas län	6,2	0,0	6,2	Skåne län	0,0	0,7	0,7
Gävleborgs län	6,2	0,0	6,2	Gotlands län	0,0	0,0	0,0
Västernorrlands län	0,7	3,0	3,7	Jönköpings län	0,0	0,0	0,0
Stockholms län	0,0	1,8	1,8	Södermanlands län	0,0	0,0	0,0
Västmanlands län	1,7	0,0	1,7	Uppsala län	0,0	0,0	0,0
Östergötlands län	0,0	1,7	1,7	Totalt	92,8	18,5	111,2



Samhällsekonomiska effekter



Traditionellt beräknade nyttor

De traditionellt beräknade nyttorna är huvudsakligen hämtade från Trafikverkets kalkyler och underlag till nationell plan för transportinfrastruktur. Effekterna visas i priser omräknade till 2023 års nivåer.

De diskonterade, traditionellt beräknade samhällsekonomiska effekterna av de Natorelaterade investeringarna i de sex utpekade stråken/sträckorna uppgår till **129 miljarder kronor** och fördelar sig på följande sätt:

Tabellen visar i miljarder kronor i 2023 års priser.

Typ av nytta	Nettoeffekt
Resenärer <i>(kortare restider, lägre transportkostnader för fritids- och affärsresor samt arbetspendling)</i>	70,6
Persontransportföretag <i>(t ex tågoperatörer som kan bedriva trafik med större omfattning, kvalitet och lönsamhet)</i>	27,1
Trafiksäkerhet <i>(minskat antal döda och skadade i vägtrafiken + överflyttning av trafikanter från väg till den trafiksäkrare järnvägen)</i>	22,1
Godstransporter	7,5
Klimat	6,8
Hälsa	1,2
DoU (drift och underhåll) samt reinvestering	- 6,2
Totalt	129,0

Nettonuvärdeskvot

Nettonuvärdeskvoten (NNK) – ett sammanfattande mått på investeringens samhällsekonomiska effektivitet – ligger för de nämnda projekten på -0,1.*

* NNK = (nytta-kostnad) /(kostnad). I beräkningen av NNK räknas investeringskostnaden upp med 30 procent för att återspegla den samhällsekonomiska effektivitetsförlusten av att finansiera investeringen med skattemedel.

De större investeringarna i den nuvarande nationella investeringsplanen för perioden 2022-2033 har sammantaget ett NNK på -0,4.



De totala nyttorna, den samhällsekonomiska effekten på **129 miljarder kronor**, i relation till investeringskostnaden på **111 miljarder kronor** indikerar att projekten har en god samhällsekonomisk effektivitet.

Kortsiktig efterfrågestimulans

- Under själva genomförandet av de Natorelaterade investeringarna i transportinfrastruktur uppstår också positiva efterfrågestimulanser, genom ökad aktivitet inom bygg- och anläggningsindustrin.
- Vi har bedömt att dessa "kortsiktiga" effekter uppkommer under tio år – mellan 2025 och 2034 – och består dels av en produktionsökning (ökning i BNP) och en sysselsättningseffekt (ökat antal årsarbeten).
- De Natorelaterade investeringarna i transportinfrastruktur, i de sex nämnda stråken/sträckorna, bedöms ge upphov till en produktionsökning (ökat BNP) på ca **76 miljarder kronor** och en sysselsättnings-effekt på motsvarande **84 000 årsarbeten**.
- De kortsiktiga efterfrågestimulanserna uppvisar en betydande regional variation och följer i stora drag investeringarna. Därför är det i Värmlands län (där investeringsvolymen beräknas bli så hög som 45 miljarder kronor) som dessa efterfrågestimulanser är som störst. Även Stockholms län, Norrbottens län, Jämtlands län, Örebro län och Västra Götalands län lär få omfattande kortsiktiga efterfrågestimulanser.

Kortsiktig efterfrågestimulans

Natorelaterade kortsiktiga efterfrågestimulanser per län – produktionsökning och sysselsättningseffekt.
Tabellen visar miljarder kronor i 2023 års priser.

Län	Produktionsökning	Sysselsättningseffekt	Län	Produktionsökning	Sysselsättningseffekt
Värmlands län	21,9	25,1	Östergötlands län	1,7	2,0
Stockholms län	8,4	7,2	Västmanlands län	1,3	1,5
Norrbottnens län	6,9	7,7	Hallands län	1,2	1,4
Jämtlands län	5,3	6,1	Kalmar län	1,0	1,2
Örebro län	4,6	5,2	Blekinge län	0,9	1,0
Västra Götalands län	4,5	4,7	Kronobergs län	0,9	0,9
Västerbottens län	3,6	4,0	Uppsala län	0,8	0,8
Gävleborgs län	3,4	4,0	Jönköpings län	0,7	0,8
Dalarnas län	3,4	3,9	Södermanlands län	0,4	0,5
Skåne län	2,9	3,3	Gotlands län	0,1	0,1
Västernorrlands län	2,3	2,6	Totalt	76,2	84,0



