



LUNDS UNIVERSITET

MED PÅ BANAN

- utan att bokstavligen vara det

Robin Enqvist

Lunds Universitet- Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Kandidatuppsats–SGEL36 – VT2016.Handledare: Josephine Rekers.

Abstract

This paper looks into investigate what consequences an infrastructure project such as high speed railway could have on smaller cities and how those could gain from it without having a station in their own municipality. The study looks into the municipalities of Bollebygd and Ulricehamn in Västra Götaland, Sweden. These two smaller cities were disappointed when the government's representatives for high speed railway investment: Sverigeförhandlingen released the prospected allocations for high speed station the 1st of February 2016. Their neighboring bigger cities of Gothenburg, Borås, Jönköping and also the airport Landvetter were pointed out as prospected allocations for stations for high speed railway.

The aim for the thesis is to study how these two municipalities could gain from this huge infrastructure project because of their location in between bigger cities that will get it. To accomplish that the first thing to do is to find out what the effects of a project as this will effect smaller municipalities and then what the communes goals, for what a high speed railway would help them to fulfil, are; then supported by theories point out how these communes can gain from the development of high speed rail and finally see what the differences between the two cases are.

The study is based on theories about center and periphery relations made by Myrdal, Krugman, Puga and Johansson et al. The design of the study is a comparative case study with interviews made with one influential planner in each municipality as well as important documents that are relevant for this topic.

Nyckelord: Infrastruktur, Sverigeförhandlingen, Höghastighetsjärnväg, Ekonomisk Geografi, Tillgänglighet.

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| 1. Inledning | 1 |
| 1.1 Syfte & Frågeställning | 2 |
| 1.2 Disposition | 3 |
| 1.4 Avgränsningar | 3 |
| 2. Teori | 4 |
| 2.1 New Economic Geography- Krugman | 4 |
| Agglomerationskrafter och Centrifugalkrafter | 5 |
| 2.2 Myrdals spridnings och baksugseffekter | 5 |
| 2.3 Pugas Ω - formade relation mellan transportkostnad och agglomeration | 7 |
| Effekter av förbättrad infrastruktur | 8 |
| 2.4 Funktionell region & kritisk pendlingstid | 9 |
| 2.5 Teorisammanfattning | 11 |
| 3. Metod & Material | 13 |
| 3.1 Val av fall | 13 |
| 3.2 Jämförande fallstudie | 13 |
| 3.3 Kvalitativa intervjuer | 14 |
| 3.4 Val av intervjupersoner | 15 |
| 3.5 Intervjuanalys | 16 |
| 3.6 Dokumentanalys | 16 |
| 4. Bakgrund | 17 |
| 4.1 Götalandsbanan- Då | 17 |
| 4.2 Götalandsbanan nu | 18 |
| 4.3 Sverigeförhandlingen | 18 |
| 4.4 Bollebygd | 20 |
| 4.5 Ulricehamn | 22 |
| 4.6 Likheter och Skillnader mellan kommunerna | 24 |
| 5. Analys | 25 |
| 5.1 Förutsättningar som skapas med en höghastighetsstation | 25 |
| Bollebygd | 25 |
| Ulricehamn | 27 |
| 5.2 Kommunernas mål och utmaningar | 32 |
| Bollebygd: | 32 |
| Ulricehamn: | 33 |
| 5.3 Att inte få en station | 34 |
| Bollebygd | 34 |
| Ulricehamn | 35 |
| 5.4 Attraktivitet | 36 |
| Borås-Jönköping | 36 |
| 6. Diskussion | 38 |
| 7. Slutsatser | 39 |
| 7.1 Hur blir det då? | 40 |
| 7.2 Vidare Forskning | 41 |
| 8. Källförteckning | 42 |
| 8.1 Intervjuer | 43 |
| 9. Bilagor | 44 |
| 9.1 Intervjuguide | 44 |
| 9.2 Kommuners järnväg | 45 |

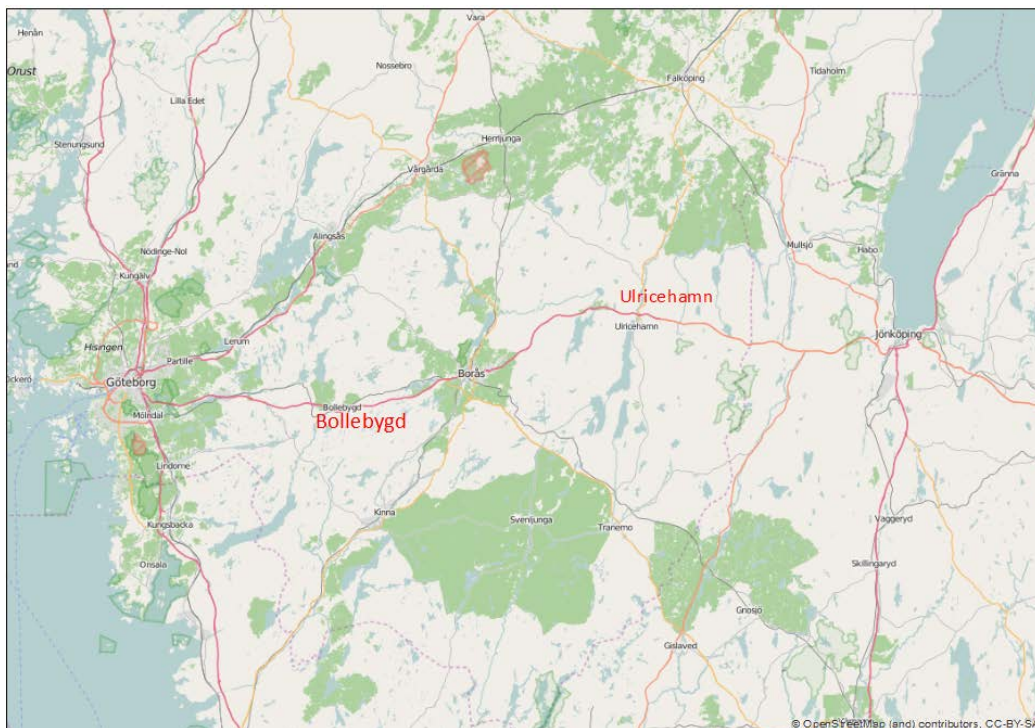
Innehållsförteckning- Tabeller & Figurer

| | |
|---|----|
| Figur 1.1- Lokaliseringskarta | 1 |
| Figur 2.1- Pugas Ω | 7 |
| Figur 2.2- Pugas Ω Höger | 7 |
| Figur 2.3 Pugas Ω Vänster | 8 |
| Figur 2.4 Pendlingsvilja- Tid | 10 |
| Figur 2.5 Arbetsmarknadsförstoring | 11 |
| Figur 2.6 Västra Götalands Län | 12 |
| Figur 4.1 Sverigeförhandlingen | 19 |
| Figur 4.2 Lokaliseringskarta- Bollebygd | 20 |
| Figur 4.3 Bollebygds kommuns tänkta läge för höghastighetsstation | 21 |
| Figur 4.4 Befolkningsutveckling i Bollebygds kommuns | 21 |
| Figur 4.5 Lokaliseringskarta- Ulricehamn | 22 |
| Figur 4.6 Ulricehamns Station | 23 |
| Figur 5.1 Villaprisutveckling Bollebygd | 36 |
| Figur 5.2 Villaprisutveckling Ulricehamn | 36 |
| Figur 7.1 Tuff Tuff- Bild på gammalt lok | 41 |

1. Inledning

Den första februari i år slog det ner en infrastrukturell bomb i Sverige. De tänkta stationsorterna för landets största infrastruktursatsning genom tiderna publicerades av Sverigeförhandlingen. För Bollebygds kommun och Ulricehamns kommun blev beskedet negativt: de fanns inte med som utpekade stationsorter på den kommande höghastighetsbanan vilket båda kommunerna hoppats på. Ingen av dessa relativt små kommuner belägna i Sjuhäradsbygdens kuperade landskap gav dock upp så lätt. De har trots det negativa beskedet den första februari arbetat för att åter finnas med på banan, bokstavligen.

Den planerade höghastighetsjärnvägen är intressant ur ett såväl nationellt som regionalt perspektiv men också ur ett lokalt; vilket denna uppsats främst ämnar fokusera på. Med utgångspunkt i den av Sverigeförhandlingen kommunicerade dragningen av höghastighetsjärnvägen så skall eventuella nyttor för Bollebygds och Ulricehamn kommuner undersökas. Går det att dra nytta av höghastighetsbanan trots att ingen station kommer att lokaliseras inom deras kommuners gränser? Relationerna mellan de utvalda kommunerna och närliggande kommuner där höghastighetstågen är tänkt att stanna på är något som är av intresse för att svara på uppsatsens frågor. Borås ligger mittemellan de båda kommunerna, öst om Borås finns Ulricehamn och ytterligare österut Jönköping. Väster om Borås finns Bollebygds kommun sedan Härryda, där Landvetters Flygplats återfinns; ytterligare lite längre västerut återfinns Sveriges näst största stad Göteborg.



Figur 1.1 Lokaliseringskarta **Kartmaterial:** Open Street Map- Eget tillägg

Snabba tåg och höghastighetsstationer kan inte ses som ett mål i sig själv utan det är vad en station kan innebära för kommunen som är målet. En station för höghastighetsjärnvägen är således ett medel för att uppnå en rad olika mål; vad dessa mål är skall denna uppsats identifiera för att sedan undersöka om det går att nå samma mål utan medlet station för höghastighetsjärnvägen.

Effekterna av förbättrad infrastruktur är mer än att bara skapa kortare restider mellan platser. Hur omfattande effekterna är av förbättrad infrastruktur är i allmänhet omdebatterat och i synnerhet den svenska höghastighetsutbyggnaden som debatterats kraftigt på ledar- och debattsidor under denna vår. Förbättrad tillgänglighet som en höghastighetsbana innebär kan åstadkomma väsentligt större arbetsmarknadsregioner genom att fler arbetsplatser kan nås på kortare tid (Johansson et al. 2002). Samtidigt kan det innebära att verksamheter i större städer kan förse mindre kommuner med varor och tjänster från distans (Puga, 2002).

Kommunerna har vissa likheter, många invånare pendlar från dessa kommuner till större grannstäder, de har båda mer företagare än genomsnittet och lägre andel högutbildade och arbetslösa, båda kommunerna har också stigande invånarantal.

Befolkningssammansättningen är tämligen likartad men det finns också skillnader. Bollebygd är enligt SCB Sveriges 238:e största kommun av 290 med sina 8800 invånare medan Ulricehamn befolkas av nästan tre gånger så många människor vilket gör dem till Sveriges 110:e största kommun med 23500 invånare.

Ulricehamn saknar idag järnväg i kommunen medan Kust till kustbanan mellan Kalmar och Göteborg passerar och stannar i Bollebygd. Riksväg 40 passerar båda kommunerna men är från Ulricehamn mot Jönköping inte fullt utbyggd till motorväg i nuläget. Bollebygd ligger också närmare sina grannstäder än Ulricehamn vars lokalisering är aningen mer isolerad.

Att undersöka hur något som inte händer (att *inte få* station) ändå kan innebära nyttor kan tyckas märkligt. Men då höghastighetsjärnvägen kommer att lokaliseras i närområdet för båda kommunerna så innebär det att deras regioner *får* stationer vilket kommer att få konsekvenser även för Bollebygd och Ulricehamn. Hur de skall kunna skapa goda förutsättningar av regionens förbättrade tillgänglighet är vad denna uppsats huvudsakligen undersöker.

1.1 Syfte & Frågeställning

Uppsatsens syfte är att med utgångspunkt i stationslägena som Sverigeförhandlingen har föreslagit undersöka förutsättningarna för Bollebygds och Ulricehamns kommuner att dra nytta av höghastighetsjärnvägen trots att de inte blev utpekade som stationsorter. För att finna svar för detta behöver kommunernas utmaningar och mål studeras. En järnvägsstation kan inte ses som ett mål i sig själv utan det är vad den kan skapa som är målet och uppsatsens syfte blir således att undersöka hur kommunerna kan närma sig dessa mål utan medlet station för höghastighetsjärnväg inom kommunens gränser. Den första

frågan är uppsatsens övergripande frågeställning; de andra frågeställningarna är underfrågeställningar vilka syftar till att understöda den huvudsakliga frågan.

- Vilka förutsättningar har Bollebygd och Ulricehamn för att dra nytta av höghastighetsjärnvägen trots uteblivna stationslägen i sina egna kommuner?
- Vilka effekter för en mindre kommun innebär infrastrukturinvesteringar likt en höghastighetsjärnväg?
- Vilka är Ulricehamns och Bollebygds kommuns mål för vilka en höghastighetsstation vore ett medel?
- Vilka skillnader kring möjligheterna att dra nytta av höghastighetsjärnvägen finns det mellan Bollebygds- och Ulricehamns kommun?

1.2 Disposition

Detta inledande kapitel presenterar uppsatsens ämne samt syfte och metod. Detta följs av en teoridel vari väsentliga teorier som skall hjälpa till att svara på uppsatsens frågeställningar presenteras. Upphovsmännen till dessa teorier är Myrdal, Puga, Krugman samt Johansson et al. Efter att teorierna har presenterats de metoder som använts i uppsatsen. Därefter följer ett kapitel om bakgrund både kring höghastighetsjärnvägen och fakta om kommunerna. Analysen består av att intervjuvar kring olika teman som är relevanta för att svara på frågeställningarna presenteras där sammanvävs även teorierna med empirin. Uppsatsen avslutas med en diskussion följt av slutsatser.

1.3 Avgränsningar

Allt som undersöks görs av en anledning och det är inte slumpen som gjort att denna uppsats vill besvara just de frågor som den ämnar besvara. Ämnet höghastighetsjärnvägen eller Sverigeförhandlingen kan tänkas angripas på en rad olika sätt. Bollebygd och Ulricehamn kanske inte heller är de första kommunerna som gemene man tänker på när de hör att det skall byggas ny järnväg för snabba tåg. Men för att undersöka hur höghastighetsjärnvägen kan påverka kommuner längs med järnvägen som inte får stationer så anser jag att de är två bra exempel.

Uppsatsämnets avgränsning är att undersöka vad en järnvägsstation för höghastighetståg kan innebära för en mindre kommun likt Ulricehamn och Bollebygd och hur nyttan kan tillskansas även utan en station. Jag kommer således inte gå in på vad det kan innebära för Sverige med en höghastighetsbana eller hur den planerade dragningen av järnvägen i Småland åsidosätter hela den östra delen av landskapet. Sverigeförhandlingens förslag om stationsorter har, trots att de inte är skrivet i sten att de blir just där tågen kommer att stanna, i uppsatsen antagits vara gällande.

2. Teori

Den svåraste frågan att besvara i studien är huruvida Ulricehamn och Bollebygds kommuner kan dra nytta av höghastighetsjärnvägen trots uteblivna stationslägen. Eftersom någonting som kommunerna hoppas på att ske, som på förhand setts som något som skulle komma att gynna kommunerna väldigt mycket, inte sker blir frågan komplicerad. För att svara på detta presenterar jag nedan teorier som kan hjälpa till att finna svar på denna fråga. Relationerna mellan tidsavstånd och andelen pendlare samt centrum och periferi, vilka spillover-effekter transportinfrastruktur kan ha, vad nuvarande tillväxt har för relevans samt vilka negativa och positiva effekter transportinfrastruktur kan åstadkomma inom regionen där de byggs kommer att behandlas.

I den globaliserade världen av idag så verkar städer på en konkurrenskraftig marknad. Regionala skillnader finns på alla geografiska nivåer och detta innefattar en relation mellan centrum och periferi. Det kan gälla såväl länder som städer och ett centrum behöver sin periferi för att omvandla sitt överskott till tillväxt (Pacione, 2009: 284). Relationen mellan centrum och periferi är något som är relevant i fallen med Ulricehamn och Bollebygd. Kan de som mindre, och i relationen centrum- periferi, perifera kommuner dra nytta av den infrastrukturella utvecklingen hos deras närliggande centrumstäder? Huruvida infrastrukturens gynnar regioner ekonomiskt är omdebatterat och nedan följer ett ramverk kring viktiga teorier inom forskningen kring regionala skillnader och centrum- periferi-relationen.

2.1 New Economic Geography- Krugman

Den nya ekonomiska geografins huvudsakliga uppgift är att förklara variationen av den ekonomiska koncentrationen i det geografiska rummet (Fujita & Krugman, 2004: 140). Varför bildas det kluster av verksamheter i vissa områden men inte i andra och varför dessa koncentrationer växer fram på just dessa platser. Allt från att restauranger och affärer koncentreras i en viss stadsdel, varför städers storlekar skiljer sig, regionala skillnader i länder till skillnaden i den globala ekonomin mellan det globala nord och globala syd (Fujita & Krugman, 2004:140).

