



LUNDS
UNIVERSITET

Institutionen för kulturgeografi
och ekonomisk geografi

SGEL 36

Examensarbete för
kandidatexamen -
vårterminen 2016

Höghastighetsjärnväg i en svensk kontext

- Potentiella vinnare och förlorare analyserat utifrån ett regionalt perspektiv

Författare: Ludvig Simonsson

Handledare: Ola Jonsson

Innehållsförteckning

Abstract	sid: 3
1. Inledning	sid: 4
1.1 Bakgrund	sid: 4
1.2 Syfte och frågeställningar	sid: 6
1.3 Avgränsningar	sid: 7
2. Teori och Begrepp	sid: 7
3. Metod	sid: 11
4. Empirisk bakgrund	sid: 13
4.1 Internationella erfarenheter	sid: 13
4.1.1 Japan	sid: 14
4.1.2 Frankrike	sid: 16
4.1.3 Spanien	sid: 18
4.1.4 Sammanfattande kommentarer	sid: 19
4.2 Sverigeförhandlingen	sid: 21
5. Argument och analyser från kommuner och regioner	sid: 23
5.1 Beskrivning av nyttoanalyser	sid: 23
5.2 Jönköping	sid: 24
5.3 Linköping	sid: 26
5.4 Borås	sid: 28
5.5 Sammanfattning av argumenten	sid: 30
6. Argument och analyser från Växjö och Region Sydost	sid: 31
6.1 Växjö	sid: 31
6.2 Sammanfattning av argumenten	sid: 33
7. Slutsatser	sid: 34
7.1 Analys	sid: 34
7.2 Sammanfattande kommentarer	sid: 39
Referenser	sid: 41

Abstract

This paper concerns the possible regional implications of high speed rail on medium sized cities in Sweden and attempts to analyze both possible impacts for the medium-sized cities part of a high speed network, as well as for those cities not part of such infrastructure. The chosen research question highlights precisely the above mentioned topic, with international experiences from high speed rail as a background to the analysis and with the theory of polycentricity as the framework for the analysis. To be able to conduct the analysis properly it has been necessary to study a diverse range of documents and literature on the subject of high speed rail. Public documents from municipalities as well as from planning departments on a regional level, describing these offices own analysis of the proposed high-speed rail project, has been studied for this paper. Also research conducted on international cases where this kind of infrastructure has been implemented and used for several decades, has formed the empirical foundation and constitutes the chosen method, namely document-analysis. The conclusion in this paper is that the construction of a high-speed rail network would probably be beneficial for the largest cities and not have polycentric effects in the sense of spreading growth and make the space more equal between the largest cities and the small- and medium sized ones. The conclusion lands in the occurrence of polarizing spatial effects due to the increased access and reduced travel time between cities and regions which draws economic activities and growth away from medium-sized cities to the largest ones.

Keywords: High-Speed Rail, Polycentricity, Polycentrism, Spatial, Polarization, Centralization, Sweden

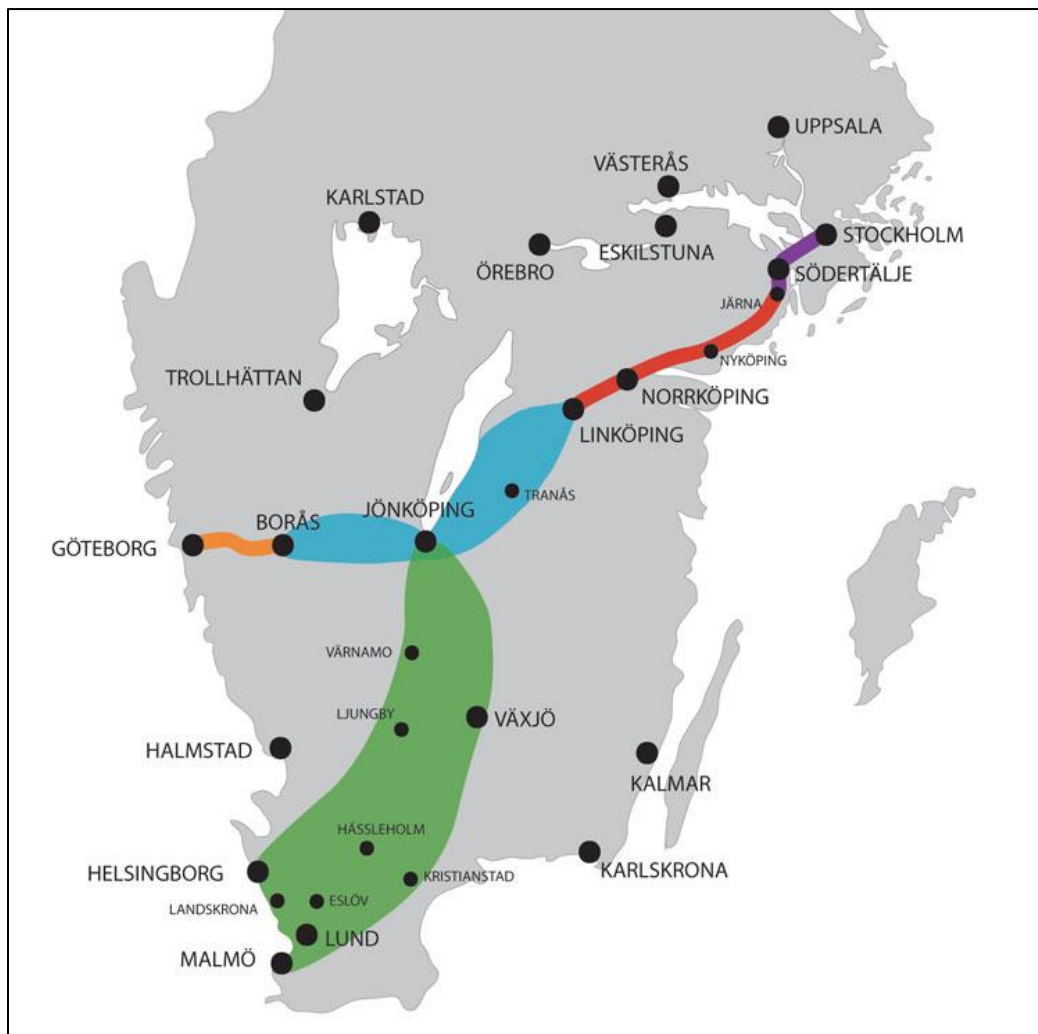
1. Inledning

1.1 Bakgrund

Byggandet av ett, för Sverige, helt nytt stambanenät för höghastighetsjärnväg (HHJ) mellan de tre storstadsregionerna Malmö-Stockholm och Göteborg-Stockholm, är ett infrastrukturprojekt som för närvarande befinner sig i förhandlings- och planeringsstadiet. *Sverigeförhandlingen* är sedan 2014 en, av regeringen, tillsatt grupp förhandlare med uppdraget att ta fram en strategi för projektet, att vara i kontakt med berörda aktörer så som näringsliv, städer, kommuner och regioner, samt att verka för att projektet drivs framåt och kan genomföras på ett snabbt och effektivt sätt. Uppdraget innebär mer konkret att förhandlingsgruppen dels ska ta fram finansieringsförslag, dels hitta lämpliga lösningar för järnvägssträckningar och stationsplaceringar i städerna men också att inom ramen för förhandlingsuppdraget öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet främst i de tre storstäderna Malmö, Göteborg och Stockholm (Sverigeförhandlingen 2015). Själva syftet med det föreslagna infrastrukturprojektet är dels att de tre, ovan nämnda, storstadsregionerna skall knytas närmare varandra, att det ska medverka till utveckling i mellanliggande regioner samt i övriga Sverige, bidra till att koldioxidutsläppen från trafiken minskar samt att bostadsbyggandet ökar och slutligen att frigöra kapacitet på de redan befintliga stambanorna (Västra och Södra) så att den konventionella regionala trafiken för passagerare och gods får en förbättrad punktlighet (Sverigeförhandlingen 2015, sid: 3-6).

Sverigeförhandlingens föreslagna sträckning i sin nuvarande form, innefattar i sin helhet, från **Malmö** sett: **Lund**, Hässleholm, Värnamo, **Jönköping**, Tranås, **Linköping**, **Norrköping**, **Nyköping/Skavsta**, Järna eller Vagnhärad, **Södertälje** och **Stockholm**, samt från **Göteborg** sett: **Borås**, Ulricehamn, **Jönköping**, Tranås, **Linköping**, **Norrköping**, **Nyköping**, Järna eller Vagnhärad, **Södertälje** och **Stockholm** (stora och mellanstora stationsorter i fetstil), (ibid. sid: 102). Själva höghastighetsnätet som det ser ut i förslaget, är uppdelat i tre större etapper. Den *södra etappen* är den del som sträcker sig från Malmö i söder till Jönköping, via Hässleholm och Värnamo. *Götalandsbanan* är den etapp som sträcker sig från Göteborg i väster till Stockholm i öster. *Ostlänken* är också en etapp som är del av det föreslagna järnvägsnätet, dock utgör denna i sin tur en del i Västgötabanan, och sträcker sig från Linköping till Järna, med Norrköping och Nyköping/Skavsta däremellan. Den södra etappen övergår sedan från Jönköping till att bli del av Götalandsbanan vidare upp mot Stockholm. Det har tidigare varit oklart kring huruvida sträckningen från Malmö genom Småland skulle gå via Värnamo till Jönköping eller via Växjö till Jönköping och snarare har det varit en ”höghastighetskorrridor”, (se bild på nästa sida), som presenterats genom Småland, än en konkret sträcka (ibid. sid: 33). Det framstår dock som att Värnamo är det alternativ med

vilket förhandlarna kommer gå vidare, och uppsatsen kommer av den anledningen att utgå ifrån den ovan nämnda sträckningen via Värnamo.



Figur 1. Förslag av sträckningar från ett tidigt stadie. (Sverigeförhandlingen 2015)

Runtom i Europa och världen existerar redan idag befintlig infrastruktur för HHJ samtidigt som det på flera platser planeras för nybyggnad och utbyggnad av en sådan typ av järnväg. I Europa är det framförallt Frankrike, Italien, Spanien, Tyskland och Storbritannien som har infrastruktur av denna typ, samtidigt som Kina och Japan är de främsta användarna i Asien. Japan var t.ex. redan 1964 först med att bygga en sträcka för höghastighetståg (HHT), det så kallade *Shinkansen*, för att möta landets mobilitetsbehov. Just det japanska nätet är det mest effektiva och mest använda i världen på grund av den stora volymen passagerare per år och kilometer (Albalade & Bel, 2013, sid: 35-36). De internationella erfarenheterna är således många och förekommer ur ett antal aspekter som kan vara av värde vid en analys av det svenska höghastighetsprojektet som nu planeras. Erfarenheterna berör dels hur och vilka typer av företag som påverkas samt hur dessa väljer att lokalisera sig, hur människor väljer att lokalisera sig, vilka miljöeffekterna blir, vilka de ekonomiska och regionala effekterna kan bli

för olika typer av städer, hur konkurrensen i förhållande till andra transportmedel och konventionell tågtrafik kan komma att se ut, samt hur tillgängligheten och mobiliteten påverkas av HHJ (ibid. sid: 172-173). Sammantaget mynnar dessa effekter ut i frågan om huruvida ett projekt som omfattar HHJ är samhällsekonomiskt lönsamt eller ej, både i det korta och det långa loppet.

Uppsatsen är indelad i sju delar för att göra dispositionen tydligare för läsaren. Den första delen avhandlar ämnets bakgrund för att ge läsaren en översiktlig bild över det bakomliggande ämnet för uppsatsen. Den första delen kommer även innehålla ett avsnitt som presenterar uppsatsens syfte och frågeställningar samt ett avgränsningsavsnitt där uppsatsens inriktning och fokus presenteras samt även vad som inte kommer att tas upp och analyseras. Del två är avsnittet som behandlar de centrala teorier och begrepp som utgör uppsatsens fundament medan den tredje delen tar upp ett metodavsnitt som redogör för och diskuterar den metodik som ligger till grund för insamlingen av material till uppsatsen. I uppsatsens fjärde del presenteras den empiriska bakgrunden. Här kommer dels internationella erfarenheter av HHJ från olika länder att avhandlas samt även hur Sverigeförhandlingens förslag ser ut. Uppsatsens femte del tar upp argument och analyser från tre mellanstora kommunerna vilka ser ut att bli del av det svenska HHJ-nätet, medan avsnitt sex tar upp argument och analyser från Växjö kommun som ser ut att hamna utanför det svenska nätet och får fungera som exempel för mellanstora städer vilka inte blir del i infrastruktursatsningen. Det sjunde avsnittet kommer slutligen innehålla analys och slutsatser utifrån den redovisade teorin och empirin, samt kommer även att sammanfattande svara på uppsatsens frågeställningar. Det är viktigt att ha i åtanke att denna typ av infrastrukturprojekt är helt nytt för Sverige vilket medför att uppsatsens resultat- och analysdel kommer bygga på antaganden och spekulationer baserade på erfarenheter från liknande projekt i utlandet.

1.2 Syfte och frågeställningar

Uppsatsens syfte är att med utgångspunkt i internationell erfarenhet ta reda på vilka som är de potentiella vinnarna, respektive förlorarna på Sverigeförhandlingens förslag. Den övergripande frågeställningen blir därför följande:

Med utgångspunkt i internationell erfarenhet, vilka är potentiella vinnare och förlorare på Sverigeförhandlingens förslag om byggandet av ett nät för höghastighetsjärnväg i Sverige?

Till min huvudfrågeställning har jag konstruerat följande delfrågor:

- Vilka regionala effekter kan väntas för de mellanstora städerna som planeras bli del av järnvägssträckningen, med utgångspunkt i regionutvecklingen?
- Vilka regionala effekter skulle kunna uppstå för städer som inte blir del av järnvägsnätet, med Växjöregionen som exempel?

1.3 Avgränsningar

Uppsatsens valda tema är brett vilket kräver en avgränsning för att dels smalna av undersökningsområdet och dels för att göra datainsamlingen och analysen mer lätthanterlig. Risken blir annars att en fördjupning blir svår att genomföra och att uppsatsen endast skrapar på en bred yta, samt att den begränsade tid som står till förfogande inte hade tillåtit en bred utgångspunkt. Av denna anledning kommer uppsatsen att avgränsas till att fokusera på potentiella effekter av Sverigeförhandlingens anförda förslag, med ett särskilt fokus på just de mellanstora, mellan storstäderna liggande, städerna. Perspektivet kommer således vara regionalt och främst utgå från de mellanstora städerna Jönköping, Linköping och Borås, som troligen kommer bli en del av den föreslagna höghastighetsjärnvägen. Dock kommer även Växjö, som nu ser ut att inte få en station, vara en stad som uppsatsen kommer rikta fokus mot samt de potentiella effekterna som kan följa av att en mellanstor stad i Växjös storlek inte blir en direkt del av en höghastighetssträcka, men att samtidigt då hamna i närheten av denna. Således kommer uppsatsen inte primärt fokusera på hur storstadsregionerna Malmö, Göteborg och Stockholm potentiellt kan komma att påverkas, även om det kan förekomma kortare redogörelser kring detta. Uppsatsen kommer inte heller ha ett smalt geografiskt fokus på en nivå som omfattar en lokal stadskontext kring stationsområden och placeringen av dessa i de städer som ser ut att få bli del av höghastighetsjärnvägen. Däremot kan även detta bli något som i kortare ordalag nämns och beskrivs men som av den anledningen inte blir område för en närmare analys.

Eftersom de internationella erfarenheterna är många och förekommer ur ett antal olika aspekter kommer en avgränsning vara nödvändig även här för att smalna av analysområdet. Jag kommer därför inte att beröra de eventuella miljöaspekterna i byggandet och användandet av HHJ. Även vilka effekter byggandet av HHJ har på bostadsmarknaden kommer jag utelämnas från en djupare analys. Det centrala är regionperspektivet.

2. Teori och begrepp

Uppsatsen kommer bland annat handla om *höghastighetståg* och det kan av den anledningen vara bra att förtydliga den gängse definitionen av detta begrepp för läsaren. Begreppet höghastighetståg kan definieras som en samling infrastruktur bestående av bland annat tågset med särskilt hög hastighet och som framförs på, i huvudsak, ett särskilt anpassat järnvägsnät. Minimumhastigheten för detta transportslag brukar vanligen sägas vara ca 250 km/h (Pagliara 2014. sid: 7).

