



Frida Gårdmo
Utvecklingsavdelningen
010 – 223 64 74

Yttrande angående SOU 2016:3

Höghastighetsjärnvägen är ett långsiktigt och angeläget framtidsprojekt som kommer att ge förbättrade kommunikationer mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö, men satsningen kommer även att binda samman områdena mellan slutdestinationerna och därmed skapa större arbetsmarknadsregioner och mer tillväxt. Möjligheterna till arbetspendling leder till bättre förutsättningar för näringslivets kompetensförsörjning och bättre möjligheter till sysselsättning inom omkringliggande regioner. Möjligheterna för att enkelt kunna bo och arbeta på olika orter kan även komma att bidra till att minska överhettningen av storstädernas bostadsmarknader.

Länsstyrelsen välkomnar Sverigeförhandlingens helhetsperspektiv på höghastighetsjärnvägen, både i arbetet med utbyggnadsstrategier för att finna en lämplig utformning av banorna i sin helhet samt i samordningen mellan olika samhällsbyggnadsfrågor, såsom effekterna på bostadsförsörjning och arbetsmarknad samt kommersiella förutsättningar.

Sammanfattning

Länsstyrelsen vill framhålla:

- att höghastighetsjärnvägen ses som ett samhällsbyggnadsprojekt och ett framtidsprojekt för ökad tillväxt och större arbetsmarknadsregioner
- att samordnade åtgärder från många aktörer krävs för att säkerställa tillgången på bostäder, särskilt eftersom redovisade nyttoanalyser visar att höghastighetsbanorna leder till en ökad inflyttning och ett ökat behov av bostäder vid stationslägena
- att banorna leder till ökade behov av andra investeringar i infrastruktur och att möjligheterna till anslutningar till och från andra järnvägsbanor och andra transportsystem därför behöver utredas i ett tidigt skede
- att länsstyrelserna behöver ges goda förutsättningar för att klara en ökad arbetsbelastning inför och vid en fortsatt planering genom att nödvändiga resurser avsätts för detta ändamål.
- att gängse riktlinjer och lagregler, såsom sammanvägd samhällsekonomisk effektivitet, transportpolitiska mål och den



lagreglerade fysiska planeringsprocessen, ligger till grund för beslut om höghastighetsbanornas tillkomst, lokalisering och utformning, istället för enskilda aktörers kommersiella nyttor, eller civilrättsligt framförhandlade avtal

Bakgrund

Länsstyrelsen i Jönköpings län har fått möjlighet att senast den 31 mars 2016 lämna yttrande över SOU 2016:3 ”Delrapport från Sverigeförhandlingen – Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar”, men har därefter sökt och beviljats förlängd svarstid till den 7 april 2016. Länsstyrelsen har valt att yttra sig över ett urval av utredningens områden.

Synpunkter

UTREDNINGENS UPPDRAG

- Länsstyrelsen skulle gärna se en genomgång av hur de val, strategier och handlingsalternativ som föreslås i utredningen, förhåller sig till de mål och syften som anges för höghastighetsbanorna i utredningsdirektivet och i utredningen själv.
- Utredningsdirektivet efterfrågar åtgärder som är kostnadseffektiva och som maximerar den samhällsekonomiska lönsamheten med banorna. Höghastighetsbanornas kostnader redovisas i stycke 3.1. För att bättre kunna uppskatta den samhällsekonomiska effektiviteten för banorna i sin helhet, såväl som för olika alternativ, så behöver kostnader redovisas och jämföras tillsammans med nyttornas kvantifierade och prissatta värden. Länsstyrelsen skulle gärna se att det fortsatta utredningsarbetet belyser den samhällsekonomiska effektiviteten av banorna och av olika val, åtgärder och handlingsalternativ.
- Det framgår av direktiven samt utredningen att förslag och överenskommelser ska bidra till transportpolitiska mål. Det vore därför lämpligt att göra en utvärdering av hur förslagen från utredningen förhåller sig till transportpolitiska mål.
- I utredningens syfte anges att en viktig ambition med höghastighetsjärnvägen är att minska koldioxidutsläppen samt att bidra till ett ökat bostadsbyggande. Länsstyrelsen anser att det skulle vara intressant att se vad utredningens olika prioriteringar och förslag ger för effekter i dessa frågor.

Bostadsbyggande

Av de nyttoanalyser som kommuner och regioner redovisat till Sverigeförhandlingen, framgår att höghastighetsbanorna leder till en ökad inflyttning, särskilt till de städer som förväntas få stationslägen. Den förväntade ökade inflyttningen skapar, enligt vad som redovisats, ett ökat



behov av bostäder. Antalet bostäder som förväntas bli byggda motsvarar inte det ökade behovet till följd av inflyttning. Redan dagens behov av att bygga bostäder är på grund av bland annat urbanisering och invandring svåra att tillmötesgå för många av de kommuner som redovisat nyttoanalyser till Sverigeförhandlingen. En utbyggnadsstrategi för Höghastighetsbanorna som fokuserar på ändpunktstrafiken ger inte lika goda förutsättningar för mellanliggande orter att bidra till större arbetsmarknadsregioner som en utbyggnadsstrategi som möjliggör regional trafik i större omfattning. Enligt Länsstyrelsen kan en utbyggnadsstrategi som för entydigt fokuserar på ändpunktstrafiken därför inte anses bidra till att förbättra den problembild som beskrivs i utredningsdirektivet där ”den bostadsbrist som råder i storstäderna utgör ett hinder för storstadsregionernas tillväxt och företagens möjligheter att växa”.

