

Sverigeförhandlingen
103 33 STOCKHOLM

Preliminärt PM rörande nyttoberäkningar avseende höghastighetsbanor – Jönköpings kommun

Härmed överlämnas Jönköpings kommuns promemoria rörande nyttoberäkningar med anledning av nya höghastighetsbanor samt höghastighetsstation i Jönköpings kommun. Kommunstyrelsen kommer vid sammanträde 2015-10-20 att behandla promemorian vilket kan föranleda förändringar i densamma. Denna promemoria är således preliminär och kan komma att förändras till sitt innehåll. Kompletteringar av promemorian lämnas senast den 6 november.

Om Sverigeförhandlingen vill ha tillgång till ytterligare underlag som ligger till grund för den preliminära promemorian hänvisas till kommunens kontaktperson i ärendet. Nedan återfinns kontaktuppgifter till kommunens kontaktperson.

Kontaktuppgifter:

Stefan Lind
Samhällsbyggnadsstrateg
stefan.lind@jonkoping.se
036-105084
070-7983571

Carl-Johan Korsås
Stadsdirektör

Stefan Lind
Samhällsbyggnadsstrateg

STADSKONTORET
Besöksadress Rådhuset
Rådhusparken 1 Jönköping
kommunstyrelse@jonkoping.se
Fax diarier 036-10 57 04



**JÖNKÖPINGS
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern



JÖNKÖPINGS
KOMMUN

Nyttoberäkningar avseende höghastighetsbanor i Jönköpings kommun

*Redovisning av förutsättningar,
genomförande och resultat*

2015-09-30

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	2
2. Inledning – Jönköping som nav i systemet	5
2.1. Uppdraget från Sverigeförhandlingen.....	6
2.2. Syfte med promemorian.....	7
2.3. Genomförande av arbetet med nyttoberäkningar	7
2.4. Samverkan med övriga aktörer	9
2.5. Rapportens fortsatta upplägg	9
3. Utgångspunkter för Jönköpings kommuns beräkningar	10
3.1. Bostadsbyggnation – historia, nutid och prognos	10
3.2. Ramprogram Södra Munksjön	11
3.3. Stationsläge Södra Munksjön	12
3.4. Befolkning och pendling – historia, nutid och prognos	13
3.6. Höghastighetsstationen	14
3.7. Idétävling ny höghastighetsstation.....	15
3.8. Regional och lokal infrastruktur och trafikering	16
4. Effekter av höghastighetsjärnväg.....	18
4.1. Synpunkter på upprättade trafikeringsmodeller	18
4.2. Definition av influensområde utifrån Ramprogram Södra Munksjön	19
4.3. Beräkning av bostads- och lokalnyttor	21
4.3.1. Förutsättningar i grundkalkyl.....	23
4.3.2. Genomförda känslighetsanalyser	24
4.3.3. Resultat	25
4.4. Övriga regionalekonomiska effekter - Förändrad sysselsättning, pendling m.m.	26
4.5. Övergripande miljöeffekter av nya stambanor.....	27
4.6. Sociala nyttor – social konsekvensbeskrivning	28
4.6.1. Jämlikhet, försörjning och integration.....	28
4.6.2. Trygghet och säkerhet	30
4.6.3. Jämställdhet	31
4.6.4. Folkliv, service, och fritid	31
5. Referenser	33

1. Sammanfattning

Jönköpings kommun ser mycket positivt på att staten nu tar ett helhetsperspektiv på frågan om höghastighetsjärnvägar och att det nu finns en ambition om ett samlat angreppssätt för ett förverkligande av nya stambanor i Sverige.

Erfarenheter visar att investeringar i transportinfrastruktur inte per automatik leder till tillväxt. Investeringarna måste synkroniseras med lokal och regional planering för att positiva effekter ska uppstå. Följande tre faktorer är viktiga för att realisera och maximera nyttoeffekterna: stadsutveckling kring stationslägen, lokal och regional anlutande kollektivtrafik och en stark och expansiv service- och tjänstesektor. Om inte helheten optimeras kan nyttorna ej realiseras fullt ut.

Sverigeförhandlingen har uppdragit till berörda kommuner och regioner att redovisa vilka nyttor som kan uppstå vid en investering av nya höghastighetsjärnvägar. Nyttobräkningarna ska utgöra ett underlag till kommande förhandlingar mellan staten och kommunerna. Syftet med aktuell PM är att redovisa och redogöra för resultaten av de nyttor som Jönköping beräknas få av en station för höghastighetsjärnväg.

Jönköpings kommun har arbetat för ett förverkligande av höghastighetsjärnvägar och utrett möjliga stationslägen i Jönköping sedan tidigt 90-tal. År 2012 antog kommunfullmäktige *Ramprogram för Södra Munksjön*. Ramprogramsområdet är cirka 300 hektar stort och visar hur staden och regionen kan dra nytta av den potential som en höghastighetsstation kan ge. Ett viktigt underlag för ramprogrammet är den förstudie som Banverket antog i mars 2010 där Jönköpings kommun och Banverket särskilt studerade stadspassagen. Av de stationslägen som studerades ansågs stationsläget vid Södra Munksjön ha bäst förutsättningar för en positiv utveckling.

Ett förverkligande av höghastighetsjärnvägar är en viktig framtidsfråga för Jönköpings kommun och för regionen. För Jönköpings del innebär de nya järnvägarna att pendlingsmöjligheterna utvecklas markant. Den ökade tillgängligheten möjliggör bättre pendlingsmöjligheter vilket i sin tur ger bättre förutsättningar för matchningar på arbetsmarknaden. På samma sätt påverkas tillgängligheten till utbildning och kompetensutveckling.

Jönköpings kommun utgår i aktuell PM från ett antal antaganden. Dessa antaganden utgör i vissa fall underlag för redovisade resultat men är också antaganden som gjorts utifrån hur Jönköpings kommun anser att höghastighetssystemet ska kunna utvecklas på bästa sätt. Antagandena är följande:

- Aktuell PM och beräkningar är gjorda utifrån stationsläge Södra Munksjön.
- Stationen i Jönköping utgör navet i det nya järnvägssystemet.
- Stationen och stationsområdet har god uppkoppling mot övrig infrastruktur och befintlig station vid Jönköping C.

- Influensområdet, som underlag för bostadsbyggandet och kommersiella lokaler, utgörs av delar av Ramprogrammet för Södra Munksjön.
- Jönköping förespråkar en dragning av sträckan Stockholm – Malmö via Värnamo.

Ett stationsläge vid Södra Munksjön möjliggör stora nyttor för Jönköpings kommun och vårt omland. För att dessa nyttor fullt ut ska realiseras krävs god planering och kompletterande infrastruktursatsningar på det befintliga väg och järnvägssystemet. Nyttorna beskrivs i rapporten som nyttor för Jönköpings kommun. Med god uppkoppling mot dess omland kommer även grannkommunerna att dra större nytta av de nya stambanorna. Nyttorna ska således ses som potential och inte som en absolut sanning. Ytterligare en faktor som påverkar de beräknade nyttorna är den framtida trafikeringen som är central. Antal avgångar samt restider påverkar förutsättningarna för lokal och regional utveckling.

Jönköpings kommuns beräkningar av nyttor utgår i hög utsträckning från regional-ekonomiska beräkningar hämtade från det så kallade TTP-projektet. I projektet användes Dynlok-modellen för att uppskatta nyttor av ökad tillgänglighet. Jönköpings kommun beräknar ett antal olika effekter av den ökade tillgängligheten som resultat av investeringen i höghastighetsjärnvägar.

De nyttor som beskrivs i rapporten är befolkningstillväxt som beräknas till cirka 3 900 personer, ökat antal arbetstillfällen vilka beräknas till cirka 1 800, ökad brutto-regionalprodukt med cirka 1 230 mnkr. Antal tillkommande bostäder beräknas till cirka 1 400-2 100. Tillkommande kommersiella lokaler beräknas till cirka 34 000 - 45 000 m² BTA. Bostadsnyttan har beräknats i form av förändrade exploateringsnetton inom det så kallade influensområdet och beräknas uppgå till 110-250 mnkr. Samtliga effekter avser perioden 2017 fram till och med år 2035 i enlighet med Sverigeförhandlingens önskemål. En betydande del av de tillkommande nyttor som följer av höghastighetsjärnväg med stationsläge Södra Munksjön faller ut efter år 2035.

Även sociala nyttor beskrivs i rapporten och en metod för social konsekvensbedömning vid fysisk planering har används för att beskriva nyttorna. I rapporten beskrivs både möjligheter till sociala nyttor men också kring sociala onyttor.

I rapporten beskrivs även övergripande miljöeffekter av de nya stambanorna. Bedömningen är att effekterna är positiva ur ett miljöperspektiv. Fördelarna ligger framförallt i att det möjliggör en överflyttning av resande till tåg från andra mer energikrävande transportslag.

Beskrivna nyttor i rapporten bygger på ett antal olika antaganden om exempelvis trafikering, befolkningstillväxt etc. som påverkar utfallet. De redovisade resultaten ska ses som en bedömning utifrån den kunskap och de förutsättningar som finns idag. Investeringen beräknas vara klar om cirka 15 till 20 år och mycket utredningsarbete för både kommunerna och Trafikverket återstår för att få bättre kunskap för

genomförandet. Detta innebär att nya förutsättningar kan presenteras vilka kan få konsekvenser för effekterna av investeringen.

2. Inledning – Jönköping som nav i systemet

Region Jönköping är med sina knappt 345 000 invånare den sjätte största regionen i Sverige. Regionen har en unik strategisk position och är en naturlig nod i stråken mellan storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsregionen. Inom en radie av 35 mil bor 80 procent av Sveriges befolkning. Det geografiska läget innebär att Jönköping är en utmärkt utgångs- och samlingspunkt för människor, handel och gods.

Jönköping har alltid varit en mötesplats och ett centrum för kreativitet och skaparkraft. Företagande och entreprenörskap har gjort att regionen har utvecklats till en av landets mest dynamiska industri- och småföretagarregioner. I regionen finns några av landets största logistikområden. Entreprenörsandan och det dynamiska näringslivet är centrala tillgångar som behöver goda förutsättningar för att utvecklas. Högskolan i Jönköping är ett viktigt utbildningsnav som i samarbete med de tretton kommunerna ser till att kunskap gror, växer och sprids i alla delar av regionen. Regionen har en av de högsta sysselsättningsnivåerna i landet.

Jönköping ska fortsätta att vara en framgångsrik region och stärka sin position såväl nationellt som internationellt. I Region Jönköpings utvecklingsstrategi fastslås att Jönköping ska bli en internationellt ledande industriregion och att näringslivet ska breddas med betoning på kunskapsintensiva företag. För att åstadkomma detta behöver regionen tillgång till välutbildad arbetskraft. Det gynnsamma geografiska läget tillhandahåller en god grund för en fortsatt positiv utveckling. För att möjliggöra en varaktig tillväxt är regionen i behov av investeringar i infrastruktur och förbättrade kommunikationer.

Förverkligande av nya stambanor för höghastighetståg är en avgörande framtidsfråga för Jönköpingsregionen. Väl fungerande kommunikationer med angränsade regioner är en förutsättning för att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser. En god tillgång till effektiva och miljöanpassade kommunikationer och transportkedjor är avgörande för att det regionala och lokala näringslivet ska kunna växa och utvecklas. Goda förbindelser och hög tillgänglighet är också viktigt för att skapa en regional arena för olika arrangemang och kulturaktiviteter.

