

Region Östergötland  
Trafik- och samhällsplaneringsnämnden  
581 91 Linköping

Kopia:  
Regiondirektör Krister Björkegren  
Vd Östgötatrafiken Sofia Malander

## Yttrande avseende Tågutvecklingsplan Östergötland 2040, Dnr TSN 2018-48

Fjärde Tankesmedjan har studerat remissutgåva för rubricerad plan och inkommer härmed med följande synpunkter.

### Generella synpunkter:

Vi saknar kopplingar till regionens utveckling – allt antagande i resandeunderlag utgår från en befolkningstillväxt som linjärt följer den historiska utvecklingen i våra kommuner. Det tas höjd för en kollektivresandeström på 32 % i förhållande till dagens andel på 23 % men analysen av konsekvenser sker enbart i pendeltågstrafiken – inte heller någon koppling till i vilken utsträckning detta kommer att säkra miljömålen finns med i förutsättningarna. Inte heller finns det någon förankring i näringslivets behov av framtida lösningar – där järnvägens roll i flera fall är avgörande infrastruktur för att våra företag ska våga satsa i regionen och för att deras miljöarbete ska möta framtidens krav.

Genom den dominans som Linköping och Norrköping står för blir planen inte en regional plan i annat avseende än hur stambanan kopplar samman regionen med angränsande län och Stockholm. Här ligger huvuddelen av analysarbetet och det är bra, men, inte tillräckligt för att säkra regionens tillväxt och balans mellan stad och land.

Syftet med planen är att, citat "att ha ett samlat strategiskt dokument för hur Östgötatrafiken ska agera och planera strategiskt för att tillgodose det framtida resebehovet med tågtrafik inom samt till och från Östergötland".

Innan man kan blicka in i framtidens behov av tågtrafik så är det rimligt att man på övergripande nivå förstår för vilken slags region planeringen ska ske och det vet man inte – det arbetet är också initierat av ledningsstaben på Regionen men löper med i vårt tycke en mer realistisk tidplan!

Den avser komma fram till en ny utvecklingsstrategi för Regionen tredje kvartalet 2020 och ska sedan ligga till grund för en ny regional utvecklingsplan och en ny Trafikförsörjningsplan – kanske också en bostadsförsörjningsplan på regional nivå!

Fjärde Tankesmedjan ser väldigt positivt på detta arbetsupplägg, men, undrar hur vi redan nu utan detta grundarbete ska kunna svara på vilket tågresandebehov som finns i regionen 2040!

Med tanke på den stora obalansen som finns mellan små och stora kommuner i region Östergötland så krävs ett nytt tänk på hur tillväxten också kommer våra små kommuner till del – den dimensionen finns inte belyst i tågplanen, inte heller behovet av att förstärka regionen så att den kan stå på egna ben eller hur våra hållbarhetsmål i Agenda 2030 ska nås, eller hur regionens bostadsförsörjning ska klaras? Vi undrar hur våra kommuner ska kunna ge kvalificerade synpunkter på nu utskickad remiss?

Det finns analyser i tågplanen som självklart är bra input i det kommande arbetet men att gå till beslut på en tågplan, isolerat, innan avgörande planeringsfaktorer för region Östergötlands framtid är tagna är prematurt och det vänder vi oss emot.

Gör tågplanen till ett arbetsdokument och låt den beslutade processen för en framtida utvecklingsstrategi för Region Östergötland få fortlöpa med den ambition som ny lagstiftning kräver, ref. förordning 2017:583 som stipulerar citat ” den regionala utvecklingsstrategin ska vara en samlad och sektorövergripande strategi för det regionala tillväxtarbetet i ett eller flera län”.

För att säkra regionens framtid krävs ett betydligt djupare samarbete med angränsande län söderut, mot Kalmar och Jönköpings län, på ett sätt som motsvarar vad regionen gör mot Stockholm. Utan denna ansats riskerar region Östergötland bli en satellit till Stockholm utan egen kraft att locka kompetens och företagsetableringar, förutsättningar som går hand i hand.

Med regeringens inriktning på mer centraliserad specialistvård så riskeras dessutom US specialistenheter i förlängningen att hamna i Stockholm - sannolikheten för detta scenario ökar väsentligt om patientunderlaget i Kalmar och Jönköpings län skulle hamna i Skåne. En inte helt orealistisk utveckling om inte bostadsförsörjning, infrastrukturplanering och planering för sjuk- hälsovård samordnas över dessa sektorer och över länsgränserna – frågor som nu lagstiftningen kräver ska hanteras i den regionala planen.

Vi lämnar för övrigt följande synpunkter med referens till rapportens disposition:

## **Punkt 1 Inledning**

Resandebehovet kan inte bedömas utan att en bostadsförsörjningsplan för regionens tillväxt är fastlagd. Att överlåta bostadsförsörjningen på enskilda kommuner kommer inte att leda mot en hållbar utveckling.

### **1.3.1 Trafikförsörjningsprogrammet**

Satta mål borde utgå från vad som krävs för att nå våra miljömål – 32 % andel kollektivresande 2040 är sannolikt en för låg ambition.

