



Först förhandlade HG Wessberg fram framtidens kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Nu ska han göra samma sak på nationell nivå. Sverigeförhandlingen kan bli Sveriges största järnvägssatsning sedan 1800-talet.

HG Wessberg

Inget är omöjligt när HG Wessberg ska ordna höghastighetståg och 100 000 nya bostäder. Varken privata finansörer eller en ny förbindelse till Danmark utesluts i den största kommunikationssatsningen sedan 1800-talet.

text JANNE SUNDLING foto ANNA RUT FRIDHOLM

”Visst kan det bli en ny Öresunds-förbindelse”

HG Wessberg är den person som lokala politiker helst vill ha en pratstund med det kommande året. Han och Catharina Håkansson Boman har fått ett omfattande uppdrag, att sy samman ett helt system för framtidens infrastruktur i Sverige. Önskad bieffekt: fler bostäder och regional utveckling.

Det är ett jättekliv som jämförts med när stambanorna drogs genom landet på 1800-talet. Därför är det rätt förvånande att den högst ansvarige faktiskt beskriver det lite som ett hobbyuppdrag.

– Min huvudverksamhet är i Luxemburg i EU:s revisionsrätt. Det är ett heltidsjobb. Det uppdrag som Sverigeförhandlingen innebär kallas på EU-språk för sidouppdrag. Då måste jag ha tillstånd för uppdraget, det får inte komma i konflikt med Revisionsrätten och jag får inte uppbära någon ersättning. Så jag är gratis för staten, säger HG Wessberg.

HG, som han alltid kallas, är en rutinerad problemlösare. Hans meritlista är tyngre än de flestas. När Fredrik Reinfeldts statssekreterare Ulrica Schenström tvingades avgå 2007 efter en krogkväll med en TV4-reporter samtidigt som hon hade krisberedskap fick HG, då statssekreterare på utrikesdepartementet, ta över.

När regeringen förhandlade fram utbyggd tunnelbana och nya bostäder i Stockholmsregionen fick han uppdraget som förhandlingsperson. Nu ska han göra om tricket med hela Sverige.

– Vi ska förhandla fram en lösning där snabbtågen är en väsentlig del, men där huvudsyftet är vad det kan innebära för bostadsbyggande, regionförstoring och utveckling av hela Sydsverige, säger han.

Förutom höghastighetsbanor ska de också föreslå förbättringar i lokaltrafiken i storstäderna, överväga ytterligare en tunnelbanelinje i Stockholm och en ny väg- och järnvägsförbindelse Helsingborg–Helsingör. Men de ska också titta på ökad kapacitet i järnvägsnätet i Norrland och få till cykelstråk vid höghastighetsbanorna.


Det är ett jätteuppdrag, varför åtar du dig det?

– Det började med Stockholmsförhandlingen. Som gammal Stockholmspolitiker har jag ett starkt engagemang i regionens utveckling. Därför var det kul att få uppdraget – ännu roligare blev det när vi fick pröva förhandlingsmodellen.

– Det är en utveckling av det traditionella sättet att planera och genomföra infrastruktur. Fördelen är att vi blandar in intressenter som kommuner, regioner, landsting och privat näringsliv. Det gör det lättare att knyta ihop infrastruktursatsningar med vad man vill uppnå, som ökat bostadsbyggande och tillväxt i näringslivet.

Det är som om infrastrukturen har fått en Saltsjöbadmodell, där arbetsmarknadens parter lovade fred på arbetsmarknaden om problemen istället löstes vid förhandlingsbordet. Och Stockholmsförhandlingen gav HG mersmak.

– När förra regeringen frågade mig om jag ville fortsätta med detta på nationell nivå så var det inte möjligt att tacka nej. Jag gillar verkligen sättet att arbeta.

Han menar att infrastrukturplanering har en tendens att ske i uppifrån-perspektiv. 

KUNDE INTE MOTSTÅ EN TERRÅNGBIL 11

NAMN: Hans Göran Wessberg.
ÅLDER: 62 år.
FAMILJ: Hustrun Marianne, läkare, tre barn.
BOR: Hus i Bromma.
BAKGRUND: Tidigare statssekreterare hos Fredrik Reinfeldt, generaldirektör Bolagsverket, vice vd Svenskt Näringsliv, vd Sveriges Industriförbund, tio år som anställd i olika roller i Försvarsmakten, ordförande för

Moderaterna i Stockholm. Ledde Företagsskattekommissionen och Stockholmsförhandlingen.
RESDAGAR PER ÅR: Någonstans runt 160 dagar.
RELATION TILL TÅG: ”Förtjust i att åka tåg. Ser särskilt fram emot att kunna åka till min födelsestad Göteborg på två timmar.”
PÅ SPÅRET-TITTARE?: Det händer.

