

Till: Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet)

20-02-28

**Remissvar rörande**  
**Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033**  
Dnr I2021/02884

Från: Vi som bor i Borås

[https://www.skrivunder.com/stoppa\\_hogstighetsbanan\\_vastra\\_gotalan](https://www.skrivunder.com/stoppa_hogstighetsbanan_vastra_gotalan)



Denna Ask som står inom planerad järnvägskorridor är daterad till slutet av 1600-talet av naturvårdsverket.

## Innehåll

Sammanfattning .....	3
Vi anser att Trafikverket omedelbart skall .....	4
Yttrande.....	4
Inledning.....	4
Ändrade resmönster efter pandemin .....	5
Riksrevisionens granskning.....	5
Samhällsekonomi och samhällsnytta .....	6
Vilseledande information från Trafikverket .....	7
Resandeunderlag.....	8
Symbolpolitik.....	9
Finansieringsmodell.....	9
EU-revisionens slutsatser om höghastighetståg .....	11
Trafikverkets modeller .....	12
Arbetspendling .....	12
Vilka problem ska höghastighetstågen lösa? .....	13
Påverkan på klimat .....	14
Naturvärden .....	16
EU domstolen mål C-473-19 och mål C-474/19 .....	17
Göteborg - Stockholm på 2 timmar - Är det ens möjligt? .....	18
Nya stambanor för höghastighetståg.....	18
Intäkter från biljettförsäljning – En överslagskalkyl för höghastighetståg.....	19
Barriäreffekt och lokal påverkan .....	21
Brister i underlaget.....	22
Värdering av skador och kostnader mot nytta med alternativa lösningar .....	24
Lokala brister i underlaget.....	24
Beslut på felaktiga prognoser.....	25
Teknikutveckling.....	25
Banans utformning och effekter på omgivningen.....	25
Effekter av utpekandet av korridorer .....	26
Det felaktiga uppdraget.....	27
Källor.....	27

## Sammanfattning

### **Vi är inte överens med Trafikverket gällande höghastighetsbanor.**

Vi i hänvisar även till brister i dokumentation gällande Samråd, då detta påverkar den internationella planen.

-Underlaget är bristfälligt på många områden, till exempel saknas ett så grundläggande underlag som en miljökonsekvensbeskrivning. Det medför att vi inte har kunnat ta ställning i samrådets huvudfråga om lokalisering av banan.

-Eftersom underlaget är så bristfälligt att det inte går att ta ställning kan det inte betraktas som ett formellt samråd utan endast som insamlande av information.

-Det mesta talar för att höghastighetstågen är en ekonomiskt dålig investering för samhället som kommer generera låg samhällsnytta och som under hela sin livstid kommer att behöva stöttas ekonomiskt av staten.

-Det mesta talar för att det inte finns någon klimatnytta med höghastighetstågen, om nyttan mot förmodan skulle finnas är det en extremt kostnadsineffektiv klimatåtgärd vars nytta skulle komma alldeles för sent.

-Teknikutvecklingen på transportområdet är inte inkluderad i nyttoberäkningar vilket gör att nyttan med banan är lägre än beräknat eftersom de flesta andra transporter kommer gå på fossilfria bränslen när banan skulle vara klar att tas i drift

-Höghastighetsbanan kommer inte att lösa kapacitetsbristen på stambanan eftersom höghastighetsbanan inte kan nyttjas av godståg och bara kommer kunna utnyttjas till ca 60 % av kapaciteten.

-Trafikverket har inte utrett vilka hotade arter som kommer att påverkas av banan vilket är en förödande brist i underlaget, särskilt mot bakgrund av de nya domarna som stärker skyddet för hotade arter.

-Trafikverkets tjänstepersoner har inte tagit sitt moraliska ansvar, som kunniga, väl pålästa och kompetenta tjänstepersoner, att tillräckligt tydligt förmedla till sin uppdragsgivare vilka stora osäkerheter det finns om nyttan med höghastighetsbanor.

-Det kommer i praktiken vara praktiskt omöjligt att resa mellan Göteborg och Stockholm med höghastighetståg på 2 h. Därför kan det restidsmålet inte användas som en planeringsförutsättning.

-Både svenska riksrevisionen och EU-revisionen riktar hård kritik mot höghastighetståg, kritik som måste tas på allvar.

-Påverkan på det sociala livet och på verksamheter i de områden som drabbas av barriäreffekten finns inte med i beräkningsmodellerna så som en kostnad för höghastighetsbanan vilket är en avgörande brist i underlaget.

-Eftersom det inte finns någon samhällsnytta med projektet är det oacceptabelt att enskilda drabbas.

## Vi anser att Trafikverket omedelbart skall

Vara tydliga mot politikerna vilka ofantliga risker och negativa konsekvenser bygget av höghastighetsjärnvägen för med sig

- Vara tydlig mot politikerna att samhällsnytta inte kan påvisas
- Vara tydliga mot politikerna att målet för restiden 2 timmar mellan Sthlm-Göteborg är orealistiskt.
- Vara tydliga mot politikerna att bygget av höghastighetsbana inte löser problemen på stambanan.
- Vara tydliga mot politiker att resandeunderlaget för en höghastighetsbana är för litet för att få ekonomisk bärighet i projektet.
- Noggrant utreda klimatnyttan eftersom detta är ett av de vanligaste argument som framförs till förmån för höghastighetsbanan.
- Använda modeller för beräkning av samhällsnytta som har sin grund i en hållbar samhällsutveckling.
- Kartlägga och analysera de effekter covid-19-pandemin haft på resandet, särskilt då tjänsteresandet

## Yttrande

### Inledning

Trafikverket har delgett medborgarna ett underlag för samrådet som är mycket bristfälligt och svårtolkat.

Det går inte att ta ställning till vilken av de dragningar som är föreslagna som skulle orsaka minst skada på miljön, människor och djur. Man är inte heller tydlig med de ytterligare insatser som krävs för att anlägga järnvägen och alla de servicevägar och bivägar som kommer krävas, då ytterligare miljö kommer att påverkas. Tydliga ekonomiska redovisningar saknas som helhet.

Sidan för samrådet är svårnavigerat och ej anpassat för de som enbart har tillgång till mobil telefon. Detta underlag kommer också att visa på de felaktigheterna i processen av den föreslagna dragningen av höghastighetsbanan mellan Göteborg och Borås.

Vi kommer också att belysa varför en ny stambana inte löser några problem och är dåligt för både ekonomi, klimat, miljö och djurliv. Det är därför viktigt att inte lägga fler resurser och kostnader på detta projekt som skapar mer problem än nytta.

Vi anser även att tjänstemän inom Trafikverket inte tagit sitt ansvar mot samhället genom att inte säga ifrån när så mycket fakta talar emot detta projekt som politikerna vill ha genomfört.

Regeringen har dessutom vid tidigare tillåtlighetsprövningar klargjort att en ny verksamhet ska prövas enligt miljöbalken. Detta saknas helt i Trafikverkets planering. En seriös miljöprövning är oerhört viktigt för att lyfta de oersättliga skador på miljön detta bygge innebär.



## Ändrade resmönster efter pandemin

Sid, 47

Vi håller inte med Trafikverkets argument, att den ökade digitala mognad som pandemin skapat skulle ändra dessa mycket långsiktiga utvecklingar framstår med tanke på detta inte som sannolikt.

Coronapandemin har ställt frågan om digital tillgänglighet på sin spets, inte minst för arbete och undervisning, men även för andra ärenden som service, inköp, umgänge med nära och kära, med mera. Även e-handel, digital mediekonsumtion, användningen av sociala medier och videosamtal har ökat. Pandemin har därmed verkat som en kraftfull katalysator för en utveckling som är önskvärd och bidrar till måluppfyllnad.

Coronapandemin kommer att påverka hur vi reser i framtiden, företag och privat personer har sett att man med hjälp av tekniken kan minska sina kostnader. 5G är under utbyggnad och kommer att innehålla många nya funktioner som kommer att påverka infrastrukturen i framtiden.

Staten måste därför sluta forcera fram satsningar på infrastruktur som det inte längre finns samma behov av och istället utreda det framtida resandebehovet och söka brett förankrade lösningar i ny kommande teknik.

## Riksrevisionens granskning

Sid 21,

Både Regeringen och Trafikverket måste ta till sej av Riksrevisionens granskning.

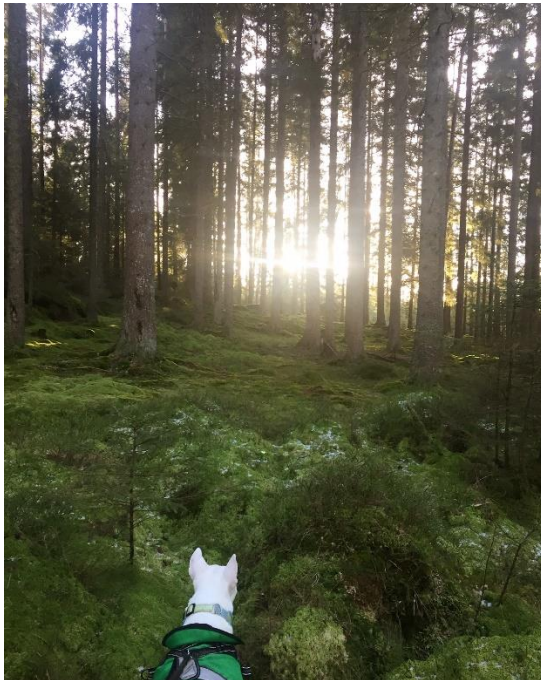
Riksrevisionen har kritiserat Trafikverkets utredning av höghastighetsbanan. Bland annat konstateras att inte principen om att alternativa och mindre kostsamma åtgärder ska övervägas innan stora infrastrukturprojekt planeras. Riksrevisionen rekommenderar att regeringen inte tar några beslut innan utredningen utförts på rätt sätt.

