

Till: li.remissvar@regeringskansliet.se  
cc: li.nationellplan@regeringskansliet.se

Linköping den 15 april 2024

**Östsvenska Handelskammaren, ÖHK, lämnar följande yttrande angående  
Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden  
2026–2037, diarienummer LI2023/03919**

*Östsvenska Handelskammaren (nedan förkortat ÖHK) är en partipolitiskt obunden medlemsorganisation för företag i Östergötland, Sörmland och på Gotland. Vi arbetar på uppdrag av och för våra cirka 850 medlemmar för tillväxt, utveckling och ökad attraktionskraft i hela regionen och med särskilt fokus på tillväxtstråket från Stockholm till Linköping med omnejd.*

I beredning har dialog förts med medlemsföretag, andra handelskamrar, Region Östergötland, Region Sörmland, Region Gotland, Mälardalsrådet samt Nyköping-Östgötalänken. ÖHK ställer sig bakom dessa aktörers yttranden, men vill här lyfta fram några särskilt angelägna aspekter.

**Inriktningsunderlaget**

I rapporten och vid redovisning av Inriktningsunderlaget trycker Trafikverket hårt på prioritering av underhåll och underhållsskulden framför nybyggnation, nödvändigheten att rusta, modernisera och effektivisera infrastrukturen med särskilt fokus på kostnadskontroll och omprövning av ej påbörjade projekt vid signifikanta förändringar i nyttor, tid och kostnad. Vikten av att införa ERTMS lyfts fram och så en dimension om ett transportsystem som ska klara klimat, trafiksäkerhet och yttre hot.

Samtliga trafikslag omfattas av underlaget, väg, järnväg, sjöfart och flyg, även om de två sistnämnda i huvudsak finansieras utanför nationell plan.

**Sammanfattande synpunkter**

- Det saknas vision och målbild för transportinfrastruktursystemet. Att enbart försöka upprätthålla eller återställa funktionalitet bygger inte ett land som är i framkant

- Säkerställ ett infrastruktursystem som knyter ihop hela Sverige och Europa, och rusta transportsystemet därefter
- Trafikverket behöver effektivare arbetsprocesser, utvecklade kalkylmodeller och skärpt kostnadskontroll för att klara sitt uppdrag
- Näringslivet (och även kommuner och regioner) behöver stabila planeringsförutsättningar för sina investeringar, längre än 3 års sikt. Utveckling av ny infrastruktur är nödvändig och behöver snabbas på, särskilt på järnväg
- Bra att underhållet prioriteras upp, utnyttja avsatta medel till fullo och samverka bättre kring planering av underhåll
- Öka anslag till ny nationell plan med minst 20 procent och skärp kostnadskontrollen
- Öppna upp för med-, låne- och alternativ finansiering
- Snabba på satsningen av nya signalsystemet ERTMS i planen, utan nytt signalsystem kommer tågtrafiken knappast fungera efter år 2040. Adressera kostnadsökningen för operatörerna

Inriktningsunderlaget handlar i huvudsak om ekonomiska ramar och övergripande prioriteringar. Specifika projekt och objekt, exakt vad som ska göras eller byggas nytt, blir en senare fråga när processen kring ny nationell infrastrukturplan fortsätter. ÖHK vill redan i detta skede lyfta några infrastruktursatsningar som är av extra betydelse för vår region och på nationell nivå:

- En framtidssäkrad Ostlänken
- Förbifart Söderköping, E22
- Anslutande infrastruktur till intermodala noder
- Färjetrafiken till Gotland
- Flygplatssystemen i ett enhetligt transportsammanhang

### **Målbild för Sveriges transportsystem**

Sverige behöver ett väl fungerande transportsystem som inkluderar alla transportslagen i hela landet, för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Växande handel tillsammans med ökande befolkning och resande kräver fler och hållbara transporter. Godset ska ta den kortaste, mest hållbara vägen till sitt mål och människor behöver snabbt och bekvämt kunna röra sig mellan arbetsmarknadsregioner, inom nationen och också ut i världen.

