



Handläggare, titel, telefon

Anna Larsson, enhetschef övergripande  
sambällsplanering, 011-15 12 34  
Fanny Wahlqvist, strateg, 011- 15 21 24

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet

## Remissvar gällande Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Ert diarienummer: 12021/02884

Norrköpings kommun har beretts möjlighet att lämna synpunkter på  
rubricerat förslag. Nedan följer kommunens synpunkter på planförslaget.

### *Sammanfattande synpunkter*

- Det är mycket positivt att 67,8 miljarder avsätts för Ostlänken under planperioden. Därmed kan pågående planeringsarbete slutföras och etappvis utbyggnad påbörjas.
- Det är väsentligt att den nya stationen planeras med full funktionalitet för att skapa möjlighet att utöka trafikering både på regional som på storregional nivå.
- Det är positivt att planläggningsprocess för de nya stambanornas centrala delar (Linköping – Borås/Hässleholm) återupptas. Kopplingspunktens lokalisering mellan Södra stambanan och Ostlänken väster om Linköping behöver analyseras för att få full effekt av Ostlänken som den första etappen för nya stambanor.
- Det finns en samsyn sedan länge mellan staten och kommunen att det finns en bristfällig koppling mellan väg E4 och E22. Den lösning som gemensamt identifierats i åtgärdsvalsstudie är Johannisborgsförbindelsen (som kommunen finansierar och genomför) och Händelöleden (som är statens ansvar) vilka behöver genomföras i sin helhet.
- Det är nödvändigt att Händelöleden inkluderas i den nationella planen för transportinfrastruktur. Detta för att framtidssäkra näringslivets transporter, inte minst den viktiga exportriktade tillverkningsindustrins möjligheter att använda sjöfarten.
- E22 förbi Söderköping är ett viktigt projekt även för Norrköpings kommun då förbifarten kommer tack vare minskade restider att innebära bättre förutsättningar för arbetspendling och godstransporter utmed kusten. Det är angeläget att projektet genomförs enligt plan.

### *Ostlänken och nya stambanor*

Fem kommuner och tre regioner ingår i det mycket expansiva Ostlänksstråket med kontinuerlig befolkningstillväxt, omfattande bostadsbyggande med stora privata och offentliga investeringar. Planeringen för Ostlänken har pågått under lång tid och förinvesteringar har gjorts och görs från både privata aktörer och från kommuner. Kommunerna och regionerna kan redan idag notera tidiga Ostlänkseffekter, framförallt i form av intresse och förväntan från privata aktörer. Att planeringen för Ostlänken går vidare med centralt placerade stationer är mycket glädjande och en viktig förutsättning för att få full utväxling av systemet.

Det är mycket positivt att 67,8 miljarder avsätts för Ostlänken under planperioden. Därmed kan pågående planeringsarbete slutföras och etappvis utbyggnad påbörjas. Omfördelning av medel inom planperioden innebär en mer offensiv tidplan för genomförande av Ostlänken vilket är positivt.

Utifrån de möjliga kostnadsreducerande åtgärder som Trafikverket identifierat är målet att den totala investeringskostnaden för nya stambanor ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning. Planförslaget innebär en bedömd besparing från totalt 91 till 81 miljarder för genomförande av Ostlänken. I planförslaget beskrivs förenklade stationsutformningar, genom färre spår för vändande tåg, som en kostnadsbesparande förändring på systemnivå. I information till Norrköpings kommun har Trafikverket bekräftat att en förenklad station inte är aktuellt i Norrköping. Norrköpings kommun ser det som väsentligt att stationen planeras med full funktionalitet. Det är av betydelse att skapa möjlighet att utöka trafikering både på regional som på storregional nivå.

Norrköpings kommun är positiv till att planläggningsprocess för de nya stambanornas centrala delar (Linköping – Borås/Hässleholm) återupptas.