Enligt riksdagens och regeringens riktlinjer skall den samhällsekonomiska effektiviteten för infrastrukturinvesteringar prövas. Enligt riksrevisionens bedömning har samhällsekonomisk effektivitet inte varit ett kriterie i stora delar av utredningen av höghastighetsjärnväg. Besluten har

också tagits i fel ordning, vilket är allvarligt särskilt då det handlar om ett projekt av höghastighetsbanans storlek.

Enligt Riksrevisionen har vare sig riksdag eller regering tagit beslut om att bygga hela höghastighetsbanan med ändstationer i Stockholm, Malmö och Göteborg. Riksrevisionen menar att bygget av höghastighetsbana "smugit igång" med bygget av Ostlänken. Detta innebär en situation där beslut om byggande av en delsträcka till slut kan leda till byggandet av en hel höghastighetsjärnväg. Forskning har visat att det ofta sker en hopblandning av genomförandeprocess i planeringen av s.k. megaprojekt. Enligt riksrevisionens mening, och vår, kan en sådan bakvänd beslutsprocess lätt leda till en låsning vid förutbestämda alternativ som kommer att leda till samhällsekonomiskt dåliga lösningar--vilket kommer att drabba skattebetalare under flera generationer.

Riksrevisionen påpekar också att planeringen utgått från en färdig lösning och att en problembeskrivning saknas. Den annars så viktiga fyrstegsprincipen har frångåtts, vilket är mycket allvarligt när det gäller ett projekt i den här storleken. Här måste regering och Trafikverket lyssna på Riksrevisionen.



## Samhällsekonomi och samhällsnytta

Sid 180

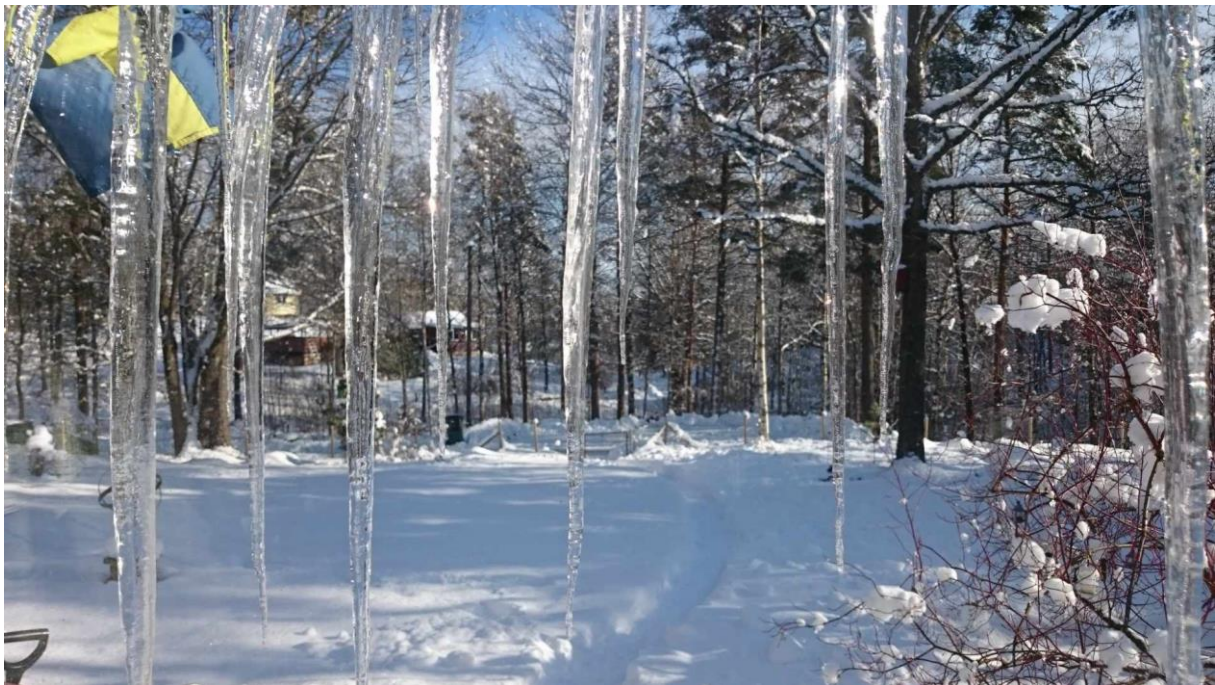
Det finns en tydlig enighet bland ekonomiska experter vad gäller en satsning på höghastighetsbanor i Sverige. Det är ett ytterst kostsamt projekt som har få eller inga möjligheter att bli samhällsekonomiskt lönsamt. Riksrevisionen konstaterar i sin revision att allt pekar på att höghastighetsbanorna kommer att generera en nytta för samhället på maximalt 40 öre per investerad krona. Riksrevisionen diskvalificerar även Sverigeförhandlingens trippel-räkningar av ekonomiska intäkter i samband med bygget av höghastighetsbanan.

## Vilseledande information från Trafikverket

Språkbruket kring höghastighetsbanor är ett stort problem som riskerar att leda till direkt felaktiga beslut, både när det gäller beslutet kring "Nya Stambanor" på nationell nivå, men även för de pågående lokaliseringsutredningarna. Både politiker och tjänstemän argumenterar just nu som om "nya stambanor" skulle betyda samma sak som "höghastighetsbanor" och att nya höghastighetsbanor således skulle vara den enda möjligheten att bygga ut stambanorna med. Inget skulle kunna vara mer fel, men **ändå valde Trafikverket att döpa projektet med bygget av höghastighetsbanor till just "Nya Stambanor", fastän utbyggnad av stambanorna baserat på andra typer av spår aldrig ens har undersökts.**

Begreppet "stambanor" är inte väldefinierat, men har genom tiderna etablerats i vårt svenska medvetande som våra viktigaste järnvägsspår, där en mycket stor del av all järnvägstrafik går. Både fjärrtåg, storregiontåg, regionaltåg, lokaltåg och godståg. Så naturligtvis associerar de allra flesta ordet "stambanor" med viktiga järnvägsstråk som bildar ryggraden i vårt järnvägsnät.

**"Höghastighetsbanor" däremot, är järnvägsspår där endast snabba persontåg kan färdas.** Dels för att spåren inte dimensioneras för godståg, dels för att spåren saknar stationer som skulle möjliggöra trafik med lokal- eller regionaltåg och dels för att dessa spår enligt politiska beslut ska hållas fria för fjärrtåg och storregiontåg med hög fart. Så nej, höghastighetsbanor är sannerligen inga stambanor, även om Trafikverkets språkbruk kring dessa vill vilseleda oss att tro på det. Vidare så är enligt Trafikverkets egna beslutsunderlag målet för projektet med det något vilseledande namnet "Nya stambanor" mycket specifikt - ett visst antal avgångar samt vissa restidskrav för resor mellan ändpunkterna Stockholm – Malmö/Göteborg, samt mellan de så kallade nationella noderna längs banan. Att frigöra kapacitet på de befintliga stambanorna är uttryckligen inte ett mål för projektet.



Det är självklart en bieffekt av att bygga nya spår att viss kapacitet frigörs på de befintliga spåren, men projektet planeras alltså inte för framtida effektivitet i systemet. **Väljer man att bygga höghastighetsbanor så reserverar man medvetet 50 % av den totala kapaciteten på stambanorna**

**för långväga resor mellan våra storstadsområden och inte för de trafikslag där det mesta av kapacitetsökningen verkligen skulle behövas, nämligen för lokaltåg, regionaltåg och godståg.** Trots detta väljer Trafikverket att på sin hemsida - både när det gäller projektet "Nya Stambanor" i sin helhet och när det gäller den pågående lokaliseringsutredningarna att framställa kapacitetsbristerna på de nuvarande stambanorna som huvudanledning till bygget av höghastighetsbanor. **Det är gravt vilseledande information från Trafikverket.** Vi ser mycket allvarligt på att Trafikverket vilseleder både Sveriges nationella, regionala och lokala beslutsfattare samt Sveriges befolkning i stort dels genom slarvig användning av ordet "stambanor", dels genom ytterst vilseledande information på sin hemsida om projektets mål.

Riksrevisionen har i sin granskning av höghastighetsbanorna 2019 kritiserat att det saknas en beskrivning av vilket problem som egentligen ska lösas. Regeringen valde inte bara att ignorera Riksrevisionens kritik utan tillät dessutom att den ansvariga myndigheten, Trafikverket, började sprida efterhandskonstruktioner om det tilltänkta problemet som vid närmare granskning inte ens visar sig vara korrekta. Det som Riksrevisionen har kritiserat ter sig anmärkningsvärt, det som har hänt sedan dess lär sakna motstycke i vad som rimligtvis får hända i en demokratisk rättsstat.

