

Remissredogörelse tillhörande
Länsplan för regional
transportinfrastruktur för
Östergötlands län 2022–2033

RÖ 2021–1188

Remissredogörelse

Sammanlagt har 33 remissvar inkommit.

Remisstiden har varit 30 november 2021 till 28 februari 2022.

Remissvar från politiska partier har utelämnats från remissredogörelsen.

I dokumentet ges en sammanfattning av inkomna synpunkter och en redogörelse för Region Östergötlands hantering av dessa. De synpunkter som återkommer i flera remissvar hanteras samlat. Därefter sammanfattas tillkommande synpunkter per remissinstans tillsammans med Region Östergötlands kommentar. Sammanfattningen omfattar främst sådana synpunkter där remissinstanserna pekat på behov av revidering i förslaget till länsplanen.

Yttranden i sin helhet finns på Region Östergötlands webbplats eller förmedlas av Region Östergötland.

Innehåll

| | |
|--|----|
| 1. Geografisk fördelning av investeringar | 4 |
| 2. Nationell respektive regional transportinfrastrukturplan..... | 4 |
| 3. Prioritering av åtgärder i potter | 4 |
| 4. Medfinansiering..... | 5 |
| 5. Näringslivets transporter | 5 |
| 6. Andra resbehov än arbetspendling | 5 |
| 7. Samarbeten över länsgräns..... | 5 |
| 8. Ytterligare synpunkter per remissinstans | 6 |
| Askersunds kommun | 6 |
| Boxholms kommun | 6 |
| Byalag 1050..... | 6 |
| Finspångs kommun..... | 7 |
| Kinda kommun | 7 |
| Hallsbergs kommun..... | 8 |
| Lantbrukarnas riksförbund, LRF Östergötland | 8 |
| Linköpings kommun..... | 8 |
| Linköpings universitet..... | 9 |
| Länsstyrelsen Östergötland | 9 |
| Mjölby kommun | 9 |
| Motala kommun | 9 |
| Norrköpings kommun..... | 10 |
| Nyköpings kommun | 10 |
| Region Jönköpings län | 10 |
| Region Kalmar län..... | 10 |
| Region Stockholm | 11 |

| | |
|------------------------------------|----|
| Region Sörmland | 11 |
| Region Västmanland | 11 |
| Region Örebro län | 11 |
| Riksförbundet Enskilda Vägar | 11 |
| Söderköpings kommun | 11 |
| Trafikverket | 12 |
| Vadstena kommun | 12 |
| Valdemarsviks kommun | 13 |
| Vimmerby kommun | 13 |
| Västerviks kommun | 14 |
| Ydre kommun | 14 |
| Åtvidabergs kommun | 15 |
| Ödeshögs kommun | 15 |
| Östsvenska handelskammaren | 16 |

1. Geografisk fördelning av investeringar

Flera remissinsatser (Valdemarsviks kommun, Ydre kommun, Ödeshögs kommun m.fl.) framför att länsplanen inte tillräckligt belyser förutsättningarna i hela Östergötland och, som ett resultat, att satsningarna koncentreras till de mer tätbefolkade delarna i slättlandskapet. Utgångspunkten för länsplanen är *Utvecklingsstrategi för Östergötland* och dess rumsliga inriktning, vilket beskrivs i planen. I utvecklingsstrategin framgår tydligt ett geografiskt helhetsperspektiv. Olika platsers förutsättningar ska belysas och beaktas.

Region Östergötland anser att länsplanen för transportinfrastruktur på ett tydligt sätt anlägger ett geografiskt helhetsperspektiv. Ett geografiskt helhetsperspektiv innebär att platsers förutsättningar får styra insatsen. När det gäller transporter, både person och gods, är dessa mest intensiva och frekventa i de tätbefolkade delarna av länet. Här ställs större krav på transportinfrastruktur. Att en stor del av investeringarna sker i de tätbefolkade delarna och för att koppla samman länets centralorter med de primära arbetsmarknadscentra som finns i länet är en tydlig strategi för att uppnå ett funktionellt väl fungerande Östergötland. För att uppnå det och samtidigt säkerställa miljömässigt hållbara transporter krävs kollektiva lösningar i stråk där länets landsbygder, byar och mindre orter kopplas upp mot starka stråk och därmed starka arbetsmarknader. Ett geografiskt helhetsperspektiv innebär inte att tillgängliga budgetmedel fördelas lika över länets 13 kommuner. En satsning på cykel i någon av de större städerna i Östergötland kan gynna en pendlare som därigenom får kortare restid med expressbuss om fler i de täta miljöerna väljer gång eller cykel framför bil för korta transporter för att ta ett exempel.

Region Östergötland kommer som del i arbetet med den *rumsliga strategin* att fördjupa den rumsliga inriktningen i utvecklingsstrategin vad gäller transporter för att tydliggöra hur ett geografiskt helhetsperspektiv kan genomsyra den regionala planeringen och bidra till en effektiv kommunal planering. Bland annat kommer bilden över transportstråk uppdateras och fördjupas.

