



Handelskammaren Mälardalen

Till:

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar Nationell transportinfrastrukturplan 2018-2029, N2017/05430/TIF

Handelskammaren Mälardalen är en regional näringslivsorganisation i Västmanlands och Örebro län som ägs av våra cirka 700 medlemsföretag.

Mälardalen är en tillväxtregion med mycket ansträngda kommunikationer. Varken persontrafik eller godstransporter fungerar idag optimalt. Det äventyrar inte bara företagens verksamheter och arbetstillfällen utan även tillväxten. En pusselbit för att lösa utmaningen med att hitta rätt kompetens är att öka kompetensmarknaden geografiskt. Det finns också många exporterande företag med gods som ska ut i världen. Avstånden måste krympa för att tillväxten ska öka. I Mälardalen finns samtliga fyra transportslag vilket ger unika förutsättningar för effektiva transporter om infrastrukturplaneringen sker på ett klokt sätt.

Nedan återfinns Handelskammaren Mälardalens synpunkter på nationell transportinfrastrukturplan 2018 - 2029

Brister i tillgänglighet, brister i kapacitet och brister i tillförlitlighet har blivit vardag. Transportinfrastrukturen fyller inte sin funktion. Det är ett stort problem i planeringen att man inte har resurser att bygga hela stråk utan bygger etappvis, vilket avspeglas i förslaget om nationell transportinfrastrukturplan 2018-2029 trots att Trafikverket uppger att ambitionen är det motsatta. Sveriges transportsystem håller på att bli ett lapptäcke. 622,5 miljarder räcker inte.

Det måste skapas förutsättningar för ett hållbart Sverige med goda livsbetingelser för människor runt om i landet. Infrastruktur i form av vägar och järnvägar som fungerar och som man kan lita på måste återskapas. Vi ställer oss positiva till att man investerar i infrastrukturen inom och i anslutning till storstadsområdena då det annars lätt blir flaskhalsar som påverkar hela transportinfrastruktursystemet. Med hjälp av nya väg- och järnvägar samt smartare teknik kan också miljöbelastningen från trafiken minskas. Detta kräver ett långsiktigt nytänkande i trafikpolitiken. Det behövs helt enkelt nya robusta och långsiktiga spelregler för trafik- och infrastrukturpolitik. Dessutom behövs nya finansieringsformer så att Trafikverket kan upphandla större projekt mer effektivt. Utredningen "Finansiering av infrastruktur med privat kapital?" (SOU 2017:13) som presenterades tidigare i år var ett steg i rätt riktning. Det är dags att se infrastrukturen som den investering i tillväxt som det är, inte en kostnad.

Förutom mer resurser till infrastrukturinvesteringar, politiskt långsiktiga överenskommelser och mer stråktänk anser vi att det behövs fler och bättre satsningar på ökad intermodalitet.



Handelskammaren Mälardalens synpunkter på nationell transportinfrastrukturplan 2018 – 2029 utifrån Västmanlands- och Örebro län

Utifrån utmaningarna och problematiken som vi lyfter i inledningen har vi valt att här kommentera utifrån transportslag.

Järnväg

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är enligt Trafikverket att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att det är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikeras i dag även kan trafikeras i framtiden. Underhållet ska säkerställa en hög funktionalitet med hög robusthet på de banor i järnvägssystemet som hanterar Sveriges viktigaste transportflöden. Trafikverkets egna beräkningar visar dock att det ökade anslaget om 6,5 Mdr per år motsvarar endast hälften av det som skulle behövas för att inte sänka standarden.

Hallsberg – Degerön: Genom att man i förslaget senarelägger den sista delen av utbyggnaden mellan Hallsberg och Degerön till 2026 skjuter man hela effekten av de investeringar som redan gjorts i detta viktiga godsstråk på framtiden. Det är inte resurseffektivt. Vi anser att den av det skälet bör tidigareläggas i planperioden.

Stockholm – Oslo: Vi ser mycket positivt på att järnvägssträckan mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo är utpekad som en brist. I anslutning till pågående ÅVS har vi genomfört en enkät tillsammans med Handelskammaren Värmland som visar att företagen idag har låg tillförlitlighet till sträckan men där 6 av 10 uppger ökade affärsmöjligheter med bättre tillgänglighet.

Satsningen innebär också en förstärkning med dubbelspår på den viktiga delsträckan *Västerås – Örebro*. Avsaknaden av dubbelspår på denna sträcka leder till stor kapacitetsbrist men också att dynamiska effekter för regionförstoring uteblir. En utbyggnad till dubbelspår mellan dessa städer kan närmaste halvera restiden för resenärer. Handelskammaren föreslår vidare att en ny järnvägsdragning mellan Örebro och Kristinehamn (så kallade Nobelbanan) byggs.