Vi anser också att webbsidan för Samrådet är missvisande då den första kartan som visas är det första förslaget som lades.

Trafikverket är inte heller tydlig i skrift med att kartan och dragningen har uppdaterats och många fastighetsägare har missat att de är direkt berörda. Först när man kommer till sista sidan, "Lämna synpunkt", ser man aktuell dragning.

Den svårnavigerade sidan har visat sig att många inte kan eller förstår hur man lämnar synpunkt då sidan är svår att förstå och inte innehåller tydlig information. Man har inte som andra större företag arbetat med en mobilvänlig sida och det innebär stora svårigheter då många inte äger eller har tillgång till dator.

## Resandeunderlag

En av de avgörande faktorerna är befolkningsunderlaget där Sverige har helt enkelt en för liten befolkning. Till och med motsvarande satsningar i Frankrike och Spanien, länder med helt annat befolkningsunderlag, har visat sig vara olönsamma. Det är således helt tydligt att det inte går att försvara bygget av banorna av ekonomiska skäl. Det finns uppgifter om att till och med i Kina, där befolkningstätheten är mycket högre än här, går en majoritet av höghastighetsjärnvägarna med förlust. På många sträckor lyckas man inte ens täcka räntekostnaderna för de lån som finansierat byggerna. Det finns inget som pekar på att det skulle bli annorlunda i Sverige med ett så litet resandeunderlag som vi har här.

I Sverige är vi totalt 10,5 miljoner invånare, hur kan denna lilla befolkning få ekonomi i en höghastighetsbana? Om vi jämför med antal invånare i övriga Europa som har befintligt höghastighetståg.

Stockholm 975 500 invånare, (storstadsområdet 2,4 miljoner)

Göteborg 583 056 invånare, (tätorten 1,0 miljoner)

Malmö 348 601 invånare, (stormalmö 749 427 tusen)

I Sverige är vi totalt 10,5 miljoner invånare

Antal invånare 2019 och höghastighetsbanor i Europa.



1. Höghastighetståget mellan Madrid 3,2 miljoner invånare (regionen 6,5) och Barcelona 1,6 miljoner invånare (provinsen 5,5).  
Antal invånare i Spanien 47 miljoner.
2. Höghastighetståget mellan Rom 2,9 miljoner invånare (regionen 4,1) och Milano 3,2 miljoner invånare.  
Antal invånare i Italien 60 miljoner.
3. Höghastighetståget mellan Berlin 3,7 miljoner invånare (tätorten 4,6) till München 1,5 miljoner invånare (regionen 5,8).  
Antal invånare i Tyskland 83 miljoner.
4. Höghastighetståget mellan Paris 2,2 miljoner invånare (förorter 12,2) till Strasbourg 277 270 tusen invånare (storstadsområdet 780 715).  
Antal invånare i Frankrike 67 miljoner

## Symbolpolitik

Att vissa frågor och politikområden ibland landar i ren symbolpolitik är kanske inte hela världen när det handlar om små saker som till exempel skatt på plastpåsar. Det är betydligt värre att politiken och Trafikverket, genom att inte vara tydliga, gjort höghastighetstågen till en symbolfråga och inte en rationell sakfråga. Att lägga en tung skuldbörda på framtida generationer, i en jakt på påhittad samhällsnytta, är oansvarigt och får inte förekomma.

## Finansieringsmodell

Sverige tillämpar sedan länge en princip för fördelning av kostnaden för järnvägstrafiken mellan staten och respektive operatör. Staten investerar och underhåller banorna medan operatören betalar en banavgift, köper in tågen och sköter driften av dessa. Investeringen i höghastighetsbanorna beräknas bli mellan 300 – 400 miljarder kronor. Banavgiften som operatören betalar täcker bara den extra kostnad som tågen förorsakar, och ”de totala banavgifterna kommer inte att ge tillräckligt högt bidrag till statskassan för att täcka investeringsutgifterna och kostnaderna för underhåll” (SOU 2016:0)

Tre finansieringslösningar föreslås för höghastighetsbanan:

-Trafikverket får bemyndigande att ta upp lån i Riksgäldskontoret, vilket innebär att statsskulden ökar.

-Statliga tillgångar säljs, vilket minskar lånebehovet men innebär minskade framtida intäkter från statens tillgångar. Totalt är 18 företag med 100 % statligt ägande omnämnda som potentiellt till salu till ett värde av ca 170 – 370 miljarder kr. Exempel på företag som kan komma att säljas ut är Vattenfall elnät och Telia Sonera.

-Delar av investeringen byggs med OPS (Offentlig-privat samverkan), vilket innebär att en privat part lånar för att finansiera höghastighetsjärnvägen. Detta påverkar den framtida statsbudgeten på samma sätt som lån i Riksgälden.

Dessa tre finansieringslösningar kommer inte att vara täckta på många år, och statsskulden har redan under pandemin ökat en hel del. Vi behöver komma till rätta med de ökade kostnader som pandemin orsakat innan vi skapar mer. Det finns mycket viktigare saker just nu som behöver finansieras. Hela

Sverige har inte en fungerande infrastruktur, det finns delar där inte ens telefonen fungerar än mindre buss, tåg eller flyg, där man måste ha en bil för att ta sig någonstans. Många järnvägar har lagts ner eller hotas att läggas ner för att det ska finnas ekonomi till höghastighetsjärnvägen som bara kommer att försörja en mindre del av befolkningen. Dessa järnvägar behövs för att delar av Sverige ska vara möjligt att komma till. Många av dessa har räddats av kommuner och privata investerare. Att skattepengar och statskuld, som också ska täckas av skattepengar, ska betalas av alla skattebetalare i hela Sverige är inte rimligt framför allt inte av de som bor i mindre samhällen eller delar av Sverige som inte täcks av höghastighetsjärnvägen. Sveriges population känns för liten för att utnyttja järnvägen till full täckning.

Vi måste även ta hänsyn till alla de miljarder som Pandemin har kostat staten de senaste åren.,

Risken finns att när höghastighetsjärnvägen står klar så är den omodern men statskulden finns kvar. Det är väldigt osäkert om det någonsin kommer att bli ekonomi i järnvägen.

Att sälja ut statliga företag är riskfyllt, tex Vattenfall och Telia Sonera. Kommer ett privatägande att försäkra att det finns telefon och el i glesbygden. Vi ser redan nu att löftet om bredband till hela landet inte är uppfyllt det är något som borde ordnas innan en liten del av Sverige får höghastighets järnväg.



## EU-revisionens slutsatser om höghastighetståg

EU:s revisorer sågar utbyggnaden av höghastighetståg i Europa och menar att satsningar på höghastighetståg drivs mer av politiskt önsketänkande än av realistiska kalkyler. Byggena blir ofta mycket dyrare än beräknat och tågen går sällan i de höga hastigheter som utlovas i förväg och som beslut om byggande är grundade på. I Frankrike, Spanien, Tyskland och flera andra europeiska länder finns redan ett stort nät av höghastighetsbanor som varit framgångsrika på vissa, men långt ifrån på alla banor. En av fördelarna med höghastighetstågen är just att de ska gå snabbt. I praktiken är farten dock oftast långt under den i förväg angivna topphastigheten. I de sex länder som revisionsrätten granskat kom tågen i genomsnitt upp i ynka **45 procent av den i förväg angivna topphastigheten**. Av de undersökta linjerna var det endast två som kom upp i en genomsnittlig hastighet över 200 kilometer i timmen och ingen som kom upp i över 250 kilometer i timmen. Det är således helt orimligt att även i Sverige tala om att tågen ska gå i 320 km/h. Att 320 km/h är ett orealistiskt politiskt önsketänkande måste Trafikverket klargöra för regeringen.

***Därför är det även nödvändigt att göra en förnyad analys av om tågen verkligen kan gå 320 km/h några längre sträckor och om den tidsförlust som sker om tågen bara kör 250 km/h på dessa sträckor är värd den ökade kostnaden som en bana som klarar 320 km/h kostar.***

Att bygga banor för riktigt snabba tåg blir dyrare och den tidsvinst som verkar uppstå på pappret finns alltså inte i verkligheten. Enligt revisionsrätten gör det att man kan ifrågasätta det rimliga i att satsa så mycket pengar på något som ligger så långt ifrån de hastigheter man baserade beslut på. Att bygga för riktigt snabba tåg är heller inte särskilt kostnadseffektivt. Beräkningar pekar på att det kan kosta nästan 4 miljarder kronor extra för varje minut man kortar av restiden. Enligt Revisionsrätten är förbättring av den existerande järnvägen ett alternativ som de ansvariga politikerna inte väger in i tillräckligt hög omfattning. Trots att det ofta skulle vara mer lönsamt att bygga vidare på det befintliga än att bygga nytt. Besluten om att bygga höghastighetsbanor styrs ofta mer av symbolpolitik än av att man tittar på om nyttan är större än kostnaden.

