

Synpunkter på Trafikverkets PM "Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – underlag inför hearingar november 2020"

Linköpings kommun, Norrköpings kommun och Region Östergötland har tagit del av rubricerat underlag och är eniga om innehållet i detta yttrande.

Vi anser inte att det är meningsfullt eller möjligt ta ställning till något av de tre utredningsalternativen. Underlaget är allt för allmänt hållet och det tre alternativen som ställs emot jämförelsealternativet går helt emot tidigare fattade beslut. De regionala nyttor som Ostlänken ska tillskapa försvinner i en hög utsträckning i utredningsalternativen. Det går inte att jämföra alternativen och ta beslut ur ett helhetsperspektiv när konstaderna som har koppling till ökad regional kapacitet inte ingår i uppdraget. Suboptimeringen finner vi anmärkningsvärd.

Vi uppskattar att Trafikverket under processen har valt att särskilt understryka att det är genomförandeuppdraget som gäller för Ostlänken, och att denna utredning endast ska ses som ett utredningsuppdrag som regeringen önskat få beskrivet och inte något som Trafikverket kommer att förorda.

Vi förutsätter att:

Tidigare ingångsvärden och överenskommelser mellan regionen, kommunerna och staten gäller och att arbetet fortlöper i enlighet med dessa.

Vi anser att:

De förslag som förs fram i Trafikverkets PM kraftigt motverkar och försvårar:

- utveckling mot en större arbetsmarknadsregion och därmed innebär en sämre tillväxt
- stadsutveckling eftersom regionens och kommunernas långsiktiga planering förutsätter centralt placerade stationer. Centralitet och närhet är den enskilt viktigaste faktorn för att kunna skapa goda förutsättningar för bra stadsutveckling.
- byggandet av bostäder i Linköping, Norrköping och övriga Östergötland, vilket därmed har en starkt negativ påverkan på bostadsförsörjningen.
- den genomförda och pågående planeringen utifrån nuvarande nationell plan och övriga planer/överenskommelser med staten/Trafikverket. Arbetet har gjorts förgäves både vad det gäller tid, innehåll och nedlagda kostnader.

- de investeringar som genomförts av staten (via länsplanerna), kommunerna och näringsliv utifrån gällande planering och överenskommelser.
- möjligheten till att behålla nuvarande nivå på kollektivtrafik och hållbart resande, än mer försvårar möjligheten att utöka den. Östgötapendeln är redan i dagsläget åsidosatt i fördelningen av tåglägen på grund av att södra stambanan är överlastad

Regional utveckling

Förslagen i Trafikverkets PM innebär att utvecklingen i Östergötland, kopplad till nya stambanor, i stora delar uteblir. Ostlänken är en förutsättning för vår regions utvecklingsmöjligheter. Centralt belägna stationer möjliggör effektiv kollektivtrafik med Östgötapendeln, snabba byten mellan fjärrtåg och regionala tåg och mellan olika trafikslag. Detta är en nödvändighet för att Östergötland ska utvecklas som arbetsmarknadsregion och att vi ska kunna växa. Externa stationer försämrar företagens konkurrenskraft eftersom det försvårar pendlingsmöjligheterna.

Möjligheterna till regionförstoring och att stärka kopplingarna med Stockholm-Mälardalsregionens arbetsmarknad, minskar kraftigt, vilket får negativa konsekvenser för både Stockholm-Mälardalsregionen och Östergötland.

Vi ställer oss frågande till om förslagen i Trafikverkets PM bidrar till att det frigörs kapacitet på nuvarande stambana för en tillräckligt positiv utveckling av gods- och kollektivtrafik på järnväg. Enligt prognoser från KTH kommer 80 procent av resorna med höghastighetståg att stanna på orter mellan storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö, för på- och avstigning. I utredningsalternativen tas inte hänsyn till detta eftersom stationerna är placerade externt och eftersom de inte är kopplade till det regionala systemet. Det är nödvändigt att Trafikverket i sitt svar till regeringen uppmärksammar detta.

Stadsutveckling

Stationens placering i centralt läge är av strategisk betydelse för att kommunernas innerstäder ska kunna utvecklas på bästa sätt. För företag och offentliga verksamheter som är beroende av att kunna rekrytera kvalificerad arbetskraft är stadens kvaliteter viktiga. Det handlar om stadens form och innehåll, att det är nära mellan människor och verksamheter och att kvarter och gatunät ger en tät och sammanhållen stad. En central station och området intill blir, om den ligger centralt, en mötesplats där många rör sig. Det gör det attraktivt att bygga bostäder och kontor i närheten av centralstationen. Med fler personer ökar efterfrågan på varor och tjänster. Då kan också näringslivet växa och utbudet bli större.