Det teoretiska ramverket vilket utgör uppsatsens analytiska grund omfattar teorin om *polycentrism*. Det valda ämnet medför att inriktningen för hur teorin appliceras i analysen behöver begränsas till nationell - och inomregional nivå, med avstamp i de valda

kommunerna som valts till uppsatsens case. Kommunerna kommer med andra ord analyseras utifrån sin regionala - och nationella kontext mot bakgrund av hur byggandet av HHJ i Sverige skulle kunna påverka dem i sina roller som tillväxtnoder och mellanstora städer, med antagandet att Stockholm, Göteborg och Malmö utgör storstäderna i Sverige. Med *region* avses i uppsatsen primärt den rumsliga, funktionella definitionen och inte den administrativa, som utgör de politiska gränser som regionerna är indelade i.

Det polycentriska begreppet är sprunget ur den tyske geografen Walter Christallers *centralortsteori*. Denna teori utvecklade Christaller i början av 1930-talet och handlar om en typ av rumslig organisering och hoplänkning av urbana områden kopplat till dessa områdens *influensfält* och hur tillgängliga dessa influensfält är för invånare samt hur stora de urbana områdena och deras influensfält är. Teorin är ekonomisk till sin karaktär så till vida att den primära funktionen för de urbana områdena är konsumtion. Ju större det urbana området är och ju större och bredare utbudet och tillgången på särskilda varor och tjänster är, desto större influensfält och attraktivitet har detta område i förhållande till de mindre orterna runtomkring. En liten by eller en mindre stad behöver och kan exempelvis inte ur lönsamhetssynpunkt erbjuda ett brett antal olika och i vissa fall ovanliga varor och tjänster för konsumenter, om dessa orter är väl kopplade till en närliggande större urban nod, där dessa förutsättningar föreligger. Influensfältet för denna större noden sträcker sig endast så långt som det är lönsamt och attraktivt för invånare i de mindre noderna att åka samt där en annan större nods influensfält tar vid. Centralortsteorin bygger således på urbana nätverk som en typ av rumsliga hierarkier som handlar om att maximera ekonomisk tillväxt samt utbud och tillgång av varor och tjänster. Det skall nämnas att denna teori är en förenkling av verkligheten och bygger på ett antal antaganden om att en befolkning är jämt fördelat över ett territorium, att de är rationella i sina val och inköp, att transportnätverken är väl utbyggda mellan städerna, att konsumenter ständigt försöker minimera avstånd i sina val genom att besöka det närmaste urbana centrum för sina inköp samt att alla konsumenter har liknande inkomster och samma typ av efterfrågan (Vandermotten et.al 2008. sid: 3. Pacione, 2009. sid 125 & 675).

Polycentrism utgår från principen om en regions indelning och organisation kring ett antal olika "centra" eller "noder" samt graden av utbyte och interaktion dem emellan. Koncentrationsgraden av makt och betydelse för de olika noderna kan däremot variera från att röra ett starkt centrum omgivet av flera mindre noder som alla är kopplade till detta starka centrum och beroende av detta (*hierarkisk polycentrism*), till att handla om flera, mer eller mindre, jämbördiga noder som kompletterar varandra, eller noder som är starkt sammankopplade med varandra som utgör ett större kluster (*komplementär polycentrism*). För uppsatsen kommer däremot det polycentriska begreppet att vidgas till att också omfatta ett nationellt perspektiv för Sverige och hur byggandet av HHJ skulle kunna forma och påverka hierarkin och dynamiken mellan de städer som kommer undersökas, gentemot de tre svenska storstadsregionerna. Kommer konsekvenserna av HHJ innebära att de tre storstadsregionerna gynnas mest av satsningen, och således stärkas ytterligare, på bekostnad av de mellanstora städerna, så kallad *divergens*, eller kommer satsningen sprida de stärkande effekterna till fler städer och således bidra till *konvergens*, att städerna och regionerna blir mer jämbördiga sinsemellan? Polycentrism handlar således dels om hur fördelningen av utveckling ter sig i en

regional kontext samt om hur väl sammanlänkade olika noderna är lokalt och regionalt med varandra, men begreppet handlar också om i vilken grad av interaktion, utbyte och beroende det finns mellan orterna (Adolphsson et.al, 2006. sid: 6 & 10).

Polycentrismbegreppet brukar användas för att beskriva och analysera regionala förhållanden samt dynamiken mellan centrum och periferin i dessa. Graden av polycentrism kan beskrivas av hur välintegrerade centrum och periferi är med varandra samt hur stora eller små skillnaderna är dem emellan. Detta kan röra kommunikation såväl som ekonomi och välfärdsvillkor i de olika noderna. Det uppstår också en koppling till polycentrism vid läsningen av Sverigeförhandlingens förslagsrapport där ett av de uttalade syftena med byggandet av svensk HHJ är att stärka de mellanliggande regionerna och städerna samt övriga Sverige. Således kan polycentrism som teoretiskt ramverk motiveras vara av relevans för uppsatsens uttalade syfte samt de frågeställningar som formulerats (Sverigeförhandlingen, 2015. sid: 31-32).

Inom ramen för EU har studier gjorts kring hur unionen och kontinenten kan använda principerna om polycentrism för att minska de regionala skillnaderna mellan centrum och periferi, mellan starka regioner och svaga regioner. European Spatial Observatory Network (ESPON) har genomfört just sådana studier. Studierna kom fram till att åtgärder för sammanhållning på både lokal- och regional nivå är ett viktigt sätt på vilket detta kan uppnås. Man valde att kalla det för *place-based policy intervention*, med andra ord, åtgärder som är anpassade för den olika platsernas specifika förutsättningar och karaktär. ESPON (2014) menar att Europa har särskilt bra förutsättningar för att uppnå tillfredsställande resultat med denna typ av åtgärder (ibid. sid: 7). I deras rapport *Making Europe Open and Polycentric* beskrivs att denna typ av åtgärder var viktiga verktyg under finanskrisen, samt kommer fortsätta vara det även nu efter den, för att Europa som en region samt de olika delregionerna ska vara bättre rustade för framtida utmaningar och lyckas skapa ett mer regionalt integrerat Europa med ökad ekonomisk tillväxt (ibid. sid: 8). Man ser nämligen en risk att perifera områden annars riskerar att hamna långt efter de mer centrala noderna med en större koncentration av människor, utveckling och ekonomisk aktivitet om inte insatser görs för att öka den regionala sammanhållningen inom unionen. Europa måste bli mer öppet och polycentriskt lokalt och globalt för att öka den territoriella sammanhållningen, skriver man från ESPON (2014) i rapporten. Detta ska bland annat åstadkommas genom förbättrade kommunikationer mellan olika städer och regioner på kontinenten och ute i världen samt att understödja ökat samarbete mellan närliggande regioner inom unionen samt riktade insatser till mindre utvecklade regioner (ibid. sid 18 & 20). Detta är alltså ett exempel på hur polycentrismbegreppet används och marknadsförs på EU-nivå. I detta perspektivet används det för både lokal och regional nivå med definitionen "region" som både gäller för EU samt EU:s olika delar. Kort sagt förespråkar ESPON-rapporten ökad polycentrism på alla rumsliga nivåer.

Det finns dock även kritik riktad mot polycentrismbegreppet och specifikt mot just studier gjorda av ESPON (2014), kring huruvida strävan efter polycentrism verkligen är ett sätt att gynna periferin och de mindre utvecklade orterna samt att sprida utvecklingen till dessa, eller om polycentrism, istället riskerar att cementera den hierarkiska ordningen mellan

städer i centrum och periferin samt mindre och större städer. Även tanken om att polycentrism skulle innebära att städer och regioner samarbetar med varandra endast på grund av sin geografiska närhet till varandra eller för den delen deras rumsliga närhet till varandra, kan ifrågasättas. Vanderhoff et al (2008) skriver i artikeln *European Planning and the Polycentric Consensus* att det inte nödvändigtvis behöver vara så att de närliggande regionerna väljer att samarbeta med varandra enbart på grund av sin geografiska närhet. Det finns nämligen exempel på fall där polycentrism lett till ökad konkurrens snarare än till samarbete mellan regioner (ibid. sid: 7 & 9). Författarna pekar också på ytterligare en aspekt som går att kritisera, nämligen den om att satsningar på bättre kommunikation genom infrastruktur och IT också leder till gynnsamma förhållanden för polycentrism. Tanken bakom detta är att regioner och städer knyts närmare varandra på en rumslig nivå genom kommunikation och på så vis får ett ökat utbyte sinsemellan. Detta är något som är en central del av regional utveckling på EU-nivå. Däremot menar författarna till artikeln som nämndes ovan att detta i verkligheten snarare riskerar att leda till en fördjupning av rumsliga skillnader, både mellan länder i periferin och centrum samt inom länder, särskilt de som ligger i "centrum" där sådana kommunikationer är väl utbyggda och täta samt där tillgängligheten är hög. I själva verket, menar författarna, att det kan leda till att "tunneffekter" uppstår till skada för mellanliggande städer, när transportnätverken får ökad effektivitet (ibid. sid 9-10). Med tunneffekter menar Vanderhoff et al (2008) att effekter av en HHJ kan gå helt eller delvis förbi vissa platser i nätet till förmån för andra delar i det samma. Sammanfattningsvis avslutar författarna med att avsaknaden av polycentrism inte utesluter en konkurrenskraftig ekonomi, och lyfter fram Irland som exempel på detta där man har en mer hierarkisk ordning istället, och där mindre städer trots detta utvecklats samtidigt som de större (ibid. sid: 12).

Som ett kompletterande perspektiv finns teorin om tillväxtpoler. Under 1950-talet lanserade François Perroux teorin om *tillväxtpoler*, även denna nära besläktad med polycentrismen. Grundtanken bakom teorin var att tillväxt inte är möjlig överallt samtidigt, utan att denna snarare skall ha sin utgångspunkt i särskilda tillväxtpoler utspridda över ett territorium med syftet att skapa en balans i den regionala utvecklingen i ett land (Jonsson, 2009. sid: 3-7). I Sverige prövades tillväxtpoler under 70-talet i form av en ortsklassificering där staten rangordnade städer runt om i landet i deras respektive län, i en hierarkisk ordning. Syftet var att fördela tillväxten genom att staten aktivt skulle decentralisera denna från en eller ett par starka noder i hela landet, genom ortsklassificeringen som hämtade tankegodis från teorin om tillväxtpoler (ibid. sid: 8-9). Tanken var att en stark ort skulle skapas i varje län. Klassificeringen såg ut som följer:

- Storstäder (Malmö, Göteborg och Stockholm)
- Primära centra (residensstäderna i varje län - tillväxtpolerna som skulle avlasta stortstäderna)
- Regionala centra
- Kommuncentra
- Kommundelcentra

Staten skulle fördela de offentliga investeringarna och satsningarna på ett sådant sätt att tillväxtpolerna uppfyllde sitt syfte. Detta kunde till exempel ta sig uttryck genom utbyggnad av kommunikationer samt att lokalisera statliga förvaltningar till dessa, etablera universitet - och högskolor på dessa platser och bygga ut sjukvården. Sverige övergav officiellt denna typ av strategi under 1980-talet (ibid.).

Det finns dock viss kritik riktad mot hur effektiv denna typ av strategi är. Man kan dela upp effekterna i "spridningseffekter" och "baksugseffekter" där centrum riskerar att stärkas på bekostnad av periferin och på så sätt gynna de större och starkare polerna i hierarkin. Kritiken har då riktats mot att det är just de större och starkare städerna som tenderar att gynnas av strategin med tillväxtpoler. Vidare kan också räckvidden hos spridningen av tillväxten i de respektive regionerna diskuteras, om denna verkligen når hela regionen eller om det istället blir så att periferin blir lidande när denna inte får samma del i tillväxten (ibid. sid 3-7).

Exemplen ovan visar på att den teoretiska ramen för uppsatsen innehåller många aspekter och användningsområden samt även överlappar med andra begrepp och teorier men också att den går att kritisera och ifrågasätta. Dessa två sidor kan vara värdefulla att ha med sig i tankarna inför den fortsatta läsningen och analysen

3. Metod

Datainsamlingen till uppsatsen har gjorts med hjälp av dokumentanalys. De typer av dokument som studerats har i huvudsak varit vetenskapliga dokument som dels utgör min teoretiska ram och som dels ligger till grund för en stor del av materialet som rör de internationella erfarenheterna vad gäller HHJ samt på vilka sätt implementeringen påverkat olika länder ur en rad aspekter. Den andra formen av dokument som använts är offentliga dokument. Dessa dokument ligger till grund för hur de olika kommunerna och regionerna som undersöks i uppsatsen ser på Sverigeförhandlingens förslag, samt deras respektive nyttoanalyser. Somliga av dessa har även kompletterats av beställda rapporter från externa konsultbyråer så som *SWECO*, som bland annat arbetar med frågor rörande transport- och trafikplanering. Vidare utgörs de offentliga dokumenten också av dels Sverigeförhandlingens material i form av deras förslagsrapport för HHJ-projektet, samt av olika myndigheters yttrande kring detta förslag. Både de vetenskapliga - och de offentliga dokumenten är många till antalet. Således utgör den data som uppsatsen bygger på en bred och mångfacetterad bas. Datans karaktär är primärt av kvalitativ art och således har även analysen fått denna karaktär. Här nedan följer nu en fördjupad redogörelse över den metod som valts för insamlingen av data. Den valda metodens styrkor och svagheter kommer diskuteras samt också kort hur tillvägagångssättet sett ut vid inhämtandet av informationen.

Vid urvalet av de vetenskapliga dokumenten för empirin har inriktningen varit att leta efter och studera material som ur olika aspekter tar upp de internationella erfarenheterna av HHJ och då framförallt hur effekterna sett ut på regional nivå. Eftersom de artiklarna jag

hittat inte primärt haft endast en ensidigt regional inriktning har jag varit tvungen att läsa ett stort antal för att få fram en tillfredsställande mängd empiri. Vidare har jag även läst två böcker som belyser erfarenheter av HHJ ur olika aspekter. De vetenskapliga artiklarna är samtliga hämtade från LUB-search, en databas som ger en samlad tillgång till Lunds Universitets biblioteks resurser. Till stor del har den vetenskapliga empirin för HHJ haft ekonomiska, miljömässiga samt sociala aspekter som sitt huvudfokus. Eftersom både böckerna och artiklarna som ligger till grund för den ovan nämnda delen av empirin, är av vetenskaplig art, skrivna av forskare, baserade på forskning och med tydliga referenser till varifrån materialet som texterna baseras på kommer ifrån, är detta dokument vilka kan anses vara tillförlitliga och har den typen av trovärdighet man kan förvänta sig av empiriskt material (Denscome , 2009. kap 12). Givetvis är detta ingen garanti för att de forskare som författat texterna inte gjort misstag vid insamlingen och bearbetningen av sin empiri, eller låtit sitt resultat färgas av personliga åsikter och erfarenheter, då ingen människa kan vara helt värderingsfri (ibid. Sid: 295). Av just den anledningen kan det vara fördelaktigt att jag valt att hämta information från flera olika artiklar, författade av olika forskare och ibland fler än en per artikel, för att på så sätt få större trovärdighet i den information som jag sedan presenterar i uppsatsen. Eftersom dessa vetenskapliga texter är det mest objektiva empirin jag kan hitta samt material som baseras på vetenskapliga studier är det trots allt material jag bedömer vara tillförlitliga. Ytterligare en aspekt av de vetenskapliga artiklarna som gör att materialet kan bedömas vara aktuellt och grundat på långvarig erfarenhet är att en majoritet av artiklarna är skrivna efter 2010. Vidare är båda böckerna skrivna efter 2012. Fördelen med detta är att det dels hunnit gå flera decennier sen färdigställandet av HHJ i de fallen som undersöks, och därmed har tillgången till många år av erfarenheter samt möjligheten att se implikationerna i det längre perspektivet, varit möjligt (ibid. sid: 301 & 316).

Vid urvalet av de offentliga dokumenten har jag hämtat min empiri från framförallt kommun - och region hemsidor och letat fram rapporter och utredningar som är kopplade till den föreslagna HHJ:n från Sverigeförhandlingen. Eftersom materialet jag tagit del av, dels är framställda av tjänstemän, som kan anses ha hög objektivitet, och dels är gedigna till sin omfattning bedömer jag materialet vara trovärdigt då offentliga institutioner ofta har tillgång till både resurser och personal för att genomföra stora utredningar eller beställa sådana av externa aktörer; de är så kallade *auktoritativa publikationer* (ibid. sid: 295-296). Däremot går det även att ifrågasätta denna typ av dokument trots den höga trovärdigheten som redovisats. Beställda rapporter från externa konsultfirmor skulle kunna ha redovisade resultat som skönmålar verkligheten eller utelämnar vissa negativa aspekter som skulle kunna framkomma. Vidare kan även tjänstemän och kommuner vid utredningar aktivt utelämna vissa aspekter som inte skulle vara till fördel för ett visst projekt, om detta projekt har mycket prestige i sig, något som är viktigt att ha med sig som en kritisk tanke. Även tjänstemän kan, precis som forskare, ha särskilda åsikter eller erfarenheter som påverkar dem i sitt arbete (ibid. sid: 316-317).

