



torsdag den 24 februari 2022

Till:

Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se | i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr: I2021/02884

Remissyttrande gällande 'Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033' från Mälarhamnar

Sammanfattningsvis vill Mälarhamnar framföra följande:

Mälarhamnar anser det ofrånkomligt att **vi behöver mer än en infrastrukturplan**. Vi behöver betydligt mer, om dagens och framtidens transportsystem ska kunna vara ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart. Vi vet sedan länge att lösningen ligger i att med bättre smartness använda väg, järnväg, flyg OCH sjöfart, som **ett** transportsystem, och inte som fyra olika delar och av varandra skild infrastruktur.

Stockholm/Mälardalen är med sina 4,3 miljoner invånare och 49% av Sveriges BNP av stor betydelse för hela landet. Satsningar behövs för att minska transporternas klimatpåverkan. Störst potential till beteendeförändringar i landet finns i Stockholm-Mälarregionens starka trafikstråk.

Transportpolitiken omfattar de fem transportpolitiska principerna, som i sammanfattning anger att det är användarna som beslutar om sina resor och transporter, att beslut om transportproduktion bör fattas decentraliserat, att **samverkan inom och mellan olika trafikslag** ska främjas, att konkurrens mellan trafikutövare och transportalternativ ska främjas, och att **transportpolitiska styrmedel ska utgå från trafikens samhällsekonomiska kostnader**.

Politiken behöver ta ett samlat grepp över fler frågor och inte behandla infrastruktur, de olika trafikslagen, **regelverk, administration och finansieringen** av dessa av varandra skilda. Ett fungerande och hållbart transportsystem kräver samarbete mellan fler departement och mellan fler myndigheter. Departement och myndigheter måste ges tydliga gemensamma uppdrag att arbeta lösningsorienterat. Goda exempel finns att hämta inom EU. Allt handlar definitivt inte bara om hur mycket eller lite medel som finns att anslå till en infrastrukturplan.

Trafikverket beskriver i planförslaget själva att **"det behöver samtidigt betonas att flera viktiga faktorer som påverkar transportsystemet och den transportpolitiska måluppfyllelsen huvudsakligen planeras och beslutas i andra sammanhang än i den nationella infrastrukturplanen"**.



Sjöfarten är inte hela lösningen, men kan lämna värdefullt bidrag till ökad tillgänglighet, till vidgade arbetsmarknadsregioner, till regional utveckling, till ökad sammanhållning i landet, till förbättrad konkurrenskraft och till att nå klimatmålen. **Hela 96% av Sveriges befolkning bor inom 10 mil från kust och inre vattenväg (84 % inom 5 mil)¹.** Med hamnar strategiskt placerade efter EU:s längsta kust och politiska ambitioner om överflyttning, borde vi se möjligheter, där sjöfarten i närtid skulle kunna utgöra en betydligt högre andel av det nationella transportarbetet än idag.

För ett hållbart och fungerande transportsystem behöver sex områden prioriteras:

- Staten måste ta ansvar för att slutföra sin del av avtalet om Mälarprojektet genom att **finansiera in Hjulstabron** i den nationella infrastrukturplanen.
- Staten måste ta sin del av ansvaret för Mälarprojektets huvudsakliga åsyftade effekt – att **sänka kostnaderna** för företag transporterar **gods via Mälarhamnarna**.
- **Vinterväghållningen på sjöfarten måste jämföras med övriga trafikslag** och Sjöfartsverkets behov av investeringar i och drift av isbrytare inrymmas i den nationella infrastrukturplanen.
- **Sjöfarten måste likställas med väg- och järnväg avseende verksamhets- och finansieringsform.** Mälarhamnar har glädjande noterat Regeringens nyligen utdelade utredningsuppdrag till Statskontoret. Det hållbara Sverige, ekonomiskt, socialt och miljömässigt, hänger samman med att politiska ambitioner om att flytta gods från väg till sjö också realiserar i praktiken. För det blir konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen helt avgörande.
- Departement och myndigheter måste ges **tydliga uppdrag att arbeta lösningsorienterat** för att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, ska kunna nås och för en fungerande inlands-, kust- och närsjöfart i Sverige.
- Vi behöver **fler och verkningfulla transportpolitiska styrmedel**, som utgår från trafikens samhällsekonomiska kostnader, och som får transportköparna att prioritera vägval där den lediga kapaciteten finns.