Människor tenderar att flytta till platser där fler människor bor, en urbanisering, Krugman (1991) vill förklara detta fenomen. Utvecklade storstadsregioner är centrum och mindre utvecklade områden är periferin. I Krugmans modell så finns det två regioner och två produktionsområden (Industri och jordbruk) samt två olika typer av arbetskraft (bönder och arbetare). Industrieföretagen producerar en variation av varor med tilltagande avkastning medan jordbruksföretagen producerar homogena varor som har en konstant avkastning. Arbetarna är mobila över regiongränser medan bönderna inte är det. I modellen kan jordbruksvarorna transporteras kostnadsfritt medan industrivaror belastas med en transportkostnad. Bönderna konsumerar båda typerna av varor och deras orörlighet blir en centrifugalkraft.

När en rad nya företag etablerar sig i en region får arbetarna där en större variation av varor i jämförelse med arbetare i andra regioner, lönerna går också upp. Detta får fler arbetare att söka sig dit vilket innebär en större marknad. En större marknad lockar fler företag vilket innebär fler arbetare och en cirkulär kausalitet skapas (Krugman, 1991). En slags positiv spiral för den starka centrumregionen.

Krugman (1991) visade med sin modell att transportkostnader, avkastning och efterfrågan är förklaringen till uppkomsten av ojämn regional utveckling där kluster skapas i ett eller flera centrum. När det innebär betydande stordriftsfördelar tenderar företag att försörja marknaden från en enda plats och då väljs den lokalisering med störst lokal efterfrågan för att minimera transportkostnaderna, den platsen blir populär även för andra tillverkare (Krugman, 1991). Med minskade transportkostnader blir fördelarna större att lokalisera sig i centrum och de får ett försprång gentemot periferin.

Agglomerationskrafter och Centrifugalkrafter

Det finns två olika krafter som antingen understöder eller motverkar agglomeration dels "Centripetal forces" vilket understöder agglomeration och "Centrifugal forces" som motverkar (Fujita & Krugman, 2004: 155-157).

| Centripetal forces | Centrifugal forces |
|--|--|
| Linkages | Immobile factors |
| Thick markets | Land rent / commuting |
| Knowledge spillovers and other pure external economies | Congestion and other pure diseconomies |

(Fujita & Krugman, 2004: 156)

Agglomerationskrafterna är exempelvis större marknader, kopplingar till andra företag, spillovers i form av kunskap samt andra stordriftsfördelar. Spridningskrafterna är ex. mobilitetsfaktorer, vissa saker kan bara produceras på en viss plats, markpriser, pendlingsmöjligheter och trängsel.

2.2 Myrdals spridnings och baksugseffekter

Redan 1957 utvecklade Gunnar Myrdal sin teori om kumulativ tillväxt och spridnings- och baksugseffekter gällande relationen mellan centrum och periferi. Det finns en dynamisk process mellan centrum och periferi där spridningseffekterna inte nödvändigtvis leder till att ojämlikheten mellan centrum och periferi minskar (Dicken & Lloyd, 1990: 241). Även utvecklade och integrerade ekonomier misslyckas med att fördela spridningseffekterna för att minska regional ojämlikhet. Spridningseffekterna är dock tänkta att just sprida sin ekonomiska framgång även till periferin genom att kapital sprids från centrum till periferi för att fylla centrums behov av varor, råvaror och tjänster. Dessutom innebär välståndet i centrum även att de kan förbättra sina kommunikationer som i sin tur även kan gynna periferin. Innovationer och kunskap kan

också spridas till periferin då lönsamma idéer tenderar att snabbt etableras och spridas över geografien (Dicken & Lloyd, 1990: 241-243).

Attraktionen som centrumet utsänder leder dock ofta till så kallade baksugseffekter för periferin. Några av dessa effekter är att ung och utbildad arbetskraft lockas till den framgångsrika regionen och dess arbetsgivare. Kapitalinvesteringar och företag lockas till regionen på grund av dess tillväxt (ibid: 244-246). Detta leder till ökade ojämlikheter mellan centrum och periferi, den starka blir starkare. Det kapital som når periferin används sedan till att köpa varor och tjänster som bara finns hos marknaden i centrum (ibid.). Om en företagare i periferin till exempel säljer grönsaker till centrum så skulle det i sin tur leda till att företagaren kanske vill köpa en bil som bara går att köpa i centrum och på så sätt är pengarna tillbaka hos det kapitalstarka centrumet.

Spridningseffekter (Dicken & Lloyd, 1990: 241-246):

- Större företag behöver varor och tjänster från omgivningen och stimulerar därmed den lokala men även regionala ekonomin.
- Innovationer sprids från centrum
- Förbättrade kommunikationer

Baksugseffekter (ibid):

- Unga och utbildade tenderar att flytta från periferi till centrum
- Investeringar attraheras till centrum
- Skillnaderna mellan centrum och periferi tenderar att öka

En väldigt viktig faktor gällande spridningseffekterna är det relativa avståndet från centrum snarare än det faktiska. Utvecklingen av transport och kommunikationer ökar det geografiska avståndet för spridningseffekterna (Dicken & Lloyd, 1990: 242). Detta sker selektivt där områden med goda anslutningar till centrumets kommunikations- och transportnätverk favoriseras (ibid); detta innebär således att det inte är själva avståndet i sig som är det viktiga utan möjligheterna att på ett effektivt sätt nå centrumets nätverk. Det finns en tendens att etableringar sker i gränsområdet mellan urbana centrum och periferi snarare än i perifera centrum, detta är ett led i förflyttningen av både människor och företag/industrier ut ur städerna kallat "Suburbanization" (Dicken & Lloyd 1990: 242). Industrier och andra företag såväl som människor är inte beroende av att befinna sig i stadskärnor på samma sätt som förr, dessutom är det inte attraktivt för städer med en viss typ av företag i staden utan de flyttas ut till företagsområden i utkanten av kärnorna.

2.3 Pugas Ω - formade relation mellan transportkostnad och agglomeration

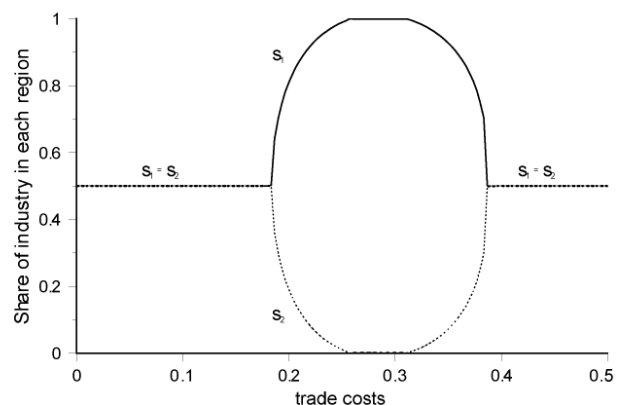
Förbättrad infrastruktur leder inte automatiskt till tillväxt. Vissa funktioner kan försvinna till större kluster i regionen. Jag var nyligen på stand-up där en komiker berättade ett skämt om Staffanstorp i Skåne, enligt honom så var anledningen till varför inte Pågatågen stannar i Staffanstorp att en man på kommunen hade satt stopp för detta med argumentet "Med en tågstation så kan människor ta sig härifrån ännu enklare!". Lite ligger det i det skämtet. Lägre transportkostnader kan betyda minskad tillväxt hos periferistäder i en centrum- periferirelation. Pugas Ω - formade relation mellan transportkostnad och agglomeration behandlar detta fenomen (Puga, 2002).

Företag producerar effektivare och arbetare får ett högre välbefinnande av att vara nära stora handelsområden, dessa större handelsområden är i sin tur de områden där fler företag och människor lokaliserar sig (Puga, 2002: 374). Detta skapar ett kumulativt orsakssamband vilket tenderar att utöka regionala skillnader (ibid).

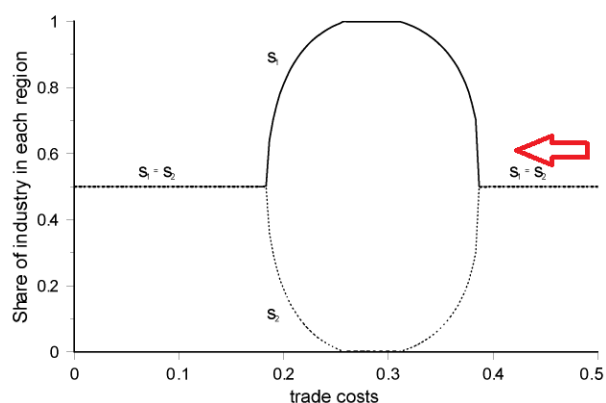
I figuren (2.1) visas att avsaknaden av interregional mobilitet skapar två skillnader i relationen mellan ekonomisk integration och regional ojämlikhet (Puga, 2002: 388). Som figurerna visar så är inte relationen mellan agglomerationen av industrier och transportkostnaderna linjär, den är alltså icke-monoton.

För det *första*, om kostnaderna för transport minskar så följs figuren från höger till vänster (Se figur 2.2). Om människor blir mer mobila, genom att kostnaderna för att transportera sig förminskas så kommer de söka sig till platser med högre reallöner vilket i sin tur leder till att agglomerationen påskyndas (ibid.). Om däremot kostnaden för mobiliteten är hög så

innebär det att företag på platser med många andra företag kan förflytta sig till platsen med mindre företag eftersom ansamlingen av företag innebär ökade kostnader för produktionen (ibid.). Detta eftersom att arbetarna har svårt att komma till dem. Detta är en del som skapar denna omegaformade (Ω)-figur. Om inte arbetskraften kan ta sig till arbetsplatsen så får arbetsplatsen flytta till arbetskraften. Att inte ha en alldeles för



Figur 2.1 Pugas Ω – Puga, 2002.

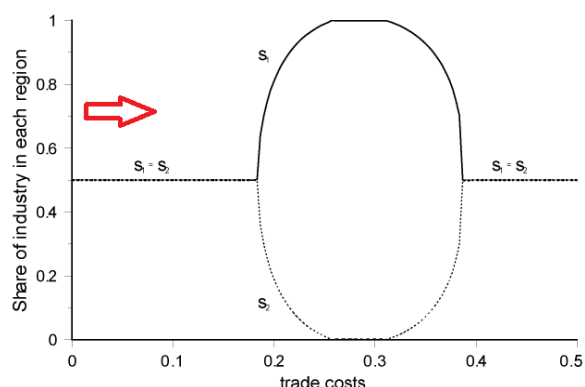


Figur 2.2 Pugas Ω Höger – Puga, 2002. Eget tillägg

bra infrastruktur kan därmed både försena agglomerationen samt försvaga den när den väl sker. Puga (2002: 388-389) menar att detta kan vara en anledning till att koncentrationen av arbetsplatser är mindre i EU än i USA då mobiliteten i EU är lägre.

Den andra skillnaden i relationen mellan ekonomisk aktivitet och regional ojämlikhet kan urskiljas genom att se på figuren från det andra hållet (se figur 2.3). När kostnaden för transport är obefintlig så finns det ingen vinning i att lokalisera sin verksamhet i anslutning till resten av industrin utan lokaliseringen kan ske där det är mest lönsamt, med lägre löner etc;

om lönerna där det finns mest företag då ökar så kan de förflytta sig till en billigare plats (Puga, 2002: 388-389).



Figur 2.3 Pugas Ω Vänster – Puga, 2002. Eget tillägg

Vid höga transportkostnader så agglomereras inte företagen då de behöver nå arbetare och marknad hos båda regionerna, vid mellanliggande transportkostnader så ökar regionala ojämlikheten då företagen agglomereras hos en region, vid låga transportkostnader så kan agglomerationen undvikas då andelen industri hos regionen med lägre kostnader kan öka (Puga, 2002: 389).

Enligt Puga (2002: 394-396) så har inte höghastighetsjärnväg speciellt stor effekt på var industrier väljer att etablera sig eftersom att höghastighetsjärnvägar inte lämpar sig för godstransporter. Däremot så menar han att de kan ha större effekter gällande var tjänsteföretag och högkvarter etablerar sig. Detta kan i sin tur leda till en koncentration av dessa företag i ett fåtal urbana center vilket kan få till följd att kostnaderna där ökar så att produktionsföretag omlokaliseras till mindre städer och orter (ibid).

För olika utvecklade regioner så innebär förbättrad infrastruktur att företag i den mindre utvecklade regionen blir mer tillgänglig för marknaden och inflytande från den mer utvecklade regionen. Samtidigt så blir det enklare för företag i rikare regioner att förse fattigare regionen från distans vilket kan hämma utvecklingen för den mindre utvecklade regionen (Puga, 2002: 396). Utveckling av infrastruktur kan således skada perifera regioner mer än vad den hjälper till. En förbättrad lokal infrastruktur har däremot inte den negativa effekten hos perifera regioner (ibid). Höghastighetsjärnväg har dessutom en tendens att gynna huvudnoderna av nätverket mer än att främja utveckling av nyetableringar i mindre noder eller platser mellan noderna (Puga, 2002: 401).

Effekter av förbättrad infrastruktur

Investeringen i sig är en effekt, under byggnationen så kommer den höga konstruktionskostnaden innebära både arbete och materialkostnader vilket i sig är en effekt. Förutom kostnaderna för material och arbete så innebär byggandet även andra

intäkter och utgifter som är associerade till byggnationen (Puga, 2002: 395). Andra direkta effekter av förbättrad infrastruktur är att kostnaderna för resor minskar och kvaliteten på dessa ökar, dessutom innebär de ett ökat resande (ibid); såttillvida inte investeringen har varit fullständigt onödig. Miljömässigt så innebär infrastrukturutbyggnad påverkan på naturen å andra sidan så innebär järnvägsutbyggnad ett byte av transportslag till ett miljövänligare alternativ.

Direkta effekter av infrastrukturförbättringar:

- Konstruktionskostnaden
- Kringkostnader och intäkter vid byggandet
- Kortare restider
- Lägre reskostnad
- Större antal resande med tåg
- Miljövänligare transportval
- Påverkan på naturen

2.4 Funktionell region & kritisk pendlingstid

Andersson (2011: 7) definierar en funktionell region eller lokal arbetsmarknadsregion som ett ”ekonomiskt integrerat område med frekventa interregionala kontakter”. För att bli ett integrerat ekonomiskt område så har kommunerna en gemensam integrerad bostads- och arbetsmarknad men det kan också vara att invånarna i kommunerna har gemensamma mötesplatser för till exempel offentlig service samt inköp av varor och tjänster (Andersson, 2011: 7-8). Detta innebär i praktiken att en arbetsmarknadsregion består av ett antal kommuner som tillsammans bildar en gemensam arbets- och bostadsmarknad där omfattande pendling sker mellan regionens olika delar (ibid).

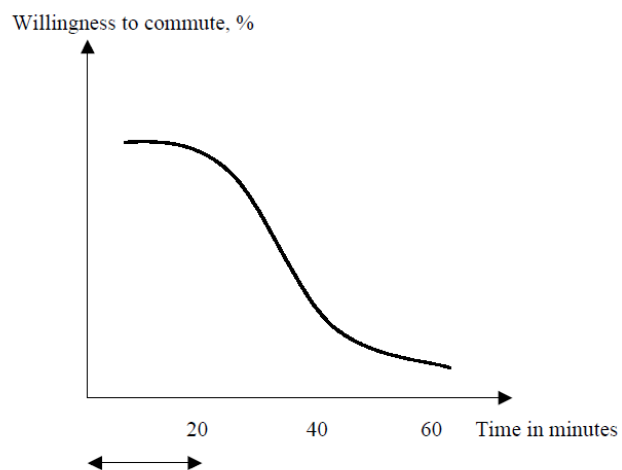
En funktionell- eller arbetsmarknadsregion brukar alltså ha en gemensam:

- Arbetsmarknad
- Servicemarknad för hushåll
- Servicemarknad för företag
- Hemmamarknad för företag

Anderssons arbete bygger mycket på Johansson et al. (2002) som har undersökt effekten av tidsavstånden inom och mellan kommuner och arbetsmarknadsregioner. De visar att ett minskat tidsavstånd innebär en större rumslig arbetsmarknad. En kommun behöver vara en attraktiv lokaliseringsplats för hushåll och företag för att utveckla sin lokala arbetsmarknad och för att vara attraktiv så behövs bra pendlingsmöjligheter. Johansson et al. (2002) har använt tillgänglighet för att mäta attraktiviteten.

Enligt Johansson et al. (2002: 306) så har arbetsmarknadsregioner i Sverige växt de senaste 40-50 åren (detta skrevs för över tio år sedan) vilket inneburit ett minskat antal arbetsmarknadsregioner. Många mindre arbetsmarknadsregioner har integrerats med närliggande. Förr i tiden när det tog mycket längre att ta sig från olika platser så var arbetsmarknadsregionen helt enkelt begränsad till en tämligen liten geografisk yta. Innan bil och järnväg så vore det väldigt besvärligt att till exempel bo i Ulricehamn och arbeta i Borås. Med större mobilitet ökar arbetsmarknadsregionen och med en höghastighetsbana så ökar den således oerhört mycket för de kommuner som får en höghastighetsstation då du kan ta dig väldigt mycket längre på samma tid än tidigare.

