

Ny spårväg till Vrinnevisjukhuset - För Norrköping, jobben och klimatet



Sammanfattning

Vänsterpartiet arbetar för visionen att Norrköping ska vara en attraktiv stad för alla våra invånare, oavsett var i kommunen vi bor eller vilken inkomst vi har. Därför vill vi satsa på en fortsatt spårvägsutbyggnad för att utöka kollektivtrafiken i Norrköping.

Denna rapport tydliggör Vänsterpartiets utbyggnadsförslag för ny spårväg till Vrinnevisjukhuset, ger en rimlig uppskattning av investeringsbehoven samt föreslår finansieringslösningar utan att ta i anspråk medel från kommunens kärnverksamhet.

- Vrinnevisjukhuset är en av Norrköpings största arbetsplatser med tusentals medarbetare, patienter och besökande. En utbyggd spårväg skulle göra Vrinnevisjukhuset mer tillgängligt.
- Kollektivtrafik används särskilt av unga, låginkomsttagare och kvinnor. En utbyggd kollektivtrafik skulle därför gynna dessa grupper vilket är en del i Vänsterpartiets strävan efter både ökad jämlikhet och jämställdhet.
- Spårvagnstrafik är både attraktiv, effektiv och miljövänlig. Den ger positiva effekter för närliggande bostadsområden och ökar antalet resenärer i kollektivtrafiken. Det minskar Norrköpings klimatpåverkan avsevärt.
- Vi föreslår två olika förslag för spårvägsutbyggnad till Vrinnevisjukhuset. Det ena förslaget är en kort och snabb sträckning utmed Gamla Övägen. Det andra förslaget är en längre sträckning via Skarphagsleden.
- Med utgångspunkt från spårvägsutbyggnaden till Navestad har en kostnadsuppskattning gjorts för den nya spårvägen till Vrinnevisjukhuset. De totala investeringsbehoven för de två olika förslagen beräknas uppgå till 120 miljoner kronor respektive 200 miljoner kronor.
- Vår målsättning är att hitta finansieringslösningar som varken innebär höjd kommunalskatt eller tar medel i anspråk från den kommunala kärnverksamheten. Vänsterpartiet föreslår därför två olika finansieringsalternativ. Dels en rödgrön regerings investeringsstöd för utbyggd kollektivtrafik. Dels ett omriktat kommunalt stöd från Norrköping Airport AB.

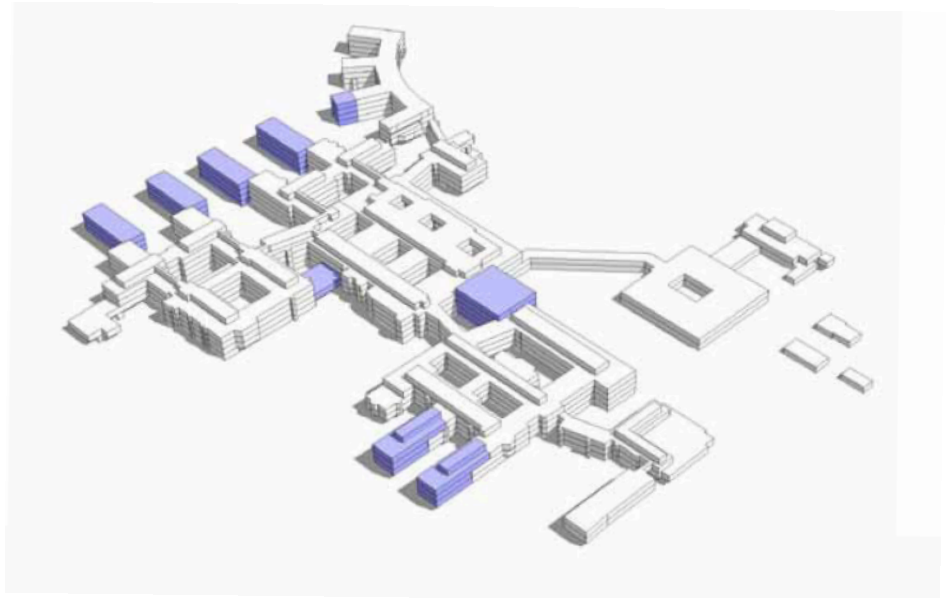
Innehållsförteckning

Vrinnevisjukhuset behöver ny spårväg	4
Spårbunden trafik både effektiv och miljövänlig	5
Spårvagnstrafik för ökad jämställdhet	6
Attraktiv stad med utbyggd spårvagnstrafik	6
Befintlig kollektivtrafik till Vrinnevisjukhuset	7
Förslag till ny spårväg mot Vrinnevisjukhuset	8
<i>Förslag 1 - Gamla Övägen</i>	<i>8</i>
<i>Förslag 2 - Via Skarphagsleden</i>	<i>9</i>
Kostnadsuppskattning av spårvägsutbyggnad	9
Förslag till finansieringslösningar	10
<i>Statligt stöd med ett växande Vänsterparti</i>	<i>10</i>
<i>Rikta om kommunalt stöd från Norrköping Airport</i>	<i>10</i>
Utbyggd spårväg för ett växande Norrköping	12

