

Regionledningskontor
Jonas Jernberg

2025-12-19

Dnr: RÖ 2024/7498

Redogörelse av inkomna svar från remissinatser kopplat till förslag till Östergötlands länsplan för perioden 2026-2037

Sammanfattning:

Östergötlands länsplan för perioden 2026-2037 var remitterad under perioden 5 september 2025 – 21 november 2025. Totalt inkom 46 svar. Nedan anges en sammanfattande beskrivning av synpunkterna. Vidare redovisas en sammanfattning av respektive remissvar med eventuella kommentarer.

Synpunkter kring stråk och bristbeskrivningar:

Generellt positiva och igenkännande synpunkter på stråk och bristbeskrivningar. Vissa synpunkter kring rubriceringar samt avsaknad av lokala stråk.

Synpunkter kring fördelning av medel

Positiva synpunkter på föreslagna objekt. I de fall synpunkter finns så önskas en högre fördelning till kollektivtrafik och gång/cykel samt statlig medfinansiering.

Övrigt

Finns önskemål och fler utredningar samt att det finns flera stråk och behov där (främst kommunerna) önskar djupare utredningar. Vissa insatser önskar även koppling till fler strategidokument, bärighetsåtgärder, åtgärder kopplat till samhällsekonomiska bedömningar samt utökad samverkan i stråk.

Sammanfattande justeringar i länsplan

Smärre redaktionella justeringar genomförs. En ändring av tidigare summeringsfel i tabell 4 avseende statlig medfinansiering har gjorts. Tidigare angav att det totalt fanns 290 miljoner kr till statlig medfinansiering. Rätt är, inkl. justeringar, 385 miljoner kr.

Region Östergötland har förtydligat hantering av kostnadsökningar i planen.

En tydligare beskrivning avseende kopplingen till Norrköpings hamn har gjorts under beskrivning av det storregionala arbetet och systemanalysen. En hänvisning till regionalt serviceprogram under planeringsinriktning har adderats.

20 miljoner kr har flyttas från samfinansiering nationell plan till kollektivtrafik och bytespunkter på statligt vägnät. Denna post avser station Åby och är av administrativ karaktär.

Region Östergötland justerar upp pottorna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller pottorna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Det flyttas mer medel till kollektivtrafik än gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till. Detta utifrån en sammanvägd bedömning av vad remissinsatserna tycker. För att kunna omfördela medel tas vissa medel från de två namnsatta objekten Rv 35 etapp 4

samt Rv 34 Säbyholm-Visselmyra samt för projektet Förbifart Kisa. Alla dessa ligger senare i planeringen och den omfördelning av medel som görs tror inte påverka framdriften i projekten eller utredningarna kopplat till dem.

Vidare har vissa smärre justeringar av medel mellan perioderna i planförslaget gjorts. Dessa har inte påverkat totalen.

Nedan anges ändringar i planen jämfört med planförslaget.

Ändring	Milj kr
GC	+20
Kollektivtrafik	+60
Väginvesteringar	-80

Slutligen har ett nytt utredningsuppdrag kopplat till kajer och hantering av gods i skärgården. Detta adderas till de tidigare två uppdragen som stod i planförslaget.

Redogörelse av inkomna svar:

Östergötlands kommuner

Norrköpings kommun

Kommunen ställer sig positiv till den övergripande beskrivningen av stråken i länstransportplanen, vilket utgör en viktig grund för fortsatt planering och prioritering.

Kommunen anser att behovet av förbättrad tillgänglighet mellan E4, Norrköpings hamn och E22 saknas i länstransportplanens inledande kapitel.

Kommunen välkomnar de nya finansieringsprinciperna för cykelinfrastruktur inom länstransportplanen men att, mot bakgrund av de betydande kostnadsökningarna, även ska gälla gång- och cykelvägen till Skärblacka.

Kommunen anser att potten gällande investeringar till Norrköping och Linköping resecentrum behöver räknas upp då det aktuella anslaget inte har justerats, samtidigt som kostnadsnivåerna har ökat.

Kommunen noterar att huvudtabellen i länstransportplanen inte överensstämmer med den fördjupade tabellen avseende statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet. Det är oklart vilken av tabellerna som utgör korrekt underlag.

Gällande Åby station vill kommunen särskilt understryka vikten av ett gemensamt ansvar för dess finansiering.

Kommentar

Vi ser över hur behovet av förbättrad tillgänglighet mellan E4, Norrköpings hamn och E22 beskrivs. För närvarande har vi bara beskrivit de behov som EBS identifierat på kortare sikt och inte efter 2035. Gällande finansieringsprinciperna kommer de kvarstå för nya objekt. Dialog kring finansiering och hantering av kostnadsökningar i enskilda fall tas i det löpande arbetet.

Vi noterar fel i tabellen och ändrar det.

Potten för investeringar kopplat till resecentrum i Linköping och Norrköping kommer inte ändras men när, som länsplanen beskrivits, överenskommelse kring åtgärder som ska finansieras gjorts kan dialog om slutliga nivåer föras. Det kan då bli föremål för justering i kommande plan.

Ödeshögs kommun

Kommunen anser att den föreslagna fördelningen av medel i länstransportplanen i huvudsak gynnar större, namngivna objekt, medan mindre kommuners behov inte tillgodoses i tillräcklig utsträckning. Vissa funktionella samband som kommunen tidigare lyft i den rumsliga strategin har inte beaktats, och turismens samt rekreationens betydelse för regionens utveckling skulle kunna tas med i LTP-arbetet.

Trafikplatsen Ödeshög vid E4:an bör prioriteras för förbättrade hållplatslägen.

Kommunen ställer sig positiv till regionens förslag om att utreda förbättrad cykelbarhet mellan Ödeshög och Mjölby och bytespunkt vid Hejla. Kommunen ser med oro på att potten för statlig

medfinansiering har minskat och understryker vikten av att statlig medfinansiering fortsatt används som ett verktyg för att stödja hållbara kommunala infrastrukturåtgärder.

Kommentar

Bakgrunden till stråken är de kopplingar som återfinns i rumslig strategi. Stråken i rumslig strategi är framtagna utifrån flera aspekter och visar nödvändigtvis inte den fysiska kopplingen. Utifrån trafikflöde och definitioner som bl.a. funktionellt vägnät har länsplanen tolkat dessa som infrastrukturstråk. Länsplanen prioriterar åtgärder i och till de stråk som redovisas i planen. För Ödeshögs kommun finns två stråk varav ett stråk adderats i förhållande till förgående plan (L7). Det finns därmed goda möjligheter att åtgärder, även på statligt vägnät, vid behov kommer Ödeshögs kommun till del.

Länsplanen föreslår att Trafikverket själva prioriterar åtgärder under 15 miljoner kr om de ligger i eller i anslutning till prioriterade stråk. Om de ligger utanför prioriterade stråk eller kostar över 15 miljoner kan en prioritering av medel behöva göras.

