

Borås 2022-02-27

## **Yttrande angående Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan 2022-2033 diarenr. 12021-02884**

### **Sammanfattning av förslaget**

Trafikverkets underlag är i många fall mycket bristfälligt. Grundläggande underlag som en miljökonsekvensbeskrivning saknas och uttrycket nya stambanor är högst vilseledande. Stambanor är inte detsamma, då höghastighetsjärnväg inte är dimensionerad för godståg samt att spåren saknar stationer som möjliggör trafik med lokal- och regiontåg.

Här nedan används i fortsättningen den korrekta benämningen höghastighetsjärnväg. Trafikverket har inte heller utrett vilka hotade arter som kommer att påverkas av en höghastighetsjärnväg vilket är en stor brist i underlaget, speciellt mot de nya domarna som stärker skyddet av hotade arter.

Riksrevisionen kritiserar i sin granskning att det saknas en beskrivning på vilket problem som egentligen ska lösas, samt att den givna fyrstegsprincipen har frångåtts. Trafikverket har här inte undersökt om transportproblematiken kan lösas på något mer effektivt sätt än att bygga höghastighetsjärnväg.

Genom att inte utreda alternativ låser man hela Sveriges budget för infrastruktursatsningar i en ineffektiv lösning och förhindrar därmed andra satsningar. Bostäder kan inte byggas, utveckling av viktiga områden får vänta och berörda fastighetsägare har fått sätta livet på paus och detta skapar en otrolig oro.

### **Samhällsekonomisk och miljömässig katastrof**

När höghastighetsjärnvägen tar upp så mycket investeringstöd får andra stöd stå tillbaka och annan infrastruktur blir åsidosat. Detta är även angivet i planförslaget av Trafikverket. Man borde här undersöka om det finns effektivare sätt att använda den befintliga infrastrukturen.

Kritiken mot byggnation av höghastighetsjärnväg kommer från olika håll, miljöorganisationer, länsstyrelsen, privatpersoner, forskare mm men man verkar inte lyssna till kritiken och detta uppfattas av många som ett odemokratiskt tillvägagångssätt.

Trafikverket behöver arbeta i samråd med andra myndigheter såsom Transportstyrelsen och även med Naturvårdsverket under hela processen.

Förslaget har heller inte fullt stöd i riksdag och bland befolkningen i stort. Att bara korta sträckor av banan är utredda verkar vara ett takiskt drag då det blivit för stora protester om man presenterat en lösning i helhet. Att inte ha en helhetslösning på bandragningen är under all kritik!

Glesbygd behöver också utvecklas i hela landet, inte bara sträckor mellan större städer. Betong svarar för en stor andel av Sveriges koldioxidutsläpp och behöver fasas ut som byggmaterial om vi i Sverige ska uppnå klimatmålen. Hänsyn måste tas till att alla val sker på ett ekologiskt och hållbart sätt.

### **Den biologiska mångfalden måste tas större hänsyn till**

En höghastighetsjärnväg kommer att orsaka stora negativa ingrepp i miljön och skapa barriäreffekter i landskapet. Biologisk mångfald kommer att påverkans mycket negativt både genom buller, barriärer och ljusföroreningar. Många hotade och värdefulla arter är mycket känsliga för denna påverkan.

Föreslagen dragning mellan Göteborg och Borås har mycket skyddsvärda områden. Tysta och orörda områden som är oerhört viktiga i miljön kan aldrig återskapas. Det är nu dags att vårda de orörda områden vi har för kommande generationer. Det viktigaste för framtiden är inte att komma fram fort utan att ta hand om det som vi har.

Att vårda naturen är en av våra viktigaste uppdrag.

### **Nya uppdrag**

Regeringen behöver ge ett nytt uppdrag till Trafikverket att på ett förutsättningslöst sätt påverka hur de transportpolitiska målen kan nås för de sträckor som planeras för höghastighetsjärnvägen.

Innan någon byggnation av en höghastighetsjärnväg påbörjas måste de brister som finns i de transportpolitiska målen identifieras.

Alternativa lösningar kan avhjälpa brister och dessa måste utredas enligt fyrstegsprincipen, vilket inte har gjorts hittills.

Samlade effektbedömningar ska göras av de viktigaste alternativen och sedan ska de jämföras med de samlade effektbedömningarna för en höghastighetsjärnväg.

### **Höghastighetsjärnväg är inte samhällsekonomiskt lönsam**

Figur 41 och figur 42 i planförslaget visar på ett åskådligt sätt hur höghastighetsjärnvägen inte är i närheten av att ge de samhällsnyttor som andra infrastrukturslag kan ge.

Energi och råvarupriser stiger med den ökade oron i Europa. Tillgången på energi kommer att minska och energipriserna kommer att stiga. Slutkostnaderna för en HHB-järnväg är därför svår att beräkna och kommer definitivt att överstiga planerad kostnad både i tid och ekonomi.

En höghastighetsjärnväg bidrar inte till detta i tillräcklig grad och målet kommer inte att nås. Trafikverkets kalkyler anger bara marginell nytta.

Glesbygd behöver också utvecklas i hela landet, inte bara sträckor mellan större städer. Betong svarar för en stor andel av Sveriges koldioxidutsläpp och behöver fasas ut som byggmaterial om vi i Sverige ska uppnå klimatmålen. Hänsyn måste tas till att alla val sker på ett ekologiskt och hållbart sätt.

## **Teknikutveckling**

Argumenten för att kunna resa snabbare mellan Göteborg och Stockholm faller när banorna ska byggas för en lägre hastighet. En höghastighetsjärnväg är inte heller lösningen för de lokala och regionala behoven av resor.

Ingenstans i utredningen kan man läsa om varför man kommit fram till att HHB banor ska byggas istället för att göra mindre kostsamma och mer miljövänliga åtgärder i samma stråk.

Om höghastighetsjärnvägen är driftklar i mitten av seklet kommer det att ha skett en stor teknikutveckling på transportområdet och sannolikt går då inga transporter längre på fossila bränslen. Teknikutvecklingen behöver vägas in i beslutunderlaget.

Sverige ska vara koldioxidneutralt 2045 och detta bör också märkas i Trafikverkets infrastrukturplan.

Efter pandemin har också affärsresandet sjunkit och mycket möten sker digitalt vilket gör att behovet av resandet inte heller har utretts.

Satsningen på byggandet av en höghastighetsjärnväg bör därför omprövas och genomföras med den säkerhet som visar sig vara samhällsekonomiskt och att det ger ett betydande bidrag till klimatomställningen.

En HHB bör inte byggas av hänsyn till den skada det åsamkar djur, natur och de människor som bor inom planerad korridor.

Att ta hänsyn till ovanstående borde vara en självklarhet. Vi verkar glömma kommande generationer och hela förslaget grundar sig bara på presige. Demokratin är förlorad i detta fallet. Gör om och gör rätt.

Länk till namninsamling för att stoppa dragning av höghastighetsjärnvägen i Västra Götaland. Läs gärna kommentarer i fritext.

**[www.skrivunder.com/stoppa\\_hoghastighetsbanan\\_vastra\\_gotalan](http://www.skrivunder.com/stoppa_hoghastighetsbanan_vastra_gotalan)**

Katarina Söderberg

Boende vid Hälasjön, Viared i Borås