I dagsläget är arbetspendlingen mellan Jönköping–Borås och Jönköping–Linköping/Norrköping, trots arbetsmarknadernas storlek, nästintill obefintlig. Detta förklaras med glest trafikutbud och långa restider. I trafikscenariot för Götalandsbanan kortas restiderna betydligt samtidigt som turtätheten ökar. För Jönköping, som utgör navet längs sträckan, förväntas pendlings effekterna bli stora då de förkortade restiderna ökar tillgängligheten och integrerar arbetsmarknader som tidigare har varit åtskilda.

För att uppnå full effekt av de nya höghastighetsbanorna behöver den regionala infrastrukturen anpassas till en framtida situation med höghastighetståg. Regionen

består idag av flera olika lokala arbetsmarknadsregioner. Det finns en potential för ökad inomregional pendling. Ökad inomregional pendling resulterar i ett rikare kultur- och fritidsliv samt minskad sårbarhet på arbetsmarknaden.

Jönköpings kommun är ett regioncentrum och utvecklingen i Jönköping påverkar hela regionen. En centralt belägen höghastighetsstation vid Södra Munksjön i Jönköpings stad är avgörande för att få till stånd en attraktiv och hållbar regionförstoring. Ett gemensamt stationsområde för Götalandsbanan och sträckan Stockholm/Malmö innebär att Jönköping blir en av landets mest tillgängliga platser. För största möjliga effekt bör kopplingspunkten för sträckan Stockholm/Malmö anläggas väster om Jönköping. På detta sätt blir Jönköping det naturliga navet i hela systemet.

Avseende sträckan Stockholm-Malmö förordar Jönköpings kommun en dragning av stambanan via Jönköping längs med E4:an till Malmö. En sådan sträckning skapar goda möjligheter för en regional utveckling och ger orterna och näringslivet längs stråket bra förutsättningar att utvecklas och växa ytterligare. Jönköping samverkar med kommunerna Värnamo, Vaggeryd, Ljungby, Markaryd samt Region Jönköpings län för att få till stånd en sträckning längs med E4:an. Samtidigt anser Jönköpings kommun att det är av stor vikt att östra Småland samt Halland ges goda förutsättningar att länkas samman med den nya höghastighetsbanan.

Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan är fortsatt viktiga både som matarlinjer till höghastighetsbanorna och för den dagliga pendlingen i regionen. Därför behöver nuvarande station vid Vättern vara kvar. Stadskärnan är fortfarande regionens tyngdpunkt med ett stort antal arbetsplatser, studieplatser och boende. Kommunen planerar därför för en tvåstationslösning där den regionala kollektivtrafiken ansvarar för att koppla samman de båda trafiksystemen.

I egenskap av regioncentrum är Jönköpings stadskärna en resurs som gynnar hela regionen. I täta stadsmiljöer finns en större rikedom av möjligheter i form av arbetsmöjligheter, handel, bostäder och fritidsaktiviteter. När en tät stadsmiljö kombineras med infrastruktur uppstår ömsesidig tillgänglighet för många aktörer – hushåll, företag och offentlig verksamhet. En sådan resurs kan utvecklas fullt ut när regioncentrumet är en gemensam tillgång för alla kommuner i regionen, såväl landsbygd som tätort. Viktiga faktorer för hela regionens utveckling är tillgången till attraktiva boendemiljöer, utvecklade utbildningsinstitutioner och en attraktiv förtätad stadskärna i regionens centrum.

2.1. Uppdraget från Sverigeförhandlingen

Den svenska regeringen har tagit initiativ till att påbörja utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet med investeringar i nya stambanor för höghastighetståg. Under 2014 utsåg regeringen en särskild utredare och förhandlingsperson att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg/Malmö. Arbetet har fått namnet ”Sverigeförhandlingen” och syftar till att möjliggöra ett genomförande av de nya

stambanorna på ett sätt som bidrar till att stimulera samhällsutvecklingen ur flera perspektiv.

En central utgångspunkt för Sverigeförhandlingen är att utreda hur nyttan av höghastighetsjärnvägarna fördelas på olika aktörer. Därför har Sverigeförhandlingen uppdragit till berörda kommuner och regioner att redovisa vilka nyttor som kan uppstå vid investering av nya höghastighetsjärnvägar. Nyttoberäkningarna ska utgöra ett underlag till kommande förhandlingar mellan staten och kommunerna rörande medfinansiering av de nya järnvägarna.

De nyttor som ska redovisas är:

- Bostadsnytta och övriga exploateringsnetton
- Näringslivsnytta
- Restidsnytta
- Arbetsmarknadsnytta
- Miljönytta
- Social nytta

I Sverigeförhandlingens direktiv anges att nyttorna delvis kan beskrivas kvalitativt, men det är en styrka om de i så hög utsträckning som möjligt kan beräknas kvantitativt. Vid genomförande av nyttoberäkningarna ansvarar varje kommun/region för framtagning och redovisning av bostadsnytta och övriga exploateringsnyttor samt social nytta. Övriga nyttor inklusive restidsnyttor samt samhälls- och regionalekonomiska analyser har tagits fram av Trafikverket. Trafikverkets regionalekonomiska analyser syftar till att utgöra underlag för kommunernas nyttoberäkningar. Kommuner och regioner kan dock använda sig av annat underlag i sina beräkningar så länge motiven för detta anges. Kommunens beräkningar i denna PM baseras på regionalekonomiska analyser genomförda inom ramen för det så kallade TTP-projektet.¹

2.2. Syfte med promemorian

Syftet med denna PM är att redovisa hur Jönköpings kommun har genomfört arbetet med nyttoberäkningar kopplade till uppdraget från Sverigeförhandlingen. Ambitionen är att rapporten ska utgöra ett pedagogiskt underlag för att förstå kommunens bedömningar och beräkningsresultat. Rapporten syftar även till att beskriva kommunens övriga planeringsarbete inför en framtida höghastighetsjärnväg med ett centralt beläget stationsläge vid Södra Munksjön. Redovisningen utgörs till större del av kvalitativa resonemang och resultat.

2.3. Genomförande av arbetet med nyttoberäkningar

Kommunstyrelsen i Jönköpings kommun beslutade under våren 2015 att skapa en intern organisation för kommunens arbete med nya stambanor och höghastighetståg. Syftet med organisationen är att planera och samordna kommunens samlade arbete

¹ Petterson, Lars m.fl. (2012) *Framtidens Götaland – En bandregion för tillväxt och utveckling*.

såväl internt som externt. Arbetet inom organisationen bedrivs till betydande del i projektform utifrån ett antal delprojekt.

Arbetet med nyttoberäkningarna har genomförts av en arbetsgrupp bestående av ett antal tjänstemän från stadskontoret. Arbetsgruppen har ansvarat för det operativa arbetet med stöd från berörda förvaltningar och verksamheter.

Arbetsgruppen har utgjorts av:

Stefan Lind, samhällsbyggnadsstrateg, stadskontoret

Per Lantz, ekonom, stadskontoret

Rickard Blom, utredare, stadskontoret

Arbetet har löpande stämts av och kvalitetssäkrats av en intern referensgrupp bestående av tjänstemän från kommunens stadsbyggnadskontor, mark- och exploateringsavdelning samt utredningsenhet. Stöd har också inhämtas från kommunens utvecklingsbolag Södra Munksjön Utvecklings AB. Vid framtagning av de sociala nyttorna har kommunens socialförvaltning involverats och tillhandahållit underlag som legat till grund för analysarbetet.

Arbetsgruppen har också mött representanter från Sverigeförhandlingen och Trafikverket. Syftet med dessa möten har varit att stämma av processen kring arbetet samt att få ökad förståelse för uppgiften.

Inom ramen för Götalandsbaneorganisationen (samarbetsorgan mellan ett antal kommuner längs med Götalandsbanans sträckning) har en nyttoberäkningsgrupp inrättats tillsammans med Nyköping-Östgötalänken AB. Gruppen har utgjorts av berörda tjänstemän från kommunerna Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås och Göteborg. Även berörda regioner samt andra kommuner har bjudits in till gemensamma seminarier. Syftet med gruppen har varit att skapa en gemensam uppfattning rörande uppdraget samt upprätta metoder och modeller för att genomföra nyttoberäkningarna. Gruppen har träffats vid ett antal tillfällen under perioden mars–september. Gruppen har även gemensamt granskat det underlag som tagits fram av Trafikverket. Granskningen har genomförts med stöd av extern konsult.²

I Sverigeförhandlingens direktiv anges att allt material inklusive nyttoberäkningar, intressentanalys och tillhörande underlag ska vara Sverigeförhandlingen tillhanda senast 6 november 2015. Dessförinnan ska en fullständig preliminär version vara inlämnad senast 1 oktober 2015. Under arbetets gång har materialet muntligen avstämts och presenterats för kommunstyrelsens ledningsutskott vid två tillfällen under juni och september. En muntlig redovisning av innehållet i denna PM har lämnats till kommunstyrelsen den 22 september. Kommunstyrelsen kommer att behandla promemorian den 20 oktober.

² Lundberg, Anders (2015), *Granskning av Sverigeförhandlingens arbete med nyttor för nya stambanor*.

2.4. Samverkan med övriga aktörer

Sedan våren 2014 arbetar Jönköping tillsammans med kommunerna Linköping, Borås och Göteborg i Götalandsbaneorganisationen. Från och med 2015 är även Stockholms läns landsting medlemmar i organisationen. Syftet med samarbetet är att via samordnade insatser förverkliga en byggnation av Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg.

Samverkan sker även regionalt med Region Jönköpings län och kommunerna i regionen. Under arbetet med nyttoberäkningarna har kommunens arbetsgrupp haft löpande avstämningar med ansvariga tjänstemän i regionen.

2.5. Rapportens fortsatta upplägg

I *kapitel 3* redovisas förutsättningar och utgångspunkter för Jönköpings kommuns nyttoberäkningar. Avsnittet omfattar bland annat en beskrivning av kommunens långsiktiga planering för en framtida höghastighetsjärnväg och ett stationsläge vid Södra Munksjön. Detta görs med utgångspunkt i gällande översiktsplaner och ramprogram. Vidare redovisas prognoser avseende folkmängd, pendling och bostadsbyggnation under perioden 2017–2035. Prognoserna avser en situation utan höghastighetståg. I kapitlet förs också ett resonemang kring kommunens och regionens åtaganden i form av planering av regional infrastruktur och trafikering i anslutning till den nya höghastighetsjärnvägen. Avsnittet innehåller även en redogörelse av kommunens synpunkter på det underlag som tillhandahållits av Trafikverket samt hur materialet har använts i kommunens beräkningar.