Om det finns efterfrågan från kollektivtrafiken att etablera hållplatser vid trafikplatsen så kommer behovet lyftas in i länsplanen under åtgärder på statligt vägnät. Själva trafikplatsen ingår i det nationella stamvägnätet och investeringar i detta tas från pott i nationell plan.

Region Östergötland justerar upp pottarna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller pottarna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Linköpings kommun

Linköpings kommun ser positivt på att ÅVS Linköping Östra genomförs år 2026-2028, såsom beskrivs i planförslaget.

Kommunen önskar att beskrivning av åtgärder i trafikplats Tift och kommande investeringar i Trafikplats Staby samt Mörtlösarondellen tydliggöra bör framgå och eller beskrivas i bilaga 2. Linköpings kommun vill påminna om att Försvarmaktens ökade behov kan komma att påverka ställningstagandet kring Trafikplats Malmen.

Kommunen ser behov av att kunna söka medel från länstransportplanen för åtgärder på det kommunala vägnätet avseende långa fordon samt anpassningar som kan krävas kopplat till byggande av nya bussdepåer.

Linköpings kommun önskar att länsplanen ska delfinansiera ny trafikled mellan Mörtlösa och Rv 35, om en sådan blir aktuell.

Linköpings kommun anser att det är viktigt att pågående och tidigare planerade projekt genomförs och slutförs, såsom etapp 3 och 4 av Rv 35 samt Ny infart till Linghem. Och ser positivt på att stråket Säbyholm-Visselmyra på Rv 34 utreds för 2+1 väg.

Linköpings kommun efterfrågar en fördelning av medel till kollektivtrafiken i Länstransportplanen som bättre speglar ambitionen i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. I programmet är en målsättning att öka kollektivtrafikens marknadsandel och strategierna för att nå dit är bland annat att minska den faktiska restiden och att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur. De anser att båda strategierna kräver stora investeringar i infrastruktur, både i det regionala vägnätet samt som medfinansiering i de kommunala vägnäten. Kommunen ser ett stort finansieringsbehov i infrastruktur för kollektivtrafik och ser därmed att potten för år 1-3 och 4-6 i planen för sådana åtgärder borde ökas.

Kommunen bedömer att investeringsbehovet uppgår till 43 miljoner kronor årligen för perioden 2027-2030.

Kommunen är positiva till att potten på 100 miljoner kr för åtgärder kring Linköpings och Norrköpings resecentrum behålls. Linköpings kommun planerar att söka statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder som är direkt kopplade till Linköpings resecentrum för minst 125 miljoner kronor under åren 2032-2037, och vi ser därför att potten borde utökas. Utökningen av denna pott kan även ske i nästa planrevidering.

Linköpings kommun ser det som mycket positivt att en ny GC-väg mellan Vikingstad-Rappestad prioriteras i planförslaget samt att projektet föreslås finansieras helt via Länstransportplanen. Linköpings kommun anser att åtgärder för ökad cykelbarhet samt ökad trafiksäkerhet bör utredas utmed väg 1050 på sträckan Gullberg-Flistad samt utmed väg 761 på sträckan Vårdsbergs kors-Askeby.

Slutligen ifrågasätter kommun om Länstransportplanens ökade satsningar på väginfrastruktur leder till uppfyllande av regionens mål (i Region Östergötlands hållbarhetsarbete) om att "de resurser som fördelas och de insatser som görs ska ge ett jämlikt och jämställt resultat för invånarna"

Kommentar

Region Östergötland tar en gång per år fram en utredningsplan med utredningsbehov. Denna är sedan en del i Trafikverkets bedömning kring vilka utredningar som ska prioriteras. Utredningar av mindre karaktär kan hanteras löpande. Denna process är en egen och avskild från själva länsplanen. Där hanteras frågor kopplat till bilaga 2 dvs tpl Malmen, ÅVS Östra, gång och cykel längs väg 1050 samt 761.

Rekommenderande åtgärder från kommande åtgärdsvalsstudie för Linköping Östra kan tas i beaktande i revidering av länsplanen 2030. Smärre åtgärder kan hanteras löpande inom potter i mån av utrymme.

Finansiering av på kommunalt vägnät sker inom statlig medfinansiering. Kommunen där söka upp till 50 procent i finansiering. Stöd kan beviljas till investeringar i kollektivtrafikanläggningar samt miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på kommunala gator och vägar. Exakt vad som ryms tolkas av Trafikverket i deras handläggning.

Region Östergötland noterar Linköpings kommunen behov av ytterligare finansiering till kollektivtrafik på kommunalt vägnät. Potten för allmänna kollektivtrafikåtgärder har i denna länsplan ökats från 110 till 160 miljoner kr. Detta bla med bakgrund i arbetssätt vid etablering av nya bytespunkter.

Region Östergötland justerar upp potterna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller potterna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Potten för investeringar kopplat till resecentrum i Linköping och Norrköping kommer inte ändras men när, som länsplanen beskrivits, överenskommelse kring åtgärder som ska finansieras gjorts kan dialog om slutliga nivåer föras. Det kan då bli föremål för justering i kommande plan.

Finspångs kommun

Finspångs kommun ser positivt på de åtgärder som planeras på riksväg 51. Kommunen efterlyser information om hur den del av väg 215 som efter förbifartens byggnation blir del av rv 51 ska hanteras.

De påpekar även ett behov av att på sikt ha samma standard längs riksväg 51 mellan nya förbifarten och länsgräns.

Finspång lyfter att kopplingen mot Norrköpings hamn samt E4, E22 är viktiga för industrierna i Finspång. De ser positivt på att en utredning om kopplingarna E4-E22-Norrköpings hamn ska starta. Gällande stråket mellan Norsholm och Finspång undrar kommunen varför Finspång finns inom parentes i rubriceringen. Kommunen undrar även vilka trimningsåtgärder som föreslås i stråket. De påpekar att delar av sträckan på väg 215 är utsatt för viltolyckor och vill se en satsning på viltstängsel. De önskar även se en gång- och cykelväg mellan Finspång och Skärblacka.

Kommentar

Region Östergötland och Region Örebro län har inför projektet över länsgräns kommit fram till en framtida inriktning för stråket där det mellan Finspång och Svennevad bör vara en god 80 standard. Den del av väg 215 som efter förbifartens färdigställande uppgår till rv 51 kommer ha den utformning som krävs för ändamålet. Diskussion om vilken standard samt ev. brister kopplade till det bör föras med Trafikverket.

Vi ser över parentesen i rubriceringen av stråkbefskrivningen. Längs stråket 215 kommer, förutom gång och cykelväg kring Skärblacka även vissa passager inom Skärblacka att hanteras. I övrigt är stråket ett prioriterat stråk vilket innebär att medel ur trimningspotten löpande kan tas för åtgärder inom stråket. Åtgärder kopplat till vilt är främst en miljöåtgärd som ligger inom nationell plan men vi är medvetna om att sträckan är utsatt för vilt och dialog kommer föras med Trafikverket i frågan. I övrigt kommer detta, ihop med ev gång och cykel och övriga trimningsåtgärder hanteras inom den av Region Östergötland föreslagna ÅVS:en framkomlighet godstransporter Finspång till Norrköping i stråk R1 och L3 mot N1/N2.

Region Östergötland tar en gång per år fram en utredningsplan med utredningsbehov. Denna är sedan en del i Trafikverkets bedömning kring vilka utredningar som ska prioriteras. Utredningar av mindre karaktär kan hanteras löpande. Denna process är en egen och avskild från själva länsplanen.

Kinda kommun

Kinda kommun anger att de ser positivt på satsningar på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Gällande förbifart Kisa är kommunen positiv till att denna ska utredas vidare men vill se att medel för denna lägga för åren 4-6 snarare än 7-12.

De önskar se en åtgärdsvalsstudie för kompletterande påfart från Rimforsa till rv 23/34. Kommunen vill även se en fortsättning på 2+1 söder om Kisa till Vimmerby.

Kommentar

De medel som finns i länsplanen avseende förbifart Kisa är del av investeringsmedel. Dessa kommer inte upparbetas innan något beslut om genomförande och vägplan finns framme för objektet. Att flytta dem till period 4-6 innebär att medlen inte upparbetas då åtgärden idag inte är så planeringsmogen. Region Östergötland ser det som positivt att kommunen vill bistå med underlag inför revidering 2030.

Region Östergötland tar en gång per år fram en utredningsplan med utredningsbehov. Denna är sedan en del i Trafikverkets bedömning kring vilka utredningar som ska prioriteras. Utredningar av mindre karaktär kan hanteras löpande. Denna process är en egen och avskild från själva länsplanen. Där hanteras ev inspel kopplat till rv 23/34 samt infart till Rimforsa.

Motala kommun

Motala kommuner delar inriktningar och satsningar i planen.

De trycker på vikten av att Rv 50 mot Askersund byggs om, att potentialen i dubbelspåret mot Hallsberg tas om hand samt rv 34, enligt förslag, byggs om. Kopplat till dubbelspåret vill de även nämna utvecklingsmöjligheterna med tågstopp i Godegård.

De önskar se ytterligare satsningar på väg 211 samt omtag kring kopplingen rv 34, 50 samt lv 1088.

Kommentar:

Vi delar vikten av att Rv 50 byggs ut. Gällande väg 211 samt väg 34 och lv 1088 behövs nya utredningar tas fram i den mån enklare trimningsåtgärder inte går att identifiera. Region Östergötland tar en gång per år fram en utredningsplan med prioriterade. Denna är sedan en del i Trafikverkets bedömning kring vilka utredningar som ska prioriteras. Utredningar av mindre karaktär kan hanteras löpande. Denna process är en egen och avskild från själva länsplanen.

Söderköpings kommun

Kommunen anser att planen kopplar till relevanta styrdokument och visar på en enad och stabil riktning för Östergötland. Söderköpings kommun anser att en hänvisning till var Trafikverkets underlag för samlade effektbedömningar skulle underlätta inhämtning av information. Förslagna utredningar i planen och i bilagan till planen ser kommunen positivt på. Särskilt väg 209, 210 och 212.

Kommun ser positivt på att länsplanens finansieringsandel till cykelvägar ökar till 100 procent. De är positiva till objekt om ny cykelväg mellan Västra Husby och Norrköping.

Kommentar

Region Östergötland ser över hur tydligare hänvisning till Trafikverkets underlag kan göras i planen.

Ydre kommun

Är positiv till fördelning av medel som föreslås till olika potter. Vill särskilt framhålla att ett geografiskt perspektiv behövs när pottorna ska användas för ej namngivna projekt. Vill addera stråk L8 i utredningar samt vill utreda cykelväg i stråk L9 mellan Österbymo och Rydsnäs

Kommentar:

Region Östergötland tar en gång per år fram en utredningsplan med prioriterade. Denna är sedan en del i Trafikverkets bedömning kring vilka utredningar som ska prioriteras. Utredningar av mindre karaktär kan hanteras löpande. Denna process är en egen och avskild från själva länsplanen.

Mjölby kommun

Mjölby kommun anser att det är rimlig inriktning att dels täcka de kostnadsökningar som identifierats i redan beslutade projekt, dels prioritera projekt som har goda förutsättningar att kunna genomföras inom planperioden.

Kommunen betonar betydelsen av att tidigare utredda och lönsamma åtgärder på väg 32 sträckan Mjölby-Sommen kan genomföras under planperioden liksom kapacitetsförstärkningar trafikplats Mjölby västra – Potatisrondellen.

Mjölby kommun hade gärna sett en ökad tyngdpunkt mot åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och för åtgärder i cykelnätet i fördelningen av medlen i planen.

Kommentar

Mot bakgrund av åldern på utredningen för åtgärder på rv 32 mot Boxholm/Mjölby samt att vägen i förhållande till andra likande vägar bedöms ha relativt god standard har ett val gjorts att under denna period försöka åtgärda vissa av de trafiksäkerhetsbrister som identifierats i åtgärdsvalsstudien. En prioritering mellan fullt utbyggd 2+1 väg har till förmån för projektet på rv 34 prioriterats ned. En del i

detta är att det mellan Boxholm och Mjölby idag även finns pendeltågstrafik vilket inte är fallet för rv 34 mellan Ljungsbro och Borensberg. Av åtgärder på norra delen av rv 32 så kommer en utredning kring detta genomföras under första delen av planperioden.

Fördelningen till trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och för åtgärder i cykelnätet har ökat något gällande statligt vägnät. Även finansieringsgraden för cykelobjekt som är identifierade i Region Östergötlands cykelplan har ökat. Under planperioden planeras både sträckan Sjögestad-Mantorp samt stråket Ödeshög, Väderstad, Hogstad, Mjölby att utredas för ökad cykelbarhet.

Region Östergötland justerar upp pottarna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller pottarna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Åtvidabergs kommun

Är sammantaget positiva till förslaget om ny länsplanstransportplan. Kommuner ser positivt på att riksväg rv 35 (etapp 3 och 4) finns med i planen. Utöver det anser de att det är positivt att medel till trimningsåtgärder ökar.

Kommunen håller även med om vikten av fortsatt utredning av rv 35 mot Gamleby samt framkomlighet och tillgänglighet till Linköping Östra.

De tycker det är olyckligt att inga åtgärder på Tjustbanan anges varken i länsplanstransportplanen eller nationell plan. Inte heller åtgärder för att lösa situationen kopplat till framtida anslutning av banan i Linköping i och med ny station i Steninge.

Slutligen noterar kommunen att Regionalt serviceprogram inte är med i länsplanstransportplanens planeringsunderlag.

Kommentar

Investeringar på järnväg (t.ex. ETRMS), stamvägar samt allt underhåll är primärt föremål för nationella planen. Länsplanstransportplanen kan samfinansiera nationell plan. För Tjustbanan finns det för närvarande inga planeringsmogna investeringsprojekt att överväga. Region Östergötland har som inriktning att endast prioritera relativt planeringsmogna projekt som föregåtts av en åtgärdsvalsstudie eller liknande.

