

Från



Till

**Region Skåne**

2019- RU000065

## **Yttrande angående Region Skånes förslag till regionplan för Skåne 2022-2040**

### **Inledning**

Det ideella och politiskt obundna nätverket "Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne" arbetar för att skapa opinion mot den planerade höghastighetsbanan genom Skåne genom att delta i den offentliga debatten samt påverka och bidra med kunskap i frågan gentemot politiker och allmänhet. Då det idag blivit en tydligt politisk fråga, försöker vi lyfta fram sakliga argument mot höghastighetsbanan och tydliggöra tillgänglig fakta. "Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne" har tagit del av Region Skånes förslag på Regionplan och lämnar här synpunkter på förslaget.

### **Synpunkter**

Ett av de största problemen anser vi, är det faktum att alternativa lösningar på kapacitetsbristen inte utretts och således inte finns med i debatten. Därför likställs nya stambanor/kapacitetsutökande med höghastighetsbanor, något vi anser Regionen ska vara måna om att separera. Hur alternativa utbyggnader av spår/stambanor med lägre hastigheter än 320km/h hade påverkat kapacitetsproblematiken har dock inte utretts och således kan Region Skåne endast luta sig mot höghastighetsbanor som lösningen på kapacitetsbristen vi har idag. För Skånes del är det ytterst relevant att belysa det faktum att kapacitetsproblemen på Södra Stambanan inte löses genom att anlägga separata höghastighetsbanor i ny dragning. Därför anser vi generellt sett att Region Skåne bör vara noga med att inte bland ihop begreppen "stambanor" med "höghastighetsbanor".

Vi menar vidare att den del av planen som berör transporter inte ska bygga på ett icke-beslut på regeringsnivå, det vill säga regeringens omstridda förslag att bygga höghastighetsspår

genom Sverige, utan istället bygga på och beskriva regionens behov av transporter för att uppnå målen om ett sammanhållet Skåne med en flerkärnig struktur där det går att bo, arbeta och studera i alla delar av länet. Vi menar också att planens kapitel om transporter saknar kopplingar till de övergripande regionmålen om ett flerkärnigt Skåne, balans mellan stad och landsbygd, identitetsbärande landskap och miljömål. Det är dock bra att regionen tar upp frågan om att lösa frågor av mellankommunal karaktär, till exempel beträffande transporter, inom ramen för regionplanen. Frågan om höghastighetsbanan är definitivt en fråga som kan hanteras på det sättet. Dessutom har frågan om höghastighetsbanan ställts på sin spets när de mest berörda kommunerna (Eslöv, Höör och Hässleholm), sagt nej till alla de av Trafikverket föreslagna dragningarna av höghastighetsbanan genom respektive kommun, då påverkan och skador av banan anses vara alltför stor. Det är därför helt nödvändigt att det tas ett regionalt omtag i frågan om en eventuell ny järnväg för höghastighetståg i Skåne. Region Skåne leder företrädesvis ett sådant arbete i nära dialog med berörda kommuner.

Beträffande den flerkärnighet som är ett grundläggande resonemang i regionplanen kopplar det väldigt tydligt till frågan om höghastighetsbanan. En höghastighetsbana skulle inte bidra till att stärka Skånes flerkärnighet eftersom det finns en betydande risk att till exempel Eslöv och Höör, som inte får stationer längs höghastighetsbanan, får sämre kommunikationer än idag om höghastighetsbanan byggs. Den pågående utredningen om lokalisering av en eventuell höghastighetsbana mellan Hässleholm och Lund har tydligt visat att det som pågår inte är en behovsbaserad planering av nya stambanor för nationell, regional och lokal nytta utan en specifik storstadsfokuserad planering av en ny järnväg för snabba persontåg mellan Sveriges storstadsregioner, utan direkt lokal och regional hänsyn och förankring. Skånes mindre kärnor och den skånska landsbygden förväntas stillatigande ta all skada utan att få någon rimlig lokal eller regional nytta i utbyte. Det rimmar väldigt dåligt med regionplanens ambitioner om att bidra till Skånes flerkärnighet och balans mellan stad och landsbygd.