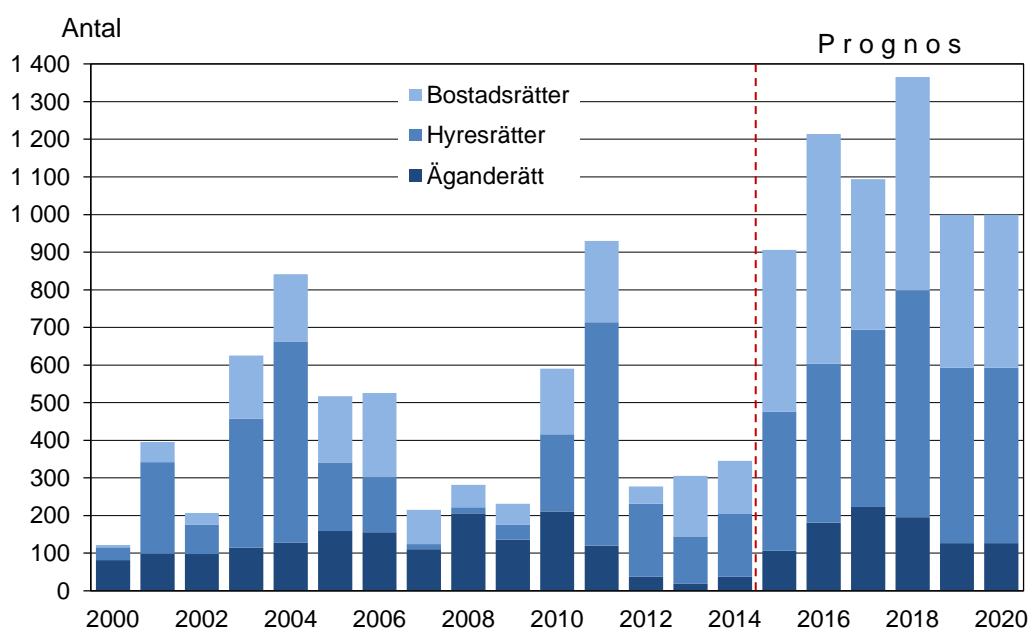
I *kapitel 4* redovisas och analyseras resultaten av kommunens nyttoberäkningar. Inledningsvis beskrivs de förutsättningar, tillvägagångssätt och avgränsningar som använts i beräkningsarbetet. Därefter presenteras resultaten i form av tillkommande bostads- och exploateringsnytta m.m. Slutligen presenteras kommunens bedömning avseende miljönyttor samt sociala nyttor.

3. Utgångspunkter för Jönköpings kommuns beräkningar

3.1. Bostadsbyggnation – historia, nutid och prognos

Under åren 2000–2014 har byggnation av cirka 6 400 bostäder påbörjats i Jönköpings kommun, vilket motsvarar i genomsnitt 425 bostäder per år. Nyproduktionen har utgjorts av 46 procent hyresrätter, 28 procent bostadsrätter och 26 procent äganderätter.

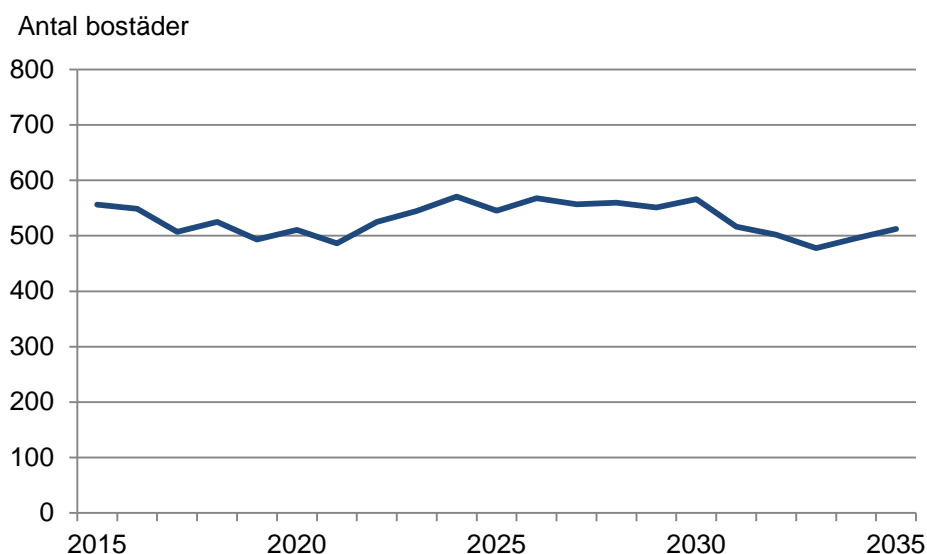
Figur 1 **Antal påbörjade bostäder åren 2000–2014 samt prognos för åren 2015–2020 fördelat på upplåtelseformer**



I dagsläget är planberedskapen i kommunen god med cirka 1 700 planlagda lägenheter fördelade över hela kommunen. I kommunens bostadsförsörjningsprogram redovisas en inventering av aktuella nybyggnadsobjekt för perioden 2015–2020. Totalt omfattar inventeringen 6 579 bostäder, vilket i genomsnitt motsvarar närmare 1 100 bostäder per år. Samtliga projekt kommer inte att genomföras under den aktuella perioden. Trots den goda planberedskapen är nybyggnationen låg och har så varit under ett antal år. Situationen är inte unik för Jönköping.

Vid årsskiftet 2014/2015 fanns inga lediga lägenheter i de allmännyttiga bostadsbolagen i Jönköping. I kommunens bostadsförsörjningsprogram görs bedömningen att det kan finnas ett uppdämt bostadsbehov om upp till 1 800 bostäder. Det innebär i så fall att det i dagsläget ”saknas” 1 800 bostäder för att bostadsmarknaden i kommunen ska vara i balans.

Figur 2 **Årligt bostadsbyggnadsbehov i Jönköpings kommun 2015–2035**



Under perioden 2015–2035 beräknas det årliga bostadsbyggnadsbehovet i kommunen uppgå till i genomsnitt 530 bostäder per år. Tillsammans med bedömningen av det uppdämda bostadsbehovet behöver det således byggas cirka 13 000 bostäder i kommunen till och med år 2035. Beräkningen beaktar inte det tillkommande behovet av nybyggnation som följer av etablering av en ny höghastighetsstation i området Södra Munksjön. Om höghastighetsstationen realiseras bedöms nybyggnationsbehovet öka med ytterligare cirka 300 bostäder per år under en tioårsperiod från och med 2029 och framåt. Tillkommande nybyggnationsbehov föranlett av höghastighetsstation i Södra Munksjön behandlas i avsnitt 4.3.

Bostadsbyggnadsbehovet under perioden har beräknats utifrån förväntad förändring av antalet hushåll. Behovet är alltså direkt beroende av demografiska förändringar som förväntas inträffa. Beräkningen av antalet hushåll har gjorts med hjälp av kommunens befolkningsprognos samt åldersspecifika hushållskvoter.

3.2. Ramprogram Södra Munksjön

I november 2012 antog kommunfullmäktige i Jönköpings kommun *Ramprogram för Södra Munksjön*³. Ramprogrammet är en fördjupad översiktsplan enligt plan- och bygglagen. Den fungerar även som planprogram och ligger till grund för kommande detaljplaner i omvandlingsområdet kring Södra Munksjön. Ramprogramsområdet är cirka 300 hektar stort och beräknas, vid färdigställande, inrymma cirka 12 000–14 000 invånare. Området beräknas även innehålla cirka 11 500 arbetsplatser.

Ramprogrammet ger en helhetsbild för omvandlingsområdet i enlighet med de tankar och idéer som redovisas i Stadsbyggnadsvision 2.0 och Ålborgsåtagandena. Ramprogrammet visar hur staden och regionen kan utvecklas med en höghastighetsstation i ett läge söder om Munksjön.

³ Kf 2012-11-29 *Ramprogram för Södra Munksjön*

Ramprogrammet utgår från att stadsdelarna ska utvecklas med en blandad och tät stadsbebyggelse. Befintliga verksamheter i området behöver därför i stor utsträckning flyttas eller anpassas eftersom de är svåra att integrera i den nya stadsbebyggelsen. Här kan bland annat nämnas flytt av Ljungarumsterminalen. Områdets struktur ger goda förutsättningar för att etablera en höghastighetsjärnväg med station. En station på höghastighetsnätet innebär att Jönköping blir en av landets mest tillgängliga platser vilket ger potential för utveckling av verksamheter och mötesplatser av både lokal, regional och nationell betydelse.

3.3. Stationsläge Södra Munksjön

Frågan om en höghastighetsstation är inte ny för Jönköpings kommun. År 1991 gjorde stadsarkitektkontoret en utredning om alternativa stationslägen i Jönköpings kommun. Sedan dess har ett flertal studier gjorts i syfte att förena kommunens stadsplanering med den ökade tillgänglighet som en höghastighetsjärnväg ger.

År 2009 tog regionerna (Västra Götalandsregionen, Regionförbundet Jönköpings län samt Östsmå) tillsammans med Banverket fram "Förstudie för Götalandsbanan delen Borås – Linköping". Förstudien antogs av Banverket i mars 2010. Stadspassagen genom Jönköping studerades särskilt av Banverket tillsammans med Jönköpings kommun. I arbetet studerades tre alternativa stationslägen. Ett vid befintlig station vid Vätterstranden, ett söder om Munksjön samt ett perifert läge i Tenhultsdalen.

Av de studerade stationslägena har läget söder om Munksjön visat sig ha de sammantaget bästa förutsättningarna för att skapa en fortsatt positiv utveckling av staden och regionen. Kommunfullmäktige har också i ett särskilt beslut 2010 ställt sig bakom detta stationsläge. Stationslägets placering vid Södra Munksjön innebär en stark utvecklingsfaktor för området och är en viktig del i Stadsbyggnadsvisionens genomförande. Höghastighetsstationen är en förutsättning för en positiv utveckling av ramprogramområdet.

Banverket har tillsammans med Jönköpings kommun genomfört en spårprojektering inom ramprogramområdet. Detta i syfte att säkerställa ett lämpligt markreservat för dragning av höghastighetsjärnvägen. I samband med denna studie har också konstaterats att ett upphöjt stationsläge är att föredra både ur stadsmiljö- och spårgeometrisk synpunkt. Det senare på grund av Jönköpings stora höjdskillnader kring staden.

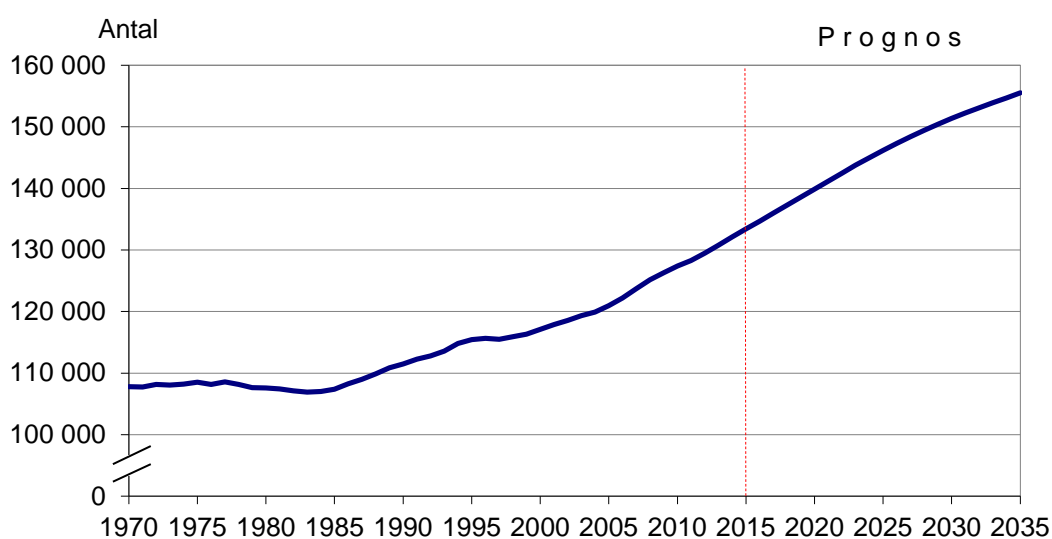
Banverkets förstudie utgår från att den nuvarande stationen vid Vättern finns kvar för att tillgodose den pendling som dagligen sker på Jönköpingsbanan och Vaggerydbanan. Jönköping C kommer fortsatt att vara en mycket viktig start- och målpunkt med hänsyn till det stora antal arbetsplatser, studieplatser och boende som finns i den befintliga stadskärnan.

