

Bitter strid om ny bana

Kampen om höghastighetsbanans dragning klyver Småland i två läger. I västra ringhörnan står Ljungby och Värnamo - i den östra Växjö och Kalmar. I potten finns miljardinvesteringar, tusentals nya jobb och bättre tillväxtmöjligheter för företagen.

De första höghastighetstågen lär visserligen inte börja rulla genom Sverige förrän framåt 2030. Men 2015 är ett ödesår. Det är nu som kommunerna ska övertyga regeringens förhandlare om den smartaste dragningen genom landet.

I Småland finns två helt olika svar på den frågan.

Striden gäller vilken väg tågen ska från Jönköping ner till slutstationen i Malmö: en västlig dragning via Värnamo och Ljungby - eller en östlig via Växjö? "En rak linje via Värnamo, Ljungby och Markaryd är det enda logiska alternativet. Det är närmare, vilket sparar restid, miljö och skattepengar", säger Magnus Gunnarsson (M), kommunstyrelsens ordförande i Ljungby. "Tågen måste gå där flest människor bor och reser. Det är en självklarhet", säger Bo Frank (M), kommunstyrelsens ordförande i Växjö.

"Sträckningen inte klar"

Ända sedan 1990-talets början har föreningen Europakorridoren arbetat för en framtida tågsträcka genom västra Småland. Någon uttalad konkurrent till den dragningen har inte funnits. Men när Alliansregeringen förra sommaren lanserade Sverigebygget, en satsning på höghastighetståg och 100 000 nya bostäder, förändrades allt. Växjö och Kalmar vaknade.

"Jag och min kollega i Kalmar, Johan Persson (kommunstyrelsens ordförande (S) fick en aha-upplevelse. Vi insåg att sträckningen genom Småland inte på något sätt var klar", säger Bo Frank.

Väcker starka känslor

Även den nuvarande regeringen har pekat ut höghastighetstågen som det viktigaste infrastrukturprojektet i Sverige. Sedan kickstarten förra sommaren har Karlskorna anslutit till det östra lägret och tillsammans med kommunerna Emmaboda, Nybro, Lessebo, Alvesta och Älmhult bildat nätverket Höghastighetsbanan. Satsningen har väckt starka känslor på den västra sidan.

"Det känns som ett slag under bältet", säger Mats Hilding, vd på exportföretaget Axelent i Hillerstorp, som ligger mellan Gnosjö och Värnamo.

"Vi tillhör gruppen industriföretag som kan stå för den framtida tillväxten i Sverige. Men vår expansionsplan bygger på fungerande kommunikationer, annars har vi ingen chans. Våra kunder

tycker redan i dag att de hamnat ute i obygd. Med en tågsträckning längre österut blir den så viktiga Gnosjöregionen helt åsidosatt", säger Mats Hilding.

På den västra sidan har man på samma sätt toppat sitt lag med kommunerna Halmstad, Jönköping, Vaggeryd, Gnosjö, Gislaved, Laholm, Hylte och Tranemo.

Ulf Annvik, vd för Värnamo Näringsliv, fortsätter:

"Det är i den västra delen av Småland som framtidens arbetstillfällen och de största tillväxtmöjligheterna för företagen finns. Med höghastighetsbanan kan vi få hit bättre kompetens, inflyttningen ökar och både boende och arbetskraft kan enklare pendla in och ut." Liknande argument finns på motståndarsidan. Thomas Carlzon, vd för Ikea AB i Älmhult, talar om halverade restider för pendlare personal, kunder och affärsbesök.

"Vi har vårt globala centrum för affärs- och sortimentsutveckling i Älmhult och dragningen är viktig för oss för att få hit rätt spetskompetens. Hälften av våra anställda pendlar hit i dag.

Samtliga invånare i Skåne, Kronoberg, Blekinge samt Kalmar kommer att få möjlighet till snabbare förbindelser och bättre tillgång till arbetsmarknaden i regionerna", säger Thomas Carlzon.

Man anser också att en dragning inom Växjö ökar samarbetsmöjligheterna mellan Linnéuniversitetet och andra universitet och högskolor.

"Linnéuniversitetet, med 30 000 studenter och 2 000 anställda, är beroende av goda kommunikationer. Universitetets båda huvudorter, Kalmar och Växjö, knyts bättre ihop till varandra och till övriga Sverige. En östlig dragning ger en bättre samhällsnytta", säger Stephen Hwang, rektor för Linnéuniversitetet.

Men Roland Eiman, kommunchef i Ljungby kommun, är inte lika imponerad av resonemanget.

"Frågan är hur många studenter som kommer att ha råd att pendla med ett höghastighetståg", säger han.

Har splittrat samarbetet

Kampen gör att grannkommuner som tidigare samarbetat nära, till exempel Ljungby och Älmhult, nu har hamnat på var sin sida i matchen.

"Det här splittrar regionen i stället för att ena den, vilket är väldigt tråkigt.

Tonläget är hårt och vissa dristar sig till att fara med osanningar. Men när spelet är över, oavsett hur det slutar, måste vi kunna samarbeta igen", säger Birgitta Kristofferson på Ljungby Business Arena.

Kampen har skapat en spänd stämning på flera håll. Sydsvenska handelskammaren, med medlemsföretag från båda sidor, har exempelvis tagit ställning för den östra dragningen inom Växjö.