Situationen med kapacitetsbrist på de skånska järnvägarna skulle inte heller lösas genom byggandet av en höghastighetsbana. Skåne skulle redan efter ett par år stå med nästan lika mycket kapacitetsbrist för gods- lokal- och regionaltrafik som före byggandet av höghastighetsbanor. Detta framgår bland annat av Region Skånes egen tågstrategi. Det kommer inte heller vara tekniskt möjligt att ångra sig i ett senare skede eftersom

högstighetsbanan inte passerar de orter där behoven för lokaltrafik finns och inte heller skulle vara dimensionerad för godståg. Bygandet av en högstighetsbana enbart för snabba långväga persontransporter är således en extremt kostnadsineffektiv investering då banans fulla kapacitet helt enkelt inte kan utnyttjas. Även Sweco:s scenarioanalys för järnvägen i Skåne från 2015 visar att det inte finns resandeunderlag för att enbart använda nya spår för persontrafik i höga hastigheter. Minskat resande som följd av pandemin har sannolikt ytterligare förstärkt denna bedömning. Swecos analys slår även fast att den gamla stambanan åter skulle vara överbelastad redan efter några år om man kompletterar den med en ny bana för endast snabba persontåg. Det är således stort resursslöseri att bygga en ny bana som inte kan användas för maximal nytta. Då det inte finns några stopp mellan Lund och Hässleholm så går det ju inte heller att flytta över något av lokaltrafiken till den nya banan. Det medför att i framtiden eventuellt tillkommande godstrafik med tåg som ska ta över gods från lastbilstransporter (som kan förväntas öka ännu snabbare i takt med utbyggnaden av Trelleborgs hamn), godståg som anländer till Skåne via den nya Fehmarnbältförbindelsen, alla Pågatåg, alla de nya planerade System 3-tågen och även alla äldre tåg med lite längre räckvidd, som till exempel Snälltåget, även fortsättningsvis kommer att trängas på den gamla stambanan. Och detta under förutsättning att länstrafikbolagen verkligen köper in högstighetståg så att Öresundstågen kan gå på den nya banan – vilket i så fall skulle försämra Mellanskånes anknytning till resten av regiontrafiken. För Skånes del är således en högstighetsbana mellan Hässleholm och Lund en betydligt sämre investering, om man är ute efter att lösa kapacitetsbristen på södra stambanan, jämfört med vilken som helst annan utbyggnad av järnväg mellan Lund och Hässleholm i anslutning till den befintliga stambanans dragning.

Ett flitigt använt argument för högstighetsbanor brukar även vara att man får bättre kapacitetsutnyttjande om trafik med olika medelhastighet går på olika spår. Det finns dock inget som förhindrar att tåg med olika hastigheter går på olika spår även om nya banor inte byggs som separata högstighetsbanor i ny sträckning. Tvärtom får man större möjlighet att välja den mest effektiva trafikfördelningen beroende på över tid skiftande behov, eller till exempel för mer omfattande underhåll, om utbyggnad sker för blandad trafik och med stationer på de orter spåren passerar.

Vidare behöver Region Skåne analysera konsekvenserna för Skåne när det gäller skillnaderna i hastighet på de olika sträckorna av de nya banor som ska byggas i södra Sverige. Vad vi kan förstå är det i dagsläget endast sträckan genom Skåne som utreds för 320 km/h medan sträckorna Göteborg - Borås och Linköping – Järna endast planeras för maximalt 250 km/h? Regeringens direktiv om 2 h 30 min restid Malmö – Stockholm går i så fall inte att uppnå och den eventuella nyttan med en bana för 320 km/h i Skåne faller helt bort. Länsstyrelsen efterlyser i sitt remissvar till Trafikverket beträffandet Samråd 3 också en motivering till varför det ska byggas för 320 km/h just genom Skåne:

*"Länsstyrelsen menar att handlingarna behöver redovisa bakgrunden till Trafikverkets beslut "Nya stambanor – ny generation järnväg" daterat 2018-10-05 avseende bland annat dimensionerande hastighet för sträckan Hässleholm-Lund och skälen för detta val med hänsyn till miljöeffekter. Beslutet innebär att 320 km/h ska gälla för sträckan mellan Hässleholm – Lund och att 250 km/h ska gälla mellan Göteborg - Borås samt Järna – Linköping."*

Eftersom region Skåne i olika sammanhang påpekat att det som är viktigast för Skåne är fyra spår längs den befintliga stambanan Lund-Hässleholm så behöver Region Skåne utreda om inte en höghastighetsbana Lund-Hässleholm snarare är ett hot mot behovet av fyra spår som går att utnyttja maximalt än att det skulle vara någon direkt nytta för Skåne med en höghastighetsbana endast genom Skåne. Om den övergripande bedömningen är att det behövs nya spår så behöver dessa dras längs med den befintliga stambanan för att verkligen skapa den kapacitet som behövs i Skåne där tågtrafiken domineras av regional och lokaltåg samt godstrafik.