Gällande Regionalt serviceprogram så ingår de prioriterade orterna i rumslig strategi och finns återfinns i förekommande fall i stråkkartan. Region Östergötland ser över beskrivningen av planeringsunderlaget för ev. komplettering.

Vadstena kommun

Vadstena kommun ser positivt på att det förelås en utredning för ökad trafiksäkerhet på väg 206 och vill i samband med detta påpeka att de i översiktsplanen har utvecklingsambitioner i Granby och att GC koppling dit vore önskvärt.

Kommunen lyfter även behov av åtgärder på väg 944 mellan Vadstena och Väderstad.

Kommunen ser negativt på att det anslås en mindre andel till åtgärder för gång och cykel samt åtgärder på oskyddade trafikanter. De skulle även vilja se en särskild pott / prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder i stråk som saknar linjelagd kollektivtrafik. Slutligen lyfter kommunen vikten av att rv 50 mellan Nykyrka och Brattebo byggs ut som 2+1.

Kommentar

Eventuella åtgärdsbehov på mindre vägnätet kan löpande lyftas in i dialog kring genomförande av planen. För ändamålet finns pottorna för statligt vägnät. Länsplanen anger att Trafikverket själva prioriterar åtgärder under 15 miljoner kr om de ligger i eller i anslutning till prioriterade stråk. Om de ligger utanför prioriterade stråk eller kostar över 15 miljoner kan en prioritering av medel behöva göras.

Region Östergötland noterar kommunens ståndpunkt gällande anslag till gång och cykel. Potten för åtgärder på statligt vägnät har ökat från förgående plan. Detta mot bakgrund av att länsplanen tar en större finansieringsandel. Potten för åtgärder på kommunalt vägnät har däremot minskat.

Region Östergötland justerar upp pottorna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller pottorna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Valdemarsviks kommun

Valdemarsviks kommun vill framföra att förslag till Länstransportplan för Östergötland 2026-2037 är välarbetad och en heltäckande handling för Östergötland, utifrån de nationella direktiv som har angivits. Prioriteringar utifrån länets behov är mycket väl redovisade och beskriver tydligt det regionala transportnätet och dess funktioner och brister. De ser det sin positivt att hållbarhetsbedömningen breddats till att även innefatta en social konsekvensbedömning

Gällande medfinansiering för övriga TS-åtgärder på det kommunala vägnätet har Valdemarsviks kommun, i likhet med andra småkommuner, relativt små möjligheter att ansöka om och utföra åtgärder.

Valdemarsviks kommun ser mycket positivt på att ÅVS för väg 212 planeras under perioden. Valdemarsviks kommun vill där också särskilt trycka på att framtida medel till väg 212, även bör innefatta möjlig större medfinansiering för hamnen och kajens upprustning.

Kommunen ser det som förståeligt att riktlinjer kring hur hållplatserna (brygginfrastrukturen) ska vara utformade tas fram. De vill skicka med att det dock måste finnas utrymme för att anpassa hållplatsinfrastrukturen så att för hårda krav inte ställs, krav som drabbar våra bofasta i skärgården.

Kommentar

Vilka medel som är effektivt att allokera för investeringar på väg 212 kommer den kommande utredningen för skärgårdsvägarna att visa.

Bärighetsåtgärder är något som inte finansieras i länsplanen och åtgärder på kommunalt vägnät söks via statlig medfinansiering. Kommunen kan där söka upp till 50 procent i finansiering. Stöd kan beviljas till investeringar i kollektivtrafikanläggningar samt miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på kommunala gator och vägar. Exakt vad som ryms tolkas av Trafikverket i deras handläggning.

I kommande utredning kring kollektivtrafikens hållplatser i skärgården kommer kommunen att involveras tillsammans med övriga kustkommuner. Region Östergötland avser även se över kajer med funktion att transportera gods ut i skärgården.

Boxholms kommun

Kommunen anser att det är viktigt att riksväg 32 lyfts fram och att brister åtgärdas. Detta gäller i första hand sträckan mellan samhället Sommen och Mjölby. Denna sträcka har betydligt lägre standard än anslutande sträckor och utgör närmast en "flaskhals" för trafiken.

Boxholms kommun tolkar förslaget som att det i huvudsak planeras för trimningsåtgärder. De önskar att rv 32 placeras med högre prioritet och blir namnsatt med större resurser och att även steg 4 åtgärder vidtas

De anser också att Pendeltåget har också en avgörande betydelse för arbetspendling och för utveckling av kommunen. Pendeltågstrafiken har utvecklats negativt för kommunen, exempelvis med införandet av byte i Mjölby där vissa har svårt att klara bytet pga avståndet mellan tågen. De önskar även bättre möjligheter att synka tågen mot Jönköping.

Kommentar

Mot bakgrund av åldern på utredningen för åtgärder på rv 32 mot Boxholm/Mjölby samt att vägen i förhållande till andra likande vägar bedöms ha relativt god standard har ett val gjorts att under denna period försöka åtgärda vissa av de trafiksäkerhetsbrister som identifierats i åtgärdsvalsstudien. En prioritering mellan fullt utbyggd 2+1 väg har till förmån för projektet på rv 34 prioriterats ned. En del i detta är att det mellan Boxholm och Mjölby idag även finns pendeltågstrafik vilket inte är fallet för rv 34 mellan Ljungsbro och Borensberg.

Region Östergötland har avsatt trimningsmedel för åtgärder på sträckan Boxholm-Mjölby. Exakt vilka åtgärder som anses effektiva behöver Trafikverket utreda. Åtgärdsvalsstudien pekade på några typåtgärder men de kommer behöva specificeras mer noggrant framåt och inför detta se vi att både Boxholm och Mjölby kommer ges möjlighet för inspel och dialog.

Regionen noterar kommunens synpunkter gällande pendeltågen.

Övriga aktörer

Region Jönköping

I länsplan för Östergötland 2026–2037 finns även medel avsatta för icke namngivna åtgärder, så kallade trimningsåtgärder, dessa medel kommer till stor del av användas till insatser på det gemensamma stråket rv 32 mellan Mjölby och Sommen vilket Region Jönköping ser som mycket positivt.

Region Jönköpings vill samtidigt påpeka vikten av ett nära samarbete mellan regionerna i transportrelaterade frågor inte minst på järnvägssidan. Att Ostlänken kan förverkligas på ett snabbt och smidigt sätt är av mycket stor vikt för Jönköpings län, likaså den fortsatta gemensamma planeringen för nya spår söderut från Linköping. Region Jönköpings län vill även betona vikten av ett nära samarbete kring de gemensamma vägstråken, inte minst i arbetet att hitta gemensamma långsiktiga målstandarder.