Inga mål är satta för vad som krävs i våra huvudorter Linköping och Norrköping där en stor andel av resandebehovet genereras. Miljökonsekvensbeskrivningar måste ske på regional nivå och inkludera den totala transporten från bostad till arbetsplats – i tätort måste det också finnas attraktiva kollektiva samfärdsmedel som gör den totala restiden attraktiv. Om

resan börjar med bil så är sannolikheten stor att den också slutar med bil utan att det attraktiva tåget kommer in i bilden överhuvudtaget.

Skrivningen som citat "En större andel av befolkningen ska nå Linköping eller Norrköping inom 35 minuter och att 75 procent av de regionalt viktiga orterna ska ha en restidskvot för kollektivtrafiken på högst 1,5 (2016 59 procent)" är till intet förpliktigande!

Slutsats - vi ska inte bli sämre än idag, är en alldeles för låg ambition.

### **1.3.2 – 1.3.4 Strategisk inriktning för Östergötlands engagemang i tågtrafik**

En storregional analys söderut saknas - Kalmar och Jönköpings län behöver prioriteras högre!

### **3.2 Kartläggning kommuner och angränsande län**

Angränsade län har kravbild på kommunikationer mot Östergötland – intressant att det inte finns en motsvarande kravbild från Östergötland. Ett passivt synsätt som riskerar få konsekvenser för Östergötland som en framtida attraktiv samarbetspartner och dessutom riskerar Universitetssjukhusets framtid.

Östergötlands fokus är enbart riktat mot Mälardalen och Stockholm.

### **4.1 Befolkningsutveckling**

En linjär befolkningsutveckling betyder konserverande förutsättningar – en idé om hur regionens bostadsförsörjningsplan ska se ut kan förändra detta radikalt. Dessutom ifrågasätts inte om de stora kommunerna bostadsförsörjning går att klara givet tillgång på mark, attraktiva lägen och en prisbild som matchar marknadens krav.

Det ställs stora krav på utbyggd tätortstrafik om miljömålen ska klaras vilket inte finns med som en konsekvens av utredningens antagande.

#### **4.2.1 Målstyrd resandeutveckling**

Ingen koppling till miljökrav eller var regionens tillväxt kommer att ske om man planerar bostadsförsörjning på regional nivå.

### **5.3 Vägval för framtida trafikering i Östergötland**

Det är bra att denna fråga kommer upp, dock sent i processen när allt fokus legat på norrgående trafik. Utredningen föreslår Regionaltrafik på Ostlänken – hur realistisk är denna önskan?

Kopplingspunkt Linköping ger helt ohållbar situation för pendeltågstrafiken.

Kopplingspunkt Vikingstad-Mantorps kan ge förutsättningar men beroende av kapacitet i Stockholmsområdet. Se vidare infrastruktur nedan.

### 5.4.3 Kolmården

Försämringar för Kolmården är enkelt att offra – berör så få människor. Vi vänder oss mot generella förslag på åtgärder om inte detta vägs in i en bostadsförsörjningsplan. Vi vänder också mot att det inte finns en uttalad ambition för utsträckt pendeltrafik över nuvarande länsgränser.

### 6 Infrastrukturåtgärder

Det är troligt att spårkapaciteten mellan Södertälje och Stockholm kommer att påverka hur trafiken i Östergötland kan ske och därför bör en utredning starta kring hur ytterligare kapacitet kan byggas ut.

Ostlänkens påverkan på den lokala kapaciteten för regionens pendeltågstrafik söderut är ett helt förbiset problemområde - det är anmärkningsvärt att regionens behov är så svagt representerade i alla diskussioner om Ostlänken där Linköping och Norrköping helt fått dominera i sin kravställning - vi kan bara säga underkänt i kravställning från Regionens sida!

### 7 - 7.1 Slutsats och fortsatt arbete

Den viktigaste frågan nu är att diskutera förutsättningarna för en kopplingspunkt Ostlänken – Stambana väster om Linköping. Frågan bör ingå i pågående lokalisering utredning som Linköpings kommun bedriver tillsammans med Trafikverket – vi förutsätter att Regionens tjänstemän ingår i arbetsgruppen.

Den andra helt avgörande frågan är att inleda samarbete med Kalmar och Jönköpings län så att förutsättningarna för en framtida storregion beaktas i det kommande arbetet. Infrastrukturens betydelse för en framtida sammanhållen sjukvårdsregion är helt förbisedd i nuvarande plan.

Den tredje, att inordna arbetet med tågutvecklingsplanen i arbetet med den Regionala utvecklingsstrategin. Vi förutsätter då att företagens behov av hållbara logistiklösningar blir allsidigt belysta.

Vi refererar för övrigt till våra generella synpunkter i inledningen.

För Fjärde Tankesmedjan

Lennart Asplund, ledamot  
Lars Bergkvist, Ordförande  
[www.fjardetankesmedjan.se](http://www.fjardetankesmedjan.se)