Trafikverket arbetar idag utifrån en prognosstyrd planering. Dessa prognoser överskattar generellt biltrafikens ökning samt underskattar den för gods- och persontransporter på tåg. Modeller för restidsvärdering är inte uppdaterad (vilket är till tågets nackdel) och man tar inte hänsyn till dynamiska effekter kring utbyggd infrastruktur. Förändrade befolkningsprognoser, ekonomisk utveckling, politisk ambition att flytta över transporter från väg till sjö- och järnväg har inte heller fått genomslag.

ÖHK efterlyser en vision och målbild för transportsystemet. Bättre samverkan mellan det offentliga och marknaden, tydligare målstyrning samt främjande av ökad intermodalitet skulle gagna både klimatet och transporteffektiviteten. Trafikverket konstaterar att ”Logiken bakom intermodalitet är att varje trafikslag utför den del av godstransporten där det har bäst förutsättningar givet parametrar som ledtid, kostnad och klimatpåverkan.”

Det är en rationell utgångspunkt. Trafikslagen ska inte ställas mot varandra, samtliga behövs och ska leverera sida vid sida. Säkerställ ett infrastrukturensystem som knyter ihop hela Sverige och Europa, och rusta transportsystemet därefter. Tillvarata även de möjligheter för ökade gods- och persontransporter och förändrade transportmönster som Fehmarn Bältförbindelsen medför. Sverige får inte halka efter när grannländer och övriga Europa satsar på förnyad och modern infrastruktur – det kan drabba tillväxten, attraktionskraften och därigenom svensk ekonomi och välfärd negativt.

### **Långsiktighet**

ÖHK vill påminna om näringslivets behov av stabilitet. Näringslivet (och även kommuner och regioner) behöver stabila planeringsförutsättningar för sina investeringar, betydligt längre än 3 års sikt. Att plocka bort eller skjuta fram stora projekt i nationell plan medför ökade kostnader, tappat förtroende och utebliven samhällsnytta.

Det är angeläget att tillräckligt med utrymme ges till utveckling av ny infrastruktur. Det finns stora förväntningar och önskemål från olika samhällsaktörer på infrastrukturen, för att skapa tillgänglighet och att stärka Sveriges konkurrenskraft. Ny infrastruktur behövs för att Sverige ska gå i takt med övriga Europa. Inte minst med anledning av den fasta förbindelsen mellan Fehmarn-Bält, med de ökade transportvolymerna som den förväntas medföra. Kapaciteten på järnväg behöver stärkas, längs med Södra stambanan, för att förbinda norra Sverige med kontinenten.

Trafikverket aviserar i underlaget att många objekt i gällande plan ska omprövas, särskilt objekt som inte är påbörjade, där nytta, tid och kostnad förändrats väsentligt. Lagt kort ligger med andra ord inte längre. Framöver vill man inte ta beslut om större åtgärder förrän i mycket senare skeden, ”när kostnader och nytta är väl utredda”. Vid den tidpunkt som objekt anses bundna har många gånger stora resurser redan lagts ner i projektet från berörda aktörer. En översyn av process för omprioritering av objekt behöver involvera såväl näringsliv som regioner och kommuner, ifall ambitionen ska vara att först vid byggstartbeslut avgöra ifall projekt ska genomföras.

### **Underhåll**

Det är bra att underhåll för att upprätthålla funktionalitet i infrastrukturen prioriteras upp och tillskjuts medel. Mindre bra är att detta minskar beloppen för nyinvesteringar med motsvarande summa. Att enbart försöka upprätthålla eller återställa funktionalitet bygger inte ett land i världsklass.

Idag är det inte ovanligt att avsatta medel för underhåll förblir outnyttjade, bland annat på grund av Trafikverkets egen organisation. Planeringen behöver bli smartare, avsatta medel utnyttjas bättre och samverkan kring planering av underhåll och driftstopp förbättras. Detta är särskilt viktigt vid järnvägsunderhåll.