De förväntade effekter av höghastighetsstation som fortsättningsvis redovisas i denna PM avser en placering av stationen i läget Södra Munksjön.

3.4. Befolkning och pendling – historia, nutid och prognos

Jönköpings kommun har haft en positiv befolkningsutveckling sedan mitten av 1980-talet och i mitten av 2015 uppgick antalet invånare till 132 322. De senaste tio åren har befolkningen ökat med i genomsnitt 1 200 personer per år, vilket är en följd av en naturlig befolkningsökning i form av att det föds fler än det dör och i ett positivt flyttnetto i form av att det flyttar in fler än det flyttar ut. Under senaste 10 åren uppgår genomsnittligt flyttnetto (inflyttning – utflyttning) till cirka + 830 personer per år. Födelsenettet (födda – döda) för motsvarande period uppgår till i genomsnitt cirka +400 per år. Under 2014 flyttade 6 614 personer till kommunen och 5 782 flyttade från kommunen.

Figur 3 **Befolkningsutveckling i Jönköpings kommun 1970–2014 samt prognos för 2015–2035**



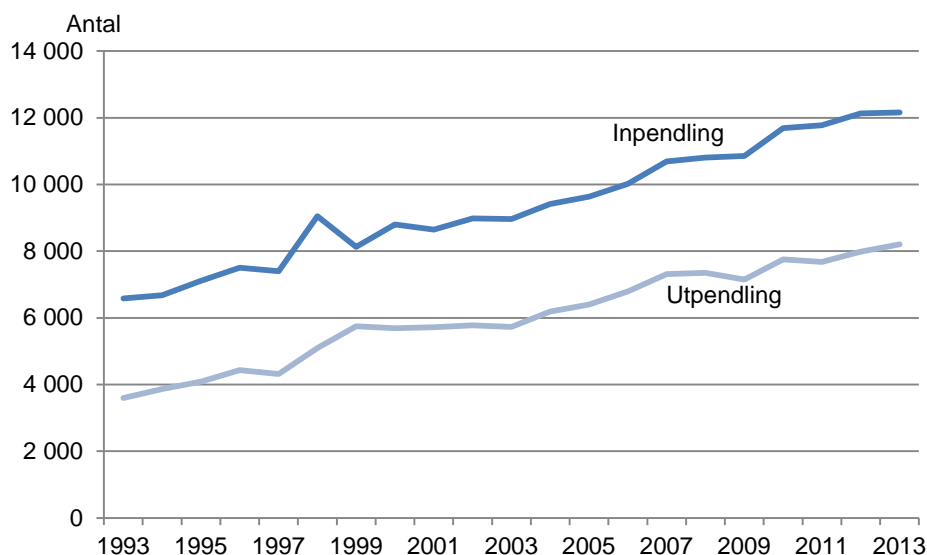
Kommunen har som underlag till nyttoberäkningarna tagit fram en särskild befolkningsprognos till 2035. I den görs bedömningen att antalet invånare år 2035 kommer att uppgå till drygt 155 000. Det är en ökning med totalt 23 000 personer och ger en årlig befolkningsökning på 1 100 personer per år. Under hela perioden förväntas såväl födelsenettet som flyttnettot att vara positivt. Det ska understrykas att prognosen avser en situation utan höghastighetståg. Beräknad tillkommande befolkningstillväxt till följd av höghastighetsbanorna redovisas i kapitel 4.

År 2013 var det drygt 12 000 personer som arbetspendlade till Jönköpings kommun och drygt 8 000 personer som arbetspendlade från kommunen. Pendlingen har ökat trendmässigt under de senaste 20 åren. Från 1993 till 2013 har antalet utpendlare fördubblats och antalet inpendlare har ökat med 85 procent.

Inpendlingen till Jönköping är som störst från grannkommunerna Habo (2 600 personer), Nässjö (1 600 personer) och Vaggeryd (1 200 personer). Även inpendlingen från Stockholm (250 personer) och Göteborg (270 personer) är stor och har ökat mycket under 2000-talet. Utpendlingen från Jönköping är störst till samma kommu-

ner som inpendlingen, men i en liten annan ordning. Utpendlingen är allra störst till Nässjö (1 100 personer), därefter följer Habo (900 personer) och Vaggeryd (700 personer). Utpendlingen till Stockholm är 500 personer och till Göteborg är den 400 personer.

Figur 4 In- och utpendling för Jönköpings kommun 1993–2013



Givet att andelen arbetspendlare i förhållande till befolkningen skulle vara oförändrad fram till 2035 skulle antalet inpendlare då uppgå till cirka 14 000 personer och antalet utpendlare till cirka 10 000 personer. Den historiska utvecklingen under de senaste 20 åren är dock ett tecken på att pendlingen kan öka ännu mer. I likhet med ovan avser bedömningen en situation utan höghastighetståg.

Utöver personer som pendlar till Jönköping för att arbeta sker även en omfattande pendling av inresande studenter. I viss utsträckning handlar det om gymnasieelever från omkringliggande kommuner som studerar på gymnasiet i Jönköping, men framför allt handlar det om studenter vid Högskolan i Jönköping.

Pendlingsströmmarna mellan Jönköping och omkringliggande regioner är förhållandevis låga vilket beror på en avsaknad av transportinfrastruktur av rimlig kvalitet som binder samman Västra Götaland och Östra Götaland via Jönköping. Andelen personer som arbetspendlar längre sträckor (+50 km) är väsentligt lägre i Jönköping jämfört med i kommuner av samma storlek.

3.6. Höghastighetsstationen

Jönköpings kommuns val av lokalisering har bland annat gjorts utifrån betydelsen av en god koppling till övrig infrastruktur som genererar bra trafikeringsmöjligheter lokalt, regionalt och nationellt. Vidare tillhandahåller området stora ytor för byggande av bostäder och verksamhetslokaler för en lång tid framöver med goda förutsättningar att integreras i övrig stadsbebyggelse. Detta genererar en ökad täthet och sammanhållning i staden vilket i sin tur genererar utveckling och tillväxt.

Handelshögskolan i Jönköping har genomfört regionalekonomiska analyser avseende effekter på lokal- och regional ekonomi beroende på var den nya höghastighetsstationen placeras. Studien gjordes som en del av Banverkets förstudie för Götalandsbanan – delen Linköping – Borås.⁴ Studien visar på mycket stora skillnader i regionalekonomiska effekter beroende på om stationen placeras i den centrala tätorten (Jönköpings Central eller Södra Munksjön) eller utanför tätorten (Tenhultsdalen).

En mer perifer placering av stationen innebär att en del av höghastighetsstationens regionalekonomiska potential ej realiseras. En perifer placering medför längre pendlingstider till och från Jönköping och en försämrad tillgänglighet till centrala målpunkter. Förutsättningarna för att bygga bostäder och verksamhetslokaler i anslutning till ett mer perifert läge är också betydligt sämre. Sammantaget resulterar ett sådant läge i svagare effekter på regionens befolkningsutveckling, sysselsättningstillväxt och byggnation av bostäder och verksamhetslokaler. Handelshögskolan i Jönköping gjorde bedömningen att en perifer placering av höghastighetsstationen innebär att tillväxtpotentialen är omkring 35 procent lägre jämfört med en centralt belägen station.

Stationens placering ger också goda förutsättningar för Jönköping som knutpunkt för höghastighetsjärnvägar. En knutpunktsfunktion gör det möjligt att utvecklas som mötesplats för stora delar av Norden genom att Götalandsbanan och järnvägen söderut via Värnamo möts i Jönköping. Det blir enkelt att resa till Jönköping för en mycket stor del av Nordens befolkning. Uppskattningsvis kommer cirka 7,5-8 miljoner människor kunna resa till Jönköping med en restid på två timmar eller mindre med tåg eller bil. Restiden två timmar från plats till plats brukar framhållas som intressant ur ett affärsresandeperspektiv. Med två timmars restid är det möjligt att under en normal arbetsdag göra en resa, tur och retur, och få tid för ett fyra timmar långt möte.

3.7 Idétävling ny höghastighetsstation

Jönköpings kommun har beslutat om en arkitektävling som genomförs i form av idétävling. Syftet med tävlingen är att få fram idéer och alternativ till en principiell utformning av ett nytt stationsområde vid Södra Munksjön. Tävlingen avgränsas huvudsakligen till utformning av det område som i ramprogrammet för Södra Munksjön benämns Stationsområdet.

Utöver gestaltning av stationsbyggnaden omfattar tävlingen också utformning av övriga delar av Stationsområdet. Utformningen ska ske utifrån den tänkta gatustruktur som presenteras i ramprogrammet (fördjupad översiktplan för Södra Munksjön). Förslagen ska innefatta idéer till vilka verksamheter som kommer att rymmas i det nya stationsområdet. Tävlingen omfattar därmed också förslag till utformning av kommersiella lokaler samt visualisering av hur den nya järnvägsbron, passagen genom Jönköping från öst till väst, kan se ut vad gäller stads- och landskapsmiljö.

⁴ "Ekonomiska perspektiv på val av stationsläge för Götalandsbanan i Jönköpings stadsområde", Lars Pettersson och Johan Klaesson, Internationella Handelshögskolan

Ramprogrammet anger även ett upphöjt stationsläge som medger att gator kan passera under banan för att möjliggöra en sammanhängande stadsutveckling kring stationen på båda sidor om spåren.

Under arbetet med idétävlingen förs en kontinuerlig dialog med Trafikverket kring innehåll och genomförande.

3.8. Regional och lokal infrastruktur och trafikering

Trafikeringsmöjligheterna på de nya stambanorna kommer att bli stora för såväl de snabbaste tågen som för de storregionala tågen. Detta kommer skapa nya resandemöjligheter vilket ger positiva effekter. För att säkra utvecklingspotentialen kommer det att krävas ett omfattande analysarbete inför den fortsatta trafikplaneringen. Det gäller resandeunderlag, antal tågstopp, pendlingsstruktur, prisbild, tidtabeller, anslutningsmöjligheter med mera.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att interregionala resor får konkurrenskraftiga resor som möjliggör arbetspendling och att det tas hänsyn till potentialen i mellanmarknaderna. Hastighet och tåglägen för pendlingsresor på de nya storregionala tågen är viktigt att tillgodose om de nya banorna ska kunna ge större arbetsmarknadsområden. Den i flera studier verifierade 45-60 minutersgränsen som upplevd maximal restid för mer omfattande pendling är mycket viktig att hålla.

För att nyttorna som genereras av den ökade tillgängligheten som höghastighetsjärnvägarna ska realiseras är det av stor vikt att transportinfrastrukturen som kopplas till stationerna ger möjlighet till god tillgänglighet lokalt och regionalt. Här spelar, för Jönköping och dess omland, Jönköpingsbanan och järnvägen mellan Jönköping och Värnamo en stor roll. Under 2014 och 2015 har Trafikverket genomfört åtgärdsvalsstudier för dessa båda banor. I åtgärdsvalsstudierna pekas på brister i det befintliga nätet och behov av utveckling för att koppla samman de befintliga banorna med de planerade höghastighetsjärnvägarna och både den planerade nya stationen vid Södra Munksjön och den befintliga stationen vid Vätterstranden i Jönköping. I åtgärdsvalsstudien föreslås en omdragning av järnvägen mellan Jönköping – Värnamo vilket innebär att den inte går igenom Södra Munksjön utan kopplas ihop med Jönköpingsbanan via en koppling i Tenhult. Investeringen är av stor vikt för att realisera Södra Munksjön som ett utvecklingsområde.

