



Japaniska snabbtåg i Skåne ökar BNP med 40 miljarder

10 minuter kortare restid, 12 meter upp i luften. Det låter inte mycket. Men det kan vara avgörande för Södra stambanans utveckling, för näringslivets konkurrenskraft och för riket, skriver tre företrädare för nätverket Stambanan.com.

I förslaget till nationell infrastrukturplan för 2014-2025 satsar regeringen 45 miljarder kronor på att förbättra Södra stambanan. Då ingår Ostlänken, en höghastighetsbana mellan Järna och Linköping, och en utbyggnad till fyra spår mellan Malmö och Lund. Det avlastar en del. Men begränsningen av flödet flyttas i stället norrut, till sträckan mellan Lund och Hässleholm.

Vi vet att regeringen lägger mycket energi på infrastrukturfrågan. Trafikverket genomför just nu en snabbutredning om stambanorna. Det gläder oss att tankarna ligger i linje med våra. Det verkar finnas en insikt om behovet av ett Skånepaket, det förslag till infrastrukturutbyggnad som krävs för att förbättra förutsättningarna för arbetsmarknad, bostadsbyggande och företagande. Analyser visar att det är fullt rimligt att Skånes bidrag till BNP kan öka med åtminstone 40 miljarder kronor per år.

Vi föreslår därför att det byggs en bana för högre hastighet mellan Lund och Hässleholm för att korta restiden och öka kapaciteten. Frågan har utretts tidigare. Då konstaterades det att kostnaden för en höghastighetsbana de sex milen mellan Lund och Hässleholm ligger på 16 miljarder kronor och att inga restidsvinster skulle göras. Det finns stora problem med bebyggelse nära järnvägen och banan är alldeles för kurvig för att man ska kunna höja hastigheten nämnvärt.

Nu visar en utredning från Stambanan.com, som vi presenterar i dag torsdag (13/2), att kostnaden kan pressas till 12 miljarder kronor och att stora tidsvinster görs om man väljer en ny sträckning och bygger banan för 320 km/h, vilket är samma standard som på Ostlänken. Dagens restid mellan Malmö och Stockholm skulle med detta och de insatser som finns i den nationella planen sänkas från 4 timmar och 15 minuter till 3 timmar och 35 minuter. Delen mellan Lund och Hässleholm står för 10 minuter, men med fyra i stället för två spår minskar störningskänsligheten, turtätheten ökar och mer godstrafik får rum. När Götalandsbanan med anslutning till Gripenberg byggs minskar restiden till 3 timmar och 15 minuter.

För att vid behov kunna passera centrum i Hässleholm med hög fart är förslaget att banan ska byggas 10-12 meter upp i luften. Detta är en väl etablerad lösning exempelvis i Japan som är mycket kostnadseffektiv.

Man kan tycka att stambanan måste ”lära sig att gå innan den kan springa”, alltså att den vanliga stambanan måste fungera innan vi bygger höghastighet. Det nationella ekonomiska värdet av ett helt sammanhängande stråk med höghastighet är sannolikt större mellan Göteborg och Malmö än mellan andra svenska storstäder. Men i Skåne är trängseln och behoven nu så akuta på stambanan att den bästa lösningen är nya investeringar. Med denna lösning kan vi skapa bättre flöden och effekt i tid för att fånga upp den ökande trafiken. För ett kommande

höghastighetsprojekt ger detta också god mening. Möjligheterna att förbättra flödet genom Södra stambanan finns. Billigare, bättre och snabbare än vad tidigare utredningar har visat.

Fotnot: Stambanan.com är ett nätverk med 26 kommuner, fem regioner och näringslivet som arbetar för att utveckla Södra stambanan.

[Pontus Lindberg](#), regionråd (M) Region Skåne, ordförande för Stambanan.com

[Stephan Mühler](#), vd Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

[Pär Palmgren](#), kommunstyrelsens ordförande (M) Hässleholm

Handelskammaren är en privat organisation som arbetar i sydsvenska företags intresse. Vi påverkar företagens villkor, vi stöder affärer och vi sammanför företag och människor. Handelskammaren har drygt 2 800 medlemsföretag.