

Linköping den 23 februari 2022

i.remissvar@regeringskansliet.se
cc: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Östsvenska Handelskammaren, ÖHK, lämnar följande remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, diarienummer I2021/02884

Östsvenska Handelskammaren är en politiskt obunden medlemsorganisation för näringslivet i Östergötland, Sörmland och på Gotland. Vi arbetar på uppdrag av och för våra 850 medlemsföretag för tillväxt, utveckling och ökad attraktionskraft i hela området och med särskilt fokus på tillväxtstråket East Sweden som sträcker sig längs kusten från Stockholm ner till Linköping med omnejd.

Östsvenska Handelskammaren (ÖHK) har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets remiss "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033". ÖHK vill med detta yttrande lyfta de delar som rör vår region. I beredningen av yttrandet har samråd skett med medlemsföretag och det offentliga såsom Norrköpings-, Linköpings- och Finspångs kommun, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Gotland och Nyköping Östgötalänken AB.

Sammanfattning

- Östsvenska Handelskammaren är mycket positiva till att 67,8 miljarder avsätts för Ostlänken under planperioden. Projekt Ostlänken pågår redan, står på egna ben och har enormt stor betydelse regionalt och nationellt med ett avgörande samhällsvärde. Nu kan pågående planeringsarbete slutföras och etappvis utbyggnad påbörjas. Vi finner det dock inte korrekt att beloppet enbart placeras i Östergötland då infrastrukturinvesteringen per capita blir snedfördelad när detta inte fördelas över de tre län som berörs.
- Det är positivt med fortsatt utbyggnad av nya stambanor och att planläggning av sträckorna Göteborg-Borås samt Lund-Hässleholm påbörjas.
- Det är avgörande att E22 Förbifart Söderköping genomförs enligt plan.

- Gotlands infrastrukturbehov måste säkerställas genom statliga satsningar i den infrastruktur på fastlandet som indirekt är en central del för Gotlands näringsliv.
- Vi finner det anmärkningsvärt att två projekt, som sedan tidigare varit utpekade brister enligt Trafikverket, nu lyser med sin frånvaro: Tvärförbindelsen mellan E4/E22 och riksväg 51 till Norrköpings hamn (även kallad Händelöleden eller en del av Norrleden) samt den för Ostlänken så viktiga järnvägskopplingen Järna-Stockholm C. Dessa två fordrar utrymme inom den nationella planen.
- ÖHK anser att större prioritering i såväl nationell som regionala planer behöver läggas vid för näringslivet och arbetsmarknadsregionernas funktion strategiskt viktiga vägar. I samhällen där dominerande industrier/företag är etablerade måste satsningar på infrastrukturen till och från dessa beredas utrymme.
- Kompetensförsörjningen i infrastrukturbranschen måste adresseras.
- ÖHK instämmer i att underhåll för väg och järnväg länge varit eftersatt och vikten av att vidmakthålla befintlig infrastruktur. Men det får inte innebära att planerade och framtida nödvändiga investeringar undanträngs genom att skjutas upp, plockas bort eller aldrig tas med i infrastrukturplanen. Det är tydligt att medlen är otillräckliga och att ökningen inte ens täcker kostnadsökningar till namngivna objekt i gällande plan.

Ostlänken

Pågående projekt Ostlänken är en fundamental byggsten för vår regions fortsatta utveckling och hållbara tillväxt.

ÖHK är därför mycket positiva till att 67,8 miljarder avsätts för Ostlänken under planperioden. Ostlänken står på egna ben och har enormt stor betydelse regionalt och nationellt med ett avgörande samhällsvärde. Nu kan pågående planeringsarbete slutföras och etappvis utbyggnad påbörjas. Vi finner det dock inte korrekt att beloppet enbart placeras i Östergötland då infrastrukturinvesteringen per capita blir snedfördelad när det inte fördelas över de tre län som berörs.