Som figuren (2.4) visar så finns det ett kausalt samband mellan tid och benägenheten att vilja pendla. Den kritiska tiden för acceptabel pendling återfinns någonstans vid 45-60 minuter. Johansson et al (2002) gjorde sina observationer på Jönköping och närliggande kommuner bland annat Borås vilket innebär att observationerna bör ses som tämligen goda att applicera i denna uppsats i och med den närheten till både Bollebygd och Ulricehamn.



Figur 2.4 Pendlingsvilja- Tid- Johansson et al. (2002)

Benägenheten att pendla minskar kraftigt efter runt 45 minuter och vid 60 blir det allt mer kritiskt. Vid runt 45 minuter så är viljan att pendla den biten ca 10 % av de som kan tänka sig att pendla 10-20 minuter (Johansson et al. 2002: 314-318). Det finns också ett samband mellan utbildningsnivå och kön gällande viljan att pendla, män är inte lika känsliga för pendlingstiden och ju högre utbildningsnivå desto längre tid accepteras att pendla, detta gäller båda könen (Johansson et al. 2002: 319).

Bättre transportinfrastruktur leder till att arbetsmarknadsregionerna växer geografiskt, transportsystemet har således en central roll för denna rumsliga förstoring (Andersson, 2011: 8-10). Desto mer infrastrukturen förbättras och byggs ut vilket förminskar tidsavstånden och ökar tillgängligheten så kan en arbetsmarknadsregion öka och då inrymma fler kommuner; vilket kallas regionförstoring (ibid). Anderssons arbete behandlar Öresundsbron och dess effekter på tillgängligheten i Skåne. Just Öresundsbrons radikala förkortning av restiden mellan Köpenhamn och Malmö har likheter med den radikala tidsminskningen som en höghastighetsbana skulle innebära för de kommuner där stationer lokaliseras.

För att mäta en regions attraktivitet så går det enligt Andersson (2011: 32) att mäta detta enkelt på två sätt, dels på fastighetspriser och dels på inrikes flyttningsnetto. Om en region har ett positivt flyttningsnetto samtidigt som en stark utveckling av fastighetspriserna kan de betraktas som attraktiva (ibid). Andersson (2011) hävdar att

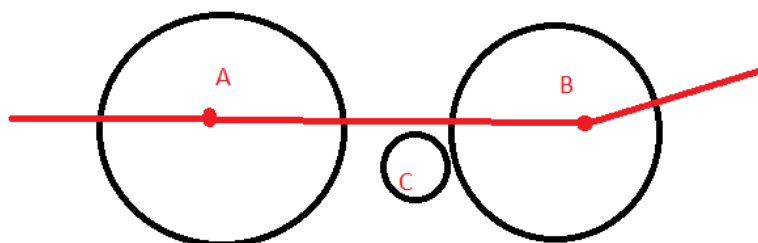
Öresundsbron stimulerat en positiv utveckling i Malmöregionen gällande en stark utveckling av sysselsättning, fastighetspriser, nyföretagande och inflyttning. Detta har då skett genom att transportinfrastrukturen i och med byggandet av bron lett till bättre tillgänglighet som i sin tur lett till en attraktionskraft för lokalisering av personer och företag.

A-3= exempelkommuner

Rött= Höghastighetsjärnväg

Ringarna=

Arbetsmarknadsregionen



Figur 2.5 Arbetsmarknadsförstoring- Egen figur

Med detta resonemang

innebär det att varje enskild

kommun har en individuell arbetsmarknadsregion baserat på sin tillgänglighet (Se figur 2.5). En höghastighetsjärnväg innebär att tillgängligheten ökar och arbetsmarknadsregioner blir större, i bilden kan kommun A ta del av en stor del av kommun B:s arbetsmarknadsregion och vice versa. Men om kommun C, trots att den befinner sig mellan kommun A och B, befinner sig såpass långt ifrån kommun A och B att de inte ses som integrerade arbetsmarknadsregioner så kan de i princip ses som en egen arbetsmarknadsregionsenklav mitt i den nu större arbetsmarknadsregionen AB.

2.5 Teorisammanfattning

Krugmans (1991) "Nya Ekonomiska Geografi" (NEG) använder transportkostnad, avkastning och efterfrågan som faktorer som kan skapa regionala ojämlikheter och kategoriserar olika krafter som antingen motverkar eller understöder agglomeration. Dessa kontrasterande krafter är viktiga faktorer när det gäller lokaliseringen av företag.

Gällande Myrdal (Dicken & Lloyd, 1990) och spridnings- och baksugseffekter så kan dessa sammanfattas med att framgångsrika städer kan innebära positiva avtryck hos perifera städer men det finns en överhängande risk att även baksugseffekter drabbar den perifera staden. Det relativa avståndet mellan centrum och periferi är viktigare än det faktiska. Det vill säga om två perifera städer är lokaliserade lika långt ifrån ett centrum i faktiskt avstånd men att det relativa avståndet ex. snabbare kommunikationer till centrumet är gynnsammare för den ena så är det större chans att de positiva spridningseffekterna når fram till den.

Puga (2002) visar att förbättrad infrastruktur inte nödvändigtvis innebär tillväxt utan att det finns en icke-monoton relation mellan transportkostnad och agglomeration. Vid både låga och höga transportkostnader så kan agglomeration undvikas men vid mellanliggande transportkostnader så tenderar agglomeration och regionala ojämlikheter att uppstå. Detta kan leda till att transportinfrastrukturinvesteringar kan skada snarare än hjälpa perifera regioner, förbättrad lokal infrastruktur saknar dock den negativa effekten.

Den kritiska pendlingstiden 45 minuter diskuteras av Johansson (2002) då han förklarar sambandet mellan pendlingsvilligheten och tid. Förkortad pendlingstid kan öka storleken på arbetsmarknadsregionerna där ekonomin är integrerad. Infrastrukturen kan hjälpa till att skapa möjligheter för människor att nå längre inom rimlig tid och länka samman städer till en integrerad arbetsmarknadsregion. Ju kortare pendlingstid desto större benägenhet har arbetare att pendla.

Teorierna kan tillsammans bidra till en förståelse kring relationen mellan centrum och periferi och vikten av att befinna sig i en fungerande arbetsmarknadsregion. Det finns baksidor med förbättrad infrastruktur som bör tas i beaktande när detta etableras, samtidigt så finns det fördelar som är värda att sträva efter. Den kritiska pendlingstiden kommer användas i uppsatsen som något att sträva efter att nå. Teoriernas viktigaste lärdom är att det inte bara är att utveckla infrastrukturen för att skapa en blomstrande stad.



Figur 2.6 Västra Götalands Län. Bildkälla: www.vastragotaland.se

3. Metod & Material

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur kommunerna Bollebygd och Ulricehamn kan dra nytta av höghastighetsjärnvägen utan att själva ha någon station i sin kommun. Det är en pragmatisk ingång till det faktum att ingen av kommunerna i nuläget ser ut att få någon station. För att åstadkomma detta så har kvalitativa intervjuer av nyckelpersoner hos de båda kommunerna gjorts. Uppsatsens design bygger på komparativ design och fallstudie med två fall. Metoderna som använts är en kombination av kvalitativa intervjuer och dokumentanalys. Detta kapitel kommer att behandla de olika metoderna och det empiriska materialets urval och validitet.

3.1 Val av fall

Om förutsättningarna varit annorlunda, främst tidsmässigt, så skulle det möjligen finnas andra kommuner som vore mer intressanta att undersöka. Då tiden som finns till förfogande för en kandidatuppsats är begränsad så kan lokalkännedom och geografisk närhet mellan kommunerna komma att spela en viktig roll för att ro uppsatsen i land. Då jag ursprungligen kommer från Borås vilket gränsar till båda kommunerna så har jag dels förkunskaper om regionen och kommunerna samt möjlighet att resa hem till Sjuhäradsbygden för att förverkliga intervjuerna. Jag har också följt debatten angående höghastighetsjärnvägen i regionen sporadiskt och det är troligen den huvudsakliga anledningen till varför jag intresserade mig av huruvida Ulricehamn och Bollebygd skall få stationer eller inte.

Det hade säkerligen varit gynnsamt för uppsatsen med fler intervjuer både med kommunala tjänstemän, politiker, invånare och representanter för Trafikverket och Sverigeförhandlingen samt Västra Götalandsregionen. Tyvärr så vore det allt för resurskrävande tidsmässigt att få till stånd med ett flertal intervjuer, jag anser därför att en intervju med tjänstemän hos båda kommunerna samt en representant för Trafikverket är en skälig och rimlig nivå. Intervjun med representanten för Trafikverket var förvisso givande och intressant men valdes bort då den saknade relevans för uppsatsens tema. Jag har tidigare under 2016 haft praktik på Trafikverket, dock i Malmö, vilket även detta gett mig viss förkunskap gällande Sverigeförhandlingen och infrastrukturutveckling.

Undersökningens population, det vill säga den grupp av fenomen som undersökningen förhoppningsvis skall kunna uttala sig om (Esiasson et al. 2012: 156), är alla mindre kommuner i Sverige som befinner sig i regioner där infrastrukturen utvecklas.

3.2 Jämförande fallstudie

Genom att använda komparativ design så ämnar jag att få fram de två fallens särskiljande drag för att sedan använda dessa som utgångspunkter för teoretiska reflektioner (Bryman, 2012: 80-84). Genom att jämföra två fall istället för ett finns det möjligheter att bättre kunna påvisa vilka teorier som håller och vilka som är otillräckliga

(Bryman, 2012: 82). Chansen att mina utvalda fall är representativa för populationen i helhet får ses som liten, då fallstudier ofta är väldigt fallspecifika och kontextberoende (Denscombe, 2009: 60-64). Men förhoppningsvis kan de säga något om även liknande fall i populationen eller som Esaiasson et al. (2012: 159) uttrycker det:

“Strategiska utfall är visserligen inte representativa för populationen som helhet eller i alla dess detaljer, men genom att analytiskt generalisera resultaten till en teori lyfter man fram allmängiltiga aspekter som kan förväntas säga något väsentligt om också övriga närliggande fall i populationen”.

Bryman (2012: 83) skriver att komparativ design kan ses som en hybrid då den ofta är en förlängning av en fallstudiedesign. Just en förlängning av en fallstudie är vad denna uppsats vill vara. Det hade säkerligen räckt att undersöka en av kommunerna för att finna svar på frågeställningarna. Däremot så kan de olika kommunernas olika förutsättningar och lokalisering innebära olika svar på frågorna. Uppsatsens syfte om hur *båda* kommunerna kan dra nytta av höghastighetsjärnvägen riskerar således att inte uppfyllas om uppsatsen var en renodlad fallstudie. Då jag undersöker två olika fall så bör detta innebära större möjligheter att kunna säga något väsentligt om andra fall i populationen eftersom fallens olikheter gör studien lite bredare.

Några av likheterna mellan kommunerna är att de befinner sig i samma region, båda gränsar exempelvis till Borås, båda har hoppats på att få en station men blivit åsidosatta. Skillnader som jag anser är relevanta är det faktum att Bollebygd i nuläget har en station på den befintliga järnvägen samt fullt utbyggt järnväg åt både öst och väst medan Ulricehamn saknar en station i nuläget och att motorvägen som passerar inte är fullt utbyggd åt öst. Bollebygd har kortare avstånd både geografiskt och tidsmässigt till sina större grannstäder är vad Ulricehamn har, Ulricehamn har å andra sidan mer än dubbelt så många invånare. Dessa olikheter anser jag är väsentliga för min studie, att begränsa mig till ett av fallen hade kunnat säga väsentliga saker om båda fallen men beroende på fallens olika kontexter anser jag att studien får en större bredd genom att inneha två fall.

3.3 Kvalitativa intervjuer

I uppsatsen har kvalitativa intervjuer primärt använts för att tillgodose uppsatsen med primärmaterial. Tre olika intervjuer har genomförts en med en projektledare på Trafikverket med ansvar för sträckan Bollebygd- Borås samt en intervju var hos Bollebygds och Ulricehamns kommun av tjänstemän som var väl insatta i sin kommuns arbete kring höghastighetsjärnvägen. Intervjuerna syftar främst till att bidra till relevant information för att svara på forskningsfrågan angående vilka kommunernas mål är samt vad kommunerna själva tror att en höghastighetsjärnvägsstation skulle innebära för dem.

Höghastighetsjärnväg är någonting nytt i Sverige och hittills är det ingen kommun som har en höghastighetsstation vilket i sin tur innebär att området inte har kunnat forskas på särskilt mycket. Just utforskade fält anges av Esaiasson et al. (2012: 252-253) vara en

“paradgren” för intervjuer. Intervjuer ger möjligheter till oväntade svar och kan komma att bidra med infallsvinklar som kan vara svåra att tillskansa sig på andra sätt (ibid: 251). De personer som intervjuats till denna uppsats är väl insatta i ämnet. Deras vardagsvärld är uppsatsens forskningsfält och fenomen i denna värld skall besvaras och beskrivas vilket intervjuer lämpligen kan användas till (Kvale, 1997 i Esaiasson et al. 2012: 253).

Den intervjumetod som använts kallas för semistrukturerad intervju vilket innebär att forskaren har förhållandevis specifika teman men den intervjuade har stor frihet att utforma svaren på ett eget sätt. Forskaren ges också utrymme att ställa ytterligare frågor som anknyter till det intervjupersonen säger. (Bryman, 2012: 415)

Intervjuerna skedde på plats i kommunerna samt på Trafikverket i Göteborg och spelades in. Alla intervjupersoner var medvetna om att de spelades in och de godkände också att deras namn används i uppsatsen, vilket är en etisk förutsättning för forskningen (Esaiasson et al. 2012: 257). Intervjuerna var semistrukturerade och varade i ungefär en timme var. En intervjuguide finns som bilaga (9.1) till uppsatsen vilken användes som mall under intervjuerna. Då intervjuerna dels är långa samt tenderade att inte enbart handla om uppsatsen studieämne så transkriberas inte de fullständiga intervjuerna. De delar av intervjuerna som är av intresse för uppsatsen transkriberas och sänds också till de intervjuade personerna.

3.4 Val av intervjupersoner

“Välj främlingar, ett litet antal och sådana som inte är “subjektiva” experter” är några allmänna råd kring valet av intervjupersoner från Grant McCracken (1998) som citeras i Esaiasson et al (2012: 259).

De jag valde att intervju var både främlingar och få till antalet men kanske inte de mest subjektiva experterna. Jag valde däremot att intervju tjänstemän istället för politiker av denna anledning då tjänstemän borde vara mindre subjektiva än kommunaltjänstemän.

För att få kontakt med de jag ville intervju så skickade jag e-post till de båda kommunerna och bad om att få komma i kontakt med någon person som var väl insatt i kommunens arbete kring höghastighetsjärnvägen. I båda kommunerna så blev jag hänvisad till en person med chefsarbete inom samhällsbyggnad och med ansvar kring kommunernas arbete och planering kring en önskad höghastighetsstation. Dessa personer kan ses som nyckelpersoner vilka besitter privilegierad information om uppsatsens ämne vilket motiverar valet att intervju just dem (Denscombe 2009: 233).

En nackdel med att intervju tjänstemän på kommunerna är att de kan vara allt för färgade av sitt eget arbete. Det finns en risk att även om de skulle se logiken i att deras egna kommuner inte lämpar sig för en station för höghastighetståg, så kan de finnas en press på dem (från till exempel politiker och näringsliv) att arbeta för att en station i den egna kommunen skall byggas. En hållning om att stationer verkligen borde lokaliseras i deras kommuner och att något annat vore orimligt kan jag självfallet inte köpa med hull och hår utan jag måste se till att kritiskt granska intervjupersonernas uttalanden.

Tillförlitligheten är en av intervjuens eventuella nackdelar, det kan helt enkelt vara svårt att uppnå objektivitet genom en intervju (Denscombe 2009: 268).

3.5 Intervjuanalys

Efter att intervjuerna genomförts så har jag transkriberat de delar som är av intresse för uppsatsen, för att sedan kategorisera intervjupersonernas svar efter uppsatsens frågeställningar. Jag har analyserat intervjuerna genom att använda mina olika frågeställningar som "spår" till exempel kommunernas mål, för att sedan arbeta igenom intervjuerna och söka efter svar på frågor gällande detta spår och skapat kategorier (Esaiasson, et al. 2012: 268-274).

Efter att ha kategoriserat svar efter frågeställningarna så sammanfattas dessa i tabeller där jämförelser mellan de båda kommunerna kan göras.

3. 6 Dokumentanalys

Utöver intervjuerna så har även offentliga dokument som behandlar höghastighetsstationer i de båda kommunerna samt diverse dokument om kommunernas utveckling granskats. Detta för att komplettera eventuella luckor kring kommunernas inställning till höghastighetsjärnväg och hur de i hittills planerat för scenarier både med och utan station. Kommuner publicerar en rad uppgifter offentligt vilket kan vara till nytta vid forskning, dels statistik men också olika typer av texter (Bryman, 2012: 494-495).