Under 2015 har arbetet påbörjats kring den nationella infrastrukturplaneringen som avser planperioden 2018-2029. Det är viktigt att ordinarie infrastrukturplanering synkroniseras med planering för de nya höghastighetsjärnvägarna. Med nuvarande planeringshorisonter anser Jönköpings kommun att åtgärder måste vidtas på det befintliga järnvägsnätet som samspelar med planerade höghastighetsbanor.

En ny station vid Södra Munksjön kommer trafikeras av både nationell, regional och lokal trafik. Det kommer vara stora flöden av passagerare som passerar stationen och ett primärt behov för ett resecentrum är fungerande byten både mellan olika trafik-

slag men också inom trafikslagen. En god trafikering är en förutsättning för att systemet ska generera utveckling.

Jönköpings kommun har i samband med Stadsbyggnadsvisionen och utvecklingen av Södra Munksjön antagit en kommunikationsstrategi. Syftet är att utveckla trafiksystemet i harmoni med den pågående kommun- och stadsutvecklingen och att säkerställa fungerande kommunikationer och en god miljö för det framtida Jönköping. Här spelar det nya utvecklingsområdet med en ny station en stor roll för det framtida resandet. Det övergripande transportbehovet inom stadens centrum tillfredställs genom att tydliga och attraktiva resmöjligheter i flera olika alternativ erbjuds. Genom att anlägga kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk samt tydliga gång- och cykelstråk erbjuds attraktiva alternativ till bilen. Även utvecklingen mot blandstad i stadsbebyggelsen stärker, samverkar och skapar underlag för nyttjandet av olika transportmedel.

Förslaget till trafiksystemet utgår från kommunens målsättning att resebehoven inom, till och från centrum i mycket större utsträckning än idag ska ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Biltrafiken ska inte öka. De hållbara färdmedlen ska ges förutsättningar att utvecklas så att de får en ökad konkurrenskraft gentemot bilen.

4. Effekter av höghastighetsjärnväg

4.1. Synpunkter på upprättade trafikeringsmodeller

Trafikverket har levererat trafikprognoser, samhällsekonomiska kalkyler samt regionalekonomiska kalkyler avseende nya höghastighetsbanor. Beräkningar har presenterats för tre olika sträckningar av höghastighetsbanorna. De sträckningar som är konsekvensbedömda är:

- US1 – Götalandsbanan och ny stambana Jönköping-Malmö via Åstorp med anslutning Helsingborg.
- US2B - Götalandsbanan och ny stambana Jönköping-Malmö.
- US5B – Götalandsbanan och ny stambana Jönköping Malmö via Växjö och Hässleholm

Beräkningarna ska bland annat tjäna som underlag till de lokala och regionala nyttoberäkningar som respektive kommun/region förutsätts tillhandahålla. De traditionella samhällsekonomiska kalkylerna, vilka i första hand beaktar restidvinster samt producentvinster, har tagits fram av Trafikverket i modellen Samkalk baserat på beräknade resandevolymer som modellerats i Sampers. Effekter av en höghastighetsbana avseende resandevolymer, restider samt regionalekonomiska effekter m.m. har jämförts med utfallet i ett basalternativ. Basalternativet inkluderar beräknad utveckling utifrån infrastrukturinvesteringar i nationell trafikplan för åren 2014-2025. I basalternativet har också vissa antaganden om utbyggnad av regional kollektivtrafik inkluderats.

Vad gäller de olika utredningsalternativen skattas effekterna av tillkomsten av höghastighetsbanor utifrån en bedömd trafikering. Antaganden om trafikering är av stor betydelse för utfallet för enskilda regioner och kommuner. De nya stambanorna förutsätts byggas för höghastighetståg (320 km/h) och regionala tåg (250 km/h). Höghastighetsbanan ska klara minst 10 tåg per timme i anslutningen Stockholm – Linköping och minst 6-8 tåg per timme på övriga delar av stambanorna. Punktligheten ska vara som lägst 95 % uppmätt på banornas samtliga sträckningar. Restidskravet för Stockholm-Göteborg uppgår till max 2 h och motsvarande tal för Stockholm – Malmö är max 2h och 30 min.

Kommunen har i samverkan med övriga kommuner i Götalandsbaneorganisationen granskat det underlag som tagits fram av Trafikverket. Granskningen har genomförts med stöd av Sweco TransportSystem. Utifrån vad som framkommer av granskningen konstaterar kommunen att resultaten avseende såväl den samhällekonomiska kalkylen som de regionalekonomiska beräkningarna är behäftade med en lång rad osäkerheter. Med tanke på uppdragets art är detta inte konstigt. Att försöka fånga samtliga effekter av ett så pass omfattande infrastrukturprojekt som byggnation av höghastighetsbanor är i någon mening omöjligt.

Handelshögskolan i Jönköping har tidigare genomfört prognoser i den så kallade Dynlok-modellen där effekter av etablering av höghastighetsstationer på Götalands-

banan beräknats. Det underlag som nu presenterats av Trafikverket uppvisar kraftiga avvikelser jämfört med tidigare beräkningar för just kommunerna i Jönköpingsregionen.

Förvisso är beräkningarna inte helt jämförbara. Det basalternativ som de olika huvudscenarierna jämförs med i Trafikverkets beräkningar bygger på en mycket ambitiös utbyggnad av befintligt järnvägsnät. Att detta skulle försämra utfallet av etablering av höghastighetsjärnvägar mer i just Jönköping och omkringliggande kommuner verkar dock mycket osannolikt, med tanke på den bristfälliga tillgången till järnvägsinfrastruktur i området i dagsläget och på några års sikt. Den trafikeringsmodell som använts i Trafikverkets underlag bedöms inte heller förklara det kraftigt försämrade utfallet för kommunerna i regionen.

Från flera håll har det framkommit att modellen Sampers genererar svårförklarliga resultat vad gäller förändringar i upplevd restid som följd av byggnation av höghastighetsbanor. Från kommunens sida ser vi problem med såväl den tolkning av upplevd restid som applicerats i modellen såväl som de faktiskt beräknade restider som presenterats. Kommunen bedömer att beräkningen avseende upplevd restid inte speglar faktiska preferenser hos dagens och morgondagens pendlare. Det verkar också finnas brister i underlaget avseende hur befintlig kollektivtrafik kodats. Kommunen ställer sig också frågande till hur data avseende lokal kollektivtrafik till en ny höghastighetsstation beaktats. Etableringen av höghastighetsstationen vid Södra Munksjön kommer att medföra en kraftigt förändrad lokal kollektivtrafik i Jönköping i syfte att tillgängliggöra höghastighetsstationen för kommun- och regioninvånare. Hur detta hanterats i beräkningarna har kommunen inte kunnat utläsa.

Sammantaget ser kommunen så allvarliga brister i det underlag som tagits fram av Trafikverket att vi väljer att inte använda det vid beräkning av bostads- och lokalnyttor. I stället används uppgifter från det så kallade TTP-projektet. Beslutet att använda uppgifter från TTP-projektet har tagits efter samråd med Internationella Handelshögskolan i Jönköping som medverkat i arbetet med att beräkna regionalekonomiska effekter i såväl projektet som i det material som Trafikverket nu presenterat. Underlaget från TTP-utredningen bedöms av kommunen sammantaget bättre spegla förväntade regionalekonomiska effekter av att navfunktionen för framtida höghastighetsbanor placeras i Södra Munksjö-området.

4.2. Definition av influensområde utifrån Ramprogram Södra Munksjön

Influensområdet för Jönköpings kommun har definierats utifrån det ramprogram för Södra Munksjön som kommunfullmäktige beslutat om. Ramprogramområdet beskrivs i nedanstående figur. Området är mycket omfattande och utbyggnaden av området kommer att ske under en längre tid. Områdena väster om Munksjön samt omedelbart söder om Munksjön (Munksjöstaden respektive Skeppsbron) bedöms vara utbyggda fram till slutet av 2020-talet. Byggnationen i Munksjöstaden har redan påbörjats och en detaljplan för Skeppsbron förväntas vara beslutad av under 2016. Därefter kan byggnation i området påbörjas. Områdena Skeppsbron och Munksjöstaden

förväntas ha fastställda detaljplaner innan utgången av år 2017 och därför har dessa områden inte inkluderats i det så kallade influensområdet.

Figur 5. Ramprogramområdet Södra Munksjön



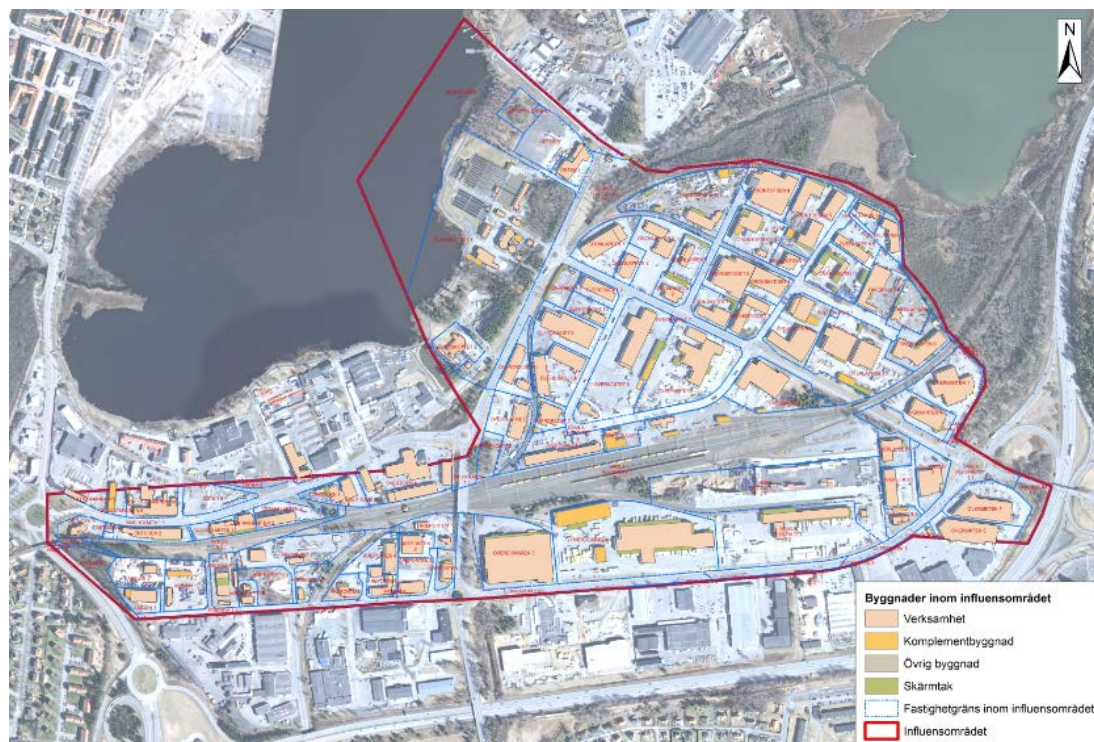
Utbyggnadstakten i ramprogramområdet under större delen av 2020-talet bedöms inte påverkas av den framtida höghastighetsstationen. Effekter på inflyttning och bostadsbyggnation i kommunen som en följd av etablering av en höghastighetsstation bedöms kunna uppstå först i slutet av 2020-talet. Utgångspunkten för denna bedömning är att en höghastighetsstation tas i drift under början av 2030-talet. De områden inom ramprogramområdet som bedöms vara aktuella för byggnation från och med senare delen av 2020-talet och framåt är *Öster Munksjön* och *Stationsområdet*.