Trafikverket måste upplysa Regeringen om att nyttorna med höghastighetstågen inte uppväger kostnaderna och att det finns många exempel på detta från runt om i Europa. I egna utredningar har ju Trafikverket visat att svenska höghastighetsbanor skulle vara samhällsekonomiskt mycket olönsamma.

En översiktlig granskning av Trafikverkets modeller för beräkning av samhällsnytta vid utbyggnad av järnvägssystemet visar dessutom att modellernas design leder till att den beräknade samhällsnyttan generellt blir större för investeringar som leder till ökad kapacitet för långväga persontrafik jämfört med investeringar för ökad kapacitet för lokal- och regionaltåg. Detta fenomen behöver belysas närmare innan Trafikverket fortsätter att använda dessa modeller för att visa nyttan med byggandet av höghastighetsbanor. Den med dagens modeller beräknade samhällsekonomiska nyttan av höghastighetsbanor ligger alltså under den normalt förväntade (också negativa) nyttan av vanliga investeringar i lokaltrafik trots att modellerna ger ett mer fördelaktigt utfall för investeringar i långväga trafik än i lokaltrafik. I ljuset av detta framstår det som ännu mer anmärkningsvärt, att regeringen håller fast vid beslutet att bygga höghastighetsbanor.



## Trafikverkets modeller

Sid 67

En översiktlig granskning av Trafikverkets modeller för beräkning av samhällsnytta vid utbyggnad av järnvägssystemet visar dessutom att modellernas design leder till att den beräknade samhällsnyttan generellt blir större för investeringar som leder till ökad kapacitet för långväga persontrafik jämfört med investeringar för ökad kapacitet för lokal- och regionalståg. Detta fenomen behöver belysas närmare innan Trafikverket fortsätter att använda dessa modeller för att visa nyttan med byggandet av höghastighetsbanor. Den med dagens modeller beräknade samhällsekonomiska nyttan av höghastighetsbanor ligger alltså under den normalt förväntade (också negativa) nyttan av vanliga investeringar i lokaltrafik trots att modellerna ger ett mer fördelaktigt utfall för investeringar i långväga trafik än i lokaltrafik. I ljuset av detta framstår det som ännu mer anmärkningsvärt, att regeringen håller fast vid beslutet att bygga höghastighetsbanor.

## Arbetspendling

Sid 16

Ett annat argument som gärna anförs som en fördel med höghastighetsbanor mellan regionerna i södra Sverige är att en sådan utbyggnad skulle leda till bättre överregional sammanknytning av arbetsmarknader, med ökad överregional arbetsmarknadspendling som eftersträvat resultat. Det framstår som anmärkningsvärt att planera för ett system för ett ökat antal långväga resor på bekostnad av ökade möjligheter för kortväga resor när Trafikverket egna utvärderingar av de svenska klimatmålen tydligt visar att all planering behöver sikta på ett mer transportsnålt samhälle. Det är även anmärkningsvärt att den samhällsekonomiska beräkningen inte tar hänsyn till fenomenet arbetspendling, som är huvudanledningen till att lokaltrafik i regel inte bär sig själv – tågen är endast fullsatta i ena riktningen under högtrafik på morgonen och i andra riktningen under högtrafik på kvällen. Vidare finns det ingen anledning att tro att överregional arbetspendling skulle leda till mer jämt fördelade resmönster. Hela kalkylen av samhällsnytta baseras dock på att tågen som framförs på de nya banorna drivs av kommersiella aktörer, det vill säga att tågtrafiken i sig kan gå med vinst.

Vem ska då driva dessa tåg när det visar sig att arbetspendlingen har ökat i – tydligen önskad – omfattning med den naturliga konsekvensen att tågtrafiken i sig inte längre är lönsam? Här finns en stor risk, att det tillkommer ytterligare kostnader för skattebetalarna i hela landet för en modellerad

nytta som enbart gynnar några få, och för ett system som dessutom försämrar Sveriges förutsättningar att nå klimatmålen.

Sträckan Göteborg-Borås är planerad för en hastighet på 250 km/tim. Tidsvinsten på sträckan blir minimal samtidigt som en stor del av de som pendlar arbetar i Viared och då kommer att behöva byta från tåg till buss på Borås central för att sedan åka tillbaka en del av sträckan till Viared. Detta kommer att innebära en längre resväg för de som pendlar till Viared och man förmodar att de kommer att fortsätta att ta 120 bussen som stannar direkt i Viared och ger en snabbare pendling.

Inte heller tas någon hänsyn till den utveckling som skett de senaste två åren med anledning av Covid-19, då utvecklingen av de digitala hjälpmedlen för möten och arbete hemifrån gjort att resor inte längre är lika nödvändiga.

Många har ändrat sitt sätt att leva och det har visat sig att digitala möten både är tidsbesparande och ekonomiskt bättre. Detta gör att den tidigare "utredningen" av höghastighetsbanan är inaktuell.

Trafikverket har glömt att ta ett helhetsansvar när det gäller pendling och resande.

Frågan hur och när, vilka tider som vi tar vi oss till jobb, skola, fritidsaktiviteter m.m.

Det hjälper inte med fler bussar, järnvägar eller cykelbanor när vi inte binder ihop alternativen på ett effektivt sätt. Om man verkligen menar allvar med att få till ett effektivt resande som ska konkurrera ut bilen, då måste målet vara att vi knyter ihop transportsystemen så att den tar oss från dörr till dörr, från kl. 04.00-00.00. (Idag är det ett krav på alla bemanningsföretag att personalen ska ha körkort och bil för att få en anställning, detta måste förändras, alla ska kunna tas sig till sitt arbete, på ett enkel och billigt sätt utan att involvera bilen.)

Exp.

Cyklar hemifrån, ev. på cykelbana, cyklar till buss/ tåg/spårvagn.

Tar med mig cykel på bussen/tåget/spårvagn

Kliver av bussen/tåget och cyklar vidare till aktivitet.

Detta kräver en stor omställning och planering, men ska vi på riktigt kunna arbetspendla och göra något för miljön och nå våra klimatmål, då bör detta in i "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033"

### Vilka problem ska höghastighetstågen lösa?

Höghastighetsspår ska korta ner restiderna på direktresor mellan Sthlm-Malmö/Göteborg och vissa större orter längs banan. Trafikverket beräknar att den nya järnvägen kommer att få ca 40% av sina resenärer från inrikesflyget. Mer än så beskriver inte Trafikverket vilka problem höghastighetsbanan är tänkt att lösa.

Som vilka nya spår om helst tillför höghastighetsbanorna mer kapacitet till järnvägsnätet. Men eftersom bara de snabbaste tågen flyttar över till den nya banan, får man ändå inte en lösning på kapacitetsproblemen på befintliga stambanor. Hade man lagt resurserna på utbyggnad av de befintliga stambanorna så hade kapacitetsbristerna kunnat åtgärdas till en betydligt lägre kostnad. En sådan utbyggnad hade också inneburit att spåren kunnat användas av både godstrafik och persontrafik, utnyttjandegraden hade alltså blivit högre.

Riksrevisionens kritik bygger främst på avsaknaden av beskrivning av vilka problem som egentligen ska lösas, och på att Trafikverket frångått fyrstegsprincipen, som ska användas i planeringsprocesser. Fyrstegsprincipen innebär:

1. Undersök om det går att lösa en identifierad brist genom att minska eller förändra efterfrågan
2. Undersöka om det finns effektivare sätt att använda befintlig infrastruktur
3. Överväga om det behövs begränsade ombyggnationer.
4. Överväga nybyggnad eller större ombyggnad

Fyrstegsprincipen ska vägleda Trafikverkets arbete för att säkerställa lösningar som är hållbara och effektiva. Trafikverket har inte undersökt om transportproblemen kan lösas på något mer effektivt sätt än att bygga höghastighetsjärnväg. Genom att inte utreda alternativa vägar låser man fast hela Sveriges budget för infrastruktursatsningar för lång tid framåt i en ineffektiv lösning och förhindrar andra satsningar som kunnat lösa problemen på ett effektivare sätt.

## Påverkan på klimat

Sid 184

Vi befinner oss i ett klimatnödläge som innebär att vi inte kan släppa ut så mycket mer koldioxid om vi ska nå målet om noll-utsläpp och så småningom negativa utsläpp. Byggandet av ny järnväg för höghastighetståg medför omfattande utsläpp av växthusgaser eftersom stora mängder stål och betong kommer att användas, vilka är byggmaterial som är väldigt koldioxidintensiva i produktionen. Dessutom kommer det att förbrukas stora mängder diesel av de entreprenadmaskiner som ska göra mycket av anläggningsarbetet. Bedömningen av huruvida dessa utsläpp är motiverade på sikt är svår och kan inte göras utan betydande osäkerheter och vi pekar därför på några faktorer som behöver beaktas i bedömningen.

Tidsaspekten för klimatpåverkan har inte beaktats i planeringen vilket är en allvarlig brist. Enligt Trafikverkets egna antaganden dröjer det i allmänhet flera decennier efter trafikstart innan klimatpåverkan från byggandet har kompenseras genom minskade utsläpp från andra sektorer. Enligt en artikel i The Guardian (2020-02-02) som handlar om klimatnyttan av brittiska höghastighetståg kan det ta väldigt lång tid innan klimatnyttan av byggandet blir noll. Brittiska regeringen beräknar att koldioxidutsläppen från byggandet av en ny höghastighetsbana i Storbritannien (HS2) kan överskrida besparingarna i koldioxidutsläpp på grund av ändrade resvanor under hela järnvägens beräknade livstid (120 år).