Region Kalmar

Region lyfter att Östergötland och Kalmar län delar en lång länsgräns och flera stråk binder samman länens kommuner och tätorter med både vägtrafik och järnvägstrafik. Länen ingår i samma sjukvårdsregion och i samma civilområde vilket bland annat avspeglar sig i Trafikverkets indelning. Det finns viktiga utbyten för främst norra delen av länet där både Linköping och Norrköping är viktiga nav.

De lyfter upp stråken Rv 35 och 23/34. Etappen Åtvidaberg-Gamleby lyfts även som ett kommande utredningsbehov. Samma sträcka lyfts även i Kalmar läns transportplan. För stråk 23/34 så arbetar Region Kalmar för att lyfta utredningsbehov för sträckan Hultsfred-Vimmerby.

Genom ett fortsatt gemensamt arbete för att förbättra infrastrukturen längs stråken kommer länen gradvis att knytas närmare varandra, vilket leder till bättre tillgänglighet och ett ökat utbyte för både invånare och företag.

Region Örebro

Planförslaget som presenterats av Region Östergötland är i sin helhet mycket väl utformat. Region Örebro län uppskattar att åtgärder på riksväg 51 har blivit prioriterade av regionen eftersom det är positivt för stråkets framtida utveckling ett viktigt stråk som förbinder länen.

Region Västmanland

Region Västmanland understryker betydelsen av fortsatt samverkan för stråken som binder samman länen genom riksväg 56 och UVEN.

Region Sörmland

Region Sörmland ser positivt på arbetet med att lyfta de nationella stråken som kopplar samman Sörmland och Östergötland. Regionen är positivt inställd till utvecklingen av Åby station och delar Region Östergötlands ställningstagande om att vidare utredning och investeringar kring på Nyköpingsbanan.

Försvarsmakten

Avstår från att svara

Trafikverket

Trafikverket bedömer att Länstransportplanen omfattar åtgärder i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordning (2009:237 om statlig medfinansiering till vissa kollektivtrafikanläggningar m.m.

Trafikverket bedömer att Länstransportplanen har en tydlig inriktning med fokus på trafiksäkerhet och tillgänglighet i regionalt prioriterade stråk. Fördelningen av medel inom åtgärdsområden har en tyngdpunkt på senare delen av planperioden, samtidigt som den är avvägd och följer direktivets intentioner. Länstransportplanen beskriver på ett bra sätt de utredningsbehov som finns med tydlig prioritering och önskemål om när utredningarna bör vara klara. Trafikverket ser positivt på att Region Östergötland tagit fram en bilaga med sammanfattning över genomförda utredningar då det ger en bra bild av vad som har genomförts.

Trafikverket anser att regionen behöver tydliggöra huruvida Länstransportplanen har tagit höjd för ökade kostnader, tex för Riksväg 35 och hur dessa medel ska avsättas i projekt där kostnaderna har ökat för att kunna genomföra projekten.

Det framgår inte i tabellen på sidan 18 gällande skillnaden mellan cirka totalkostnad samt Summa planperiod och vad som är tidigare upparbetat och/eller medfinansiering. Trafikverket vill att detta tydliggörs för att lättare kunna utläsa vad som är tidigare upparbetat och inte.

Gällande station Åby anser Trafikverket att det kan vara bättre att lägga in åtgärden som en prioriterad utredning istället för att avsätta pengar för samfinansiering.

Trafikverket ser gärna att Region Östergötland bör lägga mer pengar på oskyddade trafikanter för att få en positiv effekt och samtidigt uppnå målen kring hälsa, barnkonventionen, biologisk mångfald samt klimateffekter.

Kommentar

Region Östergötland har förtydligat hantering av kostnadsökningar i planen.

Region Östergötland justerar upp pottorna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller pottorna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Gällande station Åby har medel för denna flyttas till potten för kollektivtrafik på statligt vägnät.

Region Östergötland kommer inte uppdatera tabell 18 med uppgifter om ev. medfinansiering de dessa många gånger är angivna i andra prisnivåer och då vi inför framtagandet av planen inte har uppdaterat dessa nivåer i alla fall.

Linköpings universitet

Universitetet stödjer planen övergripande inriktning med efterfrågar förstärka satsningar på hållbar mobilitet och tillgänglighet till campusområden. De föreslår att en större andel går till gång, gång och kollektivtrafik, speciellt i tätortsnära områden. De noterar att planen har negativ påverkan på klimatet och att det risker att försvåra nationella och regionala klimatmål

Universitetet ser fram emot fortsatt samverkan i planens genomförande och de ser positivt på möjligheten till utveckling av en pendeltågsstation i Västra Linköping.

Kommentar

Region Östergötland justerar upp pottorna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller pottorna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Länsstyrelsen Östergötland

Länsstyrelsen ser positivt på förslaget och ser det som värdefullt att flera mellanregionala stråk ges prioritet i planen. De anser att det är viktigt att den samlade inriktningen inte leder till ökad klimatpåverkan och att klimatperspektivet skulle kunna integreras tydligare i åtgärdsval och prioriteringar.

Länsstyrelsen framhåller betydelsen av att de fortsatta utredningar som nämns i planen, särskilt utredningar för att förbättra skärgårdens transportinfrastruktur, åtgärdsvalsstudier för östra Linköping och godstransporter på väg 51 samt cykelsatsningar enligt cykelplan.

Länsstyrelsen anser att MKB har ett ändamålsenligt innehåll. Dock anser Länsstyrelsen att frågan om klimatanpassning kan utvecklas, för att skapa större förståelse för läsaren och att den hanteras i den fortsatta planeringen. I nationell plan lyfts klimatanpassning som en tillgänglighetsfråga vilket också hade kunnat belysas i Länsplanen.

De anser också att planen skulle kunna lyfta frågan om elektrifiering inom transportsektorn och hur regionen stödjer detta.

Länsstyrelsen anser att regionen har en stor möjlighet att påverka tillgängligheten till befintliga stråk även för cyklande på längre eller kortare sträckor.

Kommentarer

Region Östergötland håller med länsstyrelsen om att klimatpåverkan och klimatperspektivet lämpligen integreras redan i utredningsfasen och därmed vägs in i åtgärdsval.

Som länsstyrelsen skriver i sitt remissvar så ansvarar inte länsplanen för utbyggnaden av laddstationer. Region Östergötland kan, i de fall det är aktuellt, lyfta in frågan om platser för laddning i samband med att utredningar för vägnätet genomförs. Detsamma gäller ytor för tung trafik.

Region Östergötland håller med om att finns potential för ökad cyklande gällande vardagsresor. Detta visas av Region Östergötlands cykelplan. Länsplanen avsätter dels medel för kommunal cykelinfrastruktur, dels medel för cykelinfrastruktur längs statligt vägnät.

Aneby kommun

För Aneby kommun är infrastrukturen norrut mot Östergötland viktig för en förstorad arbetsmarknadsregion med goda förbindelser för invånare och näringsliv. Centralt i detta är i första hand Södra stambanan och väg 32.

