

Till Regeringen

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastrukturen 2022-2033 med diarienummer I2021/02884

Föreningen "Låt Hela Sverige Leva" lämnar här sitt yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för infrastruktur. Fokus i yttrandet är synpunkter kring förslaget på en höghastighetsbana genom Skåne.

Låt Hela Sverige Leva kräver:

Regeringen behöver, innan fortsatta beslut tas om höghastighetsjärnvägen, ge Trafikverket i uppdrag att förutsättningslöst utreda vilka brister som finns i förhållande till de transportpolitiska målen, och vilka alternativa lösningar som finns för att åtgärda bristerna på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Uppdraget till Trafikverket bör innehålla följande delmoment:

- *Identifiera de brister i förhållande till de transportpolitiska målen som höghastighetsbanan är tänkt att lösa.*
- *Utreda alternativa lösningar som kan avhjälpa de identifierade bristerna med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Det handlar framförallt om att utreda steg 1-åtgärder såsom avgifter och skatter för att uppnå ett effektivare kapacitetsutnyttjande, men även steg 2- och steg 3-åtgärder såsom optimeringsåtgärder och trimningsinsatser.*
- *Genomföra samlade effektbedömningar av de viktigaste alternativen och jämföra dessa med samlade effektbedömningar för höghastighetsjärnvägen.*
- *Trafikverket behöver åläggas att fullgöra uppdraget efter samråd med Transportstyrelsen, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).*
- *Att en eventuell utbyggnad av ny järnväg genom Skåne prövas etappvis enligt fyrstegsprincipen och enligt gällande regler och praxis på området,*
- *Att om en höghastighetsbana övervägs genom Skåne denna i så fall prövas separat i ett femte steg, samt*
- *Att planeringen och projekteringen av höghastighetsbanan genom Skåne omedelbart pausas i väntan på att ovanstående steg har genomförts.*

Demokratin kräver förankring hos befolkningen

Vår ideella förening har bildats för att tillvarata intresset för de markägare, näringsidkare, stora som små, samt privatpersoner som drabbas av den höghastighetsbana som nu föreslås byggas genom Skåne mellan Lund och Hässleholm.

Vår grunduppfattning är att höghastighetsbanor inte är klimatmässigt eller samhällsekonomiskt försvarbara. Det finns olika alternativ till höghastighetsbanor men dessa är inte tillräckligt utredda och därför finns i dagsläget inget konkret alternativ att ta ställning till. Ur demokratisk synpunkt är helt nödvändigt att alternativ till höghastighetsbanan utreds. En så stor investering, som berör så många människor, måste även vara förankrad hos befolkningen.

En sådan förankring finns inte idag i Skåne, där till exempel tre berörda kommuner sagt helt nej till förslaget om en höghastighetsbana och inte heller i andra delar av landet där man är oroliga för att de investeringar som behövs i de delarna av landet uteblir om höghastighetsbanan slukar alltför stora resurser, både för byggande samt drift och underhåll av en höghastighetsbana.

Mindre plats för gods

I den allmänna debatten, och även bland forskare och politiker, har det påståtts att det med nya höghastighetsbanor skulle bli betydligt mycket mer kapacitet för godstransporter på de befintliga stambanorna. Utan att på något vis styrka det har det sagts att godskapaciteten skulle öka med två-tre gånger. Av Trafikverkets senaste siffror kan man dock dra slutsatsen att det snarare blir en genomsnittlig ökning av kapaciteten på kring 50 procent, alltså mindre än hälften av vad som påståtts. På västra stambana, som är den mest belastade banan som berörs, blir ökningen av kapaciteten endast cirka 25 procent, alltså bara en åttondel av vad som sagts varit möjligt. Detta från en redan jämförelsevis låg nivå vilket ska jämföras med prognoserad ökning av godstransporterna med drygt 60 procent till 2040.

Region Skåne har räknat ut att om sträckan Lund-Hässleholm byggs som höghastighetsbana är den befintliga stambanan så gott som fullbelagd redan 2040. En prognos för den föreslagna höghastighetsbanan visar att den samtidigt skulle vara belagd till enbart 21 procent. Medan lokal- och godståg får trängas på den befintliga stambanan skulle alltså närmare 80 procent av den teoretiska kapaciteten på de två spåren på höghastighetsbanan vara outnyttjade eftersom den inte är byggd för godståg eller lokaltrafik. Även i sitt eget yttrande angående den nationella planen trycker Region Skåne på att det är kapaciteten som behöver öka på järnvägen genom Skåne, inte hastigheten.