Sammanfattning och analys



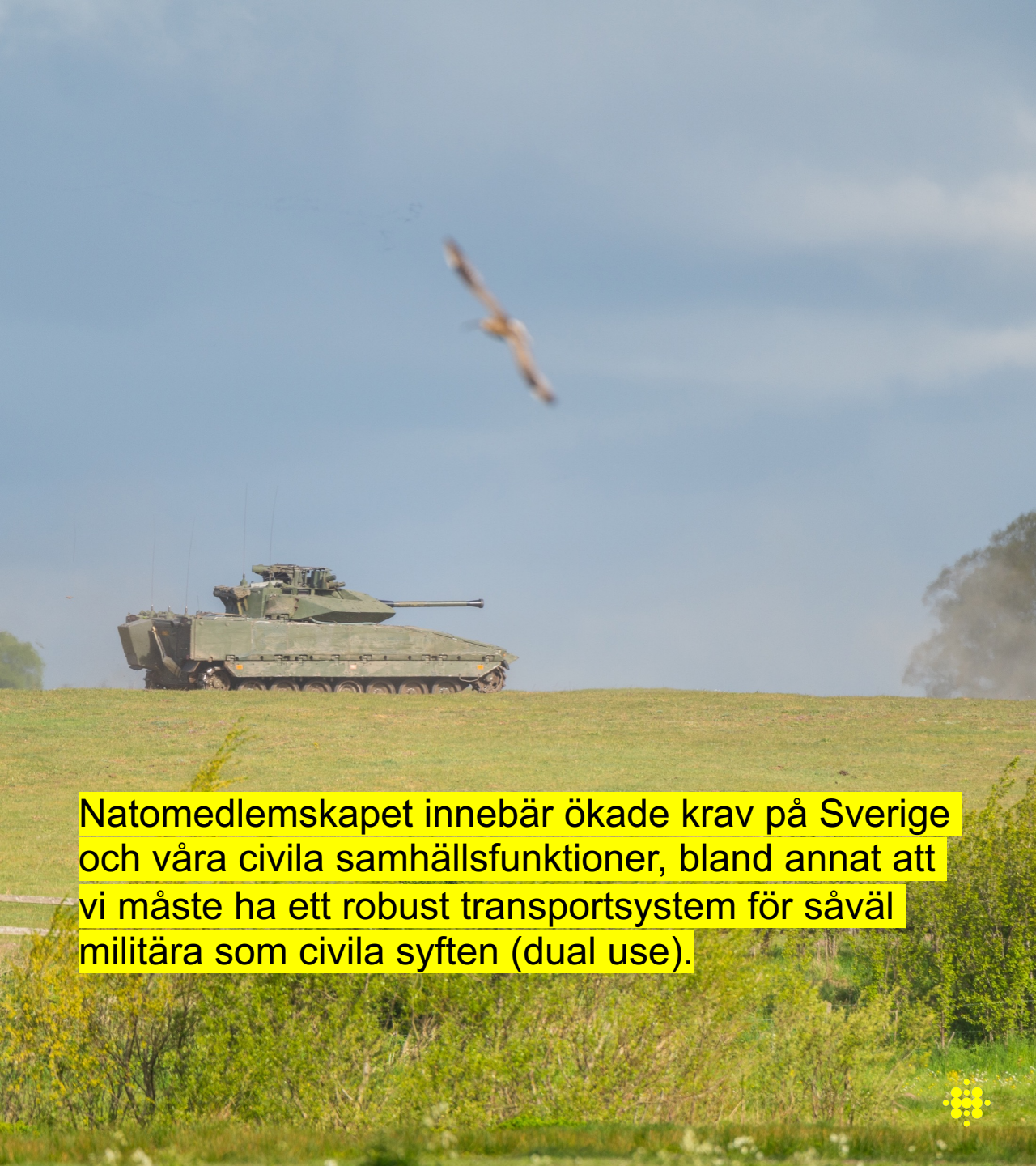
- I Natos ögon är Sverige primärt ett transitland – för transporter av trupper och krigsmateriel – från väst till öst. Sex stråk/sträckor järnväg och väg är prioriterade att rusta upp och bygga ut.

- Investeringarna i dessa sex stråk/sträckor beräknas till **111 miljarder kronor** (83 procent av investeringarna i järnväg och 17 procent i väg).

- De samlade samhällsekonomiska effekterna av dessa investeringar är summan av traditionellt beräknade nyttor och kortfristig efterfrågestimulans.

- De traditionellt beräknade samhällsekonomiska effekterna uppgår till **129 miljarder kronor**.

- De kortsiktiga efterfrågestimulanserna under åren 2025-2034 beror på ökad aktivitet inom bygg- och anläggningsindustrin. De Natorelaterade investeringarna i transportinfrastruktur leder till en produktions-ökning (ökat BNP) på **76 miljarder kronor** och en sysselsättningseffekt på **84 000 årsarbeten**.

A photograph of a Swedish Stridsvagn 122 tank positioned on a grassy hill. The tank is green and has a long barrel. In the background, there are trees and a blue sky with a single bird in flight. The text is overlaid on the bottom right of the image.

Natomedlemskapet innebär ökade krav på Sverige och våra civila samhällsfunktioner, bland annat att vi måste ha ett robust transportsystem för såväl militära som civila syften (dual use).



Tänk om i infrastrukturplaneringen!

- **Nästa nationell plan kräver betydande anslagsökningar**
Infrastrukturpropositionen måste innehålla ökningar om minst 20 procent i jämförelse med föregående nationell plan.
- **Ompröva beslutade vägar och järnvägar**
Redan beslutade objekt, så som nya vägar och järnvägar, måste omprövas så att kommande nationell plan för högre samhällsekonomisk lönsamhet. I finns ett antal objekt med låg nytta som tränger undan mer angelägna investeringar.
- **Alternativ finansiering i fler fall**
En utredning måste tillsättas kring hur alternativ finansiering av infrastruktur kan användas i fler fall. Det är uppenbart att de medel som staten förfogar över är otillräckliga för att klara kommande investeringsbehov.

Observera att Stockholms Handelskammare inte har gjort en bedömning av hur angeläget det är att bygga/renovera respektive stråk/sträcka i denna analys. Förslagen ska tolkas som åtgärder som möjliggör nya investeringar som är prioriterade för samhället.





Stockholms
Handelskammare¹⁹⁰²