2. Nationell respektive regional transportinfrastrukturplan

Region Östergötland vill påminna om den uppdelning som finns i svensk transportinfrastrukturplanering i nationell och regionala planer. I de regionala planerna finns resterande vägnät och möjligheter till medfinansiering av åtgärder i övriga delar och på kommunalt vägnät i vissa delar. I den nationella planen återfinns investeringar i infrastruktur för luft- och sjöfart, järnväg och det nationella stamvägnätet. Allt underhåll och vidmakthållande ligger dessutom i den nationella planen, det gäller såväl stamvägnät som övriga vägar och järnvägar.

Detta gör att det blir svårt att få en helhetsbild. Några remissinstanser har påpekat brister i beskrivningen eller efterfrågat investeringar i objekt som återfinns i nationell plan. Riksväg 50 och dubbelspåret mot Hallsberg är två exempel. Region Östergötland inser att det här kan vara ett problem och att framställningen i planen ibland inte hjälper till då länsplanen t.ex. inkluderar det nationella stamvägnätet då det också har regionala funktioner. Region Östergötland kommer inom ramen för arbetet med den *rumsliga strategin* förtydliga helhetsbilden av transportinfrastrukturen, både vad gäller nuläget och önskat läge. Region Östergötland vill vidare peka på ställningstagandet i yttrandet över nationell plan där behovet av drift- och underhållsåtgärder lyfts fram.

3. Prioritering av åtgärder i potter

Flera remissinstanser pekar behov av en tydligare process, inte minst vad gäller smärre åtgärder i övrigt vägnät. Region Östergötland delar den bedömningen. Det är avsikten att tillsammans med Trafikverket och länets kommuner bygga en strukturerad process för prioritering och samplanering som möjliggör att förverkliga länsplanens ambitioner. Detta är ett arbete som kommer inledas under 2022 i de samverkansfora som Region Östergötland har med länets kommuner, även beskrivet i länsplanens avslutande kapitel.

Tidigare länsplaner har inkluderat en bilaga som listar de objekt som länets kommuner framfört som önskvärda under processen med framtagandet av planen. För att undvika otydlighet kring en sådan listas status inkluderas ingen sådan bilaga i denna länsplan. Prioritering av åtgärder inom potter utöver de namngivna objekten kommer göras i samråd med Trafikverket och länets kommuner med ambitionen att över tid öka transparensen och tydligheten i planen på objektsnivå. Här är en uppdatering av cykelstrategin och en utredning av önskvärda åtgärder i L- och R-stråken viktiga byggstenar.

I regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen för planperioden 2022-2033 anges att objekt som beräknas överstiga kostnad om 50 miljoner kronor och planeras genomföras under planperioden ska anges i en redovisning (tidigare var detta beloppet 25 miljoner). Flertalet av remissinstanserna har fört fram enskilda objekt som inte når upp till en kostnad om 50 miljoner och som därför inte namnges. Den pott för trimningsåtgärder som finns angivet i förslaget ska bl.a. gå till den här typen av åtgärder och objekt. Vilka av de enskilda objekten som blir aktuella avgörs först i fortsatt process och fortsatt prioritering mellan objekt utifrån angiven prioriteringsordning. Att de inte nämns i planen innebär alltså inte att de är bortprioriterade utan ingår i den fortsatta beredningen av de potter som finns avsatta.

4. Medfinansiering

Flera remissinstanser upplever att kraven på medfinansiering är otydliga. För åtgärder på kommunalt vägnät styrs kraven av *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* För åtgärder för gång och cykel längs statligt vägnät har Region Östergötland förtydligat skrivningarna i länsplanen. Inga ytterligare krav på medfinansiering finns. Samtidigt innehåller åtgärder ofta olika delar där en paketlösning arbetas fram och där en fördelning av kostnaderna görs baserat på en helhetsbedömning. Det kan till exempel gälla omstigningshallplatser.

5. Näringslivets transporter

När det gäller näringslivets behov av transporter och godstransporter framför flera remissinstanser (Östsvenska handelskammaren, LRF m.fl.) att länsplanen inte i tillräcklig omfattning belyser dessa behov. Region Östergötland anser att näringslivets behov har beaktats i framtagandet av planen. Samtidigt har Region Östergötland gått igenom planen och förtydligat och kompletterat framställningen i planen så att detta framgår ännu tydligare.

6. Andra resbehov än arbetspendling

Några remissinstanser (Vadstena kommun, Ödeshögs kommun m.fl.) anser att förslaget bör inkludera och redovisa andra resbehov än arbetspendling. Här vill Region Östergötland påminna om redan fattade beslut, inte minst trafikförsörjningsprogrammet och därmed prioriteringen av arbetspendling. Region Östergötland är medveten om att person- och godstransporter kan ha ett annat mönster än pendlingen. Region Östergötland ser positivt på att fördjupa kunskapen på detta område för att få ännu bättre beslutsunderlag. Samtidigt kvarstår behovet av att prioritera inom begränsade budgetmedel och om fritids- och turistresor prioriteras upp innebär det med nödvändighet att annat behöver prioriteras ned.