Allmänt om föreslagen nationell plan

Regeringen har uttryckt att en fungerande infrastruktur är en viktig hörnsten i ett modernt samhällsbygge. Trafikverkets förslag till nationell plan syftar till att underhålla, bygga ut och utveckla den svenska transportinfrastrukturen. Satsningarna ska bidra till ökad tillgänglighet, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, ökad sammanhållning i landet, förbättrad konkurrenskraft och till att nå klimatmålen. Vidare redogör Trafikverket under planförslagets förutsättningar och framtagande att transportsystemet, för att kunna möta samhällets behov, är beroende av samspel och kompletteringar mellan gång- och cykelvägar, vägar, järnvägar, hamnar och

¹ SCB, statistikmyndigheten, Avdelningen för Regioner och Miljö 2021

flygplatser. Det trafikslagsövergripande perspektivet tillsammans med fyrstegsprincipen är enligt Trafikverket grundläggande för hur vi vårdar och utvecklar befintlig infrastruktur samt planerar och prioriterar ny infrastruktur smartare och effektivare.

Det är positivt att Trafikverket, under förslag på utpekade brister för fortsatt utredning, lyfter fram digitaliseringen av sjöfart. Mälardalen delar uppfattningen att utökat digitalt teknikstöd skulle kunna öppna upp för bättre nyttjande av sjöfartens infrastruktur, högre sjösäkerhet i farlederna och bidra till utvecklingen av nya digitala lösningar. Pågående utvecklingsprojekt kan definitivt intensifieras och därmed bidra till bättre förutsättningar för överflyttning av godstrafik från väg till sjö.

Därefter tvingas tyvärr Mälardalen konstatera att planförslaget lämnar mycket övrigt att önska. *"Nära hälften av medlen i infrastrukturplanen används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Av de namngivna investeringarna (inklusive etapperna av nya stambanor), som tillsammans utgör nära 40 procent av planen, är drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar"*. **Räknar man noga så innebär resten drygt 1 % av den totala ramen.** Bara drygt 1 %, inte ens närmare 2 %. Sjöfarten har därmed i ytterligare en nationell plan getts mycket begränsat utrymme, trots den stora potential som finns att snabbare få ett fungerande och hållbart transportsystem. För att stärka sjöfartens konkurrenskraft, samt för att nå de mål som regeringen har med överflyttning av godstransporter från land till sjö, krävs större åtgärder riktade mot sjöfarten. Politiska ambitioner om det trafikslagsövergripande arbetet måste synas i fördelningen av anslag, men också i hur ansvar och uppgifter delas ut till ansvariga myndigheter. Än mer bekymmersam blir situationen när Trafikverket i remissförslaget åskådliggör hur utrymmet också i kommande planer redan är högt in-tecknat.

Mälardalen anser det anmärkningsvärt att Sjöfartsverkets behov av investeringar i och drift av isbrytare inte inrymts i planen. Att inte sjöfartens vinterväghållning jämföras med övriga trafikslags vinterväghållning medför att sjöfartens konkurrenskraft ytterligare försämras.

