

Regeringskansliets diarienummer: **N2016/00179/TIF**

Motala kommuns synpunkter på:

## **Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)**

### **Syfte, trafikering m.m.**

Motala kommun ställer sig positiv till förslaget till höghastighetsjärnväg men vill framhålla att trafiken från och till de större stationerna och anslutande banorna kan få väl så stor betydelse för Sveriges utveckling som trafiken mellan ändpunkterna. Den storregionala trafiken borde ha lika hög prioritet som ändpunktstrafiken.

Motala kommun vill framhålla att södra stambanan som utgör stommen i Östergötlands trafikförsörjning redan är hårt belastad genom länet. Om höghastighetsbanan inte skulle komma till stånd måste södra stambanans kapacitet förstärkas.

Motala kommun anser att det är angeläget att ostlänken kan genomföras i enlighet med de planer som redan finns. Dock måste risken för ökad trängsel på södra stambanan mellan Linköping och Mjölby uppmärksammas. Därför är det viktigt att höghastighetsbanans nästa etapp ned till Jönköping genomförs så snart efter ostlänken som möjligt.

### **Anslutande bana**

Banan Hallsberg - Mjölby (del av det s k Godsstråket genom Bergslagen) är ett av de allra viktigaste anslutande järnvägsstråken i fråga om tillförd volym resenärer. Det finns ett stort resandeutbyte mellan Örebro/Bergslagsregionen och Sydsverige/Köpenhamn, men ingen analys av möjliga anslutningar tycks ha gjorts.

Höghastighetsjärnvägen kommer inte att angöra Mjölby där koppling i dag finns mellan järnvägen från Hallsberg och södra stambanan. Med ett externt stationsläge i Tranås, som föreslås i förhandlingsbudet, är det stor risk att det inte blir någon koppling till höghastighetssystemet där heller.

Att ansluta banan från Hallsberg via Mjölby till stationen i Linköping medför en längre resväg. Restiden skulle dock kunna reduceras med ett triangelspår vid Mjölby,

något som också skulle få stor betydelse för arbetspendling Motala/Vadstena/Skänninge - Linköping och för det interregionala utbytet mellan Östergötland och Örebro/Bergslagen.

Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda ett triangelspår vid Mjölby och förutsättningarna att ansluta banan Hallsberg-Mjölby till höghastighetsjärnvägen.

## **Finansiering**

Motala kommun undrar hur den medfinansiering som nu föreslås i buden till berörda kommuner förhåller sig till förslagen i utredningen. Är det fråga om en tillkommande finansieringsform som inte förutsågs i utredningen?

De föreslagna stationsorterna har vitt skilda förutsättningar för den värdestegring som enligt rapporten ska utgöra grund för finansiering. Där externa stationslägen föreslås blir det knappast fråga om någon värdestegring alls. I mindre orter är oftast andra förhållanden än stationsnärhet viktigare för fastighetsvärdena, t ex närhet till vatten.

Planvinstens eller värdestegringsersättningens storlek får inte vara en förutsättning vid upprättande av detaljplan. Det skulle leda till exploateringsförväntningar som kan påverka eller misstänkas påverka kommunens avvägning mellan olika intressen i planprocessen.

## **Bostadsbyggande**

Motala tillhör inte de kommuner som Sverigeförhandlingen avser att upprätta avtal med, men vill ändå framhålla svårigheterna med att i ett bindande avtal kräva av en kommun att ett visst antal bostäder ska byggas under de kommande 20 åren. Enligt de lämnade buden får inte bostäder som byggs enligt planer som antagits före 2015 räknas in, vilket kan sägas utgöra en bestraffning av de kommuner som har god planberedskap. Det finns en påtaglig risk att den nuvarande överhettade bostadskonjunkturen under en längre eller kortare period under de kommande 20 åren ersätts av ett mättat marknadsläge. Kommunerna tvingas då till följd av avtalet att i egen regi uppföra bostäder som inte efterfrågas.

## **Ärendet**

Kommunstyrelsen har 2016-03-29 godkänt föreslaget yttrande. Stadsarkitekt Leif Sjögren, [leif.sjogren@motala.se](mailto:leif.sjogren@motala.se), har medverkat i upprättande av yttrandet.

Camilla Egberth  
Kommunstyrelsens ordförande