Studien av dokument avses främst att verka kompletterande gentemot intervjuerna, att fylla i luckor som missats. Eftersom det är offentliga publikationer så speglar de även kommunernas förhållningssätt utåt, hur deras inställning till höghastighetsjärnvägen kommuniceras. Detta kan i sig vara en pusselbit för min analys. När dokument analyseras så är det enligt Denscombe (2009: 301-303) viktigt att reflektera kring dess validitet och det faktum att det är offentliga publikationer innebär att de är just offentligt publicerat material gällande höghastighetsjärnvägen och kommunernas framtidsplaner, de är alltså kommunernas uttalade hållning som är det intressanta.

4. Bakgrund

4.1 Götalandsbanan- Då

“Det var en rolig resa”- Så sa åkaren “Skövde-Johan” till Ulricehamns Tidning medan han tände en cigarr och ryckte på axlarna. Järnvägen i Ulricehamn var nu historia, från 1940 till 1960 var järnvägen i bruk. Det var en enkelspårig och långsam järnväg mellan Borås och Jönköping via Ulricehamn. Järnvägen som skulle betyda så mycket för Ulricehamns utveckling kunde nu enkelt bytas ut mot bussar och lastbilar. (Carlsson, 2011: 272)

Järnväg mellan Göteborg och Stockholm via Jönköping är inte någon ny idé utan har diskuterats ända sedan de första järnvägsbyggena i Sverige. Dragningen av Västra Stambanan norr om Vättern var inte given utan alternativet via Jönköping diskuterades och förespråkades av Adolf Eugéne von Rosen. Denne von Rosen hade efter att ha bott i England återvänt till Sverige med visionen om att anlägga ett svenskt järnvägsnät. Von Rosen fick 1847 i princip ensamrätt att anlägga järnväg i Sverige, ekonomiska problem i England fick dessvärre finansiärer att backa ur och regeringen tog 1852 tillbaka monopolet. (Carlsson, 2011: 21-31)

Carl Akrell, chef för Topografiska kåren blev utsedd till statens utredare för ett stambanenät. Han förespråkade dragningen norr om Vättern och skrev om sträckningen Göteborg-Borås-Jönköping:

“Öfver de oländliga bergstrakterna ifrån Jönköping till Borås och derifrån till Götheborg, kan, såvitt hittills kunnat utrönas, jernbana icke anläggas, åtminstone icke utan alltför öfverdrifna kostnader...”– Carlsson, 2011: 29-30)

Till slut byggdes det ändå räls mellan Borås och Jönköping något som kom att kallas “Sveriges sista järnväg” både bilar och bussar hade gjort intåg och knappt hade tågen börjat rulla innan nedläggning diskuterades. Järnvägen mellan Jönköping och Borås var ett misslyckande, den byggdes både enkel och smalspårig vilket innebar att trafiken mellan Göteborg och Jönköping fortsatt trafikerades via Falköping. (Carlsson, 2011: 263-272)

Idag är Ulricehamn en av de största svenska kommuner som helt och hållet saknar järnväg. De enda kommunerna med större invånartal är Gotland, Värmdö, Tyresö, Ekerö, Ljungby, Karlskoga och Höganäs, det finns några kommuner till där enbart godstrafik körs (Piteå, Norrtälje och Skellefteå). Anmärkningsvärt är att de flesta kommuner som saknar järnväg helt och hållet är öar eller halvöar förutom då Ulricehamn, Ljungby och Karlskoga. (se bilaga 9.2)

Än idag använder Trafikverket i princip samma argument om “allt för öfverdrifna kostnader” och “oländiga bergstrakter” som Carl Akrell använde sig av i mitten på 1800-talet om varför järnväg är svårt att bygga kring Ulricehamn. Ulricehamns

kommun är dock kritiska till Trafikverkets höga kostnadsskillnader mellan den av Sverigeförhandlingen föreslagna dragningen och en dragning via Ulricehamn (Intervju med Sebastian Olofsson).

4.2 Götalandsbanan nu

Götalandsbanekonceptet av idag sträcker sig till 1987 då transportrådet fick i uppdrag av den dåvarande regeringen att utreda järnvägsprojekt utanför Storstockholmsområdet. Det behövdes upprustningar på östra stambanan (Tranås-Stockholm) och sträckan Göteborg-Borås vilket innebar att transportrådet ansåg att fanns anledning att göra mer detaljerade utredningar av förutsättningarna för Götalandsbanan (Carlsson, 2011: 281-287).

Frågan om Götalandsbanan har sedan stötts och blötts i flera omgångar och resulterat i en rad idé- och förstudier angående både delar och hela stråket mellan Stockholm och Göteborg (Carlsson, 2011: 312-358). Förutom att reducera restiden mellan Göteborg och Stockholm så är Götalandsbanan tänkt att avlasta det befintliga järnvägssystemet och öka konkurrenskraften mot flyget och biltrafiken. Marknadsandelen för tåget mellan Göteborg och Östergötland och Borås-Stockholm var drygt 10 % (2005) och detta är något som det anses att Götalandsbanan skulle kunna förändra (Carlsson, 2011: 327-329).

Den åttonde april 2014 fastställdes Trafikverkets nationella plan för transportsystemet 2014-2025 (Trafikverket, 2014) vari delarna Ostlänken och (Järna-Linköping) och Mölnlycke-Bollebygd (en etapp av Göteborg-Borås) fanns med. Det fanns i och med detta pengar för att bygga dubbelspårig höghastighetsjärnväg på dessa sträckor. Medel fanns också avsatta för att ytterligare utreda etapperna Almedal-Mölnlycke samt Borås-Bollebygd inom stråket Borås-Göteborg (Trafikverket, 2013).

Den nationella planen för transportsystem 2014-2025 fastställdes av regeringen 8 april 2014. I den nationella planen 2014-2025 finns pengar för att bygga en dubbelspårig höghastighetsjärnväg på etapperna Mölnlycke-Bollebygd samt Ostlänken (Järna-Linköping). Byggstarten beräknas till 2020 för Mölnlycke-Bollebygd. Det finns även avsatta medel för fördjupad utredning av etapperna Almedal- Mölnlycke samt Bollebygd-Borås under 2014-2016.

4.3 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen har nu blivit en viktig aktör för byggandet av en höghastighetsjärnväg mellan Göteborg och Stockholm där även Malmö blivit en ändstation. Förutom ändstationerna så kommer höghastighetsjärnvägen stanna på en rad stationer däremellan. Dessa offentliggjordes den första februari 2016 och i detta förslag fanns varken Ulricehamn eller Bollebygd med (Sverigeförhandlingen, 2016 [1]).



Figur 4. 1 Sverigeförhandlingen. Bildkälla: Sverigeförhandlingen, 2016 [1].

Sverigeförhandlingen har fått uppdrag av regeringen att möjliggöra Sveriges första höghastighetsjärnväg mellan Stockholm via Jönköping till både Göteborg och Malmö. Ett av uppdragen är att tågen på höghastighetsjärnvägen inte får ta mer än 2 timmar mellan Stockholm och Göteborg samt 2,5 timme mellan Stockholm och Malmö. Förutom detta så skall förhandlingen leda till byggandet av 100 000 bostäder. Detta skall tillgodoses genom förbättringar av kollektivtrafiken och annan infrastruktur i storstäderna (Sverigeförhandlingen, 2016 [2]).

Uppdraget sträcker sig mellan 2014-2017 och skall förhandla fram finansieringen av höghastighetsjärnvägen och åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet. Detta skall också leda till ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna (SOU 2015:60). En del av Sverigeförhandlingens syfte är att möjliggöra ett snabbt genomförande av höghastighetsjärnväg på ett sätt som maximerar den samhällsekonomiska lönsamheten samt identifiera kostnadseffektiva åtgärder som förbättrar tillgängligheten och ökar bostadsbyggandet i storstäderna med speciellt fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning (ibid).

Utbyggnaden syftar till att knyta ihop Sveriges tre storstadsregioner och gynna kommuner längs järnvägssträckningarna (SOU 2016:3). Utbyggnaden skall förutom fler bostäder också innebära förstoringar av arbetsmarknadsregionerna och fler resor och transporter på järnväg. Detta skall i sin tur innebära ökad tillväxt och ett långsiktigt hållbart transportsystem för Sverige. Ytterligare ett syfte med höghastighetsjärnvägen är att frigöra kapacitet på Västra- och Södra stambanan så att mer godstrafik kan köras där och mer regionaltrafik och högre punktlighet (ibid).

Här nedan så radas de syften och mål som är mest intressanta för uppsatsen upp:

Syften:

- i första hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik med tåg mellan Stockholm C och Göteborg C samt mellan Stockholm C och Malmö C”

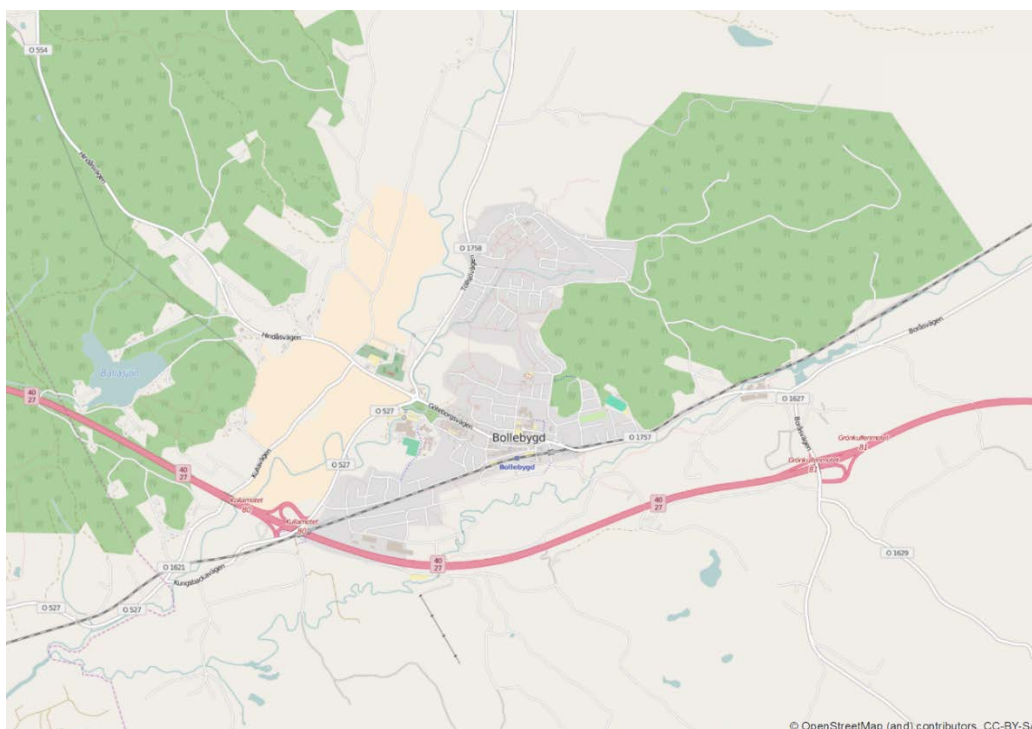
- “i andra hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig storregional trafik med tåg”
- “i tredje hand ska bidra till att frigöra kapacitet på befintlig Västra och Södra stambana för en kombination av mer regionaltrafik, godstrafik och bättre punktlighet.”

Mål:

“Höghastighetsjärnvägen ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i bland annat ökat bostadsbyggande”(ibid).

4.4 Bollebygd

I Bollebygds kommun bor det ca 8800 invånare, främst i orterna Bollebygd, Töllsjö, Olsfors och Hultafors. Kommunen är väldigt ung och bildades 1995 när de bröt sig ur Borås kommun. Göteborg ligger ca 35 kilometer västerut och Borås ca 30 kilometer österut. Angränsande kommuner är förutom Borås även Mark, Alingsås, Vårgårda, Lerum och Härryda (där Landvetters flygplats ligger). I kommunen finns det fler än 900 företag, flertalet av dessa med endast en eller ett fåtal anställda. (Bollebygds kommun, 2016 [1])



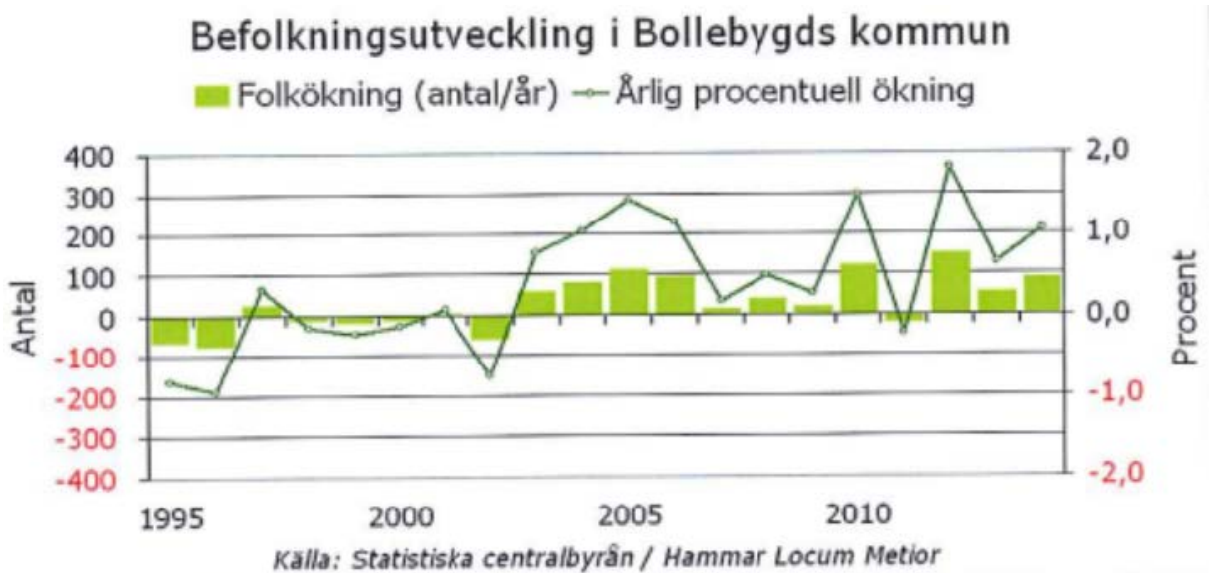
Figur 4.2 Lokaliseringskarta – Bollebygd Kartmaterial: Open Street Map

Kommunens geografiska läge i nära anslutning till Riksväg 40 (motorväg) ger goda pendlingsmöjligheter, i varje fall med bil. Det finns också en järnvägsstation som erbjuder pendling till både Göteborg och Borås däremot så går tåget långsammare än både bil och buss vilket kan tänkas innebära svårigheter att locka bilburna pendlare. Hela 65 % av de förvärvsarbetande som bor i Bollebygd pendlar till en annan kommun (Bollebygds kommun, 2015). Arbetslösheten är 4 % vilket är något lägre än rikssnittet (Ekonomifakta, 2016 [1]).



Figur 4.3 Bollebygd kommuns tänkta läge för höghastighetsstation Bildkälla: Egen bild

I kommunen är medianinkomsten 274 500 kr vilket är något högre än rikssnittet 252 000 kr (Ekonomifakta, 2016 [1]). Befolkningen har en lägre andel personer med högre utbildning än snittet motsvarande 20 % gentemot rikets 26 %. Invånarantalet ökar sakta men säkert och från 2004 då det knappt bodde 8000 invånare i kommunen har det nu ökat till ca 8800 invånare (Bollebygds kommun, 2015). Nedan i bild (Figur 4.4) visas befolkningsutvecklingen i kommunen från 1995 vilket visar en positiv trend.



Figur 4.4 Befolkningsutveckling i Bollebygds kommun Bildkälla: Bollebygds kommun, 2015

4.5 Ulricehamn

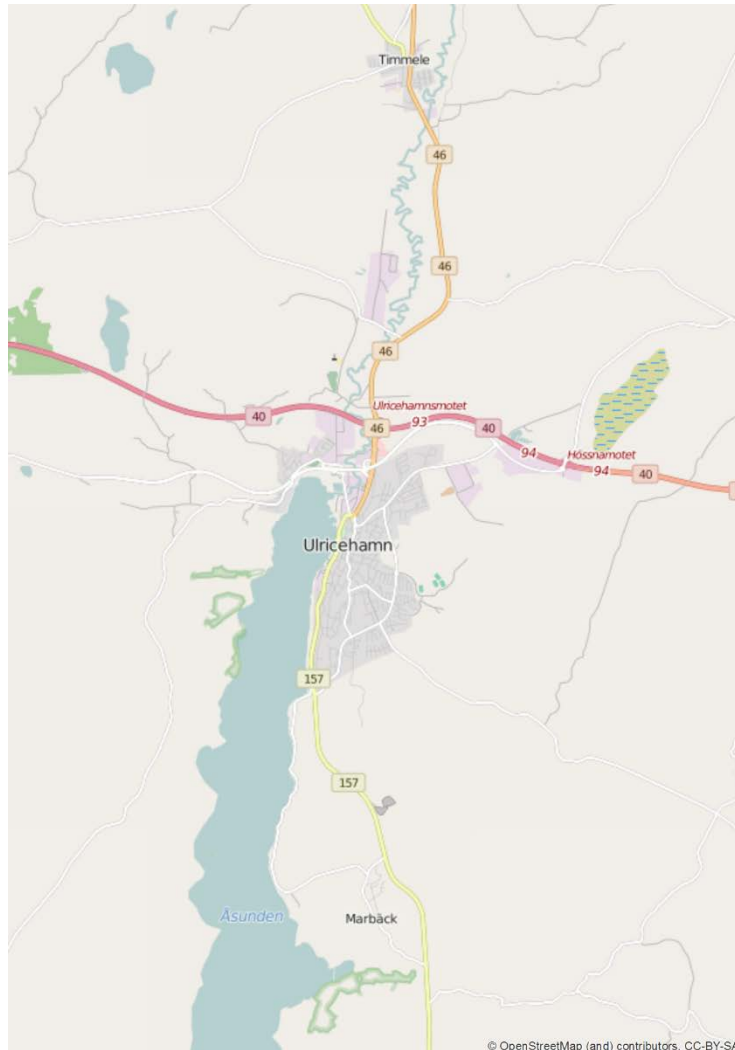
I Ulricehamns kommun bor det ca 23 500 invånare varav knappt 11 000 bor i centralorten Ulricehamn (Ulricehamns kommun, 2016 [1]). Kommunen består av, förutom Ulricehamn, en rad mindre tätorter bland annat Hökerum och Timmele. Ca 50 km österut ligger Jönköping och ca 35 Km västerut finns Borås. Kommunen gränsar till förutom nyss nämnda Jönköping och Borås också till Falköping, Tranemo, Mullsjö och Herrljunga.

