



2022-02-24

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartement

HALLARÖDS HEMBYGDSPÖRENING

Yttrande från Hallaröds Hembygdsförening rörande "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033" Dnr I2021/02884

Kommentarer angående sammanfattningen och allmänna kommentarer

Trafikverket visar i planförslaget (s. 13-16) att ett genomförande enligt direktivet, framför allt att stora resurser läggs på nyanläggning av järnväg för höghastighetståg, så kallade "nya stambanor" (nedan kallade höghastighetsbanor), innebär försämringar av Sveriges nuvarande transportinfrastruktur och förseningar av angelägna investeringar i tåg- och vägtrafik. Vi delar denna uppfattning.

Vidare redovisas (s. 17-18) att de av direktiven fastlagda höghastighetsbanorna Järna-Göteborg/Lund är kraftigt samhällsekoniskt olönsamma och att därmed dessa sänker samhällsnyttan av planen som helhet, samt av budgetskäl undantränger andra samhällsekoniskt lönsamma satsningar. Vi delar denna uppfattning. Vi noterar också att direktivet kräver att Trafikverket i utarbetandet av den nationella planen skall följa fyrstegsmodellen trots att det i direktivet krävda höghastighetsbaneprojektet beslutats utan beaktande av fyrstegsmodellen (Riksrevisionen 2019) "Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnväg" (RiR 2019:31). Detta gör direktivet obilligt i sig.

Vidare framställs (s. 18-19) att klimatnyttan av höghastighetsbanor Järna-Göteborg/Lund är marginell. På denna punkt är rapporten oacceptabelt diffus eftersom det inte klargörs hur klimatkostnaden för byggande av ny järnväg beräknats eller koldioxidskuldens avskrivningstid. Med tanke på kritik av tidigare klimatberäkningar, t ex från Per Kågesson "Beslutet om höghastighetsbanor bygger på heltokiga antaganden", Ny Teknik 2020 (<https://www.nyteknik.se/opinion/beslutet-om-hoghastighetsbanor-bygger-pa-heltokiga-antaganden-7005461>), såväl som beräkningar

av Åkerman och Höjer, 2021, "Höghastighetsbanorna ur ett klimatperspektiv", KTH (http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1556953/FULLTEXT01.pdf?fbclid=IwAR10szmNubkwxUdqjNigAtlf1Ngg2Lx_IsyjUM64NvXYFHDDNipvGBchIYE) verkar påståendet om marginell effekt snarare vara en underskattning av höghastighetsbanans negativa klimateffekter som härrör från det stora behovet av betong för anläggningen. Betong svarar för en stor andel av Sveriges koldioxidutsläpp och behöver snarast fasas ut som byggnadsmaterial om Sverige skall uppnå klimatmålen. För att uppnå den absolut nödvändiga sänkningen av koldioxidemission i Sverige måste nybyggande och betonganvändning för järnvägsprojekt minimeras och andra kapacitetshöjande åtgärder (t ex ERTMS, hastighetshöjning, längre tåg och komplettering av nuvarande installationer) prioriteras. Planen uttrycker vidare (s. 19) "Eftersom vägtrafiken utgör omkring 85 procent av persontransportarbetet och 50 procent av godstransportarbetet så är det ofrånkomligt att vägen till att nå klimatmålen i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri. Eldrift måste dominera i vägtrafiken inom ett par decennier, huvudsakligen genom batteridrift men även genom bränsleceller." Trots detta innehåller planen inga konkreta förslag för att genom infrastruktur minska vägtrafikens koldioxidutsläpp. Tillverkningen av batterierna utgör den tyngsta posten för koldioxidbelastningen från elektriska bilar och lastbilar. Forskningsrapporten "Transportsektorn och klimatpolitiken" av Maria Bratt Börjesson 2020 (<https://www.sns.se/artiklar/transportsektorn-och-klimatpolitiken/>) förordar skyndsamt elektrifiering av större vägar som ett sätt att minska batteribehovet. Trots detta nämns elektrifiering av vägar endast i ett test-scenario i föreliggande plan. Trafikverket måste skyndsamt utreda möjligheterna att genom infrastruktur snabbt sänka vägtrafikens klimateffekt.

Uttalanden som "Resultaten bekräftar den vanliga slutsatsen att infrastrukturinvesteringar har mycket små effekter på utsläppen av växthusgaser." (s. 184) visar inte på att en progressiv omställning till klimatvänligare kommunikationer befordras av infrastrukturplanen. Det är inte acceptabelt 2022 att en infrastrukturplan saknar förslag som i sig drastiskt minskar klimatpåverkan. En friskrivning av ansvar såsom "Den indikativa ramen för klimatanpassning uppgår till cirka 80 procent av det behov som är känt idag. Det saknas en fullständig bild av vad som krävs för att anpassa transportsystemet till klimatförändringarna och Trafikverket behöver fortsätta prioritera arbetet i kommande plan." (s. 101) är oacceptabel. Koldioxidutsläppen skall sänkas med nästan 70% inom projektperioden och med 100% till 2045 (när t ex höghastighetsbanan först kan förväntas tas i bruk), och då skall infrastrukturplanen också progressivt motsvara detta och ta sin del av statens totala utsläppsminskning.