Bostadsbyggande

Den planerade infrastrukturens satsningen bygger på att kommunen ska möjliggöra byggandet av ett stort antal bostäder. Efter ett omfattande planeringsarbete genomförs nu flera stora projekt med Ostlänken och ny centralstation som en viktig grund för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

Utredningsalternativen i Trafikverkets PM innebär att byggandet av stationsnära nya bostäder och kontor omöjliggörs.

Planering

Utvecklingen av såväl Linköping, Norrköping som hela Östergötland bygger på centralt placerade stationer: "Det regionala utvecklingsprogrammet" (2014), "Tågutvecklingsplan 2040" (2020), "Översiktsplan för staden Linköping" (2010), "Översiktsplan för staden Norrköping" (2017), "Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping" (2010)", samt i andra planer som grundar sig i dessa, både antagna och pågående. En stor del av denna planering kan då anses vara förgäves och ha genererat onödiga kostnader. Stora förändringar rörande stationsläge kommer förändra planeringstiden för kommunerna och andra aktörer eftersom konsekvenserna blir så stora att det är nödvändigt att göra om delar av både översiktsplaneringen och detaljplaneringen, enligt plan- och bygglagen. Denna försening av planeringen är svår att bedöma men uppskattas till mellan fem och tio år.

Utredningsalternativen är inte förenliga med den planeringen och de påföljande beslut som fattats i enlighet med lagstadgad planeringsprocess. Även avgörande beslut på nationell nivå, som föregåtts av lång planering, skulle behöva rivas upp. Exempelvis skulle tillåtlighetsprövningen behöva göras om liksom delar av arbetet med pågående järnvägsplaner.

Investeringar

Det fysiska arbetet med att realisera projekt Ostlänken pågår. Kardonbanan i Norrköping tas i drift i februari 2021 och är bara ett av flera exempel där förberedande arbete genomförts för att ge plats åt den nya stambanan. De båda kommunernas investeringar i förberedande infrastruktur och markinköp uppgår till flera miljarder kronor. Dessa investeringar blir i utredningsalternativen till stor del bortkastade.

Det är inte bara kommunerna som gör omfattande investeringar för att möjliggöra järnvägsbygget och en stationsnära stadsutveckling. Flera byggherrar håller på att producera bostäder utifrån de beslut som tagits. Nämnas kan till exempel stadsutvecklingsprojektet Inre hamnen i Norrköping där de privata investeringarna uppgår till över 10 miljarder kronor.

Hållbarhet

Trafikverket betonar i underlaget den goda tillgängligheten för bil till externa stationslägen. Det går att tolka skrivningen som att Trafikverket framhåller detta som positivt vilket i så fall skulle vara anmärkningsvärt. Hela satsningen

med de nya stambanorna borde vara att främja kollektivt resande och skapa långsiktigt hållbara strukturer, vilket utredningsalternativen omöjliggör.

Utredningsalternativen kommer att innebära ett minskat resande på järnvägen till förmån för ett ökat resande med bil. Forskning visar att externa stationslägen innebär en 30 procentig minskning av antalet resenärer vilket motsäger Trafikverkets mål om hållbart resande.

Det är dessutom oklart om utredningsalternativen totalt sett innebär kortare restider som efterfrågats i uppdraget då restiderna mellan resenärernas målpunkter utmed banan skulle förlängas av externt placerade stationer.

Fortsatt hantering av regeringsuppdraget

Vi har avslutningsvis synpunkter på Trafikverkets hantering av uppdraget. Hanteringen riskerar att ge upphov till en allvarlig förtroendekris. Det underlag detta yttrande avser får konsekvenser för det förtroende som byggts upp mellan staten, region och kommun, men framförallt får det konsekvenser för det förtroende som parterna gemensamt byggt upp gentemot såväl invånare som näringsliv och investerare.

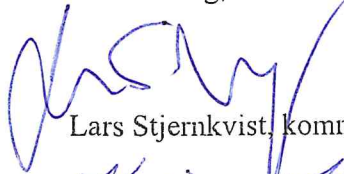
Trafikverket har, som självständig myndighet och utifrån sin roll som samhällsutvecklare, ett ansvar att beskriva konsekvenserna av att frånga tidigare fattade beslut och de avgörande skillnaderna i nyttor som utredningsalternativen skulle innebära.

Vi förväntar oss att Trafikverket fångar upp synpunkterna och att de återspeglas på ett tydligt sätt i utredningen när den presenteras för regeringen.

Östergötland 2020-11-20



Niklas Borg, kommunstyrelsens ordförande, Linköpings kommun



Lars Stjernkvist, kommunstyrelsens ordförande, Norrköpings kommun



Kaisa Karro, regionstyrelsens ordförande, Region Östergötland