I Ulricehamn finns förvisso en järnvägsstation (se figur 4.6), den har dock inte använts sedan 1985 för tågtrafik då järnvägen i Ulricehamn avvecklades (Carlsson, 2011). Byggnaden

inhyser numera bland annat kommunens

turistbyrå. Dess geografiska läge möjliggör pendling till både Borås och Jönköping.

Riksväg 40 passerar kommunen och denna väg byggdes nyligen ut till motorväg mellan Borås och Ulricehamn vilket har förkortat restiden i viss mån. Österut mot Jönköping så är Riksväg 40 inte fyrfilig motorväg men till stor del 2-1 väg. Ulricehamn tillsammans med Jönköpings kommun arbetar med att de delar av Riksväg 40 som ännu inte är fyrfiliga skall bli detta i framtiden. Skulle detta ske så innebär det fyrfilig motorväg hela sträckan Göteborg - Stockholm via Jönköping (Jernberg, 2016).



Figur 4.5 Lokaliseringskarta – Ulricehamn Kartmaterial: Open Street Map



Figur 4.6 Ulricehamns Station Bildkälla: Egen bild

Befolkningsutvecklingen följer en positiv trend, däremot så är andelen högskoleutbildade i kommunen 17,4 % i jämförelse med genomsnittet 26 % (Ekonomifakta, 2016 [2]). Arbetslösheten är dock lite lägre än snittet med 5,3 % jämfört med 8 %, andelen företagare lite högre med 8,2 % gentemot 6,6 %. Medianinkomsten följer rikssnittet och medelåldern 43,5 år är högre än snittet 41,2 (Ekonomifakta, 2016 [2]). Ungefär 3800 pendlar ut från kommunen vilket är avsevärt högre än inpendlingen som är ca 1600 (Ulricehamns kommun, 2016 [1]).

4.6 Likheter och Skillnader mellan kommunerna

| | Bollebygd | Ulricehamn | Sverige |
|-------------------------|-----------|------------|---------|
| Invånare | 8800 | 23500 | |
| Invånare år 2000 | 7900 | 22300 | |
| Medelålder | 41,6 | 43,5 | 41,2 |
| Medianinkomst | 274 500 | 251000 | 252 000 |
| Andel högskoleutbildade | 20 % | 17,40% | 26 % |
| Inpendling(2014) | 1159 | 1631 | |
| Utpendling(2014) | 2955 | 3793 | |
| Andel arbetslösa | 4 % | 5,3 | 8 % |
| Andel företagare | 8 % | 8,20 % | 6,60 % |
| Järnvägsstation | x | | |
| Gymnasieskola | | x | |

Information från SCB och Ekonomifakta

| | | |
|---------------------------|----------------|------------------|
| Avstånd Borås | 24 km | 37 km |
| Tid kollektivt | 20-42 min | 41 min |
| Tid Bil | 19 min | 28 min |
| Avstånd Göteborg | 40 km | 98 km |
| Tid kollektivt | 40-47 min | 1h 46 min – 2h |
| tid bil | 31 min | 1 h 7 min |
| Avstånd Landvetter | 18 km | 77 km |
| tid kollektivt | 59 min | 2h 8 m- 2 h 23 m |
| tid bil | 15 min | 51 min |
| Avstånd Jönköping | 107 km | 51 km |
| tid kollektivt | 2h 19 min- 3 h | 1 h 5 min |
| tid bil | 1 h 16 min | 41 min |

Information från Västtrafik och Google Maps

| | | |
|-----------------------|-----------|-----------|
| med station Borås | ca 15 min | ca 15 min |
| med station Jönköping | ca 45 min | ca 15 min |
| med station Göteborg | ca 20 min | ca 50 min |

Information från intervjuer och Nyttanalyser

5. Analys

För att på ett lättillgängligt sätt åskådliggöra skillnaderna i kommunernas förhållning till höghastighetsjärnväg och för att knyta an till uppsatsens frågeställningar är analysens upplägg följande. Teman som utkristalliserats genom att analysera intervjuerna och som är relevanta för frågeställningarna kommer att redovisas tillsammans med intervjusvar från båda kommunerna; detta följs av en sammanfattning innan nästa tema presenteras. Eventuella tillägg från dokument av betydelse kommer införas där dessa tillför relevant information som antingen inte kommit fram vid intervjuerna eller av annat skäl bör finnas med. De kursiverade orden i citaten är nyckelord som jämförs mellan kommunerna i slutet av varje avsnitt.

En viktig detalj angående höghastighetsjärnvägen och eventuella stationer i Bollebygd och Ulricehamn är att ingen av kommunerna varken tror eller hoppas på att de snabbaste tågen mellan Göteborg och Stockholm skall stanna i deras kommun, utan det handlar om att möjliggöra för storregionala tåg att stanna vid tilltänkta stationer i kommunerna. Dessa är tänkta att trafikera stråket Göteborg-Landvetter-Borås-Jönköping. För att ta sig till Stockholm så skulle ett byte vid en större station således vara nödvändig. (Intervju med Fredrik Engqvist, Intervju med Sebastian Olofsson)

5.1 Förutsättningar som skapas med en höghastighetsstation

Uppsatsens andra frågeställning handlar om vilka möjligheter en station på höghastighetsbanan skulle innebära för kommunerna och nedan följer en analys av intervjupersonernas svar på frågor gällande detta.

Bollebygd

En station på den planerade höghastighetsbanan innebär enligt Bollebygds kommun en rad möjligheter för kommunen. Förbättrade kommunikationer framförallt mot Göteborg förväntas öka attraktiviteten för göteborgare att flytta till Bollebygd, att vissa redan flyttar till Bollebygd tycks förvisso redan vara ett faktum:

“Tidigare har vi inte haft det trycket på bostäder, man har inte haft det intresset av folk att flytta hit. Det har liksom kommit med att det har varit dyrare att köpa bostad i Göteborg. Det sägs att 90 % av de som flyttar in i Bollebygd flyttar från Göteborg.”– Intervju med Fredrik Engqvist

Att lägre boendepriiser lockar människor att bosätta sig utanför en centrumregion, i detta fall Göteborg är något som behandlas av Krugman (1991) vilket ses som en centrifugalkraft som motverkar agglomeration. Bollebygd hävdar att en station får avsevärt förbättrade möjligheter till ett kraftigt bostadsbyggande. I sin gemensamma utvecklingsplan med Härryda och Marks kommuner hävdas det att invånarantalet i Bollebygds kommun kan komma att fördubblas till 2040 med en ny station (Bollebygds

kommun et al. 2014). Ett större underlag av boende i kommunen till följd av höghastighetsjärnvägen skulle ge förutsättningar för kommunen att till exempel bygga ut sin kollektivtrafik även inom kommunen.

”*Mer bebyggelse* tänker vi också att de ger underlag för kollektivtrafik lokalt också inte bara mellan Borås och Bollebygd och Göteborg utan att även de delar inom kommunen där det inte finns så bra bussförbindelser”
– Intervju med Fredrik Engkvist

Förutom bättre inomkommunal kollektivtrafik så är det tänkt att en helt ny stadsdel skall växa fram kring den eventuella stationen. Den stora befolkningsökningen kommer även att ge underlag för en ny skola, den nuvarande Bollebygdsskolan är “full” i nuläget, men också annan kommunal service som gruppboende etcetera som inte hängt med i utvecklingen för kommunen. Det som tycks viktigast är den förbättrade tillgängligheten till grannstäderna som en station skulle medföra, att skapa förutsättningar för att smidigt kunna pendla till både Göteborg och Borås.

”Just för Bollebygds del så skulle de ju, de är ju liksom avgörande att man kan ta sig (...), det är klart du kan ju ha bussar, men jag tror ju även tåget skulle ju betyda mer om man ändå får. Att ändå höghastighetstågen går förbi, de kan vi ju inte räkna med att de stannar här, men att vi ändå får lokaltåg så vi ta oss då till Göteborg eller Borås och så vidare då. Framförallt till Borås så man kan byta där. Men de är ju viktigt med *förbättrad kollektivtrafik* för Bollebygd.” – Intervju med Fredrik Engkvist

De förminskade pendlingsstiderna skulle på så sätt förstora arbetsmarknaden; precis som Johansson et al. (2002) menar så innebär minskat pendlingsavstånd en förstörd rumslig arbetsmarknad. Fler personer är benägna att pendla ett längre faktiskt avstånd. Just den kritiska pendlingstiden och regionförstoring tas upp i Utvecklingsplanen på följande sätt:

“Studier visar att den tillgängliga tiden för daglig arbetspendling inte är mer än cirka en timme enkel resa mellan bostaden och arbetsplatsen. Förkortade restider skulle avsevärt förbättra tillgängligheten och ge förutsättningar för arbetspendling på längre sträckor än vad som är möjligt idag. (...) Med snabba tågförbindelser ökar regionens storlek vilket bidrar till regional utveckling eftersom större arbetsmarknadsregioner har en positiv effekt på den regionala ekonomin.” – Bollebygds kommun et al. 2014

Att en familj inte skall vara beroende av två bilar skulle vara en miljömässig vinst men också att bättre kollektivtrafikmöjligheter även kan förbättra jämställdheten då kvinnor tenderar att åka mer kollektivt än män.

”Vi tror att det blir mera attraktivt [med station]. Att bosätta sig här om man har bra kollektivtrafikförbindelser också även om vi har motorvägen, och det är ju och de brukar ju pratas om *jämställdhet* i planeringen och då tittar vi ju på framförallt att det ändå är kvinnor som åker kollektivt och

har man inte den möjligheten i Bollebygd, så är de ju liksom inte så bra.”–
Intervju med Fredrik Engkvist

Flera av de direkta effekterna av infrastrukturförbättringar som Puga (2002) beskriver läggs fram av Bollebygd; förkortad restid, miljövänligare transportval, byte av transportmedel omnämns bland annat.

”Det är högra siffror [ang. pendling] mot Borås och till Göteborg. Det är lite så en del exploatörer säger. “Aah det är bra med Bollebygd för då kan man bo här och så kan man pendla till Borås och Göteborg”. Men det är bara så att dom som pendlar, många som flyttar hit har två bilar och en kanske pendlar mot Borås och en mot Göteborg. Så att *miljömässigt* så skulle man ju vinna mycket och plus att man har det här bostadsbehovet. Hur man nu ska hjälpa till att *lösa Göteborgsregions behov av bostäder.*”–
Intervju med Fredrik Engkvist

Bollebygd vill närma sig Göteborg och vara till hjälp för regionens behov av bostäder, detta har dessutom manifesterats genom att Bollebygd visat intresse för att bli en medlem i Göteborgsregionens kommunalförbund berättar Fredrik i intervjun. Bollebygd räknas även till Göteborgs LA-område (Lokal arbetsmarknad) av SCB (2014) och inte till Borås som i absolut avstånd ligger närmare.

Språket som används i offentliga kanaler från Bollebygds kommun understryker hur viktigt de anser att de får en station. Citatet nedan är hämtat från kommunens hemsida och där används ordet kämpar som ger tyngd till betydelsen av en station; de använder också “kommer” istället för exempelvis “kan skapa förutsättningar” när de berättar att befolkningen kommer att fördubblas.

“Kommunen kämpar för en regional tågstation på en ny järnväg mellan Göteborg och Stockholm, vilket skulle bidra till att kommunen växer och utvecklas ännu mer. Det nya stationsområdet mellan Bollebygd och Rävlanda blir ett regionalt resecentrum med tusentals nya invånare, nya bostäder och kommunal service. Det kommer leda till att antalet invånare i kommunen fördubblas och att de två orterna på sikt binds ihop.” –
Bollebygd kommun, 2016 [2]

Ulricehamn

Ulricehamn poängterar precis som Bollebygd flera av de direkta effekter som Puga (2002) anger som följd av infrastrukturförbättringar. Sett till antalet resande per tåg så kan Ulricehamn öka väldigt mycket, vilket i sig inte är konstigt då kommunen idag saknar järnväg. De är faktiskt en av de befolkningsmässigt sett största kommunerna i landet som helt saknar järnväg (bilaga 9.2).

“Detta är siffror från Trafikverkets underlag, en miljon resande per år beräknas resa från Ulricehamn. Eftersom vi i nuläget inte har någon station i Ulricehamn kan vi öka resandet mer än tillexempel Lund eller

Malmö, vi är en av de stationer som skulle ökat resandet allra mest.” –
Intervju med Sebastian Olofsson

Detta gör också att Ulricehamn har förutsättningar till att både andelsmässigt och
antalsmässigt bör ha underlag till att skapa stora förändringar i sina kommuninvånarens
resvanor även miljömässigt sett.

“Man behöver inte välja bilen och bussen behöver inte köra så det blir
kopplat till miljö också då” – Intervju med Sebastian Olofsson

Ulricehamn hävdar också att en station på höghastighetsbanan skulle skapa
förutsättningar för att byggherrar skulle få ett större intresse att producera nya bostäder i
kommunen eftersom möjligheten att pendla till bland annat Göteborg skulle innebära
ökade markvärden vilket i sin tur skulle höja intresset från byggherrar att investera i
kommunen.

”Vi ser väl att med en höghastighetsbana så ökar markvärdena, ökar
markvärdena så skapar det förutsättningar för *bostadsbyggnation*, man kan
ta ut högre priser på marken, vill fler bo på en ort då innebär det att
markpriserna ökar och då innebär det att man kan göra nyproduktion.(...).
Vi ser att vi får jättestora förutsättningar om de finns
pendlingsmöjligheter. Har du möjlighet att pendla till Göteborg härifrån då
blir de en större konkurrens på fastigheterna här och priserna ökar och de
innebär att byggherrar är intresserade av att bygga i Ulricehamns
kommun.” – Intervju med Sebastian Olofsson

Ulricehamn har redan märkt av att infrastrukturförbättringar skapar förutsättningar för
att företag och personer skall vilja lokalisera sig i kommunen i och med färdigställandet
av utbyggnaden av riksväg 40 till motorväg mellan Borås och Ulricehamn. Denna väg
kan eventuellt byggas ut till motorväg, istället för nuvarande 2-1 väg, mellan
Ulricehamn och Jönköping i framtiden då det är den enda flaskhalsen på sträckan
Göteborg och Stockholm via Jönköping. Denna utbyggnad finns dock inte med i
Trafikverkets nationella plan mellan 2014-2025 (Trafikverket, 2013).

“Vi ser att infrastrukturen, till exempel nu när man har förlängt
motorvägen ända till Ulricehamn, att då vill ju företag etablera sig,
personer vill bo i större utsträckning i Ulricehamn för de skapar bättre
arbetspendling till Borås och Jönköping då. Infrastrukturen skapar
förutsättningar till tillväxt.” – Intervju med Sebastian Olofsson

Precis som Bollebygd så lyfter också Ulricehamn möjligheten att “bidra” med bostäder
för att avhjälpa bostadsbehovet i Göteborg.

“Vi kan bidra med bostäder, göteborgare kan bo i Ulricehamn och
arbetspendla” – Intervju med Sebastian Olofsson

Även bostadsbehovet i Jönköping kan de hjälpa till att avlasta:

“Men vi tror att vår [kommun] kan också vara en hjälp för orter som Jönköping där man kanske inte har möjligheten till att ha den bostadsproduktionen eller så. De smittar av sig så att säga, på grannorterna då. Så de är klart att de skulle vara fantastiskt för oss. Och de vet jag att dom också vet. De är därför de också har lyft, när dom träffar Sverigeförhandlingen, behovet av en station i Ulricehamn.” – Intervju med Sebastian Olofsson

Dessa tankar om att spillover-effekter behandlas av Myrdal (Dicken & Lloyd, 1990), genom att det relativa avståndet minskar så kan spridningseffekterna nå längre geografiskt. Just relationen centrum och periferi skulle ändras rejält av höghastighetsjärnvägen. Om tiden förkortas ner till ca 15 minuter för att nå grannstäderna Jönköping och Borås så menar Ulricehamn att de i princip skulle bli en del av dessa städer. Istället för att då vara ett eget, något perifert, centrum så skulle de bli delar av två större centrum.