7. Samarbeten över länsgräns

Flera remissinstanser (Motala kommun, Hallsbergs kommun, Vimmerby kommun m.fl.) har haft synpunkter kopplat till Region Östergötlands samarbete över länsgränserna. Av förslaget framgår att Region Östergötland aktivt arbetar i storregionala sammanhang, som exempelvis *En bättre sats* i frågor om infrastruktur och Östra Mellansverige (ÖMS) i utvecklingsfrågor i stort. Inom *En bättre sats* har *Storregional analys 2020* tagits fram, och inom ÖMS finns underlag som *Nodstadsrapporten* och *ÖMS 2050*. Region Östergötland konkretiserar vidare de mål och samarbeten som görs genom egna

underlag, program och riktlinjer m.m., som föreliggande förslag till länsplan, och den tågstrategiska målbilden. Utöver detta har Region Östergötland löpande kontakter med grannregionerna.

Region Östergötland gör ställningstagandet att förslaget innehåller en fullgod beskrivning av de samarbeten regionen ingår i. För övrigt avser Region Östergötland att fortsätta och fördjupa diskussionerna över länsgränserna där så är aktuellt. Region Östergötland har haft dialog med grannlän vid framtagande av förslaget, bl.a. med Kalmar län.

8. Ytterligare synpunkter per remissinstans

Nedan följer synpunkter som inte besvarats ovan. Remissinstansernas synpunkter har sammanfattats till att främst omfatta sådana synpunkter där remissinstanserna pekat på behov av revidering i förslaget till länsplanen.

Askersunds kommun

Askersunds kommun saknar satsningar på ett mellanregionalt cykelstråk från Motala norrut mot Askersund och Örebroregionen.

Region Östergötlands kommentarer

En eventuell cykelväg norrut från Motala blir föremål för fortsatt beredning i arbetet med att revidera cykelstrategin. Region Östergötland konstaterar att sträckan inte finns med i nuvarande cykelstrategi.

Boxholms kommun

Boxholm har synpunkter avseende riksväg 32 och om att ytterligare objekt ska föras in i förslaget.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland står fast vid att inte ta ställning till om delar av de föreslagna åtgärderna på riksväg 32 ska genomföras som del av länsplan utan denna bedömning görs tidigast vid nästa planrevidering, vilken sannolikt sker 2026. Region Östergötland avser föra dialog med Trafikverket om behovet av att föra över väg 32 till det nationella stamvägnätet.

I Trafikverkets förslag till nationell finns 1,25 miljarder avsatta för mittseparering och mitträffling i det regionala vägnätet som ska fördelas proportionellt utifrån föreslagna åtgärder i länsplaner. I skrivande stund är det oklart hur detta påverkar Östergötlands länsplan. Region Östergötland följer utvecklingen.

Byalag 1050

Byalag 1050 har synpunkter gällande planens fokus på, och beskrivningar av, stråk med bl.a. beskrivningar av brister; förslag på ytterligare åtgärder som ska tillföras förslaget; avsaknad av åtgärder i det mindre vägnätet; fler åtgärder vad gäller säkra GC-vägar vid trafikfarliga vägar.

När det gäller hållbarhetsbedömningen anser Byalag 1050 att statistiken inte stämmer; önskemål om att utreda och redovisa orsak till att det är i tätorterna som kollektivtrafikresorna ökar; behov av GC-vägar längs trafikfarliga vägar bör inkluderas så att barn kan transportera sig; källa till scenario/planalternativ saknas.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 1 ”Geografisk fördelning av investeringar”.

Inom ramen för arbetet med den rumsliga strategin ska stråkkartan ses över. Uppdateringen av cykelstrategin kommer belysa behovet av cykelvägar i länet. Region Östergötland använder officiell statistik från SCB. De planalternativ som det refereras till är de alternativ som använts i hållbarhetsbedömningen. Dessa kommer inte att uppdateras. När det gäller konkreta åtgärder längs länsväg 1050 kommer dessa förslag hanteras inom ramen för den fortsatta beredningen. Se även avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i potter”.

Finspångs kommun

Finspångs kommun har önskemål om dialog tillsammans med Region Östergötland i projektet för ny sträckning genom Finspång, samt synpunkter på att tillgänglighet och restid till och från Norrköpings- och Linköpings resecentrum måste förbättras; att dialog och samsyn måste finnas för objekt som löper över länsgräns; att ytterligare objekt och bristutredningar och åtgärdsvalsstudier ska föras in i förslaget.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i potter”, 4 ”Medfinansiering” och 7 ”Samarbeten över länsgräns”.

Region Östergötland välkomnar fortsatt dialog, och delar synpunkten om vikten av att öka tillgängligheten till och från Norrköping och Linköping och vill betona att sådana åtgärder är prioriterade. Några ytterligare åtgärdsvalsstudier av riksväg 51 är i nuläget inte aktuella. En ny bedömning kommer göras när planerade åtgärder är utförda, men i dagsläget planeras inga ytterligare åtgärder inom ramen för länsplanen.

Kinda kommun

Kinda kommun har följande synpunkter på förslaget: förbifart Kisa saknas; ytterligare objekt och utredningar/åtgärdsvalsstudie ska tillföras förslaget; samordning av kollektivtrafik över länsgräns saknas och att förslaget måste belysa studie- och arbetspendlingen som sker över länsgränsen; den stora satsningen på åtgärder kopplat till Ostlänken får inte hindra annan lokal utveckling i regionen; förslaget saknar koppling mellan beskrivning av arbetsmarknad och reflektioner samt om resonemang kring pandemin påverkan på pendling, nya digitala möjligheter; förslaget har ett för stort fokus på urbanisering som riskerar stänga bort nya trenderns möjligheter för landsbygdskommuner; bristfällig omnämning av kommuner som Kinda och Valdemarsviks kommuner i beskrivningen av pendlingen i länet.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i potter” och 6 ”Andra resbehov än arbetspendling”.

