

Styrelsen

DATUM
2009-03-18

DIARIENR
08-160

§ 7 Yttrande över Banverkets Järnvägsutredning om Ostlänken, Järna - Linköping

Arbetsutskottet behandlade ärendet vid sammanträdet 2009-03-05 (§ 5/09) enligt följande:

”Banverket har i skrivelse 2008-12-12 gett Regionförbundet Sörmland tillfälle att yttra sig över järnvägsutredningen för Ostlänken, Järna - Linköping.

Förslag till yttrande framgår av bilaga.

Arbetsutskottet beslutade

- att föreslå styrelsen att godkänna yttrandet”.

Förslag till beslut

Styrelsen beslutade enligt arbetsutskottet förslag:

- att godkänna yttrandet.

Bilaga
Yttrande

Protokollsutdrag
Banverket

Justeras:			Rätt utdraget ur protokollet intygar:

Banverket
Investeringsdivisionen
Projektdistrikt Mitt
Box 107
172 22 Sundbyberg

Regionförbundet Sörmland synpunkter på järnvägsutredningen för Ostlänken, Järna - Linköping

Banverket har i skrivelse 2008-12-12 gett Regionförbundet Sörmland tillfälle att lämna synpunkter på järnvägsutredningen för Ostlänken, Järna - Linköping.

Järnvägsutredningen har ställts ut under tiden 2008-12-16 till 2009-02-15 bl.a. i Nyköpings stadshus.

Tidigare har Regionförbundet Sörmland under 2006 yttrat sig till Banverket med synpunkter på inriktningen i det fortsatta planeringsarbetet.

Regionförbundet Sörmland har deltagit i det omfattande utredningsarbete som ligger bakom den nu färdigställda järnvägsutredningen.

Enligt Banverkets projektbeskrivning är ändamålet med en utbyggnad av järnvägen mellan Järna och Linköping att

- Ostlänken är en del av Götalandsbanan
- Ostlänken är en del av Södra stambanan och den Nordiska triangeln
- Ostlänken är en del av en ökad regional samverkan mellan Östergötland, Sörmland och Mälardalen

Restidsmålet för Götalandsbanan, 2 tim 15 min mellan Göteborg och Stockholm ställer krav på utformning av Ostlänken.

Allmänt

Med järnvägsutredningen slutförs ett planeringsarbete som med förstudien inräknad pågått under närmare sju års tid. Det är ett mycket omfattande och genomarbetat material som nu ställts ut.

Det är för svenska förhållanden fråga om ett ovanligt stort planeringsuppdrag; järnvägs-, tätorts- och trafikplanering längs en 15 mil lång korridor. Banverkets arbete med Järnvägsutredningen har under dessa år koordinerats med kommunernas översiktsplanering för resecentrumområdena och med regionernas trafikplanering.

Regionförbundet Sörmland får med anledning av det överlämnade utredningsmaterialet anföra följande:

Trafikering

- Hela Sörmland måste få en tågtrafikförsörjning som tillgodoser behovet av regional, interregional, nationell och internationell tågtrafik med avseende på antalet förbindelser och förkortade restider.
- Lägsta godtagbara nivå för trafikering på Ostlänken ska vara halvtimmestrafik med regionala och interregionala förbindelser såväl norrut som söderut till och från Nyköping och Vagnhärad.
- Nyköping måste få en tvåstationslösning med en tågtrafikförsörjning som tillgodoser såväl kopplingen mellan flyg och järnväg med en station vid Skavsta flygplats som trafikering av ett centralt stationsläge i Nyköpings centralort.
- Vagnhärad måste få ett stationsläge som ger förutsättningar för en kraftigt utbyggd kollektivtrafik och bidrar till en långsiktigt god och expansiv samhällsbyggnad.

