



Till:

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2025/01587

Remissvar Handelskammaren Mälardalen – Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026—2037

Bakgrund

Mälardalsområdet växer och är ett område centralt för Sveriges utveckling, arbetsmarknad och internationella konkurrenskraft. Här finns ett framgångsrikt näringsliv inom en rad olika branscher som under de senaste åren genomgått stor utveckling och ställer stora krav på en fungerande infrastruktur. Handelskammaren Mälardalen verkar mitt i området som en regional och oberoende näringslivsorganisation för en fortsatt tillväxt för företagen i Örebro län, Västmanlands län samt Eskilstuna och Strängnäs kommuner. Här bor ca 750 000 människor och Handelskammaren företräder ca 800 företag med drygt 40 000 anställda.

Regionen är särskilt stark inom tillverkande industri, men har de senaste åren parallellt sett en växande tjänstesektor. Tillväxten de kommande åren drivs av elektrifieringen, försvarsindustrin, den gröna omställningen, och smarta logistiknav. Det innebär att det finns stora behov av att både kunna förflytta gods och personer. De allra största industrierna finns i anslutning till tätorterna Västerås, Örebro och Eskilstuna men merparten finns fördelade på olika håll i regionen. Möjligheten att kunna få ut sitt gods på ett tids- och kostnadseffektivt sätt är helt avgörande för konkurrenskraften. Mälardalen har förutsättningar att använda en rad olika transportslag inom ett relativt litet område.

Med utgångspunkt i näringslivets behov av tillförlitliga transporter, fungerande arbetspendling och ett robust nationellt trafiksystem lämnar Handelskammaren Mälardalen följande synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen.

Prioritering av drift och underhåll - omfördelning

Handelskammaren Mälardalen står bakom och tycker det är positivt att hög prioritet ges till eftersatt underhåll och framtida drift av transportsystemet.

Däremot får inte eftersatt underhåll leda till att kritiska nyinvesteringar stoppas upp. Vi önskar ett ännu bredare systemtänk där noggranna analyser av vilka nya satsningar som är mest effektiva genomförs. Ökning av drift, underhåll och robusthet i det befintliga systemet kan inte hindra nysatsningar. I nuvarande förslag anser vi det tveksamt att den mycket kraftiga ökningen i underhåll av väg hinner upparbetas under kommande period. En del av dessa medel kan istället användas till väl riktade nyinvesteringar som är mest kritiska.



En sådan omprioritering anser vi vara förenlig med de transportpolitiska målen och Trafikverkets uppdrag att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem.

Vikten av att prioritera ”hela stråk” saknas

Vi saknar en tydligare förankring i förslaget kopplat till större och längre stråk. Mälardalens infrastruktur är kraftigt sammankopplat i öst-västlig inriktning mellan olika trafikslag. Det innebär att frågan om lönsamhet för en sträcka även är helt beroende av noder och områden betydligt längre bort, även om mängder resor varier mellan dessa i omfattning.

Inte minst gäller detta Stockholm/Oslo-förbindelsen som är eftersatt vad gäller tågtrafik och miljoner flygresor görs i stället. Stråket är unikt för att stärka Sveriges konkurrenskraft med flera universitet, stora industrikomplex, en växande exportmarknad, många och stora nyinvesteringar samt basen för försvarsindustrin. Dessutom är området sammankopplat med två av Nordens viktigaste huvudstäder.

Vi saknar därför ett tydligare helhetsförslag i planen hur denna sträcka ska färdigställas och finansieras.

Mälarbanan – kritisk flaskhals med nationella systemeffekter

Mälarbanan är en av landets mest trafikintensiva järnvägssträckor och har central betydelse för arbetspendling, regional tillväxt och näringslivets transporter i Mälardalen. Den kvarvarande delen med enkelspår mellan Örebro och Västerås utgör i dag en av de mest allvarliga kapacitetsbegränsningarna i det svenska järnvägsnätet. Enkelspåret medför låg kapacitet, hög störningskänslighet och mycket begränsad återhämtningsförmåga vid trafikavvikelser.

En stor del av förseningarna i Stockholms järnvägssystem har sin grund i strukturella kapacitetsbrister utanför storstadsområdet. Enkelspåret på Mälarbanan är en sådan kritisk svag länk. Störningar som uppstår på denna sträcka fortplantas snabbt vidare in i Stockholms redan hårt belastade järnvägsnät, vilket påverkar pendeltåg, regionaltåg och fjärrtrafik. Detta är ett tydligt exempel på den typ av systemeffekter som nämndes i föregående avsnitt.

Vi saknar ett färdigställande av dubbelspår mellan Örebro och Västerås (Hovsta-Arboga och Valskog-Kolbäck) i nationell plan.

Den totala investeringskostnaden för att färdigställa dubbelspåret ligger under 5 miljarder kronor i dagens penningvärde. I relation till de omfattande samhällsekonomiska nyttor som uppstår – minskade förseningar, ökad kapacitet, stärkt konkurrenskraft och förbättrad regional och nationell tillgänglighet – är detta en begränsad investering med mycket hög samhällsekonomisk avkastning. Dessutom möjliggör investeringen ett effektivt nyttjande av redan genomförda investeringar på angränsande sträckor, vilket ligger väl i linje med Trafikverkets princip om att maximera nyttan av befintlig och planerad infrastruktur.