### **Förslag till ändringar i regionplanen**

För att öka regionens fokus på behovsanpassad och funktionell utbyggnad av den befintliga stambanan till nytta för Skåne föreslår vi följande ändringar i regionplanen:

Region Skåne bör vara noga med att inte bland ihop begreppen "stambanor" med "höghastighetsbanor". Begreppet "stambanor" är inte väldefinierat, men har genom tiderna etablerats i vårt svenska medvetande som våra viktigaste järnvägsspår, där en mycket stor del av all järnvägstrafik går. Både fjärrtåg, storregiontåg, regionaltåg, lokaltåg och godståg.

Så naturligtvis associerar de allra flesta ordet "stambanor" med viktiga järnvägsstråk som bildar ryggraden i vårt järnvägsnät. "Höghastighetsbanor" däremot, är järnvägsspår där endast snabba persontåg kan färdas. Dels för att spåren inte dimensioneras för godståg, dels för att spåren saknar stationer som skulle möjliggöra trafik med lokal- eller regionaltåg och dels för att dessa spår enligt politiska beslut ska hållas fria för fjärrtåg och storregiontåg med hög fart. Det är olyckligt att Trafikverket har valt att kalla projektet som har till mål att bygga höghastighetsbanor för "Nya stambanor", men ingen anledning för regionen att hänga på och uttrycka sig på samma vilseledande sätt.

På sidan 33 behöver texten:

*"En av de viktigaste satsningarna för framtiden är utbyggnaden av en ny stambana. De skånska aktörerna behöver gemensamt agera för att den nya stambanan och stationerna i Malmö, Lund och Hässleholm realiserar på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Den nya stambanan har också en viktig funktion för att öka tillgängligheten till Köpenhamns flygplats."*

ändras till:

*"En av de viktigaste satsningarna för framtiden är utbyggnaden av stambanan. De skånska aktörerna behöver gemensamt agera för att utbyggnaden realiserar på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Utbyggnaden av stambanan har också en viktig funktion för att öka tillgängligheten till Köpenhamns flygplats."*

På sidan 39 behöver texten:

*"God tillgänglighet till den planerade nya stambanan behöver säkerställas."*

ändras till:

*"God tillgänglighet till den utbyggda stambanan behöver säkerställas."*

På sidan 39 behöver texten:

*"Den planerade nya stambanan med station i Hässleholm kommer att öka betydelsen ytterligare och är en central utvecklingsfråga för nordöstra Skåne, såväl som för Skåne som helhet."*

ändras till:

*"Vidare utbyggnad av stambanan kommer att öka betydelsen ytterligare och är en central utvecklingsfråga för nordöstra Skåne, såväl som för Skåne som helhet."*

På sidan 39 behöver texten:

*"I stråket mellan Hässleholm och Lund behövs både stärkt kapacitet och kortare restider vilket den nya stambanan ska bidra till."*

ändras till:

*"I stråket mellan Hässleholm och Lund behövs både stärkt kapacitet, pålitlighet och tillförlitliga restider vilket en utbyggnad av stambanan kan bidra till om den utformas på rätt sätt."*

Kommentar: Det är inte restiderna som generellt sett behöver bli kortare just mellan Hässleholm och Lund utan det är framför allt punktligheten och pålitligheten som behöver bli mer tillförlitlig i hela stråket mellan Hässleholm och Lund, och inte minst inklusive mellanliggande stationer.