Länsstyrelsen anser mot bakgrund av ovanstående att det vore lämpligt med ett tydligare ställningstagande med avseende på vad man vill åstadkomma med höghastighetsbanorna i relation till problemen på bostadsmarknaden.

- Utredningen bör mot bakgrund av utredningsdirektivets problembild och uppdrag, ägna uppmärksamhet åt hur höghastighetsbanorna och strategierna för utbyggnad påverkar bostadsmarknaden genom minskad eller ökad inflyttning, samt genom minskat eller ökat bostadsbyggande, och redogöra för hur och när detta påverkar tillgången på bostäder, snarare än att i enbart absoluta tal undersöka hur många bostäder som kan komma att byggas.

Utsläpp av växthusgaser från transportsektorn

- När man studerar hur höghastighetsbanorna påverkar utsläppen av växthusgaser, eller studerar hur de påverkar val av olika trafikslag, så bör det klargöras huruvida höghastighetsbanorna ska jämföras med nollalternativet (att inga höghastighetsbanor byggs) eller jämföras med andra strategiska val för investeringar i transportinfrastrukturen (t.ex. att man satsar liknande summor på en utbyggnad av vägnätet).

KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRAFIK

Utbyggnadsstrategi

- När det gäller banornas och stationernas antal, utformning och lokalisering vill Länsstyrelsen framhålla vikten av att de långsiktiga perspektiven ges företräde och att både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet beaktas i hela processen.
- Perifera stationslägen med centralt anslutande bibanor är en lösning som kan kombinera fördelarna ur bl.a. framkomlighetssynpunkt och störningssynpunkt hos ett perifert stationsläge, med fördelarna ur tillgänglighetssynpunkt hos ett centralt stationsläge. Till nackdelarna med bibanor hör dock att det tillkommer stora kostnader för utrymmeskrävande och tekniskt ganska komplicerade trafikplatser



för planskild på- och avfart. Hur sådana trafikplatser ska utformas behöver beaktas i tidiga skeden.

- Centralt belägna stationslägen kan å andra sidan, som utredningen även nämner, öka möjligheten att skapa stationer med högre flöden av människor och därmed större möjligheter till upplevd och faktisk trygghet.
- Infrastrukturen till och från stationsområdena är viktig, och det bör beaktas hur man planerar för att människor ska ta sig till och från stationer och knutpunkter med avseende på klimatpåverkande utsläpp.
- Utbyggnadsstrategier och kriterier för val av stationer och stationslägen måste utformas och tillämpas med hänsyn till att de platsspecifika förhållandena i det enskilda fallet kan kräva avsteg från strategier och kriterier. Det kan t.ex. handla om att beslutade riksintressen kan tillgodoses, eller att bebyggelse ska bli lämplig med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet.
- Behovet av, och möjligheterna till eventuella anslutningar mellan höghastighetsjärnvägen och andra banor bör studeras och utredas i ett tidigt skede.
- Trafikverket har i samband med översyner av trafikslagets riksintressen, redovisat ett underlag till Länsstyrelsen där hela utredningsområdet för Götalandsbanan angetts som riksintresse. Eftersom riksintressen innebär en stor inskränkning är detta ett för stort område för att det ska vara ändamålsenligt. Om man avser att gå vidare med planeringen av höghastighetsbanor vore det bra om detta planeringsunderlag kunde preciseras på ett mer ändamålsenligt sätt.
- Länsstyrelsen har i tidiga yttranden rörande Götalandsbanan förordat att man i en första etapp börjar med ”den felande länken” mellan kust-till-kust-banan vid Borås och södra stambanan vid Tranås. Orsaken var då framförallt att Länsstyrelsen såg möjligheter att binda ihop järnvägs kommunikationerna mellan östra och västra Sverige, samt mellan Stockholm och Göteborg söder om Vättern.

Länsstyrelsernas arbete.

- För att kunna tillhandahålla bra planeringsunderlag till kommuner och Trafikverket, samt för att kunna ge god vägledning gentemot kommunerna, kommer flera av Länsstyrelsens verksamhetsområden att behöva förstärkning. Resurser måste säkras inte bara för själva planeringsprocessen enligt lag om byggande av järnväg, utan för hela det arbete som myndigheten behöver göra i olika skeden av projektet inom olika sakområden: exempelvis inom plan- och byggfrågor, beredskapsfrågor, jämställdhetsarbetet m.m.
- Länsstyrelsen vill även lyfta den förväntat ökade belastningen när det gäller miljöprövningar och samrådsförfaranden, eftersom många miljöprövningar kommer att behövas, och eftersom många områdesskydd kan komma att beröras, inte minst mot bakgrund av



de spårgeometriska krav som brukar krävas för höghastighetsbanor av det slag som det kan bli fråga om i det här fallet.