Planen innefattar ett byggande av järnväg för 320 km/t genom Sveriges fladdermustätaste område, sträckan Stockamöllan-Hallaröd-Hovdala där 18 av 19 svenska arter finns. Av dessa är elva rödlistade och samtliga 18 skyddas av Art- och habitatdirektivet. Samtliga alternativ under utredning för sträckan Hässleholm-Lund innebär att bana för höghastighetståg kommer att passera nära och igenom habitat för rödlistade fladdermusarter. Avståndet till Natura 2000-området Allarps bjär i Höörs kommun blir i alla analyserade scenarion mindre än säkerhetsavståndet för vindkraftverk, trots att tåget kommer att röra sig fortare än vindkraftverksvingar. Detta gör att planen inte bara är oförenlig med utan direkt motverkar Agenda 2030 punkt 15.5 "Vidta omedelbara och betydande åtgärder för att minska förstörelsen av naturliga livsmiljöer, hejda förlusten av biologisk mångfald och senast 2020 skydda och

förebygga utrotning av hotade arter”, trots att regeringen har uttalat att Sverige skall ligga i framkant i genomförandet av Agenda 2030.

Enligt den nya planen menas (s. 14) att kostnadsbesparingar kan göras för höghastighetsbanan. ”Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tåortspassager 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.” Samtidigt beräknas kostnadsökningen för projekt i gällande plan uppgå till 80 miljarder (s. 8) och Riksrevisionen har påpekat att Trafikverket generellt och systematiskt stort underskattat projektkostnader (Riksrevisionen 2021, ”Kostnadskontroll i infrastrukturinvestering”) (RiR 2021:22). Planen redovisar ingen förändring i Trafikverkets modeller för kostnadsberäkningar som tar detta i beaktan, och därför måste kostnaderna för nya projekt betraktas som underskattade. Trafikverket måste tydligt redovisa i planen hur Riksrevisionens kritik tagits i beaktan och motivera varför nya beräkningar skulle ge en bättre prognos än vad som varit fallet för tidigare projekt.

De kostnadsreducerande åtgärder (s. 18) som Trafikverket föreslår för de planerade höghastighetsbanorna Järna-Göteborg/Lund kommer att ytterligare försämra banornas samhällsnytta eftersom stationer kommer att bli mindre tillgängliga med längre persontransporter till och från stationerna som följd. De leder också till ökade underhållskostnader och minskad trafikflexibilitet (se även s. 128). Höghastighetsbanan kommer inte att kunna bidra till förbättrad regional- och godstrafik. Enligt EUs planer för Transeuropean Transport Network (https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en) skall persontrafik föras på höghastighetsbanan, och godstrafik befordras via Södra Stambanan. Var finns det plats för regionaltrafiken, som är den som ökar snabbast av järnvägens trafikslag (Bratt Börjesson 2020)?

En stor del av den föreslagna ”kostnadsreduceringen” bör snarare kallas ”kostnadsförskjutning” eftersom det rör sig om en försening av banans färdigställande bortom 2033 (s. 128). Detta kommer ytterligare minska såväl samhällsnyttan som öka sannolikheten att banan blir klimatnegativ eftersom eventuella klimatnyttor beror av banans färdigställande. Oklart är också i vilken utsträckning annan finansiering behövs för höghastighetsbanornas brukande, sammankoppling med annan kommunikation och tillgänglighet för passagerare, och vilken aktör som skall ställa dessa medel till förfogande. En nationell plan för infrastruktur måste ta en bredare ansats än vad som ingår i Trafikverkets egen budget.

Det har i detta eller tidigare dokument inte framkommit någon motivering till varför Hässleholm-Lund projekteras till 320 km/t, medan Ostlänken och Göteborg-Borås projekteras till 250 km/t. Sträckan Hässleholm-Lund är för kort för att tågen skall kunna uppnå 320 km/t varför tidsvinsten blir marginell. **Vi yrkar istället på att mål hastigheten Lund-Hässleholm sänks till 250 km/t, vilket gör banan billigare och minskar underhållsbehovet, och att en mindre natur- och miljöskadande**

samlokalisering med Södra stambanan, kompletterad med viss banutrustning, analyseras.