Hjulstabron finns namngivet i planförslaget i det fall den nationella planens anslag för namngivna objekt utökas med 10 procent. Det framgår också av planförslaget att Trafikverket ska utreda alternativ finansiering av Hjulstabron. Enligt Regeringens direktiv² ska den gällande infrastrukturplanen 2018-2029 fullföljas. Trafikverket anger att det är en förutsättning som i stor utsträckning styrt innehållet i planförslaget 2022-2033. Mot denna bakgrund har Mälardalen svårt att förstå varför ingångna avtal inte fullföljs och varför objekt som varit med i tidigare planer inte ska genomföras med tänkt och full funktion? Vi förstår att arbetet med plan för transportinfrastrukturen krävt prioriteringar, såväl mellan olika satsningsområden som geografiskt. Men att staten, **fjärde planeringsperioden efter att avtal ingåtts, fortfarande inte tar med objektet Hjulstabron, som blivit en avgörande förutsättning för en utvecklad Mälarsjöfart, är att svika det överenskomna.** Nu föreslagna plan för transportinfrastrukturen innebär att Mälardalenprojektet inte kommer att ha slutförts 25 år!!! efter att avtal tecknades. Ingångna avtal, nyttan med en ny bro tillsammans med det faktum att dagens Hjulstabro redan har uppnått sin tekniska livslängd, är skäl nog för att en ny Hjulstabro prioriteras i nationell plan 2022–2033. Att Trafikverket har en färdig vägplan redo för granskning så snart finansiering finns säkerställd, innebär att projektet har en hög mognadsgrad vilket ger förutsättningar för ett snabbt genomförande.

² Regeringen, infrastrukturdepartementet, *Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409) (2021-06-23 I2021/01904 I2021/01876 (delvis) I2021/00336)*



Det fullt färdigställda Mälarprojektet kommer att kunna ge positivt bidrag till de transportpolitiska målen, till klimatmålen, till kapaciteten på landinfrastrukturen, till regional utveckling och till att förbättra näringslivets konkurrenskraft. Och det inte bara lokalt/regionalt i Stockholm/Mälardalen. Förseningar i Stockholm/Mälardalen resulterar snabbt i konsekvenser för andra delar av landet. En överflyttning av godstrafik från väg till sjö på Mälaren ger motsvarande effekter även nationellt i och med att vägnätet genom södra och västra Sverige avlastas.

Mälarprojektet

Avtal

Redan 2009 pekade staten, genom formuleringarna i avsiktsförklaringen³ om Mälarprojektet, på vikten av, fördelarna med och resultatet av investeringarna i Mälarprojektet. *"Mälarhamnarna (Västerås och Köping) är allmänna hamnar och spelar en viktig roll för många industri- och handelsföretag i Mälardalen och Bergslagen."* **"Den huvudsakliga åsyftade effekten är att sänka transportkostnaderna för företag som transporterar gods via hamnarna i Mälaren."** *"Den föreslagna åtgärden är en utbyggnad av slussen och muddring av farlederna för att klara fartyg med en längd på 160 meter, en bredd på 23 meter och ett djupgående på 7 meter."* En fartygskapacitet som därefter benämnts ny Mälarmax.

Redan 2009 fanns också ett uttalat behov av ett samlat grepp för den nationella infrastrukturen samt insikten om sjöfartens bidrag till bättre uppfyllelse av klimatmålen. *"..regeringens intention att betrakta transportsystemet i ett trafikslagsövergripande perspektiv"* och *"..förbättrade möjligheter för Mälarsjöfarten möjliggör godstransportlösningar med en annan miljöbelastning."*

Avtal om medfinansiering⁴ ingicks därefter, november 2009, mellan staten, Köpings kommun, Västerås Stad, Länsstyrelsen i Västmanland (numera Region Västmanland) och Mälarenergi. Ett avtal som innehöll samma detaljerade beskrivning av kommande fartygskapacitet i Mälaren. Avtalade åtgärder i den statliga infrastrukturen förutsatte samtidigt att Västerås och Köping mötte upp med stora investeringar i respektive hamn för att ta emot de större fartygen och större mängder gods.

