

Norrköping den 29 november 2017

Diarienummer N2017/05430/TIF

Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029

Med anledning av ovanstående remiss lämnar Östsvenska Handelskammaren, ÖHK, följande yttrande.

ÖHK är en politiskt obunden medlemsorganisation för näringslivet i Östergötland, Sörmland och på Gotland. Vi arbetar på uppdrag av och för våra drygt 900 medlemsföretag för internationell lyskraft i vårt område - framtidsregionen East Sweden.

Sammanfattning av remissvaret

- ÖHK är nöjd över att ramen för investeringar och underhåll ökar 100 mdr jämfört med föregående plan, eftersom hela transportsystemet behöver rustas upp och utvecklas. För att säkerställa drift och underhåll på lång sikt framåt bör det skapas en långsiktig finansieringsmodell, en nationell underhållsplan som en del av den nationella planen för 2018-2029.

- Investering och utbyggnad av ny infrastruktur är nödvändigt för att möta framtidens globala konkurrens och därmed är även tempot på genomförandet viktigt för att säkra Sveriges konkurrenskraft – tidsperspektiven för färdigställande behöver kortas

- För att korta ned byggtider och säkerställa att nod- och stråktänkande även får genomslag i färdigställandet, behöver regeringen öppna upp för alternativa finansieringslösningar.

- Ostlänken, ny järnväg mellan Järna och Linköping, har delvis på grund av kraftigt ökade kostnader ett senarelaggt genomförande jämfört med gällande plan. Det beklagar vi och menar att detta skulle kunna lösas genom en lånefinansiering av hela det nya stambanesystemet. ÖHK menar att extraordinära satsningar kräver extraordinära finansieringslösningar och anser det angeläget att regeringen inför fastställandet av denna plan söker brett parlamentariskt stöd för en sådan lösning.

ÖHK:s utgångspunkter beträffande planen

Önskemålen, kraven och behoven av satsningar på infrastruktur överstiger vida de pengar som finns i den nationella planen, vilket påkallar nödvändiga prioriteringar. Prioriteringar som skulle bli något enklare om den generella ramen vidgades.

Sverige behöver bejaka innovationer och utveckling på infrastrukturområdet. Alternativa finansierings-, upphandlings- och organisationslösningar för infrastruktur såsom exempelvis OPS (Offentlig Privat Samverkan) skulle kunna tillföra mer resurser. Regeringen bör därför ha ett öppet förhållningssätt till alternativ finansiering av infrastruktur och innovationer för optimalt resursutnyttjande.

Det stråk- och nodtänkande för transporter som Trafikverket utgår ifrån i sitt förslag, anser vi är rätt sätt att maximera utväxlingen på de satsningar som prioriteras. Sammanhållna investeringar längs stråk och mellan noder möjliggör snabbare genomförande av projekten som helhet och detta är mycket viktigt för att maximera näringslivets konkurrenskraft nu och framåt. Det är därför beklagligt att många av de föreslagna satsningarna endast avser delar av viktiga stråk och därmed avviker från detta, just för tillväxt och utveckling, så centrala synsätt.

Järnväg

ÖHK ser positivt på den tydliga satsningen drift och underhåll samt reinvesteringar i befintlig järnvägsinfrastruktur. Behovet är uppdämt efter decennier av underlåtna investeringar och eftersatt underhåll. Vi ser också positivt på att det i planen tydligt framgår att det inte räcker med en upprustning av dagens banor, utan att det också behövs nya.

Ostlänken - första etappen av nya stambanor

ÖHK är mycket nöjd över beslutet att Ostlänken ska byggas. För oss är den en viktig förutsättning för tillväxt, utveckling och sysselsättning för vårt näringsliv.

Ostlänken behövs för att kunna hantera de allt allvarigare kapacitetsproblemen på Södra och Västra stambanorna som idag begränsar samhällsutvecklingen och dessutom frigörs bankapacitet för, jämfört med väg, mer miljövänliga godstransporter.