### **Investeringar av nationell betydelse**

ÖHK välkomnar att Ostlänken och Projekt E22 Förbifart Söderköping betraktas som bundna objekt. Projekten löper på och går snart in i produktionsfas. Ytterligare ryckighet i projekten riskerar att fördröja och fördyra projekten.

Projektet Ostlänken behöver genomföras i sin helhet. En god budgetdisciplin i projektet är välkommet, men ÖHK med flera förutsätter att staten och Trafikverket inte kompromissar med järnvägens planerade utformning och funktionalitet. En fortsättning av Ostlänken efter Linköping med ytterligare järnvägsspår för att stärka kapaciteten på Södra stambanan krävs. Planering av en fortsättning behöver återupptas, för samordningsvinster vid byggnation, för att minimera störningar i Linköping orakade av byggnation och för att undvika att bygga in framtida flaskhalsar i systemet. För att få ut hela nyttan med Ostlänken krävs också att stråket från Södertälje in mot Stockholm utvecklas med mer kapacitet så tillräckligt med kapacitet finns för att fortsätta utveckla tågtrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen.

Logistikbranschen är en viktig bransch för vår region och stora nationella och internationella godsflöden passerar till, från och genom den. Ett systemperspektiv på godstransporter och godsnoder krävs för att säkerställa adekvat infrastruktur, för att ställa om till effektiva intermodala godstransporter. Pålitlig framkomlighet för gods till och från Oxelösunds och Norrköpings hamnar är en nationell angelägenhet.

### **Effektiva intermodala godstransporter**

Regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att tydligare koppla infrastrukturutbyggnaden till industrins behov och kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen. Vidare är det viktigt att åtminstone upprätthålla transportmöjligheterna och åtgärda nuvarande och framtida flaskhalsar till intermodala noder via dimensionering av vägnätet för tyngre och skrymmande vägtransporter. Detta för att möjliggöra för fortsatt verksamhet för den för landet så viktiga exportindustrin. Vägar måste vara anpassade för att hantera stora och tunga transporter, exempelvis Norrköpings hamn har långsiktiga planer för denna typ av

gods. Det är inte rimligt att kommuner som hamn- eller terminalägare, vilka står för omfattande investeringskostnader i utvecklingen av verksamheten i syfte att ställa om mot mer effektiva och hållbara godstransporter, också ska bära kostnaden för anslutningar med tillräcklig kapacitet och bärighet för att klara näringslivets transporter.

### **Ett moderniserat signalsystem, ERTMS**

Måläret för utbyggnaden av ett nytt signalsystem ERTMS måste hållas i planen, utan nytt signalsystem kommer tågtrafiken knappast fungera efter år 2040, varken för gods eller persontransporter. Osäkra prognoser för införandet av ERTMS infrastrukturmässiga del påverkar tågforetagens installationsplanering, något som genererar stora och onödiga kostnader för utövarna.

### **Ramnivåer**

Med höjda anslag under kommande planperiod är det möjligt att både upprätthålla och förbättra funktionaliteten i infrastrukturen samt fullfölja intentionerna i gällande plan om infrastrukturens utveckling. ÖHK förordar ökade anslag till ny nationell plan med minst 20 procent och att kostnadskontrollen skärps.

Tuffa prioriteringar behövs alltid när man handskas med skattemedel. Innovation och ny teknik för att få ut det mesta av tilldelade medel är en hygienfaktor, som alltid bör finnas på plats. Men svensk infrastruktur befinner sig i ett kritiskt skede där inte längre bara funktion, tillväxt och konkurrenskraft står på spel utan också klimatet och Sveriges nationella säkerhet. När Europa rustar kan Sverige inte titta på och hänvisa till "tuffa prioriteringar". Det är särskilt ohållbart för företag och människor som kan välja andra länder att investera i. Ställd inför klimatmålen, eller fienden om Sverige skulle hamna i krig, väger tuffa prioriteringar lätt. Alltså måste vi börja titta på andra möjligheter för finansiering, via lån eller privata lösningar. Öppna upp dialogen för med-, låne- och alternativ finansiering – det kan bidra till den infrastruktur vårt land behöver för utveckling och tillväxt.