Aneby kommun är positiv till avsatta medel för trimningsåtgärder på riksväg 32, men ser helst en utbyggnad till 2+1 väg.

Askersunds kommun

Kommunen anser att läsbarheten skulle öka med fler och större kartor. Kommunen önskar att ambitionen gällande cykelvägnätet i målbilden för regionalt cykelvägnät skulle inkludera sträcka över länsgränsen.

Kommunen ser positivt på att stråket N3 lyfts fram och de ser att det är bra att hela transportsystemet behov beskrivs i länsplan, även om objekt (som rv 50) ligger i nationell plan.

Eksjö kommun

Eksjö kommun ser positivt på planens uppbyggnad med tydliga stråkindelningar där brister och behov tydligt redovisas på en översiktlig nivå. Eksjö kommun delar Region Östergötlands bild av att godstrafiken på riksväg 32 har ökat och därmed krävs en succesiv förbättring av stråket avseende trafiksäkerhet och framkomlighet.

Eksjö kommun ser även positivt på att stråket Eksjö-Österbymo-Kisa omnämns och att brister är påtalade.

Hallsbergs kommun

Hallsbergs kommun välkomnar planerade insatser på rv 51 samt utpekade utredningsbehov för mindre orter längs rv 51 samt godstransporter Finspång-Norrköping.

De ser att åtgärder på vägen kan minska trafikolyckor och trafikstörningar samt leda till en förstorad arbetsmarknad och öka tillgänglighet till Norrköpings hamn.

Katrineholms kommun

Kommunen välkomnar planen inriktning om ett sammanhållet transportsystem med stärkta kopplingar på över länsgränser. De anser att det fortfarande finns stora förbättringsbehov på stråket 55/56, E22) och inväntar resultat från den planerade åtgärdsvalsstudien e4-e22-Norrköpings hamn.

Kommunen följer med intresse ambitionerna kring att utveckla Åby med station för regional tågtrafik och önskar vidare dialog kring hur relationen Katrineholm – Norrköping kan utvecklas.

Tranås kommun

Tranås kommun konstaterar även att Utvecklingsstrategi för Östergötland inklusive Rumslog Strategi är vägledande som utgångspunkt för planeringen. Här redovisas planeringsprinciper och prioriteringar av särskild betydelse för Tranås kommuns förutsättningar till en god integrering i Östergötlands arbetsmarknadsregion både med avseende storregionala sambandet med region Jönköping och funktionella samband över länsgräns där kopplingen till Tranås ges hög prioritet, vilket är mycket positivt.

I redovisningen av funktionella transportstråk anser Tranås kommun emellertid att även relationen Tranås – Ödeshög bör uppmärksammas som en potentiell möjlighet till samverkan och ökad funktionalitet.

Tranås kommun har i övrigt inget att erinra mot förslaget utan finner det väl samstämmigt med gemensamma intentioner för mellanregional utveckling och funktionella samband över länsgräns.

Kommentar

Bakgrunden till stråken är de kopplingar som återfinns i rumslog strategi. Stråken i rumslog strategi är framtagna utifrån flera aspekter och visar nödvändigtvis inte den fysiska kopplingen. Utifrån trafikflöde och definitioner som bl.a. funktionellt vägnät har länsplanen tolkat dessa som infrastrukturstråk.

Länsplanen föreslår att Trafikverket själva prioriterar åtgärder under 15 miljoner kr om de ligger i eller i anslutning till prioriterade stråk. Om de ligger utanför prioriterade stråk eller kostar över 15 miljoner kan en prioritering av medel behöva göras.

Nyköpings kommun

Nyköpings kommun är i grunden positiva till Östergötlandsförslag till länstransportplan. Kommunen vill framhålla vikten av att fortsatt trycka på för Trafikverkets vidare utredning av Nyköpingsbanan.

Vimmerby kommun

Vimmerby kommun vill påpeka dess och Norra Kalmar län har historiskt en stark koppling till Östergötland. Linköping är sedan långt tillbaka en viktig målpunkt för såväl utbildning, kommersiell service som sjukvård. Universitet och flygplatsen i Linköping har även en viktig roll för näringslivet i Vimmerby kommun.

De är positiva till en förbifart i Kisa men ser också att säkerhets och hastighetshöjande åtgärder i kommande länsplanen bör genomföras på sträckan Kisa-länsgränsen Kalmar.

För stråket R3, vill Vimmerby kommun även lyfta Stångådalens betydelse och potential. Stångådalens banan är viktig för att binda ihop norra Småland och Kinda med tillväxtmotorn Linköping. Åtgärder kopplade till Stångådalens banan bör därför inte enbart ses som en angelägenhet i den nationella planen, utan Region Östergötland bör även överväga att ta med insatser i länstransportplanen som kan möjliggöra en utveckling av Stångådalens banan.

Kommentar

Det finns inga planerade åtgärder för sträckan Kisa-länsgräns Kalmar. Vi har inom ramen för vårt mellanregionala samarbete kontinuerlig dialog med Region Kalmar avseende gemensamma utredningsbehov eller investeringsbehov.

Gällande Stångådalens banan så är investeringar i järnvägen primärt en fråga för nationell plan. I de fall investeringsprojekt tas fram kan frågan om samfinansiering mellan nationell och regionala plan aktualiseras. I dagsläget finns det inga sådana objekt att ta ställning till

Västerviks kommun

Västerviks kommun anser att planen omfattar åtgärder som positivt knyter samman Västerviks kommun och norra Kalmar län med Östergötland. De anser att flera av åtgärderna stärker kommunens tillgänglighet i exempelvis både Norrköping och Linköping.

De ser positivt på utbyggnad av rv 35 mellan Linköping och Åtvidaberg samt vidare utredning ner mot Gamleby. Västerviks kommun ser därför positivt på att förbifart Kisa läggs in för utredning under planperioden.

De ser även att åtgärder och utredningar kopplat till E22 är viktiga. Är nämns pågående projektet E22 förbi Söderköping samt kommande utredning om koppling E4-E22-Norrköpings hamn.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet anser att länstransportplanen bör kompletteras med mål om att öka cykelandelen. De anser även att andelen av planen som går till cykel och kollektivtrafik bör öka och att planen i högre utsträckning bör samfinansiera standardhöjningar i de kommunala cykelnäten.

Cykelfrämjandet har synpunkter på hur effekter beräknas i de samhällsekonomiska kalkylerna. De noterar även att flertalet av projekten som är namnsatta är steg 4 i fyrstegsprincipen och ser att flertalet mindre objekt sammanlagt skulle kunna ha högre samhällsekonomisk effekt än några stora.

Slutligen önskar de även ökad satsning på järnväg då kombinationen cykel och järnväg kan kombineras.

Kommentar

Länstransportplanen innehåller inga mål i sig utan verkar mot mål i andra dokument. Dessa är angivna i planen. För närvarande har Region Östergötland inga mål om andel cykel som färdmedel. Åtgärder mot kommunal infrastruktur finns inom potter för statlig medfinansiering.