Samtidigt är det viktigt att framhålla att Ostlänken står på egna ben och har stor och viktig roll för att stärka regional, storregional, nationell och internationell utveckling och tillgänglighet i Stockholm-Mälardalsregionen. Genom Ostlänken kan den regionala-, storregionala och nationella persontrafiken fortsätta utvecklas samtidigt som godstrafiken får ökad kapacitet på övriga banor vilket tillsammans leder till allt mer integrerade regioner med en växande arbets- och bostadsmarknad. Denna effekt förstärks ytterligare med nya stambanor som är en viktig del för att utveckla och tillgängliggöra stora delar av södra Sverige.

I Region Östergötlands Tågstrategisk målbild 2040 beskrivs betydelsen av att kopplingspunkt mellan Ostlänken och Södra stambanan väster om Linköping placeras i ett läge väster om Vikingstad. Det är systemkritiskt för att den regionala tågtrafiken ska få plats och bedrivas med det utbud som krävs och beskrivs i den tågstrategiska målbilden. Norrköpings kommun ser positivt på att Ostlänken byggs ut etappvis och att möjligheter för etappvis

trafikering studeras. Samtidigt behöver läget för Ostlänken och Södra stambanans kopplingspunkt väster om Linköping analyseras för att få full effekt av Ostlänken som den första etappen för nya stambanor.

Norrköpings kommun vill betona behovet av ett systemperspektiv. För att få ut hela nyttorna med Ostlänken krävs att stråket från Södertälje in mot Stockholm utvecklas med mer kapacitet så att tillräckligt med kapacitet finns för att fortsätta utveckla tågtrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen.

### *Tvärförbindelse E4 – E22*

Norrköpings kommun saknar den mycket angelägna investeringen i att åtgärda den sedan länge identifierade bristen i kopplingen mellan väg E4 och E22.

Norrköpings hamn är ett utpekat riksintresse och central knutpunkt för svensk logistik. Här har det genomförts betydande statliga och kommunala investeringar för att stärka kapaciteten och tillgängligheten för en växande region. Hamnens volymer växer och kapaciteten byggs ut. Den nybyggda Kardonbanan och godsbangården, som genomförs 2022 - 2023, stärker kopplingarna till järnväg, vilka också visar på vilken vikt staten lägger vid Norrköpings hamn i Sveriges framtida transportsystem.

Samtidigt kan inte allt gods gå på järnväg. Hållbara vägtransporter är också en vital del av vårt multimodala transportsystem. Trafikverket har sedan länge identifierat dagens väganslutningar till Norrköpings hamn som en brist. Kopplingen mellan vägarna E4 och E22 och hamnen håller inte måttet. Tung trafik går rakt igenom centrala Norrköping, vilket infrastrukturen inte är dimensionerad för. För att klara problemet har olika lösningar presenterats, utan att fullföljas.

Det har funnits en god samsyn mellan Norrköpings kommun och Trafikverket i att den här bristen ska åtgärdas med gemensamma krafter. Kommunen har förbundit sig att bygga delen som knyter E22 till hamnen söderifrån utan att passera centrala Norrköping, den så kallade Johannisborgsförbindelsen.

Statens åtagande är delen mellan E4 och riksväg 51 till hamnen, den så kallade Händelöleden. Kommunen har tidigare under 2021 fattat det avgörande beslutet om Johannisborgsförbindelsen. Nu återstår statens del dvs att investera i Händelöleden. Men i nu gällande planering ligger Händelöleden precis utanför vad som rymdes inom budgetramarna.

Händelöleden är av avgörande vikt. Det handlar om att åtgärda den bristande anslutningen mellan väg E4 och E22 som beskrivs ovan. Men det finns också andra näringspolitiskt starkt vägande skäl att prioritera och inkludera Händelöleden i nationell plan. Det handlar då specifikt om att fortsatt möjliggöra för mycket tunga och skrymmande transporter som går från Finspång vidare ut i världen via Norrköpings hamn.

