



n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remiss förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (Näringsdepartementets dnr N2017/05430/TIF)

Sammanfattning

Länsstyrelsen ser mycket positivt på de satsningar som föreslås i Östergötland. Planen innehåller flera viktiga projekt, där Ostlänken är viktigast och av största betydelse för en god tillväxt, inte minst i form av bostadsbyggande, i länet. Satsningarna på godsstråket mellan Hallsberg och Mjölby stärker kapaciteten för näringslivets godstransporter. Den är viktig också för att utveckla den mellanregionala persontrafiken från Mjölby norrut via Motala.

Allmänt om förslaget

Länsstyrelsen Östergötland ser mycket positivt på planens ökade satsningar på järnvägsunderhåll och godstransporter. Genom Ostlänkens utbyggnad sker en nödvändig kapacitetshöjning i järnvägssystemet. Ambitionerna att förbättra järnvägsunderhållet och öka sjöfartens andel av godstransporterna är glädjande. Planens intentioner att genomföra miljöbättringar i form av bullerskydd och skydd av vattentäkter mm utmed befintliga transportleder är mycket välkommet.

Länsstyrelsen ser positivt på fortsatta och utökade satsningar på stadsmiljöavtal som ett medel att åstadkomma ett hållbart samhällsbyggande. Enligt Länsstyrelsens uppfattning bör kollektivtrafiksatsningar vara prioriterat område för stadsmiljöavtalen, eftersom det är här de största behoven finns. Det är också mycket välkommet om stadsmiljöavtalen kan inrymma satsningar på citylogistik och liknande insatser för att klara hållbara lösningar för innerstädernas behov av varudistribution. Stadsmiljöavtal är ett utmärkt medel för att stimulera ökat bostadsbyggande. Vi anser att den delen måste lyftas fram bättre i planen.

Strategi för höghastighetsjärnvägen

Länsstyrelsen håller med om att målen om att frigöra kapacitet på befintliga banor samt stödja regional utveckling med ökat bostadsbyggande bör vara högt prioriterade. Det är också viktigt att utbyggnaden blir kostnadseffektiv och att varje delsträcka ska ge goda effekter direkt efter att den har byggts. Med utgångspunkt från nu bestämd finansieringsprincip har Länsstyrelsen förståelse för Trafikverkets förslag att Ostlänken och de nya stambanorna byggs med ballasterat spår för hastigheten 250 km/tim. Vid målsättning om högre hastighet, vilket av många skäl vore önskvärt, måste finansieringen lösas på annat sätt. För Östergötland är det av största vikt att utbyggnaden av Ostlänken snarast kommer igång men också att det ges ett långsiktigt besked om finansieringsprincip för de nya stambanornas fortsatta utbyggnad. Vi ser här Sverigeförhandlingens förslag om en lånefinansiering så att

höghastighetsjärnvägen för 320 km/tim kan stå färdig senast 2035 som en mycket attraktiv och gynnsam lösning både i ett nationellt och regionalt utvecklingsperspektiv. Det bästa är om så kan ske, men ännu viktigare är att en fortsatt inriktning bestäms. Annars fördröjs allvarligt både nödvändig kapacitetsökning på järnvägen och viktigt samhällsbyggande i Östergötland.

Det tycks bli svårt att klara klimatlagens mål om 70% minskat utsläpp av klimatgaser till 2030. Planen innehåller vissa ansatser som förbättrar möjligheten att nå målen, som satsningar på järnväg, sjöfart och GC, men också många vägsatsningar (från förra planperioden) som kommer att öka bil- och lastbilstrafiken. Därför är slutsatsen att omställningen går för långsamt. En annan slutsats är att hela omställningen inte kan bäras av satsningar på infrastrukturen. Det behövs också en mängd andra styrmedel. Länsstyrelsen delar dessa uppfattningar men anser samtidigt att planens effekter för möjligheten att uppnå klimatlagens mål väsentligt skulle kunna förbättras, inte minst med avseende på den valda strategin för den valda inriktningen för utbyggnaden av nya stambanor.

Effekter för bostadsbyggandet

Det är mycket välkommet att krav nu finns på att transportplanens effekter på bostadsbyggande nu ska beskrivas. Länsstyrelsen noterar att planens redovisning av detta är mycket allmänt hållen. Det är önskvärt att den slutliga planen kan tillföras en redovisning som synliggör effekterna för bostadsbyggandet av valda inriktningar såväl som prioritering av enskilda objekt. Även målkonflikter mellan bostadsbyggande och andra samhällsintressen bör synliggöras bättre.