4. Empirisk bakgrund

4.1 Internationella erfarenheter

I detta avsnittet kommer erfarenheter från internationella HHJ-projekt att presenteras och analyseras.

Idag är det endast ett begränsat antal länder, de flesta i Europa, som har byggt HHJ och har använt detta i ett par decennier. Det kanske mest kända exemplet är från Japan som redan 1964 byggde sin första sträcka mellan Tokyo och Osaka för sitt *Shinkansen*. Detta är också den mest trafikerade HHJ-sträckan i världen med ca 140 miljoner passagerare årligen (Albalade & Bel, 2013, sid: 39). Ytterligare ett land som har bland de mest trafikerade HHJ-näten i världen är Frankrike som haft transportsystemet sedan början på 80-talet då den första sträckan öppnades mellan Paris och Lyon där det i sin tur årligen reser ca 25 miljoner passagerare (ibid. sid: 3). Just denna sträcka utgör tillsammans med Tokyo-Osaka-sträckan de enda HHJ-sträckorna i världen som har lyckats med att ta igen kostnaderna för både konstruktion och användning och således blivit lönsamma, något som är viktigt att ha med sig i åtanke i den fortsatta diskussionen samt mot bakgrund av den förväntade resevolymen som Sverigeförhandlingen presenterat för det svenska nätet. (ibid. sid: 15). Vidare är det även Tyskland, Spanien, Italien, Kina och Storbritannien som tillhör de större användarna av HHJ i världen.

Internationella erfarenheter och studier har visat att de fall i vilka HHJ är som mest konkurrenskraftigt gentemot andra transportslag är på sträckor mellan 15-80 mil. Tidsmässigt är denna typ av infrastruktur som mest effektiv på resor inom ca en och en halv timme till ca tre timmar. På resor som sträcker sig över 80 mil och över tre timmar tenderar flyget att utgöra ett effektivare färdmedel rent tidsmässigt ju större avståndet blir. Samma gäller för bil på de kortare avstånden under 15 mil, visar studier på, då bilen tenderar att vara ett attraktivare val istället. När det talas i termer av konkurrenskraft är det då resor från "dörr till dörr" som blir den måttstock som används (ibid. sid: 26 & 166. Fröidh, 2008. sid: 2). I litteraturen som ligger till grund för empirin till detta avsnittet är det främst Japan, Frankrike och Spanien som fokus legat på vad gäller vilka följder som denna typ av projekt kan få. Således är det primärt erfarenheterna från de tre ovan nämnda länderna som kommer att presenteras i detta avsnitt.

Innan en djupare redogörelse görs över erfarenheter från specifika länder, kan det vara intressant att titta närmare på de argument som i allmänhet har använts för att legitimera byggandet av HHJ. I boken *The Economics And Politics of High-Speed Rail* redogör författarna Albalade och Bel (2013) för de vanligast använda argumenten de hittat vid undersökningar av ämnet från flera olika länder. Det går att dela upp argumenten i fyra olika kategorier:

- Effektivitet
- Logistik
- Regional sammanhållning och jämlikhet
- Byte av färdstätt

För uppsatsens ämne är det framförallt intressant att titta närmare på argumenten som rör regional sammanhållning och jämlikhet. Till att börja med är det uttalade, primära målet med HHJ-projekten att de ska bidra till regional utveckling och sammanhållning i första hand vilket bygger på tanken att HHJ kan koppla samman perifera städer med de större städerna i ett nätverk och på så sätt knyta periferin närmare de noder där ekonomisk aktivitet flödar. Konsekvenserna av detta i sin tur, brukar då formuleras med att det bidrar till ökad jämlikhet och utjämning till perifera regioner med lägre inkomster. Detta då regionerna får ökad tillgänglighet genom den nya järnvägen och därmed kan åtnjuta dess fördelar. Enligt författarna är de argumenten som kort presenterats här ovan ett sätt för staten att marknadsföra byggandet av HHJ, att en sådan investering skall medföra en spridning av ekonomisk utveckling (ibid. sid: 21 & 23). Det blir även tydligt att den polycentriska tanken om konvergens och ökad integrering mellan centrum och periferi, är en del av argumentationen kring byggandet av HHJ ur ett internationellt perspektiv, om än inte ett direkt uttalat begrepp, så finns principen om polycentrism med i målbilden, vilket visas i argumentationen ovan.

4.1.1 Japan

Den japanska erfarenheten av HHJ är den längsta i världen, 52 år. Detta byggdes huvudsakligen för att möta det japanska mobilitetsbehovet av transporter och har visat sig vara det mest effektiva och använda exemplet på HHJ i världen, på grund av den enorma volym passagerare som använder nätet årligen samt landets höga befolkningstäthet i flera regioner längs järnvägsnätet (ibid. sid: 35-36. Nash 2015 sid: 3). Däremot har Japan av anledningar som har att göra med politisk kultur även låtit bygga HHJ-stationer i regioner med låg befolkningstäthet och som en konsekvens av detta har implementeringen på just dessa platser stött på bakslag och ekonomiska bekymmer till följd av otillräcklig efterfrågan (Albalade & Bel, 2013, sid: 35 & 55). I de mer tätbefolkade städerna och regionerna hade Shinkansen inledningsvis de positiva effekterna att bidra till centralisering och koncentring av befolkning samt näringsliv till dessa; främst landets största befolkningscentran t.ex. Tokyo, Yokohama och Osaka. I allmänhet går det att säga att landets höga befolkningstäthet utgör gynnsamma förutsättningar för HHJ samt den tillgänglighetspotential som då uppstår. Vidare har man i Japan sett till att länka samman den konventionella kollektivtrafiken med HHJ-nätet och på så sätt ökat dess effektivitet samt tillgänglighetspotential ytterligare (ibid. sid: 38). Under de senaste decennierna har däremot de positiva effekterna som nämnts ovan. avtagit

nästan helt och endast Tokyo fortsätter att se gynnsamma effekter av Shinkansen (ibid. sid: 52). Ur ett bredare perspektiv har erfarenheterna för landets ekonomi varit positiva i de sektorer som omfattar service och detaljhandel i första hand och även branscher som rör bank, affär och fastigheter, samt även universitetsstäder. Detta gäller dock för de städer som hade en HHJ-station och därmed var en del av nätet. Däremot har industristäder haft svårare att dra nytta av HHJ på samma sätt som städer med en utpräglad serviceekonomi (ibid).

De största städerna fick som tidigare nämnts se en koncentration av servicejobben till sina arbetsmarknader på bekostnad av de mellanliggande städerna som istället fick se en nedgång i jobb (ibid.). Det skall nämnas att forskning visat på en svårighet att se en direkt korrelation mellan HHJ å ena sidan samt lokal och regional utveckling å andra sidan. I Japans fall är det svårt att veta om de positiva effekterna som de mest tätbefolkade områdena upplevt, berott på byggandet av HHJ eller om det istället beror på att dessa regioner redan var i en stark ekonomisk tillväxtfas när tågnäten byggdes. Vidare har denna svårighet att finna en tydlig korrelation även berott på att det funnits en mångfald i demografin och näringslivsstrukturen samt att flera andra transportmedel också utökats och bundit samman flera städer som också har HHJ och är del i nätverket. Däremot visar forskning på en starkare korrelation på urban nivå i Japan mellan HHJ och befolkningsstillväxt samt minskning av arbetslöshet. Vad som dock blir tydligt är att detta snarare beror på att Shinkansen har bidragit till att flytta tillväxt **från** andra platser till dessa, snarare än att skapa den på dessa platser (Givoni, 2006. sid 9-11. ibid. sid: 53).

Det är värt att också nämnda hur byggandet av Shinkansen har påverkat konkurrensen gentemot andra trafikslag. Undersökningar har även gjorts på detta. I japans fall har byggandet av HHJ inneburit att konventionella transportmedel tryckts tillbaka och i vissa fall även avvecklats samt fått minskade anslag, framförallt konventionell tågtrafik. Som en konsekvens av detta har HHJ därmed medfört en försämring av den konventionella tågtrafiken där resandet nu tar längre tid än tidigare på vissa håll. Annan konventionell tågtrafik har däremot anpassats så att den blivit en del av Shinkansen i form av matartrafik, trafik som fungerar som anslutningstransporter till ett höghastighetsnät (ibid. sid: 51). Byggandet av HHJ i Japan har även haft en kraftigt negativ påverkan på inrikesflyget inom ett avstånd på 80 mil, som fått se en kraftig konkurrens på de kortare inrikessträckorna (ibid. sid: 55).

Sammanfattningsvis går det att dra ett par slutsatser från den japanska exemplet och de japanska erfarenheterna. Dessa visar nämligen att effekterna av HHJ inte har haft en jämn påverkan i Japan utan snarare lett till en koncentration av aktiviteter till de delar som är störst och ekonomiskt starkast i HHJ-nätverket. Den regionala påverkan illustreras av att de välutvecklade och välmående regionerna gynnas, på bekostnad av de mindre utvecklade - och välmående regionerna. Detta på grund av att tillgängligheten till de mer välmående och välutvecklade regionerna ökat på grund av HHJ och därmed tenderar att koncentrera de positiva effekterna till just dessa. Således visar studier på att byggandet av HHJ i Japan har ökat klyftorna mellan regioner snarare än tvärt om och därmed skapat en divergens i motsatt riktning till en polycentrisk struktur. Den framgång som Shinkansen haft i Japan har med andra ord inte fått en jämn spridning samtidigt är det också tveksamt om denna typ av

investeringar genererar nya ekonomiska aktiviteter och istället endast flyttar redan existerade sådana till fördel för de utvecklade regionerna och storstäderna. En ytterligare tydlig effekt som man sett i Japan är den avsevärda förkortningen av resetiden sedan införandet av Shinkansen i landet. (ibid. sid: 53 & 55).

4.1.2 Frankrike

De franska erfarenheterna grundar sig på över 30 års användande av det så kallade TGV-nätverket. Som tidigare nämnts öppnades den första sträckan i landet mellan Paris och Lyon år 1981 och sedan dess har även fler sträckor byggts runt om i landet, som knutit Paris samman med flera större städer, däribland Strasbourg, Marseille, Lille, men också städer i grannländerna som t.ex. Bryssel i Belgien. Tanken var att knyta samman de största städerna i landet så att flödet mellan dessa blir mer effektivt (ibid. sid: 57-58). Det franska nätet byggdes endast för passagerarbruk med syftet att erbjuda konkurrenskraftiga alternativ till väg- och lufttransport. Vidare var också det uttalade syftet med infrastrukturprojektet att lösa de stora problemen med trängsel som fanns på ett par sträckor i landets befintliga järnvägsnät. En sträcka som var särskilt drabbad av detta var just Paris-Lyon sträckan (ibid. sid: 59-61. Nash, 2015. sid: 4).

I likhet med den japanska erfarenheten visar erfarenheterna från Frankrike att de viktigaste naven i HHJ-sträckningen också är de som gynnas absolut mest. Paris och Lyon är landets två största städer sett till befolkningmängden. Paris storstadsområde med sina ca 11 miljoner invånare och Lyon med sina ca 2 miljoner invånare (ibid. sid: 61). Konsekvensen har nämligen blivit att Parisregionen fått störst tillgång till HHJ-utbudet tack vare sin befolkningstäthet och befolkningmängd. Resorna till Paris har nämligen ökat, medan resorna från Paris endast sett en marginell ökning (ibid. sid: 68). Studier har nämligen visat att HHJ i Frankrike har bidragit till en centralisering i form av att företag från andra städer valt att lokalisera sig i Paris samtidigt som Lyon lyckats med att behålla fler av sina företag än vad som först beräknades skulle omlokaliseras till Paris, samt sett att många av de företag som är baserade i Lyon kunnat dra stor nytta av den ökade tillgängligheten till Parisregionens marknader (ibid. & Loukaitou-Sideris et.al, 2013. sid: 6-7). Samtidigt riskerar de små- och mellanstora städerna som är belägna längs med HHJ-nätet, de så kallade mellanliggande städerna, att få sitt kultur- och nöjesutbud, samt sin utveckling skadad, då tillgängligheten till större närbelägna städer, som till exempel Paris ökat markant på grund av HHJ. Medborgarna får då bättre tillgänglighet till liknande aktiviteter i större städer vilket då riskerar att utgöra en större konkurrens till liknande verksamheter i dessa mellanliggande städer (ibid. sid: 76. ibid. sid: 6). Ett tecken på att strävan efter en ökad integration och polycentrism istället kan föra med sig en ökad konkurrens mellan städer.

Paris och Lyon har med andra ord kunnat dra nytta av satsningen på HHJ, med en stark betoning på Paris som är den överlägset största och mest befolkningstäta staden och regionen i landet. I övrigt har inte en sådan korrelation kunnat noteras i de franska erfarenheterna.

Studier visar att HHJs påverkan på företags val av lokalisering, främst servicesektorn, är ytterst begränsad och i större grad bidrar till företags omlokalisering **inom** en stad i förhållande till en ny HHJ-station, än att skapa nya aktiviteter eller dra till sig dessa utifrån (Albalade & Bel, 2013. sid: 69). Det är med andra ord i mycket begränsad omfattning som HHJ påverkar företagen, med undantag för de största städerna och regionerna, sett till de franska erfarenheterna. I likhet med erfarenheter från Japan pekar forskare på i studier som gjorts att skapandet av jobb i en stad med HHJ, snarare återspeglar den regionens, som städerna ligger i, förmåga att skapa jobb samt hur välmående denna region är. I Frankrike är det nämligen så att de HHJ-städer som lyckas skapa jobb i sin tur återfinns i regioner med mycket jobbskapande, och vice versa (ibid. sid: 70). Således är inte HHJ tydligt associerad med ett starkt jobbskapande. Det kan däremot stärka redan befintligt, specialiserat näringsliv, visar erfarenheter från Frankrike. Däremot är skapandet av nya högkvalificerade jobb oberoende av närvaron från HHJ, något som också går att utröna från franska erfarenheter (ibid. sid: 71).

Även i Frankrike har kostnaderna för HHJ varit stora. De summor som spenderats på näten i Frankrike har inneburit att det inte funnits lika stort finansiellt utrymme till att satsa på upprustning och förbättring av övriga regionala transportnätverk av en mer konventionell karaktär. I förlängningen har detta inneburit för Frankrike att främst den konventionella tågstrafiken har fått se en försämring samt att kortdistansresandet med denna typ av tåg fått se en negativ utveckling (ibid. sid: 69 & 72). Vad som blivit tydligt för forskare som studerat Frankrike ur bland annat denna aspekten kopplat till HHJ är att den konventionella järnvägstrafiken fyller en minst lika viktig roll som HHJ vad gäller tillgänglighet. Detta gäller framförallt de mellanliggande städerna, framförallt de belägna nära Paris där konkurrensfördelarna för HHJ gentemot bil och konventionell järnväg är starkt begränsade (ibid. sid: 73).

Sammanfattningsvis går det att, precis som i det japanska fallet, se hur HHJ i Frankrike tenderar att stärka/skapa en divergens på en regional nivå och främst gynnat de redan starka regionerna som sett en centralisering av ekonomiska aktiviteter i service- och tjänste sektorerna hos sig. HHJ har med andra ord inte haft en polycentrisk inverkan i Frankrike i form av en decentraliserande ekonomisk verkan där spridning skett från Paris till andra regioner, utan snarare tvärt om, där framförallt Paris upplevt en centralisering av ytterligare ekonomiska aktiviteter och stärkt redan starka regioner, främst Parisregionen. Påverkan på regional utveckling på nationell och lokal nivå är därmed svår att se utifrån det franska exemplet. I de fall där regioner och städer som har HHJ upplevt en positiv utveckling har detta då inte gått att koppla direkt till närvaron av HHJ. Samtidigt har resurser till den konventionella tågtrafiken även i Frankrike minskat som en följd av byggandet av HHJ, något som drabbat denna negativt. Vidare riskerar konkurrensen mellan små- och mellanstora städer å ena sidan och storstäderna å andra sidan att öka när tillgängligheten till de senare ökar på grund av HHJ-närvaron. De positiva effekterna av HHJ är inte uppenbara förutom i de fall där den lokala och regionala utvecklingen redan har en stark potential.