”Trafikverket har lyft fram Ulricehamn som en av de kommunerna som skulle få mest restidsnytta. Man brukar prata om inom en timme, hur långt kommer man då? Teoretiskt sett skulle man kunna arbetspendla upp till Norrköping då. Med 12 minuter till Borås och 16 till Jönköping då är vi ju knappt en förort till Jönköping eller Borås utan nästan att vi ingår i städerna” – Intervju med Sebastian Olofsson

Ovanstående citat kan även kopplas till Johansson et al. (2002) och den kritiska pendlings tiden. Det nämns att det brukar pratas om hur långt en pendlare kan nå på en timme och att en höghastighetsjärnväg teoretiskt skulle möjliggöra arbetspendling till Norrköping som ligger ca 200 km från Ulricehamn. Den sträckan tar i nuläget 2 timmar och 20 minuter att köra med bil (enligt Google Maps). En höghastighetsstation skulle således förstora arbetsmarknadsregionen ordentligt för Ulricehamn.

“Med minskade restider och ökade tillgänglighetsförbättringar kan Götalandsbanan innebära integration av regionala arbetsmarknader som idag inte kan sägas vara integrerade.” – Bollebygds kommun, 2015

Att skapa en anslutning till Landvetters flygplats är också något som en höghastighetsstation skulle bidra med. I nuläget så kan ulricehamnsborna i princip bara ta sig dit via bil, det är förvisso möjligt att ta sig dit kollektivt men då behöver ett byte i Borås göras följt av ett byte i Göteborg för att sedan åka tillbaka till Landvetter.

“Jag tror att en Götalandsbana i Borås och Jönköping och Ulricehamn, att kunna åka direkt ut till Landvetter det vore ju helt fantastiskt. Med *internationellt resande* och så.” – Intervju med Sebastian Olofsson

En av baksugseffekterna enligt Myrdal (Dicken & Lloyd, 1990) är att unga och utbildade flyttar från periferi till centrum, detta är någonting som i nuläget sker i Ulricehamn. Dels är kommunens utbildningsnivå något lägre än rikssnittet och

dessutom är den grupp av människor som flyttar från kommunen framförallt ungdomar som skall börja studera. En station skall enligt Ulricehamn kunna bidra till att personer som vill utbilda sig kan stanna i kommunen men ändå ha god tillgänglighet till högskolor och universitet i regionen, något som finns i både Borås och Jönköping samt framförallt Göteborg.

”Vår största utflyttningsgrupp är de som är 19 år, som ska börja högskolan, där ser vi en period där flest flyttar från Ulricehamn, så vi tror ju att vi på något sätt skulle kunna få folk att stanna kvar här också.” – Intervju med Sebastian Olofsson

På Ulricehamns kommuns hemsida går det precis som på Bollebygds läsa att kommunen anstränger sig för att få Sverigeförhandlingen att tänka om:

“1 februari kom beskedet från Sverigeförhandlingen att Ulricehamn inte finns med bland de stationslägen man ser ska finnas med utmed sträckningen.

Sedan dess har ett intensivt arbete pågått från kommunens sida för att försöka få en ändring till stånd. Ulricehamns kommun ser att en stor samhällelig nytta över lång tid försvinner om inte banan dras genom centrala staden och en station anläggs.” – Ulricehamns Kommun, 2016 [2]

Det är intressant att kommunen uttrycker sig med ordet försvinner då den samhällliga nyttan en höghastighetsstation är tänkt att innebära i nuläget inte skett, att förutsättningarna som järnvägen skulle kunna skapa försvinner eller i varje fall förändras är en mer korrekt beskrivning.

| | Tillväxt | Bostadsbyggande | Mobilitet | Arbetsmarknadsförstoring | Öka markvärden | Flygplats | Avlasta grannstäder | Jämställdhet | Miljö | Behålla ungdomar |
|------------|----------|-----------------|-----------|--------------------------|----------------|-----------|---------------------|--------------|-------|------------------|
| Bollebygd | X | X | X | X | | | X | X | X | |
| Ulricehamn | X | X | X | X | X | X | X | | X | X |

Värt att tillägga är att bara för att någonting inte tagits upp av en av kommunerna så betyder inte detta nödvändigtvis att det inte är viktigt för den kommunen också. Dock så har det inte lyfts fram av dem.

Både Bollebygd och Ulricehamn är fast beslutna om att höghastighetsjärnvägen kan ge dem bättre förutsättningar till att avlasta sina grannstäders bostadsbehov. Detta skulle i sin tur för Bollebygd (Som är en väldigt liten kommun befolkningsmässigt) betyda ett större underlag för att växa organisatoriskt med bättre kommunal service etc. För Ulricehamns del fokuseras det lite mer på att markvärdena kan öka vilket skapar möjligheter för investerare att bygga fler bostäder.

Enligt den nya ekonomiska geografin (Krugman, 1991) så kan billigare markpriser ses som en centrifugalkraft som motverkar agglomerationen, så länge kommunerna kan konkurrera gentemot de större grannstäderna med lägre bostadspriser så kan denna kraft fungera. Samtidigt så skulle transportkostnaderna minska vilket skulle kunna medföra att företag i stor utsträckning väljer att etablera sig i större centrum. Däremot kan

tillgängligheten öka markant vilket i princip skulle kunna göra Ulricehamn och Bollebygd till delar av de andra städernas centrum snarare än perifera.

I Dicken & Lloyd (1990) som behandlar Myrdals teorier så lyfts det fram att det relativa avståndet är viktigare än det faktiska, höghastighetståg minskar det relativa avståndet för båda kommunerna men framförallt för Ulricehamn. Då Ulricehamn idag endast har fullt utbyggd motorväg åt ett håll samt saknar järnväg överhuvudtaget så skulle effekterna för dem i relativt avstånd minska radikalt. För Bollebygd däremot som idag dels har järnväg (Dock väldigt långsamt, framförallt för att den är väldigt kurvig) men också motorväg både åt öst och väst så skulle höghastighetsjärnvägen inte minska det relativa avståndet i samma utsträckning som för Ulricehamn. Bollebygds absoluta avstånd till Borås är också kortare än Ulricehamns samt att deras absoluta avstånd till Göteborg är mindre än Ulricehamns avstånd till Jönköping. Bollebygd kan kanske redan idag kunna ses att befinna sig i gränsområdet till centrumområdena Borås och Göteborg snarare än att vara ett perifert centrum. Kommunen saknar även en del funktioner så som Gymnasieskola, Polisstation etc. så de är redan idag beroende av sina grannstäder för vissa funktioner. Just fokuseringen på att människor kan bo i Bollebygd men arbeta i någon av städerna omkring tyder på att Bollebygd snarare ser sig som ett gränsområde till centrum (både Borås och Göteborg) snarare än ett eget centrum i relationen centrum-periferi.

Ulricehamn relativa avstånd till Borås har minskat sedan Riksväg 40s utbyggnad färdigställdes hösten 2015 och det går att nå Borås på ca 30 minuter. De upplever i nuläget att många ungdomar flyttar från kommunen för att studera och tror att den stora förminskningen i relativt avstånd till grannstäderna som en höghastighetsstation innebär kan skapa förutsättningar för denna grupp att bo kvar i kommunen och pendla till högskolorna i regionen. De verkar i nuläget således vara drabbade av en av de baksugseffekter som Myrdal anger som en av de negativa effekterna av en centrum-periferi-relation och tänker sig att den förbättrade infrastrukturen skulle kunna fungera som medel mot denna baksugseffekt.

Ingen av kommunerna diskuterar några negativa effekter av höghastighetsetableringen förutom ingreppet i naturen samt de barriäreffekter som kan komma att skapas. Precis som Puga (2002) påstår så innebär inte infrastruktursatsningar automatiskt tillväxt, det finns även risker med bättre tillgänglighet. Företag och verksamheter i större kluster får större möjligheter att förse marknaden hos den mindre utvecklade delen av regionen på distans. Om då tillgängligheten skulle bli så bra att Ulricehamn i stort sett skulle bli "en del av" sina grannstäder så riskerar de att tappa vissa funktioner. En bank som har en filial i Ulricehamn skulle exempelvis kunna se besparingsfördelar genom att lägga ner kontor i Ulricehamn eftersom att invånarna ändå har så bra tillgänglighet till bankkontor för samma bank i sina grannstäder.

5.2 Kommunernas mål och utmaningar

Vid intervjuerna så betonade båda kommunerna vikten av en höghastighetsstations betydelse för kommunernas utveckling. Båda kommunerna ser att en station har en oerhörd potential att ge dem goda förutsättningar för att utvecklas. Men då en station i sig inte kan ses som ett mål utan ett medel för något annat så frågades också vilka faktiska mål en station skall hjälpa till att uppfylla.

Bollebygd:

På frågan om vad som är den viktigaste frågan för kommunens utveckling svarade Fredrik följande:

”Jag skulle ju säga att det är ju en *station*. Egentligen och att vi kan växa och bygga ut.” – Intervju med Fredrik Engkvist

Hur viktigt en station ses från kommunens sida är påtagligt då det är det första som nämns när frågan ställs. Andra mål och utmaningar är att se till att den kommunala servicen inte släpar efter då kommunen har haft en stor inflyttning (i förhållande till kommunens storlek). Att växa som kommun ser de som ett av de huvudsakliga målen i Bollebygd.

”En utmaning idag, och det är ju också kopplat till att det har varit en stor inflyttning och tillväxt, dels all annan *service*, skola, förskola och gruppboende och hela den biten har ju inte hängt med.” – Intervju med Fredrik Engkvist

Bollebygd ser också förbättrad infrastruktur, cykelmöjligheter och den lokala infrastrukturen som utmaningar att handskas med framöver:

”Se över *infrastrukturen* i kommunen eller iallafall i Bollebygd [orten]” – Intervju med Fredrik Engkvist

”Vi har ju väldigt *dålig busstrafik* inom Bollebygd också. Så de vill man ju också förbättra, cykelmöjligheter o så. Så miljön är ju en sak men sen, tänker jag att man får, det är ju inte bara att man ska bo här utan vi vill ju gärna ha även *verksamheter* och service och de är ju svårt när man ligger som man gör mellan Göteborg och Borås.” – Intervju med Fredrik Engkvist

En annan utmaning för Bollebygd är att deras läge med närheten till Göteborg och Borås gör att det kan vara svårt att locka vissa typer av verksamheter och service till kommunen. Detta kan ses som ett uttryck för Pugas (2002) konstaterande om att en liten transportkostnad kan innebära att mer utvecklade regioner kan förse mindre utvecklade på distans.

Ulricehamn:

För Ulricehamn är infrastrukturen något som pekas ut som en stor utmaning och i synnerhet då en station, precis som för Bollebygd nämns det som den viktigaste frågan rörande kommunens utveckling:

”Du får gärna skriva i din uppsats att vårt viktigaste är ju de att man ändå kommer in på banan igen med det här höghastighetståget då. För att få en station i Ulricehamn de är jag helt övertygad om, de finns bara en sak som slår infrastruktur och det är läget, läget är det absolut viktigaste för personer när dom ska bosätta sig. Det andra det är infrastruktur för du kollar ”jag vill bo på den här platsen, den är attraktiv”, den andra delen är ”hur kan jag ta mig dit”. Det är så människan fungerar och de är så forskning visar att kan jag tänka mig att bo på en ort måste jag lätt kunna pendla till min arbetsplats, jag måste kunna komma till kommunal service, till skolor osv. Jag skulle säga att det inte är mycket som slår de. De enda som slår det är själva läget. På platsen. Men har du ett bra läge så brukar du också få infrastrukturen.”– Intervju med Sebastian Olofsson

Vidare diskuteras vad det är för mål som en höghastighetsjärnväg kan hjälpa till att tillgodose och då är bostadsbehovet något som tidigt lyfts fram. Även kommunal service och bostäder till grupper i samhället där det saknas bostäder exempelvis studenter och asylsökande; detta skall utvecklas på ett sådant sätt att integrationen fungerar genom en sund stadsutveckling:

”Mycket av de[kommunens mål] handlar ju om att tillgodose behovet av *bostäder*. Så de är ju vårt viktigaste mål egentligen, dels att se till att vi har en utbyggnad av *kommunal service* i form av skolor, boenden och så då. I förhållande till den befolkningstillväxt vi har men också att tillgodose personer som behöver bostäder. Och de är ju allt ifrån utsatta grupper, asylsökande, studenter, eller vad det nu handlar om då. Men också att tillgodose den befintliga marknaden. Så målet är väl att möta de behovet som finns generellt i Sverige om mer bostäder. Men sen har vi ju massa mål kopplade till de att de ändå ska bli en sund stadsutveckling, att vi ska skapa *integration* i samhället och inte utsatta områden.(...) Vi ser snarare att de är viktigt med *blandad bebyggelse* men bostadsrätter med hyresrätter, villor, integrera de i samma område.”– Intervju med Sebastian Olofsson

| | Höghastighetståg | Infrastruktur/ kollektivtrafik | Blandad bebyggelse | Integration | Sund stadsutveckling | Kommunal service | Bostäder | Befolknings- tillväxt | Verksamheter |
|------------|------------------|-----------------------------------|-----------------------|-------------|-------------------------|---------------------|----------|--------------------------|--------------|
| Bollebygd | x | x | | | | x | x | x | x |
| Ulricehamn | x | x | x | x | x | x | x | | |

5.3 Att inte få en station

Uppsatsens huvudsakliga tema handlar om hur Bollebygd och Ulricehamn skall få nytta av höghastighetsjärnvägen utan ett stationsläge. I det kommande avsnittet tas därför frågor om vad kommunerna tror att ett uteblivet stationsläge innebär och hur de förhåller sig till detta läge. Sverigeförhandlingen har trots allt inte pekat ut någon av orterna.

Bollebygd

Bollebygd tycker att om de inte får en station i kommunen så innebär det bara nackdelar, det blir en barriär i kommunen:

”Får man bara höghastighetståg och ingen station. Då är de ju liksom bara nackdelar för Bollebygd egentligen. Om vi tittar på dom lägena man har, markläge skulle ju vara de värsta kanske då. För då får vi ju barriären också på marken. (...) Förutom att de kanske blir ganska fult, för de ska ju inhägnas och så ska de skyddas mot buller så blir de väl bullerplank.” – Intervju med Fredrik Engkvist

De planerar fortfarande för att få en station trots Sverigeförhandlingens besked:

”Vi planerar ju inte för att inte få det. Vi har liksom inte tänkt det scenariot. Det finns bara liksom att, station eller resecentrum det ska vi ha. I området. Blir det inte en station, om vi säger att det inte blir en station så ska det iallafall bli förbättrade bussförbindelser. Det ska vara ett resecentrum.” – Intervju med Fredrik Engkvist

På frågan om de har en ”back-up”-plan ges följande svar:

”Visst har man det i bakhuvudet, det kanske inte blir någon station nu när Sverigeförhandlingarna... Men de är ju liksom inget som vi. (...) Nej det finns inget liksom nedpräntat eller nedritat. Det finns nog bara liksom i bakhuvudet på en del då kanske. Men det är inget som vi kommunicerar eller ens har diskuterat.” – Intervju med Fredrik Engkvist

Trots att de är inställda på att trots allt få en station så finns det vissa saker som planeras för att ske oavsett station eller inte, framförallt ett nytt resecentrum för att skapa bättre kollektivtrafikförbindelser, dessutom så finns det intressenter som vill bygga i kommunen även om en station inte kommer till skott:

”Men ett resecentrum, blir de inte, vi ska inte säga att det inte blir station men ett resecentrum skall vi planera för” – Intervju med Fredrik Engkvist

”Nu har vi ändå intressenter som säger ”vill bygga bostäder här och det är oberoende om det kommer station eller inte”.” – Intervju med Fredrik Engkvist

Ulricehamn

Ulricehamn ser ”onyttor” av att inte få en station men en räls genom kommunen, precis som Bollebygd så anser man att det kan komma att bidra till en barriär i samhället. Att det går snabbare att ta sig till Stockholm än tidigare ses som en klen tröst i sammanhanget:

“Vi gör ju också onyttor av att vi har en järnvägsräls kanske då igenom delar av vår kommun och vår grannkommun som gör att de skapar en barriär i samhället då. Så då har vi ju snarare, vi på landsbygden, en onytt. Då är inte den där halvtimmen vi tjänar upp till Stockholm så mycket värd i förhållande till vad de skapar för intrång i vår kommun då.”
– Intervju med Sebastian Olofsson

”Men för Ulricehamn som ort så blir ju inte stambanan så betydelsefull om det inte finns en station i Ulricehamn.” – Intervju med Sebastian Olofsson

De ser också att en förbättrad och utbyggd kollektivtrafik borde ordnas i kommunen om de inte får en station:

“Om den inte stannar, de vi kan göra de är ju att vi tillsammans med Västtrafik. Vi kan ju försöka kämpa för att få en utbyggd kollektivtrafik till stationerna, alltså tätare pendling mellan Ulricehamn och Jönköping, och Ulricehamn-Borås än vad vi har idag. För att fler kanske kan hoppa på höghastighetsbanan då. Men de påverkar ju inte restiderna i arbetsmarknadspendlingen, så dom som börjar jobba i Ulricehamn, dom är ju främst från Borås eller Jönköping, det påverkar ju inte deras restid av en station då.” – Intervju med Sebastian Olofsson

Precis som Bollebygd så finns det viss utbyggnad planerad oavsett om en station blir lokaliserad i kommunen eller inte:

”Vi har ju ändå bostadsprojekt och utbyggnader av staden oavsett om vi får en station då. Däremot så tror vi att utbyggnaden kommer ske fortare om de kommer en station eller ett beslut om en station i Ulricehamn, för de skapar ett intresse från byggherrar att faktiskt bygga då och förvalta fastigheter.” – Intervju med Sebastian Olofsson

På frågan hur de planerar för ett läge utan station så poängteras det precis som i fallet Bollebygd att det i första hand planeras för ett läge med station i kommunen; de anser att Sverigeförhandlingen gjort en ”miss” genom att exkludera Ulricehamn från Höghastighetsjärnvägen.

