

Författare: BOSSE VIKINGSON, FILIP SJÖFORS

Höghastighetståg igenom landskapet



Med en rasande hastighet, 320 kilometer i timmen, kommer tågen att kunna susa förbi. Genom gårdar, rakt över kulturmiljömärkta trakter och längs tidigare nästan orörd natur.

Det finns ingen hejd när höghastighetstågen kommer susande genom landskapet.

För snabbt ska det gå. Kravet som styr är att resan mellan Stockholm och Malmö inte får ta längre tid än 2,5 timmar. Det kravet styr över allt annat.

Genom Kronobergs län finns två förslag på var tågen ska gå. De går under namnet från sina stora förespråkares hemsidor - Europakorridoren.se respektive Stambanan.com. Europakorridoren ligger i väster, i en nästan rak linje mellan Värnamo och Markaryd, genom Ljungby kommun.

En går mer åt öster, genom Växjö, tvärsar genom Alvesta och ner genom Älmhults kommun. Hittills finns enbart en möjlig, relativt konkret, sträckning beskriven. Det är konsultbolaget Kreera som på uppdrag av Stambanan.com skissat på var järnvägen kan dras i Växjö och

Älmhult. Det troliga är i så fall att den passerar nära Huseby i Alvesta kommun.

På sin väg genom Växjö ska tåget i all hast bromsa in vid en ny station precis väster om Räfte, alldeles i utkanten av det kulturskyddade området Bergkvara. Där föreslås att det framför allt byggs bostäder i något som beskrivs som Stationsstaden. Problemet är att nästan alla dessa områden hamnar inom kulturskyddad mark.

Men den idén går endast att genomföra om resenärerna, som vill fortsätta öster eller västerut mot Kalmar eller Göteborg, tvingas byta tåg.

Alternativet, som förespråkas från bland annat Kalmar, är att det ska kunna gå tåg direkt från Stockholm till Kalmar eller Göteborg. Och i motsatt riktning.

I det fallet måste järnvägsspåret svänga i 90 grader vilket innebär en järnvägsrundell av oerhört stora mått. Och den kan inte byggas så nära Räfte utan kommer att kräva mark längre väster ut och fram till kommungränsen. En annan konsultrapport

som Kreera gjort åt Trafikverket diskuterar effekten av höghastighetståg och tittar dessutom på en dragning genom Växjö. Visserligen förlängs restiderna mellan Stockholm och Malmö med sex till sju minuter. Men internt inom staden kan restiderna förkortas mycket mer. I så fall diskuteras att en hållplats då ligger nära Linnéuniversitet. Lösningen är speciell:

"Dragning på pelare i mittremsan på den 30 m breda Teleborgsvägen är härvid intressant att pröva." Längre söderut, i Älmhult, finns det inte heller någon möjlighet att följa gamla stambanan, utan en ny sträckning måste väljas. Kreeras ritning placerar den längs med väg 23.

Där finns det två möjliga placeringar av en station. Ett alternativ hamnar alldeles intill Ikeas varuhus och ett annat vid korsningen mellan väg 23 och järnvägen mot Olofström.

Ett tredje alternativ lyfts också fram och då går järnvägen en halv kilometer öster om väg 23, och med en station vid södra delen av kombiterminalen i Älmhult. När det gäller Europabanan genom Ljungby har den placerats växelvis på båda sidor om E4:an. I vissa fall kan järnvägen hamna upp emot 400 meter bort från E 4:an.

Förespråkarna för Europakorridoren pekar på att den dragningen inte ger några nya djupa sår i terrängen eftersom E 4:an redan skapat dem. I detta alternativ finns än så länge inte några stationer inom länet där resenärer kan stiga av och på höghastighetstågen. I Sverige är den här satsningen unik. Några liknande stora projekt, med effekt om många år och följeffekter för samhällsutvecklingen i hundratals år. Den enda jämförbara satsningen är nämligen när nuvarande stambana byggdes i Sverige för 150 år sedan och som fortfarande påverkar landet.

Satsningens ursprung kallades Sverigebygget och iscensattes under den förra alliansregeringen. Parollen löd "historiska satsningar på jobb, bostäder, höghastighetståg, kollektivtrafik och vägar".

Den nya S- och MP-regeringen har anammat tankarna och vill få igång höghastighetstågen så snabbt som möjligt. Löftet är: "Satsningen ska leda till ökat bostadsbyggande och tillväxt i många kommuner och regioner längs den nya järnvägen".

Det man med säkerhet vet är att satsningen blir dyr. Så förutom statliga pengar är tanken att

kommuner, landsting och företag ska bidra. I länet är det enda realistiska företaget med tillräckliga resurser Ikea. Få andra lär ha möjlighet att lova några summor om kanske 20 år. I maj lämnar Trafikverket ifrån sig en inledande rapport av hur satsningen väntas påverka samhället i stort. Den ska bygga på vilken nytta den ger i ökat bostadsbyggande, effekt på arbetsmarknaden, på resandet, på miljön, för näringslivet och sociala aspekter.

