

## REMISSYTTRANDE FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUR 2022–2033, I2021/02884

1200 företag från alla branscher, alla storlekar och alla kommuner i Värmland och varannan värmlänning som går till jobbet varje dag. Så skulle man kunna sammanfatta Handelskammaren Värmland. Vi är en regional och oberoende näringslivsorganisation. Värmländska företags tillväxt, lönsamhet och konkurrenskraft har varit vår drivkraft i över 100 år.

Handelskammaren Värmland lämnar härmed synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2022–2033.

### **Sammanfattningsvis anser Handelskammaren Värmland att:**

- **Stambanorna måste finansieras utanför nationell plan, alternativet är annars att tillskjuta mer medel till andra åtgärder.**
- **Det är oacceptabelt att planen i princip inte innehåller en enda åtgärd för tidigare utpekade brister i Värmland.**
- **Värmlandsbanan och stråket Oslo-Stockholm måste prioriteras.**
- **Förslaget och fördelningen måste justeras, nuvarande utfall är helt orimligt.**

### **FINANSIERA STAMBANORNA UTANFÖR NATIONELL PLAN ELLER TILLSKJUT MER MEDEL**

Handelskammaren Värmland anser att det är problematiskt att det, till följd av ökade kostnader och att nya stambanor ingår i planen, i princip inte finns utrymme för några nya investeringar i planen jämfört med föregående plan. Medlen kommer inte heller att räcka till drift och underhåll för att upprätthålla dagens funktioner på väg- och järnvägsnätet. Det här är naturligtvis väldigt oroande eftersom infrastrukturskulden är betydande, och växande, och ett stort gap föreligger mellan tillgängliga resurser och behov. **Handelskammaren Värmland anser därför att nuvarande förslag är väldigt dåligt för såväl Värmlands som för hela landets utveckling.** Det lämnar stora delar av Sverige helt utan nödvändiga investeringar för att kunna hantera dagens brister inom kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det är inte att ta ansvar för hela landet och det rimmar också väldigt illa med det besked som lämnats sen tidigare, att satsningar på nya stambanor inte ska urholka andra nödvändiga infrastruktursatsningar.

Det måste gå att använda våra gemensamma medel på ett bättre sätt. För konsekvenserna av att inte, under den kommande tolvårsperioden, åtgärda de

brister som pekats ut i nuvarande nationell plan, är förödande.

Handelskammaren Värmland anser att det är en självklar prioritering att i första hand vårda och utveckla befintlig infrastruktur före att investera i nya stambanor. Om medlen inte räcker till både och, så **tillskjut mer medel eller finansiera stambanorna utanför nationell plan.**

## **DET ÄR OACCEPTABELT ATT PLANEN I PRINCIP INTE INNEHÅLLER EN ENDA ÅTGÄRD FÖR TIDIGARE UTPEKADE BRISTER I VÄRMLAND**

Handelskammaren Värmland har tillsammans med Region Värmland deltagit i tidigare dialoger med Trafikverket under beredningen av förslaget till nationell plan. Där har fem prioriteringar, som fortfarande är aktuella, lyfts:

- Fokus på drift och underhåll och att vårda befintlig infrastruktur.
- Ett dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn i stråket Oslo-Stockholm för att minska kapacitetsbristerna på Sveriges mest belastade enkelspår. Åtgärden är tillsammans med åtgärder på Mälärbanan ett första steg i utvecklingen av stråket Oslo-Stockholm, till nytta för regional utveckling, klimat och förbättrad tillgänglighet.
- E18 Valnäs-Töcksfors, mötesseparering för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Oslo-Stockholm. Det är en av Värmlands mest olycksdrabbade vägar.
- Slussar mellan Väneren och Göta älv för fortsatt och utvecklad sjöfart till gagn för miljö och näringsliv.
- E45 och Norge/Vänerbanan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Värmland-Västra Götaland.