I studien *Det funktionella Östergötlands* fås en tydlig bild av hur Östergötland samspelar med grannlänerna. Dialog förs med Region Kalmar län och samordning har skett tidigt i processen i framtagandet av länsplanen.

Utöver detta gör Region Östergötland ställningstagandet att beskrivning av eventuella effekter av pandemin är tillräcklig. Förslaget bidrar till att kunna förstärka sådana effekter Kinda kommun lyfter fram. Kinda kommuns del i Linköpings arbetsmarknadsregion, och den branschbredd som bl.a. Linköping har, är sådana branscher som i större grad kommer kunna dra fördel av möjligheten till distansarbete. Sedan tidigare har åtgärder på sträckan Kisa-Linköping gjorts.

Region Östergötland avser att i början av planperioden bjuda in Kinda kommun och Trafikverket för att diskutera möjligheterna och förutsättningarna att i kommande planrevideringar inkludera åtgärder för att hantera genomfartsproblematiken i Kisa.

Hallsbergs kommun

Hallsbergs kommun har synpunkter på att samma standard behöver gälla på objekt som löper över länsgränser, samt att sjöfart bör ges mer utrymme i förslaget.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 7 ”Samarbete över länsgräns”, samt vill poängtera att åtgärder kopplat till sjöfart är en nationell angelägenhet som hanteras i den nationella planen.

Lantbrukarnas riksförbund, LRF Östergötland

LRF har följande synpunkter: det görs inte tillräckliga satsningar på det mindre vägnätet avseende bl.a. bärighet för att klara transporter; att näringslivets transporter riskerar att glömmas bort när satsningar till största del tillfaller det stora vägnätet; ökad satsning på kollektivtrafik kräver kompletterande satsningar på åtgärder som pendlarparkeringar, kortare cykelsträckor m.m.; det finns anledning att lyfta behov om ökad kapacitet på E4an; satsningar på gång och cykel måste fylla ett naturligt behov och byggnation av sådana anläggningar tar mycket mark, ofta jordbruksmark i anspråk.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland avsätter en jämfört med andra regioner relativt stor summa till det enskilda vägnätet och prioriterar detta. Det åligger sedan näringsidkarna att genomföra eventuella åtgärder. Region Östergötland har i yttrandet på nationell plan dessutom lyft behovet av drift- och underhållsåtgärder på det mindre vägnätet.

Region Östergötland har i förslaget gjort de prioriteringar mellan objekt och åtgärder som anses ge störst måluppfyllelse. Kompletterande åtgärder vid satsningar på kollektivtrafik är viktigt. Detta görs i efterföljande processer. Region Östergötland bevakar och yttrar sig regelbundet över nationella objekt, som E4an. Avvägning av intressen är en central del i samhällsplaneringen. Interesseavvägningar mellan jordbruksmark och andra intressen sker inom planeringen.

Linköpings kommun

Linköpings kommun har följande synpunkter: för stråket rv 35 N från E4 (Norrköpingsvägen) bör utredning och åtgärder samordnas med projektet Ostlänkens dragning genom Linköpings tätort; Torvingeleden, ändrad dragning av rv 35 norr om Linköpings flygplats, bör finnas med bland de namngivna väginvesteringsobjekten i slutet av planperioden; för Trafikverkets utredning av kapacitet vid Kallerstarondellen är det viktigt att kommunen bjuds med att delta i det fortsatta arbetet; trafikplats Malmen bör omnämnas som viktigt objekt på längre sikt.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland delar Linköpings kommuns intresse av att öka framkomligheten i staden för kollektivtrafiken och prioriterar därför åtgärder som bidrar till att öka detta. I dagsläget ser inte Region Östergötland behov av ny sträckning av riksväg 35, eller att det finns utrymme att lägga till Torvingeleden som utredningsobjekt. Önskemålet om cykelsträckningar inte kommer biläggas länsplanen, men underlaget är viktigt för fortsatta processer. Se vidare under avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i pottor”..

Angående trafikplats Malmen ser Region Östergötland ett behov av fortsatt dialog för att tydliggöra vilka behoven är. Region Östergötland är angelägna om att inte försvaga kollektivtrafikens attraktivitet i relation till bilen. Region Östergötland välkomnar därför önskemål om fortsatt dialog.

Linköpings universitet

Linköpings universitet har inga synpunkter.

Länsstyrelsen Östergötland

Länsstyrelsen Östergötland har synpunkt på att det saknas förklaring till valt nollalternativ vilket gör att miljöbedömningens jämförelseresonemang haltar.

Region Östergötland kommentarer

Förslaget till länsplan har kompletterats med beskrivning av nollalternativ.