4.1.3 Spanien

De spanska erfarenheterna av HHJ omfattar ca 24 år. Den första sträckan för det så kallade AVE-nätet byggdes år 1992 mellan Madrid och Sevilla (Albalate & Bel, 2013, sid: 95). Det spanska nätet för HHJ är det mest utbyggda och omfattande i hela OECD samt det näst största i världen efter det kinesiska och vid slutet av 2011 omfattade de spanska sträckorna ca 210 mil järnväg (ibid. sid: 96). Här skall det då nämnas att landet kontinuerligt sedan 1992 byggt ut sitt HHJ-nät och att de senaste sträckorna är förhållandevis nya. Trots sin omfattning har den spanska HHJ ett mycket begränsat antal resenärer och i jämförelse med till exempel Japan utgör det spanska resandet endast sex procent av det japanska som årligen används av 140 miljoner passagerare (ibid. sid: 96).

Det spanska exemplet skiljer sig från de två tidigare som presenterats här. Anledningen till detta är att den spanska regeringens syfte och mål med byggandet av HHJ är annorlunda. Det primära syftet är att koppla samman landets politiska och ekonomiska huvudstad Madrid med landets övriga provinsiella huvudstäder som i slutändan är tänkt att leda till ökad territoriell sammanhållning samt regional utveckling (ibid. sid 99). Med andra ord så är inte utgifterna för Spaniens HHJ-nät i första hand motiverade med att bidra till ökade sociala nyttor samt ökad kapacitet, för att råda bot på eventuella problem med trängsel och överbelastning på befintligt järnvägsnät. Detta är en del i förklaringen till varför antalet resande på det spanska nätet relativt sett är så pass lågt, då det byggts utan att hur stor efterfrågan på ett sådant transportslag egentligen varit, tagits i beaktning. Det skall nämnas att Europakommissionen själva har satt upp riktlinjer för vad som kan anses vara det minst acceptabla antalet resande på en HHJ-sträcka under det första året för att en sådan skall anses utgöra en försvarbar investering. Nio miljoner passagerare under första året är den tröskel som Europakommissionen satte 2008. Denna siffra kan ställas i jämförelse med det faktiska antalet resande på t.ex. sträckan Madrid - Barcelona som hade ca fem miljoner resande under första året, samt Madrid - Valencia som endast hade ca tre miljoner resande under sitt första år i bruk (ibid.). Utifrån denna kunskap menar författarna Albalate och Bel (2013) som gjort studier på bland annat det spanska HHJ-nätet, att landet valde den mest kostsamma och minst produktiva lösningen för den spanska ekonomin, sett till hur man valde att bygga nätet, samt vilka syften som låg till grund för detta. Vidare är det även en stark betoning på centralisering till just Madrid, huvudstaden där de övriga regionala huvudstäderna fungerar som "satelliter" till denna (ibid. sid: 101). Intressant är då hur tanken samtidigt varit att uppnå regional utveckling och sammanhållning för alla dessa städer, när det varit Madrid som kopplingarna centrerats till.

Innan Spanien byggde sitt höghastighetsnät utgjorde den konventionella tågtrafiken en långsam och liten del av transportsektorn i landet. Detta innebar att när väl det nya nätet byggdes och utökades utgjorde detta en kraftigt kontrast till övrig tågtrafik. Således uppstod även lokala effekter till följd av detta. Det spanska exemplet innehåller då, precis som det japanska och det franska, även effekter av positiv art som uppstått (Nash 2015, sid: 9). Det som framgår av undersökningar är att om flera större städer med en hög befolkning blir del

av ett HHJ-nät blir också de positiva effekterna som störst (ibid. sid: 11). Ytterligare en aspekt som kan ge goda effekter, något som också kan bekräftas av exempel från Spanien, är att positiva effekter på lokal nivå kan uppstå om en station som byggs planeras och integreras väl i den lokala kontexten, även i mindre städer (Vickerman, 2015. sid: 7). I just Spanien har stationer byggts så att de är någorlunda rumsligt jämt fördelade över städer och regioner på grund av att man inte tagit hänsyn till var efterfrågan och behovet skulle kunna vara som störst, utan sett till att alla regioner i landet är kopplade till Madrid, vilket ur den synpunkten fördelar tillgängligheten till stationerna jämt över territoriet. I slutändan skulle detta kunna leda till ökad rumslig jämlikhet mellan dessa städer (Monzón et.al, 2013. sid: 11). Risken är dock att så kallade "tunneffekter" uppstår ur detta, med andra ord, att de städer som inte har tillgång till en sådan station eller är sammankopplade med en sådan station, helt eller delvis riskerar att få sina ekonomiska aktiviteter omlokaliserade till just sådana städer och därmed missgynna rummet mellan HHJ-städerna och övriga städer (Hernández & Jiménez, 2014. sid: 7). I Spanien skulle alltså inomregionala divergenseffekter kunna uppstå som en konsekvens av nätets utformning där städer som är del i landets HHJ gynnas, på bekostnad av de städer som inte är det vilket också bekräftas av studier som visat att företag tenderar att i högre grad lämna regioner och städer som hamnar utanför en sådan satsning (Loukaitou-Sideris et.al, 2013. sid: 8. Monzón et.al , 2013. sid: 3).

Det spanska exemplet skiljer sig från de två tidigare som tagits upp i detta kapitlet, genom att den rumsliga fördelningen av räls över landet är någorlunda jämn och byggd för att koppla samman alla regioner med huvudstaden, istället för byggandet av särskilda sträckor på skärskilt strategiska sträckningar.

Sammanfattningsvis går det då att se en skillnad mellan det spanska exemplet och de båda exemplen från Japan och Frankrike. Eftersom Spanien valde en annan strategi kring sin utbyggnad har denna fått en annan effekt, särskilt på den inomregionala nivån där de städer som inte blivit del i höghastighetsnätet fått se sina ekonomiska aktiviteter flyttas och centraliseras till de städer, främst de större, som är del i nätet, inom respektive region. En divergens på inomregional nivå är med andra ord tydligare att se i det spanska exemplet än på mellanregional och nationell nivå. Det går inte att utläsa samma tydliga regionala polarisering till förmån för ett par storstäder, ur det spanska exemplet som i de båda andra, men detta skulle kunna förklaras av att det finns färre studier gjorda för det spanska höghastighetsnätets påverkan. Däremot har den starka betoningen på kopplingar, centrerat till Madrid, samt att tågnätet byggdes utan att ta hänsyn till efterfrågan och kapacitetsbehov, resulterat i ett starkt ifrågasättande av projektets lönsamhet.

4.1.4 Sammanfattande kommentarer

Det kan även vara intressant att titta på andra erfarenheter. Detta avsnittet kommer dels kort ta upp erfarenheter från Italien samt även generella erfarenheter som kunnat dras från denna typ av infrastrukturprojekt runt om i världen.

Italien har byggt två sträckor med höghastighetståg i syfte att koppla samman landets största städer i ett sådant transportnät. En sträcka går från Turin i norr till Salerno i söder via Rom och Bologna medan den andra sträckan går från Turin till Venedig via Milano och Verona. Italien byggde sin första sträcka år 1977 mellan Rom och Florence (Pagliara, 2014. sid: 18-19). De erfarenheter som är relevanta att nämna från Italien är dels att efterfrågan på just tåg som färdmedel har ökat bland invånare sedan HHJ byggts ut i Italien då denna typ av transportmedel ökar både tillgängligheten och minskar tidsavstånden. Detta är också den generella bilden som uppstår när man läser om erfarenheter från olika platser med höghastighetsjärnväg, att den ensidigt och tydligaste positiva effekten blir ökad tillgänglighet och minskade resetider (ibid. sid: 19 & 29). Däremot visar även också de italienska erfarenheter att en rumslig polarisering kan uppstå mellan de största urbana områdena och de mindre utvecklade områdena längs järnvägen samt de som även inte är del av denna samt att HHJ inte ensamt kan generera ekonomiska fördelar av betydande mått, utan kräver kompletterande politiskt, riktade insatser. Konkret kan detta innebära att bygga kompletterande transportsträckor till HHJ-nätet i de mindre mellanliggande städerna och att länka samman HHJ med lokal kollektivtrafik och konventionell järnväg, för att på så sätt försöka sprida effekterna även till områden som ej är direkt kopplade till HHJ (ibid. sid: 25).

Utifrån olika internationella erfarenheter går det att dra vissa generella slutsatser om vilka effekter som skulle kunna följa vid byggandet av ett höghastighetsnät. Det blir tydligt att HHJ är en logisk investering när det kommer till att lösa problem med kapacitet och minska trängsel, samt att det just är tidsbesparingarna gentemot konventionell tågtrafik som är den tydligaste fördelen. Däremot pekar erfarenheterna sammantaget på att byggandet av HHJ med de enda syftena att skapa regional utveckling och sammanhållning samt enbart för passagerarbruk, tenderar att leda till att denna typ av projekt misslyckas ekonomiskt samtidigt som nedprioritering och nedläggning av konventionell tågtrafik oftast blir ett resultat (Albalade & Bel, 2013. sid 157-158). Att detta trafikslag tenderar att misslyckas just ekonomiskt har att göra med det faktum att HHJ inte genererar några nya ekonomiska aktiviteter eller attraherar nya företag i någon stor utsträckning samt inte heller påverkar sitt territorium nämnvärt, något som erfarenheter från utlandet sammantaget visar. För att kunna påverka detta måste stora offentliga subventioneringar och investeringar i utbyggnad av konventionella anslutningar i form av matartransporter, till för HHJ-nätet (ibid. sid: 170-171). Snarare är det så att redan befintliga processer och företag för vilka mobilitet är viktigt, stärks. Det handlar då främst om branscher som rör service-och tjänste yrken samt de städer och regioner där denna typ ut av branscher dominerar, dessa städer tenderar att kunna dra nytta av de effekter som följer av HHJ. Dock är det främst medelstora städer som riskerar att missgynnas mest medan de storstäder gynnas mest, som kan se ökad tillväxt på bekostnad av andra städer. Här är det rimligt att tala om en "rumslig-och regional polarisering" som riskerar att uppstå, där de starkare vinner på bekostnad av de svagare och där en centralisering av en stor mängd ekonomisk aktivitet sker till redan utvecklade och rika städer samt regioner (ibid sid: 168. Monzón et.al, 2013. sid: 2 & 3). De regioner och städer som däremot sett svagare utveckling än sina grannar och samtidigt blir del i ett HHJ-nät löper samtidigt en större risk att få sina ekonomiska aktiviteter flyttade till de starkare noderna. Ser man sedan även till de

regioner och städer som inte får bli del av ett HHJ-nät eller inte får tillräckligt bra kommunikation som ansluter med nätet, råkar dessa ofta ut för baksugseffekter som innebär att företag flyttar från deras regioner till de regioner som har bättre tillgång till HHJ-nätet (ibid: sid 168. ibid: sid: 3).

Internationella erfarenheter visar att positiva effekter uppstår i större grad om trängsel mildras och tidsvinster kan göras samtidigt som detta sprids till större mängder passagerar - och gods trafik. HHJ för endast passagerare bidrar ytterst lite till ekonomisk utveckling. Vidare krävs också att implementeringen av HHJ medför radikala förbättringar i jämförelse med redan existerande transportslag. Dessa positiva effekter förutsätter emellertid att särskilda förutsättningar föreligger och det konstateras utifrån de internationella erfarenheterna att HHJ inte är en passande strategi överallt. Vissa länder är bättre lämpade än andra då dessa har bättre rumsliga, geografiska och demografiska förutsättningar (ibid sid: 175-177. ibid. sid: 11).

4.2 Sverigeförhandlingen

I detta avsnitt kommer Sverigeförhandlingens nuvarande förslag för en svensk HHJ att närmare presenteras för att ge läsaren en uppfattning om hur detta förslag ser ut i sin helhet, samt med de internationella erfarenheterna i färskt minne från förra delkapitlet.

Sverigeförhandlingen har publicerat en offentlig utredning från 2015 som man valt att kalla *Delrapport från Sverigeförhandlingen - Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar*. Denna rapport redogör utförligt kring det förslag som föreligger. Inledningsvis identifieras följande syfte med projektet, i rapporten:

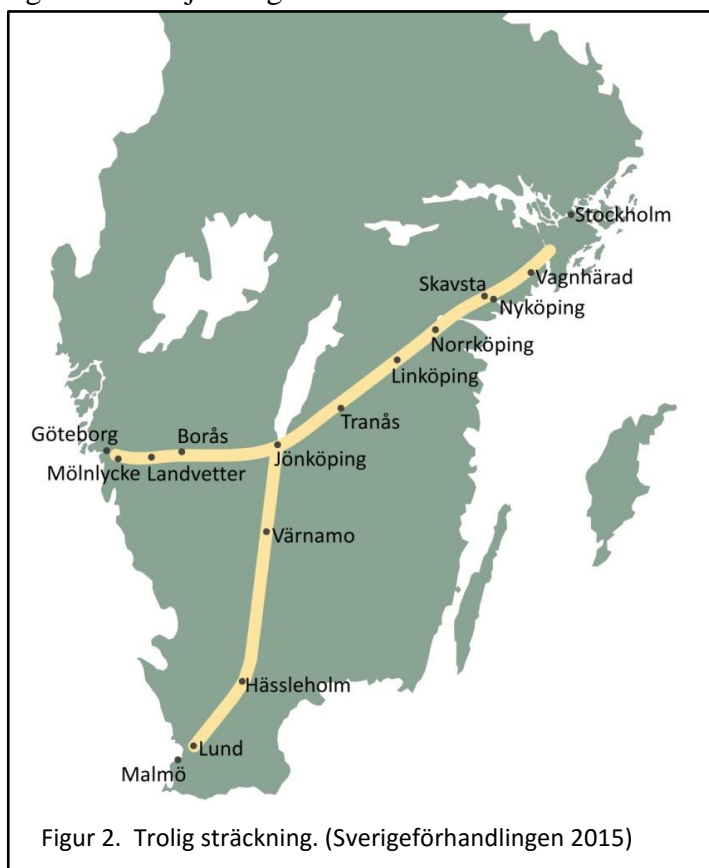
"Den tolkning vi gör av syftet med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen är att den ska knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra, bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige, bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken och bidra till ett ökat bostadsbyggande. Utbyggnaden ska ske snabbt, maximera den samhällsekonomiska lönsamheten och vara kostnadseffektiv" (Sverigeförhandlingen 2016, sid: 14).

Vidare anser man från Sverigeförhandlingens sida att projektet skall:

- Möjliggöra en konkurrenskraftig, punktlig och snabb trafik mellan Malmö C och Stockholm C, samt mellan Göteborg C och Stockholm C
- Möjliggöra en konkurrenskraftig, punktlig och snabb storregional tågtrafik
- Bidra till ett frigörande av kapacitet på de redan befintliga västra och södra stambanorna för mer passagerartrafik och godstrafik, för en punktligare och bättre regionaltrafik (ibid.)

Som förslaget ser ut kommer det svenska HHJ-nätet endast omfatta passagerartrafik. Man ställer även upp mål för vilka restider som krävs för de olika ändpunktsresorna mellan

storstäderna. Stockholm - Göteborg skall högst ta två timmar och Stockholm - Malmö skall högst få ta två och en halv timme, samt att den andel tåg som går i tid skall uppgå till 98 procent. För att uppnå detta föreslås att antalet stationer skall begränsas för att kunna minska kostnader och reducera riskerna för kapacitetskonflikter. En del i förslaget kopplat till detta gäller sträckorna allra närmast storstäderna, där kommer nämligen höghastighetstågen dela spår med övrig tågtrafik. Lösningen på detta blir att en annan ordning i prioriteringen skall gälla på dessa platser i nätet. Här föreslås att godstrafik och regionaltågstrafiken som omfattar den konventionella tågtrafiken skall ges företräde så att denna lokala och regionala trafik kan fortsätta att utvecklas. Detta motiveras med att ett av syftena med projektet faktiskt är att avlasta den västra och södra stambanan för att göra det möjligt för regional - och godstågstrafiken att utvecklas (ibid. sid: 98). Vidare är ett av målen att järnvägen skall byggas så att den tillväxt som uppstår sprider sig till fler orter än endast storstadsorterna (ibid. sid 15). På grund av att järnvägen har de tre svenska storstäderna som ändpunkter kommer även åtta



av landets tio största kommuner att antingen vara del av själva järnvägen eller ligga i dess omedelbara närhet (ibid. sid: 31). Detta är ingen slump då man i rapporten särskilt skriver att denna sträckning i sin tur kommer ligga till grund för både att storstadsregionerna knyts närmare varandra, men också bidra till att de mellanliggande regionerna utvecklas (ibid. sid 32). Mot bakgrund av detta kan det vara viktigt att för läsaren presentera hur den mest troliga sträckningen kommer se ut mot bakgrund av Sverigeförhandlingens förslag. I uppsatsen inledning visades en karta med orter som var med i förhandlingarna kring att få bli del av järnvägen. Det mest troliga

scenariot är dock det som går att se i kartan i detta avsnittet.