“Vi är ju liksom inte i det läget nu, utan nu är vi i läget att vi ska in på banan, vi tänker ju att det är en miss att inte ha med oss. och vi försöker ju inte ens tänka sådär, vi försöker ju komma med på banan.” – Intervju med Sebastian Olofsson

Vad som utmärker sig hos båda kommunerna är att de är väldigt fokuserade på att trots allt få en station i slutändan. Ulricehamn menar att de är en miss att de inte finns med och har dessutom ifrågasatt Sverigeförhandlingen och har bland annat krävt svar på hur de har räknat ut kostnader för olika spårdragningar. Bollebygd är hoppfulla och samtidigt är de progressiva i sin planering kring ett nytt resecentrum oavsett station eller ej. Båda kommunerna har också bostadsbygganden på gång som kommer byggas i vilket fall som helst.

5.4 Attraktivitet

Andersson (2011) hävdar att det går att mäta attraktivitet genom att se utvecklingen av fastighetspriser och flyttningsnetto. Båda kommunerna växer befolkningsmässigt och visar upp stigande fastighetspriser (se figur 5.1 och 5.2). Båda kommunerna är alltså att betrakta som attraktiva.



Figur 5.1 Villaprisutveckling Bollebygd – Källa: Svensk Mäklarstatistik

Avstånden till de större grannstäderna tycks således inte vara så stora att de negativa effekter som kan uppstå i en centrum-periferirelation övervinns de positiva spridningseffekterna som Myrdal diskuterar (Dicken & Lloyd, 1990). Båda kommunerna attraherar således människor i den utsträckningen att villapriserna ökar och befolkningen stiger, den uppåtgående trenden sker nu och i nuläget saknar båda kommunerna höghastighetsjärnväg; om de inte skulle få stationer så blir det inte sämre än vad nuläget är och nuläget är attraktivt och förblir troligen detta oavsett höghastighetsstation eller inte.



Figur 5.2 Villaprisutveckling Ulricehamn – Källa: Svensk Mäklarstatistik

Borås-Jönköping

Relationen mellan Borås och Jönköping kan komma att ändras mycket i och med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen, dessa två städer kommer att förkorta sitt relativa avstånd till varandra ganska kraftigt. I nuläget är det väldigt få människor som pendlar mellan dessa städer, faktiskt inte mer än 150 personer åt vardera håll (Borås kommun, 2015), trots att avståndet inte är mer än ca 8 mil. För Ulricehamn som är

lokaliserat mellan dessa större städer kan deras läge vara gynnsamt genom att Borås och Ulricehamns arbetsmarknader integreras som Johansson et al. (2002) har tagit upp.

Om arbetsmarknaderna integreras så kan även hushållsmarknaderna integreras och då Ulricehamn är lokaliserat mellan dessa städer så kan deras läge ses som gynnsamt när detta väl inträffar.

6. Diskussion

Både Ulricehamn och Bollebygd växer befolkningsmässigt vilket i sin tur betyder att de genererar ett större skatteunderlag. Då båda kommunerna växer och säger att det finns intresse hos byggherrar att etablera bostäder inom kommunerna så borde det betyda att någonting görs rätt redan nu. Att de redan växer och att trenden pekar på att de fortsatt växer så är kanske inte stationerna på höghastighetsjärnvägen något avgörande för kommunernas möjligheter att fortsätta växa; således får de också ett större underlag för kommunal service och andra verksamheter, vilket båda kommunerna anser som viktigt för utvecklingen.

Ulricehamn är större sett till antal invånare och har fler funktioner som brukar förknippas med en stad än vad Bollebygd har. Att inte få en station skulle eventuellt kunna skydda från de risker som finns med ökad tillgänglighet som diskuteras av Puga (2002). Istället för att bli en del av Borås och Jönköping så kan kommunen slå vakt om de stadsmässiga funktioner som finns hos dem, de behåller så att säga en viss mån av självständighet enklare om de inte får den markant ökade tillgängligheten som en höghastighetsstation i kommunen skulle innebära. Samtidigt så kan de arbeta för att trimma den infrastruktur som redan finns för att på så sätt öka sin kommuns individuella arbetsmarknadsregion. I dagsläget skiljer sig tiden mellan att åka buss och bil väldigt mycket för pendling till Borås, Göteborg och Jönköping; här finns det säkerligen en rad trimningsåtgärder som kan bättra på dessa möjligheter. Ex. arbeta med var bussen skall stanna och antalet stopp på sträckan. Det faktum att det är en attraktiv kommun i och med befolkningsökning, husprisökning, andel arbetslösa och högre andel företagare än genomsnittet bör också innebära att om Borås och Jönköping växer till följd av att de får stationer så kan även Ulricehamn dra nytta av detta genom att vara attraktivt genom att vara lokaliserat inom den kritiska pendlingstiden och erbjuda lite lägre huspriser.

Om kommunerna kan skapa förutsättningar för sina medborgare att, inom den kritiska pendlingstiden på 45 minuter till en timme, nå ett större antal arbetsplatser så är mycket vunnet. Om regionen de är lokaliserade i är en region med tillväxt så talar mycket för att de också har möjligheter till att växa, deras region kommer att få ta del av en mycket stor infrastruktuursatsning och det kommer inte bara innebära en räls genom deras kommuner. Något som är helt säkert är att deras relativa avstånd till Stockholm men även Malmö, Köpenhamn och Europa förkortas; och det är väl inte allt för pjåkigt?

7. Slutsatser

Båda kommunerna är väldigt övertygade om att en höghastighetsstation skulle ge dem guld och gröna skogar. Det enda negativa med en höghastighetsjärnväg, om de stannar inom kommunerna, anses vara den potentiella barriär som banan kan komma att utgöra. Denna negativa effekt talas det dock bara om när faktumet att det kanske inte kommer att dyka upp någon station förs på tal. Båda kommunerna tycks så fokuserade på att få en station i sin kommun att de faktiskt glömmer av att det kommer att finnas stationer i deras närhet, om de bara skulle lyfta blicken från det lokala till det regionala så skulle mycket vara vunnet. De får faktiskt stationer i sin region och dessutom inom den kritiska tiden för pendling. Det är verkligen inget konstigt att de drabbats av denna "höghastighetsblindhet". Den största svenska infrastruktursatsningen någonsin stundar och båda kommunerna befinner sig mitt i stråken, att inte göra sitt yttersta för att få ta del av denna jättesatsning vore nästintill tjänstefel.

De båda kommunerna kommer faktiskt att få höghastighetsstationer, inte i sin kommun men väl i sin region. Genom att lyfta blicken och faktiskt se det som lite av en seger då de befinner sig såpass nära tilltänkta höghastighetsstationer istället för att se det som förlorad station så kan de troligtvis dra nytta av att höghastighetstågen kommer att etableras i just deras region. Det går trots allt inte att förlora någonting som du aldrig har haft. Etableringen av den nya järnvägen i regionen kommer garanterat innebära effekter för både Ulricehamn och Bollebygd dock inte samma effekter som en station inom kommunen skulle orsakat.

De effekter som skapas av en höghastighetsstation för mindre kommuner är framförallt en förstorad arbetsmarknadsregion. Detta genom att invånarna på samma tid som före etableringen kan nå ett större absolut geografiskt område genom att det relativa avståndet förminskas. Förändringar i relationen centrum - periferi är även detta en effekt av en höghastighetsstation, avståndet till centrumet minskar och kommunen kan eventuellt ta del av de fördelar ett centrum har. Att vara en del av en utvecklad och integrerad region innebär att de är en del av en attraktiv region som kan bli populär för företag och människor att etablera sig i.

Det finns dock negativa effekter av ökad tillgänglighet, dels tenderar höghastighetsjärnvägar att leda till en koncentration av tjänsteföretag i urbana centra och tillgängligheten kan också ge företag en möjlighet att tjäna ett större geografiskt område från distans.

De mål som kommunerna främst tror att höghastighetsjärnvägen kan vara ett medel för att uppnå är större arbetsmarknadsregion, befolkningsutveckling som skapar underlag för bättre kommunal service och bostadsbyggande och förbättrad kollektivtrafik och miljövänligare resor. De flesta av dessa mål kan säkerligen uppnås även utan en station i kommunen; men samma effekter kan i vissa avseenden vara svåra att nå. Utan stationerna så kan inte arbetsmarknadsregionen förstoras i den utsträckningen som ett stationsläge hade inneburit, men förbättrad kollektivtrafik kan förstora

arbetsmarknadsregionerna i viss omfattning. Det kan tyckas att en höghastighetsstation i många avseenden vore en ”quick fix” för att uppnå en rad av kommunens mål; däremot är det svårt att tänka sig att det enda sättet för dessa kommuner att skapa en ihållande befolkningstillväxt är just en station på höghastighetsbanan, de blir säkert lite svårare men en omöjlighet är det inte.

Bollebygds lokalisering innebär att de har kortare relativa avstånd till ett par av regions större städer vilket skapar förutsättningar att göra större nyttor kopplat till utvecklingen av höghastighetsjärnvägen än vad det lite mer isolerade Ulricehamn kan. Å andra sidan så kan Ulricehamns lokalisering med längre relativa avstånd till grannstäderna fungera som ett skydd mot upprätthållandet av kommunens självständighet. Bollebygd är redan i nuläget i högre utsträckning beroende av vissa funktioner i de större städerna än vad Ulricehamn är. Om kommunerna ser till regionen snarare än sina egna kommuner så kan den nytta höghastighetsjärnvägen skapar regionalt även kan komma dem till gagn. Båda kommunerna är trots allt attraktiva och trenden pekar på att de i fortsättningen också kommer att vara det, med eller utan höghastighetsstationer.

7.1 Hur blir det då?

Sverigeförhandlingens första bud pekade varken ut Bollebygd eller Ulricehamn som stationsorter men båda kommunerna har fortsatt arbetet för att trots allt få en station. Bollebygds läge med redan relativt goda förbindelser till Göteborg, Landvetters flygplats och Borås samt närheten till den föreslagna sträckningen av höghastighetsbanan innebär både argument för och emot att lokalisera en station där. Kommunen själv beskriver sig som expansiv och befolkningen ökar vilket å ena sidan innebär att underlaget för en station ökar. Samtidigt så kanske just närheten till både Landvetter och Borås kan betyda att en investering av den storlek som en station längs höghastighetsjärnvägen innebär kan vara svår att motivera.

Ulricehamn har i nuläget längre avstånd till sina grannstäder Borås och Jönköping samt är isolerat från det svenska järnvägsnätet; en station där skulle innebära stor nytta för tillgängligheten i kommunen. Läget för Ulricehamn verkar enligt Trafikverket inte ha förbättrats sen 1850-talet och verkar väga tungt som argument mot en station i Ulricehamn. Men om kommunen kan bevisa att läget inte bara är ”oländiga bergstrakter” som skulle innebära ”allt för öfverdriva kostnader” så kanske Sverigeförhandlingen kan tänka om.

Det kollektiva regionala resandet i Västsverige skulle med all sannolikhet gynnas av så många stationer som möjligt inom regionen. Det övergripande målet med höghastighetsjärnvägen om att det max skall ta två timmar mellan Stockholm och Göteborg försvårar dock detta. Lokal och regional nytta får kanske helt enkelt finna sig i den nationella nytta som höghastighetsjärnvägen är menad att skapa. Men kanske kan det finnas lokal nytta även hos kommuner som Ulricehamn och Bollebygd trots uteblivna stationer. Men trots allt är ett av Sverigeförhandlingens mål ”Höghastighetsjärnvägen ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i bland annat ökat bostadsbyggande”; om

Sverigeförhandlingen tänker om och fokuserar mer på regionala nyttor så kanske de kan vara med på ”banan” ändå.

7.2 Vidare Forskning

Då denna uppsats behandlar en fråga om framtida händelser så vore en uppföljning, när höghastighetsjärnvägen väl varit på plats under en tid, intressant. Detta kan ske först om ett antal år men någonting som det redan nu skulle kunna skrivas en uppsats om ifall Ulricehamn borde få en järnvägsstation sett till ett demokratiperspektiv. Staten är de som ansvarar för järnväg i Sverige men vart skall det egentligen byggas nya järnvägar? Skall de bara tas i beaktning vad som är mest lönsamt eller borde kommuner som idag inte är anslutna till det svenska järnvägsnätet ha förtur? Ytterligare ett intressant forskningsämne vore relationen mellan Borås och Jönköping och hur höghastighetsjärnvägen kan komma att förändra den relationen. I uppsatsen togs pendlingsstatistiken mellan dessa städer upp vilken är väldigt låg, dessutom finns det en rad andra faktorer i den relationen som är intressanta att ha i beaktning. Många administrativa och kulturella gränser är dragna i skogarna strax öster om Ulricehamn. Jönköping ses som en väldigt kristen stad och textilarbetarstaden Borås; och för att bara nämna en av många skillnader så är Jönköping en hockeystad (även om deras fotbollslag blir allt bättre) medan Borås är starkt förknippat med fotbollslaget Elfsborg.



Figur 7.1 Tuff Tuff Bildkälla: <http://www.wallpaperup.com/>

8. Källförteckning

Andersson, Martin, 2011. *Vad hände sen?: Utvecklingen på den svenska sidan av Öresundsregionen efter bron*. Malmö: Sydsvenska industri- och handelskammaren

Bollebygds kommun, 2015. *Bollebygds kommun- Nyttanalyser i Sverigeförhandlingen*.
<http://media.forhandling.sverigeforhandlingen.se/2015/11/Bollebygds-kommun-Nyttanalyser-reviderad-151106.pdf> Hämtat: 2016-04-15

Bollebygds kommun, 2016 [1]. *Kommunfakta*.
<http://www.bollebygd.se/kommunochpolitik/kommunfakta.4.4b88096f14fb4d9accd2b6b9.html> Hämtat: 2016-05-10

Bollebygd kommun, 2016 [2]. *Bygga, bo och miljö*.
<http://www.bollebygd.se/byggaboochmiljo.4.4d349e8f14f48a3fac122556.html> Hämtat: 2016-05-14

Bollebygds kommun, Härryda kommun, Marks kommun, 2014. *Utvecklingsplan- För del av Bollebygd, Härryda och Marks kommuner*. Framtagen av Fojab Arkitekter.

Borås Kommun, 2015. *Sysselsättning och Pendling 2014*.
<http://www.boras.se/download/18.7251487a1515e821413e6899/1449498244240/15sf23.pdf> Hämtat: 2016-05-27

Bryman, Alan, 2011. *Samhällsvetenskapliga metoder. 2., [rev.] uppl.* Malmö: Liber

Denscombe, Martyn, 2009. *Forskningshandboken*. Lund. Studentlitteratur.

Dicken Peter & Lloyd, Peter E., 1990 *Location in Space: Theoretical Perspectives in Economic Geography*. 3e uppl. Harper and Row, New York

Ekonomifakta, 2016 [1]. *Bollebygd*. <http://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Din-kommun-i-siffror/?region=1443&compare=1> Hämtat: 2016-05-10

Ekonomifakta, 2016 [2]. *Ulricehamn*. <http://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Din-kommun-i-siffror/?region=1491> Hämtat: 2016-05-10

Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael & Oscarsson, Henrik - Wängnerud, Lena, 2012. *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm. Norstedts juridik

Fujita, Masahisa & Krugman, Paul, 2004. *The new economic geography: Past, present and the future*. Papers in Regional Science. Årg. 83, s. 139-164

Jernberg, Peter, 2016. *Vill ha motorväg mellan Ulricehamn och Jönköping*. P4 Sjuhärad Sveriges Radio.
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=95&artikel=6341773> Hämtat: 2016-05-10

Johansson, Börje, Klaesson, Johan & Olsson, Michael, 2002. *Time Distance and Labor Market Integration*. Papers in Regional Science, årg. 81, s. 305-327

Krugman, Paul, 1991. *Increasing Returns and Economic Geography*. Journal of Political Economy. Årg. 99, s. 483-499

Myrdal, Gunnar, 1957. *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. Methuen & Co LTD, London.