Mjölby kommun

Mjölby kommun har följande synpunkter: åtgärder på södra stambanan är av yttersta vikt för att säkerställa regional tågtrafik, likaså åtgärder i gatunätet i Linköping och Norrköping så det gynnar kollektivtrafikens tillgänglighet, och stödjer vidare planer på en framtida pendeltågstation i västra Linköping; det är önskvärt att mer medel fördelas till LTP:er vid framtida revideringar av nationell plan; transportstråket riksväg 32 Mjölby – Boxholm – (Sommen); ytterligare planskild korsning i Mantorp; ytterligare bristutredningar och objekt som ska tillföras förslaget; önskemål om 80-standard för vägobjekt.

Region Östergötland

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i pottar” och 4 ”Medfinansiering”.

Angående väg 32 står Region Östergötland fast vid att inte ta ställning till om delar av de föreslagna åtgärderna ska genomföras som del av länsplan, och hänvisar till kommentar på Boxholms kommuns synpunkt. Gällande planskildhet i Mantorp välkomnar Region Östergötland fortsatta dialoger om vilka möjligheter som finns, och är angelägna att kunna diskutera samplanering kopplat till trafikförsörjning och ny vårdcentral. Region Östergötland kommer som en del av arbetet med den *rumsliga strategin* se över, uppdatera och fördjupa bilden över länets transportstråk. Frågan om hastighetsstandard blir en del i översynen.

Gällande mer medel till länstransportplaner medverkar Region Östergötland i sammanhang, bl.a. *En Bättre Sits*, som aktivt arbetar med att yttra sig inför, och över, nationell plan. Det är i dessa sammanhang som det finns reell möjlighet att påverka de ekonomiska ramarna.

Motala kommun

Motala kommun har följande synpunkter: förslag bör förtydligas avseende hur regionen arbetar med utveckling i hela länet; förtydligande hur planen avser behandla särskilda objekt; krav på konkretisering i fortsatta processer avseende de önskemål om objekt som inte tagits med i plan; det saknas tydliga mål som säkrar kopplingen och samarbetet med angränsande regioner; planens fokus på stora stråk riskerar att exkludera landsbygden; kommunen ser positivt på att utredning för att identifiera potentiella framtida pendeltågsstationer kommer ske, men att ett större grepp om frågan

behöver tas där regionens starka järnvägsnät skapar goda förutsäglichingar för fler stationer, exempelvis Godegård i Motala kommun.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 1 ”Geografisk fördelning av investeringar”, 3 ”Prioritering av åtgärder i pottar” och 7 ”Samarbete över länsgräns”.

Region Östergötland avser att fördjupa arbetet med hållbara transporter och mobilitet i det pågående arbetet med en *rumslig strategi*. Region Östergötland vill påpeka och förtydliga att så som nämns i förslaget till länsplan gällande utredning av identifierade pendeltågsstationer i *tågstrategiska målbilden*, gäller det i första hand pendeltågsstation i västra Linköping och i andra hand Åby. Godegård är inte aktuell för utredning.

Norrköpings kommun

Norrköpings kommun vill betona vikten av att slutsatserna som dragits i åtgärdsvalsstudien för koppling E4-Kolmårdens Djurpark och trafiksituation i Krokek, sker utifrån en period som präglats av pandemin och att regionen och kommunens gemensamt behöver följa fortsatt utveckling.

Region Östergötlands kommentar

Region Östergötland delar Norrköpings kommuns bedömning vad gäller vikten av att följa utvecklingen i Krokek.

Nyköpings kommun

Nyköpings kommun har synpunkter avseende att Stockholm Skavsta saknas i den storregionala beskrivningen, och vill framhålla betydelsen av fortsatt god och utvecklad tillgänglighet över länsgränsen på Tunabergshalvön.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland utgår från systemanalysen i *En bättre sats* vad gäller prioriteringar. När det gäller Tunabergshalvön delar Region Östergötland bedömningen om vikten av gott samarbete med både Nyköpings kommun och Region Sörmland. Det gäller inte minst Stavsjö som funktionellt har en tydlig koppling till Norrköping genom en relativt sett omfattande arbetspendling över länsgränsen.

Region Jönköpings län

Region Jönköpings län önskar att nya stambanor i sin helhet beskrivs på ett tydligare sätt.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till det övergripande resonemanget om nationell och regionala planer under avsnitt 2. I arbetet med rumslig strategi kommer det Region Jönköpings län efterfrågar preciseras. Region Östergötland välkomnar en fördjupad dialog med Region Jönköpings län kring *nya stambanor*.

Region Kalmar län

Region Kalmar län vill påminna om betydelsen av att tillsammans få till stånd överenskommelser om samtida utbyggnader av regionala vägarna 23/34 och 35 mellan Vimmerby och Kisa respektive Åtvidaberg och Överum, samt önskar att förslaget belyser säsongsvariationer i trafikflöden.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland instämmer i vikten av samplanering vid åtgärder över länsgränsen.

Region Östergötland har sedan tidigare uttryckt sig positivt till en förutsättningslös dialog om riksväg 23/34 och 35 i samband med yttrandet över Region Kalmar läns handlingsprogram för transportinfrastruktur. I samband med samråd inför innevarande planrevidering mellan Region Östergötland, Kalmar och Jönköping framkom tydligt att Region Kalmar inte har för avsikt att prioritera ovannämnda sträckor på sin sida länsgränsen i närtid.

Region Stockholm

Region Stockholm har inga synpunkter.

