

Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Remissvar – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Region Östergötland har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets remiss ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”. Region Östergötland är en del av samarbetet En Bättre Sits och ställer sig bakom yttrandet från En Bättre Sits genom Mälardalsrådet.

Region Östergötland vill med detta yttrande komplettera i de delar som rör Östergötland. I beredningen av yttrandet har samråd skett med kommunerna i Östergötland.

Östergötland utgör Sveriges fjärde största befolkningskoncentration och med en ökande befolkning. Östergötland är en del av den funktionella geografiska östra Mellansverige där Stockholm är navet. Detta ger Östergötland ett strategiskt viktigt läge och en viktig roll i den nationella transportinfrastrukturen.

Sammanfattning

- Det är viktigt att konstatera att Ostlänken står på egna ben, att planeringen med centralt placerade stationer som också möjliggör effektiv regional tågtrafik möjliggörs och att kapaciteten sträckan Järna-Stockholm behöver stärkas.
- Händelöleden behöver komma in i planeringen för att säkerställa kopplingen mellan riksväg 51, E4 och Norrköpings hamn för att bidra till hållbara transporter med överflyttning av gods till sjöfart.
- Det kan konstateras att Trafikverket, i linje med direktiven från regeringen, inkluderat existerande objekt i förslaget till ny plan, vilket förutsatts.
- Regionerna behöver inkluderas tidigt i ett eventuellt utredningsuppdrag till Trafikverket vad gäller Stångådals- och Tjustbanorna.

Ostlänken och nya stambanor

Region Östergötland välkomnar att planeringen av nya stambanor fortsätter och att nya etapper påbörjas. Det är 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 alltmer 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.

Det kan konstateras att planeringen för Ostlänken har pågått under lång tid och förinvesteringar har gjorts och görs från både privata och offentliga aktörer. 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. På samma sätt krävs att stråket från Södertälje in mot Stockholm utvecklas så att tillräckligt med kapacitet finns för att fortsätta utveckla tågtrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen.

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. Utformningen av stationerna i Linköping och Norrköping förutsätts få full funktionalitet för att möjliggöra den typ av trafikering som beskrivs i den av Region Östergötland antagna strategiska målbilden för tågtrafik.

Här beskrivs vidare 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 bedrivs med det utbud som krävs och beskrivs i den tågstrategiska målbilden. Region Östergötland 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.

Banavgifterna är redan idag en stor del av kostnaderna för tågtrafiken och har ökat kraftigt för persontrafiken de senaste åren. Banavgifterna är redan nu på en sådan nivå att det saknas utrymme att öka ytterligare utöver normala

indexanpassningar utan att allvarligt riskera påverka möjligheterna till utvecklad tågtrafik.

Tvärförbindelse E4 E22 Norrköping (anslutning Norrköpings hamn)

I Norrköping sammanstrålar de nationella vägarna E4, E22, riksvägarna 51, 55/56, stambanejärnväg och hamn. Det är därför med förvåning Region Östergötland konstaterar att objektet *Tvärförbindelse E4 E22 Norrköping* helt saknas i Trafikverket.

Norrköpings hamn är ett utpekat riksintresse och central knutpunkt för svensk logistik. Hamnområdet ligger i nära anslutning till starka landinfrastrukturstråk som försörjer landet via E22 (Malmö via Kalmar), E4 (Helsingborg via Jönköping), E4 (Stockholm) samt Södra Stambanan. Hamnen är utpekad som del i TEN-T nätet. I Regeringens Hamnutredning från 2007 beskrivs Norrköpings hamn som nationellt strategiskt viktigt för industri- och energiprodukter ur ett nationellt perspektiv. Sjöfarten har en viktig roll i skapandet av ett hållbart transportsystem. Det har vidare 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 hamnen Norrköpings hamn i Sveriges framtida transportsystem.

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, en del av den planerade Norrleden. Kommunen har tidigare under året 2021 fattat det avgörande beslutet om Johannisborgsförbindelsen. Nu återstår statens del dvs att investera i Händelöleden.

Händelöleden är av avgörande vikt för 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.

Regionledningskontoret

2022-02-09

Dnr: RÖ 2021-3919

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.

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.

Befintliga objekt i planen

Region Östergötland kan konstatera att Trafikverket, i linje med direktiven från regeringen, inkluderat existerande objekt i förslaget till ny plan.

Region Östergötland välkomnar därför särskilt åtgärderna som planeras i länet längs riksväg 50, dubbelspår upp mot Hallsberg samt den nya sträckningen av E22 förbi Söderköping.

Samtliga dessa objekt är nödvändiga för ett välfungerande transportsystem, både för person- och godstransporter. Region Östergötland understryker vikten av att ytterligare förseningar undviks.

När det gäller E22 vill Region Östergötland särskilt påpeka vikten av riktade åtgärder för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Reinvesteringar och trimningsåtgärder

Region Östergötland är positiva till de reinvesteringar och trimningsåtgärder som föreslås i länet framför allt vad gäller:

- E4 mellan Linköping och Norrköping
- södra stambanan Katrineholm-Åby-Mjölby och
- Stångådals- och Tjustbanorna.

Regionledningskontoret

2022-02-09

Dnr: RÖ 2021-3919

Ett välfungerande transportsystem där befintliga anläggningar underhålls väl är en förutsättning. Region Östergötland vill i detta sammanhang därför lyfta behovet av att utreda möjligheten till inskränkt möjlighet till omkörning för tung trafik på E4 mellan Linköping och Norrköping i syfte att bättre utnyttja befintlig anläggning utan stora nyinvesteringar. Belastningen på denna sträcka är tidvis hög, inte minst i rusningstid vilket försvårar expressbusstrafikens framkomlighet.

Region Östergötland vill betona vikten av underhåll för att vidmakthålla standarden på befintlig infrastruktur. Detta är av största vikt, inte minst för tillgängligheten på landsbygderna och i det mindre vägnätet.

Stångådals- och Tjustbanorna

Trafikverket föreslår fortsatt utredning av banornas betydelse för regionförstoring. Region Östergötland förutsätter att regionerna inkluderas i arbetet från start och ges stor möjlighet att påverka utformningen av arbetet.

Riksväg 32 Mjölby-Boxholm – länsgränsen mot Jönköpings län

Region Östergötland anser att den godstrafik av transitkaraktär som belastar riksväg 32 på sträckan Mjölby-Boxholm-länsgränsen mot Jönköpings län föranleder att vägen bör övergå till att vara nationell stamväg.

Michael Cornell
Trafik- och samhällsplanerings-
nämndens ordförande

Richard Widén
Regionutvecklingsdirektör