

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Region Östergötland har getts möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Region Östergötland är en del av samarbetet En Bättre Sits (EBS) och ställer sig därmed bakom det gemensamma yttrandet från EBS genom Mälardalsrådet. Utöver det vill Region Östergötland framföra följande synpunkter.

Sammanfattning

- Region Östergötland ser positivt på att alla beslutade objekt i nuvarande plan finns med i planförslaget även om de blivit något försenade såsom Ostlänken, Kardonbanan, dubbelspår Degerön-Hallsberg, E22 förbifart Söderköping samt mötesseparering på Rv 50 norr om Motala.
- Funktionaliteten i transportsystemet måste återställas för att nya investeringar ska få full effekt.
- Regeringen måste ta ett snabbt beslut om Höghastighetsjärnvägen för att undanröja planeringsosäkerhet hos regioner, kommuner och privata investerare. Regionen anser att den nya Höghastighetsjärnvägen ska byggas för 320 km/h och inser att detta bara till stor del kan finansieras med lån utanför anslagen till Trafikverket.
- Ostlänken som är första etappen av Höghastighetsjärnvägen ska således byggas för en hastighet på 320 km/h och behöver färdigställas 2028, enligt nationell plan 2014-2025, för att stärka utvecklingen och påskynda bostadsbyggande så snabbt som möjligt i regionen. Ostlänken tillför ny spårkapacitet och avlastar de redan hårt belastade södra och västra stambanorna.
- Godstråket genom Bergslagen måste byggas ut till dubbelspår så snabbt som möjligt för att påskynda en överföring av gods från väg till järnväg.
- Regionen förväntar sig en bra och öppen dialog med Trafikverket när det gäller genomförande av reinvesteringar.
- För att bättre kunna arbeta mot ett hållbart transportsystem borde det vara möjligt att finansiera steg 1 och 2-åtgärder, som exempelvis identifierats i en åtgärdsvalsstudie, via länsplanerna.
- Samla medlen för stadsmiljöavtalen och potten för medfinansiering till mittseparering till de regionala vägarna i länsplanerna för bättre samordning och helhetssyn i planeringen.

- Underhållsinsatser behövs till Tjust- och Stångådalsnorna som säkerställer dagens persontrafik på de båda banorna.

Allmänt

Region Östergötland välkomnar flera av de satsningar som föreslås i Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Ostlänken, Kardonbanan, dubbelspår Degerön-Hallsberg, E22 förbifart Söderköping samt mötesseparering på Rv 50 norr om Motala finns med även om de blivit försenade jämfört med tidplanen i nuvarande nationella plan.

Planförslagets inriktning mot järnvägens underhåll välkomnas, det är viktigt att inte drift- och underhållsåtgärder prioriteras ned. Funktionaliteten i systemet måste återställas för att pågående och nya investeringar ska få full effekt.

Att de ekonomiska gränserna för när en åtgärd ska namnges justerats uppåt innebär att det är svårt att få grepp om vilka mindre åtgärder Trafikverket tänker sig att genomföra under planperioden. Detta i sin tur kan innebära svårigheter för regionerna att få en översikt av sådana åtgärder som kan ha stor betydelse för både utformningen av länsplanerna men också den långsiktiga planeringen av regional kollektivtrafik. Regionen Östergötland anser att det är av stor vikt att genomförandeplaner av sådana mindre åtgärder tas fram i en öppen och transparent dialog mellan Regionen, i egenskap av planupprättare och kollektivtrafikmyndighet, och Trafikverket.

I dagsläget tillåts länsplaneupprättarna inte att genomföra steg 1 och 2-åtgärder, enligt fyrstegsprincipen, om det inte görs i samband med en större investering i länsplanen. För att bättre kunna arbeta mot ett hållbart transportsystem borde det vara möjligt att finansiera steg 1 och 2-åtgärder, som exempelvis identifierats i en åtgärdsvalsstudie, via länsplanen.