Kommunernas planer med stadsutveckling runt centrala stationslägen, 55 000 nya bostäder och bättre möjligheter för pendling och godstrafik – innebär enorm potential för företag, etableringar, jobbtillfällen och regional attraktionskraft. Förinvesteringar har gjorts och görs från både privata aktörer och det offentliga. ÖHK har kunnat se Ostlänkoeffekter sedan länge, bl a genom det engagemang som medlemmarna i ÖHK:s stora affärsnätverk East Sweden Infra cluster, ESIC, visar. Det är ett nätverk som fokuserar på Ostlänken och stadsutveckling, med närmare 200 företag som medlemmar och samtliga Ostlänkskommuner, Region Östergötland och Region Sörmland som partners. Att planeringen för Ostlänken går vidare med

centralt placerade stationer ser ÖHK som mycket glädjande och en viktig förutsättning för att få full utväxling av systemet.

Totala kostnaden för Ostlänken, uppräknat till 2021 års nivå, är 91 miljarder, men ska genom kostnadsreduceringar ner till 81. Möjliga kostnadsbesparingar pekats ut som förenklade tätortspassager/lägre hastigheter genom städerna, anpassning av fordon och förändrad tunnelinklädnad. ÖHK vill markera betydelsen av att Ostlänkens stationsutformningar planeras med full funktionalitet. Det är av betydelse för att skapa möjlighet att utöka trafikering både på regional och storregional nivå.

Nya Stambanor

Sett till nuvarande kapacitet och framtida hållbar samhällsekonomisk nytta, tillväxtpotentialer, livskvalitet och svensk konkurrenskraft, behövs nya stambanor. ÖHK är övertygad om att långsiktiga tillväxtfaktorer i levande regioner är bästa sättet att säkra morgondagens framgångsrika näringsliv, arbetsmarknad och välfärd. Det är därför positivt med fortsatt utbyggnad av nya stambanor och att planläggning av sträckorna Göteborg-Borås samt Lund-Hässleholm påbörjas. Nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg med Jönköping som knutpunkt, blir ett viktigt steg mot att ställa om till ett klimatsmart Sverige, med ett robust järnvägsnät för både person- och godstrafik vidare ut i Europa.

ÖHK vill poängtera, precis som Region Östergötland, Linköpings och Norrköpings kommun, vikten av att kommande järnvägsplanering för Linköpings del beaktar hela passagen genom kommunen med fastställande av kopplingspunkt söderut, alltså med anslutning till Södra stambanan väster om Vikingstad. Det är systemkritiskt för att den regionala tågtrafiken ska få plats. Ett annat viktigt skäl är att undvika provisoriska lösningar efter stationen och därmed ett återkommande stort infrastrukturprojekt i centrala Linköping efter att Ostlänken har färdigställts och nya stambanebygget tar vid.

E22 Förbifart Söderköping

Det är avgörande att E22 Förbifart Söderköping genomförs enligt plan. Det är angeläget för många fler än Söderköpingsborna. Vi instämmer i Norrköpings kommuns skrivning: Förbifartslösningen innebär bättre förutsättningar för transporter för såväl persontrafiken, godstrafiken som kollektivtrafiken. Den planerade lösningen minskar restiderna och innebär även en förbättrad tillförlitlighet då köer och restidsfluktuationer minskar och försvinner då trafiken leds förbi Söderköping. Det innebär bättre pendlingsmöjligheter och förbättringar för näringslivet då godstransporterna förbättras. Det är nu angeläget med en effektiv hantering av förslaget till vägplan så att tidplanen för projektet kan hållas.

Gotland

Gotland har i avsaknad av järnväg och riksvägar inte så stort utrymme i nationell plan. Men transporter och resor sträcker sig ofta utanför den gotländska regionen,

därför finns behov av samarbete för mer samordnade transportlösningar över ett större område. ÖHK menar att det behöver säkerställas en god access till fastlandet och till de europeiska stomnätskorridorerna. Viktiga noder på Gotland är Visby flygplats och Gotlands hamnar, precis som flygplatserna i Stockholmsområdet, Gotlandstrafikens fastlandshamnar, Nynäshamns hamn och Oskarshamns hamn, är av stor betydelse för Gotland. Handelskammaren understryker att Gotland är en viktig del för fastlandet och tvärtom. Statliga satsningar i den infrastruktur på fastlandet som indirekt är en central del för Gotlands näringsliv måste därför beaktas.