Två nya spår för högre hastigheter tillsammans med dagens spår kommer att bli en hävstång för samhällsutveckling längs tillväxtstråket Östergötland-Södermanland-Stockholm. Regionstäderna blir utvecklingsmotorer inom pendlingsavstånd från Stockholm.

Med kortare restider och robustare infrastruktur stimuleras innovativt företagande, utbildningsinsatser, valfrihet i boende, kultur- och fritidsutbud etc. längs stråket. Det öppnar även för bättre tillgänglighet till Skavsta flygplats som då kan avlasta Arlanda med ex. charterflyg och för godstrafik till de större hamnarna längs utvecklingsstråket.

Ostlänken utgör också första etappen av en fortsatt utbyggnad av nya stambanor för södra Sverige – något som regeringen också konstaterat i sin budgetproposition för 2018 och som vi anser är helt nödvändigt.

Den avgörande frågan för vår del är därför hur Ostlänken och övriga etapper av nya stambanor ska färdigställas så snabbt som möjligt och utan att tränga undan andra nödvändiga infrastruktursatsningar. Vi menar att det bästa alternativet är att lånefinansiera utbyggnaden precis som man gjorde vid bygget av de nuvarande stambanorna. Då skulle de nya stambanorna vara på plats ca år 2035 till en kostnad av ungefär 230 miljarder.

Att istället bygga ut etappvis med medel från regeringens årliga budget för infrastruktur innebär, utifrån nuvarande budgetförslag, att kostnaden stiger och skapar en kraftig försening. I det förslag som Trafikverket nu förelagt regeringen är även byggstart och färdigställande av Ostlänken försenat. Enligt Sverigeförhandlingen kan hela systemet stå färdigt först runt 2095 och till en kostnad om ca 350 miljarder. Vad kostnaden för uteblivna nyttor förorsakade av tidsutdräkt landar på är svårt att beräkna, men de riskerar att bli betydande.

Utöver högre kostnad och minskade nyttor innebär detta alternativ vidare att andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar i mycket högre grad får stå tillbaka, då många miljarder varje planperiod ska gå till att bygga snuttar av de nya stambanorna.

Sveriges offentliga skuld 2016 var 1822 miljarder. Det motsvarar ca 182 000 kronor per invånare. Om staten lånar till hela investeringen på 230 miljarder kronor så skulle skulden per person öka till 205 000 kronor, eller 47 procent av 2016 års BNP. Detta är fortfarande långt under EU:s riktlinjer, som förordar en offentlig skuld under 60 procent av BNP.

Att räntorna är historiskt låga stärker ytterligare argumentet att det nu är klokt att låna till investeringar. Den ökade skulden skulle vägas upp av positiva tillväxteffekter, när ett modernt järnvägssystem knyter ihop hela södra delen av Sverige på ett effektivt och hållbart sätt.

Nya stambanor är nödvändiga för att avlasta dagens, så att dessa kan rustas upp till god standard. I en globaliserad ekonomi med ökande konkurrens mellan länder behöver vi långsiktiga investeringar som säkrar landets framtida konkurrenskraft. I detta fall genom att på snabbast möjliga sätt bygga ihop tillväxtregionerna Stockholm, Malmö, Östergötland och Göteborg med nya stambanor.

Södra stambanan över Göta kanal

ÖHK har även tidigare påtalat att en av de svåraste flaskhalsarna på Södra stambanan är passagen över Göta kanal, vilken idag skapar problem för såväl båt- som tågtrafik. En lösning av problemet kan inte vänta på att Ostlänken är färdigställd.

Eskilstuna-Västerås

ÖHK saknar åtgärder vad gäller järnvägskapaciteten för att förbättra transportutbytet mellan Västerås och Eskilstuna i förslaget till nationell plan. Vi anser att kapacitetsutbyggnaden mellan Eskilstuna och Västerås skall ske med dubbelspår för att möjliggöra effektiv tågtrafik runt Mälaren.

