



Trafikverket

Yttrande gällande remiss Förslag till nationell plan för transportstrukturen 2026-2037, LI2025/01587

Beskrivning av ärendet

Nationell plan för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under en period av tolv år. Planen beskriver bland annat hur resursfördelning ska ske mellan drift och underhåll av statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar.

Trafikverket beskriver att det förslag på ny nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037 som nu är ute på remiss tar avstamp i en historiskt stor satsning för planperioden och omfattar över 1 200 miljarder kronor. Regeringens direktiv lyfter fram vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och fördelning av medlen ska ske för att skapa största möjliga samhällsnytta. Trafikverket bedömer att allt eftersatt underhåll på vägar kommer kunna återtas under planperioden. För järnvägssystemet bedöms att återtaget ska kunna genomföras fram till år 2050, varav 10% kan genomföras under planperioden.

Samtliga underlag till förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 finns på Trafikverkets webbplats; <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/>

Yttrande

Åtvidabergs kommun har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Det är mycket positivt att mera medel avsätts för transportinfrastrukturen och att ambitionen finns att återta det eftersatta underhållet på både vägar och järnvägar som har växt under lång tid.

Genom Åtvidabergs kommun löper Tjustbanan (Västervik-Linköping) som kopplar samman med Stångådalsbanan söder om Linköping. Banornas underhåll har under många år varit kraftigt eftersatt vilket medfört opålitlig trafikering genom många inställda avgångar. Det är positivt att Tjustbanan utrustas med det nya signalsystemet ERTMS. Det är en viktig och långsiktig satsning men bidrar inte till att minska underhållsskulden. För att säkerställa en driftsäker trafikering behövs en långsiktig plan för underhåll och utveckling av banan. Kan restiden utmed Tjustbanan kortas och banornas tillförlitlighet ökas finns stora möjligheter att banornas kapacitet kan tillvaratas på ett bättre sätt än idag, vilket skulle bidra till positiv utveckling och till stärkt beredskap. En järnväg som är rustad för att fungera i fredstid kommer även att fylla ett viktigt syfte i tider av oro.

Stångådals- och Tjustbanans intermodala betydelse lyfts i Trafikverkets remiss om Riksintresseprecisering för Linköping-Saabs flygplats. Tågbanorna kopplar samman



transportslagen flyg, järnväg och sjöfart i och med sin koppling till Västerviks hamn. Åtvidabergs kommun vill lyfta fram järnvägens betydelse för beredskap ur ett intermodalt perspektiv, vikten av att koppla ihop de olika transportslagen, som i Tjustbanans fall innebär att direkt koppla ihop försvarsverksamhet i Linköping med Östersjökusten.

Energimyndigheten föreslår i en remiss att Västerviks kommun utpekas som riksintresse för drivmedelsdepå och energihamn vilket ytterligare stärker skälen att investera i den interregionala järnväg som binder samman Västervik och Linköping.

Infrastrukturen binder samman olika geografier och är en viktig förutsättning för utveckling och tillväxt även utanför storstadsområden. Många insatser i infrastrukturen på landsbygderna kommer att klassas som underhåll för vidmakthållande och är ej namngivna investeringar utan kommer att hanteras i Trafikverkets underhållsplaner. Det är ytterst viktigt att Trafikverket i dessa planeringsprocesser öppnar upp och involverar även mindre kommuner utmed stråken i dialog kring utveckling av denna infrastruktur.

Länstransportplanerna uppges vara ett komplement till den nationella planen men Åtvidabergs kommun anser att planerna behöver förhålla sig till varandra på ett tydligare sätt både avseende dialog och i själva planeringsprocesserna samt gällande resurstilldelning. Detta för att inte projekt ska falla mellan stolarna. Nationell plan saknar helt namngivna insatser för ny angöring för Stångådals- och Tjustbanorna i Linköping i och med nytt stationsläge (Steninge) för Ostlänken. Även Region Östergötlands förslag till länstransportplan för Östergötland 2026-2037, saknar satsning på nytt stationsläge för banorna i Linköping. Linköpings kommuns förslag till ändring av översiktsplanen för norra staden och järnvägen är på remiss nu under hösten. Här föreslår Linköpings kommun att Hackefors, strax söder om Linköping ska bli slutstation för banorna, alternativt att de får en ny sträckning öster om staden för att ansluta till den nya järnvägen och centralstationen.

Tjust- och Stångådalsbanornas angöring ska utredas i en separat järnvägsplan men lokala planprocesser riskerar att förekomma och begränsa kommande järnvägsplans möjligheter gällande banornas angöring i Linköping. Om Stångådals- och Tjustbanorna inte angör till nya stationsläget i Linköping (Steningen) riskerar det att få långtgående negativa konsekvenser för dess betydelse för såväl persontrafik som för godstransporter och inte minst för dess betydelse för nationell beredskap. Banorna behöver anslutas till nya Ostlänken för att få ett ökat interregionalt resande och koppla samman olika arbetsmarknadsområden över regiongränserna.

Allt fler vägar byggs om till 2+1 vägar med mittseparering vilket förbättrar säkerheten för trafikanter. Det är tillåtet att cykla utmed vägrenen på dessa vägar men ofta höjs hastigheten till 100 km/h vilket ökar riskerna för oskyddade trafikanter att vistas utmed dessa vägar. Åtvidabergs kommun anser att förutsättningar för säkra gång- och cykelvägar utmed mittseparerade 2+1 vägar mellan olika orter borde lyftas ur ett nationellt perspektiv. Att bygga gång- och cykelvägar mellan orter utmed vägar som samtidigt byggs om är ofta svårt att kostnadsmässigt motivera i ett lokalt perspektiv men är en viktig satsning för hållbart resande.

Yttrandet har beretts i samråd mellan samhällsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen.



Beslutsunderlag

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, huvudrapport

Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Remissmissiv Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Ansvarig tjänsteperson: Jennie Rothman, Utredare

Ansvarig chef: Rikard Spalle, Förvaltningschef Samhällsbyggnad