



KAMP OM HÖGHASTIGHETSTÅGEN

Låt rälsen hålla ihop landet

LEDARE i dag 00:31 | Uppdaterad i går 16:26

Tågbråk delar södra Sverige, rapporterar tidningen Dagens Samhälle. Det handlar om sträckningen för de nya höghastighetståg som kan komma att rulla tidigast på 2030-talet.

Öst och väst-konflikten är densamma som i mitten av 1800-talet, med skillnaden att man numera inte överväger att komplettera rälsen med kanal- och sjöväg.

Trots att Växjö ofta betraktas som förlorare i och med dragningen förbi byn Alvesta, som då bestod av åtta hemman, var residensstaden i själva verket vinnare om man ser till de alternativ riksdagen hade att ta ställning till.

Docent Lennart Johansson vid Kulturparken har också avlivat myten om att det fanns ett motstånd mot en dragning över Växjö bland stadens borgare. Med järnvägen skulle socialismen och förfallet komma, har det fabulerats. I själva verket bekostades en egen utredning i syfte att få tåget att gå förbi Växjö, via högländets Ramkvilla. Ett alternativ som skulle visa sig bli för dyrt. I stället satsade man på att bygga en normalspårig räls mellan Växjö och Alvesta. Den stod klar 1865, två år efter att stambanestationen i Alvesta invigts.

Varför var det då Nässjölinjen och inte Lagalinjen över Värnamo och Ljungby som gick segrande ur striden? Tåget sågs redan då som något mer än att ta sig fågelvägen mellan storstäderna. Bygderna österut var mer befolkningsrika och bidrog till bättre anslutningspunkter mot kusterna öster- och söderut. Geografin är för övrigt densamma i dag. De två "köpingarna" Värnamo och Ljungby stod sig inte i konkurrensen. Trakten väster om Lagaåns dalgång bestod ju också mest av "sandmoar och ljunghedar".

Blekingsborna, berättas det om i lektor A. Rydfors politiska historik, var också med och kämpade för Nässjölinjen just med möjligheten till anslutningar som argument.

I dag är det kommunerna Kalmar, Växjö och Karlskrona som driver på för en dragning österut av samma skäl.

"Tågen måste ju gå i bebodda trakter. En sträckning nära Växjö är det enda realistiska alternativet", som kommunalrådet Bo Frank (M) säger till Dagens Samhälle.

Öst-alternativet är dyrare. Det kan komma att kosta uppåt tio miljarder kronor mer. Men i Sydöstra Sverige finns det samtidigt möjligheter att skapa investeringar i form av bostäder och bidra till medfinansiering på en nivå orterna Ljungby/Värnamo lär få svårt att matcha. De senare kommunernas närhet till E4:an gör dessutom att de redan i dag har logistiska fördelar. Det finns därför också en rättvisedimension att beakta för förhandlarna HG Wessberg och Catharina Håkansson i den slutrapport som kommer före årets utgång. Landet måste hålla ihop. En östdragning skulle också minska kritiken mot att höghastighetsbanorna enbart byggs i syfte att gynna de tre stora; Malmö, Göteborg och Stockolm.