Parternas samarbete har resulterat i ytterligare tilläggsavtal 2014⁵ och 2017⁶. I tilläggsavtalet 2014 förtydligas att åtgärderna avser Södertälje Sluss och kanal, Mälarfarleden, Hjulstabron samt hamnbassängerna Västerås och Köping och att parterna tillsammans ska verka för att ny Mälarmax ska kunna trafikera Mälaren. **"Projektet avser att muddra farleden i Mälaren samt i övrigt vidta åtgärder vid broar och övriga konstbyggnader så att fartyg med minst ovanstående dimensioner kan trafikera Mälaren."** I tilläggsavtalet 2017 revideras parterna och Trafikverket tillkommer. *"Statens ansvar för infrastrukturprojekt har förändrats på så sätt att Trafikverket numera ansvarar för finansiering och samordning av Åtgärden. Sjöfartsverket är projektledare för Åtgärden. Trafikverket är ägare av Hjulstabron och Kvicksundsbron medan Sjöfartsverket är ägare av Södertälje sluss som berörs av Åtgärden. Mot denna bakgrund träder Trafikverket genom detta avtal in som part i samtliga avsiktsförklaringar och avtal som avser Åtgärden."*

³ Sjöfartsverket, *Avsiktsförklaring avseende genomförande och finansiering av ny sluss i Södertälje inklusive fördjupad mälarfarled (0401-09-02275-2)*

⁴ Sjöfartsverket, *Avtal avseende genomförande och finansiering av ny sluss i Södertälje inklusive fördjupad mälarfarled (0401-09-02275)*

⁵ Sjöfartsverket, *Avsiktsförklaring avseende förutsättningar för Mälarprojektet (14-01006)*

⁶ Trafikverket, *Tilläggsavtal till avtal avseende genomförande och finansiering av ny sluss i Södertälje inklusive fördjupad mälarfarled (TRV 2015/97646)*

I ännu en avsiktsförklaring daterad 2017⁷ framgår dessutom att parterna ska verka för att **”ny Mälarmax ska kunna trafikera Mälaren år 2023”**.

Som alltid i projekt av den här storleken och omfattningen har utredningar och projekteringar medfört att detaljeringsgraden för åtgärderna ökat, för alla parter. Successivt har därför avtalen medfört att Västerås och Köping tagit ansvar, inte bara för muddring utan också för omfattande åtgärder i hamninfrastrukturen och tillfartslogistik. Allt för att kunna möjliggöra anlop och hantering av ny Mälarmax. Successivt har också förtydliganden lämnats avseende innebörden av statens genomförandeansvar inom ramen för det avtalade Mälarprojektet. Till en början beräknades Hjulstabron endast behöva reinvesteringsåtgärder. När simuleringar genomfördes konstaterades bron i sin nuvarande konstruktion bli kapacitetsbegränsande i förhållande till avtalets ny Mälarmax. Därefter har Trafikverket i stället planerat för investering i en ny bro.

Konsekvenser

Under 2022 slutför **Västerås och Köping** sina delar av avtalet till en **gemensam kostnad av närmare 2 miljarder SEK**. Staten är samtidigt kraftigt försenad med åtgärderna i Södertälje Sluss samt har alltså fortfarande inte finansierat in Hjulstabron. Tillsammans kommer parterna att ha investerat 5,4 miljarder SEK, exklusive ny Hjulstabro som beräknas till ca 800 miljoner SEK. Om inte åtgärden genomförs i närtid tvingas Trafikverket enligt uppgift göra andra investerings- och underhållsåtgärder, i en bro som passerat teknisk livslängd. Bara nya ledverk uppges innebära kostnader på ca 100 miljoner SEK. Det kan inte vara ekonomiskt försvarbart. Vidare riskerar statens utdragna arbete innebära att Västerås och Köping tvingas genomföra underhållsåtgärder (i sina investeringsobjekt) innan staten ens slutfört sina delar av avtalet om Mälarprojektet.