***Vi anser att klimatnyttan med svenska höghastighetståg måste utredas extremt noggrant av Trafikverket eftersom klimataspekten är ett av de viktigaste argumenten för byggandet av höghastighetsbanor.***

Trafikverket behöver redovisa så noggranna beräkningar som möjligt, med angivande av de data och bedömningar som utgör underlag. I de utredningar som Trafikverket gjort för man fram att byggandet av höghastighetsjärnväg inte kan motiveras av miljöskäl, vilket vi ser som en väsentlig anledning till att lägga ner projektet eftersom miljö/ klimatskäl definitivt är ett av motiven till byggandet av höghastighetsbanan.

Vi vill lyfta fram ett sätt att räkna på miljönyttan. Det är att jämföra utsläppen från hela byggprojektet med utsläppen från en flygavgång. Det krävs att i storleksordningen en halv miljon flygavgångar helt ställs in för att de minskade utsläppen från flyget ska kompensera utsläppen från bygget. Det är dock orimligt att anta att allt flyg ställs in. Om 75 % av flygavgångarna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö ställs in skulle det således ta mer än 25 år innan koldioxidutsläppen från bygget är kompenserade. Enligt ovan nämnda artikel i The Guardian har byggandet av befintliga

höghastighetståg i Europa lett till att i genomsnitt 15% av bilresorna och 30% av flygresorna överförts till tåg. Detta innebär vid en oförändrad total resandemängd att majoriteten av flygresorna kommer att kvarstå även efter byggande av höghastighetsbanan. Det finns ingen anledning att tro att man i Sverige skulle uppnå en större övergång till tåg. Sverige behöver vara koldioxidneutralt år 2030 för att vi ska uppfylla Parisavtalet om klimatet. Satsningen på höghastighetsjärnväg kan därför inte motiveras med att flygresenärer ska övergå till tåg när dessa går snabbt nog – den övergången måste ske långt tidigare. Om det inte finns miljövänliga transportsätt i tillräcklig omfattning, så måste transportarbetet istället minska för att klimatmålen ska kunna uppnås vilket Trafikverket behöver upplysa Regeringen om.

Höghastighetstågen kan möjligen något minska utsläppen av växthusgaser på sikt men det sker till en väldigt hög kostnad. En koldioxidminskning kan kosta upp till 40 gånger mer än i det billigaste alternativet. ***Ser man framåt mot mitten av seklet, när banorna är planerade att tas i drift, lär alla övriga transporter vara fossilfria, varför det är högst osäkert om höghastighetstågen (ur ett livscykelperspektiv) verkligen leder till minskade utsläpp av koldioxid. På grund av projektets gigantiska kostnader kan det bli så att höghastighetsbanorna istället kommer att framstå som klimatbovar.***



Eftersom man skulle vara tvungen att avverka mycket skog och hårdgöra stora ytor som tidigare varit naturmark eller åker, marker som idag binder in koldioxid, kommer höghastighetsbanan leda till ökade utsläpp av koldioxid. Detta är varken i linje med svenska miljömål eller Sveriges åtaganden enligt Parisavtalet.

Den globala uppvärmningen fortsätter i oförminskad takt enligt rapporter från FN:s klimatpanel, IPCC. Redan runt år 2040 kommer världen sannolikt att vara minst 1,5 grader varmare i genomsnitt än under förindustriell tid. I Sverige går uppvärmningen snabbare än genomsnittet på jorden och extremväder av olika slag medför redan idag stora påfrestningar på samhällsekonomin. Om några år kan extremväder på allvar påverka livsmedelsförsörjningen genom minskade skördar. I ljuset av detta

måste Trafikverkets prognoser som pekar på ökat resande ifrågasättas som relevant beslutsunderlag. Dessa prognoser stämmer inte med de krav på minskat resande som Trafikverkets klimatscenario kräver för att kunna uppnås. ***I det läge som vi befinner oss i måste styrningen av stora infrastrukturprojekt utgå från samhällets mål på områden som det inte går att kompromissa med och inte efter prognoser som bygger på fortsatt ökad tillväxt.*** Trafikverkets uppdrag har varit att utreda höghastighetståg, och inte att titta på hur man kan få till bästa möjliga klimatnytta per investerad krona i transportsektorn. Denna uppdragsbeskrivning ser vi som ytterst oansvarig och som något som Trafikverket skulle ha reagerat på tidigt i processen.



## Naturvärden

En höghastighetsjärnväg har inga möjligheter att anpassas för att undvika påverkan på miljön. Anläggningen innebär ett enormt intrång i landskapet och effekterna blir komplexa och irreversibla. Den raka dragningen ger ingen möjlighet till hänsyn till känsliga områden, vare sig det gäller natur, djur eller kultur.

Ett redan fragmenterat landskap bryts upp ytterligare med följderna att viktiga habitat isoleras och risk uppstår att hela populationer av arter kollapsar då spridningsvägar skärs av. Även fåglar tvekar att passera över en bred, kal och öppen, bullrig barriär.

Det är allvarligt att ett planerat stationsläge i Borås med tillhörande bro, täcker till stor del marker vid Osdal som tillhör naturvärdesklass 1 enligt Trafikverkets egen bedömning. Osdal-Bråt hyser 90 arter av vildbin, och klassas som Västergötlands mest värdefulla lokal med rödlistade bin. Det är mycket möjligt att bygget av RV 27 genom Osdal innebär att de sista fibblesolbina i Sverige försvann eftersom ingen artinventering för insekter inom vägområdet gjordes av Trafikverket innan byggstart. De hedartade markerna och Djupasjön vid Osdal är också en välkänd fågellokal. Planer på att skydda området har varit långt framskridna. Länsstyrelsen anger i Länsplan angående vildbin i Västra Götalands län (Rapport 2015:12) att kommunalt reservat kommer att bildas på platsen. Av någon anledning har detta ännu inte blivit verklighet.



Längre västerut skär föreslagen höghastighetsbana genom det förhållandevis orörda, till stor del naturligt förnygrade skogsområdet mellan Landvettersjön och Yxsjön. 1300 ha i detta område har tidigare bedömts hålla naturvärdesklass 1 som en sammanhållen enhet. Rambo mosse är ytterligare ett område av vildmarkskaraktär med många skyddade arter, som ligger inom utredningsområdet. Rambo mosse har länge varit på förslag som naturreservat på initiativ av Länsstyrelsen, nu hotas det att splittras av höghastighetsjärnväg.

Värdet i denna typ av område ligger just i att det är odelat och orört i sin helhet. Det går inte, att som Trafikverket tycks vilja göra, "plocka ut körsbären" och ange enbart mindre kärnor som värdefulla för att ge sken av att man tagit hänsyn. Att man sparar biotoper på olika sidor höghastighetsbanan kan komma att vara ineffektivt, då den gröna infrastrukturen bryts upp och spridningsvägar för olika arter inte längre finns.

Höghastighetsjärnvägen dras över åar i bl a Bollebygds kommun och över Viskan i Borås vilket kommer att ge skuggning och förändrat mikroklimat. Trafikverket måste utreda hur detta påverkar den biologiska mångfalden och känsliga arter knutna till vatten.

Naturbetesmarker är den viktigaste biotopen för biologisk mångfald i jordbrukslandskap. Om sådana marker klyvs av en höghastighetsbana, och djurägare får ta långa omvägar för flyttning av betesdjur eller bara för den dagliga tillsynen, riskerar vi att hagmarker inte längre kommer att betas. När bete och slåtter uteblir försvinner hävdberoende arter.

Mellan Borås och Göteborg finns naturligtvis också mängder av andra skyddsvärda biotoper, som måste inventeras betydligt noggrannare än som gjorts hittills för att effekterna på områdets biologiska mångfald ska kunna bedömas alls.

Höghastighetsbanan ger både ljus- och ljudföroreningar som kommer att påverka fladdermöss negativt. Det är välkänt att fladdermöss påverkas allvarligt av ljusföroreningar, men mindre är känt om påverkan av störande ljud. Alla fladdermöss i Sverige är fridlysta enligt artförordningen 4§. 12 av 19 i Sverige funna arter är rödlistade.

Trafikverket måste utreda även hur ultraljud kan uppkomma från en höghastighetsjärnväg, det är definitivt inte bara ljud hörbara för det mänskliga örat som utgör störningar för djurlivet. Många arter, men särskilt fladdermöss som använder ultraljud i kommunikation och födosök, kommer att störas av högfrekventa ljud.