Region Sörmland

Region Sörmland har inga synpunkter.

Region Västmanland

Region Västmanland har inga synpunkter.

Region Örebro län

Region Örebro län har inga synpunkter.

Riksförbundet Enskilda Vägar

Riksförbundet Enskilda Vägar har följande synpunkter: välkomnande av satsningar på trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter; de betonar problematiken med enskilt huvudmannaskap i bostadsområden, om behov av kunskap och ekonomiska bidrag för att kunna förändra trafiksäkerheten på ett bra sätt; prioritering av cykel måste medföra avsatta medel för enskilda vägar; alla regioner ska avsätta mer resurser för utredningar och information och hur enskilda vägar kan arbeta bättre med framtida klimatanpassningar.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland delar i mångt och mycket den analys och de problem som föreningen belyser, men vill också påpeka som föreningen själv ger uttryck för, att de förslag som föreslås ligger utanför Region Östergötlands rådighet. Region Östergötland påverkar ansvariga myndigheter i andra sammanhang.

Söderköpings kommun

Söderköpings kommun har följande synpunkter: potter för att öka andel resande i kollektivtrafik bör inkludera mobility management; det går inte utläsa hur fyrstegsprincipen har beaktats i framtagandet av förslaget; vilka åtgärder som på sidan 20 betraktas som redan beslutade framgår inte; det är svårt att identifiera var i förslaget effekter för bostadsbyggandet återfinns; önskemål om ytterligare namngivna objekt i förslaget och i arbetet med cykelstrategin; det är av vikt att kommunens framförda brist- och behovsbeskrivningar hanteras; förslaget saknar analys av näringslivsperspektiv generellt och besöksnäringsspektiv specifikt; perspektivet om affärsmöjligheter kopplat till cykling saknas; hur

framförda brister utanför stråken hanteras framgår inte; och att det är bekymmersamt om inga ytterligare åtgärdsvalsstudier än de presenterade kommer göras; hur bristbeskrivningar på kommunala gatunätet hanteras saknas; den nedre beloppsgränsen för större väginvesteringar saknas; det är en lägre pott för stöd till kommunalt vägnät i förslaget än i innevarande plan; kommunernas bruttolistor över brister/behov på statligt vägnät saknas; mer pengar till vägåtgärder bör ligga tidigare i planperioden; vad som gäller för medfinansiering för åtgärder och åtgärdsvalsstudier; det bör framgå hur fördelning av potter, prioriteringar och fortsatt process går till; att bristanalyser och objekt som kommer finansieras till 100% presenteras för kommunerna.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland vill först kommentera de synpunkter som framförs om förslagets otydlighet. I lag och förordning regleras vad som är möjligt att avsätta pengar till för åtgärder. Mobility management är inte sådana åtgärder enligt gällande tolkning av lagrummet som gjorts av Trafikverkets jurister. Region Östergötland har tillsammans med många andra regioner påpekat detta problem. Trafikverket utgår vidare från fyrstegsprincipen i sina åtgärdsvalsanalyser. De objekt från föregående plan som Söderköpings kommun eftersöker, framgår av punktlistan i remissversionens sida 20. Region Östergötland gör bedömningen att den effektbedömning som görs kopplat till bostäder, på remissversionens sida 28, är fullgod för syftet. En justering är inte aktuell. Brister utanför de angivna stråken som inte är angivna har inte prioriterats i förslaget.

För synpunkter om ytterligare objekt samt objekt kopplat till cykelstrategin, samt för synpunkter om hantering av objekt och framförda brister m.m. och fortsatt process, hänvisar Region Östergötland till avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i potter”. Där kommenteras också kommunernas önskemål om att bruttolista över inskickade objekt ska redovisas.

Region Östergötland vill påminna om fastlagda mål och prioriteringar i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som också är vägledande för länsplanen. Generellt är arbetspendling prioriterat i länsplanen. Vidare hänvisar Region Östergötland till avsnitt 6 ”Andra resbehov än arbetspendling”.

Angående åtgärdsvalsstudier som är aktuella under planperioden är de som är prioriterade de som anges i förslaget. Ytterligare är inte aktuella. Vid åtgärdsvalsstudier krävs inte medfinansiering från berörda kommuner.

Redovisningen av potter i förslaget är inte jämförbara med pottorna i innevarande plan då en annan indelning gjorts. Av regeringens direktiv framgår vidare hur medlen ska fördelas över planperioden, varför det inte är möjligt att tidigarelägga fler åtgärder enligt Söderköpings synpunkter.

Gällande pott för det statliga vägnätet Söderköpings kommun frågar om finns inget krav på medfinansiering. Det är inte heller några krav på medfinansiering vid åtgärdsvalsstudier.

Trafikverket

Trafikverket har inga synpunkter.

Vadstena kommun

Vadstena kommun har följande synpunkter: de vill lyfta trafiksäkerheten på väg 944; större vikt bör läggas vid turist- och besöksnäring och det sammanvägda behovet som finns av hållbara transporter; önskemål om tillägg av objekt i förslaget.

Region Östergötland kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i potter” och vill påminna om fastlagda mål och prioriteringar i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som också är vägledande för länsplanen. Generellt är arbetspendling prioriterat i länsplanen. Vidare hänvisar Region Östergötland till avsnitt 6 ”Andra resbehov än arbetspendling”.

