

Ljungby vann första ronden

● När Trafikverket räknat på var en höghastighetsbana skulle göra störst nytta går första ronden till Ljungby i kampen om en östlig eller västlig sträckning genom Kronoberg.

VÄXJÖ. - Men med en fördjupad studie som gjorts från organisationen bakom den östliga sträckningen så överväger det alternativet, man får ut mer nytta. Så det här är att betrakta som ett dött lopp, säger Peter Uneklint, Trafikverkets processledare för planeringen av det höghastighetsbanan i södra Sverige.

I Trafikverkets prognosprogram skulle en höghastighetsbana med Ljungby som enda station i länet på väg mellan Jönköping och Malmö ge 1,35 miljarder kronor i samhällsekonomisk nytta fram till 2030. Nio miljarder mer än om den efter Ljungby böjde av mot Helsingborg istället för att gå rakare söderut mot Hälsinge och 12 miljarder kronor mer än om banan gick

för nätverket Höghastighetsbanan.

Bland annat har Trafikverket räknat med busstrafik mellan den nya stationen Växjö västra och centrum, inte en utbyggd spårtrafik. Dessutom har man bara tagit med ett nytt stationsläge ute vid riksväg 23 i Älmhult och inte alternativet med en station för snabbtåg inne i Älmhults centrum vid den nuvarande stationen.

- Räknar man med de alternativen får vi helt andra resultat, säger Kristina Thorvaldsson som vill gå igenom materialet ytterligare och får medhåll från Trafikverket i deras egen analys där man varnar för osäkerheten i siffrorna.

Hittills vinner alltså Ljungbyalternativet med störst förväntade resmängder.

FAKTA

Analyserna

Trafikverkets analysverktyg har använts tillsammans med en ny modell utvecklad av ekonomihögskolan i Jönköping. Restidseffekter, potentiellt ökat markvärde, inkomster och befolkningsstillväxt har uppskattats. Även påverkan på antalet arbetstillfällen, dagligvaru- och sällanköpshandel har undersökts.

över Växjö och Älmhult.

- Det här är ett stort och komplicerat material, men vi ställer oss frågande till en del. Trafikverkets kalkyler är lite stela, säger Kristina Torvaldsson, samordnare



Höghastighetsbanan kan ta sig västlig eller östlig sträckning genom länet. GRAFIK: SMP

till kustbanan så påverkar det så klart de samhällsekonomiska nyttorna i Kalmar och Karlskrona av en höghastighetsbana. När det är dags för ett regeringsbeslut om bygget kan vi rekommendera att man också investerar i de här banorna, säger han.

JENS NIELSEN

Därmed görs också de största vinsterna i insparade restider och biljettintäkter där.

- Det här är den grund vi lämnar över till Sverigeförhandlingarna som sedan ska åka ut till kommunerna för att diskutera medfinansiering och resultatet, säger Peter Uneklint som närmast fokuserar på hur man

Också det arbetet påverkar hur Sverigeförhandlingen avlöper. - Det kan ha stor betydelse i slutändan för det handlar om hur man får ihop de olika tågssystemen. Kan vi få ner restiderna markant på Kust