

Linköping den 27 januari 2021

Östsvenska Handelskammaren, ÖHK, lämnar följande remissvar på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037, diarienummer: I2020/02739

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 lämnar följande synpunkter

Vi vill här framföra våra synpunkter utifrån perspektivet våra medlemmars bästa, och näringslivets förutsättningar i stort.

Östsvenska Handelskammaren (ÖHK) betonar näringslivet fundamentala betydelse för svensk utveckling och tillväxt. Infrastruktur av alla slag, såväl flyg, tåg som vägar och vatten behöver kopplas ihop genom de strategiska noder som flygplatser, tågstationer och hamnar utgör. Vår region är ett starkt logistiskt fäste och 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 ta sig runt i och till vår region, nationellt men också ut i världen. För många företag är fungerande logistik och pålitliga transporter av avgörande vikt för att fortsatt ha kvar sin verksamhet i regionen.

Klimatmålen

Trafikverket konstaterar inledningsvis i inriktningsunderlaget att det är centralt att klimatmålen nås och pekar ut elektrifiering av fordonsflottan, ökat inslag av biodrivmedel och kraftigt höjda bränslepriser som vägen till att uppnå klimatmålen.

ÖHK delar inte Trafikverkets analys över att detta är det enda sätt på vilket vi kan nå klimatmålet. Vi tror att en omställning av transportsystemet med överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart spelar en avgörande roll för minskningen av utsläppen. Analyser från andra myndigheter, exempelvis Trafikanalys, stödjer detta.

Ökad elektrifieringen av fordonsflottan är bra, och här finns ett betydande värde av gemensamma EU-standarder. Företagens incitament till stora investeringar i nya fordon ökar om man vet att de även fungerar utanför sina egna landsgränser. Elektrifiering av järnvägsstråk som ännu inte elektrifierats kan också bidra till sänkta utsläpp, liksom viss elektrifiering av inrikesflyg. I alla alternativen är det väsentligt att elektrifieringen inte äventyrar näringslivets energiförsörjning. Elektrifiering av transportsektorn och elförsörjning måste gå hand i hand, för företagets och Sveriges hela gröna omställning. Här vill ÖHK även poängtera järnvägens överlägsna egenskaper gällande kapacitet och klimatutsläpp jämfört med övriga transportsätt, vilka bör väga tungt i ett möjligt läge där prioriteringar gällande investeringar är nödvändiga.

För att minska efterfrågan på transporter föreslår myndigheten ökade drivmedelspriser. Som ensam åtgärd, utan att fordonsflotta och energitillgång hunnit komma betydligt längre i ovan nämnda omställning, skulle den ha stor negativ påverkan på näringslivets transporter och konkurrenskraft. Det kan ÖHK som företagsorganisation inte acceptera. Vi delar uppfattningen att biodrivmedel kommer bli allt viktigare, och en ökad och hållbar produktion av biodrivmedel i Sverige är därmed betydelsefull. Detta skulle främja omställningen till fossilfritt och minska beroendet av importerade drivmedel och därmed innebära viktiga steg mot införlivande av Sveriges klimatmål.

ÖHK sätter hög tilltro till samhällets och näringslivets digitalisering, forskning innovationsförmåga och tekniska framsteg för att bidra till att klimatmålet nås.

Prioriterat underhåll får inte tränga undan investeringar

Trafikverket lyfter att underhållsbehovet ökar på väg och järnväg:

”Behoven av medel för att upprätthålla dagens funktionalitet i termer av hastighet, bärighet och kapacitet, och återta eftersatt underhåll på väg och järnväg, överstiger de befintliga ramarna. På vägsidan går nedbrytningen allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras successivt. Sammantaget leder detta till en successiv standardsänkning av både väg- och järnvägsnäten. Det kan medföra längre res- och transporttider och förseningar.” (sid 10)

ÖHK instämmer i att underhållet 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. Behovet av svensk infrastruktur för förbättrad konkurrenskraft regionalt, nationellt och internationellt kan inte nog poängteras. Enligt infrastrukturministern ska den nationella planeringen ha en näringslivsprofil. ÖHK saknar mycket av detta i Trafikverkets underlag. Näringslivet är beroende av pålitlig och konkurrenskraftig infrastruktur för både människor och gods. Därmed är det viktigt för Sveriges arbetsmarknad, ekonomiska utveckling och välfärd.

