

2017-11-14

Samhällsbyggnadschef
Bruno Nilsson

Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Bakgrund

Västerviks kommun har fått möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag till insatser i den del av transportinfrastrukturen som ingår i den nationella planen. Den nationella transportplanen är stor mått i pengar och omfattar ett utpekat och prioriterat vägnät, samtliga järnvägar samt samtliga insatser på drift och underhåll. Vidare ingår även medel till de regionala transportplanerna i den nationella planen. För Västerviks kommuns del innebär det att den nationella planen i direkt mening omfattar Tjustbanan, E 22 och riksväg 40. Övriga nationella ”objekt” i länet är Stångådalsbanan, Kust till Kustbanan samt riksväg 25. För denna planeringsperiod är det möjligt att, under vissa omständigheter, finansiera regionala satsningar med medel från den nationella planen, något som ej varit möjligt tidigare.

Den nationella transportplanen

Den nationella planen omfattar 622,5 miljarder kr för perioden 2018-2029. Med nedanstående fördelning:

Utveckling av transportsystemet	333,5 miljard kr
varav 36,6 miljard kr avser regionala planer	
Drift/underhåll, reinvestering, järnväg	125 miljard kr
Drift/underhåll, reinvestering, väg	164 miljard kr

I ovanstående resurser ryms inte bara stora insatser utan det finns också utrymme för ”mindre” insatser som ej anges med namn. Med ”mindre” insats menas i detta sammanhang insatser under 100 miljoner kr. Förslaget till nationell plan är omfattande och i det följande koncentreras beskrivning, synpunkter, kommentarer etc till de delar som bedöms vara extra viktiga och intressanta sedda ur ett västerviksperspektiv. Följande närliggande och extra intressanta insatser ingår i förslaget:

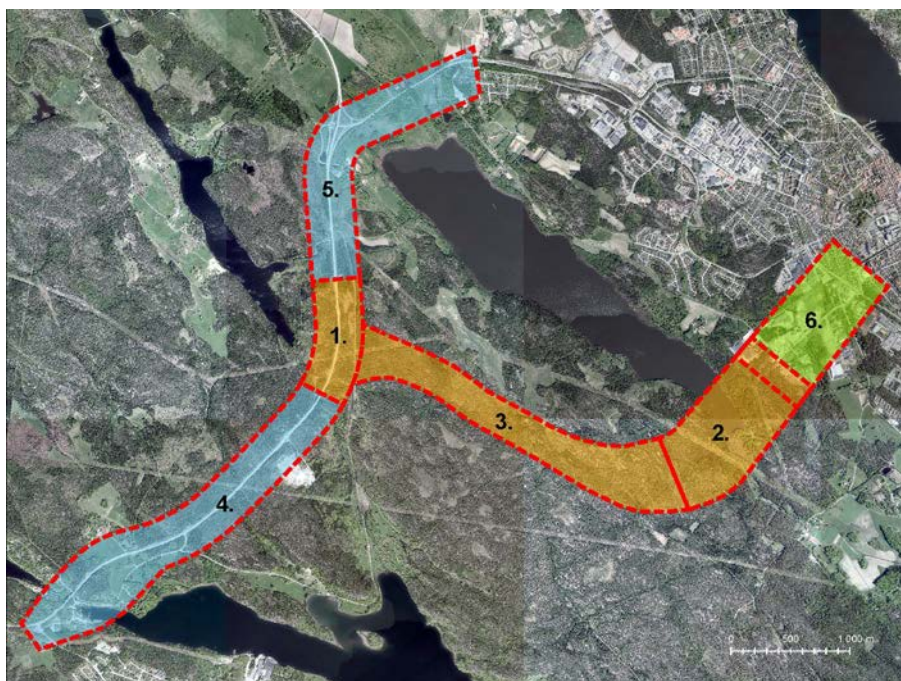
<i>Objekt</i>	<i>Byggstart</i>	<i>Kr</i>
E 22 Gladhammar-Verkeback	Efter 2023	215 miljoner kr
E 22 Förbi Söderköping	2021-2023	1 154 miljoner kr
Ostlänken	2018-2020	54 153 miljoner kr
Rv 40 Eksjö-Nässjö	2021-2023	316 miljoner kr
Rv 40 Förbi Eksjö	Efter 2023	179 miljoner kr

Av ovanstående beskrivning kan man konstatera att många av de insatser som planeras i kommunen eller dess närområde ligger sent i planperioden med undantag för byggstart av Ostlänken. Färdigställande av Ostlänken ligger dock långt fram, detta som en följd av objektets storlek. Man kan vidare konstatera att det saknas insatser på den kanske viktigaste delen av transportinfrastrukturen med koppling till Västerviks kommun nämligen Tjustbanan.

