

FOTO: VALENTIN FAURAUD/DTT



Runt år 2035 ska det gå höghastighetståg genom södra Sverige. Men kommuner och regioner är oeniga om var tågen ska gå. På bilden det schweiziska snabbtåget SBB.

Europakorridoren

■ Förespråkar sträckningen Jönköping-Värnamo-Ljungby-Helsingborg och/eller Malmö.

BESTÅR AV: Västra Götalandsregionen, Region Skåne, Värnamo, Ljungby, Helsingborg, Markaryd, Norrköping, Linköping, Borås, Ängelholm, Jönköping, Göteborg och Landskrona.

ORDFÖRANDE: Paul Lindvall, tidigare ks-ordförande (M) i Linköping.



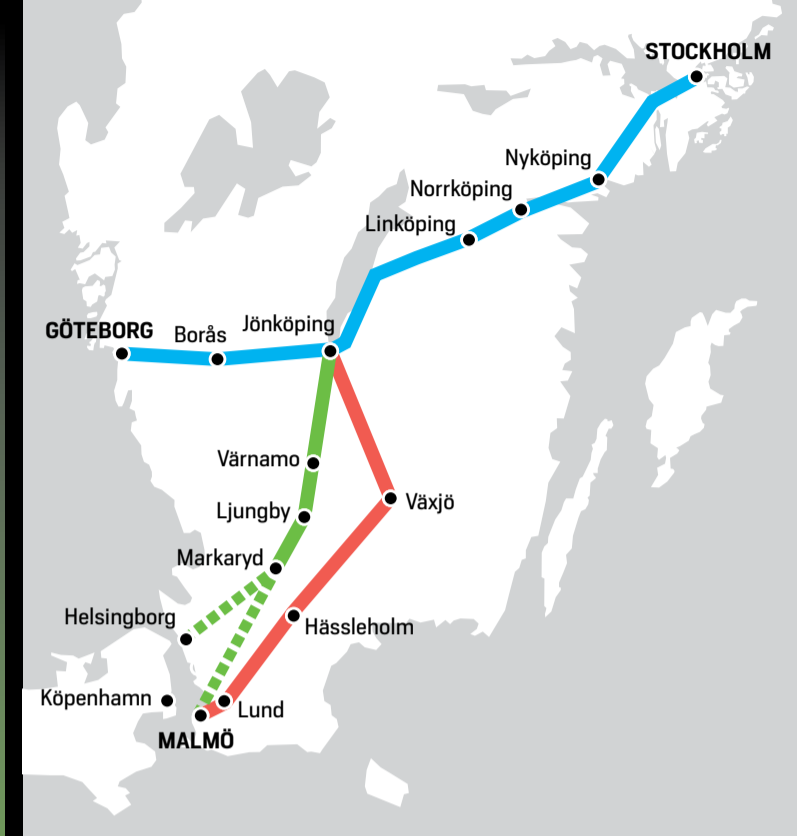
Paul Lindvall (M), ordförande för Europakorridoren
Gunnar Sibbmark, f d kommunalråd (M) i Värnamo

FOTO: JASMIN DE FRETAS/SMALÄNNINGEN



HÄR ÅR STRÄCKNINGARNA KOMMUNERNA BRÅKAR OM:

- Stockholm-Göteborg (Om denna sträckning råder enighet).
- Europakorridorens förslag.
- Stambanegruppens förslag.



”De stora tillväxtpotentialerna finns i västra delarna med två starka noder: Ljungby och Värnamo.”

Magnus Gunnarsson (M), ks-ordförande i Ljungby

”Tågen måste ju gå i bebodda trakter. En sträckning nära Växjö är enda realistiska alternativet.”

Bo Frank (M), ks-ordförande i Växjö

Stambanegruppen

■ Förespråkar sträckningen Jönköping-Växjö-Hässleholm-Kristianstad-Lund-Malmö.

BESTÅR AV: Region Skåne, Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Alvesta, Hässleholm, Kristianstad, Växjö, Kalmar, Karlskrona, Malmö, Nässjö och Älmhult.

ORDFÖRANDE: Pontus Lindberg (M), regionråd i Skåne.



Pontus Lindberg (M), ordförande i ”Stambanegruppen”
Lena Wallentheim (S), ks-ordförande i Hässleholm



FOTO: OYVIND LUND

TÅGBRÅK DELAR SÖDRA SVERIGE

Kommuner i strid om nya höghastighetsspåren • Skalar upp lobbyingsatsningar • Förhandlingar väntar

Att Sverige ska satsa på höghastighetståg är alla överens om. Men frågan om vilken sträckning tågen ska få splittrar regioner och partier. I potten ligger investeringar på hundratals miljarder, nya jobb och framtidstro.