Cykelväg mellan Vadstena och Ödeshög blir föremål för fortsatt beredning i arbetet med att revidera cykelstrategin. Region Östergötland konstaterar att sträckan inte finns med i nuvarande cykelstrategi.

Valdemarsviks kommun

Valdemarsviks kommun har följande synpunkter: kommunen omnämns i ytterst begränsad form i förslaget; det är anmärkningsvärt att kopplingen mellan god infrastruktur och skärgårdstrafik inte omnämns; bristbeskrivningarna bör ytterligare utvecklas; det finns svårigheter med att tolka brister och behov under ”övrigt vägnät” hanteras vidare.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 1 ”Geografisk fördelning av investeringar”.

Inom ramen för arbetet med den *rumsliga strategin* kommer stråkkartan ses över. Det gäller såväl inom- som utomregionala samband som relationer till Kalmar län. I studien *Det funktionella Östergötland* ges en tydlig bild av hur Östergötland samspekar med grannlänen. Dialog förs med Region Kalmar län och samordning har skett tidigt i processen i framtagandet av länsplanen.

Region Östergötland hänvisar vidare till avsnitt 3 ”Prioritering av åtgärder i potter”. Mindre objekt blir föremål för fortsatt beredning. Det gäller även kopplingen till skärgårdstrafiken. Bristbeskrivningarna kommer inte revideras i samband med slutbehandlingen av länsplanen och inför antagandet av regionfullmäktige som sannolikt sker senare 2022.

E22 är ett viktigt stråk i Östergötland och den nya sträckningen i Söderköping innebär möjligheter för Valdemarsviks kommun. Region Östergötland delar bedömningen av vikten av omstigningshållplatser m.m.

När det gäller järnväg är denna del av nationell åtgärdsplanering. Region Östergötland anser att staten ska ta sitt ansvar för investeringar, drift och underhåll av all järnväg.

Vimmerby kommun

Vimmerby kommun har följande synpunkter: Region Östergötland bör bidra med samfinansieringslösningar för åtgärder på Stångådalsbanan; Region Östergötland bör verka aktivt för en förbifart Kisa samt utbyggnad av riksväg 23/34 mellan Kisa och södra länsgränsen.

Region Östergötland

Inom ramen för arbetet med den *rumsliga strategin* kommer stråkkartan ses över. Det gäller såväl inom- som utomregionala samband som relationer till Kalmar län. I studien *Det funktionella Östergötland* ges en tydlig bild av hur Östergötland samspekar med grannlänen. Dialog förs med Region Kalmar län och samordning har skett tidigt i processen i framtagandet av länsplanen. Utredning av stråken mellan Vimmerby och Östergötland är inte aktuell inför nästa planperiod. Se även kommentarerna på Region Kalmar läns yttrande tidigare.

För driftsäker trafikering på Stångådalsbanan krävs omfattande åtgärderfinansierad av nationell plan för transportinfrastruktur då järnvägsåtgärder är en del av nationell

åtgärdsplanering. Region Östergötland anser att staten ska ta sitt ansvar för investeringar, drift och underhåll av all järnväg.

Region Östergötlands bedömning kvarstår att det inte finns utrymme för förbifart Kisa under planperioden. Region Östergötland avser dock att i början av planperioden bjuda in Kinda kommun och Trafikverket för att diskutera möjligheterna att i kommande planrevideringar inkludera åtgärder för att hantera genomfartsproblematiken. Det finns flera steg 1-3 åtgärder att arbeta vidare med.

Västerviks kommun

Västerviks kommun har följande synpunkter: de betonar betydelsen av att knyta ihop satsningar över länsgräns gällande stråk R2 och att omgående efter fastställelse av planen starta upp kompletterande åtgärdsvalsstudien för den länsöverskridande delen; betydelsen av att Tjustbanan är Västerviks naturliga och enda rimliga koppling till Ostlänken och att man tillsammans med Åtvidabergs kommun tecknad avsiktsförklaring om medfinansiering av åtgärder på banan.

Region Östergötlands kommentarer

Inom ramen för arbetet med den *rumsliga strategin* kommer stråkkartan ses över. Det gäller såväl inom- som utomregionala samband som relationer till Kalmar län. I studien *Det funktionella Östergötland* ges en tydlig bild av hur Östergötland samspelar med grannlänerna. Dialog förs med Region Kalmar län och samordning har skett tidigt i processen i framtagandet av länsplanen. Utredning av stråken mellan Västervik och Östergötland är inte aktuell inför nästa planperiod. Se även kommentarerna på Region Kalmar läns yttrande ovan.

När det gäller järnväg så är den del av nationell åtgärdsplanering. Region Östergötland anser att staten ska ta sitt ansvar för investeringar, drift och underhåll av all järnväg.

Ydre kommun

Ydre kommun har följande synpunkter: det saknas en sammanhållen analys av hur investeringar fördelar sig över geografien; fördelning av medel innebär satsningar på tätbebyggda områden och det är svårt att se hur de kommer mindre landsortskommuner till gagn; en ny modell för medfinansiering behöver komma på plats; vikten av framkomlighets- och säkerhetshöjande åtgärder på rv 32 för att knyta Ydre till övriga regionen och särskilt Linköping; effektbedömningen bör kompletteras med en geografisk analys av fördelning av tillgänglighetsförbättringar.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 1 "Geografisk fördelning av investeringar".