Vrinnevisjukhuset behöver ny spårväg

Med över 2200 medarbetare är Vrinnevisjukhuset bland de allra största arbetsplatserna i Norrköpings kommun. Hit färdas dagligen tusentals medarbetare, patienter och anhöriga. Landstinget i Östergötland har också stora investeringsplaner för en fortsatt utökad verksamhet vid Vrinnevisjukhuset. I arbetet med Vision2020 planeras för utbyggd och utökad verksamhet med investeringar på 2 miljarder kronor fram till år 2020.

En sådan utbyggnad är viktig för Norrköping och dess invånare och förväntas skapa många nya jobb. Behovet av att ta sig till och från Vrinnevisjukhuset kommer också att öka vilket ställer krav på utbyggd kollektivtrafik. Vänsterpartiet ser det därför som en viktig utveckling att ansluta Vrinnevisjukhuset och kommunens sydvästra delar till det befintliga spårvägsnätet i kommunen.



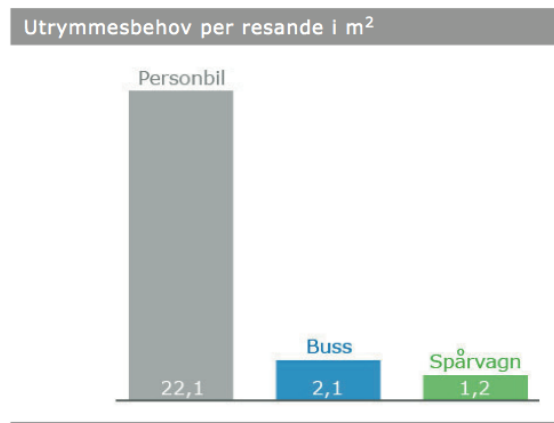
Utbyggnadsplaner för Vrinnevisjukhuset. Källa: Vrinnevisjukhuset Vision2020. Lanstinget i Östergötland. 2012.

En helt ny stadsdel stadsdel, Vrinnevi Södra, håller dessutom på att ta form strax söder om Vrinnevisjukhuset. Stadsdelen kommer att ha omkring 500 blandade bostäder, alltifrån villor till lägenheter, och byggstarten är planerad till 2015. Områdets attraktivitet och kommunikationer med centrala Norrköping kommer att gynnas kraftigt av vår föreslagna spårvägsutbyggnad.

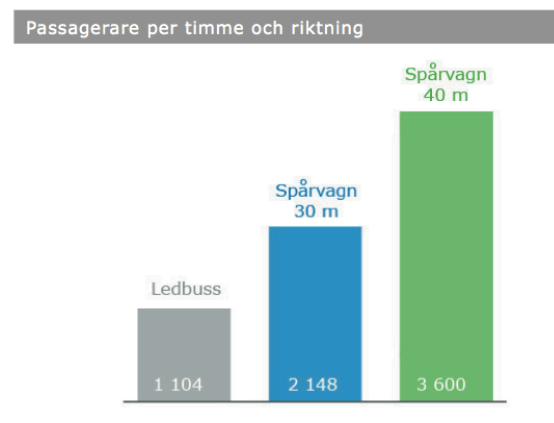
Spårbunden trafik både effektiv och miljövänlig

När Vrinnevisjukhuset nu växer förväntas också behoven för en snabb och smidig färd till och från sjukhuset att fortsätta öka. Utbyggd spårvagnstrafik har potential att möta det ökade transportbehovet. En viktig aspekt är att spårvagnar är effektiva och kan transportera 2 till 3 gånger så många passagerare jämfört med en vanlig led buss.