Specifika kommentarer

s. 14 "Med anledning av bland annat att utvecklingsanslagets ram inte räcker till alla kostnadsanspråk föreslår Trafikverket en något långsammare utbyggnadstakt av ERTMS jämfört med den rent tekniskt optimala. Med den föreslagna utbyggnadstakten kommer ERTMS att vara fullt utbyggt mellan 2040 och 2045. En långsammare utbyggnadstakt skulle innebära stora problem att upprätthålla systemets robusthet och ökade kostnader för att underhålla befintlig signalanläggning som är gammal och sliten."

ERTMS är en förutsättning för att kunna köra 250 km/t eller mer. Genom att bromsa implementeringen kommer det att försena möjligheten att förbättra kapaciteten på nuvarande banor. Möjligheter till kapacitetshöjningar med liten miljö- och samhällsbelastning missas. I planerna skall ERTMS-implementering prioriteras, men synbarligen inte för Södra stambanan, trots att detta har bästa möjlighet att snabbt förbättra flöden i järnvägssystemet, vilket enligt fyrstegsprincipen skall prioriteras framför en separat höghastighetsbana.

s. 17 "Planen innehåller ökade medel för att minska miljöpåverkan från transporter och infrastruktur, bland annat en särskild pott till miljöåtgärder längs statlig infrastruktur."

s. 30 "Bidragen till ekologisk hållbarhet omfattar bland annat att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, men också främjandet av de miljömässiga värden och funktioner som infrastrukturen håller."

s. 102 "Miljöåtgärder syftar till att förbättra miljöprestandan i befintlig infrastruktur för att minska trafikens och infrastrukturens negativa omgivningspåverkan."

De nyanläggningar som ingår i planen som helhet och framförallt nyanläggning av banor genom opåverkade områden innebär en mycket stark belastning på natur och miljö genom inanspråkstagande av arealer, avskogningens koldioxidfrigörelse, barriäreffekter och ljud- och ljusstörningar. Infrastrukturer skall utformas redan i projekteringen så att miljöbelastning minimeras. Den totala effekten på biodiversitet och naturvärden är inte redovisad på något sätt och ekosystemtjänster är inte inräknade i den ekonomiska kalkylen. Detta är gravt undermåligt. I samma anda visar s. 184 "Planförslaget bidrar positivt till landskapsanpassning av befintlig infrastruktur, samtidigt som namngivna investeringar medför att ny mark tas i anspråk och att landskapet påverkas." på en skönmålning av förslaget som helhet genom att belysa miljöarbete rörande befintliga banor, medan den mycket större effekten av nyanläggningar genom opåverkade områden endast nämns i mycket korta ordalag.

s. 101: "Eftersom det statliga järnvägsnätet är omfattande kan inte hela infrastrukturen klimatanpassas."

Självklart kan både små och stora system klimatanpassas. Frågan är vilka anpassningar som är mest effektiva. Detta citat gäller visserligen "trimmingsåtgärder" av befintliga infrastrukturer, men det är ottydligt vad satsningen innehåller.

s. 102 "Den indikativa ramen för området landskap är cirka 13 procent av behovet. Det innebär att fokus kommer att ligga på åtgärder som lagstiftningen kräver samt åtgärder

som begränsar spridningen av invasiva arter i artrika infrastrukturmiljöer. Även åtgärder som minskar barriäreffekter samt olyckor med vilt och ren kommer att prioriteras eftersom dessa olyckor genererar höga kostnader för samhället.”

Detta visar på en grav brist på ansvarsfullt miljöarbete och omtanke om naturen som sådan och dess ekosystemtjänster. Motiveringen vilar i stället endast på vilka kostnader som kollisioner har för samhället. Det innebär också att endast stora djur räknas och inte utsatta smådjursarter av t ex fladdermöss eller fåglar. Vidare text handlar, i samma anda, endast om kollisioner med renar. Angående invasiva arter, så är det högst oklart hur invasiva arter skall kunna förhindras genom infrastrukturförändringar. Vilka åtgärder och vilken forskning hänvisar detta till? Invasiva arter är endast en av flera aspekter på biodiversitetens pågående utarmning.

s. 128 ”Teknikval med lägre investeringskostnad görs genom anpassning av tekniska standarder. Till exempel utformas hela systemet med ballasterat spår.”

Kostnadsbesparing genom anläggning av höghastighetsbana genom opåverkade områden på ballasterat spår med få passager innebär en avsevärd ökning av barriäreffekter i landskapet, medförande grava försämringar för natur, boende, samhällsservice, industri och jord- och skogsbruk längs med banan.

s. 129 "mer hållbar masshantering.”

Vad menas med detta? Hur kan hantering av massor vara mer eller mindre hållbar?