Hjulstabron – nödvändig systemförutsättning

Mälaren är rejält underutnyttjad för sjöfart och är en av de viktigaste delarna för att nå regeringens mål om ökad överflyttning av transporter. Det är därför positivt och vi ställer oss bakom att Hjulstabron finns med som fullfinansierad i den nationella planen.

Under de senast åren har en överenskommelse gjorts om en rad finansieringar i Mälaren. Detta innefattar investeringar från flera kommuner i förbättrad kapacitet samt ett färdigställande av Södertälje sluss.

Det är därför av avgörande betydelse att Hjulstabron prioriteras högre i den nationella planen och att ombyggnaden färdigställs i tidsmässig samordning med nya Södertälje sluss. Om Hjulstabron inte anpassas till den kapacitet som den nya slussen möjliggör uppstår en begränsning som reducerar nyttorealiseringsgraden av slussinvesteringen.

Vi ser en stor risk i nuvarande system att ej påbörjade men namngivna objekt fördröjs i många år. Om det inte uppstår några komplikationer riskerar det ändå att ta över tio år efter införande i plan till starten av genomförande. Det är orimligt lång tid.

Alternativ finansiering bör förtydligas

Vi ställer oss positiva till möjligheter för alternativ finansiering som uppges i nationell plan (OPS) för att påskynda och effektivisera investeringar.

Däremot saknar vi en betydligt större tydlighet och prioritering kring vad detta innebär i praktiken och hur det faktiskt kan bidra till nya investeringar. I stråket Oslo-Stockholm till exempel finns flera intressanta delar som är lämpliga för OPS och det finns ett intresse och initiativ från näringslivet. Det gäller inte bara fråga om förändrade upphandlingsförfaranden utan även andra investeringsformer.

Därför anser vi inte att de möjligheter som OPS innebär tas till vara på ett tillräckligt sätt och djupare analyser om vilka objekt som är lämpliga bör tas fram. Den ekonomiska möjlighet som alternativa finansiering skapar bör kunna användas för att tidigarelägga angelägna investeringar.

Robusthet och förändrat omvärldsläge – nytt behov saknas

Vi ställde oss positiva till det inriktningsförslaget som presenterades inför nationell plan avseende att Trafikverket ska beakta totalförsvarets behov i högre grad i planeringen av transportinfrastruktur.

Däremot anser vi att tillräcklig prioritering av det behovet i nuvarande planförslag saknas. Mälardalen och Oslo-Stockholm är två av de mest strategiskt viktiga stråken avseende beredskap, samt transport under kris eller krig, och utgör även en av grundbultarna i värdlandsstödet mot NATO. Dessutom är det mycket anmärkningsvärt att inte färdigställande av stråket prioriteras högre när en rad av Sveriges största försvarsindustrier ligger mitt i området med Karlskoga som huvudpunkt.



Avseende försvarsindustrin är den dessutom mitt i en historisk tillväxt med stort behov av kompetensförsörjning. Förbättrade och mer robusta transporter är därför också avgörande för att branschen fortsatt kan växa och bidra till Sveriges totala försvar.

Sammanfattning

- Vi välkomnar ökade satsningar på drift och underhåll av transportsystemet. Dessa satsningar får dock inte tränga undan nödvändiga och samhällsekonomiskt viktiga nyinvesteringar varför en viss omfördelning av medel bör ske.
- Vi anser att förslaget saknar ett tydligt helhetsperspektiv där hela stråk och systemeffekter prioriteras. Särskilt Oslo–Stockholm-stråket är strategiskt viktigt men kraftigt eftersatt, trots stor betydelse för konkurrenskraft, näringsliv och totalförsvar.
- Vi ser Mälarbanan som en kritisk flaskhals med nationella systemeffekter, där enkelspåret mellan Örebro och Västerås skapar kapacitetsbrister och sprider störningar i hela järnvägsnätet. Ett färdigställande av dubbelspår saknas i nationell plan trots hög samhällsekonomisk nytta till relativt låg kostnad.
- Hjulstabron är en avgörande förutsättning för att öka sjöfarten på Mälaren och realisera redan gjorda investeringar. Ombyggnaden bör prioriteras högre och tidsmässigt samordnas med nya Södertälje sluss för att undvika nya flaskhalsar.
- Alternativa finansieringsformer som OPS välkomnas, men är ot tydligt konkretiserade i planen. Vi anser att tydligare prioriteringar och analyser krävs för att dessa lösningar ska kunna tidigarelägga viktiga investeringar, särskilt i Oslo–Stockholm-stråket.
- Vi anser att planförslaget inte tar tillräcklig höjd för det förändrade omvärldsläget och totalförsvarets behov. Robustare transporter i Mälardalen och Oslo–Stockholm-stråket är avgörande för beredskap, NATO-samarbete och försvarsindustrins fortsatta tillväxt.

Oskar Axelsson, VD
Handelskammaren Mälardalen

oskar@handelskammarenmalardalen.se
0720-80 15 01