Dessutom är utrymmesbehovet minimalt. I jämförelse med vanlig personbil är utrymmesbehovet enbart 5% per passagerare med spårvagn. Att spårvagnstrafiken också är eldriven gör att den är energieffektiv utan att den släpper ifrån sig några avgas- eller partikelutsläpp där den passar. Detta gör just spårvagnstrafiken både attraktiv och effektiv i tätbebyggda områden. Om spårvagnarna dessutom drivs med el från förnyelsebara källor blir klimatpåverkan minimal.



Källa: Fakta om kollektivtransport, Erfaringer og løsninger for byområder. Transportøkonomisk Institutt 1995. Oslo 1995.

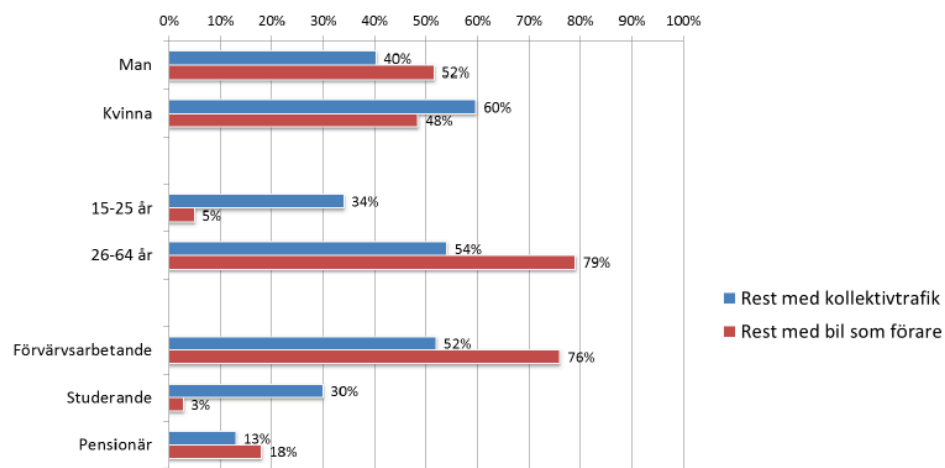


Källa: Litteratursammanställning över kollektivtrafiksystem, som finns på världsmarknaden och är i bruk. Trivceter rapport 2008:26, Lund 2008.

Spårvagnstrafik för ökad jämställdhet

Studier visar att särskilt låginkomsttagare, unga och kvinnor är flitiga användare av kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometerns årsrapport för 2013 visar att 60% av samtliga kollektivtrafiksresenärer är kvinnor. 34% av alla som använder kollektivtrafiken är i åldern mellan 15-25 år. En stor del av samtliga resenärer är också låginkomsttagare.

En utbyggnad av spårvagnstrafiken till Vrinnevisjukhuset skulle därför särskilt gynna dessa grupper vilket är en viktig del i Vänsterpartiets strävan efter ökad jämställdhet och minskade samhällsklyftor.



Studie kring användarmönster av kollektivtrafik. Källa: Kollektivtrafikbarometerns årsrapport 2013

Attraktiv stad med utbyggd spårvagnstrafik

När Norrköping nu växer är utbyggd spårvagnstrafik viktigt för att undvika trängsel och minska belastningen på befintliga vägar, hålla nere de farliga partikelutsläppen samt öka attraktiviteten för kommunens olika bostadsområden.

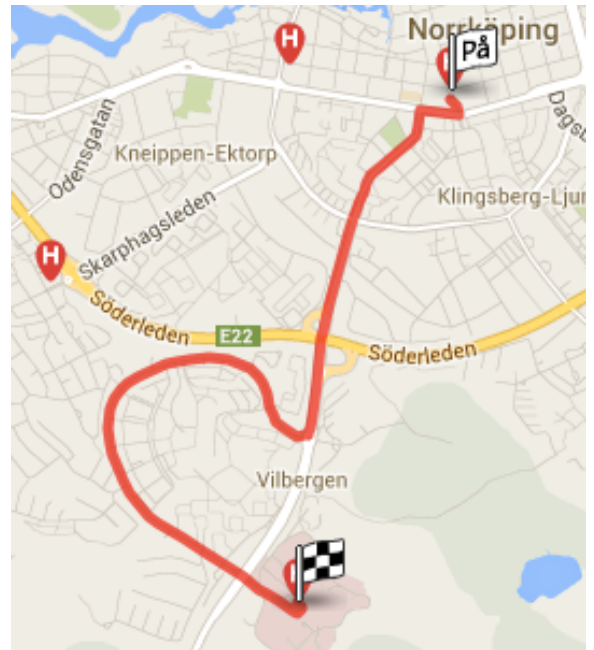
I rapporten ”Spårfaktorn på spåret” (VTI rapport 721, 2011) konstateras att utbyggnaden av spårvagnsnätet i Norrköping har använts som ett verktyg för att kunna skapa en mer integrerad och socialt sammanhållen stad. Därför har också spårvägen blivit en del av Norrköpings transformering från en lite nedgången industristad till en attraktiv och modern, men ändå klassisk, spårvagnsstad.

