

2015-11-06

Handläggare, titel, telefon

Ulf Arumskog, utvecklingschef
011-151075

Sverigeförhandlingen

Komplettering till Norrköpings kommuns nyttoanalys 2015-10-01

Norrköpings kommun lämnar följande kompletteringar utifrån Sverigeförhandlingens frågor den 22 oktober 2015.

1. Kommunen har tagit fram en prognos för behovet av bostäder i hela Norrköpings kommun fram till år 2040 oaktat Ostlänken, vilket är 21 750 bostäder. Kommunen bedömer att influensområdet för höghastighetsjärnvägen omfattar hela kommunen. Det ger en prognos för behovet av bostäder för åren 2018-2035 på ca 15 660 lägenheter oaktat byggandet av Ostlänken.

Som påpekats i inskickat material 2015-10-01 bygger kommunen ytterst sällan själv. Däremot kommer kommunen arbeta hårt för att möjliggöra att dessa bostäder tillkommer. Det sker genom att se till att det finns antagna planer som motsvarar behovet samt att allmän plats färdigställs i den takt som övriga aktörer exploaterar områden. Däremot ser inte kommunen någon möjlighet att åta sig att ett visst antal bostäder ska färdigställas.

2. Även om frågan är ofullständigt formulerad uppfattar kommunen att ni frågar efter tillkommande bostäder *på grund av höghastighetsjärnväg*.

Kommunen har, på uppmaning av Sverigeförhandlingen, utgått från de analyser som Trafikverket genomfört på Sverigeförhandlingens uppdrag kring tillkommande bostäder av Ostlänken. DYNLOK respektive SAMLOK kommer fram till att för Norrköpings kommun är det förväntade antalet tillkommande lägenheter som effekt av Ostlänken 1300-1400 stycken. Detta är en effekt av att Ostlänken byggs, att kommunen utvecklar resecentrum och anslutande infrastruktur samt att trafikeringen på nuvarande och nya banor motsvara resenärernas behov och önskemål.

3. Den nettonuvärdesberäknade bostadsnyttan för Norrköpings kommun av Ostlänken bedöms till 22-24 miljoner kronor. Bostadsnyttan tillkommer av att flera delar utvecklas parallellt; staten bygger Ostlänken, kommunen bygger och utvecklar resecentrum och anslutande infrastruktur samt att trafikeringen på nuvarande och nya banor motsvara resenärernas behov och önskemål.

Kommundirektören

Vi har använt en modell för att bedöma exploateringsnetton för tillkommande bostäder (1300 - 1400 st). Ingångsvärde i modellen är en övergripande bedömning av värdet av pågående markanvändning alternativt råmarksvärde.

4. Vi har tolkat frågan som att ni efterfrågar hur många lägenheter totalt som tillkommer inom influensområdet om startkriteriet ändras. Norrköpings kommun har inte försökt värdera vilka bostäder som skulle byggas respektive år och om det finns eller i närtid kommer finnas fastställda detaljplaner för de första årens byggnation. Därför är frågan rent hypotetisk. Prognosen är just en prognos över behovet av bostäder 2018-2035 med förutsättningen att de ska finnas planlagd mark för behoven. Norrköpings kommun bedömer därför att en ändring av startkriteriet inte förändrar antalet bostäder.
5. Ostlänken är en viktig del för att utveckla hela Östra Mellansverige och knyta ihop regionerna med varandra vilket skapar regionförstoring som leder till utveckling och tillväxt av Sverige. Arbetsmarknadsnytta och näringslivsnytta är kanske de viktigaste delarna som uppkommer av förkortade restider och att städerna knyts ihop med varandra. Men precis som vi beskriva i vår redovisning går inte dessa att kvantifiera enskilt på kommunal nivå. Norrköping kommer knytas närmare Stockholm som är Sveriges nod för utveckling. Det kommer självklart ge en positiv utveckling för Norrköping.

Tillväxten skapas av regionförstoring och effekterna uppstår därmed på regional och nationell nivå. Effekterna uppstår av förbättrade restider med storstäderna och förbättringar av mellanregional samt inomregional pendling. Därmed förutsätts en trafikering som innebär attraktiva restider mellan ändpunkterna men också tåg som stannar på mellanliggande stationer samt god koppling till regional och lokal kollektivtrafik. Kapacitetsökning på nya och befintliga banor är avgörande för att kunna skapa attraktiv trafikering och ett sammanhållet system av lokal, regional och nationell trafik. I Norrköpings perspektiv är det viktigare än restid. Så länge det är osäkert vilken trafikering som det blir på höghastighetssystemet och nuvarande banor kvarstår osäkerheten kring om effekterna uppstår.



Åsa Byman Falck
kommundirektör