Miljödomar

Vardera part har sökt miljödom för sitt geografiska ansvarsområde av det totala projektet. Mark- och miljödomstolen har lämnat Staten genom Sjöfartsverket, Västerås och Köping varsitt tillstånd enligt miljöbalken⁸ med inbördes beroenden av varandra. *”Mark- och miljödomstolen bedömer att verksamheten uppfyller kravet på samhällsekonomisk nytta enligt 11 kap. 6 § miljöbalken”*. I de samhällsekonomiska beräkningar som utgjort underlag för domstolens prövningar har bl.a. kapaciteten för ny Mälarmax redovisats. Därmed kan också i detta avseende Hjulstabron anses ingå som en förutsättning. Det bör också påpekas att miljödomarna har en giltighetstid om 10 år.

Marknadens förväntningar

Avtalet 2009 var välkomna signaler till Regionens näringsliv som länge uppmärksammat politik och myndigheter om behovet av ökad kapacitet på Mälaren. Näringslivet räknar med att staten håller avtal och har därför fortsatt sina affärssatsningar mot den avtalade målbilden. Flera av de större kunderna arbetar med att ställa om sin logistik efter det Mälarprojektet utlovats resultera i. Några har beställt nya fartyg baserat på möjlig kapacitetsökning. Andra har räknat hem nya affärslösningar där Mälarprojektet innebär att de kan gå direkt till slutkund utan nuvarande upplägg med mellanliggande lossning, lagring och omlastning. Potentiella kunder arbetar för nya linjer till andra stora hamnar i Europa, som det idag inte trafikeras på. Linjer som dag 1 ger ytterligare välkomna bidrag till nationella mål, strategier och förutsättningar för en bättre fungerande landinfrastruktur.

⁷ Trafikverket, *Avsiktsförklaring samarbete för ”Mälarmax i hamn 2023”* (TRV 2017/20106)

⁸ Mark och miljödomstolen Nacka, *dom 2015-05-16 Mål nr M 1492-14 och M 6754-13, dom 2017-08-23 Mål nr M 2577-16 samt dom 2017-08-23 Mål nr M 2576-16*

Potentiella större etableringar i Västerås, som det nu arbetas med, skulle för deras logistik gynnas av nya linjer mellan Mälarhamnar och Europa.

Närmsta hamn är bästa hamn

Trafikverket uppger i planförslaget att deras övergripande prioritering är **att i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns**, och vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Samtidigt återkommer Trafikverket till att merparten av möjliga åtgärder för den samhällsekonomiskt effektiva transportförsörjningen ligger utanför infrastrukturplanen. Det borde inte vara nödvändigt att i ett remissyttrande behöva motivera åtgärder, som är en avgörande del, för att kunna få effekten av, ett sedan länge ingående objekt i nationell planering av transportinfrastrukturen. Vi borde inte heller behöva upprepa nyttan med investeringarna, Mälarhamnars och sjöfartens roll eller näringslivets behov.

Mälarhamnar är Nordens största insjöhamn och det finns mycket god potential att överföra gods från väg till sjöfart. Via Mälarfarleden och Mälarhamnarna når sjöfarten långt in i landet i den befolkningstätaste delen av Sverige. **Tack vare satsningar i Mälarhamnarna och i Mälarfarleden kan behovet av landtransporter hållas nere, vilket gynnar miljön, trafiksäkerheten och kapaciteten.** Mälarhamnarna i Västerås och Köping är sedan länge viktiga knutpunkter i godstransportsystemet i en region med globalt näringsliv och stark tillväxt.