Spårvagnstrafiken har också en större potential att nå fler antalet resenärer. Den så kallade spårfaktorn innebär att fler, särskilt tidigare bilister, väljer att resa med kollektivtrafiken när den ställs om från buss- till spårvagnstrafik. Som ett bra exempel har den nya spårvägen mellan Ljura och Navestad, en fråga som Vänsterpartiet drivit länge och som färdigställdes 2011, blivit en succé och ökat antalet resenärer med 20% jämfört med tidigare busstrafik. Detta är en ökning som inte kan förklaras på annat sätt än ökad attraktivitet för kollektivtrafiken med spårväg.

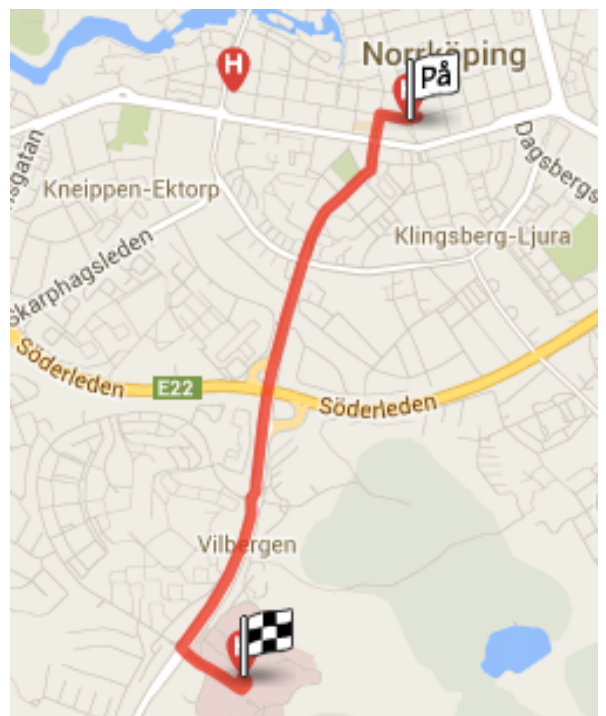
Befintlig kollektivtrafik till Vrinnevisjukhuset

Östgötatrafikens nuvarande tidtabell (dec 2013 - juni 2014) visar den befintliga kollektivtrafiken mellan Söder Tull och Vrinnevisjukhuset. Linje 115 och 117 är de linjer i tätortstrafiken som trafikerar nämnda sträcka. Under en vardag åker dessa linjebussar tillsammans mellan 4 - 5 gånger per timme. Från Söder Tull passerar linjerna Albrektsvägen, fortsätter på Gamla Övägen och rundar Vilbergen innan de når Vrinnevisjukhuset. Linjebussarna passerar 14 hållplatser och restiden beräknas till drygt 15 minuter.

Förutom tätortstrafiken trafikerar även en del landsbygdstrafik på sträckan mellan Söder Tull och Vrinnevisjukhuset. Detta gäller särskilt linje 457 och 458, men även linje 432 samt 442 passerar här. Dessa linjer är inte lika frekventa utan åker tillsammans mellan 1 - 2 gånger per timme under morgon och eftermiddagspassen. Däremot har de en kortare restid med 3-5 hållplatser då de kör på Gamla Övägen utan att åka runt Vilbergen innan de når Vrinnevisjukhuset. Den beräknade restiden är ca 6-10 minuter beroende på antalet hållplatser som varierar mellan linjerna.



Befintlig tätortstrafik linje linje 115 och 117.
Källa: Östgötatrafiken



Befintlig landsbygdstrafik linje 457, 458 samt 432 och 442. Källa: Östgötatrafiken

Förslag till ny spårväg mot Vrinnevisjukhuset

Ambitionen med den nya spårvägen är att kunna ersätta samtliga befintliga busslinjer till Vrinnevisjukhuset med betydligt effektivare spårvagnstrafik. Med 5-6 turer i timmen har spårvagnstrafiken potential att öka kapaciteten för kollektivtrafiken 2-3 gånger jämfört med de befintliga busslinjerna.