Trafikverket har gjort prognoser över dels kostnaden för projektet som uppgår till mellan 190-320 miljarder kronor, samt hur resandet kommer se ut på det tilltänkta HHJ-nätet. Beräkningarna uppgår till ett totalt antal resande på 12,3, miljoner där 5,4 reser mellan ändpunkterna; 1,7 mellan Malmö och Stockholm, samt 3,7 mellan Göteborg och Stockholm. Man beräknar också att endast tio procent av dessa resor utgörs av nygenererade resor, medan de övriga resorna är attraherade från flyg, bil och konventionell tågtrafik (ibid. sid: 37).

I rapporten definierar Sverigeförhandlingen vilken typ av trafik som planeras för den

föreslagna HHJ:n. Det är främst två typer av persontåg som kommer i fråga, interregionala höghastighetståg samt storregionala höghastighetståg och eftersom det statliga järnvägsmonopolet numera är avskaffat ser man det som naturligt från Sverigeförhandlingens sida att privata aktörer kommer trafikera även den nya järnvägen. Det kommersiella intresset omfattar framförallt ändpunktstrafiken mellan storstäderna och somliga av tågen beräknas gå direkt mellan dessa, medan andra beräknas stanna vid de största stationerna längs sträckan. (ibid. sid: 74). Man definierar även trafiken för den nya järnvägen på följande sätt:

- Interregional trafik: Detta är den huvudsakliga och långväga trafiken som planeras gå mellan ändpunkterna
- Storregional trafik: regional trafik på den nya järnvägen med fler uppehåll än den interregionala tågtrafiken
- Regional trafik: Denna trafik är inte av höghastighetskaraktär och kommer ej trafikera höghastighetsjärnvägen. Denna har fler uppehåll än de båda andra trafikeringsalternativen. (ibid.. sid: 42).

De internationella erfarenheter som nämns i Sverigeförhandlingens rapport omfattar dels tre sidor i själva delrapporten samt ett delkapitel i en bilaga som i sin tur är en analys utförd av ett externt konsultföretag vid namn *PwC*. I denna går man igenom erfarenheter från Italien, Spanien, Tyskland, Frankrike, Japan och Storbritannien i kortare sammanfattningar. De erfarenheter som nämns är av teknisk art, samt kapacitets - och konkurrensmässig karaktär i förhållande till andra trafikslag. Även biljettpriser och operatörskostnader tas upp. Det regionala perspektivet nämns i ytterst begränsad omfattning, om än alls, kring de internationella exemplen i denna bilaga. Italien är det enda exemplet som nämns i Sverigeförhandlingens delrapport, där man, precis som i Sverige, har konkurrens mellan olika operatörer på sitt järnvägsnät. Däremot medges att operatörernas lönsamhet är dålig trots låga banavgifter. I övrigt är det inte många internationella erfarenheter som nämns i dokumentet och de som då nämns är också de av teknisk art och handlar inte om potentiellt lokala och regionala effekter som projektet verkar få, bottnat i de internationella erfarenheterna. (Pwc, 2015. sid: 246-258. ibid. sid: 89-91).

5. Argument och analyser från kommuner och regioner

5.1 Beskrivning av nyttoanalyser

I kommande två kapitel redovisas enligt det liggande förslaget från Sverigeförhandlingen,

analyser och argument från fyra mellanstora städer som kommer utgöra stationsorter i det föreslagna svenska HHJ-nätet.

"Nyttoanalys" är ett begrepp vilket kommer användas i kapitlen, därmed kan det vara bra för läsaren att få en översiktlig bild över vad kommunerna menar med nyttoanalyser och vad dessa innefattar. Den övergripande bilden som framträder vid läsningen av kommunernas och deras respektive regioners nyttoanalyser är den osäkerhet som det ges uttryck för, samt att analyserna främst är kvalitativa och endast till liten del av kvantitativ art. Detta motiveras med att det är förknippat med för stor osäkerhet att göra kvantitativa analyser i större omfattning, baserat på Sverigeförhandlingen och att detta kräver ett större underlag och mer omfattande analyser, samt även att vissa nyttor helt enkelt är svåra att kvantifiera (Jönköpings Kommun, 2015. Lundberg et.al, 2015. Region Jönköpings Län, 2015. Linköpings Kommun, 2015. Pettersson, 2012. Borås Kommun, 2015. Västra Götalandsregionen, 2015. SWECO, 2015 & Høghastighetsbanan, 2015). Det förekommer dock viss kvantifiering. Dessa kan röra till exempel prognoser över befolkningsutveckling samt över resenärer och den nytta dessa medför på det framtida nätet, dock reserverar man sig för osäkerheter rörande dessa beräkningar då de är gjorda baserat på olika antaganden om stora positiva effekter av det tilltänkta HHJ-nätet (ibid.).

De nyttor som kommunerna och regionerna valt att analysera är genomgående för samtliga. Dessa analysområden omfattar bostadsnyttor, restidsvinster, arbetsmarknadsnyttor, miljönyttor, näringslivsnyttor samt sociala nyttor, och således är det dessa områden som det gemensamt refereras till när begrepp som "tillväxt" och "positiva effekter" används för att beskriva effekterna som kan uppstå av HHJ-projektet och vice versa angående negativa effekter. Den övergripande bilden som framträder vid genomgång av dessa analyser är att man är till största delen är positiva kring projektets potentiella effekter, samt även uttrycker optimism och vilja att det genomförs. Man ser framförallt positiva näringslivs- och arbetsmarknadseffekter från kommunerna och regionernas sida, samt framförallt också att stora restidsvinster uppstår när arbetsmarknader knyts närmare varandra, förstoras och kompetensförsörjningen för näringslivet förbättras. Däremot erkänns det att dessa är svåra att framförallt kvantifiera och är förknippade med osäkerheter. Man menar att underlaget inte är fullständigt samt att frågan i sig är så komplex att nyttoanalyserna förblir osäkra kvantifiera (ibid.)

5.2 Jönköping

Jönköping kommun samt Region Jönköpings län har gjort nyttoanalyser och presenterar sina bedömningar i ett par dokument. Det handlar både om de positiva effekter de ser med HHJ-projektet samt orosmoment som de identifierat.

Från kommunens sida ses den planerade järnvägen för höghastighetståg som en central och viktig framtidsinvestering för både kommunen och regionen. Den omnämns som en avgörande framtidsfråga för hela regionen. I kommunens nyttoanalys ser man framför sig att

den för Jönköpings del kommer leda till utvecklade pendlingsmöjligheter och kraftigt ökad tillgänglighet. Detta i sin tur kommer innebära att både näringsliv, utbildning och kompetens knyts närmare varandra i form av förstorade och integrerade arbetsmarknader över de administrativa regiongränserna och i slutändan vara gynnsamt för Jönköping. (Jönköpings kommun, 2015. sid: 4). Kommunen beskriver Jönköping som en centralt nav i den föreslagna HHJ:n då sträckorna mot Stockholm från Malmö och Göteborg strålar samman i kommunen. Detta menar kommunen placerar Jönköping i ett strategiskt läge och gör kommunen till en central nod mellan storstadsregionerna då 80% av landets befolkning hamnar tillgängligt inom en 35-mils radie via HHJ (ibid. sid: 7). Jönköping är regioncentrum i Region Jönköpings län vilket enligt kommunen innebär att utvecklingen i staden påverkar hela regionen, därav vikten som läggs vid HHJ-projektet (ibid. sid 8). En del i denna bedömning från kommunen baseras på att regionen påstås ha en hög sysselsättning, bland de högsta i landet, samt en positiv befolkningstillväxt sedan mitten på 1980-talet, och då behövs denna typ av infrastrukturinvesteringar för att tillväxten skall vara stark i regionen, enligt kommunen. Idag är nämligen arbetspendlingen mellan Jönköping - Linköping/Norrköping och Jönköping - Borås nästan obefintlig trots att dessa utgör stora arbetsmarknader. Orsaken till detta är långa resetider och ett dåligt utbud på trafik för pendling. Kommunen argumenterar utifrån detta att den nya järnvägen löser detta problemet genom att den ger stora positiva pendlingseffekter samtidigt som HHJ:n avlastar de redan befintliga kommunikationerna. Vidare ser man framför sig att de regionala arbetsmarknaderna blir mer funktionella samt även större genom att regioncentrum knyts närmare varandra över regiongränserna (ibid. sid: 7, 15 & 29).

I dokumentet medges att denna typ av infrastrukturinvesteringar inte automatiskt leder till tillväxt och positiva effekter. Det kommer krävas omfattande planering och kompletterande investeringar på lokal såväl som regional nivå. Det som nämns genomgående i kommunens nyttoanalys som åtgärder för att maximera nyttorna med en HHJ är en utbyggd och upprustad lokal - och regional kollektivtrafik, att främja en expansiv tjänste - och servicesektor samt att planera för en gynnsam stadsutveckling runt stationslägen (ibid. sid: 4). Av dessa tre primära åtgärder är det framförallt den förstnämnda som får en central betydelse. Att ha välfungerande lokala och regionala kommunikationer till och från den nya järnvägen samt en anpassning av denna till den nya infrastrukturen är viktigt för att korta ner restider, integrera närbelägna arbetsmarknader med varandra samt att öka den inomregionala pendlingen (ibid. sid: 8).

Kommunen ger också uttryck för viss oro kring det underlag som man tagit del av från Sverigeförhandlingen. Man anser att detta samt de beräkningar som gjorts kring projektet är mycket osäkra när det kommer till de regionalekonomiska konsekvenserna men ser även svårigheterna i att göra sådana beräkningar på ett så pass stort infrastrukturprojekt (ibid. sid: 20). Vidare ser man att många av de positiva regionalekonomiska effekter som skulle kunna uppstå helt eller delvis bygger på att det görs kraftiga investeringar i utbyggnader av den befintliga transportinfrastrukturen, framförallt i regionens tågnät som skall kopplas samman med den nya järnvägen (ibid. sid: 21). Dessa positiva effekter bedömer man dock att de främst går att förvänta sig i de orter som får HHJ-stationer på grund av de tillgänglighetsvinster som centreras till dessa platser, vilket gör dessa mer attraktiva på bekostnad av andra orter vilka

inte kommer ha samma tillgänglighet och attraktivitet i form av HHJ-stationer (ibid. sid: 29).

Även regionen har publicerat en nyttoanalys där Sverigeförhandlingens förslag bedöms och kommenteras. I denna lägger även regionen stor vikt vid Jönköping och regionens funktion som ett central nav i den föreslagna järnvägssträckningen och ser denna som oerhört viktig för regionen. Samtidigt medger man att planeringen samt regionens och kommunernas resurser kommer ställas inför stora utmaningar då det kommer krävas stora omfattande åtgärder på det nuvarande konventionella järnvägsnätet som måste anpassas och byggas ut, för att de positiva effekter man presenterat ska kunna uppstå (Region Jönköpings Län, 2015. sid: 11 & 19). Från regionens sida betonas det starkt att även mellanliggande städer och mellanmarknaderna i det nya järnvägsnätet, på en nationell nivå, också måste få sin potential utnyttjad så att inte storstadsregionerna får för stor prioritering. Detta kan åstadkommas bland annat genom att stora satsningar görs längs hela det nya nätet på anslutningar till detta från den nuvarande konventionella järnvägen, enligt regionen (ibid. sid: 30).

Man har även låtit det externa konsultföretaget *SWECO* göra en trafikeringsutredning för Region Jönköpings Län. Det som är intressant att ta upp ur denna är ur ett stycke där kapaciteten beskrivs för regionens nuvarande järnvägsstråk. Dessa bedöms vara svagt utvecklade i sin kapacitet som kommer behöva utökas markant samt även kräva gedigna utbyggnader som en konsekvens av den nya järnvägen som ska byggas (Lundberg et.al, 2015. sid: 32).

5.3 Linköping

Även nyttoanalyser för Linköpings kommun samt för Östra Götalandsregionen har gjorts där argument presenterats och bedömningar gjorts av Sverigeförhandlingens lagda förslag. Linköpings kommun lyfter fram stadens starka arbetsmarknad och pekar på kommunens position som den starkaste arbetsmarknadsnoden i regionen, att staden är en väletablerad universitetsstad, forskningsintensiv, har en stor tjänstesektor men samtidigt ett diversifierat näringsliv samt högutbildad arbetskraft. Detta menar man är den karaktäristik som är optimal för en stad som ska bli del i ett HHJ-nät (Linköpings kommun, 2015. sid: 5). Då Linköping är detta starka regioncentrum ser kommunen det som dennas ansvar att säkerställa att Linköping även framöver kommer ha en stark utveckling. Man anser nämligen att det är viktigt med ett regioncentrum som utvecklas och att bli del av den nya järnvägen anser man kunna uppfylla detta då man betraktar HHJ som en skapare av de förutsättningar som ligger till grund för den regionala tillväxten. (ibid. sid: 7 & 10). Längs med hela järnvägssträckningen kommer de städer som redan från start har en god tillgänglighet och goda agglomerationsfördelar, dvs. ett klimat där snarlika ekonomiska verksamheter kan etableras i nära geografiskt förhållande till varandra samt utveckla samarbeten och utbyten, sinsemellan, att dra de största nyttorna av en ny järnväg samt få merparten av de positiva effekterna. (ibid. sid: 12). Med detta vill kommunen ha sagt att effekterna som kan väntas kommer vara starkt beroende av sitt sammanhang, dvs ett starkt näringsliv med stor tjänstesektor och stark tillväxt, en bra

utbyggd och anslutande kollektivtrafik så att matchningar underlättas på arbetsmarknaden, samt en stor befolkning. Detta i kombination med att HHJ knyter samman större geografiska områden (regioner) och ökar tillgängligheten leder till att större funktionella regioner med en integrering av arbetsmarknader över administrativa regiongränser kan skapas och leda till näringslivsutveckling på dessa platser samt ett gynnande av de enskilda regionerna. Detta är ett scenario som kommunen ser framför sig som positiva långsiktiga effekter av en sådan infrastrukturinvestering. Vad gäller Linköpings del är det framförallt en integrering mellan sin egen och Stockholms arbetsmarknadsregion samt en förbättrad inomregional kommunikation som kommunen hoppas kunna bli verklighet (ibid. sid: 13-14 & 16).

Även kommunens roll som regioncentrum i Östgötaregionen hoppas man kunna stärka om regionen får en rumslig utvidgning. Här argumenterar man för att dels antalet kommuner inom en timmes avstånd ökar från 13-21 samt att staden som sådan redan har en gynnsam placering mellan de tre storstadsregionerna. Detta i kombination med det korta avståndet till Norrköping (ca 42km) ser man sig kunna bilda en enda stor storstadsregion tillsammans med Norrköping ifall den nya järnvägen kommer på plats. Därmed hoppas man kunna utgöra en stor befolkningskoncentration dit företag och kompetens potentiellt kan lockas, på grund av den förbättrade tillgängligheten (ibid. sid: 14). Förbättrad tillgänglighet till både Borås och Jönköping är också något som lyfts fram. Idag är pendlingsavståden till dessa båda kommuner 90 minuter med buss samt två timmar med tåg, som ej har en direktlänk till Jönköping. Med en HHJ på plats skulle en resa till Borås ta endast 40 minuter, och en resa till Jönköping ca 30 minuter, detta enligt region Östergötlands beräkningar. På så sätt skulle dessa tre regioncentrum knytas närmare varandra i attraktiva pendlingsavstånd vilket skulle kunna skapa en integrering av deras respektive regionala arbetsmarknader och i förlängningen en större arbetsmarknadsregion även mellan dem. Idag finns nämligen ingen direkt tågförbindelse mellan Borås, Jönköping och Linköping (Pettersson, 2012. sid 5).

Kommunens samlade bedömning landar i att de potentiella nyttorna främst visar sig på en större regional nivå då nyttorna främst kan få storregionala effekter över gränser mellan olika regioner i form av förstörade arbetsmarknadsregioner. Att beräkna nyttorna för enskilda kommuner anser man nämligen vara behäftat med svårigheter och osäkerheter då det är en i sammanhanget liten geografisk nivå (Linköpings kommun, 2015. sid: 13).