På sida 46 behöver texten:

*"Planerad ny stambana"*

ändras till:

*"Föreslagen ny höghastighetsbana"*

*Bilden behöver dessutom korrigeras, det finns varken förslag eller planering för höghastighetsbanor eller annan ny stambana mellan Lund och Malmö (där fyrspar utbyggnad pågår), från Malmö till Köpenhamn eller från Danmark söderut.*

På sida 47 behöver texten:

*"En av de viktigaste satsningarna för framtiden är etablering och utbyggnad av nya stambanor. Den bidrar både till ökad kapacitet för regional kollektivtrafik och till att knyta Skåne närmare omvärlden."*

Ändras till:

*"En av de viktigaste satsningarna för framtiden är utbyggnaden av stambanan. Det är viktigt att den skånska delen av ett eventuellt nät av höghastighetsbanor, eller annan utbyggnad av*

*stambanan utformas så att den både bidrar till ökad kapacitet för all regional och lokal kollektivtrafik och till att knyta Skåne närmare omvärlden.”*

Kommentar: I den nuvarande planeringen från Trafikverket prioriteras enbart de nationella målen, den regionala och lokala trafiken blir lidande av det.

På sida 66 behöver texten:

*”Den pågående planeringen av nya stambanor som ska förbinda storstadsregionerna är en av Sveriges största infrastruktursatsningar någonsin. Den nya stambanan genom Skåne möjliggör snabba regionaltåg som på ett bättre sätt skapar tillgänglighet mellan Skånes olika delar. Den frigör samtidigt kapacitet och möjliggör utvecklad trafikering på den befintliga stambanan genom överflyttning av den nationella persontågtrafiken. Den nya stambanan är en viktig funktion för hela Skåne och det är viktigt att redan nu beakta hur den kommer att påverka regionens utveckling.”*

Ändras till:

*”Den pågående planeringen av nya stambanor som ska förbinda storstadsregionerna är en av Sveriges största infrastruktursatsningar någonsin. Det föreslagna utförandet som höghastighetsbanor riskerar dock att lokal och regional nytta offras till förmån för nationella restidsmål. Om utbyggnaden av stambanorna realiseras på ett sätt som bidrar till både lokal, regional och nationell utveckling blir den utbyggda stambanan en viktig funktion för hela Skåne och det är viktigt att redan nu beakta hur den kommer att påverka regionens utveckling.*

Kommentar: Originaltexten är en osaklig, ogrundad och felaktig reklam för höghastighetsbanor vilket inte ska förekomma i en regionplan.

På sida 67 behöver texten:

*”De skånska aktörerna behöver gemensamt verka för att satsningen på ny stambana genomförs på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling. Viktiga frågor handlar om stationernas lokalisering och utformning samt om anslutande trafikering och stadsutveckling. Det behöver utvecklas bra och effektiva förbindelser med stambanans stationer, något som både påverkar utvecklingen mellan orter och inom de större städerna.”*

Ändras till:

*”De skånska aktörerna behöver gemensamt verka för att satsningen på utbyggnaden av stambanan genomförs på ett sätt som bidrar till lokal, regional och nationell utveckling och nytta. Viktiga frågor handlar om det flerkärniga Skånes fortsatta utveckling med upprätthållen balans mellan stad och landsbygd. Skånes höga tätortstäthet och korta avstånd behöver återspeglas i stationernas lokalisering och utformning samt i anslutande trafikering och stadsutveckling. Den återstående skånska landsbygden med sina olika karaktärsområden behöver hållas fritt från nya barriärer som minskar Skånes tillgång till varierade livsmiljöer, livsmedelsförsörjning samt rekreation och naturupplevelser.”*

Kommentar: Det saknas en konsekvensbedömning av nya stambanan utifrån de övergripande målen för det flerkärniga Skåne.

Generellt ställer vi oss negativa till att regionen i sin regionplan föregriper ett regeringsbeslut om nya stambanor – utbyggnaden av nya stambanor är inte beslutad, även om projektering av delsträckan Lund - Hässleholm (men inte byggandet) är inkluderad i den nationella infrastrukturplanen. Det skulle vara mer till regionens fördel om man i planen är tydlig med regionens behov, till exempel utbyggnad av södra stambanan, behov av ökat kapacitet för lokal, regional och godstrafik, istället för att anpassa sig till förutbestämd tekniklösning. Såsom skrivningarna om nya stambanan är formulerade just nu saknas både behovs- och konsekvensbedömning enligt de övergripande målen för det flerkärniga Skåne vilket är en avgörande brist i regionplanen.