

En utskrift från Dagens Nyheters nätupplaga, DN.se, 2015-07-02 14:32:50
Artikelns ursprungsadress: <http://www.dn.se/ekonomi/kampen-om-jarnvagen-splittrar-smaland/>

Höghastighetsjärnväg

Kampen om järnvägen splittrar Småland

Publicerad 2015-07-01 08:33

Bild 1 av 3



Magnus Gunnarsson (M) och Anne Karlsson (S), kommunalråd respektive oppositionsråd i Ljungby, inspekterar Ljungby. Foto: Anders Hansson

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

Allt om: Höghastighetsjärnväg

Växjö/Ljungby/Stockholm. I de småländska skogarna pågår en dragkamp om ett byte värt miljarder. Det handlar om den största svenska investeringen på 150 år. Kommun ställs mot kommun när det avgörs var de nya höghastighetstågen ska dundra fram. Växjö och Ljungby är två orter där framtiden står på spel.

Visst kändes det snöpet, det medger de. I över 20 år hade läbbyarbetet pågått för Europakorridoren, en järnväg för höghastighetståg som skulle förbinda de svenska storstäderna med kontinenten. På köpet skulle lilla Ljungby kopplas ihop med världsmarknaden. Men plötsligt var ingenting självklart längre.

Så kan det gå när det är valår och Almedalsvecka. Moderaterna hade bytt färd i fråga om höghastighetståg och den borgerliga alliansen kunde lansera sitt i särklass tyngsta valflask i form av Sverigebygget. Löftet om statliga investeringar i nya stambanor kopplades till krav på byggandet av 100 000 bostäder runt om i landets kommuner. Arbetsmarknader skulle vidgas till förmån för jobb och företagande.

FAKTA.

Nya stambanor för höghastighetståg planeras mellan Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg, i bägge fallen via Jönköping. Banorna är tänkta att tas i bruk år 2035.

Trafiken mellan ändpunkterna, alltså de tre storstäderna, kommer att gå i 320 kilometer i timmen. På interregionala delsträckor blir hastigheten 250 km/tim.

Det ger en restid på 1 timme Stockholm–Jönköping, 2 timmar Stockholm–Göteborg och 2,5 timmar Stockholm–Malmö.

Planeringen har kommit längst på sträckan Stockholm–Göteborg. Första etappen är den så kallade Ostlänken Järna–Linköping.

Sträckningen Jönköping–Malmö är fortfarande en öppen fråga. Två huvudalternativ står emellan varandra: via Ljungby eller via Växjö.

Enligt en modell som redan hade använts framgångsrikt i Stöckholm skulle två förhandlare ta fram beslutsunderlaget. När valrörelsens krutök skingrats och den faktiska spelplanen blev synlig stod en sak klar för kommunalråden runt om i Småland. Det skulle bli en dragkamp mellan väst och öst om sträckningen från Jönköping till Malmö. En dragkamp mellan Ljungby och Växjö. Var skulle höghastighetståg göra störst samhällsekonomisk nytta?

– Det var en övrigt väntad vändning. Vi blev väldigt förvånade, säger Magnus Gunnarsson (M), kommunstyrelsens ordförande i Ljungby.

– Snöplana, säger oppositionsrådet Anne Karlsson (S).

Sedan dess har Ljungbys alternativ kommit bäst ut i Trafikverkets första mycket preliminära ekonomiska beräkningar. Det är dock långt kvar till avgörandet och nu handlar det om att vässa argumenten. Ett är enligt de två Ljungbypolitikerna att deras alternativ sparar både restid och kostnader genom att vara kortare. Dessutom behöver inte landskapet klyvas av en ny barriär eftersom man kan bygga utmed mot vägen E4.

Men det är något annat som får Ljungbypolitikerna att gå i gång på allvar. Magnus Gunnarsson far upp från stolen och kliver fram till Smålandskartan på väggen i sitt arbetsrum. Hans leende växer och tonläget stiger medan han dunkar handflatan i kartan och radar upp ortsnamn.

– Värnamo, Gislaved, Gnosjö, Anderstorp, Skillingaryd, Fårsheda, Bredaryd, Ljungby... Var kan man hitta en starkare tillväxtregion än den här? Visst, det finns några större städer, men den här regionen med alla de här orterna med alla sina företag – jag kan inte se något liknande. Ja ni ser, jag blir lite "carried away", skrattar han urskuldande när han sjunker ner i sin kontorsstol igen.

Kombinationen av den berömda Gnosjöandan, bygdens alla små och medelstora industriföretag och en ny höghastighetsbana skulle ge ett bidrag till tillväxten i hela landet, menar Gunnarsson och Karlsson. Det handlar om företag som ofta är familjeägda, byggda på "klurig uppfinnaranda" och med basen i hembygden.

Magnus Gunnarsson exemplifierar i lyriska ordalag med företaget Ljungby maskin som enligt honom skapat "hjulastarnas Rolls-Royce".

