



Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Trafikverket har översänt förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029 på remiss. Linköpings kommun lämnar följande synpunkter på rubricerat förslag:

SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

- Linköpings kommun stödjer Trafikverkets tidigare slutsats om att en ny stambana för höghastighetståg ska möjliggöra hastigheter på minst 320 kilometer i timmen.
- Linköpings kommun utgår från att de avtal som har stiftats med Sverigeförhandlingen ska fullföljas och beaktas i nationell plan.
- För att förvalta investeringen på höghastighetsnät samt investeringar på fordon, anser Linköpings kommun att samtrafikering bör ske utan hastighetsnedsättning. Tider och trafik bör planeras så att tåg med lägre hastigheter på banan inte bromsar upp för tågen i 320 kilometer i timmen.
- Linköpings kommun anser att utvecklings- och samhällsbyggnadsperspektiven behöver utvecklas ytterligare i den nationella planen och vara avgörande i den sammantagna bedömningen.
- Kommunen ser att överflyttning mellan trafikslag måste möjliggöras genom att höghastighetståg kan bli konkurrenskraftigt mot andra trafikslag.
- Linköpings kommun ser vikten av att de fastställda restidsmålen Stockholm – Göteborg på två timmar och Stockholm – Malmö på två och en halv timme uppnås.

- Linköpings kommun vill framhålla betydelsen av att Ostlänken är färdigbyggd senast 2028. Kommunen ser att färdigställande är viktigare än starttid för byggande.
- Linköpings kommun står bakom Sverigeförhandlingens förslag om att anslagsfinansiering för hela höghastighetsnätet bör kompletteras med lånefinansiering.
- Ur ett nationellt kapacitetsperspektiv ser Linköpings kommun att första byggstart av Ostlänken behöver ske mellan Linköping – Norrköping.

ALLMÄNT

Linköpings kommun ser positivt på de namngivna infrastrukturobjekten i Östergötland som ingår i förslaget till nationell plan 2018-2029. För en livskraftig region ser Linköpings kommun att det krävs nationella infrastrukturinvesteringar i hela Östergötland. En förutsättning för att bostads- och arbetsmarknaderna ska integreras är att den regionala tillgängligheten förbättras.

HASTIGHET 320 KILOMETER I TIMMEN

I Trafikverkets underlagsrapport *Nya stambanor i plan 2018-2029 – Utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnvägar*, konstateras att Trafikverkets hållning genomgående har varit att en ny stambana bör klara hastigheter på upp mot 320 kilometer i timmen. Linköpings kommun delar Trafikverkets uppfattning om att en ny stambana för höghastighetståg möjliggör för hastigheter på minst 320 kilometer i timmen.

Linköpings kommun har tillsammans med Sverigeförhandlingen en överenskommelse om att höghastighetsjärnvägen ska planeras för persontåg i upp till 320 kilometer i timmen samt att en station i centralt läge mellan Stångån och riksväg 35 planläggs inom befintlig korridor. Linköpings resecentrum är redan idag, och kommer i ännu högre grad att bli, en viktig knutpunkt både för nationell och regional tågtrafik. Linköpings kommun anser att överenskomna avtal ska fullföljas och att den nationella planen måste ta hänsyn till de överenskommelser som staten och kommunen har lyckats åstadkomma efter förhandling. Vidare bör det tydligt framgå att medel för anslutning till Linköping ingår i objektskostnaden för Ostlänken, dvs. att åtgärden inte beräknas avslutas i Tallboda.

Då det vid ytterst sällsynta tillfällen byggs nya stambanor i Sverige anser Linköpings kommun att den senaste tekniken bör användas. Ett framtida höghastighetsnät är viktigt för framtida generationer och behövs för att Sverige ska kunna byggas ihop på ett klokt och hållbart sätt.

Kommunen ser att överflyttning mellan trafikslag måste möjliggöras, genom att resor med höghastighetståg kan komplettera andra trafikslag. För större effekter på regional integration och trafiköverflyttning till tåg vill Linköpings kommun framhålla betydelsen av att Ostlänken dimensioneras för en hastighet på 320 kilometer i timmen. Lägre hastigheter på tågen gör dem mindre konkurrenskraftiga mot andra trafikslag, vilket begränsar möjligheterna till att uppnå hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