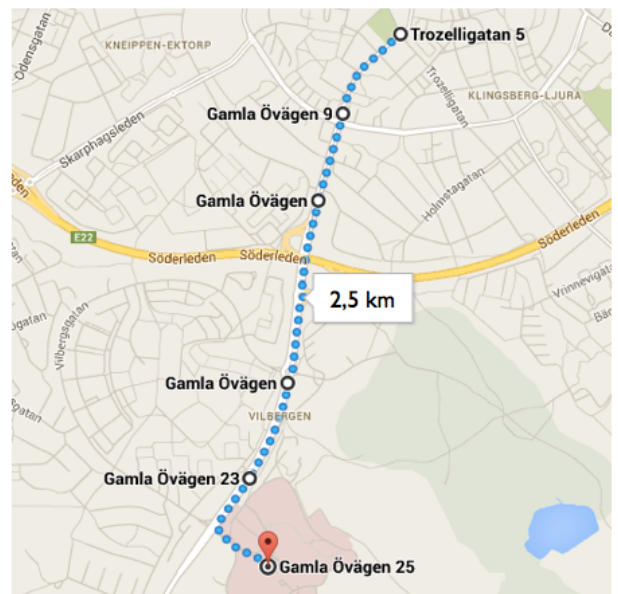
Söder Tull är ett naturligt centralt nav och knutpunkt för kollektivtrafiken i Norrköping. Här samsas både tätorts- och landsbygdstrafiken med den befintliga spårvagnstrafiken. En utbyggd spårväg med utgångspunkt från Söder Tull knyter samman kommunens sydvästra bostadsområden, som Ektorp och Vilbergen samt det planerade nya bostadsområdet strax söder om Vrinnevisjukhuset, med kommunens centrala delar. En sådan utbyggnad gör Norrköpings innerstad fortsatt attraktiv som handelsområde samtidigt som det gör Vrinnevisjukhuset mer tillgängligt. Dessa förslag är självklart inte detaljutredda vad gäller exempelvis hållplatser och anslutningar. De utgör dock de huvudalternativ som vi ser i dagsläget.

Förslag 1 - Gamla Övägen

Från Söder Tull ut mot Trozelligatan ansluts ny spårväg till den redan befintliga spårvägen som går mot Ljura och Kvarnbergen. Från Trozelligatan föreslås en snabb linje på Gamla Övägen ut mot Vrinnevisjukhuset.

Spårvägen passerar Albrektsvägen och Gamla Övägen med närhet till Ektorp. Söderut ansluts spårvägen med gång- och cykelvägar till Vilbergens östra delar med närhet till både Vilbergen Centrum och Thapperska skolan.

Med en utbyggd spårväg har området mellan Söderleden och Vrinnevisjukhuset stora möjligheter att växa med nya attraktiva bostadsområden. Spårvägen beräknas få en längd på 2,5 km och få 4-5 hållplatser. Med nuvarande genomsnittshastighet på 30 km/h för den befintliga spårvagnstrafiken beräknas den totala restiden mellan Söder Tull och Vrinnevisjukhuset bli mellan 6-7 minuter.



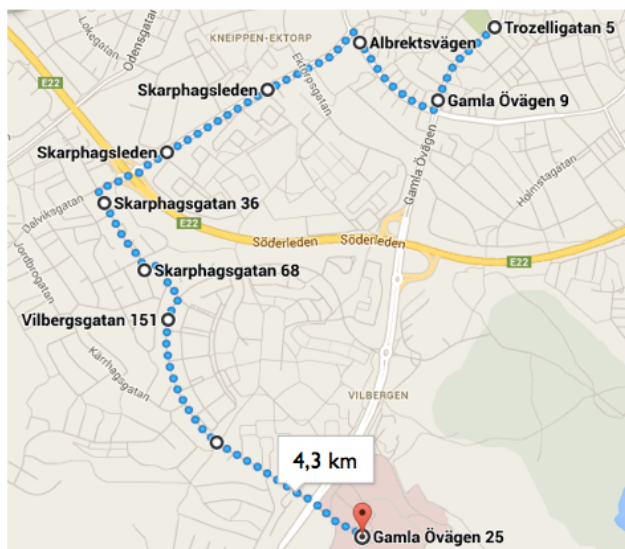
Förslag 2 - Via Skarphagsleden

En fortsatt påbyggnad från Trozelligatan är även utgångspunkt för förslag 2. Denna spårsträcka är något längre och passerar ett större upptagningsområde där spårvagnstrafiken blir tillgänglig för fler av Norrköpings invånare.