Sydlig infart till Västervik

En mycket aktuell och angelägen fråga för Västerviks kommun, regionen och södra delen av Sverige är tillkomsten av ytterligare en infart till tätorten Västervik. Skälen till behovet av ytterligare en infart är behovet av regionförstoring då Västerviks kommun utgör en egen arbetsmarknad, hög belastning på den enda infart som nu finns, tillgänglighet, trafiksäkerhet, säkerhet mm. Planering av en ny sydlig infart befinner sig i ett mycket intensivt skede och uppdrag finns att detaljprojektera och ta fram upphandlingsunderlag för själva byggandet. Utgångsläget är att kommunen förväntas bli huvudman för infarten fram till E 22 exkl trafikplats. Objektet ligger kostnadsmässigt i intervallet 350-400 m kr inkl erforderliga åtgärder och anpassningar inne i tätorten. De åtgärder som utreds och planeras är

- Gc-väg längs E 22 på sträckan Verkeback-Målserum (område 4 och 5 i kommande bild)
- Trafikplats E 22 med bytespunkt för olika trafikslag inkl pendlarparkering, hållplats för expressbusstrafik mm (område 1 i kommande bild)
- Ny infart E 22 – Dichmansgatan inkl gc-väg, vägen planeras bli mittseparerad 2+1-väg med 100 km/tim (område 2 och 3 i kommande bild)
- Anpassningar i tätorten (område 6 i kommande bild)



De fördelar en sydlig infart ger är lokala, regionala, nationella och internationella. Infarten länkar samman hamnen i Västervik med hamnen i Göteborg via riksväg 40. Samhällsnyttorna mätt i form av nettonuvärdeskvot är 2,4 vilket får anses som en anmärkningsvärd och mycket hög siffra för ett transportinfrastrukturprojekt av den här storleken.

Nyttorna med en sydlig infart är

- Markant kortare restider söder- och västerut dvs en direkt, tydlig och mycket stor regionförstorande effekt. För kollektivtrafiken kan restiden minska med så mycket som 8-10 minuter.
- Kortare resväg till stora delar av tätorten inkl Västerviks hamn där bl a statsstödd färjetrafik till Gotland bedrivs. Den kortare sträckan innebär t ex direkta besparingar för länstrafiken med över 2 m kr/år.
- Insatstider för räddningstjänst och sjukvård reduceras.
- Minskat antal olyckor.
- Högre tillgänglighet, mindre trängsel.
- Minskade utsläpp av växthusgaser.
- Fullföljandet av den regionala cykelstrategin där sträckan Västervik-Verkeback är en av de prioriterade gc-vägarna.
- En modern och effektiv bytespunkt etableras precis vid E 22 till nytta för t ex kommande kollektivtrafiksatsningar med expressbuss längs E 22.
- Nya attraktiva lägen för bostäder och verksamheter skapas. Bedömningen är att ca 1000 nya bostäder kan tillskapas tack vare att en sydlig infart byggs.

Man kan kortfattat och enkelt konstatera att byggande av en sydlig infart ligger helt i linje med många av de trafikpolitiska mål, ambitioner som förslaget till nationell plan ger uttryck för. De delar av södra infarten som definitivt måste anses vara en del i en nationell plan är trafikplats samt gc-väg längs sträckan Verkeback-Jenny på E 22.

Synpunkter, kommentarer

Västerviks kommun vill lämna följande synpunkter och kommentarer till förslag till nationell transportplan 2018-2029:

- Planerade insatser på riksväg 40 välkomnas då vägen är en mycket viktig tvärförbindelse mellan Västervik-Jönköping-Göteborg. Under sommaren blir riksvägen extra viktig då den fungerar som en trafikpulsåder till de stora besöksmålen Västervik, Vimmerby och Gotland. Åtgärderna är så pass angelägna, dock ej speciellt kostsamma, så att de bör läggas mycket tidigt i planperioden. Vidare bör ombyggnaden av riksväg 40 till minst separerad 2+1-väg återupptas och påskyndas. Mot bakgrund av riksvägens nationella och strategiska betydelse är det och rimligt att vägen klassas att ingå i TEN-T-systemet.
- De planerade insatserna på E 22 välkomnas även de men de bör komma betydligt tidigare i planperioden. Gladhammar-Verkeback och förbifart Söderköping har funnits med i flera omgångar i den nationella planeringen och nu är det hög tid att gå från planering till genomförande. Vidare bör ombyggnaden

av E 22 till minst separerad 2+1-väg återupptas och påskyndas så att europavägen får en enhetlig och acceptabel standard och nivå.

