



Ostlänkens sträckning är långt framme i planeringen, medan sträckan Jönköping-Malmö är en mera öppen fråga. De kommuner som ska få stationer måste ge garantier för bostadsbyggnad. Placeringen ska också ge stor samhällsnytta.

KÄLLA: TRAFIKVERKET

Snabba tåg gör Sverige mindre

■ **FRAMTID.** Diskussion om höghastighetstågens stäckning genom Skåne

MALMÖ
Ska den nya höghastighetsbanan gå via Markaryd och Helsingborg eller via Hässleholm? Vad händer när Öresundsbron når sitt kapacitetstak? Det är frågor som ska diskuteras vid Sverigeförhandlingen.

Tänk er år 2035. SVT kanske fortfarande sänder På spåret. Kristian Luuk är fortfarande programledare.

Tänk er att frågan gäller något som går längs den nya höghastighetsbanan och att vi är på väg till en skånsk ort.

– Vart är vi på väg?

2035 ska vi definitivt kunna svara på frågan mellan vilka stationer vi ska färdas med höghastighetstågen. Då ska Göteborg-Stockholm och Malmö-Stockholm stå klart. Då vet vi om höghastighetstågen går via Helsingborg eller Hässleholm. Vilka stationer som finns. I dag vet vi inte så mycket.

– Vi befinner oss i en faktainsamlingsfas, säger Sverigeförhandlingens utredningssekreterare Hans Rode.



Höghastighetstågen kommer att gå upp till 320 kilometer i timmen. SJ 2000 har en toppfart på 210 kilometer i timmen.

ARKIVBILD

På fredagen besökte Hans Rode Malmö för att inför tjänstemän från Region Skåne och olika skånska kommuner presentera förutsättningarna för förhandlingen.

Viljorna är många. Många kommuner vill ha höghastighetsstationer, men alla kan inte få det.

– Ska man klara Stockholm-Malmö på 2,5 timme får det inte vara för många stopp, säger Hans Rode.

Dessutom finns det andra faktorer. Hans Rodes och Trafikverkets arbete är att ta reda på vad som är fysiskt och tekniskt möjligt. Tåg som ska gå i 350 kilometer i timmen behöver en rak sträckning.

Dagens Samhälle har nyligen skrivit om den konflikt som höghastig-

hetsbanan redan orsakat. I synnerhet småländska kommuner uppges strida om var tågen ska gå.

Ljungby-Värnamo har lierat sig med Helsingborg och Landskrona inom Europakorridoren. Ett kommunalråd i Värnamo fnyser åt kommunalrådet i Växjö, vars höghastighetsplaner uppges ge en 10 miljarder dyrare lösning och som därmed inte är realistiskt.

Växjö är i allians med Hässleholm, Kristianstad och Malmö i Stambanegruppen.

Region Skåne har garderat sig och är med i både Europakorridoren och Stambanegruppen. För säkerhets skull.

Både Hans Rode och

Trafikverket Syds planeringschef Peter Uneklint vill tona ner konflikten.

– Vårt uppdrag är att ta fram ett alternativ och visa på att detta ger mest samhällsnytta, säger Hans Rode.

Peter Uneklint påpekar att den nya stambanan och i synnerhet stationerna förpliktigar.

– I första hand ska man se det här som ett bostads- och arbetsprojekt, säger han. På många ställen kommer det att bli helt nya stationer, stora kommersiella anläggningar med kontor och bostäder. Tänk som en mindre regional flygplats.

Kommunerna måste alltså upp till bevis, genom planer och investeringar. Får de inte marknaden att bygga bostäder måste de bygga själva. De måste visa att just deras placering kommer att ge den bästa samhällsnyttan.

Syftet med höghastighetsbanan är att värna Sveriges utveckling. Bostadsbrist och kompetensbrist är i synnerhet i storstadsområdena ett stort problem.

Hans Rode är precis

hemkommen från studiebesök i Frankrike, där man har byggt ut med höghastighetståg.

– Deras erfarenhet är att man fått betydligt större tillgänglighet. Kortade resttider har minskat avståndet mellan regioner och arbetskraften har mer valmöjligheter.

Man har alltså gjort Frankrike lite mindre?

– Ja.

Så då kommer den svenska höghastighetsbanan att göra Sverige lite mindre avlångt då?

– Ja, så kan man säga.

Lena Breitner



Utredningssekreterare Hans Rode.

FOTO: SANDRA BACKLUND/SALLYHILL KOMMUNIKATION

Sverigeförhandlingen

I juni 2014 tillsatte den borgerliga regeringen den så kallade Sverigeförhandlingen. Den handlar om att utreda och föreslå sträckningar för höghastighetsbanan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, som ska klaras på 2 respektive 2,5 timmar. Sträckan Stockholm-Malmö

blir därmed två timmar kortare än med SJ 2000. I förhandlingen ingår ett förpliktigande från kommuner med stationslägen, nämligen att inte bara etablera en station motsvarande en mindre regional flygplats utan även att se till att sammanlagt 100 000 nya bostäder

tillkommer och att nya arbetstillfällen tillkommer kring stationerna. Investeringskostnaden för banorna är kostnadsuppskattad till 110-175 miljarder kronor. Under 2016 inleds förhandlingar om var sträckningen ska gå. Målet är att hela höghastighetsbanan ska vara driftsatt år 2035.