TÅGTRAFIK Om allt går vägen kommer Sverige på 2030-talet att få snabbtåg som går mellan Stockholm och Malmö på två och en halv timme. Och som krymper restiden mellan Stockholm och Göteborg till två timmar.

Men redan nu står den infekterade kampen om att bli en av platserna där tågen passerar. Miljardinvesteringar och nya jobb står på spel. Under året ska Sverigeförhandlingens HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman resa runt och träffa kommun- och regionpolitiker och lyssna in argument.

I december 2015 ska de lämna en rapport om förutsättningar och finansiering av de nya tågen, och hur spåren ska dras. 2016 blir det skarpt förhandlingsläge mot kommuner och regioner.

Hösten 2017 ska ett slutförslag komma. Uppdraget fick de båda förhandlingarna av alliansregeringen efter valutspelet om ”Sverigebygget” häromåret. Den nya S+MP-regeringen har inte gjort några förändringar i inriktningen.

Ingen ifrågasätter att de kommande höghastighetstågen ska gå via Norrköping, Linköping och Jönköping och därifrån med en förgrening till Göteborg. Men den fortsatta sträckningen söderut rör upp starka känslor och delar både Kronoberg och de politiska partierna. Västra Kronoberg ställs mot östra, Värnamo-Ljungby mot Växjö-Hässleholm. – Den kronobergska samsjån prövas verkligen nu. Här finns olika uppfattningar som skär genom alla

partier, säger Magnus Gunnarsson (M), kommunstyrelsens ordförande i Ljungby.

– Det finns bara ett alternativ. Tågen måste ju gå i bebodda trakter. En sträckning nära Växjö är enda realistiska alternativet, säger Bo Frank (M), kommunstyrelsens ordförande i Växjö.

Ljungby-Värnamo har länge agerat genom lobbygruppen Europakorridoren. Gunnar Sibbmark, tidigare kommunalråd (M) i Värnamo, är vd för Europakorridoren, och har jobbat med frågan i 20 år. Han vill

dra banorna parallellt med E4:an. Inte via Växjö.

– Tidigare har Bo Frank inte engagerat sig i frågan. Det blir inga höghastighetståg, sa han då. Han ändrade sig snabbt när ”Sverigebygget” presenterades. Men att dra banorna via Växjö skulle bli tio miljarder dyrare. Kostnaderna talar för oss, säger Gunnar Sibbmark.

För att stärka sina förhandlingspositioner lierar sig de stridande Smålandskommunerna med skånska kommuner och Region Skåne. Hässleholms kommun tog i no-

vember beslut om att satsa en miljon under 2015 för att visa upp fördelarna med höghastighetståg via kommunen, i allians med Växjö, men

”Vi ska visa att vi är offensiva, med bostadsbyggande och annat. För oss är det jätteviktigt att vi fortsatt kan vara en knutpunkt.”

Lena Wallentheim (S), kommunstyrelsens ordförande i Hässleholm

SVERIGEFÖRHANDLINGEN KORTAR VÄGEN TILL EUROPA

■ Sverigeförhandlingen är utsedd av regeringen och består av HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman. De utsågs av alliansregeringen efter valutspelet om ”Sverigebygget”, som innehöll en satsning på höghastighetståg och 100 000 nya bostäder. Nuvarande regering har också pekat ut höghastig-

hetstågen som det viktigaste infrastrukturprojektet. Under 2015 ska förhandlingarna träffa regioner och kommuner och diskutera planerna för snabbtåg Stockholm till Göteborg och Stockholm till Helsingborg och/eller Malmö. Under 2016 tar förhandlingarna vid. Beräknad kostnad för de tänkta ba-

norna är 140–150 miljarder kronor. Inför att tunneln under Fehmarn bält (Rödby-Puttgarten) blir klar 2021 ökar trycket på fler förbindelser över Öresund. En ny förbindelse för järnväg, eller bil och järnväg, beräknas kosta 39 miljarder kronor (ska prövas i Sverigeförhandlingen).



Regeringens förhandlare HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman.

också med Kristianstad och Malmö.