Pacione, Michael, 2009. *Urban Geography. A Global Perspective*. New York. Routledge.

Puga, Diego, 2002. *European regional policies in light of recent location theories*. Journal of Economic Geography. 2: 373-406

SCB, 2014. *Förteckning över lokala arbetsmarknader*. Hämtat: 2016-05-05 http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Arbetsmarknad/Sysselsättning-forvarvsarbete-och-arbetstider/Registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-RAMS/7899/Lokala-arbetsmarknader-LA/Forteckning-over-lokala-arbetsmarknader/ Hämtat: 2016-05-14

SOU 2015:60, *Delrapport från Sverigeförhandlingen- Ett författningsförslag om värdeåterföring*. <http://www.regeringen.se/contentassets/53e86bf8a7d94ed8ada5260fc200595f/delrapport-fran-sverigeforhandlingen--ett-forfattningsforslag-om-vardeaterforing-sou-201560> Hämtat: 2016-05-02

SOU 2016:3, *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar*. <http://www.regeringen.se/contentassets/9f8067537e35452dab091d6145b28210/hoghastighetsjarnvagens-finansiering-och-kommersiella-forutsattningar-sou-20163> Hämtat: 2016-05-13

Sverigeförhandlingen, 2016 [1]. *Beslutsunderlag- Val av linjesträckning och stationsorter*. <http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/Beslutsunderlag-Val-av-linjestrackning-och-stationsorter.pdf> Hämtat: 2016-05-02

Sverigeförhandlingen, 2016 [2]. *FAQ- Vanliga frågor*. <http://sverigeforhandlingen.se/vanliga-fragor/> Hämtad: 2016-05-02

Trafikverket, 2013. *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025*. Remissversion 2013-06-14. http://www.trafikverket.se/contentassets/9e147d1421b14ee9ae83003c9f15617c/forslag_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2014_2025_remissversion.pdf Hämtat:2016-05-10

Trafikverket, 2014. *Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 – sammanställning och läshänvisning*. http://www.trafikverket.se/contentassets/054db6b15ddc479984b6f0df6e7385c1/slutligt_pm_nationell_tra_nsportplan_2014-2025.pdf Hämtat: 2016-05-10

Ulricehamns kommun, 2016 [1]. *Invånare och kommunfakta*. <https://www.ulricehamn.se/omkommunen/samhalle-och-befolkning/kommunfakta/> Hämtat: 2016-05-10

Ulricehamns kommun, 2016 [2]. *Sverigeförhandlingen – Götalandsbanan*. <https://www.ulricehamn.se/omkommunen/samhalle-och-befolkning/infrastruktur/gotalandsbanan/> Hämtat: 2016-05-15

8.1 Intervjuer

Stefan Paterson, Projektledare Bollebygd- Borås, Trafikverket- Stora projekt, 20/4-16

Fredrik Engkvist, Planchef, Samhällsbyggnadsförvaltningen, Bollebygds kommun, 21/4-16

Sebastian Olofsson, Samhällsbyggnadschef, Ulricehamns Kommun, 22/4-16

9. Bilagor

9.1 Intervjuguide

Intervjuguide Robin Enqvist

Vid intervjuerna så kommer jag att be om godkännande för att spela in intervjuerna. Jag kommer också fråga om intervjuobjekten godkänner att jag använder deras namn eller vilken grad av anonymitet de accepterar. För uppsatsens legitimitets skull så bör det räcka med information om vilken organisation som intervjuobjekten representerar. Jag kommer även att fråga om intervjupersonerna vill få en sammanställning av intervjun skickad till sig.

Frågor:

Vad skulle en station för höghastighetståg innebära för kommunen?

Finns det andra sätt att åstadkomma det som en station för höghastighetståg skulle komma att innebära?

Vad är viktigast för kommunens utveckling?

Hur arbetar kommunen kring frågan om höghastighetsjärnvägen?

Hur arbetar kommunen kring ett scenario där en station i kommunen inte blir av?

Hur kan kommunen dra nytta av höghastighetsjärnvägen utan en station?

Hur ser kommunen på en höghastighetsstation i Borås? Vad kan detta innebära för den egna kommunen?

Vad är skillnaden mellan kommunens nuvarande utmaningar och de som tidigare varit? Och hur tror kommunen att framtidens utmaningar kommer att se ut?

Vem/vilka tror kommunen kan komma att flytta in i framtiden?

Regionaltågsfrågan

Pendling till grannstäderna

9.2 Kommuners järnväg

| Kommun | Invånare | Har Järnvägsförbindelse | Kommentar |
|--------------|----------|-------------------------|--------------------------|
| Stockholm | 923 516 | | |
| Göteborg | 548 190 | | |
| Malmö | 322 574 | | |
| Uppsala | 210 126 | | |
| Linköping | 152 966 | | |
| Västerås | 145 218 | | |
| Örebro | 144 200 | | |
| Helsingborg | 137 909 | | |
| Norrköping | 137 035 | | |
| Jönköping | 133 310 | | |
| Umeå | 120 777 | | |
| Lund | 116 834 | | |
| Borås | 108 488 | | |
| Huddinge | 105 311 | | |
| Eskilstuna | 102 065 | | |
| Gävle | 98 877 | | |
| Nacka | 97 986 | | |
| Sundsvall | 97 633 | | |
| Halmstad | 96 952 | | |
| Södertälje | 93 202 | | |
| Botkyrka | 89 425 | | |
| Karlstad | 89 245 | | |
| Växjö | 88 108 | | |
| Haninge | 83 866 | | |
| Kristianstad | 82 510 | | |
| Kungsbacka | 79 144 | | |
| Solna | 76 158 | | |
| Luleå | 76 088 | | |
| Järfälla | 72 429 | | |
| Skellefteå | 72 031 | | Enbart gods |
| Sollentuna | 70 251 | | |
| Täby | 68 281 | | |
| Kalmar | 65 704 | | |
| Karlskrona | 65 380 | | |
| Möndal | 63 340 | | |
| Östersund | 61 066 | | |
| Varberg | 61 030 | | |
| Norrtälje | 58 669 | | Viss gods |
| Gotland | 57 391 | | Ö |
| Trollhättan | 57 092 | | |
| Falun | 57 062 | | |
| Örnsköldsvik | 55 576 | | |
| Nyköping | 54 262 | | |
| Uddevalla | 54 180 | | |
| Skövde | 53 555 | | |
| Hässleholm | 51 048 | | |
| Borlänge | 50 988 | | |
| Lidingö | 46 302 | | |
| Tyresö | 46 177 | | Ö (i alla fall del av ö) |

| | | | |
|----------------|--------|--|-------------|
| Sundbyberg | 46 110 | | |
| Sigtuna | 44 786 | | |
| Landskrona | 43 961 | | |
| Trelleborg | 43 359 | | |
| Falkenberg | 42 949 | | |
| Motala | 42 903 | | |
| Kungälv | 42 730 | | |
| Upplands Väsby | 42 661 | | |
| Österåker | 42 130 | | |
| Enköping | 41 893 | | |
| Piteå | 41 548 | | enbart gods |
| Värmdö | 41 107 | | Ö |
| Ängelholm | 40 732 | | |
| Lerum | 40 181 | | |
| Alingsås | 39 602 | | |
| Lidköping | 39 009 | | |
| Vänersborg | 38 381 | | |
| Sandviken | 38 314 | | |
| Partille | 36 977 | | |
| Hudiksvall | 36 975 | | |
| Härryda | 36 651 | | |
| Västervik | 36 049 | | |
| Vellinge | 34 667 | | |
| Strängnäs | 34 102 | | |
| Mark | 33 906 | | |
| Värnamo | 33 473 | | |
| Katrineholm | 33 462 | | |
| Falköping | 32 511 | | |
| Eslöv | 32 438 | | |
| Danderyd | 32 421 | | |
| Vallentuna | 32 380 | | |
| Karlshamn | 31 846 | | |
| Nässjö | 30 451 | | |
| Karlskoga | 30 283 | | Ej trafik |
| Kävlinge | 30 104 | | |
| Gislaved | 29 272 | | |
| Ystad | 28 985 | | |
| Ale | 28 862 | | |
| Ronneby | 28 697 | | |
| Boden | 27 913 | | |
| Ljungby | 27 638 | | |
| Nynäshamn | 27 500 | | |
| Ekerö | 26 984 | | Ö |
| Vetlanda | 26 873 | | |
| Mjölby | 26 602 | | |
| Bollnäs | 26 594 | | |
| Oskarshamn | 26 450 | | |
| Ludvika | 26 362 | | |
| Arvika | 25 841 | | |
| Upplands-Bro | 25 789 | | |

| | | |
|---------------|--------|------------------------|
| Söderhamn | 25 785 | |
| Höganäs | 25 610 | |
| Köping | 25 557 | |
| Stenungsund | 25 508 | |
| Härnösand | 25 066 | |
| Kristinehamn | 24 270 | |
| Laholm | 24 195 | |
| Mariestad | 24 043 | |
| Lindesberg | 23 562 | |
| Ulricehamn | 23 494 | |
| Lomma | 23 324 | Järnväg utan station |
| Kiruna | 23 178 | |
| Staffanstorps | 23 119 | |
| Avesta | 22 781 | |
| Sala | 22 109 | |
| Östhammar | 21 563 | Enbart Gods |
| Finspång | 21 199 | Enbart Gods |
| Kumla | 21 154 | |
| Tierp | 20 547 | |
| Svedala | 20 462 | |
| Håbo | 20 279 | |
| Mora | 20 101 | |
| Sollefteå | 19 783 | Enbart gods |
| Nybro | 19 754 | |
| Alvesta | 19 581 | |
| Simrishamn | 19 065 | |
| Ljusdal | 19 027 | |
| Skara | 18 711 | Isolerad järnvägsstump |
| Tranås | 18 546 | |
| Sjöbo | 18 514 | |
| Kramfors | 18 359 | |
| Gällivare | 18 123 | |
| Timrå | 17 987 | |
| Burlöv | 17 430 | |
| Sölvesborg | 17 160 | |
| Klippan | 16 917 | |
| Knivsta | 16 869 | |
| Eksjö | 16 790 | |
| Flen | 16 440 | |
| Salem | 16 426 | |
| Kalix | 16 248 | Enbart gods |
| Älmhult | 16 168 | |
| Höör | 15 970 | |
| Vara | 15 662 | |
| Hallstahammar | 15 645 | |
| Hallsberg | 15 509 | |
| Hammarö | 15 420 | Enbart gods |
| Vimmerby | 15 419 | |
| Säffle | 15 366 | |
| Leksand | 15 326 | |

| | | | |
|--------------|--------|--|--------------|
| | | | |
| Tjörn | 15 315 | | Ö |
| Hedemora | 15 235 | | |
| Åstorp | 15 193 | | |
| Skurup | 15 149 | | |
| Hörby | 15 020 | | |
| Orust | 15 010 | | Ö |
| Bjuv | 14 962 | | |
| Krokom | 14 785 | | |
| Mörbylånga | 14 669 | | |
| Lysekil | 14 464 | | Enbart gods |
| Båstad | 14 373 | | |
| Söderköping | 14 240 | | |
| Östra Göinge | 14 102 | | |
| Hultsfred | 13 919 | | |
| Arboga | 13 858 | | |
| Svalöv | 13 655 | | |
| Heby | 13 594 | | |
| Vaggeryd | 13 372 | | |
| Fagersta | 13 286 | | |
| Sunne | 13 208 | | |
| Lilla Edet | 13 178 | | |
| Olofström | 13 170 | | Enbart gods |
| Götene | 13 160 | | |
| Mönsterås | 13 144 | | |
| Tomelilla | 13 132 | | |
| Osby | 12 954 | | |
| Strömstad | 12 854 | | |
| Öckerö | 12 682 | | Ö |
| Tidaholm | 12 669 | | |
| Åmål | 12 601 | | |
| Bromölla | 12 513 | | |
| Tanum | 12 455 | | |
| Tingsryd | 12 260 | | |
| Lycksele | 12 177 | | |
| Trosa | 12 078 | | |
| Torsby | 11 910 | | |
| Hagfors | 11 824 | | |
| Kil | 11 802 | | |
| Strömsund | 11 712 | | Inlandsbanan |
| Oxelösund | 11 701 | | Enbart gods |
| Tranemo | 11 619 | | |
| Åtvidaberg | 11 545 | | |
| Ovanåker | 11 469 | | Viss gods |
| Vaxholm | 11 380 | | |
| Forshaga | 11 379 | | Viss gods |
| Habo | 11 314 | | |
| Sävsjö | 11 228 | | |
| Vårgårda | 11 165 | | |
| Askersund | 11 151 | | |
| Säter | 11 009 | | |

| | | | |
|--------------|--------|-----------|-------------------|
| Tibro | 10 980 | | |
| Smedjebacken | 10 790 | | |
| Rättvik | 10 759 | | |
| Borgholm | 10 681 | | |
| Åre | 10 677 | | |
| Gnesta | 10 649 | | |
| Filipstad | 10 625 | | |
| Hylte | 10 514 | | |
| Svenljunga | 10 506 | | |
| Nora | 10 502 | Viss gods | |
| Härjedalen | 10 262 | | inlandsbanan |
| Munkedal | 10 205 | | |
| Nykvarn | 10 192 | | |
| Gagnef | 10 079 | | |
| Malung-Sälen | 10 036 | Viss Gods | |
| Surahammar | 9 985 | | |
| Årjäng | 9 869 | | Cykeldressin |
| Örkelljunga | 9 831 | | |
| Haparanda | 9 831 | Gods | |
| Kinda | 9 795 | | |
| Markaryd | 9 779 | | |
| Bengtsfors | 9 626 | | Viss sommartrafik |
| Degerfors | 9 543 | | |
| Gnosjö | 9 514 | | |
| Ånge | 9 493 | | |
| Nordanstig | 9 490 | | |
| Hofors | 9 435 | | |
| Herrljunga | 9 349 | | |
| Uppvidinge | 9 319 | | Viss museitrafik |
| Älvkarleby | 9 293 | | |
| Töreboda | 9 293 | | |
| Mellerud | 9 169 | | |
| Emmaboda | 9 090 | | |
| Sotenäs | 9 006 | | halvö |
| Hjo | 8 983 | | |
| Vingåker | 8 953 | | |
| Grums | 8 945 | | |
| Bollebygd | 8 799 | | |
| Vännäs | 8 593 | | |
| Lessebo | 8 516 | | |
| Eda | 8 505 | | |
| Kungsör | 8 343 | | |
| Älvsbyn | 8 183 | | |
| Valdemarsvik | 7 747 | | |
| Lekeberg | 7 492 | | |
| Vadstena | 7 407 | | Viss museitrafik |
| Perstorp | 7 211 | | |
| Mullsjö | 7 157 | | |
| Nordmaling | 7 060 | | |
| Älvdalen | 7 035 | | Enbart gods |

| | | | |
|-----------------|-------|--|--------------|
| Hällefors | 7 032 | | |
| Berg | 7 032 | | Inlandsbanan |
| Torsås | 6 943 | | |
| Vilhelmina | 6 829 | | Inlandsbanan |
| Robertsfors | 6 771 | | |
| Karlsborg | 6 764 | | |
| Orsa | 6 750 | | Inlandsbanan |
| Vansbro | 6 715 | | Viss Gods |
| Aneby | 6 537 | | |
| Färgelanda | 6 495 | | |
| Arvidsjaur | 6 471 | | Inlandsbanan |
| Bräcke | 6 455 | | |
| Pajala | 6 193 | | |
| Storuman | 5 943 | | Inlandsbanan |
| Högsby | 5 857 | | |
| Ockelbo | 5 849 | | |
| Norberg | 5 803 | | |
| Laxå | 5 656 | | |
| Grästorp | 5 644 | | |
| Essunga | 5 590 | | |
| Ragunda | 5 387 | | Enbart gods |
| Vindeln | 5 371 | | |
| Boxholm | 5 328 | | |
| Ödeshög | 5 236 | | |
| Gullspång | 5 229 | | |
| Jokkmokk | 5 072 | | |
| Ljusnarsberg | 4 928 | | |
| Dals-Ed | 4 799 | | |
| Övertorneå | 4 603 | | |
| Skinnskatteberg | 4 472 | | |
| Norsjö | 4 176 | | |
| Storfors | 4 032 | | |
| Munkfors | 3 663 | | |
| Ydre | 3 658 | | |
| Överkalix | 3 395 | | |
| Malå | 3 109 | | |
| Arjeplog | 2 887 | | Inlandsbanan |
| Åsele | 2 832 | | |
| Dorotea | 2 740 | | Inlandsbanan |
| Sorsele | 2 516 | | Inlandsbanan |
| Bjurholm | 2 453 | | |

Ihopsatt av:

Robin Enqvist

invånarstatistik: SCB

Tåginformation:

SJ, www.jarnvag.net

Respektive kommun,

Google maps

samt kollektivtrafikaktörer