Trafikverkets förslag om att dimensionera höghastighetsjärnvägen för 250 kilometer i timmen är acceptabelt ur ett kapacitets- och regionförstoringsperspektiv längs Ostlänken. Ur ett nationellt och långsiktigt perspektiv för hela det nya järnvägssystemet, är det dock viktigt att uppnå tillräckligt korta restider såväl mellan ändpunkterna som mellan städer och regioner med större inbördes avstånd. Höghastighetståg med 320 kilometer i timmen är en avgörande förutsättning om restidsmålet två timmar mellan Göteborg och Stockholm eller restidsmålet om två och en halv timme mellan Stockholm och Malmö ska kunna uppnås. Vidare ser Linköpings kommun betydelsen av att höghastighetsjärnvägen möjliggör resor mellan Stockholm och Linköping på cirka en timme. Det är även viktigt för den fortsatta utvecklingen av en framtida storstadsregion och sammankoppling av tillväxtområden såsom Stockholm, Linköping och Jönköping.

SAMTRAFIK

Linköpings kommun förordar en fungerande samtrafik på höghastighetsbanan vars ändamål bör vara att hålla de höga hastigheterna. Samtrafiken behöver planeras utifrån scenariot att tågens topphastighet kan nå minst 320 kilometer i timmen. Tider och trafik bör planeras så att tåg med lägre hastigheter på banan inte bromsar upp för tågen i 320 kilometer i timmen. Dessa krav måste överföras på både Trafikverket och de tågoperatörer som trafikerar höghastighetsbanan.

SAMHÄLLSBYGGNADSPERSPEKTIV OCH TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Då Ostlänken kommer att påverka regionens och stadens utveckling samt tillväxt under all framtid, anser Linköpings kommun att utvecklings- och samhällsbyggnadsperspektiven behöver utvecklas ytterligare i den nationella planen och vara avgörande i den sammantagna bedömningen. Avsaknaden av det övergripande samhällsperspektivet rimmar illa med det transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

TIDPLAN OCH FINANSIERING

I förslag till nationell plan framgår att Ostlänken ska påbörjas under perioden 2018 – 2029. Det innebär att sträckan ska byggstartas senast 2029, och att färdigställande bedöms ske under 2030-talet. Linköpings kommun vill framhålla betydelsen av att planläggningen för Ostlänken i sin helhet fortgår enligt tidigare tidplan, dvs. att Ostlänken är färdigbyggd senast 2028.

Kommunen ser att färdigställande är viktigare än starttid för byggande. Med en utdragen planerings- och byggprocess tar det längre tid för höghastighetsjärnvägen att bli klimatneutral. Sverigeförhandlingens rekommendationer avseende tidplanen för byggande av höghastighetsjärnvägen bör följas. De samlade effekterna uppstår först när hela höghastighetsnätet är utbyggt, varpå Linköpings kommun ser vikten av att genomförandet av hela systemet sker samlat, skyndsamt och optimeras för höga hastigheter.

Linköpings kommun står även bakom Sverigeförhandlingens ställningstagande om att höghastighetsjärnvägens sträckor byggs ut med hjälp av en blandning av finansieringsformer. Förutom anslag har Sverigeförhandlingen definierat medfinansiering, lån i Riksgälden och försäljning av statliga bolag som finansieringsformer. Genom att kombinera finansieringen med bland annat lånefinansiering ser Linköpings kommun att utbyggnadstiden för hela höghastighetsnätet kraftigt kan kortas ned och att nyttorna kan realiseras i en snabbare takt.

KAPACITET OCH BYGGSTART

Ur ett nationellt kapacitetsperspektiv ser Linköpings kommun att första byggstart av Ostlänken behöver ske mellan Linköping – Norrköping. Sträckan är idag den mest överbelastade på södra Stambanan och utgör en flaskhals som hindrar både regional och nationell trafik. Kapacitetsutredningen pekar på att

utbyggnad av sträckan Linköping - Norrköping är avgörande för att säkerställa den nationella spårkapaciteten. Det är därför viktigt att denna sträcka ges hög prioritet. Kommunen ser även med hänsyn till kapacitet att utbyggnadstakten av Ostlänken är för låg, då nya flaskhalsar annars kommer att uppstå. Det är också angeläget att det fortsatta arbetet med höghastighetsjärnväg till Göteborg och Malmö ges hög prioritet.

Vidare förordar Linköpings kommun att hela höghastighetsjärnvägsnätet byggs, där Götalandsbanan bör vara första etappen efter Ostlänken och därefter Europakorridoren. Detta knyter samman tillväxtregionerna och gör det attraktivt för operatörer med höghastighetståg att trafikera banan.

För Linköpings kommun

Kristina Edlund
Kommunstyrelsens ordförande