

Summering av synpunkter från Sverigeförhandlingens seminarium Höghastighetsjärnvägens regionala betydelse i Jönköping den 8 maj 2017

- av professor Göran Cars

Ingress

Vid seminariet Höghastighetsjärnvägens regionala betydelse ägnades eftermiddagen åt en workshop i vilken de 150 deltagarna diskuterade höghastighetsjärnvägen ur tre perspektiv:

- Tillväxt och regionförstoring
- Ekonomi, företagande och sysselsättning
- Stads- och ortsutveckling

Syftet med workshopen var att förse Sverigeförhandlingen med kunskaper, insikter och förslag till hur det fortsatta arbetet i Sverigeförhandlingen kan utvecklas.

Tema 1 Tillväxt och regionförstoring

Frågan om höghastighetsjärnvägens potential som en motor för tillväxt och regional utveckling diskuterades ur fyra geografiska perspektiv; regionalt, lokalt, nationellt och internationellt.

Regionalt

En mycket unison workshop deklarerade övertygelsen att höghastighetsjärnvägen kommer att möjliggöra tillväxt i berörda regioner, dels beroende på ökad tillgänglighet till storstadsregionerna, dels beroende på att den egna arbetsmarknadsregionen blir större.

Internationellt

Möjligheterna för tillväxt i de kommuner och regioner som ligger längs höghastighetsjärnvägen finns delvis i Sverige, men enligt flera röster ligger den stora potentialen utomlands.

Höghastighetsjärnvägen skapar genom möjligheter till rörlighet en stor potential för tillväxt av näringsliv och sysselsättning genom ett ökat internationellt utbyte av såväl individer som varor och gods.

Lokalt

Under workshopen betonades att positiv utveckling i kommuner i stationskommunernas omland inte är en självklarhet när höghastighetsjärnvägen kommer. För att en sådan utveckling ska komma till stånd krävs en bred flora insatser som måste vara koordinerade samt att berörda kommuner, regioner och Trafikverket agerar samstämt. De åtgärder som måste initieras rör dels kompletterande infrastruktursatsningar (bland annat nämns kollektivtrafik, parkeringsmöjligheter, och utveckling av det lokala/regionala vägnätet). Dels, och minst lika viktigt, andra kompletterande och stödjande investeringar, exempelvis överenskommelser om bostadsbyggande, utveckling av offentlig service och platskvaliteter samt utbildnings- och kompetenshöjande insatser. Under workshopen myntades uttrycket "ett samlat kommunalt system för utveckling".

Nationellt

I workshopen uttrycks en besvikelse över, vad man upplever som, de tre storstädernas relativa ointresse för höghastighetsjärnvägen. I workshopen gavs uttryck för bedömningen att de tre

storstäderna spelar en viktig roll ur två aspekter. För det första har de tre städerna själva mycket att vinna på att bejaka höghastighetsjärnvägen. Förbättrad tillgänglighet till ett betydligt större omland än idag skulle vara en effektiv motor för ökad specialisering och tillväxt i storstadstäderna. För det andra spelar utvecklingen av storstadsregionerna stor roll för kommuner och regioner i storstadens pendlingsomland. Mot denna bakgrund beklagas att de tre storstäderna i hög grad tyckte betrakta sig själva som nog. Ett inte obetydligt mått av självgodhet.

Tema 2 Ekonomi, företagande och sysselsättning

Höghastighetsjärnvägen är, enligt workshopdeltagarna, en utomordentligt angelägen och effektiv satsning för att stärka konkurrenskraften i svenskt näringsliv. Men för att realisera denna potential krävs att höghastighetsjärnvägen kopplas till och samordnas med andra infrastrukturinvesteringar. I workshopsinläggen framförs argument för att betrakta stationskommunerna som intermodala knutpunkter enligt nedan:

- Järnväg – investeringar för att skapa god tillgänglighet till stationskommunernas omland och för att kunna möta den ökade efterfrågan på spårkapacitet för gods
- Väginvesteringar – för många hushåll är bilen en nödvändighet för att kunna ta sig till en stationskommun på rimlig tid
- Flyg – tillgängligheten till flygplats från stationskommunerna är viktig eftersom inte ens det snabbaste tåg tidsmässigt kan konkurrera med flyget på långa avstånd.
- Båt – en samhällelig strävan efter effektiva och klimatsmarta transporter talar starkt för att skapa god tillgänglighet mellan stationskommuner och hamnar.