Den befolkningsökning samt ökade nybyggnation som förväntas följa av etablering av en höghastighetsstation inom området Södra Munksjön bedöms till mycket stor del realiseras inom området Öster Munksjön. Öster Munksjön är ett förhållandevis stort område som förväntas kunna byggas ut successivt fram till mitten av detta sekel. Stationsområdet innefattar spårreservat samt ytor för ny höghastighetsstation. Stationsområdet bedöms också kunna innehålla kommersiella lokaler.

I nedanstående figur beskrivs det influensområde som definierats, det vill säga områdena Öster Munksjön och Stationsområdet. Det är det geografiska område i kommu-

nen där utbyggnadstakten bedöms påverkas av tillkomsten av en ny höghastighetsbana. Området förväntas innehålla såväl nyproducerade bostäder som nyproducerade kommersiella lokaler vilka tillkommer på grund av etablering av höghastighetsstation i området.

Figur 6. Karta över influensområdet



4.3. Beräkning av bostads- och lokalnyttor

Etablering av en höghastighetsbana med station i området Södra Munksjön skapar tillgänglighetsvinster. För enskilda hushåll innebär det förbättrade möjligheter till arbetspendling och för enskilda företag innebär det att tillgänglighet till olika regionala marknader förbättras. Tillgänglighetsförbättringarna som följer av en höghastighetsstation resulterar i en ökad efterfrågan på bostäder och kommersiella lokaler i stationsnära områden. Efterfrågeökningen resulterar i en ökad byggnation, men också en prisuppgång på all byggnation i området, det vill säga även sådan som tillkommer oavsett om en höghastighetsstation uppförs eller ej. Tillgänglighetsförbättringarna resulterar i att hushållens och företagens betalningsvilja för bostäder och verksamhetslokaler i området ökar.

Bedömning av förändrad efterfrågan på bostäder och kommersiella lokaler sker utifrån de regionalekonomiska beräkningar som genomfördes inom ramen för det så kallade TTP-projektet. Beräkningarna avser effekter av etablering av Götalandsbanan. Resultaten har därför korrigerats med hänsyn tagen till att det projekt som nu konsekvensbedöms avser höghastighetsförbindelse med såväl Göteborg, Stockholm som Malmö/Köpenhamn.

I nedanstående tabell redovisas vissa nyckeltal avseende regionalekonomiska effekter i Jönköpings kommun som en följd av etablering av en ny höghastighetsbana. Effekterna är av engångskaraktär och förväntas gradvis realiseras inom en tidsram om cirka 10 år från det att höghastighetsstationen och höghastighetsbanorna etablerats. Nedanstående effekter kan sägas utgöra grund för kommunens beräkning av bostads- och lokalnyttor som följd av etablering av en höghastighetsstation i Södra Munksjön. En del av de uppgifter som redovisas nedan är sådana som efterfrågas av Sverigeförhandlingen rörande arbetsmarknads- och näringslivsnyttor till följd av etablering av höghastighetsbanor. Det bör understrykas att höghastighetsbanorna förväntas generera stora regionalekonomiska effekter även efter år 2035. Resultaten redovisas fram till år 2035 beroende på att det är denna uppgift som Sverigeförhandlingen efterfrågat.

Tabell 1. Skattade effekter i Jönköpings kommun av etablering av ny höghastighetsbana fram till 2035

	Bedömd effekt
Folkmängdsförändring, antal invånare	3 900
Bostäder, antal lgh	2 100
Kommersiella lokaler, m ² BTA	47 700
Bruttoregionprodukt, mnkr	1 230
Arbetstillfällena	1 800

I syfte att beräkna bostadsnyttor till följd av höghastighetsbanor har kommunen låtit upprätta en kalkyl avseende exploateringsnetton inom det så kallade influensområdet. Nuvärden av framtida exploateringsnetton har kalkylerats för två olika handlingsalternativ, nämligen:

- Utbyggnad under perioden år 2018-2035 inom influensområdet med en höghastighetsbana i Södra Munksjö området.
- Utbyggnad under perioden år 2018-2035 inom influensområdet utan en höghastighetsbana i Södra Munksjö området.

Differensen i exploateringsnetton mellan de olika handlingsalternativen utgör det mervärde eller den nytta som följer av etablering av en höghastighetsstation i området Södra Munksjön.

Nuvärdet av framtida exploateringsnetton i influensområdet har beräknats för de olika handlingsalternativen för perioden 2018-2035. Grundkalkylen har utarbetats av extern konsult⁵ och redovisas i detalj i rapporten ”Jönköpings kommun – Bostadsnyttoberäkningar i Sverigeförhandlingen”. Kommunen har gjort vissa anpassningar av beräkningarna samt genomfört beräkningar avseende påverkan på resultatet av ändrade räntenivåer, senarelagd utbyggnad samt ändrade antaganden om framtida priser på byggrätter.

⁵ Hammar, Thomas & Larsson, Hans (2015) *Jönköpings kommun – Bostadsnyttoberäkningar i Sverigeförhandlingen*

4.3.1 Förutsättningar i grundkalkyl

Intäktssidan i exploateringskalkylen i de båda handlingsalternativen utgörs av intäkter från försäljning av byggrätter inom det så kallade influensområdet. I det fall höghastighetsbanan etablerats inom Södra Munksjön bedöms priset på byggrätter stiga och därmed generera högre intäkt vid försäljning. När utfallet mellan de olika handlingsalternativen jämförs beaktas således prispåverkan på all byggnation som sker inom det så kallade influensområdet under perioden.

Prissättningen utgår från bedömt marknadsvärde avseende såväl bostadsrätter, hyresrätter som kontor- och butiksytor. Detta medför en betydande prishöjning på byggrätter jämfört med i dagsläget. Särskilt gäller detta för bostadsrätter. I grundkalkylen baseras beräkningarna på priser för byggrätter för bostadsrätter i intervallet 4 000-5 600 kr/m² BTA.

Byggnationen av bostäder utgörs till 50 % av hyresrätter och till 50 % av bostadsrätter. Byggnationen i områdena Öster Munksjön samt Stationsområdet har utifrån ramprogrammet delats in i olika etapper. Skillnaden i försäljning av byggrätter mellan de olika alternativen fram till år 2035 motsvarar i beräkningen 2 100 bostads- och hyresrätter samt cirka 45 000 m² verksamhetslokaler.

Kostnadssidan i kalkylerna omfattar:

- Inlösen av befintliga fastigheter. Kostnaden har uppskattats genom en modell som utgått från befintliga taxeringsvärden. Dessa har sedan räknats upp med olika koefficienter för olika typer av fastigheter. I kostnad för inlösen beaktas också kostnader som följer av förvärvet, exempelvis ersättning för störningar i verksamhet till följd av flytt samt så kallade övervärden.
- Kostnad för utbyggnad av gator och parker inom de aktuella områdena.
- Utfyllnad för att säkerställa nivåer inom aktuella områden som inte medför risk för översvämning.
- Sanering. Bedömningen bygger på data som samlats in utifrån metodik för inventering av förorenade område.
- Rivning av befintlig bebyggelse. Kostnaden är skattad utifrån kända byggnadsvolymer i området.
- Planläggnings- och utredningskostnader samt kostnad för fastighetsbildning.
- Generalplanekostnader, vilka omfattar utbyggnad av dagvattenanläggningar, urbana huvudstråk inom området (50 % av kostnaden för anläggning av huvudstråk) samt strandpromenad (80 % av kostnaden för anläggning av strandpromenad). Generalplanekostnaden är fastställd utifrån vad som är beslutat i ramprogrammet. I kostnaden ingår ej eventuella arenakostnader och ej heller kostnader för tillkommande kommunala verksamheter. Kommunen har möjlighet att uppföra en arena i området, men denna arena kan i sig inte sägas vara en följd av en höghastighetsstation inom området Södra

Munksjön. Byggnation av en ny inomhusarena är främst beroende av ambitionsnivå inom det kultur- och fritidspolitiska området.

Kalkylen är upprättad utifrån antaganden om att kommunen genomför exploatering av området. Så behöver naturligtvis inte vara fallet fullt ut. I dagsläget är ägarbildningen i området mycket splittrad. Oavsett vem som genomför exploateringen görs bedömningen att man kommer att mötas av ovanstående kostnader.

Beräkningen är gjord i 2015 års prisnivå. I grundutförandet uppgår real kalkylränta till 4 % för bostäder och 5 % för verksamhetslokaler. Skillnad i ränta mellan de olika typerna av byggnation motiveras med att den ekonomiska risken är högre vad gäller nyproducerade verksamhetslokaler. Exempelvis bedöms risken för vakanser vara högre för verksamhetslokaler.

Vad gäller val av kalkylränta har kommunen utgått från den ränta som används vid kommunala trafik- och infrastrukturinvesteringar. Räntan har sedan justerats uppåt för att spegla de förhöjda risker som finns i detta projekt, jämfört med mer traditionella investeringar i kommunal infrastruktur. Exempel på sådana förhöjda risker är att det i dagsläget inte finns antagna detaljplaner för området och marken har bara till en mindre del förvärvat av kommunen.

4.3.2 Genomförda känslighetsanalyser

En känslighetsanalys har genomförts avseende valet av räntenivå. Därför har nuvärdet även beräknats där real kalkylränta uppgår till 6 % för bostäder och 7 % för verksamhetslokaler. Detta i syfte att fånga räntans påverkan på utfallet av beräkningarna. De senare räntenivåerna är sannolikt mer relevanta om någon annan aktör än kommunen ska genomföra delar av exploateringen.

Känslighetsanalysen avseende nivån på real kalkylränta indikerar att nivån påverkar skillnaden i exploateringsnetton mellan alternativen med respektive utan höghastighetsstation i måttlig utsträckning. Även påverkan på lönsamheten är måttlig. Resultatet kan förklaras med att projektets kostnader och intäkter utfaller ganska nära varandra i tid. Ränteförändringar påverkar därmed storleken på kostnader och intäkter i ungefär samma utsträckning. Såväl kostnader som intäkter i projektet uppstår löpande under perioden 2026-2035.

En känslighetsanalys har också genomförts avseende utbyggnadstakt. Grundkalkylen med höghastighetsstation utgår från genomförande av sex etapper inom influensområdet fram till 2035. Försäljningen av byggrätter motsvarar cirka 3 500 lägenheter och 45 000 m² BTA kommersiella ytor. Beräkning har också genomförts av utfall vid en försening på tre år. En sådan försening bedöms innebära att endast fyra etapper genomförs fram till 2035. Ovanstående resulterar i en total försäljning av byggrätter i influensområdet motsvarande cirka 2 500 lägenheter och cirka 35 000 m² BTA kommersiella ytor.

Känslighetsanalys avseende förseningar har genomförts även rörande utbyggnad inom influensområdet utan höghastighetsstation. I grundberäkningen utan höghastighetsstation antas att två etapper byggs ut fram till 2035. Etapperna medför försäljning av byggrätter motsvarande cirka 1 500 lägenheter. En försening på tre år bedöms medföra att endast en etapp genomförs till 2035 med en försäljning av byggrätter motsvarande knappt 1 100 lägenheter.