### [EU domstolen mål C-473-19 och mål C-474/19](#)

Den 4 mars 2021 meddelade EU-domstolen dom i ett mål om förhandsavgörande angående hur förbudet i fågel- och livsmiljödirektiven ska tolkas. I Sverige har förbudet genomförts i artskyddsförordningen som nu är under utredning (Dir. 2020:58). Eftersom det rör sig om de EU-regler som ligger till grund för artskyddsförordningen kommer avgörandet få stor betydelse. Skyddet av arter vid skogsbruk och andra markintensiva verksamheter i Sverige kommer behöva skärpas enligt EU-domstolen. I domen redogör EU-domstolen för hur förbudet mot att döda, störa eller skada vissa skyddade arter och fåglar ska tolkas. EU-domstolen säger att förbudet gäller även när en individ av en skyddad art störs eller skadas av en verksamhet och inte enbart om hela den skyddade populationen påverkas. Detta är stora förändringar jämfört med hur situationen ser ut i Sverige idag. Rättsfallet i Sverige rör skogsbruk men EU-domstolen uttalar sig generellt om artskyddet. Mark- och miljööverdomstolen har redan ändrat sin praxis vilket skedde i ett mål om kalkbrytning på Gotland.

Utöver täkter och skogsbruk kommer andra markintensiva verksamheter såsom exploatering för bebyggelse, infrastruktur, vindkraft och vattenkraft att påverkas. Med anledning av domen från EU-domstolen kommer det bli mycket svårare att bygga på platser där skyddade arter finns. Det finns många skyddade och hotade arter inom Trafikverkets föreslagna korridorer för höghastighetsbanan.

## Göteborg - Stockholm på 2 timmar - Är det ens möjligt?

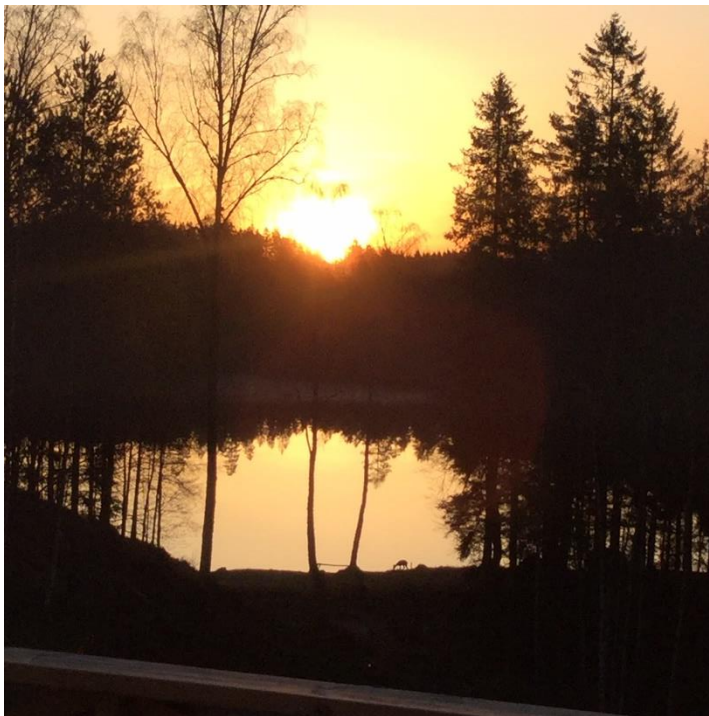
Sid 61

För Stockholm – Göteborg finns ett restidskrav som innebär att det ska vara möjligt att köra ett tåg utan stopp på högst 2:00.

Idag är restiden mellan Göteborg-Stockholm 2 tim 55 min.

Enl. Trafikverkets senaste rapport så ska den nya höghastighetsbanan ge en restid på 2 tim och 5 min. Mellan Borås-Göteborg så gäller hastigheten 250km/h och man har sänkt övrigt till 300km/h. Hur påverkar det restiden?

EU-revisionsrätt har gjort analys av hastighetsutnyttjandet för höghastighetsbanorna i Europa, och de kom fram till att tågen kör i genomsnitt med bara cirka 45 % av den hastighet som banan är byggd för. Om hastighetsutnyttjandet blir det samma i Sverige, då kommer restiden att bli betydligt längre än 2 tim 5 min. Frågan är hur mycket kortare restid får vi och till vilken kostnad i pengar och miljö?



## Nya stambanor för höghastighetståg

7.6.1, sid 127

Hastighet

Det är högst osannolikt att de tänkta tågen kommer att kunna köra i de hastigheterna trafikverket räknat med eftersom tre intressen krockar;

- Regional arbetspendling, vilket kräver täta stopp
  - Godstransporter, vilket kräver spår som kan bära stor tyngd samt att det är få backar.
  - Snabbtåg som alternativ till flyg, vilket kräver raka spår och få stopp.
- Dessa tre intressen krockar.

#### Samhällsekonomisk nytta

Trafikverkets kalkyl är beroende av pendlare, gods samt långresenärer. Eftersom dessa tre ej kan samsas, se ovan, håller ej kalkylen om samhällsekonomisk nytta.

Trafikverket har ej heller räknat med några som helst följdinvesteringar, som t ex stationsbyggnader, anslutningar, eller ens underhåll av den tänkta Höghastighetsjärnvägen.

#### Miljöaspekten

Byggnationen av Höghastighetsjärnvägen kommer att bli så resurskrävande att klimatskulden ökar abnormt, och blir omöjlig att jämna ut under överskådlig framtid.

Den tänkta järnvägen kommer att orsaka grava störningar i de miljöer där den byggs och senare fortsätta att omöjliggöra flora och fauna att leva där.

#### Källa;

Jakob Heidbrink, jurist och forskare i järnvägsregleringsrätt vid Göteborgs universitet.

#### Intäkter från biljettförsäljning – En överslagskalkyl för höghastighetståg

Per Mikael Sternberg har även gjort en överslagskalkyl för att kontrollera om byggandet av nya stambanor för höghastighetståg är rimligt ur ett ekonomiskt perspektiv. Sternbergs kalkyl, som redovisas nedan, är en optimistisk kalkyl beträffande antal resande med höghastighetstågen. De antaganden som kalkylen bygger på är:

1. Att anläggningen av banan inte kostar mer än de tidigare påstådda 230 miljarderna kronor.
2. Att Höghastighetsjärnvägen kommer att ersätta allt flyg från Arlanda/Bromma till Malmö och Göteborg. Det betyder att ungefär 8 000 personer kommer att åka tåg mellan Stockholm och Malmö i någon av riktningarna varje dag och 10 800 personer mellan Stockholm och Göteborg. Även om dessa uppskattningar grundar sig på tidtabeller för vardagar användes samma resandeantal alla veckans dagar. Dessutom härleddes passagerarantalet utifrån att alla förbindelser i tidtabellerna (flyg och tåg) alltid är fullsatta vilket de inte är i verkligheten.
3. I rapporten "Framtida trafikeringskostnader och utveckling av persontågsparken" (Fröidh och Berg 2019) finns uppgiften om att den direkta kostnaden är 0,33 kr för att frakta en person 1 km med ett fullsatt höghastighetståg. Dock exklusive overhead och banavgifter. Det kostar alltså tågoperatören 33 öre att frakta en person en km med höghastighetståg om tåget är fullsatt, räknat på ett tåg som går 320 km/h och har 500 sittplatser.
4. Sträckan Stockholm – Malmö sattes till 614 km och Stockholm- Göteborg till 454 km.

5. Biljettpriset sattes till 500 kr enkel resa på Malmö-Stockholm och 400 kr på Göteborg-Stockholm, vilket bedöms vara prisnivåer som kan konkurrera med flyg och få ihop ett tillräckligt passagerarantal.
6. Vidare antogs att själva tågen måste bekostas fullt ut men inte mer, det vill säga att tågoperatören får precis täckning för sina direkta kostnader och allt därutöver går till att täcka kostnaderna för anläggningen av banan. Det är naturligtvis inte ett helt korrekt antagande då overheadkostnader måste täckas och vinst uppstå.

Med dessa antaganden går det att räkna ut vad det kostar att köra tågen i ett år och vilka intäkter de ger. Skillnaden är vad som blir över att täcka de 230 miljarder själva höghastighetsbanan kommer att få kosta. Trots de optimistiska antagandena blir intäkterna från biljettförsäljningen så låga att återbetalningstiden för banan blir 124 år. Det finns även en risk att intäkterna från resandet blir så låga att de inte ens täcker räntekostnaderna för lånen till anläggningen av höghastighetsbanan, i så fall blir det ingen återbetalning alls.

En investering är en större utgift i syfte att få igen pengarna på sikt, helst mångfalt, men som minimum att i varje fall få igen de investerade pengarna. **Beräkningarna visar att höghastighetsbana inte är en investering. Det är en ren och skär kostnad för hela samhället.** Trots de optimistiska antagandena i modellen finns som sagt en betydande risk att man inte ens får ihop intäkter för att täcka räntan för lånen till bygget av banan. Ett lån för att finansiera en höghastighetsbana kan således aldrig betalas tillbaka av trafiken på banan. Lånet behöver alltså amorteras med pengar från annat håll än trafiken och då återstår enbart skattebetalarna som borgenärer för lånet. Det finns cirka 6 miljoner människor i yrkesverksam ålder i Sverige. **I snitt skall således varje person i yrkesverksam ålder då, via skattsedeln, betala 38 333: - plus ränta för en höghastighetsbana som de flesta kommer att använda bara någon enstaka gång i sitt liv. Det är inte ett ansvarigt användande av offentliga medel.**



## Barriäreffekt och lokal påverkan

Sid 102

Visionen om att höghastighetsbanan "knyter ihop landet" är ett naivt önsketänkande. Höghastighetsbanan kommer endast att betjäna ett litet antal större tätorter. Istället kommer avskärnings- och barriäreffekter av tågbanan att försvåra vardagen för lokala transporter och det sociala livet i de områden som drabbas. Effekten kommer att bli ett delat landskap och möjligheterna att nyttja mark för bostäder eller odling i närheten av höghastighetsbanan kommer inte vara möjligt.