Ekonomiska ramar

”Regeringen har i uppdraget att ta fram inriktningsunderlaget hänvisat till att den gällande nationella planen för transportsystemet 2018–2029 ska fullföljas, och att

nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas i den takt som ekonomin tillåter. Regeringen anger också att Trafikverket ska redovisa vilka resurser för vidmakthållande som är nödvändiga för att upprätthålla dagens funktionalitet och återta eftersatt underhåll.” (s12)

Trafikverket konstaterar att de resurser som krävs för att genomföra namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den gällande nationella planen tillsammans med de resurser för vidmakthållande som krävs för att upprätthålla dagens funktionalitet, inte ryms i någondera av de tre ramnivåerna, -20, 0 eller +20%. Möjligen i alternativet +20%, om nya stambanor lyfts ur planen.

ÖHK kan inte se annat än att det enda gångbara alternativet är att anslagen ökar.

Om det är nödvändigt att lyfta ur nya stambanor ur nationell plan för att klara vidmakthållande och investeringar i övrig infrastruktur, anser ÖHK att det bör göras. Observera att Ostlänken – med utpekade centrala stationslägen längs sträckan – inte räknas med i alternativen utan ny stambana (sid 13). Ostlänken står på egna ben med enormt stor betydelse regionalt och nationellt med ett avgörande samhällsvärde, oberoende av fortsatt utbyggnad av ny stambana. ÖHK förutsätter att Ostlänken finns med som tidigare, i redan beslutad nationell plan, och att full finansiering ingår i kommande plan för färdigställande senast 2035. Den östsvenska regionens utveckling, inkluderande investeringar och planer från såväl privat som offentligt håll, vilar på löftet om dubbelspårens utbyggnad från Linköping till Järna.

Planperiodens längd

Näringslivet behöver långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar. I valet mellan 12 och 16 års planperiod, delar vi dock Trafikverkets bedömning och rekommendation att inte ändra nuvarande planperiod om 12 år. Vi tror att en 16 års planperiod kan hämma möjligheter till nyinvesteringar och skapa svårigheter för att möta upp den snabba samhälls- och teknikutvecklingen, förändrade förutsättningar och strukturförändringar i näringslivet.

Nya stambanor

Sett till 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. Vi ser ett påträngande behov av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg med Jönköping som knutpunkt. Dessa 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.

Om det för förverkligandet är nödvändigt att lyfta ur nya stambanor ur nationell plan för att klara vidmakthållande och investeringar i övrig infrastruktur, anser ÖHK att det bör göras. Observera att Ostlänken inte räknas med i alternativen utan ny stambana (sid 13). ÖHK förutsätter att Ostlänken – med utpekade centrala

stationslägen längs sträckan – finns med som tidigare, i redan beslutad NP, och att full finansiering ingår i kommande plan för färdigställande senast 2035.

Skulle Ostlänken ändå lyftas ur nationell plan, måste det framgå med odelad tydlighet hur den alternativa finansieringen ser ut samt vara säkerställt att genomförandet av Ostlänken fullföljs i enlighet med gällande tidsplan och ingångna avtal. ÖHK vill också framhålla vikten av att regeringen skyndsamt ger tydliga besked om Ostlänkens fortsatta framdrift och förutsättningar enligt nu fastlagd plan, efter det att Trafikverket lämnat sin utredning den 28 februari 2021. Det är fundamentalt för vår regions fortsatta utveckling och välgång, för företagens planering och kommande investeringar från såväl privat som offentligt håll.

Kompetensförsörjningen

”I uppdraget om att ta fram inriktningsunderlag ingår att beskriva hur kompetensförsörjningen kan säkras för att planera och genomföra investeringar, reinvesteringar och underhåll. 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.” (sid 48)

ÖHK välkomnar att utmaningen med kompetensförsörjningen adresseras i inriktningsunderlaget. Trafikverket beskriver det som ”Möjligheter i form av ökad kompetens och sysselsättning – vilka kan användas även för andra samhällssatsningar.” (sid 48)

Det krävs tydlighet i vilka satsningar Sverige tänker genomföra och vilka upphandlingar som sker långsiktigt för att klara detta. Regionala studieplatser lockar fler att läsa, särskilt kortare utbildningar. Genom att stärka möjligheterna till relevant utbildning inom samhällsbyggnad och infrastruktur stärks den regionala och nationella kompetensförsörjningen, inom många yrken varav det redan nu råder brist på en del. För att lyckas locka fler personer till utbildningarna behöver branscherna också göra sitt till och bli mer attraktiva, jämställda och inkluderande. Med all sannolikhet kommer även utländsk arbetskraft och kompetens behövas, vilket ställer krav på kunskap om svenska regelverk, krav och språk kvaliteter.

I inriktningsunderlaget föreslås 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 järnvägsbranschen 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 villig att bidra och samarbeta för att ta fram rätt underlag, aktörer,

utbildningar, praktikplatser och andra åtgärder för att säkerställa kompetens för framtidens avgörande tillväxtprojekt.

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



Pia Carlgren, tf vd
Östsvenska Handelskammaren