Val av utredningskorridor

De viktigaste kriterierna som ligger till grund för val av korridor för Ostlänken genom Sörmland är **restid** och **turtäthet**. Därför är det stor vikt att välja den korridor som har förutsättningar att ge

- Kortare restider mot Stockholm och Norrköping/Linköping. Som exempel måste dagens restid på 66 min från Nyköping till Stockholm minska till 40 min.
- En turtäthet med minst halvtimmestrafik med regionala och interregionala förbindelser i Nyköping och Vagnhärad såväl norrut som söderut. Som exempel visar Banverkets prognos att dagens 11 tåg/dag från Nyköping till Stockholm kommer att öka till 24 tåg/dag då Ostlänken är byggd.

Regionförbundet Sörmlands ”Vision för pendling med kollektivtrafik i Sörmland” är att 50 % av arbetspendlarresorna år 2020 ska ske med kollektivtrafik på de större stråken i och genom länet, idag svarar kollektivtrafiken för 8 – 13 %. Det är en stor utmaning som kräver kraftfulla satsningar på bl.a. bättre tågtrafik med kortare restider och högre turtäthet.

Det är svårt att från risk- och säkerhetssynpunkt definiera renodlade alternativskiljande faktorer mellan korridoralternativen. Tillgänglighetsfaktorn samt värdet av att i första hand dra spåren i en redan störd miljö i stället för i en mer orörd natur bör dock väga tungt vid en samlad bedömning.

Regionförbundet vill särskilt peka på de risker som i utredningen uppmärksammas beträffande alternativet ”Kort Bibana Nyköping”. Östergötland är under överskådlig tid en större marknad än Nyköping! Då restiden för resenärer mellan Stockholm och Östergötland blir längre finns det en uppenbar risk för att

tågoperatören eller trafikhuvudmannen inte kommer att trafikera Nyköping på alla turer som ingår i den planerade trafikeringen. Orsaken ligger främst i att restiderna på den korta banan ökar med 4,5 min – 6 min för den som åker mellan Norrköping – Stockholm.

Mot bakgrund av ovanstående förordar Regionförbundet Sörmland ”Röd korridor med lång bibana Nyköping, hög standard” som det korridoralternativ med bäst förutsättningar att svara upp mot kraven på korta restider och hög turtäthet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomarbetad och vår bedömning är att den tar upp och beskriver de miljökonsekvenser som kan komma att uppstå i de olika korridoralternativen.

Godstrafik

Järnvägsutredningen konstaterar att godstrafiken längs Södra och Västra stambanorna styrs idag till stor del av tillgänglig plats på järnvägen. Stora skillnader i hastighet mellan snabbtågen för persontrafik och godstågen gör att konflikter ofta uppstår mellan tågen. Utredningen konstaterar också att förutsättningarna för godstransporter på järnväg stadigt försämrats samtidigt som efterfrågan ökat.

En minskad belastning med snabbtåg via Katrineholm torde vara till fördel då det ger möjlighet att öka andelen regionala tåg som tillgodoser behovet av trafik för arbetspendling. Samtidigt bedöms utrymmet för godstågen öka på banan vilket är en förutsättning för utvecklingen av den nya kombiterminalen som planeras i Katrineholm.

För att järnvägen ska kunna bidra till en fortsatt avlastning av de tunga vägstråken mellan landets storstadsregioner krävs det att godstågtrafiken kan utvecklas. Med dagens infrastruktur är dessa möjligheter starkt begränsade.

Godstrafik på Södra stambanan och på Järnvägen Oxelösund – Sala är en förutsättning för verksamheten vid SSAB och Oxelösunds hamn. Båda banorna tillhör landets tyngst trafikerade järnvägar för gods. Nyköpingsbanan mellan Nyköping och Norrköping måste därför finnas kvar för godstrafikens behov även efter det att Ostlänken står klar. Båda banorna kan i framtiden komma att användas även för persontrafik om resandeunderlaget blir tillräckligt stort.

REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND
Styrelsen

Marita Bengtsson
Ordförande

Göran Norberg
Förbundsdirektör