



Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

trafikverket@trafikverket.se

Synpunkter på projekt 'Järnvägsplan i projekt Hässleholm–Lund, lokaliseringsutredning'

Ärendenummer: TRV 2018/88290

Allmänt

Lunds Naturskyddsförening, LNF, kan inte undvika att ifrågasätta förutsättningen i regeringens uppdrag till Trafikverket att bygga en stambana dimensionerad för hastigheten 320 km/timmen. Förutsättningen är att kortare restid ger stor samhällsekonomisk nytta, vilket har svagt vetenskapligt stöd och inte tar hänsyn till andra faktorer. Den ståndpunkten kunde möjligtvis försvaras i gårdagens samhälle, men knappast idag när vi har sett hur behovet av fysiska resor har minskat radikalt genom pandemin. Gårdagens resmönster kommer knappast att vara morgondagens. Ståndpunkten måste prövas mot förhållandena vid den tidpunkt då stambanan i sin helhet kan tas i bruk, tidigast på 2040-talet, och under flera årtionden därefter. Då ska samhället vara oberoende av fossil energi, och man kan inte utgå från att el från förnybara källor kommer att finnas lättillgänglig och billig. Det finns all anledning att lägga stor vikt vid energiåtgången vid både byggande och drift.

Den globala uppvärmningen fortsätter i oförminskad takt enligt rapporter inför FN:s klimatpanel IPCCs kommande rapport nästa år. Forskare varnar för att det redan runt år 2030 kan vara 1,5 grader varmare än under förindustriell tid. I Sverige går uppvärmningen fortare, och extremväder av olika slag medför stora påfrestningar på samhällsekonomin och samhällets organisation i stort. Allt högre röster från forskarvärlden talar om att det behövs snabba och omfattande minskningar av utsläppen.

Mot denna bakgrund menar LNF att de resurser som statsmakterna är beredda att satsa på järnväg som transportmedel inte får slukas av höghastighetsbanor med tvivelaktig samhällsnytta. För att stärka kollektivtrafiken behövs i första hand satsningar på ett pålitligt nät för regional och lokal trafik. Vi anser att en dimensionering för snabbtåg i 250 km/timmen måste finnas som ett alternativ i utredningen som kan ställas mot höghastighetståg vad gäller miljö, ekonomi, hänsyn till naturen och kulturvärden. Vi konstaterar att de nu nedbrutna målen



för restid Hässleholm–Lund (19 minuter) inte står i proportion till de effekter som projektet sannolikt kommer att medföra.

Ny spårkapacitet är välkommet, men inte till priset av stora intrång i värdefull natur, kulturmiljöer och bebyggelse. Vi förväntar oss att miljökonsekvenserna utreds och redovisas noggrant i en miljökonsekvensbeskrivning. Vid bedömningen av fortsatta handlingsalternativ måste stränga krav ställas för att begränsa negativa effekter för klimatet, naturen och miljön.

Särskilda synpunkter

LNF har noterat att det utökade utredningsområdet söder om Lund innebär en möjlighet att dra den nya banan öster om staden till ett externt stationsläge. Det anser vi vara ett dåligt alternativ och bör undvikas. I Lund knyts södra stambanan till västkustbanan, den kopplingen måste ske smidigt vid Lund C. Generellt blir tillgängligheten där större och lockar fler resenärer. Ett utbyggt, bemannat resecentrum mitt i staden erbjuder mer bekvämlighet, service och trygghet än en byteshållplats i periferin. Utvärderingar som gjorts vid KTH visar att stationer som placeras externt tappar ungefär 30 % av resandet jämfört med centrala placeringar.

En östlig dragning innebär en ny järnvägsbro över Höje å någonstans vid Höjebromölla. Det är vi bestämt emot. Utan att gå in på detaljer ser vi att det vore mycket negativt för naturen och friluftslivet i Höje ås dalgång. Dessutom påverkas kulturmiljön vid Knästorps by.

Lund C med sina sex plattformsspår bedöms ha kapacitet att räcka lång tid framöver. Dock behöver standarden höjas på plattformsförbindelser och övriga stationsfaciliteter. Det förslag som nu diskuteras i Lund att förlägga stationen under jord medför helt orimliga kostnader och får inte tillåtas att försena utbyggnaden av den nya banan.

Vad vi nu kan se skulle en samförläggning av spåren norrut genom Stångby medföra minst negativa påverkningar för Lunds del. Ett tåg i timmen förutsätts passera Lund utan att stanna men det kan knappast ske i full hastighet, vilket ger viss frihet att anpassa spårens läge och riktning. Vi vill ändå reservera oss för att vi inte har haft möjlighet under den korta samrådstiden att närmare analysera följderna av en sådan förläggning.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande

Epost: cicero@rtb.se