Sammantaget betyder detta enligt workshopdeltagarna ett ökar behov av infrastrukturresurser, utöver de som krävs för att realisera höghastighetsjärnvägen. Vid workshopen betonas att resurser som krävs för att bygga höghastighetsjärnvägen inte får tränga undan andra angelägna och kopplade infrastrukturinvesteringar, eftersom en sådan undanträngning skulle skapa en suboptimal nytta av de samhälleliga investeringarna i infrastruktur.

Gods

I workshopen redovisas bedömningen att efterfrågan på kapacitet för gods kommer att öka, bland annat beroende på att tidigare internationellt utlokaliserad produktion nu 'tas hem'. Därför hälsas höghastighetsjärnvägen som ett välkommet tillskott, eftersom persontrafik kan överföras från det befintliga järnvägsnätet och därmed frigöra kapacitet för gods i detta. Men, framhölls i workshopen, detta är inte nog för att tillgodose framtidens behov av spårkapacitet för godstrafik. I workshopen föreslogs flera konkreta åtgärder. Ökande godstransporter på befintliga spår som ofta är dragna rakt igenom orts- och stadskärnor skapar problem i boendemiljön. Bullerskyddande åtgärder eller omdragning av spår kommer att bli nödvändigt. Redan idag finns ett underskott på godsterminaler. Detta underskott måste mötas med nybyggnation av terminaler. Sammanfattningsvis konstaterades att godsfrågan är så viktig att den förtjänar en utredning med uppdrag att föreslå åtgärder för att långsiktigt tillgodose behovet av ökad spårkapacitet för gods.

Ekonomi

I workshopen görs tre reflektioner om ekonomi som explicit berör Sverigeförhandlingen.

För det första framhålls att sedvanligt använd samhällsekonomisk metodik inte fångar in 'dynamiska effekter'. Detta exemplifieras med illustrationer från Svealandsbanan och Botniabanan, där de

positiva samhällsekonomiska effekter som faktiskt utvecklats vid överstiger de samhällsekonomiska kalkyler som gjordes innan projekten hade byggts. I workshopen hävdas att höghastighetsjärnvägen på samma sätt skulle ge upphov till dynamiska effekter.

För det andra uttrycks starkt i workshopen att det vore ett samhällsekonomiska slöseri av stora mått att bygga höghastighetsjärnvägen i etapper. Utbyggnad i etapper skulle innebära att få, om ens någon, etapp skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. Den samhällsekonomiska lönsamheten infinner sig först i det ögonblick när utbyggnaden resulterar i ett sammanhållet kommunikationssystem som på ett radikalt sätt förändrar förutsättningarna för kommunikationsmönster för människor och gods. Kontentan är, att se höghastighetsjärnvägen om ett antal delobjekt leder till suboptimering av samhälleliga resurser. Höghastighetsjärnvägen kan bli lönsamt först i den stund den betraktas för vad det är – en systemlösning.

För det tredje redovisas i workshopen en övertygelse om att höghastighetsjärnvägen vare sig kan eller bör finansieras inom ramen för i statsbudgeten tillgängliga anslag för infrastruktur. Om höghastighetsjärnvägen skulle finansieras helt eller till betydande del inom denna budgetpost skulle utträningen av andra angelägna investeringar bli en konsekvens. Av detta skäl förordas i workshopen, att Sverige av idag ska visa prov på samma insikt och mod som beslutsfattarna vid mitten av 1800-talet och stå upp för att höghastighetsjärnvägen inte ska ses en 'utgift' utan istället en investering som kommer att betala sig med ränta. Höghastighetsjärnvägen bör av detta skäl lånefinansieras.