- En fråga som ev kan synas som en liten detalj är den om behovet av ökat skydd mot viltolyckor. I Västerviks kommun är tyvärr inte frågan någon liten detalj utan riskerna för att kollidera med vilt är alltför höga, bland de högsta i landet. God kunskap om var riskerna är speciellt höga finns hos berörda, allt det handlar om är att genomföra de relativt enkla åtgärder som uppsättning av viltstängsel innebär, allt för att närma oss nollvisionens mål.
- Kommunen har tidigare i sitt yttrande beskrivit södra infarten och dess effekt, konsekvenser mm. Vi menar att det finns mycket i förslaget till nationell plan som talar för att genomförandet av en södra infart bör vara en gemensam fråga för Västerviks kommun, den regionala transportplanen och den nationella transportplanen. Kommunen har tydligt uttalat sin ambition att ta en stor del av ansvaret för ett genomförande. I kommunens beslutade investeringsplan finns 175 miljoner kr avsatta för objektet. Regionen har för sin del med finansiering till södra infarten i sitt förslag till regional transportplan. I förslaget till nationell plan vill vi peka på följande delar av förslaget till nationell plan:
 - möjligheten att samfinansiera mötesseparering på det regionala vägnätet på sträckor som pekas ut som prioriterade av de regionala planupprättarna
 - medel avsätts för cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder
 - för att säkra resor och kortare resor för arbetspendling till centralorter och förbättra person- och godstransporter till stora turistdestinationer föreslås investeringar i det nationella vägnätet i form av namngivna investeringar och trimningsåtgärder främst i form av mötesseparering
 - en södra infart genererar ett ökat bostadsbyggande
 - medel avsätts för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder
 - medel avsätts för trimningsåtgärder som ger positiva miljöeffekter, högre kapacitet, kvalité och tillgänglighet

Västerviks kommun menar att det finns ett stort stöd i förslaget till nationell plan för att genom den åtminstone finansiera satsningarna på gc-väg Verkebäck-Jenny och trafikplatsen på E 22. Båda dessa objekt är kostnadsberäknade till under 50 miljoner kr/objekt.

- Tyvärr saknar vi helt och hållet insatser på järnvägen Västervik-Linköping d v s Tjustbanan. Tjustbanan utgör sedan lång tid ett av regionen och dess kommuner gemensamt prioriterat objekt. Ett av de regionala målen är att Kalmar län i framtiden ska ingå i två arbetsmarknadsregioner istället för som idag fyra. Järnvägarna är det sammanhanget överlägsna när det gäller t ex möjligheten till hög genomsnittshastighet vilket leder till minskad restid vilket genererar nödvändig och önskvärd regionförstoring. Berörda regionala organ planerar såväl inköp av nya fossilfria järnvägsfordon som betydligt högre ambitioner när det gäller

trafikering. Regionen har bekräftat frågans mycket stora betydelse genom att avsätt betydande belopp i den regionala transportplanen i flera omgångar. I en sådan situation som den beskrivna är det i högsta grad rimligt att staten svara upp mot regionens och kommunernas satsningar. I annat fall riskerar dessa satsningar att bli effektlösa p g a för låg kvalitet och kapacitet på transportinfrastrukturen.

Ytterligare en mycket viktig aspekt när det gäller Tjustbanan och dess funktion är godstrafiken. Tjustbanan börjar direkt vid kajen i Västerviks hamn och ansluter till östra stambanan i Linköping. Dessa goda förutsättningar betyder att Tjustbanan kan ha en funktion för godstrafik på järnväg som både stödjer och underlättar t ex kustsjöfart, vilket avlastar vägnätet, och som avlastning för det övriga godsjärnvägnätet.

- Den planerade byggstart av Ostlänken är av förklarliga skäl mycket efterlängtat. Det är i det sammanhanget viktigt att komma ihåg att anslutande banor som t ex Tjustbanan ges goda förutsättningar att fungera som matarlinje till Ostlänken.
- De regionala behoven inom transportinfrastrukturområdet är mycket stora och nuvarande anslag förmår inte täcka dem på långa vägar. Anslagen till de regionala planerna måste öka.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta ovanstående yttrande som sitt eget.

Anders Björlin
kommundirektör

Ulf Kullin
förvaltningschef

Bruno Nilsson
samhällsbyggnadschef