Utifrån den utredningen ska sedan kommunerna arbeta fram detaljerade uppgifter om vad dessa nyttigheter ger för effekt lokalt.

Och framåt årsskiftet väntar sig planerare att regeringen pekar ut vilken korridor som väger tyngst. Är det Europakorridorrens eller stambanans dragning? Men det är inte slutet utan ett delmål. Det slutliga förslaget ska vara klart i december 2017. Ytterligare en aspekt som påverkar hela arbetet är hur natur- och kulturmiljövärden ska värderas. I dagsläget är det inte klart om de ska värderas högre än en ny järnväg. Ska riksintressanta kulturmiljöer som i Bergkvara värderas så högt att de gör det omöjligt att dra fram järnvägen över en speciell plats? Eller ska järnvägen prioriteras? Den frågan kan bli aktuell för riksdagen att ta beslut om.

KORTVERSION

- Såväl Sveriges nya som gamla regering vill se höghastighetståg fara i 320 kilometer i timmen rakt genom Sverige.
- Bland annat ska tågen gå mellan Stockholm och Malmö och därmed rakt genom Kronoberg.
- Tåget kan gå genom kulturhistoriskt och miljömässigt värdefulla trakter, gårdar och fastigheter.
- I en konsultrapport från Kreera pekas en dragning vid Bergkvara gård ut.
- Ägare Nils Posse ser inte med blida ögon på risken att hans gård styckas upp av ett höghastighetståg.
- Bara hundratalet meter bakom huset Nadja Gustavsson hyr av Nils Posse kan tåget rusa förbi i framtiden.
- I så fall sträcks järnvägen också tätt inpå Älmhults tätort.
- Men en annan möjlighet är att tågen hamnar längs E 4:an i Ljungby.
- Kampen pågår mellan alternativen och den som visar sig vara mest "nyttig" lär vinna.

FAKTA

Stopptider för de nya tågen

- April: De regionalekonomiska analyserna ska vara klara.
- Sista juni: Kommunerna ska presentera nytto- och intressentanalyser.
- Sista augusti: De kommersiella förutsättningarna och principer för finansiering ska vara analyserade.
- 2016: Förhandlingarna inleds och ska vara klara under hösten 2017.
- December 2017: Slutrapporten är klar.
- 2018: Regeringen fattar beslut.

Källa: Sverigeförhandlingen.

Framtidens snabbjärnväg

Götalandsbanan Alternativ Europakorridor Nuvarande stambana Alternativ stambana

Europakorridoren.se

- Kommuner: Bollebygd, Borås stad, Boxholm, Falköping, Finspång, Helsingborg, Härryda, Höganäs, Jönköping, Klippan, Landskrona, Linköping, Habo, Ljungby, Markaryd, Mjölby, Mullsjö, Mölndal, Norrköping, Nyköping, Oxelösund, Gislaved, Gnosjö, Göteborg, Stockholm, Tranås, Trosa, Ulricehamn, Vaggerys, Värnamo, Åstorp, Ängelholm, Örkelljunga
- Övriga: Region Skåne, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet Södra Småland, Regionförbundet Östsmåland, Handelskammaren i Jönköpings län. Sjuhärads kommunalförbund, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen.

Stambanan.com

- Kommuner: Alvesta, Aneby, Bromölla, Burlöv, Eksjö, Eslöv, Helsingborg, Hässleholm, Hörby, Höör, Kalmar, Karlshamn, Kristianstad, Lomma, Lund, Malmö, Nässjö, Osby, Oskarshamn, Perstorp, Sävsjö, Tranås, Trelleborg, Växjö, Älmhult, Östra Göinge.
- Övriga: Region Skåne, Region Blekinge, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet Södra Småland, Regionförbundet i Kalmar län, Sydsvenska handelskammaren.

Både Europakorridoren och Stambanan.com

- Region Skåne, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet Södra Småland.

Restiden

- Restiden från Stockholm till Malmö beräknas bli cirka två och en halv timme med höghastighetståg. Även orter vid sidan av höghastighetsbanorna skulle få betydligt kortare restider genom direkta tåg som går både på höghastighetsnätet och det vanliga järnvägsnätet.

Alternativ 1: i korsning med sydostlänken Alternativ 2: vid ny utfart till väg 23 Alternativ 3: i korsning med södra stambanan

■ Så här kan en framtida ny stambana dras utanför Älmhult Det är lobbyorganisationen Stambanan.com som tagit fram rapporten som visar tre olika stationslägen i Älmhult. Kommunen har bett om en fördjupad studie av sträckningen där också en bana på bro över och utmed nuvarande stambana genom centrum diskuteras trots tekniska svårigheter.

De tre nu föreslagna stationslägena har olika fördelar: På en station längst i söder (3) skulle det gå att få till byten på den gamla stambanan, lite längre norrut (1) kunde man koppla ihop med framtida persontrafik med tåg mot Karlshamn, en station vid nya varuhuset (2) skulle ligga närmast dagens centrum. Alla skulle gå att nå via en busslinga från centrum.

Bildtext:

- Så här ser senaste snabbtåget MTR Express ut, som skall konkurrera med SJ på sträckan Stockholm - Göteborg.