Nya stambanor – höghastighetsjärnväg

Region Östergötland menar att frågan om höghastighetsjärnväg måste lösas med ett långsiktigt ställningstagande. Av förslaget till nationell plan framgår att Trafikverket menar att nya stambanor för 320 km/h enbart kan byggas om de finansieras på annat sätt än genom anslag. Samtidigt framhåller Trafikverket att detta är det mest samhällsekonomiska sätt att bygga ut de nya stambanorna. Regionen delar denna uppfattning och efterlyser ett snabbt beslut om detta för att skapa tydliga planeringsförutsättningar för regioner och kommuner men även för fastighetsinvestorer och övrigt näringsliv.

Region Östergötland förordar således att den nya Höghastighetsjärnvägen byggs för 320 km/h och att det förslag Trafikverket presenterar i planförslaget tar för lång tid att bygga, inte ger tillräckliga effekter avseende regionförstoring samt inte medger överflyttning mellan trafikslag och därmed inte de klimatvinster

som Sverigeförhandlingens alternativ innebär. De avtal som kommuner och regioner har för avsikt att sluta med Sverigeförhandlingen bygger på att höghastighetsjärnvägen byggs för 320 km/h.

Åtgärder i plan

Ostlänken

Region Östergötland menar att Ostlänken, som den första etappen i en framtida höghastighetsjärnväg, således ska byggas för en hastighet av 320 km/h. Samtidigt är den en viktig del i det storregionala och regionala kollektivtrafiksystemet på järnväg. Ostlänken medför att det inte bara tillförs ny spårkapacitet utan kommer att avlasta de redan i dag hårt ansträngda Södra stambanan och Västra stambanan och därmed medföra en ökad robusthet i järnvägssystemet. Därmed skapas förutsättningar för utökad regional persontågstrafik men också för ökad fjärr- och godstågstrafik. För att inte fortsatt hämma utvecklingen Stockholm-Mälarenregionen, men även tillgängligheten till Syd- och Västsverige är det viktigt att projektet färdigställs så snabbt som möjligt, senast 2028, enligt tidplanen i nuvarande nationell plan.

En tidsförskjutning av projektet innebär att de positiva effekterna av Ostlänken förskjuts framåt i tiden. På ett lokalt plan blir följderna att bostadsbyggande senareläggs men också att andra följdinvesteringar försenas. För att säkerställa nyttorna av de stora investeringar som staten, regionerna, kommunerna samt det privata näringslivet planerar för, måste utbyggnaden ske samlat och snabbare än vad som föreslås i Trafikverkets förslag till nationell plan.

I förslaget till Nationell plan går inte att utläsa i vilken ordning de olika etapperna av Ostlänken ska byggas. Med tanke på de stora pendlingsrörelserna mellan Norrköping och Linköping och den mycket högt utnyttjade sträckan mellan de två städerna förordar Regionen att denna etapp byggs först. Detta givetvis under förutsättning att det inte försenar projektet i övrigt.

I underlagsrapporten Namngivna investeringar till planförslaget beskrivs Ostlänken som en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna (Gerstaberget) och Linköping (Tallboda). Längs den nya sträckningen ingår nya stationer i Vagnhärad, Skavsta, Nyköping och Norrköping samt en bibana till Nyköping. Kostnaden för projektet beräknas till 54 miljarder kronor. Ska detta tolkas som att ny station i Linköping ligger utanför objektet. I kontakter med Trafikverket sägs däremot att Ostlänken sträcker sig till Bergsvägen i Linköping och inkluderar en ny station i Linköping i Trafikverkets standardutförande (markförlagt?). Region Östergötland utgår från att sträckningen i Linköping och ny station ingår i objekt och att kostnaden även innefattar en station i Linköping.