Spårlinjen föreslås fortsätta ut på Albrektsgatan och in på Skarphagsleden i anslutning till Nya Parken. På

Skarphagsleden är det nära till både Ektorp Centrum och bostadsområdena däromkring. Linjen föreslås korsa Söderleden och in i Skarphagen i anslutning till Skarphagsskolan. Härifrån fortsätter linjen ut på Vilbergsgatan och passerar både västra Vilbergen och bostadsområdet i Kättsätter innan den når Vrinnevisjukhuset.

Spårvägen beräknas få en längd på 4,3 km och få 9-10 hållplatser. Med en genomsnittshastighet på 30 km/h beräknas sträckan på en total restid på mellan 12 - 15 minuter.



Kostnadsuppskattning av spårvägsutbyggnad

Under perioden 2009 - 2011 byggde Norrköpings kommun spårväg från Ljura ut mot Navestad i två etapper. Projektets omfattning inkluderade breddning och omdaning av befintliga gator, anläggning av nya vägar, uppförande av nytt torg vid Hageby Centrum samt nya hållplatslägen för både spårvagnar och ersättningsbussar. Även investeringar i anslutande cykelvägar gjordes inom ramen för spårvägsutbyggnaden. Vid en ny spårvägsutbyggnad mellan Söder Tull och Vrinnevisjukhuset är det rimligt att anta att projektets budgetomfattning täcker liknande investeringsbehov.

I likhet med tidigare spårvagnsutbyggnad mot Navestad finns också i de föreslagna spårvägsutbyggnaderna mot Vrinnevisjukhuset egna korridorer för planerad spårväg. Detta gäller främst utmed Gamla Övägen samt på Skarphagsleden, vilket gör planering och utförande betydligt smidigare.

För föreslagna spårvägsutbyggnad mot Vrinnevisjukhuset utgör därför utbyggnaden av spårväg mot Navestad en god ekonomisk referens. Utbyggnaden mot Navestad landade på en slutlig kostnad på 196 695 tkr. Det ger en genomsnittlig totalkostnad på 46 832 kr per meter spårväg, vilket uppskattas utgöra en liknande kostnad för den nya spårvägslinjen mot Vrinnevisjukhuset.

De totala investeringsbehoven för spårvägsutbyggnad enligt förslag 1 uppskattas därför till drygt 120 miljoner kronor.

De totala investeringsbehoven för spårvägsutbyggnad enligt förslag 2 uppskattas därför till drygt 200 miljoner kronor.

Förslag till finansieringslösningar

Investeringen i en ny spårvägslinje ut mot Vrinnevisjukhuset beräknas uppgå till mellan 120 - 200 miljoner kronor beroende på förslag till spårväg.

Vänsterpartiets utgångspunkt är att investeringen inte skall bekostas av höjd kommunalskatt. Målsättningen är istället att finansiera investeringen med ekonomiska lösningar som är både effektiva och hållbara utan att behöva ta i anspråk medel från kommunens kärnverksamhet. Vänsterpartiet föreslår därför följande finansieringsalternativ.

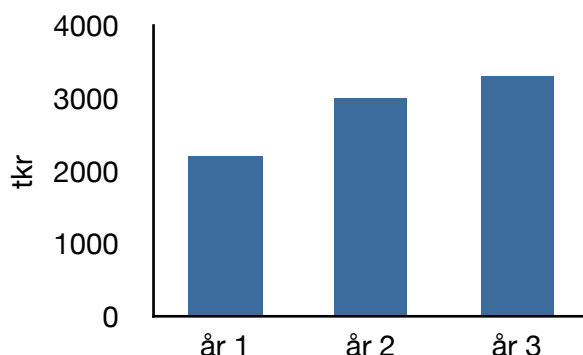
Statligt stöd med ett växande Vänsterparti

Vid ett regeringsskifte förväntas en ny rödgrön regering med ett starkt Vänsterparti driva en investeringslinje för utbyggd kollektivtrafik. Norrköpings läge med både landsbygdstrafik och spårvagnstrafik gör kommunen attraktiv för statliga investeringsstöd i sin fortsatta kollektivtrafiksutbyggnad.

I sin budgetmotion i Riksdagen från oktober 2013 föreslår Vänsterpartiet en rad kommunsatsningar. Där ingår en kommunsatsning för utbyggnad av lokal kollektivtrafik. Anslagen uppgår till 2200 tkr för år 1, 3000 tkr för år 2 och 3300 tkr för år 3.

