



Trafikverket
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

trafikverket@trafikverket.se

Samrådsyttrande 3 över 'Järnvägsplan i projekt Hässleholm–Lund, lokaliseringsutredning'

Ärendenummer: TRV 2018/88290

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, anser att de föreslagna lokaliseringsalternativen är oförenliga med kraven på att bevara natur- och kulturvärden i de föreslagna områdena. Utredningen visar på förfärande konsekvenser av att dra ny järnväg i de föreslagna korridorerna.

Lunds Naturskyddsförening, LNF, ifrågasätter åter förutsättningen i regeringens uppdrag till Trafikverket att bygga en stambana dimensionerad för hastigheten 320 km/timme.

En dragning i befintlig korridor, eventuellt med partiellt fyrspår, måste utredas ordentligt.

Ifrågasätt uppdraget

LNF kan inte undvika att åter ifrågasätta förutsättningen i regeringens uppdrag till Trafikverket att bygga en stambana dimensionerad för hastigheten 320 km/timme. Även om vi är väl medvetna om uppdraget till Trafikverket menar vi att direktiven måste ifrågasättas när förslagen till ny infrastruktur så kraftigt kolliderar med andra hänsyn.

Inga restidsvinster

Förutsättningen för en utredning av höghastighetståg är att kortare restid ger stor samhällsekonomisk nytta, vilket har svagt vetenskapligt stöd och inte tar hänsyn till andra faktorer.

Det är en omhuldad myt i planeringen av dagens infrastruktur att det uppstår några restidsvinster. Människor lägger en viss tid av sin dag på att resa. Om färden går fortare, åker de längre. Det som ser ut att vara en tidsvinst för den enskilde är ingen vinst för samhället.



Det är också en myt att mindre samhällen ska tjäna på att få snabba förbindelser till större orter. Forskningen säger tvärtom. Kortare restider mellan orter leder på sikt till ökad specialisering av orter och ett minskat lokalt utbud av arbetsplatser, handel och service, eftersom det går så snabbt att ta sig från den mindre orten till de större. Det i sin tur förklarar varför människors sammanlagda restid hålls konstant - det måste den helt enkelt göra för att upprätthålla samma nivå av tillgänglighet. I slutänden återstår varken restidsvinster eller vinsten av ökad tillgång till andra platsers utbud, utan bara mer infrastruktur och längre resor än tidigare.

I dag, under en pandemi, har vi också sett hur behovet av fysiska resor har minskat radikalt. Gårdagens resmönster kommer knappast att vara morgondagens. Det betyder att alla beräkningar av antal resande måste revideras. De behöver också ta hänsyn till samhällets mål.

Som man ropar får man svar och slutsatserna från de planeringsverktyg man använder är högst beroende av förutsättningarna.

Landskapsintrång

Förstörelsen av landskapet får inte underskattas. Under lång tid har våra landskap, särskilt det skånska, fragmenterats av vägar och järnvägar. Om det ska finnas några habitat kvar för hotade arter, om det ska finnas kultur-lämningar kvar och om det ska vara möjligt att uppleva det landskap som funnits i generationer så måste en förläggning av mer spårkapacitet i befintlig korridor vara ett huvudalternativ. Dessutom är det väsentligt för människors välbefinnande att det finns kvar tysta miljöer.

Nyttan av ny infrastruktur tenderar att fördelas ojämnt och det är ofta redan starka grupper som gynnas. De negativa effekterna drabbar helt andra grupper. Det handlar om barriäreffekter, bullereffekter och landskapsintrång.

Om spåren läggs vid sidan om många tätorter, som i flera av förslagen, får vi dessutom en mindre flexibilitet för framtidens transporter och det missgynnar de mindre orter som passeras i dag.

Klimatet

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.

Den uppenbara slutsatsen av detta är att varje beslut som leder till stora utsläpp måste omprövas. Det är inte acceptabelt att bygga infrastruktur med stora utsläpp i närtid och hoppas att de kompenseras av uteblivna flygresor i



framtiden. Pandemin har tydligt visat att inrikesflyget kan minska radikalt om viljan finns. För det behövs inte höghastighetståg.

För varje lokaliseringsalternativ måste det finnas en ordentlig utredning om utsläpp av växthusgaser som följd av bygget.

Biologisk mångfald

Länsstyrelsen i Skåne skriver om miljömålen 2019 i avsnittet *Ett rikt växt- och djurliv*. "Värdefulla habitat minskar, många arter är hotade och främmande arter sprids. Tillståndet för den biologiska mångfalden är inte hållbart och påverkan på ekosystemen fortsatt hög. Större hänsyn när resurser nyttjas, ökat skydd och skötsel av naturmiljöer och anpassade styrmedel behövs".

Liksom för klimatet är det väsentligt att avstå från stora intrång i den natur som finns kvar i Skåne. Speciellt i de delar av lokaliseringsalternativen som går mellan Höör och Hässleholm finns det mycket värdefull natur som inte får förstöras. Det är inte möjligt att dra en järnväg så rakt som höga hastigheter kräver utan att göra intrång i omistliga biologiska miljöer.

Järnvägssatsningar

Mot dessa bakgrunder 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. Det behövs också mer kapacitet för gods på järnväg. Vi anser att en dimensionering för snabbtåg i lägre hastigheter 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 negativa effekter som projektet kommer att medföra.

Ny spårkapacitet är välkommen, men inte till priset av stora intrång i värdefull natur, kulturmiljöer och bebyggelse. En dragning av ny järnväg i en helt ny korridor genom landskapet skapar ännu en barriär. De planerade hastigheterna medför också starka lågfrekventa buller som förstör några av de sista resterna av tyst natur i Skåne.

Kapaciteten i järnvägsnätet behöver höjas, men det är inte snabba förflyttningar som är det mest angelägna. Det är i stället lokalt och regionalt resande samt godstrafik som har högst prioritet.

Vid bedömningen av fortsatta handlingsalternativ måste stränga krav ställas för att begränsa negativa effekter för klimatet, naturen och miljön.

Framför allt behöver en lokalisering i eller nära befintlig korridor utredas ordentligt. Det är kravet på en konstruktion för 320 km/tim som hindrar en vidare utredning av en samförläggning. En dimensionering för lägre hastigheter måste utredas när nuvarande lokaliseringsalternativ leder till så förfärande



konsekvenser för natur- och kulturvärden. LNF anser också att man kan lösa vissa problem med ett partiellt fyrspår på platser där det är trångt.

Särskilda synpunkter

Lund C med sina sex plattformsspår bedöms ha kapacitet att räckta 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 stora merkostnader och kommer att försena utbyggnaden av ny kapacitet på den aktuella sträckan. En förläggning i Pilsåker utanför staden är en dålig idé då det avsevärt försvårar byten. Dessutom innebär det att värdefull jordbruksmark går till spillo och det medför stor risk för negativ påverkan på viktiga rekreationsområden som Rinnebäcksravinen och reningsverksdammarna.

LNF förordar ett centralt stationsläge ovan jord. Kopplingen till annan tågtrafik och det centrala läget måste väga tyngre än risken för eventuella stopp. Sådana kan hanteras via goda möjligheter till omledning av trafiken, via Skånebanan eller via Eslöv-Teckomatorp-Kävlinge (med nybyggda triangelspår).

Vad vi nu kan se skulle en samförläggning av spåren norrut genom Stångby medföra minst negativa påverkningar för Lunds del. Utfarten söderut är en av de korta sträckor som även fortsättningsvis kan betjänas av ett dubbelspår.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande

Epost: cicero@rtb.se

Tfn: 046 – 13 81 58