Senaste åren har en ÅVS genomförts angående Västerås Resecentrum och Västerås centrala bangård. Men i planen omnämns dessa vare sig som objekt eller brist. Vår uppfattning är att resecentrum behöver anpassas och att bangården behöver vara ombyggd för 2030.

Trots ambitionen att flytta godset från väg till järnväg och sjöfarten höjs banavgifter flera gånger de senaste åren. Utöver att det blir än svårare att göra överflyttning mot mer hållbara transporter skapar det även transaktionskostnader i näringslivet i och med omförhandlingar av transportpriser. Det behövs en hållbar och långsiktigt väl genomtänkt skatte- och avgiftsstruktur som inte drabbar näringslivets konkurrenskraft.



Väg

Underhålls- och reinvesteringsåtgärder genomförs enligt Trafikverket för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses.

E18 Köping – Västjädra: Vi ställer oss mycket positiva till att etappen Köping – Västjädra byggs ut till motorvägsstandard med två körfält i vardera riktning. Vi anser att det är en av de viktigaste åtgärderna i regionen.

Riksväg 56: Ett viktigt pendlings- och godstransportstråk där vi välkomnar föreslagna åtgärder både utifrån ett kapacitetshöjande perspektiv och trafiksäkerhet.

Riksväg 50: Det är bra att den fortsatta standardhöjningen för godsstråket finna med i förslaget om nationell transportinfrastruktur.

Sjöfart

Mälardalen har nordens största insjöhamn, Mälarhamnar. De satsningar som görs på sjöfarten i Mälardalen med att anpassa Södertäljessluss och kanal samt Mälarfarleden är bra. Satsningarna kommer möjliggöra större fartyg att trafikera Mälaren. Sjöfarten har stor ledig kapacitet vilket kan avlasta väg och järnvägsinfrastruktur. Idag är sjöfarten i Sverige underutnyttjad i jämförelse med andra länder i Europa.

Handelskammaren Mälardalen är mycket förvånade att *Hjulstabron* inte ligger i plan. Mälarprojektet riskerar nu att misslyckas på grund av detta. Utan en anpassad Hjulstabro görs dessa investeringar utan att ge någon nytta. Vi är förvånade att det i planens objektslista anges att "*Objektet har ingen koppling till infrastrukturinvesteringar i andra länder eller genomförande av andra åtgärder*". Vi ser sjöfarten i högsta grad som internationell och Hjulstabron har tydliga kopplingar till andra åtgärder såsom muddring av Mälarfarleden och muddring av Mälarhamnar samt utbyggnad av Södertäljessluss. Utan dessa större fartyg omöjliggörs transporter av Västmanlands och södra Dalarnas unika näringsliv med stora och tunga industriprodukter på uppemot 600 ton.



Flyg

Trafikverket föreslår att anslaget till regionala flygplatser upphör och istället flyttas in som en egen anslagspost inom anslaget för utveckling av statens transportinfrastruktur. Vi ställer oss försiktigt positiva till förslaget då det skulle kunna bidra till ett bättre helhetstänk mellan transportslag.

Mälardalens unika näringsliv med många internationella företag har behov av snabba flygtransporter. Både vad gäller flygfrakt och personflyget. Det är bra att Örebro flygplats pekas ut som viktig flygplats för flygfrakt. Vi vill även påpeka att Stockholm Västerås flygplats har god potential att bli reservflygplats för Arlanda och är en av Sveriges viktigaste flygplatser för skolflyget.

Konklusion och avslutning

Om infrastrukturen i vår region inte ska hindra tillväxten är det angeläget att de ovan identifierade åtgärderna vidtas.

Förslagen i den nationella transportinfrastrukturplanen ska värna kvaliteten i den befintliga infrastrukturen och möta framtidens behov av ett modernt och hållbart transportsystem. Den ska bidra till att målsättningarna om ett Sverige som håller ihop, ett fossilfritt välfärdsland och där näringslivet har goda förutsättningar, nås. Om det ska vara möjligt är det dags att tänka mer visionärt kring vår infrastruktur och samarbeta över blockgränserna. Därför är det enda rimliga att man snarast sätter sig ner i blocköverskridande partiöverläggningar och kommer överens om nya långsiktiga spelregler kring finansiering av ny modern infrastruktur och säkrat underhåll av befintliga system. Om inte detta görs kommer situationen att försämrats ytterligare. Miljöförbättringar och nya jobb kommer då att utebli och det kan knappast ligga i någons intresse.

2017-11-29

Handelskammaren Mälardalen

Kontaktperson: Jenny Emerén, Verställande direktör

jenny@handelskammarenmalardalen.se

070-745 02 66