Känslighetsanalysen avseende utbyggnadstakt inom influensområdet med höghastighetsstation innebär försäljning av byggrätter motsvarande 2 500 lägenheter fram till 2035. Försäljning av kommersiella ytor uppgår till 34 000. Vad gäller en situation utan höghastighetsbana är motsvarande uppgift 1 100-1 500 lägenheter. I en situation utan höghastighetsstation bedöms ingen försäljning av byggrätter för byggnation av kommersiella ytor genomföras fram till 2035.

Påverkan på resultatet av en senarelagd utbyggnad är måttlig och ungefär i nivå med påverkan avseende förändrad kalkylränta.

I detta arbete har en känslighetsanalys också genomförts avseende priset på byggrätter. Den grundkalkyl som upprättats förutsätter en betydande höjning av priset på byggrätter jämfört med i dagsläget. Särskilt gäller detta för upplåtelseformen bostadsrätter. Bedömning avseende marknadsvärden genomförda av konsult indikerar prisnivåer på byggrätter för bostadsrätter i intervallet 4 000-5 600 kr/m² BTA. Motsvarande uppgifter för hyresrätter samt kontorslokaler är cirka 2 000 kr/m² BTA.

Prisnivåerna i grundkalkylen innebär mer än fördubblade priser jämfört med de faktiska priser på byggrätter som kommunen tillämpar i dagsläget. Känslighetsanalysen har gjorts i form av att priset på byggrätter för bostadsrätter ändrats till 3 000 kr/m² BTA. Detta medför en mycket stor påverkan på lönsamheten.

I de känslighetsanalyser som genomförts påverkas resultaten mest i det fall priset på byggrätter har sänkts. Även en försenad utbyggnad påverkar lönsamheten i beräkningarna fram till 2035, men i betydligt mindre utsträckning. Detsamma gäller förändrade kalkylräntor.

4.3.3 Resultat

I nedanstående tabell redovisas utfall från genomförda beräkningar. Samtliga uppgifter redovisas som intervaller utifrån de resultat som beräknats i grundkalkylen samt i de känslighetsanalyser som genomförts avseende utbyggnadstakt, räntenivå samt prisnivå på byggrätter.

Tabell 2. **Beräknade nuvärden netto (mnkr i 2015 års prisnivå) inom influensområdet för perioden 2018-2035.**

Kalkyl	Med höghastighetsbana	Utan höghastighetsbana	Differens - med och utan höghastighetsbana
Grundkalkyl	190	-60	250
Försenad utbyggnad	155	-60	215
Höjd kalkylränta	155	-60	215
Lägre pris byggrätter	0	-110	110

Exploateringskalkylen uppvisar inte lönsamhet i något av alternativen utan höghastighetsstation. Beräknad skillnad i nuvärden mellan alternativen med respektive utan höghastighetsbana återfinns i intervallet 110-250 mnkr. Det bör betonas att kalkylerna är behäftade med en lång rad osäkerheter.

Försäljningen av byggrätter i alternativen med höghastighetsbana återfinns i intervallet 2 500 – 3 600 byggrätter fram till år 2035. Motsvarande uppgift avseende kontorslokaler och butiksytor är 34 000 – 45 000 m² BTA. Den lägre nivån har använts i alternativet *försenad utbyggnad*.

Försäljningen av byggrätter i alternativen utan höghastighetsbana återfinns i intervallet 1 100 – 1 500 byggrätter fram till år 2035. I detta alternativ bedöms ingen nybyggnation av kommersiella ytor genomföras.

Sammanfattningsvis konstateras att mervärdet av en höghastighetsstation inom influensområdet beräknas uppgå till cirka 110 – 250 mnkr.

4.4. Övriga regionalekonomiska effekter - Förändrad sysselsättning, pendling m.m.

Som kommunen redovisat tidigare utgår de beräknade effekterna avseende nybyggnation av bostäder och verksamhetslokaler från skattade regionalekonomiska effekter i TTP-projektet. Motiven till varför kommunen utgår från TTP-projektet i stället för de regionalekonomiska beräkningar som tagits fram av Trafikverket under 2014 har behandlats i tidigare avsnitt. TTP-utredningen är en dynamisk regionalekonomisk analys avseende effekter av de tillgänglighetsförbättringar som uppstår i samband med tillkomsten av höghastighetsbanor samt följdinvesteringar i det regionala trafiksystemet. Tillgänglighetsförbättringarna kan sägas utgöras av flera delar. Dels minskar pendlingstider kraftigt mellan olika större städer längs med höghastighetsbanan. Dels uppstår tillgänglighetsvinster mellan stationslägena och dess regionala omland beroende på att tillkomsten av höghastighetsbanor bedöms följas av en förbättrad

regional infrastruktur som ger förstärkt regional pendling. Höghastighetsbanorna medför också att befintlig infrastruktur avlastas vilket innebär att den i ökad utsträckning kan användas för regional kollektivtrafik.

Tillgänglighetsförbättringarna resulterar i bättre fungerande regionala marknader, väsentligt ökat pendlingsutbyte mellan dagens befintliga regioncentra (exempelvis Borås – Jönköping – Linköping – Norrköping) samt också ökad pendling mellan regioncentra och landets tre storstäder. För enskilda arbetstagare medför höghastighetsbanorna att den faktiska arbetsmarknaden utvidgas och på motsvarande sätt utvidgas den marknad där enskilda arbetsgivare kan rekrytera arbetskraft. Tillgänglighetsvinsterna är som störst i anslutning till de nya höghastighetsstationerna och det är också där man kan förvänta sig störst regionalekonomiska effekter av de nya banorna.

I TTP-projektet kalkyleras tillgänglighetsvinsternas effekter på befolkningsutveckling, sysselsättning, pendling, förädlingsvärden m.m. Till grund för beräkning av tillgänglighetsvinsterna ligger en trafikeringsmodell som modellerar trafik på höghastighetsbanorna samt lokal och regional anslutningstrafik. Trafikeringsscenarier i TTP-projektet bygger på Gunnar Malms utredning ”Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft”⁶. I tabell 2 i avsnitt 4.3 redovisas vilka regionalekonomiska effekter en höghastighetsbana kan förväntas få för Jönköpings kommun fram till år 2035. Flera av de nyckeltal som redovisas är sådana som efterfrågas i Sverigeförhandlingens ”nyttomatrix”.

4.5. Övergripande miljöeffekter av nya stambanor

Nya stambanor för höghastighetståg bedöms medföra övervägande positiva effekter för miljön. Nya stambanor möjliggör en överflyttning av resande till tåg från andra mer energikrävande transportslag såsom bil, buss och flyg. En höghastighetsjärnväg beräknas kraftigt öka tågresandet medan utsläppen endast ökar i begränsad omfattning på grund av tågtrafikens höga energieffektivitet och eldrift baserad på fossilfria källor. Järnvägen är mycket energieffektiv med lågt rullmotstånd, låg energiförbrukning och eldrift med låga emissioner. Detta innebär att användningen av fossila bränslen förväntas minska med lägre utsläpp av växthusgaser som följd. Effekterna på utsläpp från persontransporter beror dock på graden av överflyttning av resor från andra trafikslag. Det är i dagsläget svårt att avgöra hur omfattande denna överflyttning kommer att bli. Höghastighetstågen har dock goda möjligheter att vinna resenärer från det kortväga inrikesflyget i södra Sverige (upp till 500-600 km).

En annan effekt av de nya stambanorna är att de frigör utrymme för transport- och godstrafiken på det befintliga järnvägsnätet. Transportsektorns andel av de svenska utsläppen av växthusgaser är i dag cirka 30 procent, varav järnvägstransporterna står för en till två procent. Enligt beräkningar uppskattas höghastighetståg på kort sikt kunna minska transportsektorns koldioxidutsläpp (för både gods- och persontrafik) med i storleksordningen 1 miljon ton per år, vilket motsvarar omkring fem procent

⁶ Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)

av transportsektorns utsläpp. Effekterna på längre sikt kan bli större, bland annat på grund av minskat bilnehav längs med höghastighetsbanorna.

4.6. Sociala nyttor – social konsekvensbeskrivning

Utöver de nyttor som behandlats ovan ska kommunen även redovisa vilka sociala nyttor som en utbyggnad av nya höghastighetsjärnvägar via Jönköping förväntas medföra i kommunen.

De sociala nyttorna behöver inte anges i siffror. Kommunerna kan istället redovisa nyttan i en kvalitativ bedömning. Med detta avses ett övergripande resonemang kring vilka sociala aspekter/nyttor/onyttor som kan tänkas uppstå i kommunen till följd av en ny höghastighetsjärnväg. Ett sätt att göra detta är att använda sig av så kallad social konsekvensbedömning vid fysisk planering. Denna metod har tidigare använts i Jönköpings kommun, exempelvis vid konsekvensbedömningen av Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare 2011.

Den sociala konsekvensbedömningen utgår från vilken påverkan den fysiska investeringen har på det sociala livet i staden och kommunen. Det goda sociala livet kan innefatta till exempel jämlikhet, försörjning, integration, trygghet och säkerhet, jämställdhet, tillgång till service, fritid och rekreation. Gemensamt för dessa faktorer är att de påverkar folkhälsan och människors livsvillkor.

Ur ett övergripande kommunperspektiv förväntas en höghastighetsjärnväg via Jönköping leda till ett ökat antal invånare, fler bostäder, fler arbetstillfällen, ökad tillgänglighet och förbättrade pendlingsmöjligheter, förtätad stad, ökad service och handel. Den sociala konsekvensbedömningen syftar således till att försöka identifiera vilka sociala konsekvenser och utmaningar som kan tänkas uppstå i kommunen till följd av dessa effekter.

I detta arbete har den sociala konsekvensbedömningen delats in i ett antal områden. Indelningen följer till stor del den indelning som användes vid konsekvensbedömningen av kommunens Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare 2011.

De sociala konsekvenserna har analyserats utifrån följande områden:

- Jämlikhet, försörjning och integration
- Trygghet och säkerhet
- Jämställdhet
- Folkliv, service och fritid

Nedan görs en redovisning utifrån respektive område.

4.6.1. Jämlikhet, försörjning och integration

Förbättrade pendlingsmöjligheter kommer att stärka möjligheterna för människors tillgång till arbete och utbildning. Tillgång till arbete är avgörande som en väg från utanförskap till deltagande och samhällsgemenskap.

Minskade restider mellan hem och arbetsplats innebär att människor får tillgång till en större geografisk arbetsmarknad. På detta vis ökar antalet arbetsplatser som arbetskraften är benägen att pendla till, vilket skapar bättre förutsättningar för matchning på arbetsmarknaden. Att kunna resa till och från ett arbete är därmed centralt för att upprätthålla en hög sysselsättning och förebygga arbetslöshet och utanförskap.

Betydelsen av förbättrade pendlingsmöjligheter kan också ses mot ljuset av utvecklingen mot en mer flexibel arbetsmarknad med fler bemanningsföretag samt projekt- och korttidsanställningar. En sådan utveckling kan troligen påverka det sociala mönstret eftersom benägenheten att pendla till denna typ av tidsbegränsade anställningar kan antas vara högre. De nya höghastighetsbanorna och den utvidgade geografiska arbetsmarknaden kan således förväntas medföra en social nytta för regionen och kommunen. Genom att fler människor lyckas etablera sig på arbetsmarknaden minskar utanförskapet och människors välbefinnande ökar. Samtidigt ökar tilliten och delaktigheten i samhället.