Bara i Mälarhamnarna finns 85% ledig kapacitet, sett över ett år. Det finns alltså massor av ledig kapacitet i det samlade infrastruktursystemet, men den nyttjas inte. Det enda som behövs är att Sverige säkerställer att godset tar vattenvägen så stor del av transporten som möjligt. **Vi behöver fler transportpolitiska styrmedel, som utgår från trafikens samhällsekonomiska kostnader, och som får transportköparna att prioritera vägval där den lediga kapaciteten finns.**

Sjöfarten i allmänhet eller Mälarsjöfarten i synnerhet är inte hela lösningen, men kan lämna värdefullt bidrag till Sveriges möjligheter att nå de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen. **Hela 96% av Sveriges befolkning bor inom 10 mil från kust och inre vattenväg (84 % inom 5 mil).** Med hamnar strategiskt placerade efter EU:s längsta kust och politiska ambitioner om överflyttning, borde vi se möjligheter, där sjöfarten i närtid skulle kunna utgöra en betydligt högre andel av det nationella transportarbetet än idag.

Kapacitet, avgifter och regelverk

För tio år sen, 2012, tydliggjorde Trafikverkets regeringsuppdrag 'Kapacitetsutredningen'⁹ att Sverige inte kommer att ha råd att bygga den infrastruktur som behövs för att klara framtidens transportbehov av person och gods. Den lösning som presenterades var att med bättre smartness använda det vi redan har, att nyttja hela infrastruktursystemet tillsammans; väg, järnväg, flyg OCH sjöfart. Redan då lyfte också Trafikverket fram behovet av att arbeta med avgifter och styrmedel för samhällsekonomiskt effektiv användning av transportsystemet. Därefter har politik och myndigheter enats om vikten av arbetet med att flytta godstransporter från väg till sjö. Än en gång redogör Trafikverket i planförslaget det angelägna med samspel och kompletteringar mellan trafikslagen för att kunna möta samhällets behov.

⁹ Trafikverket *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050*



Trafikverket uppger att planförslaget 2022-2033 ”betyder att vägsystemet, trots anslagsökningen, kommer att försämrats snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa”. Den enda rimliga slutsatsen på det är behovet av att intensifiera arbetet med överflyttning av godstransporter till sjöfarten.

Politik och myndigheter har senaste åren fått signaler på att beslut och åtgärder inte räcker till. Uppföljningsrapporter, som börjar bli många, talar sitt tydliga språk. **Vi kan fortfarande inte skönja någon överflyttning från väg till sjö.** Trots beslut om transportpolitiska mål, klimatmål, Godstransportstrategi, Godstransportråd, Nationell samordnare och styrmedel. I en europeisk jämförelse är tyvärr de svenska styrmedlen mycket blygsamma. **Bristen på konkurrens-neutralitet mellan trafiklagen är en starkt bidragande orsak. Vilken förvärras ytterligare av hur Sjöfartsverkets avgiftsmodell är uppbyggd, för godstrafiken och särskilt för Mälaren och Vänern.** Den långa inseglingen missgynnar Mälaren och Vänern. Men också det faktum som gäller alla hamnar, att varje stopp och varje hantering i ny hamn debiteras extra. Det är en avsevärd skillnad i jämförelse med väg- och järnvägstrafiken. Dessutom debiteras sjöfartens lots separat, vilket inte järnvägens lots gör. Inte heller finns det hos ansvariga myndigheter en förståelse för att och hur de olika regelverken, som också de skiljer sig starkt från Europa, motverkar ambitionerna om överflyttning från väg till sjö. Det är därför angeläget att Transportstyrelsen och Sjöfartsverket skyndsamt ges uppdraget att lösningsfokuserat skapa förutsättningar för fungerande när-, kust- och inlandssjöfart i Sverige. Goda exempel finns i EU.

I Mälaren har Sjöfartsverkets avgifter mellan 2016 och 2022 **ökat med 77%**. En skrämmande avvikelse från avsiktsförklaringens huvudsakliga åsyftade effekt. Mälarhamnars ägare har levererat på det avtalade. Och vi i Mälarhamnar har parallellt under projektperioden gjort vår hemläxa. Vi har ställt om, vi har anpassat oss, vi har ökat flexibiliteten, kompetensen och effektiviteten, vi har kostnads kontroll, vi har ökat omsättningen och marginalerna och vi har utvecklat samarbetena med våra kunder och deras uppfattning om oss i positiv riktning.

