

Synpunkter på förslaget till nationell transportinfrastrukturplan 2022 – 2033

1. Regeringen bör lägga Sverigeförhandlingens förslag om höghastighetståg på hyllan. I stället bör behoven av nya banor kartläggas enligt den modell som Riksrevisionen anvisar. Vi började i fel ände!

2. Om nya banor skall anläggas mellan storstäderna måste den kunna utnyttjas av den stora gruppen regionala och lokala pendlare samt kunna klara godstrafik. Banorna måste anslutas till befintliga trafiksystem.

3. Miljökonsekvenserna av att bygga för hastigheter över 300 km/tim måste utredas bättre och jämföras med ett byggande av snabbtågbanor för tåg med hastigheten ca 250 km/tim.

4. Kostnaderna för nya banor måste innefatta alla ingående investeringar, stationer mm. Glädjekalkyler får inte förekomma. Tyvärr alltför vanligt för att få igenom stora projekt.

Kort om motiv till punkterna.

1. Det grundläggande felet är målsättningen "ett eget transportsystem med få anslutningar mot befintliga stambanor och som gör få uppehåll". Den lösningen har ryckt undan mattan för andra alternativ.

2. Persontrafik mellan de tre storstäderna och ytterligare några orter, samt till och ifrån kontinenten, är försvinnande liten i förhållande till den regionala och lokala trafiken mellan stationsorter längs banorna. Samt i förhållande till godstrafiken till och från Europa. Ur såväl ekonomisk som miljömässig synpunkt är solitära banor dåliga projekt. När 320-tåg prioriteras, vilket är tanken, faller regional/lokal tågtrafik bort. Och godstrafik. Det går inte att ha lika många tåg på en bana när skillnaderna i hastighet blir stora.

I Danmark bygger man den nya snabbtågbanor mellan Köpenhamn och Fehmarn Bält för tåg i 200 respektive 250 km/tim (olika sträckor) samt för två godståg varje timme dygnet runt fram och åter. Varför då jaga kanske 15 minuter på sträckan Stockholm – Malmö? (Teoretiskt 24 min men i praktiken kan ett direkttåg mellan de städerna inte hålla hastigheten 320 km/tim mer än på begränsade sträckor).

3. En bana för 320-tåg kräver helt eller delvis betongplatta. En bana för 250-tåg kan läggas på makadam. En lösning på pelare, oavsett hastighet, kan bara bli aktuell för begränsade sträckor. Cement är mycket energikrävande att framställa och görs än så länge med användning av fossil energi. Det handlar om mycket stora volymer.

En 320-bana måste gå extremt rakt vilket ger större störningar i natur- och kulturmiljön. T. ex skulle en ny sträcka mellan Hässleholm och Lund ta bort ca 350 ha god skånsk jord ur produktion för all framtid.

Hastigheter i 320 km/tim ökar slitaget på räls och tåg och energiåtgången blir mycket större. Samt åstadkoms mycket högre buller.

Flyget mellan storstäderna kan tids- och komfortmässigt inte längre konkurrera med snabbtåg redan i hastigheten 250 km/tim. Gränsen anses ligga vid 3 timmar. När flyget är billigare väljer en del ändå flyget. Det kan enkelt ändras genom höjda landningsavgifter och,

vilket kommer, höjda bränslepriser. Om några ändå vill flyga så har vi mycket snart miljövänligare bränslen att tillgå. Av alla argument för höghastighetståg är nog flygandet det mest felaktiga.

4. Trafikverket vet hur man bygger banor för 250 km/tim. De är billigare att anlägga, ger större nytta och är bättre för miljön. De kan öppnas för godståg i varje fall under lågtrafiktid. När det blir problem på den ena banan kan man köra på en andra. Och problem blir det, inte minst på den gamla stambanan.

Tågen skall kunna framföras genom centrala stationslägen eller kunna nås centralt med separata anslutningar. Gärna med fler stationslägen. En grundbult för att underlätta den ekonomiska kalkylen.

En ny kostnadsutredning för snabbtågbanor för tåg i hastigheten 250 km/tim måste göras för alternativet med integrering med det befintliga transportsystemet. Samt med fler uppehåll och möjlighet till godstrafik. En stor uppmärksamhet måste ägnas åt kompetens-, planerings- och arbetskraftsbrist. När stora järnvägssatsningar samtidigt planeras i norra Sverige. Det skall ju byggas vägar också och investeras i nya fabriker och anläggningar i den gröna omställningen.

Det saknas en säker politisk grund för investeringar i höghastighetståg. Skulle sådana banor börja byggas utan realistiska ekonomiska underlag undergrävs allmänhetens tillit till samhället. Demokratin tar skada.

Torsten Sandberg Kalix

F. d. riksdagsman (C)