KOPPLAR AV: ”När jag sätter mig i båten för att åka till vårt sommarhus i Östergötland som ligger på en ö. Trivselsmässigt slår det allt.”
FAVORITFORDON: ”En terrångbil 11 som jag inte kunde motstå när de såldes ut av försvaret. Fast den gör sig bäst i skogs-terräng. Numera används den bara av Tekniska högskolans nollningssektion.”

» –Förhandlingsmodellen bryter det och släpper in kommunerna mycket mer. I Stockholmsförhandlingen var det de som tyckte det var viktigast med tunnelbana som fick den.

Det han och Catharina Håkansson Boman ska göra har jämförts med vad finansminister Johan August Gripstedt gjorde med stambanans utbyggnad på 1800-talet.

–Det är en hissnande jämförelse för en historiskt intresserad person, för Gripstedt är en av giganterna i vår 1800-talshistoria. Men visst finns det likheter i systemtänkandet. Vi ska skapa ett höghastighetstågssystem för persontransporter i 320 kilometer i timmen. Istället för att diskutera delsträckor och när de ska byggas diskuterar vi nu ett helt system. Tidshorisonerna är långa även nu. Höghastighetstågen kan få sina första passagerare först i mitten på 2030-talet. Men nu vill alla ansluta sig till framtidsspåret.

Blir du Sveriges mest lobbyutsatta person under 2015?

–Både ja och nej. Jag ska förhandla fram en lösning och teckna avtal med intressenter om hur banorna ska gå och var stationerna ska ligga. Men jag handlar inte upp entreprenader.

–Bygger Sverige gör jag inte. Däremot är jag väldigt öppen för diskussioner med kommuner längst de planerade sträckningarna.

Hittills har förhandlarna varit i Sörmland, Jönköping, Malmö, Göteborg och Kronoberg och träffat kommuner som är berörda.

–Deras reaktion efteråt är: Ja, nu måste vi varva upp arbetet. Eftersom de också vet att jag är ute efter medfinansiering finns det anledning för dem att sätta sig ner och räkna på vad detta är värt.

Vad ska de räkna med i medfinansiering?

–I Stockholmsförhandlingen fick vi en ganska hög medfinansiering, men huvuddelen kommer från trängselskatt och statliga anslag. Det är inte möjligt att bygga höghastighetsnät med en stor andel kommunal medfinansiering. Däremot handlar det om stationslösningar och om vad de kan visa upp för andra nyttor, framför allt bostadsbyggande.

Kommunala initiativ ska också vägas mot vad som är förnuftigt rent tekniskt. Krokiga sträckningar ska undvikas och höghastighetstågen kommer inte att kunna stanna på särskilt många platser.

–Men på banorna ska också andra snabba persontåg kunna gå, som går i 200–250 kilometer i timmen. De kan stanna på väsentligt många fler ställen. Även om inte höghastighetstågen stannar i en kommun kan det vara rationellt att bygga en station som gör att de andra snabba tågen stannar där. Då är medfinansieringen väldigt intressant.

I ett fåtal svenska byggprojekt har man prövat OPS-lösningar, offentlig-privat samverkan. Arlandabanan och Nya Karolinska Solna är de mest kända undantagen. HG Wessberg utesluter inte privata investerarens medverkan.

–Ja, inga vägar är stängda. Sedan får vi se var vi hamnar. Personligen tror jag att för de

riktigt tunga satsningarna är det svårt att se någon annan huvudman än staten. Men vi får se. Jag har ett öppet sinne.

Varför har vi inte sett mer av OPS-lösningar i Sverige?

–Därför att Sverige har väldigt bra statsfinanser. Det innebär att ingen lånar billigare än staten. Jag vill inte utesluta att OPS kan vara intressant. Men hela systemet kommer inte att byggas med OPS.

När Sverige nu planerar för höghastighetståg om 20 år är de redan i trafik i många länder. Polen invigde sina höghastighetståg i höstas. Frankrike, Tyskland, Spanien har höghastighetståg och Japan har haft dem sedan 80-talet.

–Sverige är stort och glesbefolkat. Men vi har haft en stark utveckling de senaste decen-

» **Det är inte möjligt att bygga höghastighetsnät med en stor andel kommunal medfinansiering.**

nierna och vi är på väg att bli tio miljoner invånare. Tiden är mogen i lite mer glesbefolkade länder nu.