Tema 3 Stads- och ortsutveckling

I workshopen utmanades föreställningen att ny infrastruktur och därmed bättre tillgänglighet med automatik leder till tillväxt. Bättre tillgänglighet innebär ju inte bara att det blir lättare att ta sig till en ort, det blir också lättare att ta sig därifrån. Exempelvis kan en person som bott och arbetat på samma plats, när ny infrastruktur skapat bättre tillgänglighet, välja att jobba kvar på sin arbetsplats men flytta sitt boende till en ort som han/hon tycker erbjuder en bättre livsmiljö.

Slutsatsen från workshoppinläggen är att infrastrukturen ska ses som en möjliggörare, men samtidigt måste en ort erbjuda livsmiljöer för att denna ska utvecklas positivt i konkurrens med andra orten inom det utökade pendlingsomland som ny infrastruktur skapat.

Två nyckelfrågor för att tillvarata möjligheterna att skapa stads- och ortsutveckling i kommuner i stationskommunernas omland adresserades i workshopen.

Politiskt ledarskap

I workshopen underströks samstämmigt att politiskt ledarskap är en förutsättning för att effektivt kunna driva frågor om stads- och ortsutveckling. I den situation då en tydligt och långsiktigt uttalad strategi för kommunens utveckling saknas finns utomordentlig dåliga förutsättningar för utveckling av livsmiljöer och attraktivitet.

Denna typ av utvecklingsstrategier måste vara brett politikiskt förankrade, så att omvärlden vet att de överlever nästa val, även om den politiska majoriteten förändras. Dels för att skapa den långsiktiga trygghet som krävs för att privata intressenter ska göra investeringar som bidrar till ökad attraktivitet, dels för kunna stå emot de särintressen som motsätter sig förändring och vädjar till populism.

Samtidigt som betydelsen av ett politiskt ledarskap och av att kommunen axlar ledartröjan understryks, betonas betydelsen av att strategier för utveckling av stads- och ortsattraktivitet tas fram i nära samverkan med näringslivet.

Vid workshopen framförs också kritiska synpunkter på det nationella politiska ledarskapet. Såväl den förra alliansregeringen som den nuvarande har fattat positiva beslut och betonat betydelsen av höghastighetsjärnvägen som en motor för långsiktig utveckling av Sverige. Mot den bakgrunden skapar beslutet om en etappvis utbyggnad under en osäker och lång tidsperiod såväl frustration som ett underminerande av förtroendet för nationellt politiskt ledarskap.

Utveckling av stads- och ortskvaliteter

Även i denna diskussion betonas i workshopen att ingen kommun kan luta sig tillbaka och förnöjsamt tro att "får vi bara infrastrukturen så kommer utveckling och tillväxt med automatik". Positiv utveckling och tillväxt förutsätter att kommunen vidtar åtgärder som matchar och kompletterar infrastrukturinvesteringen.

Rent konkret handlar det om att i samspel mellan kommun, näringsliv och civilsamhället utveckla strategier och åtgärder som förstärker livsmiljön och platsens attraktivitet. På mötet varnas för floskelsjukan, att lyfta honnörsord som hållbarhet, attraktivitet, kreativitet eller naturupplevelser, utan att konkret ange vad man menar med dessa ord och vad man konkret kan leverera.

I diskussionerna återkommer betydelsen av att starta utvecklingsarbetet i en analys av vad som är platsens starka sidor och hur dessa kan utvecklas. Det är lättare att förstärka en kvalitet som redan finns än att utveckla helt nya. Idealt är att söka det unika eller platsspecifika och att bygga vidare på detta.

Strategier för utveckling av platsattraktivitet måste omfatta såväl fysisk utveckling av den byggda miljön och allmänna platser som mjuka kvaliteter i form av service, kultur och platser för sociala möten.

Göran Cars