I närliggande Blekinge hotar Volvo Personvagnar med att flytta produktionen från Olofström om järnvägen Sydostlänken försenas. Volvo, en av regionens största arbetsgivare med totalt 2500 anställda ifrån Skåne, Småland och Blekinge, menar att man behöver klimatsäkra sina transporter. Totalt riskeras 10.000 arbetstillfällen om man prioriterar bort att bygga 18km normal enkelspårig järnväg för att resurserna ska räcka till höghastighetsbanan.

Genom att inte ta vara på möjligheten till miljövänliga transporter från hamnen i Karlshamn till södra stambanan i Älmhult lägger man en onödig belastning av transittrafik genom Skånes tätbefolkade städer. Jämfört med att ta i land godset i Skånes största hamn, Trelleborg, skulle en sådan lösning sparat 100km av landtransport.

Spårbrist hotar klimatmålet

Ett av de ursprungliga huvudargumenten för att bygga höghastighetsbanor var klimatnyttan. Med överflyttning av passagerare från flyg till höghastighetståg skulle utsläppen av växthusgaser minska drastiskt. Det råder dock väldigt stor osäkerhet och variation i beräkningarna av klimateffekten, från ingen klimatnytta under hela höghastighetsbanans livstid, till att det tar 5-10 år innan klimatnytta uppnås. Man kan jämföra med att en överflyttning av 10 procent av lastbilstransporterna från landsväg till järnväg skulle medföra lika mycket besparing i utsläpp av koldioxid som från hela det svenska inrikesflyget.

Enligt Region Skånes rapport "Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential", skulle mellan 4-11 procent av koldioxidutsläppen från de tunga transporterna i Sverige dessutom kunna undvikas om allt gods som bara körs rakt igenom Skåne istället transporterades sjövägen.

Nu har i stället bristen på järnvägsspår blivit huvudargumentet. Med höghastighetsbanor fördubblas i och för sig den teoretiska kapaciteten, hela den ökade kapaciteten tillförs dock snabba långväga persontåg. Kapaciteten för godståg och lokaltåg ökar inte och när det gäller både gods- och lokaltåg är den uteblivna kapacitetsökningen permanent eftersom höghastighetsbanorna inte har lokala stationer, inte passerar samhällen där lokala stationer skulle kunna byggas i efterhand och inte heller tål tunga godståg.

Förra året kom en utredning, som flera myndigheter ligger bakom, som visar att utsläppen av växthusgaser per tonkilometer från vägtrafiken beräknas vara cirka 32 gånger högre än för samma transporter på järnväg. I nästa stund konstateras att det förmodligen inte går att göra mycket åt problemet på grund av bristande spårkapacitet. Det är därför uppenbart att den största klimatnyttan uppnås genom att bygga nya banor som kan ta godstrafik, samt att utnyttja sjötransporterna bättre med hjälp av ekonomiska incitament som bättre speglar miljöpåverkan.

Man brukar räkna med att en dubbelspårig järnväg motsvarar en 16-filig motorväg i kapacitet. Det skulle innebära att transportkapacitet motsvarande en 10-filig motorväg skulle ligga oanvänd i all framtid eftersom en höghastighetsbana inte kan ta godståg. På grund av den rådande bristen på järnvägsspår för godstransporter är en höghastighetsbana extremt kostnadsineffektiv för samhället.

Natur & Miljö

Sträckningen som planeras genom Skåne skär igenom värdefull natur och kulturmiljö. Trafikverket målar upp några olika alternativ, som i själva verket är mycket nära varandra på flera platser.

På sträckan Stockamöllan-Hallaröd-Hovdala finns 18 av 19 svenska arter av fladdermöss. 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.

Vidare hotas unika naturvärden i Rönneådalen som är riksintresse för både Friluftsliv och Naturvård av alla alternativen.