Den reella "omvägen" för transporter via vägnätet till följd av barriäreffekten är idag inte möjlig att överblicka, men det är redan uppenbart att det blir betydande omvägar och förlängda restider och därmed också större påverkan på miljön. Denna tidsförlust och ökade kostnader för tusentals människor dagligen finns inte upptaget i Trafikverkets beräkningsmodeller för nyttan med höghastighetsbanan. Det är en förödande brist i underlaget.

Till problematiken ska också läggas att även ett stort antal privata vägar kommer att hamna i höghastighetsbanans väg. Dessa kommer inte att få någon passage förbi banan. Barriäreffekten kommer därför att bidra till en ökad urbanisering och försvåra det dagliga livet och vägtransporterna.

Barriäreffekterna kommer också få mycket negativa effekter på friluftslivet i många områden, till exempel området kring Hälasjön i Viared som nyttjas av många motionärer och verksamma i området, för sina lunchpromenader och aktiviteter i området efter arbetstid. Vägar mellan Bosjön och Hälasjön är en väl använd rid- och cykelled och området ligger som en grön kil in mot Borås från Hälasjön och vidare till Pickesjön.

Tidigare har stora delar av Viared skövats till förmån för industrimark. Människor har tvingats från sina hem och Borås bördigaste jordbruksmark består numera till stor del av industrier. Djurlivet har förskjutits ner i området kring Hälasjön och det har krävts många år innan djurlivet har etablerat sig i positiv riktning. Att ytterligare anstränga detta område med en höghastighetsjärnväg vore förödande för både boende i området, djur och naturliv och även Borås stadsinvånare i stort, då området anses som en grön oas för många boende i staden. Området är lättillgängligt och nyttjas flitigt året runt.

Tomtmarkerna tex. intill Hälasjöns västra sida var tills för 6 år sedan i kommunal ägo. Fastighetsägarna fick då friköpa sina tomter och det har inneburit att många kunnat anlägga nya avlopp och djupborra brunnar och vågat investera och renovera sina fastigheter. Nu är dessa fastigheter i princip osäljbara då ingen vill bo intill en höghastighetsbana. Värdet på hus och fastigheter i de områden som berörs kommer att minska kraftigt. Att dessutom "sätta livet på paus" för alla de människor som berörs både direkt och indirekt av dragningen är oansvarigt och skapar en stor oro och ohälsa.

Barriäreffekten kommer också att försämra utvecklingspotential för byggnation av bostäder. Den ojämlika nyttan, mellan stad och landsbygd, och mellan norra och södra av Sverige, med det megaprojekt som höghastighetsbanan utgör är ett demokratiproblem. Sammantaget riskerar många att få sin miljö fördärvad av höghastighetsbanan i sitt respektive närområde utan att få några direkta nyttor av banan.



## Brister i underlaget

### Miljökonsekvensbeskrivning

Vi noterar att ingen miljökonsekvensbeskrivning är gjord. Miljökonsekvensbeskrivning är ett av de mest grundläggande underlagen i processen med byggandet av höghastighetsbanan. Utan en miljökonsekvensbeskrivning är det helt enkelt inte möjligt att svara på samrådets kärnfråga, det vill säga vilken dragning av höghastighetsbanan som är mest lämplig. Det aktuella samrådet kan därför inte betraktas som ett formellt lokaliseringssamråd utan måste betraktas som allmän informationsinhämtning till vidare utredningar.

### Banans utformning

Eftersom det inte av samrådsunderlaget går att utläsa hur banan i detalj kommer att vara utformad (bro, landbro, på mark) på olika delar av sträckningen går det inte heller att yttra sig om vilka skador den orsakar. Därför kan inte samrådet anses vara giltigt som ett formellt lokaliseringssamråd utan måste betraktas som allmän informationsinhämtning till vidare utredningar.

### Passager tvärs med banan

Eftersom det inte finns någon information i underlaget om i vilken utsträckning och på vilket sätt passager tvärs med banan är planerade (och inkluderade i budgeten) så går det inte heller att yttra sig om hur stor skada som uppstår på grund av banans barriäreffekt i de olika korridorerna. För att överhuvudtaget kunna tillföra någon form av synpunkter tar vi i det följande avstamp i de indirekta uppgifter som finns i samrådsmaterialet eller i bakomliggande planerings- och beslutsunderlag från Trafikverket eller baseras på muntliga uppgifter från Trafikverket på förfrågan. Vi vet således följande:

- Plankorsningar kommer inte förekomma
- För att undvika dyra landbroar så ökas den maximalt tillåtna höjden för ballastbankar till 10 m
- Det är inte möjligt att bygga enklare passage som rörtunnlar för till exempel lantbruksbehov

-Där vägar skärs av på grund av de nya spåren garanterar Trafikverket ”tillfart till alla fastigheter enligt lag”

-Trafikverket kan bygga 30 – 40 km nya grusvägar för varje passage över en korsande grusväg som man kan spara in på

- Det finns inget specificerat maximalt avstånd mellan passager av banan

Vi kan ta en typisk by som exempel, där järnvägskorridoren ligger tvärs över byn. Helt oavsett var inom korridoren banan skulle bli dragen så kommer byn ovillkorligen att delas i två delar. I bästa fall kapar banan i exempelbyn fem passager, nämligen två vägar och tre lantbruksfastigheter, i värsta fall mycket mer än så (räknat exklusive alla passager i de bynära skogarna, som flitigt används för både jakt och friluftsliv, av många fler än byns invånare).

För att säkerställa ”tillfart till alla fastigheter enligt lag”, så behövs det utan en enda passage över banan för byn kanske 5-10 km nya grusvägar. Trafikverket sparar alltså 3-7 miljoner kronor på varje passage som inte byggs. Underlaget ger med andra ord till hands att Trafikverket inte kommer kunna vara frikostig med behovsanpassade passager för landsbygdens behov. I samband med regeringens upprepade uppmaningar att dra ner på budgeten för bygget så kommer följderna för landsbygden bli katastrofala.



För vår typiska by lär det effektiva avståndet mellan byhalvorna bli mycket långt, i bästa fall några kilometer, i värsta fall över en mil, då framkomligheten till många skånska byar, förutom av antalet passager över banan även begränsas av naturliga hinder i vårt omväxlande skånska landskap såsom åsar, raviner eller åar. I praktiken betyder detta att den ena halvan av byn kan komma att ligga lika långt ifrån den andra som om ena halvan av byn hade legat långt inne i grannkommunen.

Att en bygemenskap som bygger på korta avstånd inte överlever en sådan delning torde vara uppenbart. Det finns dessutom stor risk att den ena delen av byn förlorar all kontakt med centralorten som i praktiken kommer ligga lika långt bort och onåbar som grannkommunens centralort. Konsekvenserna av denna barriärverkan är beskrivna mer i detalj på annat ställe i det här yttrandet. Med tanke på hur många byar som påverkas längs med banan (se även bilaga 1) så blir det uppenbart att Trafikverkets underlag är bristfälligt eftersom den sociala och den samhällsekonomiska

skadan av banans barriäreffekt inte ens kan uppskattas till rätt storleksordning utan en detaljerad specifikation av möjligheter till passage tvärs med höghastighetsbanan.

## Värdering av skador och kostnader mot nytta med alternativa lösningar

Utbyggnad av nya spår längs med befintliga spår vid flaskhalsar och strategiska delar har avfärdats av Trafikverket för att det gör att tidsmålet för höghastighetstågen inte kan uppnås. Alternativet bedöms också vara tekniskt komplicerat och riskerar att störa befintligt resande under perioder. Trafikverket har dock INTE gjort någon kvantitativ analys av detta där man skulle ha ställt kostnaderna mot vinster av att undvika intrång i värdefull natur och opåverkade landskap, bevarande av hotade arter, minskade barriäreffekter och bullernivåer, bättre utnyttjande av mark, eventuellt färre exproprieringar, större acceptans för projektet i samhället eller bättre tillgänglighet till fler noder med större användbarhet och högre utnyttjande av spåren som följd.

Det är ytterst anmärkningsvärt att Trafikverket år 2021, under pågående pandemi, klimatkris och kris för den biologiska mångfalden, på allvar förespråkar permanent ianspråktagande av värdefulla naturresurser för att lösa ett tillfälligt tekniskt problem. Sättet att argumentera visar tydligt att varken Sveriges miljömål eller regeringens direktiv om hushållning med naturresurser som till exempel jordbruksmark är förankrade hos Trafikverket och dess medarbetare. Att bristen finns både hos myndigheten i stort och hos myndighetens företrädare visar sig i att samma argument både anförs under samrådet, i Trafikverkets officiella kanaler på sociala media och av Trafikverkets medarbetare (oklart om privat eller som representanter för Trafikverket) i diverse diskussioner på olika digitala forum.