Sträckningen för höghastighetsbanorna från Stockholm till Jönköping är given, liksom sträckningen från Jönköping till Göteborg. De första delarna är också långt framme i planering, som sträckorna Järna–Linköping och Göteborg–Borås.

Men var ska banorna gå söder om Jönköping?

–Där sker nu studier i Trafikverket som blir klara i år och ska ligga till grund för den förhandling jag ska ha med kommunerna. Från Jönköping ner till Skåne, och genom Skåne, är den inte klar. Där studeras ett antal varianter, så får vi se hur de faller ut.

Blir det en ny förbindelse över Öresund?

HG Wessberg gillar Märklins tågmodeller och köpte en uppsättning till sönerna när de var små. Me nu är det inte skala 1:87 som gäller, utan framtidens höghastighets-tåg i full skala.



–Jag och Catharina har varit i Helsingborg för att diskutera en förbindelse. Det finns med i uppdraget, och visst kan vi se ett framtida behov. Men sträckningen i Skåne kan inte bara avgöras av en eventuell Helsingborg–Helsingör-förbindelse, Skåne som helhet ska fungera också. Men vi har inte avskrivit något. Det blir i så fall också en diskussion mellan Sverige och Danmark, och det är knappast lättare att få två länder att enas. Det tog ju lite tid att få Öresundsbron på plats ...

När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Rödby och Puttgarten nu börjar byggas så ökar trycket på att stärka förbindelserna över Öresund både i Sverige och i Danmark. Men också från Norge. Under 2015 försvinner en flaskhals på Västkustbanan när Hallandsåstunneln öppnas. Men frågan om att uppgradera hela banan med dubbelspår blir inte ett bekymmer för Sverigeförhandlingen. Den ska däremot överväga förstärkningar i Norrland.

–Att bygga för höghastighetståg där är inte realistiskt, underlaget måste vara tillräckligt stort. Men vi ska titta på vilka förstärkningar som kan vara motiverade i järnvägsnätet i norra Sverige. Sittande regering har pekat ut Norrbotniabanan (Umeå–Luleå) som prioriterat projekt. Vill regeringen välja den vägen finns det för min del inte så värst mycket mer att förhandla om. Men jag avvaktar och ser.

Under året fortsätter kontakterna med kommuner och regioner.

Vad ska en lokal- eller regionpolitiker tänka på i de diskussionerna?

–Tidigare har man koncentrerat sig mest på transportnyttan. Tänk istället: Vad innebär det att få tillgång till ett nytt system för höghastighetståg och snabba persontåg? Vad innebär det för kommunens utveckling, för bostadsbyggandet och för näringslivsutveckling? Vilka tilläggsinvesteringar kan göras i banor eller stråk som korsar de nya stambanorna?

–Om jag vore kommunalråd så skulle jag tänka mycket kring detta. Sedan verkar det som en bra idé att även utanför det kommunala perspektivet komma överens med andra. Så samverkan och nyttor, det är vad de bör söka efter, säger HG Wessberg. ■

UPPDRAGET FÖR SVERIGEFÖRHANDLINGEN

● Ska under 2015 träffa regioner och kommuner och diskutera banor för höghastighetståg Stockholm till Göteborg och Stockholm till Skåne. Under 2016 tar regelrätta förhandlingar vid och ett slutförslag kommer till årsskiftet 2017–2018. Beräknad kostnad för höghastighetsbanorna: 140–150 miljarder kronor.

● Inför att tunneln under Fehmarn Bält blir klar 2021 ökar trycket på fler förbindelser över Öresund. I uppdraget ingår också att titta på en eventuell HH-förbindelse mellan Danmark och Sverige med väg och järnväg. Beräknad kostnad: 39 miljarder kronor.

● Sverigeförhandlingen ska också se över kapaciteten på järnvägsnätet i Norrland, förbättringar av lokaltrafiken i storstäderna och möjligheten att skapa nya cykelvägar i nära anslutning till höghastighetsbanorna.

Ett eget exemplar av Dagens Samhälle? Beställ 5 nr gratis!



Ja tack. Ord. pris 150:-
Sänd mig 5 nummer av Dagens Samhälle gratis.



Fyll i och posta kupongen eller gå in på dagenssamhalle.se/5nr

NAMN _____

EV. KOMMUN/LANDSTING/FÖRETAG _____

ADRESS _____

POSTNR _____ ORT _____

E-POST _____

Jag provar tidningen i egenskap av Politiker Tjänsteman Annat

Portot är betalt. Posta idag!

DAGENS Samhälle

**Svarspost
20450268
110 17 Stockholm**