Det riktas även kritik mot projektet. En stark oro och kritik rör storleken på denna typ av projekt som har en tendens att bli både dyrare än beräknat samt att dra resurser från andra mindre, men viktiga åtgärder som rör kollektivtrafik och resande. Det kommer bli en oerhört stor utmaning för Götalandsregionen som sådan och kommer kräva stora investeringar i anslutande transportinfrastruktur till HHJ-nätet, är bedömningen, samtidigt som det inte finns tidigare svenska erfarenheter av denna typ av projekt, vilket oroar. Det som fastslås är dock att inga automatiska effekter kommer uppstå utan aktiv regional planering och integrering av den nya infrastrukturen i den nuvarande (Pettersson, 2012. sid: 5 & 7). Samtidigt är det redan idag en kapacitetsbrist på den delen av den nuvarande stambanan som går genom Östergötland där sträckan Linköping - Norrköping är som värst drabbat. Dock frågar man sig samtidigt om denna löses genom en ny höghastighetsbana, då beräkningar visar på en fortsatt kapacitetsbrist på denna sträckan även i framtiden, när den nya järnvägen är tänkt att vara klar

(Linköpings Kommun, 2015. sid: 1-5). Man är även kritisk till Sverigeförhandlingens underlag som kommunen menar innehåller osäkerheter och att det därmed blir svårt att slå fast ett trovärdigt orsak-verkan samband mellan en HHJ och de långsiktiga regionala effekterna rörande integration samt de kommunala nyttorna (ibid. sid: 31. Pettersson, 2012. sid: 9). Utifrån underlaget har man dock dragit slutsatsen att även negativa regionala och kommunala effekter kan uppstå, detta i form av omlokaliseringseffekter som primärt drar produktion och arbeten bort från de platser som inte blir del av infrastrukturinvesteringen. Dessa omlokaliseras istället till de platser som blir det och ger dessa platser komparativa fördelar i form av mer infrastruktur, mer investeringar och då potentiellt fler jobb, relativt de platser som inte får en HHJ-station, samtidigt som dessa även knyts närmare storstadsregionerna. Ett sätt att komma till rätta med detta skulle dock kunna vara att så långt det är möjligt bygga ut det nuvarande pendlingsnätet på så sätt att denna ger bra tillgång till höghastighetsbanan enligt regionen, men då till en stor kostnad (Pettersson, 2012. sid: 34 & 59).

5.4 Borås

Både Borås kommun samt den region staden är del av, Västra Götalandsregionen, har gjort nyttoanalyser och presenterat argument för varför den nya järnvägen skulle vara till nytta för stadens och regionens utveckling. De har även gett uttryck för orosmoment som de tycker sig se med dels det nuvarande förslaget från Sverigeförhandlingen, men också med bedömningar som bland annat Trafikverket gjort. För Borås del handlar det om att eventuellt bli del av etappen som fått namnet Götalandsbanan. Här nedan följer nu en redogörelse över argumenten och bedömningarna ur nyttoanalyserna

I kommunens nyttoanalys framgår det att stadens ledning ser den nya höghastighetsjärnvägen som en viktig investering och ser framför sig ett behov av stora kompletterande investeringar i en framtida infrastruktur knutet till den nya stationen staden väntas få, för att kunna dra full nytta av den tillväxtpotential som Götalandsbanan kan ge. Den nya järnvägen beskrivs och ses som en förstärkare av den positiva utveckling som staden redan har i dagsläget, vad gäller tillväxt och befolkningsutveckling (Borås kommun, 2015. sid: 7). Staden värderar uttryckligen stationens placering samt de kompletterande anslutningarna till denna allra högst vad gäller frågan om tillväxt som kommunen kan få och ser framför sig att Borås betydelse som näst största stad i Västra Götalands-regionen växer. (ibid. sid: 4 & 7). Ur ett bredare regionalt perspektiv ser kommunen framför sig att Götalandsbanan kommer skapa en förbättrad tillgänglighet och binda samman Borås med andra regionkärnor och skapa en form av förstora arbetsmarknadsregion på grund av den förbättrade rumsliga tillgängligheten och på så sätt knyta samman olika administrativt skilda regioner till att bli delar av en större funktionell region. De förkortade resetiderna gör att Borås knyts närmare Jönköpings och Göteborgs arbetsmarknadsregioner och blir del av dessa. (ibid. sid: 21). Detta skulle gynna Borås genom att stadens näringsliv får en förbättrad kompetensförsörjning

genom den ökade tillgängligheten och rumsliga närheten till andra städer och regioners arbetsmarknader. Borås beskriver sitt näringsliv som diversifierat och samtidigt med en betoning på service-och tjänstesektorn som man ser framför sig kommer gynnas särskilt av den nya järnvägen. Detta då möjligheten till kompetensförsörjning ökar på grund av den ökade tillgängligheten till fler städer, samtidigt som internationell erfarenhet har visat att dessa branscher potentiellt kan gynnas av HHJ. Dock medges det att den ökade tillgängligheten till andra arbetsmarknader samtidigt leder till ökad konkurrens om kompetens då fler arbetsgivare hamnar på ett mer fördelaktigt pendlingsavstånd. Samtidigt menar man också att de positiva effekter som presenteras i analyserna till stor del beror på att man investerar stort i utbyggd och förbättrad kompletterande regiontrafik som bidrar med en god tillgänglighet till den nya järnvägen (ibid. sid: 14-15 & 21-23).

Kommunen identifierar även ett par orosmoment i sin nyttoanalys. Det ges nämligen uttryck för att stora osäkerheter identifierats i underlaget från Sverigeförhandlingen och att kommunen inte kan beräkna nyttorna på ett trovärdigt sätt, till exempel de som rör regionförstoring av arbetsmarknadsregionerna (ibid. sid: 22). Vidare görs antagandet att den ekonomiska utvecklingen kommer vara stabil framöver de närmaste 20 åren, utan stora konjunktursvängningar. Detta motiveras med att Trafikverkets beräkningar utgår från detta. Samtidigt medger kommunen att det finns mycket stora osäkerheter med ett sådant antagande och att världsekonomin är viktig för näringslivets utveckling i Sveriges olika kommuner. Bli den ekonomiska utvecklingen stabil, kommer Borås också kunna dra större nytta av projektet. (ibid. sid: 15). Det kan dock tyckas anmärkningsvärt att ett sådant antagande kan göras för en sådan lång period som 20 år. Vidare förutsätter de antaganden som görs och de effekter som beräknas att järnvägens potential är utnyttjad till fullo samt att inga negativa effekter uppstår. Här skriver kommunen att om detta scenario förändras så kan inte kommunens nyttoberäkningar användas. Det bygger också på att det görs omfattande infrastrukturinvesteringar på lokal, regional och nationell nivå, något som kommunen inte har full kontroll över vilket man ser som problematiskt då det uppstår stora osäkerheter på grund av detta. Samtidigt menar man att om sådana investeringar inte kommer på plats blir effekterna av Götalandsbanan endast marginella (ibid. sid: 11). Kommunen uttrycker även oro över att analyser från Trafikverket talar om att kapacitetsbrist kan komma att uppstå på Götalandsbanan och att de två spåren som man planerat för inte kommer räcka till, samtidigt som ökad spårkapacitet trots detta ej föreslås (ibid. sid 26). Detta menar kommunen skulle kunna drabba den regionala konventionella tågtrafiken negativt. En bedömning som görs i nyttoanalysen pekar ut ett scenario där de områden som ligger perifert i Västra Götalandsregionen och har svag tillväxt kan komma att se en omlokalisering av ekonomiska aktiviteter och människor från dessa platser och påverka dessa negativt, som en följd av den nya järnvägen. Detta ser kommunen också som ett orosmoment (ibid. sid: 30).

Region Västra Götaland har även presenterat en analys utifrån Sverigeförhandlingens underlag. I denna tas även en oro över kapacitetsbristen som riskerar att uppstå på Götalandsbanan upp och man ser framför sig att det kommer krävas ytterligare investeringar i infrastruktur på cirka 45 miljarder som följd av byggandet av Götalandsbanan, framförallt på anslutningar till denna med annan kollektivtrafik (Västra Götalandsregionen,

2015. sid: 22-24). På grund av kapacitetsbristen ser också regionen framför sig att den tillgänglighetsförändring som följer av byggandet av Götalandsbanan endast blir marginell, och därför kommer även det nya nätet få endast marginella regionalekonomiska effekter. Dessa marginella effekter beräknas tillkomma Göteborg och Borås i första hand som beskrivs vara attraktiva kommuner där ekonomin är god (ibid. sid: 47 & 52). Det kommer dock vara mycket viktigt att tillgängligheten till Götalandsbanan från regionens övriga delar stärks och därför kommer stora satsningar krävas på upprustning och utbyggnad av lokala och regionala förbindelser bedömer regionen, annars riskerar den inomregionala trafiken i det övriga, konventionella järnvägsnätet att bli lidande (ibid. sid: 79). Om dessa frågetecken rätas ut ser regionen framför sig att stora tidsvinster kan göras, att regionförstoring med förstörade och integrerade arbetsmarknadsregioner blir följden, att kapacitet för godstrafik frigörs på de befintliga stambanorna samt att ökad tillväxt uppstår som utvecklar regionen i positiv riktning (ibid. sid: 80).

5.5 Sammanfattning av argumenten

För **Jönköpings** del ser man byggandet av en HHJ som en avgörande framtidsfråga då en sådan skulle ge ökade pendlingsmöjligheter och tillgänglighet. Detta menar man i sin tur skulle leda till en förstoring och integrering av regioner samt deras arbetsmarknader till större och bättre funktionella sådana, något som man menar skulle gynna både näringsliv och medborgare. Vidare ser man Jönköping spela en central roll som en knutpunkt i den nya järnvägen samtidigt som man förstärker den regionala pendlingen med andra närliggande regioner och deras respektive centran. Kommunen medger dock att inga effekter sker med automatik och att det kommer krävas stora kompletterande investeringar i anslutande infrastruktur samt övrig lokal och regional infrastruktur annars riskerar nyttorna att utebli. Vidare anser man att Sverigeförhandlingens underlag är behäftat med osäkerheter samt att man bedömer att de positiva effekterna kommer centreras till de orter som blir del av HHJ-nätet, på bekostnad av de som hamnar utanför.

Linköping lyfter fram sig som ett starkt regioncentrum i Region Östergötland, med ett starkt och diversifierat näringsliv, med en stor tjänstesektor samt att staden har ett universitet och är forskningsintensiv. Med dessa egenskaper menar man kunna dra stora nyttor av en HHJ. Vidare bedömer man att en svensk HHJ genom Linköping skulle kunna knyta samman stora geografiska områden till funktionella regioner med integrering av arbetsmarknader samt en ökad tillgänglighet inom och mellan olika regioner samt till deras respektive regioncentran. För Linköpings del skulle detta innebära att staden skulle knytas rumsligen närmare framförallt Stockholm, samt Jönköping och Borås och integreras med deras respektive arbetsmarknadsregioner. Linköpings roll som regioncentra skulle stärkas och man skulle få en gynnsam placering i HHJ-nätet mellan Malmö, Stockholm och Göteborg. Dock anser man samtidigt, utifrån internationella erfarenheter, att denna typ av projekt tenderar att bli dyrare än beräknat och dra resurser från andra infrastrukturprojekt som behöver genomföras. Vidare

bedömer man att inga automatiska effekter kan väntas utan att det kommer krävas kraftiga investeringar i anslutande infrastruktur till HHJ-nätet vilket kommer ställa stora krav på resurser och planering. Man bedömer att det finns stora osäkerheter i underlaget från Sverigeförhandlingen rörande långsiktiga regionala och kommunala nyttor. Vidare ser man framför sig att omlokaliseringseffekter kommer uppstå till fördel för starka noder som blir del av HHJ-nätet, på bekostad av svagare noder som ej blir det.

Argumenten från **Borås** tillsammans med Region Västra Götaland lyfter fram att byggandet av en HHJ med Borås som del av denna skulle förstärka stadens redan positiva utveckling och skulle vara en viktig investering för både kommunen och regionen av den anledningen. Vidare argumenterar man för att en HHJ skulle binda samman staden med andra regionkärnor och skapa en större funktionell region, samtidig som flera olika arbetsmarknader skulle integreras med varandra. Eftersom Borås har ett diversifierat näringsliv bedömer man att detta skulle gynnas särskilt av att knytas närmare och integreras med andra regionala arbetsmarknader. Samtidigt medger man att denna ökade integrering med andra arbetsmarknader kan leda till en ökad konkurrens om arbetskraft för Borås näringsliv. En ny HHJ kräver även stora investeringar i kompletterande anslutande infrastruktur, annars uteblir nyttorna samtidigt som man ser oroande på att beräkningar pekar på endast en marginell tillgänglighetsförbättring. De perifera områdena, med svag tillväxt i regionen kan riskera att få sina ekonomiska aktiviteter omlokaliserade till de starkare delarna som blir del av den nya järnvägen. Vidare ser man stora osäkerheter i underlaget från Sverigeförhandlingen vilka beräkningarna som kommunens nyttoanalyser baseras på, endast förutsätter att positiva effekter uppstår av höghastighetbanan. Det bedöms också att den dubbelspåriga HHJ-banan som föreslås inte kommer räcka till kapacitetsmässigt vilken riskerar att drabba den befintliga konventionella tågtrafiken.

6. Argument och analyser från Växjö och Region Sydost

6.1 Växjö

Växjö är ett intressant exempel i sammanhanget för det svenska HHJ-projektet. Staden har försökt övertyga Sverigeförhandlarna att få bli del av den nya järnvägen istället för Värnamo och istället få till en sträckning av järnvägen som går via Växjö-Älmhult mot Stockholm, från Malmö. Det ser dock ut som att Växjö inte kommer få sin vilja igenom och ser ut att hamna utan HHJ-station.

För att stärka sin förhandlingsposition har Växjö argumenterat tillsammans med ett nätverk av kommuner bestående av: Kalmar, Karlskrona, Nybor, Emmaboda, Lessebo, Alvesta, Älmhult och Hässleholm samt med Region Blekinge, Regionförbundet Kalmar län, Blekinge Tekniska Högskola samt Linnéuniversitetet. Tillsammans har dessa skapat ett

organiserat nätverk vid namn *Höghastighetsbanan*, med en egen hemsida, där argument och nyttoanalys presenterats. Den del av Sverige som nätverkets aktörer utgör, har man givit namnet *Region Sydost* och utgör i detta sammanhanget en funktionell region och är alltså inte en administrativ faktisk region, som för sin talan mer eller mindre som en enhet. (Höghastighetsbanan, 2015. sid: 2).

Nätverket lyfter fram internationell forskning kring liknande projekt som ett argument då denna visar att HHJ-projekt får bäst effekter när den byggs i redan starka utvecklingsregioner. Man pekar också ut just Växjö, Kalmar, Karlskrona samt Älmhult som starka regioncentrum, med stark utveckling som skulle kunna dra nytta av positiva effekter från en svensk HHJ. Anledningen till detta är att de skulle knytas närmare Östergötland och Skåne rumsligen vilket skulle få positiva effekter i sin tur då kompetens och näringsliv knyts närmare varandra. Vidare lyfter man fram att denna del av Sverige idag inte är del av de befintliga stambanorna och är i behov av en större infrastrukturinvestering av denna anledning. Kring de ovan nämnda orterna ser man också vikten av att stärka flerkärnigheten, då de pekas ut som starka regioncentrum. (ibid. sid: 12). Vidare skulle hela åtta universitet - och högskoleorter vara sammanlänkade om järnvägen drogs via Växjö - Älmhult, något som man argumenterar för skulle gynna näringsliv och medborgare med ökad tillgänglighet till varandra och förbättrade förutsättningar för, samverkan mellan näringsliv och lärosäten (ibid. sid: 2). Just de starka regioncentrum som lyfts fram här ovan argumenterar man för att ha positiv befolkningsutveckling, välutbildad arbetskraft och bra sysselsättningsnivåer. Knyts dessa närmare varandra samt närmare andra regioncentra längs HHJ:n stärks den inom- och mellanregionala pendlingen samt samverkan vilket skulle öka konkurrenskraften på både en nationell och internationell nivå. God tillgänglighet är nämligen avgörande för städernas och regioners utveckling, argumenterar man för (ibid. sid: 5). Ur denna aspekten är HHJ genom sydöstra Sverige betydelsefullt genom den rumsliga närhet som en HHJ hade givit till Öresundsregionen samt Malmö och Stockholms storstadsregioner. Även bättre och utökad samverkan inomregionalt mellan städerna i den sydöstra regionen, ser man som en trolig effekt från nätverkets sida (ibid. sid: 5). Riskerna med att inte bli del av den nya järnvägen bedömer man vara att detta kan fördela infrastrukturen skevt och därmed utestänga hela den sydöstra regionen från en sådan stor satsning. Detta i sin tur kan få följderna att hela den regionen riskerar att halka efter, med andra ord, att uppleva divergenseffekter och se omlokalisering av aktiviteter till de regioner och orter som nu har bättre tillgänglighet istället (ibid. sid: 6).