Nationella vägar

ÖHK välkomnar BK4-förslaget som en insats för att öka möjligheten till längre och tyngre transporter på väg. Detta är viktigt för näringslivets möjligheter att transportera gods från fabriker, skogen etc. för vidare omlastning till tåg- eller sjötransport.

E22

ÖHK ser med tillfredställelse på att projekt E22 förbifart Söderköping är prioriterad i planen.

Enligt trafikverket hade även Norrleden, E22:s anslutning till E4 i Norrköping via Händelö, kunnat finnas med i förslaget om den generella ramen ökat med 10 procent. Vi beklagar att så inte är fallet och erinrar om vikten av att öppna upp för nya finansieringslösningar för framtida investeringar i infrastruktur.

Rv 51 Norrköping-Örebro

ÖHK har även tidigare framfört att väg 51 borde ingå i listan på nationella stamvägar, med tillhörande möjlighet att prioriteras i den nationella planen.

Det bör snarast byggas en förbifart Finspång samt göras en upprustning av sträckan Finspång-Örebro till en standard passande för de tunga transporter som tillsammans med kollektivtrafik och bilister trafikerar sträckan. Möjligheterna till en sådan satsning är mer begränsad när det ska bekostas via de regionala planerna.

Rv 56 Katrineholm-Gävle

ÖHK är positivt till mötesfri väg prioriteras på sträckan Alberga-Katrineholm och Katrineholm-Bie.

För att få ut full effekt av satsningarna hade hela stråket behövt prioriteras, då detta är en viktig led dels för att knyta ihop Sörmlands arbetsmarknadsregioner Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping, dels för att underlätta den stora mängd transporter av varor och gods som trafikerar vägen.

Sjöfart

Hållbara transporter

ÖHK ser en outnyttjad potential i ökade godstransporter till sjöss. Inte minst för att frigöra viktig kapacitet på dagens hårt belastade landinfrastruktur.

Sjöfarten har idag en stor outnyttjad kapacitet både längs kusterna och på vattenvägarna inom landet. Sjöfarten har också stora konkurrensfördelar när det gäller internationella transporter och frakt av tungt gods. Dessutom är de positiva miljöeffekterna, jämfört med landbaserade transporter, påtagliga.

För att sjöfarten ska kunna ta över en större andel av transportarbetet måste den vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Det är dags ompröva det faktum att sjöfarten, i motsats till järnvägstrafiken, står för sina egna kostnader.

Om de transportpolitiska målen ska nås och sjöfarten kunna vara den möjliggörare som dess inbyggda potential erbjuder så behöver fyrstegsprincipens två första steg – *tänk om* respektive *optimera* - få en sammanhållande och samordnande resurs, som tillsammans med marknadens aktörer kan exploatera möjligheterna till utökad närsjöfart från norra Europa in i Östersjön och vidare norrut längs kusten.

Gotlands tillgänglighet

Gotlands läge gör tillgängligheten till en nyckelfråga och en väl fungerande färjetrafik för resor och transporter är avgörande för utvecklingen på Gotland.

Färjetrafiken är det enda alternativet för godstransporter och för en större del av resandet till och från Gotland. Det är Gotlands landsväg till fastlandet och ÖHK vill därför se den som en del i den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen.

Försämringar av trafiken kan inte accepteras utan Gotland måste ha likvärdiga förutsättningar för utveckling som resten av landet och till en kostnad som är likvärdig för motsvarande sträcka på fastlandet.

Norrköping

Dalsgatan 13
Box 214
601 04 Norrköping
Tel: 011 – 28 50 30

Linköping

Cleantech Park
Gjuterigatan 1
582 73 Linköping
Tel: 013 – 13 84 70

Eskilstuna

Munktell Science Park
Portgatan 3
633 42 Eskilstuna
Tel: 016 – 51 31 05

Östsvenska Handelskammaren 2017-11-29



Johanna Palmér
Verkställande Direktör