"Det ser vi som ett bra kvitto. De har tittat på var investeringarna kommer flest till godo", säger Kristina Thorvaldsson, projektsamordnare för nätverket Höghastighetsbanan.

"Jag känner mig förrådd" Gerteric Lindquist, vd för Nibe i Markaryd, valdes nyligen in i just Sydsvenska handelskammarens styrelse. Han är nu starkt kritisk.

"Jag känner mig förrådd. Det pågår en utarmning av Industrisverige utan like. Tar man beslut som inte är logiska skapar man bara bitterhet och ännu sämre förutsättningar för samarbete", säger han.

"Östra Småland har redan en järnväg, stambanan. Ska man då bygga en järnväg till, parallellt med den gamla, i stället för att fördela satsningarna där de behövs? Är det ett bra sätt att hantera våra skattepengar? Det är naturligtvis inte rimligt, men med lobbying och förvridna argument får de det att låta så. " Kristina Thorvaldsson anser å sin sida att den nuvarande stambanan är i behov av avlastning.

"Lyfter man bort persontrafiken så frigörs mer kapacitet för godstransporter.

Men lägger man då persontrafiken för långt från den nuvarande sträckningen kommer ändå behovet av persontåg att finnas kvar på stam banan", säger hon.

Jätteinvesteringar står på spel

I järnvägens spår följer enorma byggoch bostadsinvesteringar, tusentals nya jobb och växande samhällen. Mycket står således på spel när kommunerna, tillsammans med inhyrda konsulter, senast den 31 juli i år ska visa fördelarna med en viss dragning.

Sedan striden inleddes förra sommaren har parterna inte en enda gång träffats för att försöka hitta en gemensam linje. Ett misslyckande för den småländska grannsämjan?

"Ja, det är det. Men vår dörr står alltid öppen. Hälsa gärna det", säger Magnus Gunnarsson.

Vad säger du, Bo Frank? Tar du emot inviten från din partikamrat i Ljungby?

"Jag tycker att vi har ett bra samtalsklimat.

Men hur mycket vi än hade suttit ned och diskuterat hade det aldrig kokat ned till att vi blivit överens om en gemensam sträckning", säger Bo Frank.

"Som ett slag under bältet. "

MATS HILDING, VD PÅ EXPORTFÖRE-TAGET AXELENT I HILLERSTORP

Fakta

Höghastighetsbanan - tidsplan

31 juli 2015:

Kommunerna lämnar in de kommunala nyttoberäkningarna, bland annat vad gäller resande, arbetsmarknad, bostadsbyggande och näringsliv. I den så kallade Sverigeförhandlingen, som utreder frågan, sitter regeringens två förhandlare HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman.

2016-2017:

Sverigeförhandlarna inleder förhandlingar med aktuella kommuner. Någon form av inriktningsbeslut gällande finansieringen väntas från regeringen.

31 dec 2017:

Alla avtal med kommunerna ska vara klara och Sverigeförhandlarna lämnar över handlingarna till regeringen.

2018: Ett principbeslut väntas komma från regeringen före valet i september.

2035: Höghastighetsbanans alla sträckor ska vara färdigbyggda. När de första sträckorna börjar byggas är ännu oklart.

Fakta

Tågkampen i Småland - Västra sidan

Preliminärt förslag på en västlig dragning: Jönköping-Värnamo- Ljungby-Markaryd-Hässleholm-Malmö.

Kommuner i alliansen:

Jönköping, Vaggeryd, Värnamo, Gnosjö, Gislaved, Ljungby, Markaryd, Halmstad, Laholm, Hylte, Tranemo samt Region Jönköping, Region Halland och Handels kammaren i Jönköping.

Viktigaste argumenten: ^oKortaste restid. ^oKortaste sträckan och därmed billigast att bygga. ^oMindre miljöpåverkan. ^oMaximal regional utveckling med en stambana i väster och en i öster, i stället för två intill varandra. ^oMöjliggör förstörade arbetsmarknadsregioner i viktiga områden med industriproduktion.

Källa: Roland Eiman, kommunchef Ljungby kommun

Fakta

Tågkampen i Småland - Östra sidan

Preliminärt förslag på en östlig dragning: Jönköping-Växjö-Älmhult-Hässleholm-Malmö.

Kommuner i alliansen: Växjö, Kalmar, Karlskrona, Emmaboda, Hässleholm, Nybro, Lessebo, Alvesta, Älmhult samt Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Linnéuniversitet och Blekinge tekniska högskola.

Viktigaste argumenten: ^oStörst upptagningsområde och resandeunderlag, både för fjärrtrafiken och regionalt pendlare. ^oNär persontrafiken lyfts bort från stambanan frigörs kapacitet för godstrafik. ^oArbetsmarknadsregionerna i Växjö, Kalmar och Karlskrona kopplas starkare till Jönköping och Skåne. ^oTillsammans med kust-till-kustbanan skapas en infrastruktur där åtta universitet och högskolor, från Linköping till Malmö, knyts närmare varandra. ^oBättre förutsättningar för en fortsatt stark bostadsproduktion i Växjö, Kalmar, Karlskrona.

Källa: Kristina Thorvaldsson, projektledare Växjö kommun.

Verktyg

- Spara i mapp
- E-posta
- Skriva ut
- Spara som PDF
- Spara som Word