Länsstyrelsen anser att de insatser som bäst kan främja ökat bostadsbyggande är att genomföra åtgärder som ökar tillgängligheten till områden och städer där det är attraktivt att bygga. En annan viktig åtgärd är att snabba upp planeringen av nya väg- och järnvägsinvesteringar för att minska osäkerheten om arealen markreservationer för framtida behov. Här är det av största vikt att utveckla samspelet mellan Trafikverkets planering av transportinfrastruktur och kommunens översiktsplanering.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att planens enskilt viktigaste åtgärd för att främja bostadsbyggandet är utbyggnaden av nya stambanor. Därför är det också mycket viktigt att det görs en fördjupad analys och beskrivning av hur den valda inriktningen med ganska långsam utbyggnadstakt för stambanan påverkar bostadsbyggandet i de regioner som berörs. För Östergötland kommer Ostlänkens utbyggnad att kunna ge mycket goda effekter på det regionala bostadsbyggandet. Av stor betydelse är här att få en tydlig långsiktig planeringsinriktning för stambanornas utbyggnad, så att lämpliga utrymmen för ny järnväg kan inarbetas i kommunernas fysiska planering. Risken är annars att osäkerhet kring framtida järnvägsdragningar istället kommer att hämma bostadsbyggandet.

Länsstyrelsen bedömer att även ombyggnaden av väg E22 vid Söderköping är ett projekt som kommer att få mycket positiva effekter för möjligheten till ökat bostadsbyggande, framförallt i Söderköping men det gynnar också framtida bostadsutveckling i övriga orter som t ex Valdemarsvik och Västervik.

Ytterligare insatser som snabbt skulle ge goda effekter på bostadsbyggandet är utveckling av vissa trafikplatser längs de nationella vägarna E4 och E22 i anslutning till de större städerna (Staby vid Linköping på E4 samt Bråvalla på E4 och Brännestad

på E22 vid Norrköping). Länsstyrelsen noterar att förslag på sådana satsningar aktualiseras i Östergötlands länstransportplan. Det skulle vara fördelaktigt om detta kan inarbetas även i den nationella planen.

Synpunkter om delar av förslaget som särskilt berör Östergötlands län

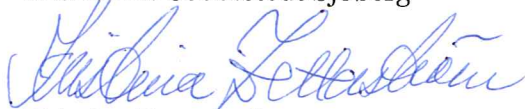
Trafikverket föreslår att Ostlänken och Lund-Hässleholm byggs under nu aktuell planperiod. Det anser vi är en för låg ambitionsnivå. Målsättningen bör vara att få igång fler etapper före 2029. Planeringen av hela sträckan bör påskyndas så att frågan kan lyftas igen i nästa nationella plan, dvs 2022-2033.

Vi instämmer i att järnvägssträckan Linköping-Jönköping har kapacitetsbrister som bör åtgärdas så snart som möjligt. Gärna redan inom nuvarande planperiod vid utökad ram. Även mycket positivt om förbättring av kopplingen E22-E4 vid Norrköping kan ske under planperioden. Den förutsätter samfinansiering med kommunen och skulle ge väsentligt förbättrad tillgänglighet, bl a till Norrköpings hamn och även gynna stadsutveckling och bostadsbyggande i Norrköping.

Länsstyrelsen ser mycket positivt på de föreslagna satsningarna på infrastrukturförbättringar som ökar kapaciteten för godstransporter i länet. Att dubbelspåret mellan Hallsberg och Mjölby byggs färdigt är här av största vikt. Den satsningen ger också potential att utveckla persontrafiken från Östergötland norrut mot Hallsberg och Örebro, vilket är mycket positivt.

Även ombyggnaden av väg E22 vid Söderköping är viktig för godstransporterna och välkomnas därför. Länsstyrelsen noterar planens ansats att fortsätta planeringen för att förbättra kopplingen mellan vägarna E22 och E4 vid Norrköping. Dessa insatser är mycket betydelsefulla både för att utveckla godstransporterna i anslutning till Norrköpings hamn och för stadsutvecklingen i Norrköping. Länsstyrelsen ser det som mycket angeläget att denna planering fortsätter och att den konkretiseras i kommande plan.

I handläggningen av detta yttrande har förutom undertecknad deltagit samhällsbyggnadsdirektör Jan Persson samt näringslivs- och tillväxtdirektör Madeleine Söderstedt Sjöberg



Kristina Zetterström
Länsråd



Jan Persson
Samhällsbyggnadsdirektör

Kopia till:
Trafikverket
Region Östergötland
Länsledningen
ELV
KSE