

Lägg grunden till Region Östra Götaland genom satsningar på regionbanor - Öppet brev till våra riksdagspolitiker på Östgöta bänken

Till: Riksdagsledamöter i Trafikutskottet som representerar Östergötland

Johan Andersson (S)
Magnus Oscarsson (KD)
Mathias Sundin (L)

Distributionslista: joan.andersson@riksdagen.se; magnus.oscarsson@riksdagen.se;
mathias.sundin@riksdagen.se

Kopia till Trafikutskottets Ordförande och Kalmars representant:

Karin Svensson Smith, Trafikutskottets Ordförande
Anders Åkesson (C), representerar Kalmar i Trafikutskottet

Distributionslista: karin.svensson.smith@riksdagen.se; anders.akesson@riksdagen.se

Kopia till övriga Östgöta politiker i riksdagen:

Finn Bengtsson (M)
Teresa Carvalho (S)
Staffan Danielsson (C)
Runar Filper (SD)
Annika Lillemets (MP)
Johan Löfstrand (S)
Betty Malmberg (M)
Mattias Ottosson (S)
Linda Snecker (V)
Cassandra Sundin (SD)
Anna-Lena Sörenson (S)
John Widegren (M)

Distributionslista: finn.bengtsson@riksdagen.se; teresa.carvalho@riksdagen.se;
staffan.danielsson@riksdagen.se; runar.filper@riksdagen.se; annika.lillemets@riksdagen.se;
joan.lofstrand@riksdagen.se; betty.malmberg@riksdagen.se; mattias.ottosson@riksdagen.se;
linda.snecker@riksdagen.se; cassandra.sundin@riksdagen.se; anna-lena.sorenson@riksdagen.se;
john.widegren@riksdagen.se

Lägg grunden till Region Östra Götaland genom satsningar på regionbanor

Öppet brev till våra riksdagspolitiker på Östgöta bänken

Den 30 november är sista dagen för att lämna remiss synpunkter på Trafikverkets förslag till transportinfrastrukturplan för perioden 2019 - 2028. Det leder under våren till en proposition och beslut i riksdagen. **Ni får den här skrivelsen för att ni sitter i Trafikutskottet på mandat från väljarna i Östergötland.** Vi känner inte till hur beredningen av den nationella planen går till när remissperioden avslutas men vi antar att Trafikutskottet utgör det viktigaste nålsögat i processen fram till färdig proposition. Det är här ert uppdrag kommer in, att göra en avvägning som tjänar landet bästa samtidigt som ni ska tillvarata intresset från den region ni företräder.

Vi vill nu att ni först och främst företräder regionens intresse!

Det är allmänt känt att **en storregion behöver vara ca 1 miljon innevånare** för att bilda ett eget arbetsmarknadsområde - Östergötland har knappt hälften.

Linköping och Norrköping är naturliga centra i en ny regionbildning med ett väldiversifierat näringsliv, universitet och högskola, universitetssjukhus och flera myndigheter med spetskompetens. Men Linköping och Norrköping ser i för hög grad på sina egna intressen och för lite på betydelsen av regionens utveckling! Och, regionens politiker förstår inte behoven.

Vi har försökt belysa problematiken i 3 artiklar som publicerats i Corren.

I vår artikel den 15 juni beskriver vi utgångsläget för Östergötlands småkommuner.

<http://www.fjardetankesmedjan.se/web/content/471?unique=f5d2f829c677029b46fb6ed80c42c8643aca9616>

I vår artikel den 28 augusti beskriver vi hur Östergötland tappar i tillväxt i förhållande till våra storstadsregioner, Stockholm, Västra Götaland och Skåne.

<http://www.fjardetankesmedjan.se/web/content/472?unique=2dcb0538f05ec55fbd369d78d9af4982fe038408>

I vår artikel den 23 oktober så beskriver vi hur våra regionpolitiker gör frågan, behövs matarbanorna, till en formfråga och ett initiativ från KD röstas ner utan en saklig debatt om behoven!

<http://www.fjardetankesmedjan.se/web/content/473?unique=aea3282ee48304c344723bd4a39d171749c43281>

Vi lever i en tid då hållbarhetsfrågor blir allt viktigare och detta är uppmärksammat bl.a. genom 17 miljömål som riksdagen beslutat om. I Naturvårdsverkets genomlysning från 2015 påpekas att vi missar de flesta målen satta till 2020. Man påpekar vidare att kommunernas miljökonsekvensbeskrivningar har brister, då man på kommunal nivå ofta saknar kompetens, eller genomför dessa som ett tillägg efter att man redan valt bort alternativa realiseringar. **Naturvårdsverket föreslår en regional planering för att komma tillrätta med bristerna!**

I Bostadsplanerings kommitténs utredning från 2015 framförs samma behov, en fysisk planering som utgår från ett regionalt tänkande. I Landsbygdsutredningen finns flera beröringspunkter som tar upp frågan om hur vi undviker ökade klyftor mellan stad och land och där transportinfrastruktur kan göra skillnad.

I regeringens direktiv till Trafikverket, den 23 mars i år, så fanns ett krav- att **Trafikverket skulle ta hänsyn till hur infrastruktursatsningar påverkar bostadsförsörjningen, en fråga som tyvärr fått alldeles för litet utrymme i Trafikverkets förslag.** Se bilaga. Vi anser dessutom att Trafikverkets analysmetoder för hög grad är tillbakablickande och därmed underskattar trafik tillväxten, vilket flera satsningar genom åren visat.

