

# **Skåneförslag om att Region Skåne behöver göra en förnyad utredning om bygget av en ny stambana för höghastighetståg genom Skåne och därefter utvärdera sin inställning i frågan**

## **Skåneförslag**

Skåneförslaget är:

*Att Region Skåne omedelbart låter göra en extern, objektiv och kritiskt granskande utredning och analys av vad byggandet av en ny stambana för höghastighetståg får för konsekvenser för Skåne.*

Idag tillgänglig fakta och prognoser om resande i spåren av Corona, miljö, samhällsekonomi, climateffekter, alternativa lösningar samt om Skånes regionala problem med en överbelastad befintlig stambana verkligen löses av en ny stambana för höghastighetståg behöver ingå i utredningen tillsammans med vad de externa stationslägen som Trafikverket diskuterar får för betydelse för Skåne.

Resultaten av utredningen ska sedan användas av Region Skåne för att utvärdera sin nuvarande inställning till byggandet av en ny stambana för höghastighetståg genom Skåne. Skulle Region Skåne komma fram till att man är fortsatt positiv behöver Region Skåne offentligt tydligt redovisa de fakta och prognoser som man baserar sitt ställningstagande på.

## **Bakgrund**

Byggande av en ny stambana för höghastighetståg genom Skåne, från Lund till Hässleholm, finns med i den nationella planen för infrastruktur 2018-2019. Anledningen till att bygga banan är framförallt att försöka få tåget att kunna konkurrera med flyget när hela den nya stambanan är byggd mellan Malmö och Stockholm. Trafikverket utreder sedan flera år tillbaka var och hur den nya stambanan kan byggas. Mellan januari och mars 2021 pågår samråd om lokalisering av banan.

Bygget av en ny stambana kommer ha stor negativ påverkan på Skåne, både på människors vardag genom barriäreffekter och buller, på natur- och kulturvärden, på tysta områden, på

miljön och djurlivet samt tvinga många att lämna sina hem eller se dem förvandlas till obeboeliga i järnvägens närhet. Då banan inte har några stationer mellan Lund och Hässleholm kommer den även endast på ett begränsat sätt avlasta den befintliga stambanan. Bygget är dessutom en stor risk samhällsekonomiskt där kommande generationer kommer att behöva betala av bygget under lång tid framöver. Höghastighetsbanan kommer inte heller kunna bära sig själv då befolkningsunderlaget är för litet. Klimatmässigt är banan inte heller bra då bygget sannolikt kommer släppa ut mer koldioxid än som sparas in under drifttiden.

## **Argument för Skåneförslaget**

### Samhällsekonomi

Höghastighetsbanan är en extremt dyr investering (knappt 300 miljarder är den nya uppskattningen från Trafikverket för den totala sträckningen Malmö - Stockholm och Göteborg - Stockholm) och erfarenheter från andra stora infrastrukturprojekt visar att kostnaden till slut ofta blir 40 – 50 % dyrare än beräknat. Den höga kostnaden riskerar att försvåra andra nödvändiga satsningar på till exempel den befintliga stambanan. Även driften av höghastighetsbanan är dyr och riskerar även den att dra resurser från den befintliga stambanan vilket riskerar försämra förutsättningarna för pendlandet i regionen. Antalet planerade stationer är få varav endast tre stycken i Skåne vilket gör att höghastighetståg endast kommer gynna en väldigt begränsad del av befolkningen.

Vidare finns inte i Sverige det befolkningsunderlag som behövs för att höghastighetståg ska kunna finansiera sig själv långsiktigt vilket betyder att ständigt tillskott av skattepengar är nödvändigt för att finansiera drift och underhåll. Höghastighetståg har byggts världen över sedan 1960-talet, främst i tätbebyggda områden för att sammankoppla flermiljonsstäder. Trots stora befolkningsunderlag är få av dessa linjer idag lönsamma.

Kostnaden för projektet i relation till den mycket begränsade samhällsnyttan gör att projektet inte är försvarbart ur ett samhällsperspektiv. För varje investerad skattekrona beräknas mindre än 40 öre komma samhället till godo i nytta.

### Miljö och klimat

Kraven på en bana för höghastighetståg gör att infrastrukturen blir mer komplex samt mycket mer material- och resurskrävande jämfört med byggnation av en standardjärnväg. Det är därför inte troligt att koldioxidutsläppen från bygget någonsin, under hela banans drifttid, kommer att

kompenstras av att höghastighetstågen är ”klimatsmarta”. Höghastighetståg (320 km/h) drar dessutom upp till 60 % mer el än vanliga snabbtåg (250 km/h).

Vidare är höghastighetsbanan planerad att gå rätt genom stora delar av den begränsade orörda natur som finns kvar i mellanskåne och hotar därför djurliv, rödlistade arter, biologisk mångfald, natur-, kultur- och miljövärden. Fyra arter av starkt hotade fladdermöss är påträffade i eller alldeles intill Trafikverkets korridorer. Dessa arter har väldigt starkt skydd i EU:s art och habitatdirektiv.

#### Alternativ är inte utredda på ett korrekt sätt

Riksrevisionen riktade 2019 skarp kritik mot beslutsunderlaget för höghastighetsbanan på grund av avsaknad av problembeskrivning och alternativa lösningar. Stockholms handelskammare menade 2019 att höghastighetsbanor är en dålig investering som riskerar att skapa en evig klimatskuld. Man kritiserade också avsaknaden av analys av alternativa lösningar och uppskattade att kostnaden för höghastighetsbanan kommer bli nästan dubbelt så dyr som Trafikverkets beräkning.

Vidare skriver myndigheten för Trafikanalys 2021 att ”Det bidrag till minskade utsläpp som förbättrade järnvägsalternativ kan ge är alltså förhållandevis litet, med en mycket hög marginalkostnad sett i kronor per kilogram koldioxid”. Utbyggnad och upprustning av befintlig stambana för järnväg, nya teknologier för förflyttning (miljövänliga flyg, elektrifierade och självkörande system etc.) saknas och hade behövt inkluderas i utredningen.

Minskat resande till följd av Covid-19 är en ny och betydande faktor som behöver beaktas i analyser och beslutsunderlag framöver.

#### Höghastighetsbanan driver urbanisering och utarmar landsbygden

Barriäreffekten som uppstår av den 70 km långa och 70 m breda korridor med 2,5 m höga stängsel som banan skulle utgöra i landskapet kommer hota möjligheterna för fortsatt verksamhet för många lantbrukare och andra näringar på den Skånska landsbygden.

## **Sammanfattning**

Sammanfattningsvis finns det mycket som talar emot byggandet av en ny stambana för höghastighetståg och det finns därför mycket starka skäl för genomförande av det presenterade Skåneförslaget. Det är ur ett skånskt perspektiv helt nödvändigt att göra en ny genomlysning av frågan om byggande av en ny stambana för höghastighetståg genom Skåne för att kunna göra en välgrundad bedömning på aktuella underlag och fakta.