SWECO pekar ut Växjö som ett potentiellt regionalt centrum i region sydost då man bland annat har flygplatsen *Smaland Airport* med ett ökande passagerarantal och från vilken Ryanair gör flygningar till utlandet. Vidare betonar man den höga utbildningsnivån i staden som mäter sig väl med resten av landet samt den höga andelen jobb i privat tjänstesektor. Från SWECOs sida bedömer man att Växjö har bra förutsättningar att kunna gynnas av en ny HHJ på grund av hög tillväxt och utveckling, sin starka tjänstesektor samt som universitetsstad med Linnéuniversitetet (SWECO, 2015. sid: 30). Växjö själva framhäver sin starka befolkningsutveckling de senaste tio åren, på 10 000 personer, i paritet med universitetsstäder som bland annat Lund, Uppsala och Linköping (Höghastighetsbanan, 2015. sid: 10). Från

nätverket Höghastighetsbanans sida ses en HHJ som en stärkande faktor för Växjös roll som en regional tillväxtmotor, men detta under förutsättning att det görs kompletterande satsningar på den anslutande regionala, konventionella tågtrafiken samt en integrering av övrig transportinfrastruktur med det nya järnvägsnätet, detta är enligt nätverket av primär betydelse för att få goda ekonomiska effekter ur projektet. Denna bedömning delas av SWECO som i sin nyttoanalys slår fast att utan sådana goda förbindelser med övriga järnvägs- och transportnätverken blir effekterna och influensområdet för den nya järnvägen mycket begränsade. Man menar att detta är avgörande för den svenska HHJ-nätet att detta görs. Om detta görs får Växjö en bättre rumslig anknytning närmare, dels storstadsregionerna, samt även större tillväxtnoder som Jönköping, Karlskrona och Kalmar vilket i förlängningen anses kunna leda till arbetsmarknadsförstoringar (ibid. sid: 15 & 22. SWECO, 2015. sid: 11).

SWECO tar i sin nyttoanalys upp att man i sin bedömning ser de största nyttorna med HHJ när en sådan är dragen genom regioner där tjänstesektorn utgör en stor andel av näringslivet, samt att man utifrån internationella erfarenheter sett att det är viktigt att en sådan järnväg har en sammanlänkande effekt för regionala tillväxtcentrum, med hög urbaniseringsgrad samt som är universitetsstäder. HHJ ger nämligen bra effekter på just sådana platser enligt SWECOS bedömning (ibid. sid: 10).

6.2 Sammanfattning av argumenten

Växjös argument kan sammanfattningsvis presenteras på följande vis. Kommunen argumenterar tillsammans med andra regioncentrum som Kalmar, Karlskrona och Älmhult genom den funktionella regionen Sydost samt genom nätverket Höghastighetsbanan, i syfte att stärka sin förhandlingsposition. Man menar att Växjö, Kalmar, Karlskrona och Älmhult utgör starka regioncentrum som tack vare en HHJ kommer kunna dra stora nyttor från denna. Vidare kommer den sydöstra regionen knytas närmare Skåne och Östergötland och på så sätt få en förstord arbetsmarknadsregion som följd samtidigt som näringslivet knyts närmare ett större utbud av kompetens. Åtta stycken universitets- och högskoleorter skulle knytas närmare varandra med en ny höghastighetsbana och gynna samverkan mellan näringsliv och utbildningen, samtidigt som man ser framför sig en stärkt mellanregional pendling. Växjö som kommun presenteras som en regional tillväxtmotor i den funktionella regionen Sydost, med en stark tjänstesektor, en högutbildad befolkning som har bra förutsättningar att kunna dra nytta av en ny järnväg och på så sätt stärkas i denna roll. Samtidigt medger man att en HHJ genom den sydöstra delen av Sverige kommer kräva omfattande investeringar från kommunerna i den befintliga infrastrukturen för att ansluta denna till den nya järnvägen, annars bedömer man att få om ens några nyttor kommer kunna uppstå. Om Växjö och Älmhult blir utan stationer till förmån för Värnamo bedömer man att detta riskerar att snedfördela infrastrukturen i landet till nackdel för sydöstra Sverige som riskerar att hamna efter de regioner som får HHJ-stationer.

7. Slutsatser

7.1 Analys

De fyra städer och kommuner som studerats i uppsatsens tidigare avsnitt, Jönköping, Linköping, Borås och Växjö är alla olika och det går inte att slå fast med säkerhet att de tre av dem som blir del av järnvägsnätet kommer påverkas på samma sätt. Däremot går det att utifrån empirin dra några generella slutsatser för de tre städerna, från den analys som kommer presenteras här nedan. För Växjö som ej blir del av höghastighetsbanan och som för uppsatsen får stå som ett exempel för de mellanstora städer som hamnar direkt utanför projektet är det givetvis svårt att se som ett talande exempel för samtliga mellanliggande städer. Däremot går det att med utgångspunkt i exemplet Växjö dra vissa generella slutsatser för vad som skulle kunna bli följderna för de mellanstora städer som inte blir del av den nya föreslagna järnvägen. Innan analysen presenteras, är det viktigt att för läsaren påminna om att det inte är några säkra, fastslagna slutsatser som kommer dras utan läsaren uppmanas att se dessa som **potentiella effekter** av en svensk HHJ, med andra ord, vad som, utifrån den presenterade empirin, **skulle kunna bli** följderna av byggandet av en HHJ i Sverige för de mellanstora städerna.

De, på det föreslagna HHJ-nätet, mellanliggande städerna Jönköping, Linköping och Borås går att analyseras ur samma aspekter i egenskap av just mellanliggande städer, med en god tillväxt, stark tjänstesektor, befolkningstillväxt samt som universitets - eller högskoleorter. Dock kommer även det som skiljer dem åt att belysas kort, som till exempel att, som nämndes i kapitel fem, både Linköping och Jönköping är regioncentran i sina respektive regioner, medan Borås är näst störst i sin region där Göteborg istället utgör regioncentrat. Borås är därmed till exempel den av de tre mellanstora städerna som ligger närmast en storstadsregion i dagsläget utan HHJ (Borås kommun, 2015. sid: 21. Linköpings Kommun, 2015. sid: 7. Jönköpings kommun, 2015. sid: 15).

Ett av det uttalade syftena från med byggandet av en svensk HHJ är just att sprida utveckling och stärka mellanliggande regioner, samt att knyta storstadsregionerna närmare varandra (Sverigeförhandlingen 2015, sid: 14).

Således går detta att tolka som ett polycentriskt projekt mot bakgrund definitionerna från ESPON, (2014) och Adolphsson, (2006) av begreppet från kapitel två, just för att syftet är att decentralisera tillväxt, fördela denna över ett större område i syfte att ha en stärkande effekt över detta större område och inte bara i de primära centran som utgörs av storstadstegionerna, samt att ha en sammanlänkade effekt (ibid. sid 18 & 20. ibid, 2006. sid: 6 & 10). Dock pekar den internationella erfarenheten, som togs upp i kapitel fyra på att HHJ som byggs med detta syfte oftast misslyckas i just denna strävan (Albalade & Bel, 2013. sid 157-158).

De mellanstora städerna som blir del av den nya järnvägen har potential att kunna dra nytta av att bli del i denna, frågan är dock hur stora dessa nytta är? Alla tre som undersöks i

uppsatsen har ett näringsliv med en stark tjänstesektor som upplever tillväxt. De har alla en positiv befolkningsutveckling och har högskolor eller universitet, attribut som krävs för att i utgångsläget kunna dra nytta av den typ av infrastruktursatsningar som HHJ utgör. Utifrån de internationella erfarenheterna som bland annat Albalate och Bel (2013) tar upp går det att se tendenser som pekar på ytterst begränsade effekter från HHJ, och de som uppstår tillkommer främst de största noderna i ett sådant nät, storstadsregionerna (ibid. sid: 53 & 55). Kopplas detta sedan samtidigt till teoriavsnittet i kapitel två och kritiken från Vandermotten et.al (2008) mot polycentrismbegreppet kan slutsatsen dras att dels en ökad konkurrens med framförallt just storstadsregionerna kan uppstå genom att de rumsliga arbetsmarknadsregionerna förstoras när fler städer knyts närmare varandra, samt även att tunneleffekter för de mellanliggande noderna i nätet när också storstadsregionerna knyts närmare varandra, kan bli en följd (ibid. sid: 7 & 9). För att de positiva effekterna över huvud taget ska komma andra städer till del pekar de internationella erfarenheter från uppsatsens 4:e kapitel mot att det krävs stora investeringar i utbyggnad av det befintliga infrastrukturnätet så att detta är väl anslutet till HHJ-nätet (Albalate & Bel, 2013. sid: 170-171. Pagliara, 2014. sid: 25).

Genom att just det blir större funktionella arbetsmarknadsregioner som skapas när tillgängligheten ökar bidrar detta till att mer kompetens blir tillgänglig för näringsliv i ett större antal noder. Följderna av detta blir potentiellt både en bredare rekryteringsbas, men även en ökad konkurrens; detta gäller främst för kunskapsintensiv tjänstesektor, enligt Albalate och Bel (2013). Denna konkurrens tenderar sedan att gynna storstadsregionerna enligt dem vilket i slutändan leder till centralisering till dessa starka noder inom de stora funktionella regioner som uppstått (ibid. 2013. sid: 52, 53 & 55). Således blir slutsatsen, både utifrån Vandermotten et.al (2008) och ESPON (2014) i teoriavsnittet samt internationella erfarenheter som även presenteras av Loukaitou-Sideris et.al (2013) att samtidigt som det skapas rumsligt större regioner är riskerna stora att det också samtidigt skapas en ökad centralisering och polarisering som följd, inom dessa på grund av en ökad konkurrens (ibid. sid: 7 & 9. ibid. sid: 18 & 20. ibid. sid: 6-7)

Dynamiken gentemot storstadsregionerna påverkas med andra ord för de mellanstora städerna vid byggandet av en HHJ. Fördelningen av tillväxt så som det uttryckta målet med projektet är, sker inte jämt till de mellanstora städerna trots att det sker en regional integrering och förstoring. Denna riskerar istället att omlokalisera effekter till storstadsregionerna genom den nu ökade tillgängligheten till dessa samtidigt som de tenderar att vara mer konkurrenskraftiga (Loukaitou-Sideris et.al 2013. sid: 6. Givoni, 2006. sid: 9-11). Internationella erfarenheter pekar dock även på att positiva effekter kan uppstå generellt men att dessa blir ojämnt fördelade över rummet både vad gäller nationell nivå samt inomregionalt i de utvidgade funktionella regionerna (Albalate & Bel, 2013. sid: 168. Monzón et.al, 2013. sid: 2 & 3). Analyserar man detta sedan utifrån polycentrism med utgångspunkt i Adolphsson et.al. (2006) samt Vandermotten et.al. (2008) och deras teorier om polycentrism går det att dra slutsatser som tyder på en generell bild av att denna typ av projekt inte bidrar till regional sammanhållning och spridning av tillväxt i polycentrisk riktning utan snarare det motsatta, i hierarkisk, polär riktning. Frågan man bör ställa sig mot bakgrund av detta är då om målen med det svenska HHJ-projektet att dels knyta storstadsregionerna närmare varandra

samtidigt som det ska bidra till att sprida utveckling till mellanliggande regioner och städer, är förenliga med varandra? (ibid. sid: 6-10. ibid. 2008. sid 7 & 9)

Det är en mer komplex bild som växer fram över potentiella effekter för mellanstora städer som är del av ett HHJ-nät i jämförelse med städer som ej blir det, något som analyseras utifrån perspektivet för Växjö kommun längre fram i detta avsnittet. Det som skiljer de mellanstora städerna åt, nämndes tidigare i uppsatsen. Borås som ligger i Västra Götalandsregionen är inte regioncentrum, detta är istället Göteborg som även är en storstadsregion. Utifrån internationella erfarenheter och Vanderhoff et.al, (2008) skulle detta potentiellt innebära för Borås att det finns risker för baksugseffekter och tunneleffekter till just Göteborg (Albalade & Bel, 2013. sid 68. ibid, sid: 9-10). Borås kommun ser dock själva positivt på att knytas närmare både Göteborg och andra regioncentran som till exempel Jönköping och Linköping, genom en förstörad arbetsmarknadsregion i sin tur. Däremot finns risken att Borås snarare kommer få se ökad konkurrens istället och eventuellt förlora aktiviteter till storstadsregionerna, framförallt till Göteborg som är närbelägen, detta enligt erfarenheter från Japan och Frankrike, analyserat utifrån kritik från Vanderhoff et.al. (2008) mot polycentrism (Loukaitou-Sideris et.al 2013. sid: 6. ibid. sid: 7 & 9). Möjligen skulle Borås kunna få vissa positiva effekter, alternativt minska de negativa effekterna, på grund av sin starka befolkningsutveckling och starka tjänstesektor. Samtidigt, baserat på erfarenheter från utlandet som presenterades i kapitel fyra, pekar mycket på att dessa blir mycket små och mindre än vad de negativa effekterna blir, då det främst är mellanstora städer som tenderar att missgynnas överlag (Albalade & Bel, 2013. sid 61). Anmärkningsvärt är också att man från Borås sida gör antagandet om en stabil världsekonomi i två decennier framöver samt att de positiva effekterna med HHJ:n maximeras i sina nyttoberäkningar. Detta framstår som tveksamma antaganden och risken är stor att Borås varit för optimistiska i sina analyser.

Linköping och Jönköping är annorlunda i jämförelse med Borås så till vida att de båda två utgör regioncentran i sina respektive båda administrativa regioner samtidigt som de befinner sig på ett större avstånd från storstadsregioner i dagsläget än vad som är fallet för Borås. Samtidigt är de båda städerna fortfarande så kallade "mellanstora städer" i detta sammanhanget även om de utgör centrum i sina respektive regioner. Just på grund av dessa faktorer kan man se att både Jönköping och Linköping möjligen skulle kunna dra en större nytta av en svensk HHJ, alternativt inte råka ut för lika stora baksugseffekter som tex Borås, just på grund av att dessa inte har samma närhet till en storstadsregion och har status som regionala, politiska och ekonomiska centran. Däremot ska det sägas att Jönköping, Linköping samt Borås kommer knytas närmare både varandra samt även storstadsregionerna, vilket, om man ska utgå från internationella erfarenheter skulle leda till större rumsliga regioner, men samtidigt också ökad konkurrens inom dessa med ökad polarisering som följd. Denna polarisering ser ut att verka till fördel för storstadsregionerna i första hand dit även omlokalisering från de mellanstora städerna av ekonomiska aktiviteter i första hand riskerar att uppstå. Denna slutsats går att dra utifrån dels Giovanni (2006) ur avsnitt fyra, och Adolphsson et.al. (2006) samt Vanderhoff et.al, (2008) i uppsatsens teoriavsnitt (ibid. sid: 9-11. ibid. sid: 6-10. ibid. sid 9).

Flyttar man sedan blicken mot Växjö, med region, som ser ut att helt bli utan HHJ-

station då den väntade sträckningen ser ut att gå via Värnamo istället, blir analysen annorlunda. Växjö argumenterade tillsammans med Kalmar, Karlskrona, Nybro, Emmaboda, Lessebo, Alvesta, Älmhult och Hässleholm samt med Region Blekinge, Regionförbundet Kalmar län, Blekinge Tekniska Högskola samt Linnéuniversitetet genom nätverket *Höghastighetsbanan*. Det uttrycks i de dokument som publicerats genom detta nätverket en oro över att om denna regionen helt blir utan HHJ-stationer riskerar detta att bidra till en snedfördelning av den svenska infrastrukturen och i sin tur medföra att sydöstra Sverige halkar efter de delar som får del av järnvägen. Denna oro ser ut att vara befogad. Detta särskilt eftersom man redan idag inte heller är del av den befintliga stambanan. Detta medför att Växjö och sydöstra Sverige kommer tillhöra "periferin", som Vandermotten et.al, (2008) analyserar den, i förhållande till de städer som i sin tur blir del av den nya järnvägen (ibid. sid: 10). De internationella erfarenheterna från bland annat Japan som Albalate och Bel, (2013) tar upp, pekar på att de positiva effekterna samt ekonomiska aktiviteter tenderar att centraliseras till dels storstäder med hög befolkningstäthet som är del av en HHJ på bekostnad av de mellanstora städerna, främst de som hamnat utanför sträckningen (ibid. sid: 35. Monzón et.al, 2013. sid: 3.). Växjö är just en sådan stad i detta sammanhanget där "tunneeffekter" likt de som uppstått i Spanien riskerar att omlokalisera ekonomiska aktiviteter från staden och regionen till de delar av HHJ-nätet som har en ökad tillgänglighet till både storstadsregionerna och de andra regionkärnor. Dessa får en tätare rumslig sammankoppling till varandra och potentiellt förstörade arbetsmarknadsregioner med tillgång till ett större utbud av kompetens för näringslivet (Albalate & Bel, 2013. sid: 53 & 168). Erfarenheter från Japan pekar nämligen på att just en sådan omlokalisering kan ske till de plaster som genom en HHJ fått en ökad tillgänglighet till andra arbetsmarknader i nätet. I Japan samt även Frankrike har detta sedermera medfört ökade klyftor och ökad konkurrens mellan regioner och inte haft den polycentriska effekt som syftet med denna typ av infrastrukturprojekt varit i dessa båda länder, om man analyserar utifrån vad som tas upp från ESPON (2014) och Vandermotten et.al.(2008) i teoriavsnittet (ibid. sid: 18 & 20. ibid. sid: 7). I Japan har det, som redovisats tidigare, även varit svårt att se någon större korrelation mellan HHJ och lokal - och regional utveckling över huvud taget (Albalate & Bel, 2013. sid: 53. Givoni, 2006. sid 9-11).