– Vi ska visa att vi är offensiva, med bostadsbyggande och annat. För oss är det jätteviktigt att vi fortsatt kan vara en knutpunkt. Det allra bästa vore om Skåne kunde gå fram med ett gemensamt förslag, men vi vet inte vad västra Skåne säger. Vi ska försöka träffas gemensamt nu i januari, säger Lena Wallentheim (S), kommunstyrelsens ordförande i Hässleholm. Smålandskommunerna växlar dessutom upp det egna lobbyarbetet.

– Vi har avsatt 300 000 kronor i år för att tillsammans med andra kommuner bilda en projektorganisation, och Europabanan måste finnas med i budgetarbetet inför 2016. Det här är en av våra tre stora kommunala utmaningar, ihop med ekonomin och integrationen, säger Magnus Gunnarsson.

– Vi tillsätter nu en projektledare som på heldid ska arbeta med detta, säger Bo Frank på motståndarsidan. Stämningen är numera lite ansträngd i presidiet för M-styrelsen i Kronoberg, där både Magnus Gun-

narsson och Bo Frank finns med.

– Det är en verbal dragkamp. Lokalpolitiken lyser igenom. Visst finns det tillväxtpotentialer i östra delarna, men de är marginella. De stora finns i västra delarna med två starka noder: Ljungby och Värnamo. Dessutom blir det en kortare och billigare sträckning. Och vädret påverkar, säger Magnus Gunnarsson.

Vadret? –Ja, det snöar mycket mer på Småländska höglandet.

Växjö har skaffat draghjälpen från både Kalmar och Karlskrona. – Det här är inte en Växjöfråga, det handlar om hela sydöstra Sverige. I december träffade vi Smålandskommuner Sverigeförhandlingens representanter. Efter det bestämde vi oss för att trappa upp det här arbetet ordentligt, säger Bo Frank.

De med bäst argument kommer att segra, tror han. Men i Sverigeförhandlingen är det tydligt att möjligheterna till lokal och regional medfinansiering kommer att väga tungt. Det dämpar hans optimism en aning.

– Jag är principiellt motståndare till medfinansiering. Jag tycker att staten är på väg att abdikera på allt fler områden, säger Bo Frank.

”Europabanan måste finnas med i budgetarbetet inför 2016. Det här är en av våra tre stora kommunala utmaningar, ihop med ekonomin och integrationen.”

Magnus Gunnarsson (M), Ljungby

Men sträckningen genom Småland är inte enda stridsfrågan kring höghastighetstågen. Kampen fortsätter in i Skåne och Danmark.

Europakorridorens förespråkare utgick länge från spårdragning via Markaryd till Helsingborg. Det skulle förutsätta en ny järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör (HH-tunneln).

Det jobbar Helsingborg för, medan intresset är svalare på danska sidan eftersom en förbindelse skulle

kräva en dyr ringled runt Helsingör. Planer på en ”Ring 5” för både väg- och järnvägstrafik finns, men är ytterst omstridda.

I Malmö finns Öresundsbron. Problemet är att kapaciteten för järnvägstrafiken där närmar sig taket. Malmö driver nu frågan om en Öresundsmetro med tunnelbana mellan de två städerna för att avlasta i persontrafiken.

Men även Landskrona vill vara med i Öresundskampen, och har lanserat ett förslag om en tunnel mellan Landskrona och norra Köpenhamn.

– Region Skåne har uttalat sig för en sträckning via Malmö, så vi har lite ändrat vår ursprungsplan med en HH-tunnel. Men jag är övertygad om att en HH-tunnel kommer för eller senare, säger Europakorridorens lobbyist Gunnar Sibbmark.

JANNE SUNDLING
js@dagenssamhalle.se

NÄSTA NUMMER: Stor intervju med Sverigeförhandlingens HG Wessberg.

Fler infrastrukturprojekt på gång

■ Satsningsområden som diskuteras. Total kostnad: minst 375 miljarder kronor.

Projekt	Kostnad, mdr kr
Höghastighetståg Oslo-Stockholm	125–150
Dubbelspår på Kalmar-Växjö/Kust till kust-banan	1,5–2,5
Höghastighetståg Oslo-Göteborg-Skåne	76
Utbyggnad av infrastruktur i storstäder	70
Nya Ostkustbanan Gävle-Härnösand	31
Norrbotnibanan Umeå-Luleå	23
Österleden Stockholm	15
Bergslagsbanan	6
Sydostlänken (Älmhult-Karlskrona)	2,5
Ökad standard på E22 Trelleborg-Norrköping samt E20 genom Skaraborg	Okänd