



Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029

Nyköping – Östgötalänken AB som ägs av kommunerna Södertälje, Trosa, Nyköping, Oxelösund, Norrköping, Linköping och Mjölby, samt Regionförbundet Sörmland och Region Östergötland har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029 och vill lämna följande synpunkter på förslaget.

Ostlänken

Arbetet med att få en utbyggnad av Ostlänken startade redan 1995 genom ett avtal mellan SJ och Nyköpings kommun. Nyköping – Östgötalänken AB bildades 2001 av berörda kommuner och regioner för att åstadkomma en utbyggnad av Ostlänken. Motiven för Ostlänken är behovet av att få en välfungerande och långsiktig spårtrafiklösning som har avgörande betydelse för bostadsförsörjningen och regionernas näringsliv, arbetsmarknad och hållbara tillväxt. Denna inriktning är väl förankrad hos samtliga ägare av bolaget och har beslutats i bred politisk enighet.

Fem kommuner och tre regioner ingår i det mycket expansiva Ostlänksstråket med kontinuerlig befolkningstillväxt, omfattande bostadsbyggande samt med stora privata och offentliga investeringar. Kommunerna och regionerna kan redan idag notera tidiga Ostlänkseffekter, framförallt i form av intresse och förväntan från privata aktörer.

Det är mycket positivt att Ostlänken finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan. Därmed kan pågående planeringsarbete slutföras och successiv utbyggnad kan påbörjas. Tyvärr avsätter inte planförslaget tillräckliga medel för att Ostlänken ska kunna tas i drift under planperioden och förslaget saknar dessutom ett specificerat färdigställandeår.

Tidsförskjutningen innebär visserligen en lägre belastning på statsbudgeten, men den innebär också att de positiva effekterna av Ostlänken förskjuts framåt i tiden. Detta blir särskilt tydligt när en så angelägen och nödvändig förstärkning av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet som Ostlänken innebär senareläggs. Följden blir att utveckling och regionförstoring hämmas i



Stockholm/Mälardalen. På ett lokalt plan får tidsförskjutningen negativ inverkan på bostadsbyggandet och på samhällets möjligheter att tillgodogöra sig övriga nyttor, som följer i Ostlänkens spår. Sådana nyttor har bland annat identifierats under Sverigeförhandlingens arbete.

Den långsamma utbyggnadstakten för hela höghastighetsjärnvägssystemet riskerar att hämma hela Sveriges tillväxt. För att säkerställa nyttorna av de stora investeringar staten, regionerna, kommunerna och det privata näringslivet planerar, måste utbyggnaden av nya stambanor ske samlat och i ett högre tempo än vad som anges i Trafikverkets förslag. Annars riskerar många följdinvesteringar att utebli.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att optimera anläggningen så att nyttorna uppstår på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Samtidigt måste ett systemperspektiv och trafikslagsövergripande synsätt prägla arbetet. Detta innebär bland annat att knutpunkter ska utformas i städernas centrala delar för snabba byten mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i städerna och attraktiva kopplingar till flyg ska säkerställas för att förbättra den nationella och den internationella tillgängligheten i hela Stockholm/Mälardalen. Det innebär även att Ostlänken måste utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan, men även med regionala planer så att investeringar görs utifrån ett helhetsperspektiv.

Ur ett nationellt och långsiktigt perspektiv är det viktigt, för hela det nya järnvägssystemet, att uppsatta restidsmål nås såväl mellan ändpunkterna som mellan städer och regioner med större inbördes avstånd. Därför är det motiverat med hög hastighet i det nationella järnvägssystemet. Vi förordar därför att hela systemet byggs för 320 km/h. För Ostlänken kan en dimensionering för 250 km/h tillgodose behovet av restids- och regionförstorings-effekter i sträckningen Stockholm – Linköping. Det är regering och riksdag som ska besluta om vilken standard som ska användas och i detta beslut bör hela systemets funktionalitet vägas in.