Kardonbanan

Regionen ser positivt på att byggandet av Kardonbanan, dvs godsanslutningen från södra stambanan till hamnen i Norrköping, kommer igång redan under

hösten 2017. Kardonbanan skapar inte bara bättre förutsättningar för att få godset till Norrköpings hamn på ett mer miljömässigt hållbart sätt. Den är också en förutsättning för att flytta Norrköpings godsbangård till Malmölandet vilket i sin tur är en förutsättning för byggandet av Ostlänken genom Norrköping.

Godstråket genom Bergslagen, Degerön-Hallsberg

Region Östergötland ser positivt på att hela dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Degerön-Hallsberg byggs klar under planperioden enligt planförslaget.

Regionen hade dock förväntat sig att objektet skulle kunna färdigställas något tidigare. Projektet är en viktig del för att öka kapaciteten på järnvägen och därmed förbättra förutsättningarna för att kunna omfördela mer gods till järnväg från väg.

E22 förbifart Söderköping

Regionen konstaterar att projekt finns med i förslaget med byggstart 2021-2023. Regionen ser mycket positivt på detta då denna åtgärd löser de stora problemen med långa köbildningar, särskilt sommartid, vid passagen av Göta kanal och Söderköping. Det är inte bara Östergötland som drabbas av dessa problem utan dessa påverkar även trafiken på hela E22 söderut mot Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Öland. E22 är, tillsammans med E4 den naturliga transport leden mot Stockholm för denna del av Sverige. Vi beklagar dock senareläggningen av projektet och betonar vikten av att åtgärden kommer igång snarast. Regionen ser mycket positivt på de satsningar som föreslås på E22 i Småland, Blekinge och Skåne.

Rv 50 norr om Motala (Nykyrka-Medevi-Brattebo)

Även här ser Region Östergötland positivt på att ombyggnaden av Rv 50 till mötesfri landsväg finns med i förslaget med byggstart 2021-2023. Därmed får hela sträckan Mjölby-Motala-Askersund-Hallsberg-Örebro mötefrihet. Vägen trafikeras av mycket tung godstrafik och genom denna åtgärd skapas en mycket säkrare väg.

Tjust- och Stångådalsbanorna

Regionen förväntar sig att Trafikverket vidtar de nödvändiga underhållsåtgärder som behövs för att säkerställa driften av den nuvarande person- och godstrafiken på de båda banorna.

Större investeringar vid en 10-procentig utökning av den ekonomiska ramen

I planförslaget redovisas ett antal objekt som skulle kunna genomföras vid en 10-procentig utökning av anslagsramen. Bland dessa vill Trafikverket prioritera en Tvärförbindelse mellan E4 och E22 i Norrköping. Region Östergötland ser mycket positivt på detta då detta skulle förbättra möjligheterna att flytta ut den genomfartstrafik som idag går genom Norrköping och som idag medför omfattande miljöstörningar centralt i staden.

Stadsmiljöavtal

I egenskap av planupprättare och kollektivtrafikmyndighet ser Region Östergötland mycket positivt på de satsningar regeringen gör på kollektivtrafik och cykel i våra städer genom att permanenta Stadsmiljöavtalen. Regionen framförde dock redan i samband med Trafikverket inriktningsunderlag att dessa pengar med fördel borde ingå i länsplanerna istället. Region Östergötland avsätter stora belopp till den typen av åtgärdsområden inom ramen för medfinansiering i länsplanen. På detta sätt skulle antalet parallella system minska och skapa kontinuitet och helhetssyn i planeringen samtidigt som det blir tydligare för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk.

Medfinansiering för mittseparering av regionala vägar

Även inom trafiksäkerhetsområdet är regeringens ambitioner lovvärda. I Trafikverkets planförslag ingår en pott för medfinansiering av mittseparering på regionala vägar som ingår i länsplanerna. Dessa skulle med fördel kunna tillföras länsplanerna för att uppnå en bättre samordning.



Mats Johansson
Ordförande
Regionstyrelsen



Krister Björkegren
Regiondirektör