

NYHETER

NÄTVERK

Ny grupp mot gränshinder

► Sju skånska riksdagsledamöter har bildat ett nätverk för Öresundsfrågor för att påskynda arbetet mot gränshinder.

– Vi vill lyfta de här frågorna till nationell nivå, säger initiativtagaren Mats Persson (FP).

Under senare år har arbetet med att binda samman Skåne och Själland i en gemensam bostads- och arbetsmarknad stannat av.

Det beror dels på sämre ekonomiska tider, men också på att det finns gränshinder som försvårar integrationen i Öresundsregionen.

Enligt politikerna i det nätverk för Öresundsfrågor som nu bildats i riksdagen finns det en god kännetecken om problemen bland alla partier och bland alla beslutsfattare i Skåne, men kunskapen på riksnivå är ofta bristfällig.

– Vi som kommer från Skåne måste ta ansvar för att öka kunskapen och uppmärksamheten kring dessa frågor, säger Mats Persson.

Han har fått med sig företrädare för sju av åtta riksdagspartier i nätverket. Även Sverigedemokraterna kommer att ansluta sig.

De ska arbeta partiöverskridande för att upplysa beslutsfattare inom fyra målgrupper om de speciella problemen som finns i Öresundsregionen.

I nätverket ska exempelvis Daniel Sestrajic från Vänsterpartiet kunna samarbeta nära med Eva Thalén Finné från Moderaterna för att få tunga beslutsfattare i Stockholm att inse nyttan av en närmare integration mellan Skåne och Själland.

Informationen ska rikta sig till generaldirektörer på myndigheter, till tjänstemän på departementen, till riksdagens ledamöter och tjänstemän samt till ledande företrädare för olika branschorganisationer.

ERIK MAGNUSSON

FAKTA

De ingår i nätverket

► Nätverket Öresund består av en skånsk ledamot från varje riksdagsparti:

► Mats Persson (FP), Rickard Larsson (S), Sofia Damm (KD), Eva Thalén Finné (M), Rickard Persson (MP), Daniel Sestrajic (V), Kristina Yngwe (C). SD:s plats i gruppen är vakant.

INFRASTRUKTUR

Landskrona hoppas få sundsförbindelse

MALMÖ

► Ett gemensamt förslag ska ge Skåne en stark röst vid förhandlingar om framtidens järnväg. Men alla kommuner är inte riktigt med på spåret.

Som tidningen tidigare berättat har de skånska kommunerna enats om var framtidens höghastighets-tåg ska ha sina skånska stationer. På söndagen skrev sju kommuner och Region Skåne under "Skånebildens". Överenskommelsen kommer bland annat utgöra regionens förslag vid Sverigeförhandlingarna om snabbtåg. Nästa steg är statliga förhandlingar om finansiering.

– Det blir en kamp mellan regioner och kommuner gentemot staten. Vi kommer inte ligga i framkant i den kampen om vi inte talar med en röst, säger Henrik Fritzon (S), regionstyrelsens ordförande.

Utöver höghastighets-tåg innehåller förslaget satsningar på en tvärbana mellan Helsingborg, Hässleholm och Kristianstad och upprustning av Väst-kustbanan. Två fasta förbindelser till Danmark planeras, mellan Helsingborg och Helsingör samt metro mellan Malmö och Köpenhamn.

Landskronas förslag om en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn har ratats.

– Vi har diskuterat förbindelsen i gruppen men inte bedömt den som intressant. Vi har vetat så länge att HH-förbindelsen är rätt för Skånes ut-

veckling, säger Henrik Fritzon.

– Landskrona var från början inbjudna att vara med i det här arbetet men ville inte fortsätta med det eftersom de ville driva sitt eget förslag istället.

Torkild Strandberg (FP), kommunalråd i Landskrona, säger att man är överens om det mesta i dokumentet, förutom delen om sundsförbindelserna.

– Vi menar inte att vårt förslag ska prioriteras, vi vill bara att det utreds vidare på nationell nivå. En sådan förbindelse är ju inte en kommunal eller regional fråga, säger han över telefon.

Men i förslaget som nu läggs fram är det sträckan mellan Helsingborg och Helsingör som är aktuell.

– HH-förbindelsen är högprioriterad för oss, säger Peter Danielsson, (M),

FAKTA

"Skånebildens" i fem punkter:

► Höghastighetståget ska stanna i Malmö, Lund och Hässleholm.

► Byggnationen av snabbtåget ska starta söderifrån eftersom det är här de största flaskhalsarna finns och trycket på järnvägssystemet är som störst.