Tvärförbindelse E4 och E22 Norrköping – Norrköpings hamn (Händelöleden)

Vad gäller denna tvärförbindelse råder fullständig samsyn mellan ÖHK, Region Östergötland och flera kommuner. Den är av avgörande betydelse för att tillgodose näringslivets behov av transportinfrastruktur och modala lösningar, samt för att samhällsnyttan av redan gjorda investeringar ska kunna tillgodogöras fullt ut. Såsom Region Östergötland uttrycker det i sitt yttrande:

Det har funnits en god samsyn mellan Norrköpings kommun och Trafikverket i att den här bristen ska åtgärdas med gemensamma krafter. Kommunen har förbundit sig att bygga delen som knyter E22 till hamnen söderifrån utan att passera centrala Norrköping, den så kallade Johannisborgsförbindelsen. Statens åtagande är delen mellan E4 och riksväg 51 till hamnen, den så kallade Händelöleden, en del av den planerade Norrleden. Kommunen har under 2021 fattat det avgörande beslutet om Johannisborgsförbindelsen. Nu återstår statens del dvs att investera i Händelöleden.

Händelöleden är av avgörande vikt för att fortsatt möjliggöra för mycket tunga och skrymmande transporter som går från Finspång vidare ut i världen via Norrköpings hamn. Som exempel kan nämnas Siemens Energy som är världsledande i sin tillverkning av turbiner. Hela produktionskedjan, från forskning och utveckling till eftermarknadsförsäljning, är placerad i Finspång. Av Siemens Energys produktion går 90 procent på export, merparten till kunder utanför EU. Tillgången till Norrköpings hamn är direkt avgörande för Siemens Energys fortsatta möjligheter att behålla sin värdekedja inom landet och fortsätta öka svenskt exportvärde. Siemens Energy är den största privata arbetsgivaren i såväl Finspångs som Norrköpings kommun med 3 500 direkt sysselsatta, de allra flesta vid anläggningen i Finspång. Sammantaget sysselsätter företaget indirekt cirka 13 000 personer i Sverige.

Att staten inkluderar Händelöleden i ny transportinfrastrukturplan är helt nödvändig för att fullfölja ambitionerna i regeringens direktiv att stötta näringslivet med nödvändiga åtgärder i infrastrukturen. Anslutningen mellan E4/E22 och riksväg 51 till Norrköpings hamn är också ett prioriterat objekt i den storregionala samverkan för transportinfrastruktur där sammanlagt sju regioner och över 50 kommuner är representerade. Här finns tydliga kopplingar till Örebro och Hallsberg som viktiga logistiknoder med ökad import och export via Norrköpings hamn.

Det är nödvändigt att Händelöleden inkluderas i den nationella planen för transportinfrastruktur. Detta för att framtidssäkra näringslivets transporter, inte

minst den viktiga exportinriktade tillverkningsindustrins möjligheter att använda sjöfarten, och Sverige som pålitlig exportnation.

Ostlänkens koppling Järna – Stockholm C

Vi delar uppfattning med flera andra remissorgan, såsom Nyköping-Östgötalänken, vad gäller betydelsen av Ostlänkens koppling Järna – Stockholm C:

För att få ut hela nyttorna med Ostlänken krävs att stråket från Södertälje in mot Stockholm utvecklas med mer kapacitet så att tillräckligt med kapacitet finns för att fortsätta utveckla tågtrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen. I föregående nationella plan pekas sträckan mellan Järna-Stockholm ut som en brist och nu finns mer underlag för att ta nästa steg. Därför är det anmärkningsvärt att det inte finns med i planförslaget. Trafikverket bör påbörja järnvägsplanearbete så snart som möjligt och då förhålla sig till Södertäljes avtal med Sverigeförhandlingen och förstärka Södertälje syd som en nod i systemet.