Inte heller vinterväghållningen jämföras mellan trafiklagen. Om inte Sjöfartsverkets investeringar i och drift av isbrytarna finansieras utanför myndighetens budget kommer det att resultera i ytterligare ökning i avgiftsuttaget på sjöfarten generellt. För Mälarhamnars kunder blir den negativa konsekvensen p.g.a. den långa inseglingen än större.

I somras genomfördes ett försök att få igång den första svenska inlandsjöfartspendeln. I samarbete med hamnarna planerade ett tyskt rederi en rutt med ett klimat- och kapacitetssmart fartyg två ggr/vecka mellan Stockholm/Norvik och Mälarhamnar. Tyvärr genomfördes endast en resa. De statliga avgifterna och regelverken satte stopp för försöket. Avgifter och regelverk som saknar motstycke i Europa. Istället fortsätter nu mindre klimatsmarta lastbilar att trafikera det vägnät som under planperioden 2022-2033 ytterligare försämrats. Volymerna för pendeln finns i Stockholm/Mälardalen, kapaciteten på land tryter medan hamnarna och vattenvägen kan ta emot väsentligt mycket mer direkt. Närmsta hamn är bästa hamn för många import- och exportflöden, men också för regionala och nationella godstransporter. Goda exempel finns också i detta avseende att hämta i EU.

Marknadens struktur

Under lång tid har bilden varit att "Sverige är ett avlångt land som ligger långt från våra huvudsakliga marknader". Faktum är att merparten av vårt handelsutbyte sker i den europeiska närregionen. 2021 utgjorde Europa 74,5 % av exporten och 84,1 % av importen¹⁰. Vi ligger alltså inte långt från våra huvudsakliga marknader, och det avlånga landet gränsar till stora delar mot en vattenväg med ledig kapacitet som innebär fler möjligheter än hinder. Ändå fortsätter vi ofta att motivera och därmed cementera långa flöden på landinfrastrukturen, som om EU:s längsta kust inte fanns, och att majoriteten av svensk import och export görs med avlägsna kontinenter.

Ytterligare behov för ett hållbart nationellt transportsystem

Trafikverket tydliggör i förslaget att **de mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen ligger utanför infrastrukturplanen**. Transportsektorns klimatmål är att utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) år 2030 ska vara 70 procent lägre än år 2010, och vara i princip noll år 2045. Den absoluta merparten av koldioxidutsläppen kommer från inrikes transporter, cirka 93 procent (2017), kommer från vägtrafiken. Vägtrafiken utgör omkring 85 procent av persontransportarbetet och 50 procent av godstransportarbetet, vilket enligt Trafikverket innebär att det är ofrånkomligt att vägen till att nå klimatmålen i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri. Det innebär, anser Mälardalen, att Trafikverket bortser från såväl kapaciteten och funktionaliteten på vägsystemet som tillgången på el. Ett vägsystem vars funktionalitet dessutom enligt Trafikverket under planperioden kommer att försämrats ytterligare. Samtidigt som också utrymmet i kommande planer redan är högt in-tecknat. Mälardalen anser att elektrifieringen är en del av lösningen, men att den inte kommer att räcka till för allt. Effektkapaciteten är redan idag ett stort problem på många håll i landet.

I Regeringens direktiv till Trafikverket anges att redovisning ska göras av analyser som visar i vilken utsträckning planförslagets åtgärder bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås och vilka målkonflikter som uppstår. **Enligt Trafikverket bidrar planförslaget endast till en liten minskning av transporternas koldioxidutsläpp**. De namngivna investeringarna påverkar vägtrafikarbetet i mycket liten grad. Järnvägsinvesteringarna beräknas minska vägtrafikarbetet (antal fordonskilometer) med omkring en kvarts procent, medan väginvesteringarna beräknas öka vägtrafikarbetet med ungefär lika mycket. Totaleffekten på trafikarbetet är alltså nära noll. Och detta trots att planeringen enligt direktiv baseras på "ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn". Vidare bedöms planförslaget minska vägtrafikens hälsopåverkan marginellt avseende luftkvalitet på nationell nivå. Däremot bedöms planförslaget kunna bidra till försämrade luftkvalitet regionalt och lokalt, främst i storstadsregionerna och i tätorter.

