

Linköping den 23 februari 2022

RÖ 2021-1188

Registrator@regionostergotland.se

Remissvar avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötland 2022-2033

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

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.

Region Östergötland vill i första hand ha synpunkter på följande:

- Vad är er organisations samlade uppfattning om det uppdaterade planförslaget och dess relevans?
- Motsvarar uppdateringarna de förändringar som behövs för att länsplanen för Östergötlands län fortsatt ska vara aktuell?
- Vad är särskilt bra med remissförslaget och behöver något ändras

Samlad uppfattning av planförslaget

Det innehåller utförligt bakgrundsmaterial om regionens strategier, men är styckevis onödigt omfattningsrikt med utvecklingsstrategi-, regionalt trafikförsörjningsprogram-, cykelstrategi-, Energi- och klimatstrategi för Östergötland samt Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen, och hur de ska bidra till målen för den regionala infrastrukturen.

Östergötland ska ta tillvara på sitt goda geografiska läge och förutsättningar och verka för att integrera arbets-, bostads- och studiemarknaderna med i första hand Stockholm, i andra hand andra näraliggande storregionala storstäder. Linköping och Norrköping ska stärkas som nodstäder, bland annat genom satsning på nya

resacentrum, Östergötlands tätorter ska ännu mer kopplas samman till en flerkärnig stadsregion, länet ska tydligt hänga samman med östra Mellansverige och vidare ut mot europeiska kontinenten. Byggandet av Ostlänken är centralt i detta.

Planeringsförutsättningar utgår från befolkning och arbetsmarknad med tyngdpunkt på persontransporter, följt av ett avsnitt om godstransporter. I det senare slås fast att för ett effektivt och miljövänligare godstransportsystem, ska godstransporterna på järnväg och sjö utvecklas. Viktiga omlastningspunkter i kust och inland måste knytas ihop. Norrköpings hamn fyller en viktig funktion, både som hamn och som knutpunkt för intermodala transportlösningar, men väganslutningen till hamnen behöver förbättras. Här konstaterar och stöder vi att behovet av förbindelse E4-E22 (Händelöleden) har uppmärksamats av RÖ, liksom ÖHK, i remissvar till Nationell Plan för transportinfrastruktur 2022-2033.

I avsnitt 2.3 Funktionella transportstråk och brister, kommer en intressant beskrivning av det östgötska transportsystemet med objektslista, som ska ligga till grund för den nya LTP:n. Vi delar förvisso inte alla motiveringarna i listan, men uppskattar dess tydlighet.

Motsvarar uppdateringarna de förändringar som behövs

Uppdateringarna är delvis begränsade av den ekonomiska ramen samt den nu gällande planen. Under planperioden planeras, i linje med regeringens direktiv, att påbörjade och redan planerade åtgärder slutförs. De har gemensamt att de alla befinner sig i början av planperioden till ett belopp om ca 500 miljoner kr. Resterande ca 1,2 miljoner kronor motsvarar det lediga utrymme som främst finns från år 4-6 och framåt.

I ledigt utrymme prioriteras kollektivtrafiken högst, även gång- och cykelåtgärder prioriteras upp. Tittar vi på de väginvesteringar som planeras, prioriterar man också här investeringar som ska främja attraktiv kollektivtrafik. Först under *Stråkpott och trimningsåtgärder* beskrivs att medlen kan användas för att skapa intermodalitet för person- och godstransporter och att särskild vikt ska läggas vid näringslivets transporter. ÖHK ser hellre att anslaget till trimningsåtgärder i första hand används till främjande av godstransporter.

Ris och ros kring remissförslaget

ÖHK saknar överlag ett tydligt näringslivsfokus i underlaget. RÖ pekar på nationella och mellanregionala transportstråk som är viktiga och har i förberedande arbete till underlaget för LTP haft dialogmöten med kommunerna. ÖHK konstaterar att såväl kommuner som RÖ verkar prioritera åtgärder som utgår från ett individperspektiv. I detta prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik i syfte att stärka god hälsa, miljö- och klimatomställning. Väginvesteringar som planeras, kopplas främst till att främja attraktiv kollektivtrafik. Vi har inte invändningar mot dessa intentioner, men sammantaget riskerar detta individfokus att ske på bekostnad av näringslivets behov – och drabbar då till sist individen om deras arbete/försörjning drabbas samt skatteunderlaget försämras. Goda förutsättningar för företagen handlar inte bara om

tillväxt för dessa och dess ägare, utan i allra högsta grad arbetstillfällena och gemensam välfärd.

Näringslivets transporter borde prioriteras upp till den centrala roll för tillväxt och samhällsutveckling som den har. Vi är övertygade om att långsiktiga tillväxtfaktorer i levande regioner är bästa sättet att säkra morgondagens framgångsrika näringsliv, arbetsmarknad och välfärd. Vi sätter också hög tilltro till samhällets och näringslivets digitalisering, forskning, innovationsförmåga och tekniska framsteg för att bidra till klimatomställningen. Det är viktigt att ha näringslivets behov, balans i det kort- och långsiktiga perspektivet för ögonen och att ta höjd för teknisk och social utveckling vid utformningen av LTP.

ÖHK anser att extra vikt och större prioritering i såväl nationell som regionala planer behöver läggas vid den 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 Skärblacka utanför Norrköping, eller 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.

ÖHK ser att ökad tillgänglighet skulle förbättra förutsättningarna i regionen. Satsningar på infrastruktur som förkortar restider och gynnar pendling har stor betydelse, men kommer inte medföra framtida tillväxt om inte näringslivets transporter också räknas in och tillgodoses.

Östsvenska Handelskammaren 2022-02-23

Simon Helmér, vd
Östsvenska Handelskammaren