Skulle då Växjö och Sydöstra Sverige kunna få del av en polycentrisk spridning och integrering mellan periferin och HHJ-nätet? Utgår man från erfarenheter som presenterades i kapitel fyra från Albalate och Bel (2013) samt Pagliara (2014) har det visat sig att om stora satsningar görs på utbyggnad av den anslutande infrastrukturen till ett HHJ-nät skulle detta till viss del kunna uppstå (ibid. sid: 38. ibid. sid: 25). Det möjliga problemet för Växjö och region sydost är dock att denna del av Sverige i dag inte har någon stambana att utgå ifrån vid en sådan utbyggnad, vilket möjligen skulle kräva än mer resurser och göra det svårare för regionen att kunna få ut nyttor av HHJ:n. Det hade varit oerhört viktigt för denna del av Sverige att sådana anslutningar kom på plats då erfarenheter från utlandet pekar på eventuella baksugseffekter till delarna av HHJ-nätet för sådana områden som dels ej blir del av ett HHJ-nät och samtidigt inte får på plats tillräckligt effektiva anslutande kommunikationer till detta (Herandez & Jiménez, 2014. sid: 7).

Avsaknaden av stambana genom sydöstra Sverige hade kunnat medföra att en dragning

av HHJ genom denna delen via Växjö och Älmhult hade medfört en mer radikal förändring av resetiden i regionen i positiv riktning då man idag saknar stambana. Det spanska exemplet visar på att just om en radikal förändring av tillgängligheten kan göras genom HHJ, så kan positiva effekter uppstå på grund av detta, även om dessa effekter endast blir marginella (Nash, 2015. sid: 9). Växjö som stad och kommun har nämligen de attribut som enligt erfarenheter krävs för att potentiellt kunna dra nytta av att bli del i ett HHJ-nät, som till exempel närvaron av en stark tjänstesektor, i egenskap av att vara en universitetsstad, ha god tillväxt och en bra befolkningstillväxt (Albalate & Bel, 2013. sid: 53). Det är därför förståeligt att man vill bli del av det svenska HHJ-nätet om detta byggs. Analyserar man situationen för Växjö med region utifrån Vandermorten et.al (2008) och Jonsson (2009) kan slutsatsen dras att byggandet av en HHJ där Växjö med region lämnas utanför möjligen ser ut att kunna påverka dynamiken mellan centrum och periferi. Detta görs så till vida att de delar som blir del i nätet kan se en centralisering och omlokalisering av effekter till sig från periferin som ser ut att missgynnas. Samtidigt ser det främst ut att bli storstadsregionerna som drar det längsta strået. Således blir en större regional polarisering en potentiell följd för de delar som hamnar utanför (ibid. sid: 7 & 9. ibid. sid: 3-7). Utifrån det empiriska materialet som presenterats, analyserat med hjälp av teorin, ser det inte ut som en svensk HHJ skulle sprida positiva effekter till städer som Växjö om dessa hamnar utanför, såvida inte omfattande kompletterande satsningar på anslutningar görs. Således är potentiella baksugseffekter att vänta för Växjö och den regionen man är del av vilka kommer bidra till en förstärkt hierarki i relation mellan regioner i periferin och de som är del av HHJ:n, men också mellan periferin och storstadsregionerna (Albalate & Bel, 2013. sid: 68. Hernandez & Jiménez, 2014. sid: 7. Monzón et.al, 2013. sid: 3).

HHJ-förslaget från Sverigeförhandlingen presenteras som ett polycentriskt projekt så till vida att en del i det uttalade syftet är att sprida tillväxt och utveckling till mellanliggande regioner och övriga Sverige. Växjö kan i detta sammanhanget ses som "övriga Sverige". Samtidigt finns det en kritik mot att polycentrism skulle vara ett effektivt verktyg för att gynna periferin. Snarare pekar kritiken på att effekten blir den motsatta, nämligen en centralisering av utveckling och förstärkning av en hierarkisk ordning. Att genom särskilda infrastrukturprojekt i form av kommunikationer, försöka underlätta för en polycentrisk struktur och knyta städer och regioner närmare varandra leder snarare till en fördjupning av rumsliga skillnader mellan centrum och periferi, där centrum stärks, samtidigt som en ökad konkurrens dem emellan uppstår, menar Vandermorten et.al (2008) (ibid. sid: 7-10). Sätter man detta i en svensk kontext analyserat mot bakgrund av Vandermorten et.al (2008) samt Monzón et.al (2013) ser det oroväckande ut för framförallt de områden som hamnar utanför HHJ-satsningen, där de negativa effekterna ser ut att bli många och en regional polarisering ser ut att följa, av ett projekt som har ett uttalat syfte att medföra det motsatta (ibid. sid: 9-10. ibid. sid: 2 & 3). Erfarenheterna från empirin styrker denna kritik genom att peka på att HHJ-projekt generellt inte fungerar som en spridare av utveckling och decentralisering, utan snarare tvärtom. Erfarenheter från utlandet pekar också på att de positiva effekterna kan bli mycket marginella samt att tillväxt och konkurrenskraft inte nödvändigtvis står och faller med polycentrism (Albalate & Bel, 2013. sid: 170-171 & 157-158. Vandermorten et.al, 2008. sid:

12).

7.2 Sammanfattande kommentarer

Slutligen ska då de frågeställningar som ställdes inledningsvis få sina svar samt några avslutande kommentarer kring resultatet göras.

Huvudfrågeställningen rörde vilka som skulle vara potentiella vinnare och förlorare på Sverigeförhandlingens förslag om byggandet av ett nät för höghastighetsjärnväg i Sverige med utgångspunkt i internationell erfarenhet. Till denna ställdes två delfrågor som dels rörde vilka effekter som potentiellt kunde uppstå för de mellanstora städer som blir del av nätet, samt för de städer som inte blir det, mot bakgrund av internationella erfarenheter, med utgångspunkt i regionutveckling.

Utifrån analysen av det empiriska materialet ovan kan de potentiella effekterna för de mellanstora städerna, som är del av ett HHJ-nät sammanfattas till följande punkter:

- Endast marginella nyttor - HHJ med syfte att öka regional sammanhållning och sprida tillväxt, misslyckas ofta.
- Nyttor förutsätter effektiva förbindelser till HHJ-nät för övrig trafik, främst tåg.
- Nyttor kan uppstå under förutsättning av stark tillväxt, starkt näringsliv och tjänstesektor samt att orten har universitet eller högskola.
- Ökad konkurrens mellan städer - Tillväxt tenderar att flyttas och centreras till storstadsregioner genom omlokalisering av ekonomiska aktiviteter till dessa som följd av den ökade tillgängligheten - Ingen polycentrisk spridning av tillväxt - Rumslig polarisering följer.
- Regional hierarki ökar och storstadsregioner stärks.
- Mellanstora städer är de största förlorarna.

De potentiella effekterna för de städer som hamnar utanför HHJ-nätet med Växjö som exempel kan sammanfattas på följande vis:

- Ännu starkare negativa effekter - missgynnar städer som Växjö.
- Hamnar i periferin i förhållande till HHJ-nätet - Blir inte del av den ökade

tillgängligheten.

- Ökad polarisering i förhållande till delarna i HHJ-nätet.
- Omlokalisering av ekonomiska aktiviteter till HHJ-nätets delar - Periferin hamnar i underläge - ökade klyftor.
- Vissa nyttor kan uppstå om det görs omfattande investeringar i anslutande infrastruktur till HHJ-nätet samtidigt som detta medför radikalt förbättrade resetider.
- Inga polycentriska effekter för städer utanför nätet.

Svaret på huvudfrågeställningen blir således den att vinnarna på ett HHJ-projekt potentiellt är storstadsregioner i första hand, möjligen även vissa starka mellanliggande, mellanstora städer under förutsättning att dessa redan har en positiv utveckling samt goda förbindelser till höghastighetsnätet vad gäller övrig infrastruktur. Förlorare ser trots allt ut att vara främst städer som hamnar utanför en sådan sträckning samt även mellanstora städer som är del av ett sådant nät. De negativa effekterna uppkommer när konkurrensen och den regionala hierarkin, till följd av den ökade tillgängligheten till storstadsregionerna, ökar.

För vidare forskning hade det kunnat vara intressant att undersöka vad som händer på den mindre geografiska inomregionala nivån, i de regioner som blir del av ett höghastighetsnät, rörande dynamiken mellan residensstäder och övriga städer samt hur hierarkin påverkas. Vidare skulle forskning kring hur utvecklingen runt stationsområdena i de respektive städerna samt en djupare analys av nyttoanalyserna, vara intressant att utföra, då detta skulle kunna ge en bild av hur den lokala påverkan ser ut samt tillföra en fördjupad analys av de olika kommunernas och regionernas beräkningar.

Referenser

Adolphsson et al. (2006), *Polycentrism, monocentrism och regionförstoring. Alternativa och/eller komplementära utvecklingsförlopp*, Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.
http://www.infra.kth.se/courses/1N1502/Litteratur_AdolphsonJohanssonVanWell2006_Polycentrism.pdf (Hämtad: 2016-04-25)

Albalade, Daniel & Germa Bel (2013) *The Economics and Politics of High Speed Rail: Lessons from Experiences Abroad*. Plymouth: Lexington Books

Borås Kommun, (2015). *Underlag och nyttoanalys inför Sverigeförhandlingen*. Borås
<http://media.forhandling.sverigeforhandlingen.se/2015/11/Boras-stad-Nyttoanalys-reviderad-151106.pdf> (Hämtad: 2016-04-08)

Capilla, Andreas & Helander, Mats. (2015). *Region Östergötlands redovisning till Denscombe, Martyn (2009). Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur

ESPON, (2014). *Making Europe Open and Polycentric - Visions and Scenarios for the European Territory towards 2050*. European Union
https://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/TerritorialVision/ESPON_Vision-Scenarios_2050.pdf (Hämtad: 2016-04- 21)

Fröidh, O., (2008). Perspectives for a Future High-Speed Train in the Swedish Domestic Travel Market. *Journal of Transport Geography*

Givoni, M., (2006). Development and impact of the modern high-speed train: a review. *Transp. Rev.* 26 (5), 593–611

Hernández, A, & Jiménez, J (2014), 'Does high-speed rail generate spillovers on local budgets?', *Transport Policy*, 35, pp. 211-219, Business Source Complete, EBSCOhost,

Höghastighetsbanan Sydost, (2015). *Slutrapport - bakgrund, argument och nyttoanalys för*

sträckning av höghastighetsbanan genom sydöstra Sverige.

<http://hoghastighetsbanan.se/wp-content/uploads/2015/10/SLUTRAPPORT-1.pdf>
(Hämtad: 2016-04-10).

Johnson, Ola. (2009). *Kumulativa tillväxt- och stagnationsförlopp: Kort genomgång av en central tankeram i regionala utvecklingsstrategier*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds Universitet

Jönköpings Kommun, (2015). *Nyttoberäkningar avseende höghastighetsbanor i Jönköpings kommun - Redovisning av förutsättningar, genomförande och resultat*. Jönköping
<http://www.jonkoping.se/download/18.10bd04a91523673776c521c/1454080161922/Jonkopings-kommun-Nyttoanalys-151001.pdf> (Hämtad: 2016-04-08).

Lindgren, Oscar. Holmström, Tove. Gustavsson, Lars. Hedström, Ninnie & Westling, Matilda. (2015). *Nyttovärdering i Linköping Kommun - Underlag till Sverigeförhandlingen*. Linköpings Kommun.
<http://media.forhandling.sverigeforhandlingen.se/2015/11/Linkopings-kommun-Nyttoanalys-151001.pdf> (Hämtad: 2016-04-08).

Loukaitou-Sideris, A, Higgins, H, Piven, M, & Wei, W (2013), 'Tracks to Change or Mixed Signals? A Review of the Anglo-Saxon Literature on the Economic and Spatial Impacts of High-Speed Rail', *Transport Reviews*, 33, 6, pp. 617-633, Business Source Complete, EBSCOhost,

Lundberg, Anders. Jansson, Emil & Granström, Beatrice, (2015). *Trafikeringsutredning-Region Jönköpings Län med nya Stambanor 2030/2035*. Rapport Region Jönköpings Län - SWECO
http://www.rjl.se/globalassets/rjl/tillvaxt-och-utveckling/trafik-och-samhallsplanering/trafikeringsutredning_sweco.pdf (Hämtad: 2016-04-08).

Monzón, A., Ortega, E., López, E., (2013). Efficiency and spatial equity impacts of highspeed rail extensions in urban areas. *Cities* 30, 18–30.

Nash, C (2015), 'When to invest in high speed rail', *Journal Of Rail Transport Planning &*

Management, 5, pp. 12-22, ScienceDirect, EBSCOhost,

Pacione, Michael (2009). *Urban Geography; A Global Perspective 3rd edition*. Routledge, New York.

Pettersson, Lars red. (2012). *Framtidens Götaland en Bandregion för tillväxt och utveckling - Resultat från en analys av Götalandsbanans betydelse för regional utveckling*. TTP-projekt-Internationella Handelshögskolan.

https://wssext.regionostergotland.se/regsam/Samh%C3%A4llsbyggnad/Infrastruktur/TTP_G%C3%B6talandsbanans%20betydelse.pdf (Hämtad: 2016-04-08)

Pagliara Francesca (2014) *High Speed Rail Systems - Impacts on Mobility, on Tourism and on Mobile workers*. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing

PwC, (2015). *Sverigeförhandlingen - Komersiella förutsättningar för höghastighetståg i Sverige*.

http://www.trafikverket.se/contentassets/c8357a42423b449bafefbd64f3302c9/rapport_komersiella_forutsattningar_hoghastighetstag.pdf (Hämtad: 2016-04-08)

Region Jönköpings Län. (2015). *Svar från Region Jönköpings Län*. Nyttanalyt

<http://media.forhandling.sverigeforhandlingen.se/2015/11/Region-Jonkopings-lan-Nyttanalyt-reviderad-151106.pdf> (Hämtad: 2016-04-08).

SOU 2016:3. Delrapport från Sverigeförhandlingen: *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar*

http://media.sverigeforhandlingen.se/2016/01/SOU-2016_03_webbpdf-160112-2.pdf (Hämtad 2016-03-09)

Sverigeförhandlingen, (2015). *Metoder och redovisning av nyttoberäkningar i Sverigeförhandlingen*

<http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/Sverigeforhandlingen-Nyttoberakningar-redovisning-2.pdf> (Hämtad: 2016-03-09)

SWECO, (2015). *Nyttanalyt Sydöstra Sverige - Effekter av den nya stambanan för höghastighetståg*. Stockholm.

<http://hoghastighetsbanan.se/wp-content/uploads/2015/10/BILAGA-NYTTOANALYS-1.pdf>

(Hämtad: 2016-04-08).

Vandermotten, C, Halbert, L, Roelandts, M, & Cornut, P (2008), 'European Planning and the Polycentric Consensus: Wishful Thinking?', *Regional Studies*, 42, 8, pp. 1205-1217, Business Source Complete, EBSCOhost,

Vickerman, R (2015), 'High-speed rail and regional development: the case of intermediate stations', *Journal Of Transport Geography*, 42, pp. 157-165, Business Source Complete, EBSCOhost,

Västra Götalandsregionen, 2015. *Västra Götalandsregionens underlag till Sverigeförhandlingen*. Vänersborg.

http://www.vgregion.se/upload/Regionutveckling/Infrastruktur-IT/Sverigef%C3%B6rhandlingen/V%C3%A4stra%20G%C3%B6talsregionens_underlag_Sverigef%C3%B6rhandlingen_2015-10-01_ver%201%200.pdf (Hämtad: 2016-04-08).