Vi vill nu uppmana Trafikutskottets medlemmar på Östgötabänken att engagera sig i frågan

1. Läs våra artiklar
2. Läs Naturvårdsverkets genomlysning av miljömålen från 2015
3. Läs Bostadsplaneringskommitténs förslag
4. Läs Landsbygdsutredningens dito

Givet denna bakgrundsinformation, och krav på regionalisering för att säkerställa en hållbar samhällsutveckling, så får vi självklart inte ödelägga en del av lösningen, som banorna utgör, för vår regionala utveckling - **Tjust- och Stångådalsbanan har potential att bli den transportinfrastruktur som leder till en vitalisering av Östergötlands sydöstra delar och Kalmar län och som bäddar för den nya storregionen Östra Götaland.** Jönköpings län har en given plats i regionen men här har framsynta lokalpolitiker redan tagit saken i egna händer, till skillnad från Östergötlands. Detsamma gäller Kalmar län som satsar medel i sin LTA plan för att vidmakthålla banornas standard.

Det som skymmer sikten är att ansvariga politiker i Östergötland är nöjda om man får en höghastighetsjärnväg till Stockholm, man är nöjd med vara en satellit till Stockholm, en enligt vår mening alldeles för låg ambitionsnivå!

Utan matarbanor till Ostlänken så blir inte Ostlänken lönsam!

I den frågan är **Region Skåne en förebild** - genom att ställa krav på matarbanor i Sverigeförhandlingen, som en motprestation för medfinansiering, så har man lyckats få flera anslutningsbanor inkluderade i satsningen på höghastighetsjärnvägen. En mogen region agerar så!

Det är dags för Trafikutskottets representanter från Östergötland att göra skillnad i denna fråga – potentialen i Region Östra Götaland är värt en bättre hantering! Kalmars representanter kommer att välkomna ert engagemang i frågan!

För Fjärde Tankesmedjan

Lennart Asplund, ledamot
Lars Bergkvist, Ordförande

www.fjardetankesmedjan.se

Bilaga: Trafikverkets förslag till nationell plan missar målet

Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet för 2028- 2029 missar målet att ge hela landet tillväxtmöjligheter.

Trafikverkets förslag går stick i stäv mot den politiska strävan att stimulera ”hela Sverige”.

Den samhällsekonomiska lönsamheten av väginvesteringar blir alltid högre än för järnvägsinvesteringar, med de beräkningsmetoder som Trafikverket använder, och regionala effekter av en uppsnabbad järnväg finns inte med i verktygslådan.

Trafikverkets prognoser för åtgärder i järnvägen underskattar trafikökningen av järnvägssatsningar. Svealandsbanan byggdes enkelspårig i stället för dubbelspårig. Den fick en sjufaldig resandeökning. Därför tvingas man nu bygga mötesspår för att minska trängseln eftersom resandet har blivit större än vad Trafikverket räknade med i sina prognoser. Upprustningar av Blekinge kustbana gav en tiofaldig resandeökning. På banan Ystad – Simrishamn blev ökningen åttafaldig.

En sådan potential finns även i våra regionala banor som SKL lyfter fram i sitt ställningstagande från maj 2017 (Ställningstagande: Regionala banor 2017) - de regionala banornas betydelse för både person- och godstrafik ska värderas högre samt ta hänsyn till kommande trafikökningar.

I Trafikverkets förslag till Nationell Plan finns ett PM som tar upp frågan om hur infrastruktur kan stimulera bostadsbyggande, i enlighet med regeringens direktiv från den 23 mars. Men, ansatsen är till huvuddelen en teoretisk analys som pekar på en mängd svårigheter i analysförfarande – inga konkreta förslag på angreppssätt finns, med ett undantag. **Trafikverket skriver kanske bör man identifiera transportinvesteringar i delar av regioner där priserna idag är relativt låga** men där tillgänglighetsskapande åtgärder kan höja priserna relativt kraftigt – av en händelse, omständigheter som ofta är rådande på mindre expansiva orter.

Kanske och bör leder inte mot målet. Inte heller att titta i backspegeln på trafikutvecklingen.

Trafikverkets arbete bygger i för hög grad på statiska förhållanden vilket gör att förnyelsen i våra regionala järnvägssatsningar alltid kommer på skam. Det råder knappast någon tvekan om potentialen, det finns empiri på detta, i Skåne! Sedan utbyggnaden av Påg åtågen har flera småorter sett sina marknadsvärden uppvärderas radikalt.

Det är dags för ansvarstagande – om inte Trafikverket mäktar med så får vi säkerställa att den politiska styrningen blir effektiv!

Den nationella investeringsplanen behöver kompletteras med politiska mål för att bygga ett socialt och miljömässigt hållbart Sverige. Planen stimulerar enbart tillväxt i redan tillväxtstarka delar av landet och spär på en fortsatt överexploatering av storstadsregionerna på de mindre expansiva orternas bekostnad.

Gör om – planen duger enbart som bakgrunds- och nulägesbeskrivning, inte som redskap för det fortsatta samhällsbygget. Och, bygg gärna höghastighetståg men låt detta ske med lånade medel - Höghastighetsnätet får inte bli en gökunge, som ödelägger stora delar av vårt övriga järnvägsnät i Sverige.

För Fjärde Tankesmedjan

Lennart Asplund, ledamot
Lars Bergkvist, Ordförande
www.fjardetankesmedjan.se