

YTTRANDE 2017-10-25, på

Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029

Dnr N2017/05430/TIF

Sammanfattning

Vi motsätter oss planering och byggnation av järnvägssträckningar för högre hastigheter än 250 km/t pga ökad resursanvändning, omfattande naturpåverkan, ökad koldioxidproduktion vid byggnation, att ökad risk för standardsänkning av befintligt järnvägsnät istället ger ökad person- och godstransport till vägnätet som ökar koldioxidutsläppen, att de riktigt höga hastigheterna bara kommer att kunna utnyttjas på mindre delar av höghastighetsbanan, och de därmed små tidsvinster som erhålls. Dessa synpunkter utvecklas mer nedan.

Dessutom tillkommer aspekter som samhällsekonomisk olönsamhet, höga biljettpriser och att större delen av landet blir utan kortare restider, alla varande en fråga om demokrati.

Naturskyddsföreningen verkar för, och bevakar, ett långsiktigt och hållbart utnyttjande av det svenska landskapets biologiska och kulturella värden. Detta innebära att dessa värden inte så allvarligt får påverkas, reduceras eller förflackas, så att landskapets och befolkningens resursbaser omintetgörs, inklusive möjligheterna till positiva upplevelser. Givetvis finns dock i vissa lägen behov av kompromisskrävande legitima ingrepp, som kan upplevas ha sådana egentligen önskade effekter.

Sedan några år har diskuterats om vi i Sverige har behov av s.k. Höghastighetståg, med en helt egen spårdragning, initialt tänkt att på vissa sträckor tillåtande hastigheter på drygt 300 km/t, i Trafikverkets nya infrastrukturplan sänkt till 250 km/tim. Men systemet anläggs bara på några få sträckor i södra delen av landet, i princip mellan Stockholm, Göteborg och Malmö och enstaka orter mellan dessa. Avsikten är bl a att tåget mellan storstäderna skulle kunna konkurrera med flyget, en i sig riktig ambition, och i enlighet med Naturskyddsföreningens allmänna trafikpolicy.

Tveksamheter från natur- och miljövårdsperspektiv

- 1) För byggandet torde ohyggliga mängder naturresurser behöva brytas/framställas/konsumeras; metaller, sten/grus, petroleumprodukter, energi m.m.
- 2) En flera tiotal meter bred gata uppstår i naturen, oavsett om man bygger på marken eller en "betongväg" på stolpar uppe i luften. Detta ger ett slags urbanisering av naturen m.a.p. utseende och buller, och innebär enorma ingrepp i landskapet, dess

funktioner och människors möjligheter att bo och verka där. Denna farhåga kvarstår trots Trafikverkets nya plan, eftersom det förefaller oklart om den reducerade hastigheten innebär att helt nya sträckningar skall göras eller ej. Minst miljöpåverkan och resursanvändning sker givetvis om befintliga spårdragningar bara kan "breddas", och nya sträckningar bygger på ballastunderlag.

- 3) Det är oacceptabelt att de stora kostnaderna, oavsett finansieringsform, äventyrar att det befintliga järnvägsnätet kan ges det redan nu ökande behovet av utbyggnad och underhåll. Ett förfall av de nuvarande järnvägarna skulle gynna en ökad person-och godstransport på vägar, dvs användning av fossilbränsle.
- 4) De höga hastigheterna på över 250 km/t kommer inte att kunna realiseras på mer än delar av sträckorna, och om nya dragningar görs tillkommer anslutningståg till orter utan Höghastighetståg. De måttliga(re) tidsvinsterna, jämfört med att förbättra det befintliga järnvägsnätet, motiverar knappast resulterande miljöpåverkan och resursanvändning.
- 5) Att godstrafik inte ska kunna gå på Höghastighetsbanan innebär att tågtransporter inte får den skjuts framåt som behövs för att bättre kunna konkurrera med långtradare. Att lägga över mer godstransporter på tåg är ju en av många insedd miljövinst.
- 6) Stångådalsbanan är för Kalmar län en livsviktig förbindelse som binder ihop länet i nord-syd, och med Östergötland och vidare norrut. Dess existens kan hamna i stor fara, vilket strider mot det faktum att tågtransporter är mer miljövänligt.

Här har inte diskuterats frågor som ligger utanför direkta naturvårds- och miljöaspekter, t ex samhällsekonomisk olönsamhet, höga biljettpriser och att större delen av landet blir utan kortare restider, alla varande en fråga om demokrati.

För alla dessa punkter finns mer eller mindre "motstående punkter", vilka kan bli verklighet om man väljer att inte satsa på Höghastighetsbanan, utan lägger (eller åtminstone hyfsat stora delar av) resurserna på att utveckla och förbättra det befintliga järnvägsnätet, kanske delvis nys sträckningar för att medge mer av "snabbtåg" (200-250 km/t). Dessa positiva effekter, fördelar och vinster, tillsammans med andra, har på ett förtjänstfullt sätt presenterats i ett dokument som tagits fram av en arbetsgrupp i Tranås Naturskyddsförening. Vi från Naturskyddsföreningen Kalmar län vill med denna föreliggande skrivelse anknyta till nämnda dokument från Tranås, och ger den vårt fulla stöd.

För denna sammanställning svarar i huvudsak Jan Herrmann, sekreterare i Länsförbundets styrelse, men hela styrelsen har diskuterat innehållet och står helhjärtat bakom anförda synpunkter och argument. Därvid har skrivelsen även varit "på remiss" i kretsarna, varefter kommentarer har beaktats.

För Naturskyddsföreningen Kalmar Län, dess styrelse

Claes Gårdinger
Claes Gårdinger

Ordförande

Jan Herrmann
Jan Herrmann

Sekreterare