På slätterna norr om Lund skär alla nuvarande alternativen av landets bästa jordbruksmark. Med nya transportkorridorer och krav på högre hastigheter breder installationerna ut sig över ett större område än om man följt den existerande banan. Fler barriärer gör det också dyrare att bruka marken då det innebär mer körning och därmed mer åtgång av drivmedel. Att bygga på pelare uppfattas av jordbrukarna på slätten som ett ännu sämre alternativ då odlingarna kommer störas av skuggeffekter.

Hastighet och restider

Att en bana byggs för 320 km/t går inte att likställa med att tågen alltid kommer att gå i den hastigheten. EU:s revisorer har i en rapport visat att på de kontinentala höghastighetsbanorna är hastigheten i snitt snarare bara hälften av den möjliga topphastigheten vilket är ytterligare en faktor som visar på den låga kostnadseffektiviteten med höghastighetsbanor.

Det är inte heller klart om någon operatör verkligen kommer att köpa in "riktiga" höghastighetståg. Dessa är inte bara dyra i inköp de är också dyra drift och underhåll. "Höghastighetsbanan" som knyter Skåne till kontinenten genom Danmark är byggd för hastigheter på 200-250km/h. I Tyskland har Deutsche Bahn nyligen lanserat ICE 4 med en toppfart på 250km/h, vilka kan antas trafikera Köpenhamn när Fehmarn Belt tunneln är klar.

Att öka farten från 250 till 320 km/h ökar energiförbrukningen med bortåt 50 procent medan tidsvinsten bara ökar med cirka 10 procent. De insparade minuterna blir således väldigt dyra, antingen för samhället i form av subventioner eller för resenärerna i form av extremt dyra biljetter.

Det är mycket som påverkar restiderna, inte bara tågens toppfart utan antalet stationer längs vägen är också avgörande. Från början var målet att restiden mellan Malmö och Stockholm skulle förkortas till 2 tim och 30 min. Det var även ett starkt argument för att få över resenärer från flyget till tåget. Denna restid är dock endast möjlig att uppnå i teorin, inte i praktiken, och bara om tågen från Malmö och Stockholm stannar maximalt en gång längs vägen. I och med att inte hela sträckan längre planeras som höghastighetsbana går det inte heller i teorin att nå en restid på 2 tim och 30 min. Ett av de viktigaste argumenten för höghastighetsbanan har därför helt fallit bort.

De skånska kommunernas motstånd

Den föreslagna höghastighetsbanan genom Skåne går mellan Lund och Hässleholm via Eslövs och Höörs kommuner. Alla de tre kommunerna (Eslöv, Höör och Hässleholm) har på politisk nivå tagit tydligt och bestämt avstånd från det befintliga förslaget på dragning av en höghastighetsbana genom relativt opåverkade områden i deras respektive kommuner. Motståndet är så väl förankrat i kommunerna att det sannolikt står kvar oavsett utgången i valet till hösten. Att staten helt skulle köra över tre hela kommuner i en så kontroversiell fråga med obefintlig samhällsnytta och låg förankring i samhället måste vara unikt i Sverige och skulle ske till ett högt politiskt pris.

Slutsats

Att genomförandet av höghastighetsbanor blivit ett politiskt prestigeprojekt som ska genomföras till vilket pris som helst illustreras i figur 41 och 42 i planen. Trafikverkets egna beräkningar visar här med stor tydlighet att höghastighetsbanor dels är extremt kostsamma men även blir en extremt kostnadsineffektiv investering eftersom värdet av nyttorna samhället får tillbaka är så små, både i absoluta tal och i jämförelse med andra typer av transporter och infrastruktur. I en värld med ändliga resurser, såväl ekonomiska som klimat- och miljömässiga, går det inte med förankring i fakta propagera för fortsatt projektering av höghastighetsbanor.

Det väldigt stora utrymme som ett beslut att lägga ned satsningen på höghastighetsbanor skulle frigöra för andra satsningar inom vårt samhälle, till exempel på att säkra elförsörjningen och stärka vår försvarsförmåga, ska inte negligeras.

Det finns så många argument mot byggandet av höghastighetsbanor generellt sett och genom Skåne specifikt samt brister i utredningar och underlag att Regeringen omedelbart behöver ta initiativ till att genomföra de krav som listades i början av yttrandet och att projekteringen av höghastighetsbanorna omedelbart avslutas.