Gällande de samhällsekonomiska analyserna samt vilka värden de baseras på så är det inget som Region Östergötland hanterar. De objekt som har beräknat kostnad över 75 miljoner behöver ha en samlad effektbedömning som en del i beslutsunderlaget för projektet.

Funktionsrätt Östergötland

Funktionsrätt Östergötland kommenterar de regionala och närgeografiska principerna som återfinns i rumslig strategi.

Funktionsrätt Östergötland anser det positivt att länsplanen ska stödja trafikförsörjningsprogrammets mål om att "Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning"

Funktionsrätt Östergötland framför att det är viktigt att arbeta för att hålla ner bullernivåer. Funktionsrätt Östergötland kommenterar att det i sammanfattningen av de sociala konsekvenserna i Länstransportplanen framgår att personer med funktionsnedsättning tillsammans med grupper som barn och unga, äldre samt personer med sämre socioekonomi kommer att drabbas negativt av planen när det gäller tillgängligheten och att åtgärder, exempelvis i en för personer med funktionsnedsättning tillgänglig kollektivtrafik, behövs för att väga upp dessa negativa konsekvenser.

Kommentar:

Rumslig strategi är ett eget dokument och inget som hanteras inom ramen för länstransportplanen. Gällande påverkan av buller så hanteras detta inom ramen för de vägplaner som tas fram. Enligt den övergripande effektbedömningen bedöms planförslaget ha en svagt positiv effekt på buller. Att personer med funktionsnedsättning tillsammans med grupper som barn och unga, äldre samt personer med sämre socioekonomi har negativt utveckling i planen är jämfört med nollalternativet. Region Östergötland vill betona att de mål som finns gällande tillgänglighetsanpassning i t.ex. kollektivtrafiken ligger fast och att resurser för infrastrukturåtgärder i hållplatser finns inom potterna i planen.

Lantbrukarnas Riksförbund Östergötland

LRF anser att planen saknar koppling till regionala livsmedelsstrategin och försörjningsberedskap. De anser att planen bör kompletteras med mål kopplat till livsmedelsförsörjning. De anser att länsplanen avsätter medel för att analysera brister och behov kopplat till livsmedelsstrategin.

LRF menar också att länsplanen bör rikta medel för BK4-åtgärder i det enskilda vägnätet och hänvisar till skrivningar i Region Sörmlands länsplan.

De anser även att länsplanen bör kompletteras med mål om robusthet som kan kopplas mot funktionsdelen i transportpolitiska målet. Slutligen önskar LRF att hänsyn tas till maskiner i livsmedelsproduktion när vägar byggs om.

Kommentar

Länsplanen avsätter inga medel för utredningar. Region Östergötland tar en gång per år fram en utredningsplan med prioriterade. Denna är sedan en del i Trafikverkets bedömning kring vilka utredningar som ska prioriteras. Utredningar av mindre karaktär kan hanteras löpande. Denna process är en egen och avskild från själva länsplanen. Vilka behov som behöver extra hänsyn kan skilja sig från utredning till utredning.

Länstransportplanen sätter inga egna mål i sig utan verkar mot övriga dokument, primärt de som anges i planen.

Region Östergötland avsätter medel för åtgärder i enskilda vägnätet på samma sätt som Region Sörmland. Vi har, förutom att peka på kollektivtrafikinvesteringar, valt att inte närmre prioritera vad de ska gå till då det finns en egen process för hantering av ansökningar av åtgärder i det enskilda vägnätet. Men tidigare har en stor del gått till åtgärder kopplat till bärighet.

Olika hänsyn kopplat till utbyggnadsobjekt hanteras inte direkt i planen utan är en fråga för respektive vägplan senare i processen.

Länsförsäkringar Östgöta

Länsförsäkringar Östgöta anger följande i sitt yttrande:

De vill se viltstängsel för planerade mötesfria vägar. De anser att det finns partier där det behöver kompletteras med viltstängsel.

Ställplatser för tung trafik behövs, speciellt vid Linköping, Norrköping samt utmed E22. Länsförsäkringar Östgöta framför att det kan vara en idé att öppna stationen i Sturefors igen.

Planeringen runt Braskens bro och RV35 kommer in samt kommunen har del av vägarna bör ses över. På vägarna ut mot skärgården samt mellan Norsholm och Skärblacka behövs det mycket fler parkerings/bussfickor för bussar och LGF att kunna åka intill o släppa förbi trafik.

Om resecentrum i Linköping försenas behövs det då göras om på fjärrbussterminalen så att bussarna o passagerarna kan gå på/av på ett trafiksäkert sätt.

Kommentar:

Om viltstängsel behöver ingå i enskilda investeringar är något som fastslås av Trafikverkets i den mer detaljerade planeringen av objektet. För t.ex. investeringar på rv 35 kommer viltstängsel att sättas upp. Planering pågår även att komplettera med viltstängsel på rv 34 mellan Borensberg och Motala.

Övriga kommenterar hanteras antingen via andra processer än länsplanen alt så ligger de för framtida utredning. T.ex. kommer vägarna mot skärgården utredas särskilt under kommande planomgång.

Fastighetsägare i Kinda kommun

Lämnar synpunkter kopplat på projekt Förbifart Kisa (Väg 23/34)

Lyfter synpunkter och önskemål inför den fortsatta planeringen av Förbifart Kisa. Påpekar att natur- och landskapspåverkan, tillgänglighet till naturen, ljudmiljö och livskvalitet, värdet av stillhet, lokal identitet och levande ort bör tas i beaktande.

Vill också se att olika alternativ till förbifart på befintlig väg först genomförs och att förbättringar av befintlig väg utreds som ett fullvärdigt alternativ till förbifart. Påpekar hållbarhetsbedömningen bör användas aktivt som beslutsunderlag för att väga miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter samt att projektet utformas med minsta möjliga påverkan på landskap, natur och tillgänglighet.

Kommentar

Förslaget har föregåtts av en åtgärdsvalsstudie som Trafikverket genomfört. I denna finns flertalet steg 1, 2 och 3 åtgärder. Flera av dess har genomförts. Projektet är inte planeringsmoget än utan ytterligare utredningar och ställningstaganden behövs.

Om projektet skulle genomföras behövs det föregås av en vägplan där olika intressen behöver beaktas och hanteras och där allmänhet och myndigheter får chans att inkomma med synpunkter. Den processen ansvarar Trafikverket för.

Riksförbundet enskilda vägar

Riksförbundet är positiva till att regionen avsätter medel till de enskilda vägarna och kan konstatera att de 24 miljoner är en av de högre summorna som länsplanerna avsätter

De anför att enskilda vägarna är ofta bundna av sin förrättning vilket innebär att de inte kan bygga vare sig väntkurer, pendlarparkeringar eller gång- och cykelvägar. De vill därför se en sekundär koppling mot investeringar i kollektivtrafik och i stället höja bärighetshöjande.