Mälardalen konstaterar att det blir konsekvensen när endast 1 % av infrastrukturplanen läggs på sjöfart, och verktygen för att styra beteenden inte ligger inom Trafikverkets ansvarsområde, eller ens aktivt planeras och beslutas trafikslagsövergripande av politiken. **Sjöfarten är klimat- och kapacitetssmart. För varje tonkm som flyttas från väg till sjö reduceras koldioxidutsläppen med 50%. Sjöfarten bidrar också till att öka trafiksäkerheten på väg.**

¹⁰ SCB Statistikmyndigheten, *Handel med varor och tjänster/ Utrikeshandel med varor/ Export och import fördelade på världsdelar*

Av nationell plan för transportinfrastrukturen framgår pågående arbeten och uppdrag, men Trafikverket ger också förslag på att, och ibland hur, arbetsformer inom samhällsplaneringen behöver utvecklas. Något som Trafikverket också lyfte fram som avgörande framgångsfaktorer redan i Kapacitetsutredningen 2012. Det är många olika begrepp som arbetet ska utgå från, tas hänsyn till alt resultera i; fyrstegsprincipen, hur transportsystemet används, samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning, transporteffektivitet, långsiktigt hållbar transportförsörjning, påverkan på transportsystemet, transportpolitisk måluppfyllelse, största möjliga samlade samhällsnytta i förhållande till åtgärdskostnaden, ekonomisk hållbarhet, social hållbarhet, god tillgänglighet mm. **Sammantaget kan i alla fall sägas att Trafikverket tydligt åskådliggör att varken myndigheten eller den tillhandahållna infrastrukturen ensamt räcker till.**

Enligt Trafikverkets prognos beräknas godstransporterna öka med omkring 50 procent till 2040. Det prognosticerade godstransportarbetet ser enligt Trafikverket ut att öka betydligt snabbare än den historiska trenden. Mälarhamnar anser att mycket lite hänt sedan 2012 års kapacitetsutredning. Trots goda politiska ambitioner och beslut kan vi fortfarande inte skönja någon överflyttning från väg till sjö. Kapaciteten på landinfrastrukturen är fortsatt ansträngd, vägsystemets funktion kommer under planperioden att fortsätta försämrats, utrymmet i kommande infrastrukturplaner redan är högt in-tecknat och samtidigt ser det bekymmersamt ut för Sveriges möjligheter att nå uppsatta klimatmål och Agenda 2030, det hållbara samhället.

Då kan inga andra slutsatser vara rimliga än att Mälarprojektet ska slutföras enligt och att sjöfarten måste jämföras med och ges samma förutsättningar som övriga trafikslag, få annat utrymme i nationell infrastrukturplan samt komma högre upp på agendan hos både politik och myndigheter.

Med vänliga hälsningar,

Mälarhamnar AB

Styrelse

Anna Eriksson, Ordförande

Lars Kallsäby, Vice Ordförande

Lennart Engman

Thomas Karlsson

Eva Kugelberg

David Sharp

Kai Wörn

Per Ågren, Suppleant

Mats Eriksson, Suppleant

Sören Pettersson, Suppleant

Gunnar Bygdén, Suppleant

Ledning

Carola Alzén, VD

Patrizia Strandman, Affärschef

Tobias Samuelsson, Produktionschef

Mustafa Salih, Anläggningschef

Carina Rosbäck, Personalchef

Morgan Leidström, Ekonomichef