

Hur utvecklar vi Östergötland till en levande region för alla

Små kommuner i periferin får inte del av tillväxten – vill vi nå verklig förändring krävs en ny planeringsdoktrin där byggnation av bostäder och infrastruktur koordineras på regional nivå

I Östergötland finns 13 kommuner, två stora; Norrköping och Linköping, därefter följer Motala, Mjölby och Finspång, med 20-50 000 innevånare. Resterande, de 8 minsta kommunerna, har alla mindre än 15 000 innevånare.

Norrköping och Linköping har tillsammans 65 % av Östergötlands befolkning på ca 450 000 innevånare. Vad betyder denna dominans från de stora kommunernas sida för regionens utveckling som helhet? Under de senaste 3 åren är det enbart de stora; Norrköping och Linköping, som växer i samma takt som genomsnittet för Sverige. Övriga har svag tillväxt och deras andel av befolkning i Östergötland kommer succesivt att minska om inget görs så att vi får en livskraftig region i alla delar av länet.

Sverigeförhandlingen för Ostlänkens draging genom Östergötland förstärker obalansen – både Norrköping och Linköping har lovat utökad bostadsbyggande för att få stationer till Ostlänken – ett åtagande som inte var särskilt betungande eftersom tillväxten här ändå ligger högt.

Hur vänder vi utvecklingen så att alla kommuner i Östergötland får del av tillväxten?

Hur binder vi samman regionen med effektiva transportmedel så att tillgängligheten ökar för alla, inte bara regionens storstadsbor?

Sveriges Byggingustrier och professor Göran Cars på KTH, publicerade nyligen en artikel med namnet "Infrastruktur som motor för bostadsbyggande". Den kan ses som en vändpunkt för hur vi planerar vårt samhällsbygge – idag tillämpas den s.k. 4-steps principen som innebär att nyinvesteringar i infrastruktur övervägs först som sista alternativ och när resandeunderlaget i befintliga lösningar slagit i taket.

Nu måste potentialen i nybyggnation av bostäder tas i beaktande när investeringar i infrastruktur planeras. Förtätningar i våra stora städer väntas inte ge tillräckligt tillskott för att bygga bort vår bostadsbrist. Vi måste således tillämpa ett regionalt perspektiv på vår bostadsförsörjning – det görs inte idag. Regionen ansvarar för kollektivtrafiken och kommunerna för den fysiska planeringen.

Investeringar i järnväg måste ske med statliga medel. Regionen har i länstrafikanslagen ca 120 miljoner per år som man råder över – knappast en budget för nysatsningar på järnväg. Det är ur Trafikverkets budget för väg- och järnvägssatsningar som medel måste prioriteras.

Att bygga nya järnvägar är ett stort steg att ta men hur tar vi vara på och utvecklar de tillgångar som redan finns – t.ex. Tjust och Stångådalsbanan. Banor som kan ge pendlingsstider i en större region i framtiden.

Regeringen har uppmärksammat frågan i direktiv till Trafikverket den 23 mars och begärt att hänsyn ska tas till infrastrukturens betydelse för bostadsbyggande - en ny utmaning för Trafikverket! Hur agerar berörda kommuner och vår Region för att frågan ska få prioritet i vår region? Tidsfönstret är öppet till den 31 augusti då Trafikverket ska presentera förslag till Nationell Plan.

Lennart Asplund

För 4:e Tankesmedjan

www.fjardetankesmedjan.se