Kommentar

Region Östergötland har, förutom att peka på kollektivtrafikinvesteringar, valt att inte närmre prioritera vad de ska gå till de det finns en egen process för hantering av ansökningar av åtgärder i det enskilda vägnätet. Men tidigare har en stor del gått till åtgärder kopplat till bärighet.

Svenskt Näringsliv

Svenskt Näringsliv ser gärna att analysen av den samhällsekonomiska lönsamheten för länsplanens investeringar blir mer framträdande i dokumentet, liksom bedömningsgrunderna för vilka namngivna investeringar som beslutats respektive valts bort.

I planen beskrivs att det "i nu gällande plan för åren 2022–2033 finns ett antal objekt som påbörjas eller har kommit långt i planeringen eller har avtal kring finansiering. De anser att det finns goda skäl för länsplansupprättarna att bättre redovisa utvärdering av tidigare planerade och/eller beslutade projekt avseende kostnad och samhällsekonomisk lönsamhet.

Slutligen anser Svensk Näringsliv att arbetsmarknads- och näringslivsperspektivet bereds liten plats i länstransportplanen i förhållande till andra hänsyn. Utökade analyser kring länstransportplanens effekter på regionförstoring avseende arbetsmarknadsregioner behövs.

Kommentar

De samhällsekonomiska bedömningarna görs på objekt med en beräknad kostnad på över 75 miljoner. Bedömningarna görs av Trafikverket och redovisas på deras hemsida. Flera av projekten som bedöms som samhällsekonomiska olönsamma innehåller lokal finansiering då nyttorna i dessa ofta är större lokalt. Region Östergötland använder Trafikverkets slutsatser kring samhällsekonomi som en del i en sammanvägd bedömning vid val av åtgärder. De andra, som redovisas i planen, utgår från det regionala utvecklingsuppdraget och genomförbarhet dvs planeringsmognad.

Länsplanen innehåller i sig ingen beskrivning av strukturer utan dokumentet ska arbeta mot mål i andra strategiska dokument som till exempel trafikförsörjningsprogram och rumslig strategi. Bägge dessa strategier innehåller arbetsmarknads och näringslivsperspektiv.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs flertalet åtgärder som påverkar funktionaliteten mellan regioner och utvecklingen av Sverige i sin helhet. Dessa är laddinfrastruktur, bärighet, längre fordon, uppställningsplatser, vägunderhåll, rastplatser samt åkerinäringens roll för beredskap. Speciellt mot länsplanen vill anför de att de beskrivningar som finns kring stråken, N2, N1, R1 och L9 är viktiga. Gällande stråk R1 önskar de komplettering med viltstängsel på sträckan Prästköp-Hjortkvarn.

De vill särskilt lyfta brister på ställplatser och parkeringsplatser för tung trafik samt att arbetet med att uppdateras bärighetsklasser prioriteras.

Sverige Åkeriföretag ser satsningar på nya cykelvägar som positivt för att skydda de oskyddade trafikanterna.

Kommentar

Ställplatser för tung trafik samt bärighetsklasser är områden som vi arbetar med inom olika forum med bla Trafikverket. Bärighet finansieras i nationell plan.

Regionen noterar behoven gällande viltstängsel på rv 51 kring länsgräns och för vidare det in mot det pågående projektet. Regionens noterar även behovet av skydd för oskyddade trafikanter längs statliga vägnätet.

Östsvenska Handelskammaren

Östsvenska handelskammaren ser positivt på ett utökat fokus på näringslivets behov och vikten av godstransporter i denna LTP, jämfört med den förra. De regionala och länsöverskridande perspektiven är tydliga, medan det internationella perspektivet, kopplat till export/import, hamnar och europeiska transportflöden, med fördel kan förstärkas.

Viktiga omlastningspunkter i kust och inland måste knytas ihop. Norrköpings hamn fyller en viktig funktion, men väganlutningen till hamnen behöver förbättras.

ÖHK delar stora delar av analysen kring funktionella transportstråk och brister

I de mellanregionala stråken vill ÖHK lyfta betydelsen av riksväg 51 Finspång-Norrköpings hamn, att genomfartsproblemen i Kisa utreds vidare, att riksväg 35 mellan Linköping och Åtvidaberg färdigställs. ÖHK vill påpeka att ÅVS för framkomlighet godstransporter Finspång – Norrköping och kopplingen till hamnen är av fundamental betydelse ur näringslivsperspektiv.

Kommentar

Det internationella perspektivet hanteras i rumslig strategi som i sin tur beaktar internationella inriktningarna i ÖMS 2050, En Bättre sats (EBS) och i dess storregionala godsstrategi.

Näringslivscentrum Åtvidaberg

Näringslivscentrum Åtvidaberg vill framhålla vikten av att rv 35 genomförs i sin helhet (mellan Linköping och Åtvidaberg)

Centerpartiet Östergötland

Centerpartiet Östergötland pekar på vikten av att enskilda vägnätet har möjlighet att utvecklas. Även skärgårdstrafikens infrastruktur och åtgärder som främjar cykling som cykelvägar och säkra korsningar är viktigt. De vill även peka på vikten av attraktiva resecentrum och omstigningspunkter som möjliggör hållbart med kollektivtrafik. De anser att avsätta medel för kollektivtrafik bör ligga på samma nivå som tidigare.

Kommentar:

Region Östergötland justerar upp potterna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller potterna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Miljöpartiet Östergötland

De anser att det finns ett påtagligt utrymme i potter och medfinansiering som kan leda till minskad klimatpåverkan, bättre närmiljö och trafiksäkerhet. De framför att hållbarhets och barnrättsperspektiven behöver stärkas i planen.

De föreslår att planen bör omfördela potterna genom att minska trimningsåtgärder på statligt vägnät och öka gång/cykel och TS samt kollektivtrafik inkl. bytespunkter.

De vill höja potten för statlig medfinansiering samt villkora medel för trimningsmedel genom att endast ge till åtgärder som förbättras busstrafiken restid eller punktlighet samt säkra GCM passager och hastighetsäkrade miljöer i tätort. De vill tidigarelägga åtgärder som ger gröna nyttor och höja den regionala samfinansieringen till nationell plan (mot järnväg).

Kommentar

Region Östergötland justerar upp potterna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller potterna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Socialdemokraterna Östergötland

Socialdemokraterna i Östergötland vill understryka vikten av att länsplanen i högre grad styr mot ett hållbart, jämlikt och klimatansvarigt transportsystem, i linje med både de nationella transportpolitiska målen och Region Östergötlands egna klimatmål.

De föreslår därför att planen revideras i syfte att, återställa och förstärka kollektivtrafikkorgen, öka satsningar på gång- och cykelinfrastruktur, förtydliga planens klimatstyrning samt integrera sociala och jämställdhetsmässiga bedömningar i prioriteringsmodellen.

Kommentar

Region Östergötland justerar upp pottorna för kollektivtrafik på statligt vägnät och för statlig medfinansiering något. Detsamma gäller pottorna för gång och cykel samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.