► Skånebanan ska koppla ihop Helsingborg och Kristianstad med höghastighetstågen och ha "konkurrenskraftiga restider".

► Ökad kapacitet för Väst-kustbanan, bland annat genom dubbelspår mellan Maria och Helsingborg C.

► Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går och ha högre prioritet än metron mellan Malmö och Köpenhamn.

► De som skrivit under överenskommelsen är Region Skåne, Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg.

kommunstyrelsens ordförande i Helsingborg.

Även Helsingborg har fått stå tillbaka i överenskommelsen.

Det blir inget stopp för höghastighetståget i Helsingborg. Hur tänker du kring det?

– Det är viktigt att vi enas i Skåne för att få större tyngd mot andra regioner och staten. Det innebär att man måste kompromissa och för att vi skulle få det tydliga stöd som vi nu får för HH-förbindelsen och upprustningen av Väst-kustbanan har vi gått med på att höghastighetståget i en första utbyggnad ska gå i mitten av Skåne, säger Peter Danielsson.

TEXT: FRIDA

BANK
frida.bank
@hd.se



INFRASTRUKTUR · HÖGHASTIGHETSSTÅG

"Men det är högst ovisst hur stor folklig förankring planerna har"

Den svenska satsningen på höghastighetståg beskrivs nu i Skåne som den största satsningen på infrastruktur sedan Södra stambanan byggdes ut på 1860-talet.

Det är stora ord. Det är som att Öresundsbron, Citytunneln, ESS och Hallandsåstunneln bara är parenteser.

Region Skåne räknar med att nya snabbare snabbtåg kommer att gå längs en nyanlagd höghastighetsbana som dras via Hässleholm, Lund och Malmö.

Region Skånes inriktning är att de nya tågen också ska stanna vid alla dessa tre sydsvenska stationer.

I den skånska beräkningen ligger dessutom att höghastighetsbanan ska få en avstickare till Helsingborg och en framtida HH-tunnel över Öresund.

Allt detta ligger till grund för Region Skånes kommande samtal med staten inom ramen för den så kallade Sverigeförhandlingen. Men de skånska ståndpunkterna bygger på fromma förhoppningar.

Grundtanken med höghastighetståg är att de ska spara tid och bli ett miljövänligare alternativ till flyg.

Därför är det viktigt att tågfärden från en storstadsmetropol till en annan inte bryts av onödiga stopp. Det är det som gjort snabbtågen från Madrid till Barcelona, från Bryssel till

"Man bör hålla i minnet att höghastighetståg inte är några allemanståg. Långtdäri från."

London, från Milano till Rom och från Paris till Lyon så framgångsrika.

Tidsfaktorn är essentiell. Alla dessa tågresor går på mindre än tre timmar.

Det är tveksamt att särskilt många höghastighetståg kommer att stanna i lilla Hässleholm eller att tågen kan göra uppehåll i både Lund och Malmö. På vägen från Stockholm till Hamburg år 2033 finns det kanske bara utrymme för ett stopp. Och det stoppet lär i så fall ske i Köpenhamn.

Att bygga höghastighetsbanor genom Syd-sverige är något som samtliga partier nu är för. Men det är högst ovisst hur stor folklig förankring planerna har.

Man bör hålla i minnet att höghastighetståg inte är några allemanståg. Långtdäri från.

I Frankrike, Italien och Tyskland är biljetterna på den nya generationens snabbtåg dyra. Höghastighetstågen är anpassade efter affärsresenärerna. Och det finns många samhällen längs vägen som bara får se tågen passera.

Det finns inte heller någon automatik i att andra sekundära järnvägslinjer skulle tjäna på höghastighetstågen. Priserna på vanliga tågbiljetter lär knappast bli billigare.

Dessutom finns det farhågor om att höghas-

tighetstågen kan bli en dyr erfarenhet för Sveriges kommuner.

Det finns några få kommuner där fastighetspriserna i stationsnära lägen kan gå kraftigt upp. Men på många håll oroar sig kommunplanerarna för att de beräkningar som gjorts av eventuella prisuppgångar har en allt för stark Stockholmsorientering.

Det folkliga stödet för höghastighetstågen kan dessutom komma att undermineras av bypolitiska tråtor. I Skåne har en konflikt redan blossat upp mellan Landskrona och Region Skåne kring tankarna på vilken väg höghastighetstågen bör ta över Öresund.

Om också andra sydsvenska kommunledare börjar protestera mot den tänkta dragningen kan stödet för nya snabbare snabbtåg snabbt erodera.

ANALYS



ERIK MAGNUSSON

erik.magnusson@hd.se