När det gäller väg 131 och 134 är dessa exempel på vägar som ska ses över i den utredning som föreslås av L- och R-stråken i syfte att säkerställa tillgängligheten för hela Östergötland. Här behöver även dialog ske med Region Jönköpings län och Tranås kommun för att säkerställa tillgängligheten på hela sträckan Tranås-Österbymo.

När det gäller riksväg 32 tar Region Östergötland inte ställning till om delar av de föreslagna åtgärderna i åtgärdsvalsstudien ska genomföras som del av länsplan, utan denna bedömning görs tidigast vid nästa planrevidering, vilken sannolikt sker 2026. Region Östergötland avser föra dialog med Trafikverket om behovet av att föra över väg 32 till det nationella stamvägnätet.

Åtvidabergs kommun

Åtvidabergs kommun har följande synpunkter: planen bör tydligare belysa länets kopplingar till Kalmar län och infrastrukturens betydelse för mellanregionalt resande; prognoser över befolkningsutveckling bör ta hänsyn till kommunens utbyggnadsplaner och den byggbaserade befolkningsprognosen; stycket om brist för etapp Östen-Åtvidaberg behöver kompletteras med att det råder stora brister i trafiksäkerhet (till följd av viltolyckor), åtgärds paketet som åtgärdsvalsstudien föreslog för väg 35 måste genomföras; trimningsåtgärder behöver genomföras för etapp Rosten-Åtvidaberg för att förbättra trafiksäkerheten till dess att vägen byggs om 2028-2033; LTP:n bör kompletteras med trimningsåtgärder för R3 Linköping-Västervik.

Region Östergötlands kommentarer

Inom ramen för arbetet med den *rumsliga strategin* kommer stråkkartan ses över. Det gäller såväl inom- som utomregionala samband som relationer till Kalmar län. I studien *Det funktionella Östergötland* ges en tydlig bild av hur Östergötland samspekar med grannlänerna.

I arbetet med länsplanen använder Region Östergötland officiell statistik och SCB:s prognoser. Naturligtvis ger de kommunala översiktsplanerna och dess ambitioner viktiga planeringsförutsättningar. Det gäller även det gemensamma arbete Åtvidaberg gjort tillsammans med Linköping och övriga kranskommuner där kopplingen mot Linköping tydligt prioriteras.

De detaljuppgifter som efterfrågas angående riksväg 35 framgår av underlagsmaterialet. Ytterligare åtgärder innan ombyggnaden av riksväg 35 är inte aktuella av effektivitetsskäl. Andra åtgärder som tillfälliga hastighetsjusteringar får diskuteras om situationen bedöms så allvarlig av Åtvidabergs kommun.

Ödeshögs kommun

Ödeshögs kommun har följande synpunkter: statistik över resandevolymer behöver inkludera studiependling, fritids- och serviceresor; det saknas hållbara resealternativ för boende och besökare till Omberg; en prioriterad åtgärd är satsningar för förbättrad funktionalitet vid trafikplats Ödeshög vid E4:an; önskemål om fortsatt utbyggnad av gång- och cykelväg mot Vadstena (Alvastra); stråket Ödeshög-Tranås saknas i förslaget.

Region Östergötlands kommentarer

Inom ramen för arbetet med den *rumsliga strategin* kommer stråkkartan ses över. Det gäller såväl inomregionala som länsöverskridande samband som relationer till Tranås. I studien *Det funktionella Östergötland* ges en tydlig bild av hur Östergötland samspekar med grannlänerna.

Region Östergötland vill påminna om fastlagda mål och prioriteringar i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som också är vägledande för länsplanen. Generellt är arbetspendling prioriterat i länsplanen. Vidare hänvisas till avsnitt 6 "Andra resbehov än arbetspendling".

När det gäller åtgärder vid trafikplats E4 är detta i första hand åtgärder kopplat till nationell plan. Region Östergötland vill ha en fortsatt dialog med Ödeshögs kommun och Trafikverket om möjligheterna till åtgärder. Här kan finnas kopplingar till kommande utredningsarbete om omstigningshållplatser.

Cykelväg mellan Vadstena och Ödeshög blir föremål för fortsatt beredning i arbetet med att revidera cykelstrategin. Region Östergötland konstaterar att sträckan inte finns med i nuvarande cykelstrategi.

Östsvenska handelskammaren

Östsvenska handelskammaren har följande synpunkter: anslaget av trimningsåtgärder bör i första hand användas för att främja godstransporter; underlaget saknar ett tydligt näringslivsfokus; extra vikt och större prioriteringar behöver läggas vid den för näringslivet och arbetsmarknadsregionernas funktion, strategiskt viktiga vägar.

Region Östergötlands kommentarer

Region Östergötland hänvisar till avsnitt 5 "Näringslivets transporter". Arbetsmarknadens funktion och ett fungerande näringsliv är en av de viktigaste utgångspunkterna i planen. Den ökade andelen av budgeten som går till gång och cykel är ett resultat av regionfullmäktiges beslut om att stärka miljö- och klimatperspektivet i planen.