### **Medelsförstärkning**

Länsplanerna behöver ges en större andel av de ekonomiska ramarna jämfört med vad Trafikverket föreslår. Trafikverkets förslag pekar på behov som inte kan lösas inom de föreslagna ramarna.

Med en ny TEN-T-förordning, som snart är på plats, med en utökning av antalet urbana noder verkar det rimligt att undersöka om CEF-utlysningar kan vara ett medel för att kompensera för borttagandet av stadsmiljöavtal och för att finansiera åtgärder i dessa noder.

## **Sjöfart**

Sjöfart har en undanskymd plats i inriktningsunderlaget. Det är centralt att bära i minnet sjöfartens betydelse för exempelvis Gotland. Gotlandstrafiken är livlinan till / från ön och helt avgörande för Gotlands infrastruktur, men med rådande världsläge krävs att man ser ännu bredare på Gotlandstrafiken. Att Gotlandstrafiken idag och även i framtiden är under svensk kontroll är centralt för att säkerställa de försvarspolitiska och säkerhetspolitiska aspekterna.

## **Flyg**

ÖHK saknar hos Trafikverket ett synsätt som sätter flygtrafikens utveckling i ett sammanhang och en helhet. Dels utifrån hur väg- och järnvägsinvesteringar som görs, såsom Ostlänken, knyts samman med utvecklad tillgänglighet till och från flygplatser. Dels hur flygplatssystemet sätts i ett enhetligt transportsammanhang. Stockholm-Mälardalen tappar i internationell konkurrens kring destinationer ut i världen, särskilt jämfört med Oslo och Köpenhamn. Det beror på kapacitetsproblem på Arlanda i peak. Här behöver regeringen vara tydlig med att se hur ett heltäckande systemperspektiv på frågan kan stärka den internationella tillgängligheten. Genom att se hur samverkan kan ske till exempel mellan Stockholm Arlanda och Stockholm Skavsta kan vi stärka utvecklingen i landet.

I vår östsvenska region finns flera flygplatser som behöver synliggöras. Linköping City Airport är ett nav för trafik till Amsterdam och Helsingfors och vidare ut i världen. Samtidigt är den är beredskapsflygplats, central för Saabs verksamhet och svensk försvarsförmåga. Norrköpings flygplats har utvecklingspotential, bland annat gällande framtidensdrönartrafik. Det behövs ett tydligt planeringsansvar för luftrummet och särskilt utifrån den förväntade utvecklingen kring drönare, vilket Trafikverket föreslår. Här behöver regeringen skyndsamt återkomma i ansvarsfrågan, särskilt beträffande nedre luftrummet.

## **Kompetensförsörjning**

För att klara det uppdrag som framför allt järnvägen har kopplat till samhällsutvecklingen behöver kompetensförsörjningen vara i fokus. Det är ett långsiktigt arbete vars framgång är avgörande för samtliga infrastrukturplaner; oavsett storlek, omfattning och komplexitet.

Eftersom staten har en betydande roll att beställa och reglera stora delar av järnvägsinfrastrukturen, är Trafikverkets engagemang för att stötta och säkra sektorns/branschens kompetensförsörjning motiverat. Det skulle även ge myndigheten underlag att bättre planera för framtida infrastruktursatsningar. Trafikverket uppmanar

regeringen att ge dem i uppdrag att starta ett nationellt kompetensförsörjningsråd – det är ett initiativ ÖHK välkomnar och stöttar.

-----

Östsvenska Handelskammaren välkomnar möjligheten att inkomma med synpunkter. Yttrandet har beretts av Maria Björk Hummelgren, näringspolitisk chef, och Charlotta Elliot, talesperson infrastruktur.

**Simon Helmér, vd**  
**Östsvenska Handelskammaren**