**Utifrån prioriteringarna ovan kan vi konstatera att förslaget till nationell plan är väldigt olycklig för Värmland.** Det som skulle kunna tolkas som positivt ingår i princip redan i befintlig plan 2018–2029. I övrigt är det enda man kan konstatera uteblivna investeringar och brister i drift och underhåll är en stor besvikelse. Detta eftersom behoven är, och har varit, stora sedan decennier tillbaka i tiden och har gång efter annan pekats ut som prioriterade. **Det är oacceptabelt att planen inte innehåller en enda åtgärd för tidigare utpekade brister.**

## **VÄRMLANDBANAN OCH STRÅKET OSLO-STOCKHOLM MÅSTE PRIORITERAS**

**Särskilt bekymmersamt är det superdåliga utfallet vad gäller Värmlandsbanan och därmed delar av stråket Oslo-Stockholm, där inga investeringar finns med.** Bristerna är väl utredda och samtliga utredningar kommer fram till samma slutsats – att det behöver byggas dubbelspår på Sveriges högst trafikerade enkelspår – i första hand mellan Kil-Karlstad-Kristinehamn.

Åtgärderna är dessutom planeringsmogna och uppfyller väl kriterierna för att inrymmas i nationell plan. De är också kostnadseffektiva och till stora delar att betrakta som små åtgärder i ett nationellt sammanhang. Med tanke på detta är det **rimligt att få svar på frågan vad som egentligen krävs för att en investering på Värmlandsbanan, och därmed stråket Oslo-Stockholm, ska prioriteras?**

Stråket har också en tydlig nationell nytta och berör inte bara Värmlands intressen, utan en investering i Värmlandsbanan skulle vara till gagn för medborgare och näringsliv längst hela sträckan Oslo-Stockholm. Näringslivet längst hela sträckan är överens om vikten av att satsa på detta stråk. Vi alla vet att företagen har ett stort behov av en större arbetsmarknad. Tillgång till större volymer av arbetskraft och tillgång till mer spetskompetens är på listan över företags absolut viktigaste prioriteringar idag. Dessutom har företagen längst stråket ett stort behov av ökad kapacitet för gods. Godstrafiken har ökat och det finns inte utrymme för fler tåg.

Näringslivet vill ha, och behöver få, ett besked. I början av februari 2022 samlades en rad företag längst stråket och budskapet till Infrastrukturministern var tydligt: Nu är det dags att på riktigt prioritera investeringar i detta stråk, inte bara hålla med om att stråket har många brister. Bakom initiativet stod bland annat Volvo CE i både Eskilstuna och Arvika, Epiroc i Örebro och Löfbergs och Embracer Group i Karlstad.

Handelskammaren Värmland vill betona att det är jättebra att det finns en skrivning i förslaget om en gemensam utredning om Oslo-Stockholm med norska myndigheter. Och att förslaget också tar upp möjligheten till alternativ finansiering. **Men faktum kvarstår, det finns INGA investeringar på Värmlandsbanan och Mälardalen med i förslaget för den kommande tolvårsperioden.** Något, som om det bli verkligt, skulle betyda minskad tillgänglighet, mindre produktivitet och tyvärr lägre tillväxt i dessa regioner men också noll utveckling av stråket Oslo-Stockholm. Dessutom kommer det innebära att många företag väljer bilen eller flyget framför tåget, vilket går stick i stäv med att näringslivet vill, och måste, resa hållbart.

Avslutningsvis är det också viktigt att framföra att förslaget motverkar det övergripande transportpolitiska målet: *"Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."* **Nuvarande förslag och fördelning av medel gynnar INTE medborgare och näringsliv i hela landet. Och för Värmlands del, vars utfall av planen är oerhört oroväckande, svarar inte förslaget upp till vare sig dagens eller framtidens behov.**

**Handelskammaren Värmland utgår från att förslaget kommer att justeras, nuvarande utfall är helt orimligt.**

Frida Johansson  
vd Handelskammaren Värmland