- För att inte riskera kostsamma och tidskrävande omtag i planeringsprocessen, har Länstyrelsen ett stort behov av att tidigt involveras i projektet och i planeringsarbetet. Länstyrelsen arbetar med många långsiktiga strategier, program och planer som påverkar andra aktörer, vilket utgör ytterligare ett skäl till varför Länstyrelsen behöver involveras tidigt i projektet. Ökade resurser för intern och extern samordning kommer att behövas.

FINANSIERING

- Länstyrelsen bedömer att möjligheterna till kommunal eller annan medfinansiering är begränsad i sammanhanget men att möjligheterna till eventuell medfinansiering inte bör påverka eller styra huruvida banorna byggs eller utformningen av banorna. Staten bör istället fatta sina beslut utifrån om banorna är samhällsekonomiskt lönsamma för staten i sin helhet, och utifrån vad som bäst medverkar till nationella transportpolitiska mål.
- Länstyrelsen ser vidare att den kommunala medfinansieringen kan komma att påverka kommunernas möjligheter i arbetet med andra nationella mål kopplade till exempelvis miljö, friluftsliv, jämställdhet, våld, hälsa mm. Statliga medel skulle eventuellt kunna öronmärkas för att bidra till kommunala satsningar inom ramen för lämpliga ämnesområden kopplat till höghastighetsjärnvägen. Exempelvis förstärkning av LONA-medel för att skapa värdefull tätortsnära natur i samband med ökat bostadsbyggande eller sökbara medel för skapandet av jämställda trygga miljöer.
- Om finansieringslösningen med kommunala lån används bör längre avskrivningstider än 25 år som anges i lag 2009:1319 övervägas för att inte i onödan hämma annat långsiktigt utvecklingsarbete där staten ställer krav på kommuners delaktighet.

KONSEKVENSER AV FÖRSLAGEN

- Utredningen nämner på sidan 75 att det finns risk för ökade kostnader för regionaltrafiken. Utbyggnaden av höghastighetsbanorna kan även medföra att underhåll och andra satsningar på det övriga järnvägsnätet fördröjs eller uteblir. Detta kan i sin tur också medföra ytterligare negativa konsekvenser för viss regional järnvägstrafik på sikt, vilket, inom just denna del, skulle utgöra en försämring av möjligheterna till en mindre fossilberoende transportsektor.
- Att göra prioriteringar rörande trafikering och utformning, att peka ut stationslägen och att besluta om utbyggnadsstrategier är exempel på beslut som har konsekvenser för miljön. Länstyrelsen saknar därför miljöbedömningar och redovisningar av miljökonsekvenser



även i detta strategiska planeringsskede. Frågan om behovet av miljöbedömningar lyfts även i direktiven till utredningen.

- Den regionala- och storregionala kollektivtrafiken är betydelsefull i länet för tillgängligheten till arbetsmarknaden samt för myndigheters och näringslivs kompetensförsörjning i hela länet.

UNDERLAG TILL KOMMANDE INFRASTRUKTURPROPOSITION

För Jönköpings läns del vill Länsstyrelsen i huvudsak framhålla följande inför kommande prioriteringar i övriga infrastruktursatsningar. Länsstyrelsen ser det som viktigt att i ett tidigt skede vidare utreda kopplingen mellan höghastighetsjärnvägen och stambanan i syfte att förbättra planeringsförutsättningarna för övriga infrastruktursatsningar, både nationellt och regionalt. Vidare ser Länsstyrelsen det som strategiskt viktigt, inte minst i ljuset av ett eventuellt tillskapande av nya storregioner, att infrastrukturen och kommunikationerna mellan öst och väst stärks betydligt jämfört med idag. Detta för att möjliggöra en bättre storregional kollektivtrafik och för att förbättra möjligheterna, och därmed lönsamheten, till inmatningstrafik till höghastighetsjärnvägen.

I den slutliga handläggningen av ärendet, i vilket tillförordnad landshövding Anneli Wirtén beslutat och miljö- och klimatsamordnare Frida Gårdmo varit föredragande, har samråd även skett med avdelningschef Emma Willaredt, avdelningschef Per Hallerstig, avdelningschef Karin Hermansson, avdelningschef Lars Sandberg samt miljöskyddshandläggare Martin Wiss.

Anneli Wirtén
Vikarierande landshövding

Frida Gårdmo
Miljö- och klimatsamordnare

Kopia till:

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se
Region Jönköpings län
Anneli Wirtén
Frida Gårdmo
Martin Wiss