– Under många år svängde pendeln mot utsurcing till Polen och Rumänien och andra länder. Men nu ser vi hur pendeln är på väg tillbaka och man plöcker hem de här verksamheterna. Industrin är vår basnäring, Sverige är ett exportberedande land och det finns en sådan otrolig växtkraft här, säger Magnus Gunnarsson med en blick på kartan.

Att den nya stambanan är en ödesfråga för kommunen och regionen är moderaten och socialdemokraten helt överens om.

– På en tiogradig skala är det en tia. Det skulle göra en himmelsvid skillnad om vi skulle få järnvägen, säger Gunnarsson.

– Inte om, när. Vi ska bara ha den hit, säger Anne Karlsson.

Det är paus i föreläsningarna och i M-husets fönjé av trä, glas och stål hänger småpratande studenter med rykande pappmuggar i händerna. På affischer görs reklam för Linnéuniversitetets nya rekryteringsportal mycareer.se: "Gå med i dag och kickstarta din karriär". 140 fadderföretag som stöttar den tekniska fakulteten har sina namn på en vägg.

M-huset är också hemvist för The Bridge, förbindelselänken mellan universitetet i Växjö och den världsspännande möbeljätten Ikea med huvudkontor i grannkommunen Älmhult. Samarbetet mellan akademien och bolaget kring entreprenörskap ska göra studenterna redo för morgondagens arbetsmarknad.

I den småländska dragkampen om höghastighetsbanan har Ingvar Kamprads imperium valt att ställa sig på Växjös sida.

– Ikea är inte vem som helst, konstaterar Bo Frank (M) belåtet.

Han är kommunstyrelsens ordförande och känd för en frispråkighet som stundom skapar nervositet i den egna partiledningen. Ett annat signum är hans passiverade förhållande till The

Beatles, vilket han signalerar med ett märke på kavajslaget.

Regeringen har utsett två Sverigeförhandlare, HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman, som ska ta fram förslag för både sträckning och finansiering. I processen spelar Trafikverket en central roll, liksom ett stort antal kommuner. En slutrapport ska vara klar 31 december 2017.

Kostnaden beräknas bli uppemot 200 miljarder kronor. Den ska täckas genom medfinansiering av såväl stat som kommuner och näringsliv. Fördelningen är inte klar.

Järnvägsbygget ska bidra med sex samhällsnyttor, exempelvis nya bostäder (målet är 100 000), växande företag och en arbetsmarknad som ger fler jobb. Berörda kommuner och regioner ska beräkna i vilken mån de kan bidra med sådana nyttor om banan och eventuella stationer hamnar hos dem. Modellen har tidigare prövats med framgång i den så kallade Stöckholmsförhandlingen.

Bo Frank har skaffat sig en stark ställning genom att premiera samarbete över blockgränsen och satsa på frågor som normalt inte förknippas med Moderaterna, som miljön. Med smittande energi målar han en bild av Växjö som rymmer idel framgångar, alltifrån hur näringslivsklimatet rankas till Växjö Lakers SM-guld i hockey. Hans budskap till Sverigeförhandlarna är i grunden enkelt: satsa på en vinnare.

– Ska man lägga pengarna där det växer bäst eller där det växer sämst? Vi har tidigare satsat mängder med pengar på regionalpolitik som egentligen inte blivit någonting. Man ska satsa på sådant som gagnar hela Sveriges tillväxt och vi är en kommun i extrem medvind, säger Bo Frank.

En dokumenterad förmåga att få fram nya bostäder är ett av hans argument. Han pekar också på den dynamik som finns mellan Linnéuniversitetet och stadens växande IT-sektor och hur den skulle kunna resultera i fler jobb och växande företag om förbindelserna blev bättre.

Ljungby har skaffat sig allierade i Halland. Bo Frank har sina stödtrupper i Kalmar och Karlskrona.

– Vi har universitetet ihop med dem och tillsammans kan vi stärka Sverige genom att leverera in väldigt mycket människor som vill åka på en järnväg via Växjö, säger Bo Frank.

Myntets baksida för kommunerna heter medfinansiering. Kristina Thorvaldsson, projektledare på Växjö kommun, påpekar att en modell som funkade i Stockholm kanske inte är lika lyckad på andra håll.

– De överskott som kommunerna där kan få på markförsäljning finns ju inte här, säger Thorvaldsson.

Bo Frank ser Sverigeförhandlingen som ett steg i vad han kallar statens abdikation. Kommunerna får ökade kostnader, men det ger också ett ökat inflytande, något som är positivt om man har hans politiska världsbild.

– Min favoritbok heter "If mayors ruled the world". Vi måste ju göra troligt för medborgarna att de här investeringarna i järnväg inte resulterar i större barngrupper i förskolan. Det är därför vi borgmästare är bättre politiker än de i riksdagen och regeringen.