Med en viss reservation för att Vänsterpartiets och de rödgrönas kommande vårbudgetar har liknande kommunsatsningar är det en rimlig bedömning att en sådan kommunsatsning med ett stort kollektivtrafikstöd blir verklighet och kan komma Norrköping kommun till del. Ett sådant stöd skulle finansiera en stor del av spårvägsutbyggnaden mot Vrinnevisjukhuset.

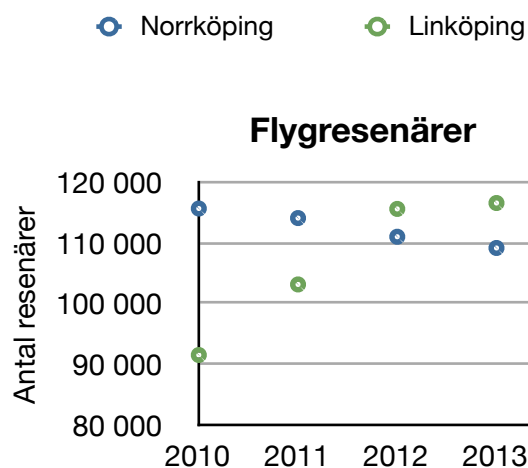
Förslaget förutsätter dock att ett rödgrönt maktskifte blir verklighet efter de allmänna valen i september 2014. Idag är ett växande Vänsterparti den enda garanten för en sådan rödgrön regering.



Vänsterpartiets kommunstöd för kollektivtrafiksatsning. Källa: Vänsterpartiets budgetmotion 2013/14:V400 "En ekonomisk politik för bättre välfärd".

Rikta om kommunalt stöd från Norrköping Airport

Norrköpings flygplats har under flera år haft ständigt minskande antal resenärer.



Siffror från Transportstyrelsen visar på en tydlig negativ trend i antalet resenärer från 2010 fram till 2013.

Under perioden har flygplatsen gått från 115 660 resenärer till 109 160 resenärer, ett totalt tapp på 5,6%. Samtidigt har antalet resenärer från närliggande flygplats i Linköping för första gången passerat antalet resenärer från Norrköpings flygplats.

Mellan 2010 och 2013 har Linköpings flygplats växt från 91 521 resenärer till 116 567 resenärer. Det är en ökning på hela 27,4%.

Utvecklingen för de båda flygplatserna har gått åt olika håll. För Linköping City Airport har den reguljära flygtrafiken dominerat tillströmningen av resenärer. Det holländska bolaget KLM har sedan ett antal år tillbaka reguljärflyg till och från Schiphol flygplats i Amsterdam med vidare anslutning till internationella destinationer. Från och med 30 mars 2014 startar flygbolaget SAS också reguljärflyg med två turer per dag till och från Köpenhamn. Utvecklingen av SAABs flygplan i direkt anslutning till flygplatsen i Linköping garanterar även ett fortsatt stort intresse från det privata näringslivet.

I Norrköping har utvecklingen för reguljärflyg varit en besvikelse. På knappt 2 år har 5 olika bolag misslyckats med linjen Norrköping - Köpenhamn. I konkurrens med affärs- och reguljärflyg från Linköping samt lågprisflyg från Skavsta avgångar från Arlanda Norrköpings flygplats skapat sig en egen nisch i form av charterflyg som nu dominerar utbudet från flygplatsen.

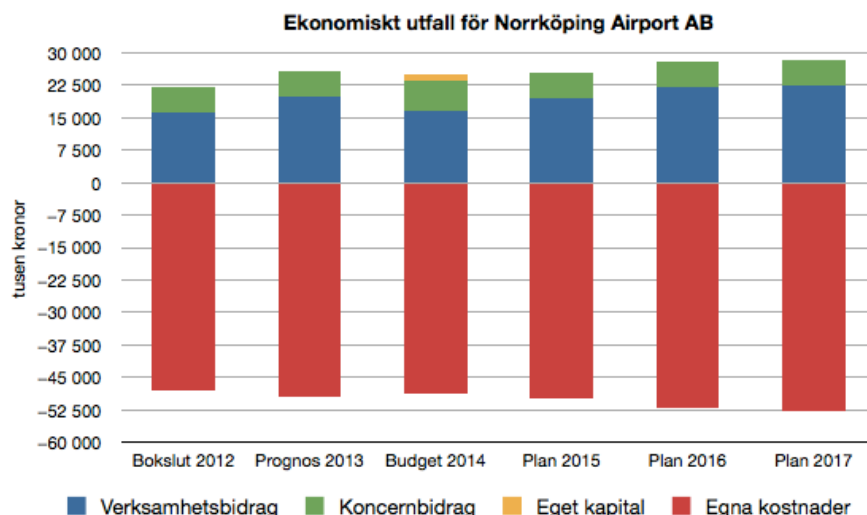
Norrköpings kommunens ägardirektiv för Norrköping Airport framhåller dels att flygplatsen skall komma Norrköpings invånare till dels samt att "Reguljära flyglinjer mot några internationella knutpunkter ska vara huvudinriktningen". Med rådande utveckling och konkurrens från närliggande flygplatser samt utbyggnad av nya Ostlänken som kraftigt minskar restiden till dessa gör situationen än mer ansträngd. Det Vänsterpartiets bedömning att Norrköping Airport varken uppfyller eller ens har möjlighet att uppfylla kommunens ägardirektiv under en överskådlig framtid.

Det är därför Vänsterpartiets uppfattning att de skattemedel som kommunen ger i stöd till Norrköping Airport mer effektivt kommer till användning och gör mer nytta för Norrköpings invånare vid en investering för spårvägsutbyggnad till Vrinnevisjukhuset.

Norrköpings kommun egen redovisning för den ekonomiska situationen för Norrköping Airport visar hur stor andel av flygbolagets kostnader som täcks upp av kommunala medel. Det ekonomiska utfallet vittnar om hur kommunala medel till stor del balanserar upp de egna kostnaderna. Under åren har kommunala medel stått för mellan 40 - 50 % av de egna kostnaderna, vilket genomsnittligt innebär ca 25 miljoner kronor i kommunalt stöd per år. Planuppföljningen visar också att denna trend kommer fortsätta att hålla i sig under de närmaste åren.

Flyglinjen Norrköping - Köpenhamn

- ✓ I april 2012 konkursade Cimber Air.
- ✓ Skyways övertog linjen, men konkursade efter tre veckor.
- ✓ Från september 2012 till januari 2013 flög Next Jet som gav upp på grund av för få passagerare.
- ✓ Våren 2013 skulle Fly Swedish trafikera Skellefteå–Norrköping-Köpenhamn, men kom aldrig igång eftersom operativt tillstånd och flygplan saknades.
- ✓ 15 september 2013 presenterades Danish Air Transport (DAT) som ny operatör. Efter att SAS presenterat sin satsning på linjen Linköping-Köpenhamn väljer DAT att avveckla linjen från och med 1 april 2014.



Verksamhetsbidrag, koncernbidrag samt eget kapital är kommunala medel som årligen täcker stora delar av kostnaderna för Norrköping Airport. Källa: Budget 2014 och plan 2015 - 2017 för Norrköpings kommun.

Mot bakgrund av denna beskrivning föreslår därför Vänsterpartiet i Norrköping att de kommunala stödet till Norrköping Airport riktas om till en utbyggnad av spårvägen mellan Söder Tull och Vrinnevisjukhuset. En sådan omriktning skulle innebära en verklig investering i Norrköping där också kommunala skattemedel används på ett sådant sätt som kommer fler av Norrköpings invånare till dels.

En sådan investeringslösning skulle ge spårvägsutbyggnaden mellan Söder Tull och Vrinnevisjukhuset en relativt kort avskrivningstid på uppskattningsvis mellan 7 till 10 år.

Utbyggd spårväg för ett växande Norrköping

Norrköping är en växande stad med stor potential. Det skapar också stora utmaningar för kommunen som vi inte kan negligera utan måste ta på allvar och fatta kloka beslut kring redan idag. Spårvägsnätet i Norrköping är unikt i Sverige och signalerar modernitet och framåtanda. Det måste vi ta tillvara för en fortsatt ökad attraktivitet för kommunen.

Vänsterpartiet ser utbyggnaden av spårväg till Vrinnevisjukhuset som en prioriterad nödvändighet. En spårvägsutbyggnad ökar inte bara tillgängligheten för Vrinnevisjukhuset. Det skulle skapa positivt mervärde för både befintliga bostadsområden, som Vilbergen och Ektorp, samt framtida planerade bostadsområden i anslutning till Vrinnevisjukhuset.

En spårvägsutbyggnad har också potential att göra Norrköpings innerstad till ett fortsatt attraktivt handelsområde och skapar en sammanbunden och lättillgänglig stad vilket gynnar det lokala näringslivet. Därför är en investering i ny spårväg mot Vrinnevisjukhuset en investering för hela Norrköping. För en fortsatt positiv utveckling av Norrköping i framtiden.