Näringslivets viktiga vägar

ÖHK anser att extra vikt och större prioritering i såväl nationell som regionala planer behöver läggas vid för näringslivet och arbetsmarknadsregionernas funktion strategiskt viktiga vägar. I kommuner och samhällen där någon/några dominerande industrier/företag är etablerade måste satsningar på infrastrukturen till och från dessa beredas utrymme, även om antalet boende i området är lägre i relation till storstadsområdena. I nuläget upplever vi att så inte är fallet.

Det rör sig bland annat om strategiskt viktiga förbifarter, till exempel till Billerud Korsnäs i Skärblacka utanför Norrköping, eller till ett antal större företag i Kisa, Kinda kommun, som måste förbättras. Logistiken till och från företagen, förutsättningar för deras och det omkringliggande samhällenas utveckling samt säkerheten för de som färdas på vägarna, är avhängigt dessa vägstycken. Ett annat exempel är broförbindelsen mellan Gotland och Fårö, som skulle förbättra möjligheterna för utveckling för både boende och turister.

Kompetensförsörjningen

Allt pekar på ett totalt ökat behov av resurser och kompetens inom transportområdet. Redan nu upplever många aktörer att det är svårt att rekrytera personer med rätt kompetens. Brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle och för möjligheterna att genomföra beslutade och planerade åtgärder i gällande planer. För att möta behovet av kompetens behöver utbildningssystemet utvecklas och bli mer flexibelt. Detta konstaterade Trafikverket i sitt inriktningsunderlag 2021. ÖHK uppmanar till att utmaningen med kompetensförsörjningen adresseras tydligare i den nationella planen.

I inriktningsunderlaget föreslog Trafikverket bland annat få i uppdrag av regeringen att inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen, samt att undersöka förutsättningarna för att starta en branschskola för järnvägsbranschen och att förbättra samverkan mellan järnvägbranschen och utbildningssektorn. ÖHK ställer sig helt och fullt bakom detta förslag. Som företrädare för den östsvenska regionen är ÖHK villig att delta och

engagera oss i verkställandet av ett råd, under förutsättning att Trafikverket medverkar och statens politiska ledning tar det övergripande och sammankallande ansvaret. Tillsammans med företagare, utbildningsaktörer och offentligt ansvariga är ÖHK villigt att bidra och samarbeta för att ta fram rätt underlag, aktörer, utbildningar, praktikplatser och andra åtgärder för att säkerställa kompetens för framtidens avgörande tillväxtprojekt.

Kostnadsökningar får inte tränga undan investeringar

Det är viktigt att de satsningar som görs bidrar till att göra vårt transportsystem mer robust och långsiktigt hållbart. Jämfört med den föregående tolvåriga planeringsramen (perioden 2018-2029) innebär den nya ramen ett resurstillskott. Samtidigt har kostnaderna för pågående investeringar ökat, och de beräknade kostnaderna för icke påbörjade projekt ännu mer, av olika anledningar. Därför framstår det klart och tydligt att medlen är otillräckliga och att ökningen inte ens täcker kostnadsökningar till samtliga objekt i gällande plan.

Regeringen vill satsa på överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjö. Det är bra. Trafikverket säger det ska ha ett ökat fokus på näringslivets behov under planperioden, vilket är välkommet. Samtidigt medger man att tillståndet på det statliga väg- och järnvägsnätet under en längre tid gradvis försämrats. Med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Det rimmar illa med ökat näringslivsfokus. Behovet av svensk infrastruktur för förbättrad konkurrenskraft regionalt, nationellt och internationellt kan inte nog poängteras.

ÖHK kan inte se annat än att det enda gångbara alternativet är att anslagen ökar samt att regeringen ser över de långa och fördyrande planeringsprocesserna. Trafikverkets planförslag ger indikationer på en kraftigt ökad effekt för Sveriges utveckling om mer medel tillförs genom ytterligare anslag.

ÖHK välkomnar möjligheten att inkomma med synpunkter. Yttrandet har beretts av Maria Björk Hummelgren, näringspolitisk chef, och Charlotta Elliot, talesperson för infrastrukturfrågor.

Simon Helmér, vd
Östsvenska Handelskammaren