Såväl i Växjö som Ljungby vill politikerna gärna framstå som talespersoner för större intressen som regionen och nationen. Men i slutänden handlar det om att vissa städer får höghastighetståg och att andra inte får det. Historien visar att det kan få avgörande betydelse för sekler framåt.

Kerstin Brunflo, docent i ekonomisk historia på Ekonomihögskolan vid Lunds universitet, har forskat om vilken effekt 1800-talets järnvägsbyggande hade. Genom att jämföra likvärdiga städer som exempelvis Skara och Skövde kunde forskarna konstatera att effekten kvarstår än i dag, 150 år senare.

– De som fick järnväg industrialiserades snabbare, de fick mycket större företag, de blev mer dynamiska, produktiviteten blev högre. Det intressanta är att de fortfarande i dag är större och mer dynamiska än jämförbara städer. Historien tyder alltså på att de beslut som ska fattas nu kommer att påverka de här orterna för lång tid framöver, säger Kerstin Brunflo.

Han som har sista ordet tvekar inte på frågan hur det känns att ha ett så ödesdigert avgörande i sin hand.

– Svindlande. Ärligt och uppriktigt, säger HG Wessberg.

Den förre officeren, generaldirektören och moderate statssekreteraren är en av två Sverigeförhandlare. Catharina Håkansson Boman heter den andra, centerpartist och även hon tidigare statssekreterare. För att hitta en uppgift som liknar deras får man gå tillbaka till finansminister Johan August Gripenstedt och ingenjören Nils Ericsson på 1860-talet. Deras insats för att få till stånd de första stambanorna blev en vändpunkt för Sverige.

– Vi gick från ett stillastående, bakåtblickande och statiskt samhälle till ett dynamiskt. Vi industrialiserades och blev en välståndsnation. Ett få syssla med något liknande, det är hissnande, säger Wessberg.

Han talar om tretimmarsregeln: Kan man få ner restiden mellan storstäderna under tre timmar så blir tåget en verklig konkurrent till flyget. Det är den övergripande systemnyttan som Wessberg uttrycker det. Till det kommer alla positiva effekter längs vägen. Fler attraktiva lägen för bostäder, större arbetsmarknadsregioner som kan lösa matchningsproblemen genom att öka pendlingsmöjligheterna, företag som kan nå kunder och rekrytera personal på nya sätt. Ibland framstår Sverigeförhandlingen som lösningen på alla samhällsproblem.

Men HG Wessberg vill påminna om baksidorna. Stambanorna blir spikraka barriärer genom landskapet, både natur- och kulturvärden kommer att ta stryk. Det bullrar på ett sätt vi aldrig varit med om och byggperioden blir lång och stökig.

– Jag tänker vara jäkligt tydlig med att det här blir inte bara kul, säger HG Wessberg.

På sina resor möter han kommunalråd som känner samma hissnande känsla som han själv.

– De är väldigt påverkade av att det här är det största beslutet i deras politikerliv. Nu är vi inte en statyresande nation, men det kan säkert hända att det blir en och annan plakett här och var för kommunalrådet som fick det att hända, säger HG Wessberg.

I Strömsnäsbruk finns de sista resterna av den järnväg som en gång passerade Ljungby. Här står dressiner på rad, färdiga att hyras ut till turister till sommaren. En välhållen rälsbuss lyser i gult och orange, längre bort rader av gamla godsvagnar. Lokala entusiaster håller minnena vid liv.

De två kommunalråden skakar på huvudena åt hur pendeln har slagit. Neddragningen av järnvägen började redan i slutet av 1960-talet i deras landsände. Det var bilar, vägar och nya E4:an som gällde. Nu är pendeln på väg tillbaka och det är en rörelse som politiker av alla färger bejakar.

Det politiska spelet på riksnivå må präglas av låsta positioner och polarisering. Bakom bullret rullar Sveriges största samhällsprojekt sedan 1800-talet på i bred enighet. På Trafikverket är man närmast häpen över hur allt flutit på trots regeringsskiftet. Och i kommuner runtom i landet har utsträckta händer nått varandra över blockgränsen. De vittnar både Bo Frank i Växjö och hans motsvarigheter i Ljungby om.

Med blicken på sin socialdemokratiska kommunalrådskollega säger Magnus Gunnarsson:

– Vi är långt ifrån alltid överens jag och Anne, men vi har tittat varandra i ögonen och sagt att sluta nu, nu är det detta vi måste jobba med. Det känns bra.

I Strömsnäsbruk poserar Gunnarsson och Karlsson i fronten på ett stort svart ånglok på uppmaning av DN:s fotograf. Moderaten har ett förslag på hur de ska få till sina leenden.

– Säg "regeringskris"!

– Aldrig! Säg "Löfven" i stället, kontrar socialdemokraten Karlsson.

Hans Rosén
hans.rosen@dn.se

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt.