

Till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet)

## Remissvar rörande ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”,

Dnr I2021/02884

I en tid där klimathänsyn och biologisk mångfald är honnörsbegrepp för samhällets utveckling prioriterar regeringen med höghastighetsbanan (HHB) istället en klimatbelastande och naturskövlande teknik som därtill bygger en synnerligen ojämlig infrastruktur. Av en uppskattad total investering motsvarande ca 500 miljarder i ”nya stambanor” ger projektet endast 30 miljarder i nytta. Projektets höga kostnad, och mycket ringa samhällsnytta, gör projektet ofördelaktigt för landet. Till negativa effekter av HHB ska också läggas undanträngningseffekter, där stora nyttogenererare i infrastrukturplanen diskrimineras då fundamentalt ogynnsamma projekt, t ex HHB, slentrianmässigt får ligga kvar när dem väl kommit in. En generell ståndpunkt i föreliggande remissutlåtande är att en bana för tågset upp till 320km/tim, inte kan motiveras utifrån restidsförkortning; detta i ljuset av ökad klimatbelastning och ökad åverkan på natur och landskap jämfört med en ”ny stambana” för tågset upp till 250km/tim. En sådan bana, förlagd längs befintlig stambana, är mer kompatibel med flera viktiga samhällsmål t ex avseende klimat, grön infrastruktur och biologisk mångfald; och även mer kompatibel med infrastruktursatsningar i våra grannländer.

Nedan ges specifika kommentarer till den nationella planen åtföljt av yrkanden(1-10). Text hämtad från transportinfrastrukturplanen är kursiverad.

### *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*

#### *Sammanfattning*

Sid5

*”Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nyastambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna”*

Skrivningen är otydlig och ställvis direkt missvisande.

*”Nya stambanor för höghastighetståg”* är en mycket missvisande beteckning. I våra grannländer definieras hastigheter upp till 250 km/tim som höghastighetståg. Vad ska TrV bygga? Banor för 320 eller 250 km/tim? Redan idag finns beslut om att ca 50 % av tågsträckningen i HHB projektet byggs för hastigheter upp till 250 km/tim. Det framstår som orealistiskt att någon operatör är intresserad av att köpa in tåg för maxhastighet 320 km/tim när halva sträckan är byggd för 250 km/tim. Detta faktum allena utgör tillräcklig grund för att avfärda hastigheter över 250 km/tim. En bana för tågset upp till 250 km/tim medger också fördelar i form av samlokalisering längs befintlig stambana, vilket sparar natur och minskar barriäreffekter.

## Begränsat utrymme för nya investeringar

Sid 8 "Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas".

Sid 9 "Det begränsade utrymmet inom utvecklingsanslaget innebär att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kunnat inrymmas i planförslaget."

HHB introducerades som ett förslag redan år 2009 (Betänkande av Utredningen om höghastighetsbanor, SOU2009:74). I SOU rapporten togs väldigt lite hänsyn till klimat-och naturpåverkan vilket återspeglar tidsandan. Detta kan möjligen förklara hur HHB projektet kunde komma in i infrastrukturplanen, men det är mycket svårt att förstå att det fortfarande ligger kvar. Under de senaste 10 åren har skett en dramatisk kunskapsutveckling vad gäller klimat och naturpåverkan där t ex koldioxidavtryck, biologisk mångfald, ekologiska samband, grön infrastruktur, värdekärnor etc blivit oerhört viktiga parametrar i samhällsbygget. **Medlemsstaterna i EU har också tagit en strategi som föreskriver att 30% av all mark ska naturskyddas.** Denna utveckling har i hög grad påverkat samhällets värdegrund. Rimligen borde denna värdegrund även gälla HHB projektet. Det ter sig orimligt att gamla projekt- som inte längre kan motiveras utifrån samhällets nya värdegrund -får leva vidare i budgeten. En kunskap som etablerats gäller det faktum att framställningen av betong är klimatbelastande, och att samhället därför bör stimulera till minskad cement/betonganvändning. HHB projektet med sitt gigantiska betongbehov ger istället en så stor klimatbelastning att den inte kan betala tillbaka sin klimatskuld i projektets livstid. **Rimligen borde regeringen vara mån om att investeringar skall ge mesta möjliga nytta till samhället inkluderat nytta relaterad till klimat-och miljöhänsyn.** Skrivningen "Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas" ter sig i ljuset av ovan som häpnadsväckande och regeringens beslut i ett tekniktungt projekt måste självfallet vara kunskapsbaserat.

Citatet från sid 9 ovan utgör också en allvarlig invändning mot HHB projektet ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv. **Regeringen väljer i liggande planförslag att lägga undan kostnadseffektiva satsningar och inkluderar istället fortsatt HHB projektet med dess låga nytta och oerhört låga kostnadseffektivitet och vars finansiering förs vidare till våra barn genom ohållbar upplåning.** Riksbankschefen poängterar vikten av att investeringar måste säkerställa Sveriges företags konkurrenskraft, vilket rimligen också bör gälla de statskontrollerade verksamheterna. Ett exempel bland många på undanträngda investeringar är Volvos krav, sedan mer än 20 år, på effektivare järnvägstransporter till fabriken i Olofström. Utebliven investering medför att fabriken läggs ner i ett område med redan problematisk arbetsmarknad.

<https://amp.svt.se/nyheter/lokalt/blekinge/volvohotet-forsenas-sydostlanken-lamnar-vi-olofstrom>

Undanträngningseffekterna är dock mer genomgripande än så då dem påverkar hela transportsystemet. Förra GD på TrV varnade för en utveckling där anslagen inte tog hänsyn till det

mycket stora investeringsbehov som finns för att klara underhåll. En sådan utveckling innebär att ett redan eftersatt underhåll blir än mer eftersatt. Redan idag kan många resande uppleva förlust av nytta kopplad till eftersatt underhåll. Regeringen måste lyssna på dem som arbetar med transportfrågorna! Vi konstaterar att förre chefen för "den nya stambanan", Ali Sadeghi, slutar på TrV efter 2 år och istället tar med sin erfarenhet till Swedavia och flygbranschen.

Satsningen på HHB är ojämlig. **Stora och omotiverade satsningar görs för att storstadspendlare ska kunna åka ännu snabbare förbi landsortskommunerna. Istället borde samhällsresurser satsas enligt devisen "låt hela landet leva"**. Regeringen bör också sträva efter att stora samhällsatsningar görs i enlighet med andra grundläggande värden avseende klimat och natur- där ny kunskap etablerats sedan HHB introducerades för många år sedan.

**Yrkande 1:** Att regeringen ger TrV i uppdrag att peka ut investeringar som inte längre kan anses motiverade utifrån nuvarande kunskapsläge och samhällsmål, och istället ge förslag på nya projekt som bör lyftas in i investeringsplanen.

**Yrkande 2:** Att TrV presenterar en mer systematisk och standardiserad kvantifiering av nyttorna och kostnaderna för alla större projekt, som bas för prioritering där projekt som inte visar samhällsnytta lämpligen avförs och där nya projekt prioriteras i deras ställe. Kvantifieringen måste vara dynamisk så att inte ett projekt med allra sämst kostnadseffektivitet som i fallet HHB ligger kvar i plan endast för att det kommit in. Finansieringen måste samtidigt klarläggas.

## Barriäreffekter

**Det är av vital betydelse att barriäreffekten reduceras vid dragning av järnväg.** Det finns redan en barriäreffekt pga befintlig stambana. Denna effekt kommer sannolikt att förstärkas något de kommande åren bl a beroende på att små obevakade övergångar tas bort. Investeringsmedel saknas för att göra dessa planskilda. HHB kommer att skapa ytterligare en barriär för de lokala transporterna och därigenom för landsbygdens befolkning och verksamheter. En markanlagd HHB över orörda marker genom centrala delar av Skåne skulle ge mycket påtagliga barriäreffekter. Även om dessa effekter blir något mindre uttalade med landbro förlagd bana tillkommer med landbro mycket negativ inverkan på landskapsbild, ökad klimatbelastning och om möjligt än värre bullerproblematik. Värdet av lokala transporter får inte underskattas och ett modernt uthålligt samhälle bör verka för utveckling av bättre och fossilfria regionala transportmöjligheter både via tåg och bil. HHB hotar en sådan utveckling. **Mot denna bakgrund är det angeläget att den nya banan förläggs intill befintlig stambana.** En sådan samlokalisering möjliggör också en effektiv bullerbekämpning längs en

bansträckning istället för vid två. Vi finner att bullerproblematiken, som är speciellt stor med HHB, har negligerats trots att WHO nyligen skärpt guidelines baserat på ny kunskap avseende järnvägsbuller och ökad risk för fetma och hjärtkärlsjukdom.

Det bör poängteras att såväl markanlagd HHB som HHB på landbro påtagligt kommer att öka behovet av betong, medan samhället i övrigt starkt strävar efter att minska cement/betonganvändning ur ett klimatperspektiv.

**Yrkande 3: Vi yrkar att en ny bana för hastigheter upp till 250 km/tim förläggs längs befintlig stambana** för att uppnå effektivare bullerdämpning i enlighet med WHO's skärpta guidelines. Detta minskar även negativ påverkan på natur och klimat.

## Tidsplanering

Sid 8

*".. eftersom planlägningsprocessen för etappen Göteborg–Borås har tvingats senareläggas".*

Även etappen Hässleholm - Lund har mött stort motstånd såväl från kommuner som privatpersoner och organisationer kopplade till lant-och skogsbruk. TrV har ännu efter ett år inte besvarat de 1340 skrivelser som skickades in under samråd 3. Merparten av skrivelserna motsätter sig HHB med hastigheten 320 km/tim, utan föreslår istället att hastigheten maximeras till 250 km/tim och att de nya spåren förläggs intill den befintliga stambanan. Landsortskommunerna längs sträckningen Lund-Hässleholm är av samma åsikt, och vissa kommuner har uppmanat tjänstemännen att enbart arbeta för dragning längs den befintliga stambanan. Landsortskommuner längs Borås – Göteborg är också negativa liksom flera kommuner och regioner i Norra Sverige som inte heller upplever nytta med den föreslagna HHB satsningen. De senare påtalar, med all rätt, stora undanträngningseffekter. Vi förutspår ytterligare helt nödvändiga förseningar i tidsplaneringen, bland annat måste en ny lokaliseringsutredning verkställas där alternativ i enlighet med 4-stegsprincipen tas fram. Självklart måste samhällsnyttan värderas för dessa alternativa förslag inkluderat jämlikhetsaspekter samt effekter på hälsa, natur och klimat.

Sid 14

*"Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning"*

I en strävan att reducera investeringskostnaden föreslår TrV ett balasterat spår, istället för ett ballastfritt, vilket medför en kostnadssänkning motsvarande 65 miljarder kronor. Detta val

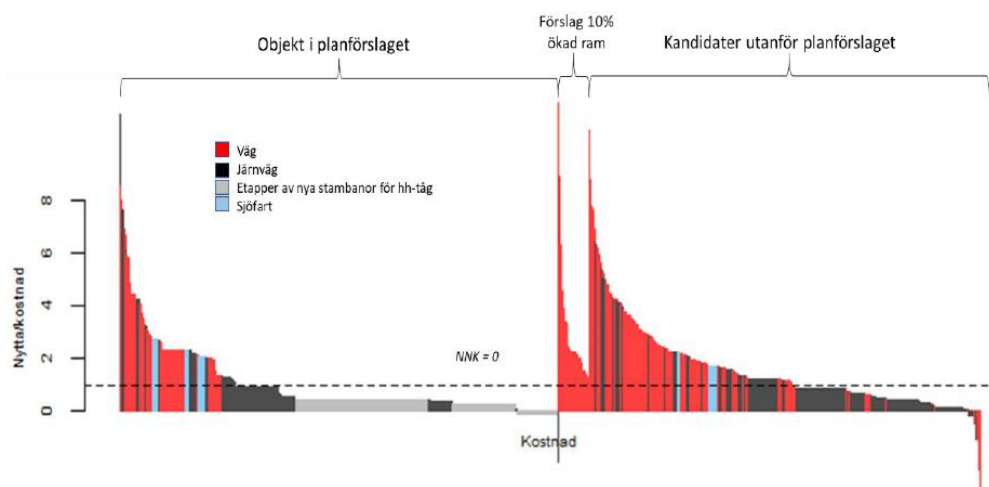
maximerar hastigheten till högst 250 km/tim vilket i sin tur gör det möjligt att bygga de nya spåren intill den befintliga stambanan.

## 9 Planförslagets effekter

Sid 180

### Utvärdering av nyttan av investeringarna i Nationella planen.

Sammanställning av de olika projekten – kvoten Samhällsekonomisk nytta/kostnad redovisas.



”Varje stapel är en investering, och dess totala yta är hur mycket nytta den skapar. Man bör sträva efter så stor sammanlagd yta (nytta) som möjligt. Stapelns bredd är investeringens kostnad, det vill säga hur mycket plats den tar av det totala planutrymmet. Den sammanlagda bredden på alla staplarna är alltså den sammanlagda kostnaden, som inte får överstiga den tillgängliga budgeten”.

Ur diagrammet framstår det gråmarkerade projektet (”Etapper av nya stambanor för hh-tåg”) som både mycket kostsamt och därtill till liten nytta. Kvoten för stambanebygget är 0,5, dvs. av 2 satsade kronor kommer endast en tillbaka som samhällsnytta. För HHB är tidsvinsten den dominerande nyttan. Hur tidsvinsten är beräknad framgår inte. Inte heller finns någon information om referensalternativet. TrV har således INTE arbetat i enlighet med 4-stegsprincipen. Något som inte kommunicerats tydligt är att ”den nya stambanan” i själva verket till ca 50% planeras för 250 km/tim och till 50% för 320 km/tim. Tidsvinsten med att köra halva sträckan i 250 km/tim och den resterande i 320 km/tim mellan Lund-Stockholm är ca 10 minuter jämfört med att köra hela sträckan i 250km/tim. **Denna tidsvinst ter sig väldigt marginell för att motivera en investering i HHB.**

**Hur har TrV beräknat tidsnyttan? Har även tidsförlusten att korsa barriärerna (den gamla stambanan resp de nya spåren) räknats in? Eller har man bara tagit hänsyn till storstadsbefolkningens eventuella restidsförkortning. Det hade varit angeläget ur ett jämlikhetsperspektiv att se beräkningar av tidsvinst för befolkningen i olika regioner i landet som en följd av HHB satsningen, en av landets största investeringar.**

Sid 178

Klimatnyttan anges till 1,7 miljarder kr för hela HHB projektet under sin livslängd. Denna framstår förvånansvärt hög då bilarna är klimatneutrala pga elektrifiering per 2045 vilket är det år som HHB beräknas stå färdig. Flyget (SAS) har målsättningen att per 2030 ska all trafik i Skandinavien drivas med biobränsle. **Klimatbelastningen för att bygga HH är mycket stor** och motsvarar ca 3-5 års produktion av stål respektive cement. **Klimatskulden för byggnationen kommer inte att återbetalas under banans livslängd.** Fjorton klimatforskare i Sverige har kommit fram till denna slutsats!

Om prognoserna vad gäller minskat klimatavtryck för bil-och flygtransporter besannas så kommer HHB inte ge någon klimatnytta alls vid invigningen. HHB kommer att vara omodern redan vid starten, vilket för tankarna till Göta kanalprojektet.

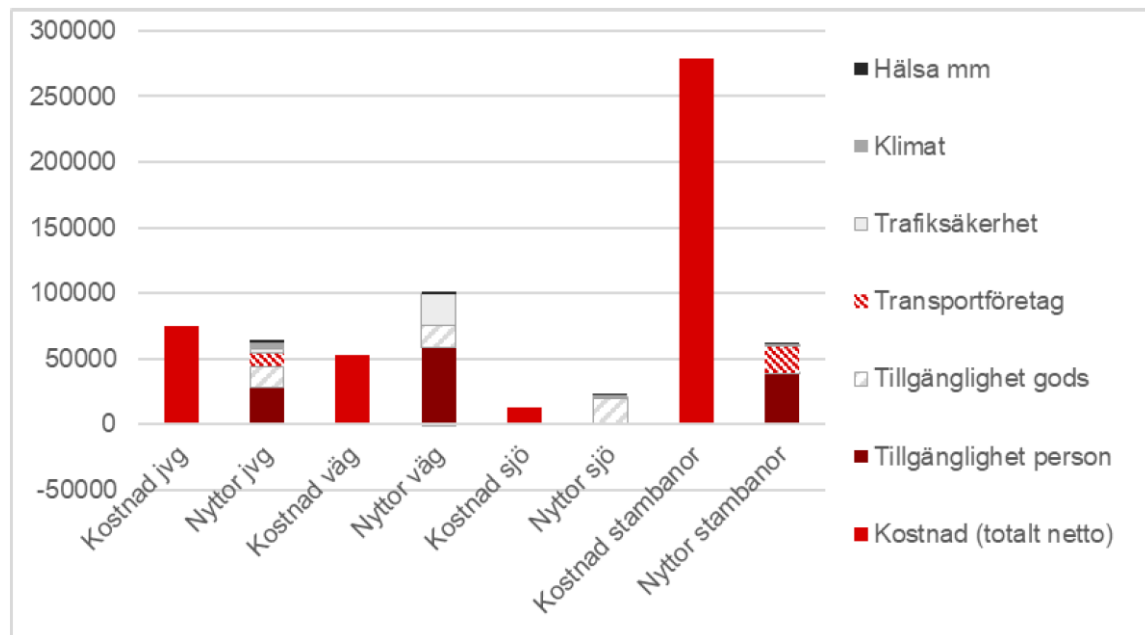
Sveriges Radio har tagit upp den låga klimatnyttan i förhållande till investeringen.

**Marginell utsläppsminskning - trots 800 satsade miljarder.**

<https://sverigesradio.se/artikel/marginell-utslappsminskning-trots-800-satsade-miljarder>

## Kostnaden och nyttorna redovisas även i figur 41 sid 178

Figur 41 Kvantifierade nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag, nuvärden i miljoner kronor. Total nettokostnad omfattar samhällsekonomisk nuvärdeskostnad för investering samt drift och underhåll.



**”Kostnad stambanor” uppgår till ca 280 miljarder kronor och ”Nyttor stambanor” till ca 60 miljarder.** Den beräknade kvoten mellan nytta och kostnad för HHB blir 60/280 dvs 0,2. Detta är en anmärkningsvärt stor avvikelse jämfört med den ovan angivna kvoten på 0,5 (se sid 180). Förutsatt att 0,2 är den korrekta beräkningen och att ytterligare 170 miljarder kommer att behövas i enlighet med informationer från DN’s ledarartikel ”Nu finns en ny chans att slippa höghastighetstågen” (30 dec 2021), så kommer kvoten att minska ytterligare till nära 0,1. Om denna kvot används för att beräkna den totala nyttan för de kommande 12 årens investering kommer nyttan av hela investeringsbeloppet i Nationella planen ligga mycket nära 1. **Detta innebär att hela investeringsbeloppet de kommande 12 åren ger en näst intill försumbar nytta i förhållande till de förbrukande medlen.**

I nyttoberäkningen saknas miljöpåverkan trots att såväl natur som landskapsbild skulle påverkas mycket negativt av en så omfattande markberedning som en HHB förutsätter. HHB Lund-Hässleholm är projekterad genom vackra mosaiklandskap i Skånes centrala delar och passerar många värdefulla habitat för rödlistade djur. Omedelbart intill området för tänkbar dragning av HHB Lund-Hässleholm finns många värdefulla naturområden, t ex Billingemölla, Jällabjär och Allarpsbjär vid Billinge/Hallaröd och Hovdala vid Hässleholm. Banan är också projekterad för passage av Rönneåsdalgång med sina multipla riksintressen för t ex naturskydd och friluftsliv. Sammantaget gör den naturskövling som de föreslagna dragningarna medför att ett mycket betydelsefullt område i Skåne blir näst intill ointressant för naturturism och friluftsliv. Den näraliggande nationalparken vid

Söderåsen tillhör en av Sveriges mest besökta naturdestinationer med upp till fyrahundra tusenbesökare årligen. Bland besökarna finns många från andra länder, vilket visar på det stora intresset för Skånes unika natur. Det finns ett behov av att dessa gäster sprids ut för att behålla känslan av orörd natur. I det projekterade området för överfart av Rönne å vid Billinge finns många natura 2000 arter, bland annat fladdermöss, flera fågelarter inklusive svart stork, och utter. Uppgifter om de naturvärden och nyttor som förstörs av den tänkta HHB genom Skånes centrala delar saknas. En dragning av HHB över Rönne åsdalgång, och korsandet över ett flertal natura 2000 områden kan också ifrågasättas i relation till EU nya strategier avseende biologisk mångfald, där upp till 30 % av alla marktyper ska avsättas för naturskydd. I själva verket har Sverige redan fått kritik från EU för att vi inrättat för få Natura 2000 områden och inte heller i tillräcklig grad upprätthåller bevarandeplaner.

Bullerproblematiken med HHB är svår och därtill är bullret svårämpat! En bana förlagd på landbro ökar om möjligt bullerproblemen ytterligare. Buller uppmärksammas i nyare forskning alltmer vad gäller skada för människors hälsa och bland annat finns koppling mellan störande järnvägsbuller och fetma. Vissa korridorer som planeras för eventuell passage av HHB äventyrar "tysta naturlokaler" som alltmer blivit en bristvara och som är essentiella för djurlivet liksom för människor. En bana för upp till 250 km/tim ger istället lägre buller än en för 320 km/tim. En dragning längs befintlig bana öppnar också för effektiva bullerdämpande insatser vid en barriär istället för vid två.

#### *Utvärderingsprincip av investering – tillämpad på HHB.*

Sid 178

Investering i HHB ger mycket liten nytta per satsad krona. **En satsning på underhåll ger sannolikt större nytta per satsad krona.** Ingenstans kommenteras nyttan av underhåll!

Staten har den principiella inställningen att banorna disponeras utan kostnad för tågoperatörerna. Någon direkt ekonomisk intäkt finns därför inte i HHB projektet. HHB medför däremot betydande underhållsinsatser som inte fullt ut kompenseras av operatörernas brukaravgift. Brukaravgiftens storlek i förhållande till det verkliga drift och underhållsinsatserna måste självfallet klarläggas.

**Yrkande 4: Att nyttan av underhåll utvärderas på ett likartat sätt som för en investering.**

**Yrkande 5: Att nyttor med olika alternativa dragningar bör redovisas inkluderat tidsvinsten för befolkning i olika delar av landet.**

**Yrkande 6:** Att etappen Hässleholm-Lund prövas enligt miljöbalken i Mark och Miljödomstolen med referensalternativet bana för 250 km/tim längs befintlig stambana.



**Yrkande 7:** TrV bör få ovedersägligt material från potentiella tågleverantörer/entreprenörer som visar att bullernivåerna kan nedbringas till acceptabla nivåer för människor och djur där vissa djurarter är speciellt känsliga. Internationella gränsvärden för buller måste här beaktas liksom möjligheter till mer effektiv bullerdämpning vid förläggning av ny bana längs befintlig stambana.

#### *Trafikverkets arbete med stärkt kostnadsstyrning*

Det framstår som om TrV saknar basala aktiviteter för att kontrollera kostnader. **När projektet påbörjas fysiskt har merparten av kostnaderna redan låsts upp och ingen kostnadsuppföljning kan rätta till misstag i projekteringsstadiet.** Avsaknaden av aktiviteter relaterade till upphandling och avtalsförbättringar etc visar på en slentrianmässig inställning till hur besparing kan uppnås.

Sid 14

*”Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. Kostnaden för Ostlänken beräknades i förstudien till 11 miljarder inklusive stationslägen. Idag är kostnaden utan stationslägen beräknad till 91 miljarder kronor. Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tätortspassager och stationsutformningar, anpassade fordon, anpassade tekniska standarder, landbroar, masshantering och industrialisering. Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.”*

**Vad är inkluderat i beloppet 325 miljarder? Hur kan man jämföra detta förslag mot de tidigare ”bedömningarna”? Hur tillförlitliga är dessa ”bedömningar”?**

Sid 16

*” Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tätortspassager och stationsutformningar, anpassade fordon, anpassade tekniska standarder, landbroar, masshantering och industrialisering. Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.”*

Tidigare erfarenheter av prutningar i den budget som staten ansvarar för, har inneburit att kostnader flyttas över till regioner och kommuner. Helt klart kommer HHB-projektet i slutänden att betalas av staten, regioner och kommuner tillsammans. Det är emellertid oklart hur kostnaderna fördelas mellan dessa aktörer!

Det tycks som om det saknas väsentliga delar i beräkningen av investeringsbeloppet. Enligt ledarartikel i DN "Nu finns en ny chans att slippa höghastighetstågen" (30 dec 2021) kommer anslutningen av Järna till Stockholms innerring, vagnhallar, reparationsverkstäder, markinlösen, och nya anslutningsspår att kosta ca 170 miljarder. Det verkliga investeringsbeloppet har därmed plötsligt gått upp till drygt 500 miljarder. Det var på denna nivå investeringsbeloppet låg när prutningarna började. Samtidigt finns ingen sammanställning av vilka kostnadsposter som ingår i det totala projektet HHB och vem som står som mottagare för räkningen på de 170 miljarderna ovan.

**Yrkande 8:** Att TrV för perioden 2022-2033 tar fram en sammanställning, med information om delprojekt som kommer att förbruka medel i HHB projektet, inkluderat även kostnader för t ex spåranslutningar, vagnhallar, verkstäder, markinlösen etc.

### Kommunikation till allmänheten inför samråd 3

TrV har föreslagit "korridorer" för dragning av HHB utan basal kunskap om befintliga Natura 2000 områden, natura 2000 arter, naturvärden, hänsyn till landskapsbild, kulturellt värdefulla miljöer, fornminnen och alla andra hänsyn i enlighet med miljöbalken. Att kort tid efter avslutat samråd 3 efterlysa inventering av växter och djur från privatpersoner stödjer detta påstående. Länsstyrelsen – dvs expertorganet vad gäller naturskydd gjorde på samma sätt och efterlyste "landskapsbildsanalyser" från allmänheten dagarna efter att samråd 3 avslutats. I sitt samrådsutlåtande förväxlade förövrigt Länsstyrelsen naturbeskrivningarna för de föreslagna korridorerna över Rönneås dalgång längs HHB Lund-Hässleholm. Möjligen var detta misstag kopplat till de faktum att de interaktiva kartorna som TrV skickat ut inför samråd 3 inte fungerade och hade en så dålig upplösning att det var svårt att se vilka områden som specifikt berördes. Detta är självfallet en allvarlig kritik mot underlaget till allmänheten inför samråd 3.

Vi har hittat flera inlagor i samråd 3 som ansett bristerna i TrV's material så allvarliga att krav rests på att samråd 3 skall underkännas. I kritiken ligger också avsaknad av alternativ i enlighet med 4-stegsprincipen. Denna princip har fastställts av regeringen och lyfts fortsatt som ett gängse arbetssätt på TrV's hemsida. Trots detta har inte denna princip tillämpats i landets största investeringsprojekt.

**Yrkande 9:** Att samråd 3 tas omså att allmänheten ges möjligheter att lämna synpunkter på förslag som tagits fram i enlighet med 4-stegsprincipen, dvs i enlighet med riksdagsbeslut.

**Yrkande 10:** Att projektet Hässleholm-Lund senarelägg två år, så att dragning av bana längs befintlig stambana kan projekteras och nödvändiga miljöhänsyn beaktas.

Böksjö 2022-02-28

Böksjö samfällighet, KOLMÅRDEN

kontakt@boksjo.se  
Fredrik Dahl / e.u.