En växande stad kan samtidigt innebära utmaningar för det sociala livet. Flera av Sveriges växande storstäder uppvisar tendenser på ökande sociala problem. Därför kan det finnas skäl att tro att en tillväxt i Jönköping också kan komma att skapa nya sociala utmaningar. Ett förverkligande av nya höghastighetsbanor skulle innebära att Jönköping blir Sveriges näst största järnvägsknut efter Stockholm. Som ett nav i tågsystemet kan Jönköping då bli en knutpunkt för verksamheter och element som utmanar den sociala hållbarheten. För att förhindra en sådan utveckling behöver kommunen ha en beredskap i den fortsatta fysiska planeringen och skapa förutsättningar för goda sociala utvecklingsmöjligheter. Ett sådant arbete kommer även behöva innefatta insatser från andra samhällssektorer som inte styrs av den fysiska planeringen.

Höghastighetsstationen och det omgivande området kommer att skapa goda förutsättningar uppkomsten av nya öppna mötesplatser för alla människor och på sätt bidra till en ökande integration i staden och kommunen. Ett tätare samhälle ökar möjligheten till social integration eftersom fler människor med olika bakgrund har möjlighet att mötas i en neutral miljö. Ur ett socialt perspektiv är detta positivt.

Erfarenheter från tidigare fall visar samtidigt att stationsetableringar, till följd av ökad tillgänglighet och aktivitet, ofta medför att områdets attraktivitet ökar. Det kommer sannolikt innebära stigande fastighetsvärden och boendekostnader. Detta riskerar i sin tur att påverka förutsättningarna för vilka som kommer att ha råd att bosätta sig i området. Det är därför viktigt att kommunen arbetar aktivt för att motverka uppkomsten av segregation i samhället. I kommunens ramprogram för Södra Munksjön fastslås att området ska präglas av kreativitet, öppenhet och tolerans. Varierande lägenhetsstorlekar och blandade upplåtelseformer ska bidra till att uppnå en social hållbarhet. Inom omvandlingsområdet ska bostäderna utgöras av hälften hyresrätter och bostadsrätter. Varierade boende- och upplåtelseformer är ett viktigt verktyg för att motverka segregation. De förväntade boendekostnaderna i området kan dock

innebära att de ekonomiskt resurssvaga invånarna i kommunen kommer att ha begränsade möjligheter att bosätta sig i området.

4.6.2. Trygghet och säkerhet

Trygghet och säkerhet är centrala delar i det sociala livet i staden. Otrygghet handlar om hot och om att inte våga vistas i en viss miljö då man upplever en risk för att bli utsatt för våld, trakasserier eller stöld. När det handlar om otrygghet i offentliga miljöer är det inte bara det faktiska hotet att utsättas för brott eller övergrepp som är relevant utan även den upplevda otryggheten då det är den som styr var, när och hur personer vistas i offentliga miljöer.

En ny höghastighetsjärnväg och ett stationsområde i centrala Jönköping kommer sannolikt att ha inverkan på den upplevda trygg- och säkerheten i staden. I takt med att stadskärnan expanderar och förtätas genom ny bebyggelse kring Södra Munksjön kommer det framtida stationsområdet och höghastighetsstationen bli en stor mötesplats för människor och verksamheter vilket betyder att trygghetsaspekten i staden behöver belysas.

En medveten stadsplanering vid nybyggnation och omvandling är viktigt för att skapa miljöer som upplevs trygga och säkra att vistas i. Det kan exempelvis handla om att blanda verksamheter/arbetsplatser med olika boendeformer för att på så vis skapa liv i området under hela dygnet.

Det är inte ovanligt att stationsmiljöer framkallar otrygghet hos människor. Känslor av otrygghet på stationer och i stadsmiljö är i första hand något som förekommer på kvällar och nätter. Samtidigt kan stationsetableringen medföra helt andra konsekvenser för tryggheten i området. Även om det finns ett samband mellan brott och stationsmiljöer tenderar ökade folkflöden samtidigt skapa större trygghet. I täta stadsmiljöer är detta ofta en viktig trygghetsfaktor och det är först när det börjar bli glest mellan människorna som det kan kännas osäkert. På detta sätt kan folklivet till viss del regleras genom längre öppettider och andra tillgänglighetsfaktorer.

Att en plats är befolkad pekas ofta ut som den enskilt största trygghetsfaktorn. Närvaro av människor i stadsmiljön är av betydelse för tryggheten. I ramprogram för Södra Munksjön anges att människor ska kunna vistas i området under dygnets alla timmar. Det nya stationsområdet kommer ur detta perspektiv att ha goda förutsättningar att skapa en god trygghet då området kommer att omges av bostäder, gator, parker, torg och stort utbud av service, handel och fritidsaktiviteter.

Som nämnts ovan planerar Jönköpings kommun för ett upphöjt stationsläge som tillåter en sammanhängande stadsutveckling på båda sidor kring stationen och tågspåren med ett stationstorg i centrum av den nya stadsdelen. Stadsdelens blandade funktionsinnehåll gör därmed att stationsområdet ges goda förutsättningar att bli trivsamt att vistas i på dagar, kvällar och nätter. Det upphöjda stationsläget bidrar således till att öka tryggheten i stationsområdet och i den samlade stadsmiljön.

4.6.3. Jämställdhet

Jämställdhet är en central faktor för att skapa en social hållbar stad. En höghastighetsjärnväg via Jönköping kan innebära att jämställdheten påverkas. Förbättrade möjligheter till arbetspendling och tillgång till kommunikationer kan dock innebära olika konsekvenser för män och kvinnor.

Beträffande resvanor visar pendlingsmönstret i Sverige att män pendlar längre sträckor än kvinnor per dag och tillbringar mer tid som resenär. Det finns olika orsaker till detta. Undersökningar visar på att familjer ofta blir mindre jämställda när de får barn. Kvinnorna tar generellt sett ett större ansvar för barn och familj och har därför mindre tid att lägga på arbetsresor. Kvinnor gör i jämförelse med män fler resor kopplade till det oavlönade hemarbetet medan män gör fler resor kopplade till avlönat arbete. I detta perspektiv skulle kortare restider frigöra mer tid och innebära att kvinnor ges bättre möjligheter till arbete och studier då den geografiska arbetsmarknaden växer. En regionförstoring med förbättrade kommunikationer kan därigenom tänkas bidra till att kvinnor blir mindre lokalt orienterade i sitt resande. Samtidigt ska det påpekas att även männens pendlingsmöjligheter påverkas i motsvarande grad. Ur detta perspektiv kan regionförstoringen inverka negativt på jämställdheten. Eftersom män redan idag gör fler och längre arbetsresor än kvinnor ökar också männens möjligheter till bättre arbeten och högre lönenivåer. På detta sätt kan det rådande pendlingsmönstret förstärkas ytterligare.

En annan förklaring till att kvinnor pendlar mindre än män är att kvinnor i högre utsträckning anställda i den offentliga sektorn. Kvinnor dominerar inom sektorerna sjukvård, barnomsorg och äldreomsorg. Lönenivåerna i dessa sektorer är oftast lägre och arbetstillfällena finns både i stora och mindre samhällen vilket inte kräver längre arbetsresor.

Både kvinnor och män har fortfarande bilen som det främsta transportmedlet. Män åker mer bil medan kvinnor i betydligt högre utsträckning åker kollektivt. Bilen utgör därmed en större del av livstilen för män än för kvinnor. Med stigande löner och utbildning minskar emellertid skillnaden mellan könen något men den försvinner inte. En höghastighetsjärnväg kommer rimligen innebära att män kommer att minska sin bilanvändning till förmån för tåg- och kollektivtrafik. För familjer med en bil torde detta innebära att kvinnors transportmöjligheter kan öka då de får ökad tillgång till familjens bil. På detta sätt ökar också tillgängligheten till arbete, studier och nöjesutbud utanför den egna bostadsorten. I ett mer generellt perspektiv är det troligt att personer som saknar bil kommer att gynnas av de förbättrade pendlingsmöjligheterna. I den gruppen är kvinnor överrepresenterade.

4.6.4. Folkliv, service, och fritid

Hur samhället planerar för ett meningsfullt service- och fritidsutbud har stor betydelse för den sociala miljön för kommunens invånare och besökare. Förändringar och uppförandet av nya offentliga rum och platser kan ha stor inverkan på det sociala

livet i en stad. Planeringen måste därför erbjuda en god blandning av bostäder, torg, parker och tillgång till handel och vardagsservice.

Ett stationsområde vid Södra Munksjön kommer innebära att området inte bara blir en knutpunkt för resande och transport utan även ett centrum för aktivitet, handel, service och umgänge. Ett ökat folkflöde kan antas gynna den sociala nyttan då det skapar nya mötesplatser för människor. Det är därför viktigt att mötesplatserna blir öppna, offentliga och tillgängliga för alla människor.

Ett stationsläge vid Södra Munksjön skapar bäst förutsättningar för upprätta sådana platser. I Ramprogram för Södra Munksjön planeras ett stationstorg mitt i den nya stadsdelen. Genom uppförandet av entréer vid perrongernas slut kommer många människor välja att gå till fots. Med en promenad med en övre gräns på 500 meter når dessa entréer stora delar av omvandlingsområdet. Det gör i sin tur att ett stort område knyts till stationen och många människor kan därmed dra nytta av läget kring höghastighetsbanan. Området blir på detta sätt en stadsdel i Jönköping med en egen karaktär. En social plats för möten för hela regionen och landet.

För att tillmötesgå alla behov inom omvandlingsområdet behövs också lokaler och verksamhet för hälsa, vård och omsorg. Vårdcentraler, äldreboende, grupplokaler för hemstjänst- och boendestödspersonal samt verksamheter för psykiskt och fysiskt funktionsnedsatta är exempel på sådana verksamheter.

Tillgång till parker och grönområden nämns ofta som en viktig aspekt för den sociala hållbarheten i en stad. Parker är viktiga allmänna mötesplatser då de är gratis och fria från kommersiell verksamhet. Parkerna är öppna för människor med begränsade ekonomiska resurser. På detta sätt är parker och grönområden demokratiska arenor som inbjuder till möten genom lek, spel, och rekreation. Tillgång till denna typ av sociala mötesplatser är extra viktigt i en tätbebyggd och fartfylld stadsmiljö med mycket människor och aktivitet. Ur ett socialt perspektiv behöver ett högt flöde av människor och en mångfald av verksamheter balanseras med ett utbud av lugnare platser. I ramprogrammet planeras därför ett flertal centralt belägna parker och torg med möjlighet till rekreation och fritidsaktiviteter. På detta sätt skapas möjlighet för stadslivet att blomma ut och den sociala nyttan ökar.

5. Referenser

Petterson, Lars m.fl. (2012) *Framtidens Götaland – En bandregion för tillväxt och utveckling*.

Klaesson, Johan & Pettersson, Lars (2012) *Ekonomiska perspektiv på val av stationsläge för Götalandsbanan i Jönköpings stadsområde*, Internationella Handelshögskolan

Hammar, Thomas & Larsson, Hans (2015) *Jönköpings kommun – Bostadsnyttobereäkningar i Sverigeförhandlingen*

Lundberg, Anders (2015) *Granskning av Sverigeförhandlingens arbete med nyttor för nya stambanor*

Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)

Ramprogram för Södra Munksjön Kf 2012-11-29