



”Om höghastighetsbanorna kommer bygger kommunerna väsentligt fler bostäder än de annars skulle ha gjort”, säger HG Wessberg som leder förhandlingarna om de nya höghastighetsbanorna i Sverige. FOTO: JESSICA GOW/TT

Tåglinjer kan ge fler bostäder

Bygger vi höghastighetståg blir det garanterat också fler bostäder. Det hävdar HG Wessberg som leder förhandlingarna om de nya höghastighetsbanorna i Sverige. Nu vill han bygga banorna snabbare än väntat och snart blir det också besked om Stockholms nya tunnelbanelinjer.

Det har varit en intensiv period för HG Wessberg, som tillsammans med en stor grupp statliga förhandlare ägnat första halvåret åt att mejsla fram överenskommelser med flera kommuner. De ligger alla längs den planerade nya banan för höghastighetståg som ska gå mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.

I utbyte mot att få de attraktiva stoppen för höghastighetstågen lovar kommunerna att bidra med pengar och nya bostäder. Omkring 110 000 bostäder har de lovat bygga och de flesta av dem ska ta form i Södertälje, Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås och Lund.

Det innebär att man redan överträffat målet att få till 100 000 nya bostäder. Och nu återstår diskussionerna med Stockholm, Huddinge, Göteborg, Malmö.

Blir det verkligen fler bostäder bara för att man drar en ny tåglinje genom en stad?

– Ja det blir det. Höghastighetstågen är ofantligt viktiga för att få igång bostadsbyggandet.

Om höghastighetsbanorna kommer bygger kommunerna väsentligt fler bostäder än de annars skulle ha gjort, säger Wessberg.

En orsak till det är att arbetsmarknaden förbättras när folk enklare kan börja pendla i regionerna. För även om det ofta pratas om att tågen ska gå snabbt mellan Stockholm och Göteborg (på två timmar) så handlar projektet minst lika mycket om att få igång snabba regionaltåg.

De regionala vinsterna ligger också bakom att HG Wessberg nu vill ha en snabbstart av en första sträcka mellan Stockholm och Jönköping.

Enligt de tidigare planerna skulle hela projektet börja med bygget av Ostlänken, nya spår mellan Järna och Linköping. Men HG Wessberg tycker att regeringen så snart som möjligt ska besluta att bygga hela vägen till Jönköping. Redan 2017 vill han sätta spaden i jorden.

– Ju snabbare vi öppnar Stockholm–Jönköping, desto snabbare kan vi få en gemensam arbetsmarknadsregion. Det gör också att vi får fart på bostadsbyggandet. Vi borde kunna ha trafiken igång till 2030 även om det finns stor osäkerhet om vad alla överklaganden kan leda till.

Men hela projektet med att bygga höghastighetståg är osäkert. Politikerna tvekar inför de

”**Höghastighetstågen är ofantligt viktiga för att få igång bostadsbyggandet.**

HG Wessberg

enorma kostnaderna och det märks också i arbetet med Ostlänken, den första delen.

Den har tidigare beräknats gå på 35 miljarder kronor och då gav regeringen tillstånd att sätta igång med projektet. Nu har kostnaden ökat till 55 miljarder kronor. Därmed finns heller inget giltigt beslut om byggstart och regeringen verkar tveka.

Om första delen av banan direkt ska sträckas ut till Jönköping, som HG Wessberg vill, blir kostnaden 96 miljarder kronor. Enligt de senaste beräkningarna uppskattas hela höghastighetsbanan gå på enorma 230 miljarder kronor.

Men en snabb utbyggnad Järna–Jönköping skulle också lösa en del av de problem som järnvägen har i dag. Trycket skulle minska på den hårt belastade Södra stambanan eftersom flera

tåg då kan köra på den nya banan mellan Järna och Tranås.

Vid sidan av höghastighetstågen förs nu även diskussioner om utbyggnaden av trafiken i Stockholm, Göteborg och Malmö och hur mycket stat respektive kommuner då ska betala. För Stockholms del handlar det inte minst om en ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan.

– Jag är framför allt en bostadsförhandlare och vill ha fram nya bostäder. Men jag inser också vikten av bra kommunikationer och att risken för störningar skulle minska mycket om vi får en ny förbindelse som korsar Mälaren, säger HG Wessberg räknar med att ha förhandlat färdigt kring de frågorna i augusti–september.

Mot slutet av året räknar han också med att ha fått fram en uppgörelse kring Östlig förbifart, en ny bilväg under Djurgården som gör att det blir något av den länge omtalade ringleden kring Stockholm. Kostnaden för Östlig förbifart räknas bli omkring 18 miljarder kronor.

TOMAS AUGUSTSSON
tomas.augustsson@svd.se

Svd.se/Naringsliv →

Trafikverket varnar för att projektet är svårt att räkna hem samhällsekonomiskt.

Svd.se/Naringsliv/av/tomas-augustsson

FAKTA

Höghastighetstågen

Om höghastighetsbanorna blir av uppstår det också behov av andra anknytande förbindelser. Själva banorna går egentligen från Järna till Lund respektive Almedal. Från Järna behövs så småningom nya spår till Flemingsberg eller ända till Älvsjö. Annars räcker kapaciteten inte till för höghastighetstågen.

På något sätt vill man också koppla ihop Arlanda, och möjligen även Uppsala, med de nya höghastighetstågen. En tanke är bland annat att de som bor i norra Småland/Östergötland lätt ska kunna ta tåg till Arlanda.

Sverigeförhandlarna har även börjat diskutera med Danmark om en ny fast förbindelse mellan länderna, då i form av en tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingør. Helsingborg skulle då få en koppling till höghastighetstågen via Skånebanan.

Genom en utbyggnad av Skånebanan vill Sverigeförhandlarna förbättra förbindelsen mellan Helsingborg och Hässleholm. Den senare orten får en av stationerna för höghastighetstågen.

TOMAS AUGUSTSSON