



Till Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar - förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, I2021/02884

Handelskammaren Mälardalen är en regional näringslivsorganisation i Västmanlands län, Örebro län, Eskilstuna och Strängnäs kommun med ca 750 medlemsföretag.

Mälardalen är en tillväxtregion med mycket ansträngda kommunikationer. Det är en strategisk infrastrukturnod i landet med många exporterande företag och viktigt stråk för insatsvaror. Här finns 30 000 arbetsgivare och över 700 000 invånare, varav 34 000 personer arbetspendlar till andra län. Varken persontrafik eller godstransporter fungerar idag optimalt. Det äventyrar såväl företagets verksamheter och arbetstillfällen som tillväxten. Avstånden måste krympa för att tillväxten ska öka.

Nedan återfinns Handelskammaren Mälardalens synpunkter på förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022 - 2033.

Vi är bekymrade över att ett stort antal samhällsekonomiskt mycket lönsamma investeringar inte finns med i förslaget till plan och det påverkar både samhället och näringslivet i Mälardalen

Det gäller inte minst förstärkningar på **Mäljarbanan**, inklusive utbyggnad av dubbelspår mellan Hovsta och Arboga, som enligt en färsk rapport från bolaget Oslo–Stockholm 2.55 skulle kunna förkorta restiden mellan Västerås och Stockholm med 10 minuter och Örebro och Stockholm med 20 minuter. Räknat på 40 arbetsveckor så innebär det en tidsbesparing på mellan 1,5 - 3 veckor per år.

Det saknas också finansiering för ett nytt **resecentrum i Västerås**, vilket bland annat är en förutsättning för ett smidigare resande via Mäljarbanan.

Svealandsbanan behöver kapacitet för utökad trafik på sträckan Folkesta-Rekarne väster om Eskilstuna. På väg saknas den viktiga utbyggnaden av **E20 på sträckan Gröndal-Eskilstuna** till tvåfilig motorväg men vi ser också behov av utbyggnad av **Riksväg 50** i norra delen av Örebro län till 2+1-väg, vilket behövs för att säkra industrins transporter.

Kanske mest anmärkningsvärt är att en ny- eller ombyggnad av **Hjulstabron** inte finns med i planen. Trots att bron, som är en förutsättning för att de största fartygen ska kunna gå in i hamnarna i Västerås och Köping och ökad robusthet på vägnätet, har nått sin tekniska livslängd.

Dessutom saknas eller flyttas viktiga satsningar i angränsande regioner som påverkar Mälardalen. Det gäller framför allt Västra stambanan som är överbelastad.

Den ökning med 25 procent som anslaget utgör jämfört med gällande plan äts helt upp av kostnadsökningar. Trafikverkets egna analyser visar att ökning av anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna ytterligare. Regeringens direktiv är att gällande plan ska genomföras



varför Trafikverket inte har prövat om mer samhällsnyttor kunnat skapas genom att lyfta in dessa kostnadseffektiva åtgärder.

Det håller inte. Ska vi få en fungerande infrastruktur och nå de transportpolitiska målen måste vi självklart kunna satsa på åtgärder som lönar sig snabbt.

Om man inte ändrar i planen, finns det bara två alternativ:

- ytterligare ökning av anslagen som en investering i Sveriges tillväxt *eller*
- alternativ finansiering för de större objekt som lämpar sig för det.

Helst en kombination innan hela Mälardalen blir en vit fläck.

Handelskammaren Mälardalen

Kontaktpersoner:

Jenny Emerén, Verkställande direktör, jenny@handelskammarenmalardalen.se, 070-745 02 66

Thor-Björn Käck, projektledare, thor-bjorn@handelskammarenmalardalen.se, 076-677 68 82