Siemens Energy är världsledande i sin tillverkning av turbiner. Hela produktionskedjan, från forskning och utveckling till eftermarknadsförsäljning, är placerad i Finspång. Av Siemens Energys produktion går 90 procent på export, merparten till kunder utanför EU. Tillgängligheten till Norrköpings hamn, med kapacitet för hantering av tungt gods, är central för företagets hållbara och kostnadseffektiva transportkedja.

I dag transporterar Siemens Energy sitt tunga gods via inre hamnen i Norrköping, en lösning som inom en snar framtid inte kommer att vara framkomlig. Verksamheten ska omlokaliseras till Pampushamnen på Händelö då hamnen alltmer investerar i och koncentrerar sin verksamhet dit och den nu använda tungkranen har snart nått sin fulla livslängd. Trafikverkets järnvägsanslutning till tungkranen som nu faciliterar lastningen av tungt och skrymmande gods kommer att försvinna i samband med Ostlänkens dragning och hantering av tungt gods kommer istället planerligt att ske i Pampushamnen. Motsvarande lösning att låta det tunga och skrymmande godset på väg skeppas ut via Pampushamnen måste åstadkommas. Vägtransporterna genom staden till befintligt utskeppningsläge är mycket problematiska och befintlig infrastruktur för tunghanteringen har en begränsad livslängd som löper mot sitt slut.

Tillgången till Norrköpings hamn är direkt avgörande för Siemens Energys fortsatta möjligheter att behålla sin värdekedja inom landet och fortsätta öka svenskt exportvärde. Siemens Energy är den största privata arbetsgivaren i såväl Finspångs som Norrköpings kommun med 3 500 direkt sysselsatta, de allra flesta vid anläggningen i Finspång. Sammantaget sysselsätter företaget indirekt cirka 13 000 personer i Sverige. Vid sidan om att Siemens Energy står för en omfattande del av vår regions och Sveriges näringsliv, är företagets produkter en viktig pusselbit i hållbara energisystem.

Att staten inkluderar Händelöleden i ny transportinfrastrukturplan är helt nödvändig för att fullfölja ambitionerna i regeringens direktiv att stötta näringslivet med nödvändiga åtgärder i infrastrukturen. Anslutningen mellan E4/E22 och riksväg 51 till Norrköpings hamn är också ett prioriterat objekt i den storregionala samverkan för transportinfrastruktur där sammanlagt sju regioner och över 50 kommuner är representerade. Här finns tydliga kopplingar till Örebro och Hallsberg som viktiga logistiknoder med ökad import och export via Norrköpings hamn.

Det är nödvändigt att Händelöleden inkluderas i den nationella planen för transportinfrastruktur. Detta för att framtidssäkra näringslivets transporter, inte minst den viktiga exportinriktade tillverkningsindustrins möjligheter att använda sjöfarten.

### *E22 Förbi Söderköping*

Förbifart Söderköping är ett projekt inom nationell plan som även är av värde för Norrköpings kommun. Förbifartslösningen innebär bättre

förutsättningar för transporter för såväl persontrafiken, godstrafiken som kollektivtrafiken. Den planerade lösningen minskar restiderna och innebär även en förbättrad tillförlitlighet då köer och restidsfluktuationer minskar och försvinner då trafiken leds förbi Söderköping. Det innebär bättre pendlingsmöjligheter och förbättringar för näringslivet då godstransporterna förbättras. Det är nu angeläget med en effektiv hantering av förslaget till vägplan så att tidplanen för projektet kan hållas.

NORRKÖPINGS KOMMUN  
kommunstyrelsen

Olle Vikmång  
ordförande

*Reservationer (14 februari 2022)*

Vid kommunstyrelsens behandling av ärendet 14 februari 2022 reserverade sig Nicklas Lundström (V) och Mia Sköld (MP) mot att kommunstyrelsen avslog tilläggsyrkande enligt nedan:

*Norrköpings kommun är mycket kritisk till att Trafikverket inte har en mer proaktiv inställning till klimatfrågan, och saknar en diskussion om hur nationell plan kan bidra till ett transporteffektivt samhälle.*