Anmärkningsvärt i sig är också att Sverige idag har en expropriationslagstiftning som får till följd att påbyggnad av befintlig infrastruktur genom tätorter medför högre kostnader för inlösen än när helt nya områden på landsbygden exploateras.

Fastigheter i tätorter är oftast relativt små, så för i stort sett alla direkt berörda fastigheter skulle detta medföra att hela fastigheten löses in för motsvarande 125 % av marknadsvärdet. Utöver de direkt berörda fastigheterna tillkommer sannolikt ett antal fastigheter där bullernivåerna stiger så att åtgärder behövs. Närliggande fastigheter som inte direkt berörs av markintrång saknar rätt till kompensation helt, vilket innebär att alla enskilda fastighetsägare i en bred korridor längs med den nya infrastrukturen bär de fulla kostnaderna för minskat fastighetsvärde och övriga olägenheter helt utan någon som helst ersättning. Konsekvensen blir att kostnaderna för markintrång blir lägre vid exploatering av nya landsbygdsområden samtidigt som den ekonomiska skadan bärs av landsbygdens befolkning. Denna ekonomiska skada saknas dessutom i beräkningen av de samhällsekonomiska konsekvenserna för de nya höghastighetsspåren.

## Lokala brister i underlaget

Ett flertal antal natur- och kulturmiljöer inom korridorerna beskrivs inte alls i Trafikverkets underlag. Det finns mängder med fler natur- och eller kulturmiljöer som påverkas och som inte är beskrivna eller är otillräckligt beskrivna i samrådsunderlaget.

All den information som kommit fram och som visar på bristerna i Trafikverkets underlag visar också på det omöjliga i genomförandet av projektet med höghastighetsbanan. Alltför många väldigt värdefulla områden och miljöer kommer att påverkas eller förstöras för alltid. Därför går det inte att bygga



högstighetsbanan.

Man beskriver också i samrådsunderlaget att människors synpunkter är viktiga men hur man tar hand om synpunkterna beskrivs inte. Detta gör att hela handlingen upplevs som om att man inte som enskild människa har någon möjlighet att påverka och därmed känns också demokratin hotad.

Vidare är det anmärkningsvärt att det fåtal illustrationer som Trafikverket – direkt eller indirekt – tillhandahåller för allmänheten och de berörda kommunerna vid närmare granskning visar sig vara felaktiga. Under frågestunderna till samrådet framkom att bullerskärmarna behöver vara tillräckligt höga för att även täcka strömvagnarna, i alla underlag är dock bullerskärmarna ritade lika låga som stängslet, det vill säga endast 2,5 m höga. Järnvägsbanken illustreras i underlag från Kreera för en lutning på 1:1,5, fastän den tekniska standarden för bygget specificerar lutningen till 1:2. Den totala bredden på järnvägsbanken ser således mindre ut på de fåtalet illustrationer som finns än vad den kommer bli i verkligheten. För den maximalt tillåtna bankhöjden på 10 m anger illustrationerna av banken en bredd som är 10 meter mindre än verkligheten.

### Beslut på felaktiga prognoser

Kalkyler om hur mycket transportarbete som kan överföras från väg till järnväg beräknas på uppskattningar av hur mycket transportarbetet kommer att öka och inte hur mycket det behöver minska för att nå klimatmålen. Prognoserna räknar med en närmast linjär ökad konsumtion och ett ökat resande, vilket är tvärtemot den utveckling som krävs om vi ska nå klimatmålen. Dels är det fel att basera beslut på prognoser som leder mot andra mål som samhället har satt upp och dels så gör det högstighetsbanan än mer olönsammare när samhället i övrigt ändå måste ställas om för att nå klimatmålen. De modeller som beslut om byggande av högstighetsbanor bygger på måste göras om och inkludera faktorer som teknikutveckling på transportområdet, ändrade resmönster efter pandemin, koldioxidbudget, den utveckling som behöver ske för att klimatmål ska kunna uppnås och lönsamhetskalkyler baserat på generellt sett mindre resande i spåren av pandemin.

### Teknikutveckling

Om högstighetsbanorna är driftklara någon gång i mitten av seklet kommer det att ha skett stor teknikutveckling på transportområdet och sannolikt går då i stort sett inga transporter längre på fossila bränslen. Därför är högstighetstågens miljömässiga konkurrenskraft betydligt lägre i framtiden än om de jämförs med dagens befintliga mestadels fossildrivna transportteknologier. Teknikutvecklingen på transportområdet behöver vägas in i modeller och beslutsunderlag.

### Banans utformning och effekter på omgivningen

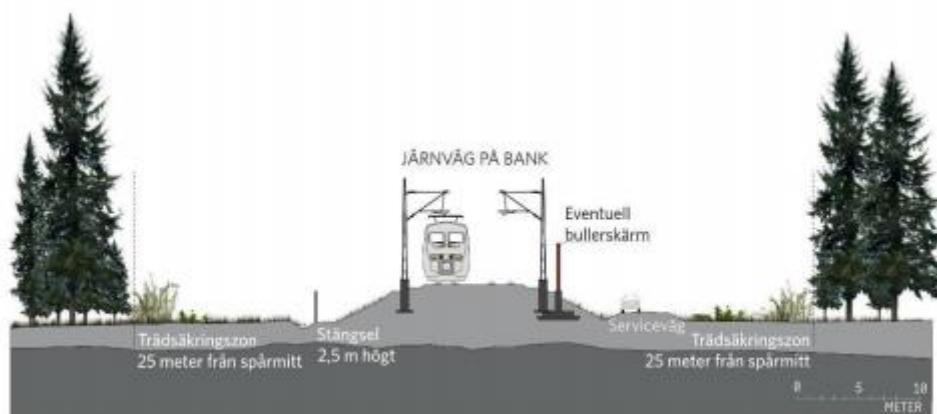
Förutom negativa effekter på klimat, ekonomi samt natur- och kulturvärden påverkas även värdet av upplevelsen av oförstörd natur och rekreationsvärdet av naturen kraftigt negativt om man introducerar en så stor störning i landskapet som en högstighetsbana. Försämringen är kopplad till frekventa bullerstörningar och vibrationer när högstighetståg rusar fram genom landskapet samt av det rent visuella intrycket av själva högstighetsbanan som ett främmande inslag i landskapsbilden. Värdet av den kulturella ekosystemtjänsten rekreation minskar därmed kraftigt.

Utformningen av den dubbelspåriga betongbanan är beroende av terrängens topografi. På långa sträckor kommer dock spåren sannolikt ligga på en bank, upphöjd i förhållande till den omgivande marknivån. På dessa sträckor mäter spåren inklusive servicevägar och trädskyddsområden på båda sidor drygt 50 meter i 45 bredd vilket utgör ett enormt oåterkalleligt intrång i landskapet. Beroende på topografi varierar bankarnas höjd och så höga bankhöjder som 10 m över omgivande mark har figurerat i Trafikverkets underlag. Ett 2,5 meter högt staket kommer även att finnas på båda sidor om

spåren och eventuellt även ett bullerplank (se figur nedan från Trafikverkets samrådsunderlag). Installationen är således i ett gigantiskt format som vida överstiger en vanlig järnväg eller ens en motorväg och kommer att ge stora permanenta sår i landskapet och ödelägga värdefulla biotoper för hotade arter. Förslaget om att bygga banan på pelare kommer inte göra någon skillnad beträffande barriäreffekten då även en bana på pelare sannolikt kommer vara helt instängslad. Vidare kräver en höghastighetsbana en väldigt stor svängradie vilket innebär att det kommer att bli mycket svårt att passa in banan i landskapet så att den undviker särskilt värdefulla och känsliga områden. I det sammanhanget är det provocerande att läsa Trafikverkets mål för sin projektering

*”Höghastighetsjärnvägen ska skapa förutsättningar för en positiv upplevelse av landskapets visuella kvaliteter” (Trafikverkets järnvägsplan från 2018 för höghastighetsjärnväg Hässleholm – Lund)*

Synen på landsbygden och naturen som en kuliss åt förbifarande är så anmärkningsvärd att det väcker frågan om Trafikverket medvetet kommer att förlägga banan där det finns speciellt höga natur- och kulturvärden för passagerarnas skull. Bara tanken på risken finns är förfärande.



## Effekter av utpekandet av korridorer

Att titta på kartan och se att man är inom eller i närheten av en korridor, lamslår alla både privatpersoner och verksamheter. Har man fått brev om att ens egendom eller verksamhet kan komma att lösas in är den stora frågan kommer jag att få vettig ersättning var kan jag flytta, ska man flytta nu eller senare, vad kommer jag att ha råd med, finns det något ställe att flytta till där jag kommer att trivas. Är verksamheten flyttbar finns möjligheter på annat ställe. Är det en egendom som har gått i arv hur ska den värderas finns delar av egendomen på annat ställe tex utanför korridoren, hur blir det med det, får man ersättning när egendomen splittras. Är det överhuvudtaget aktuellt med generationsskifte eller ska vi lägga ner verksamheten.

Företag eller privatpersoner i närheten av korridoren och som väntar på bygglov får vänta och vet inte när det kan ske.

Är man i närheten och inte fått brev om inlösen är man ändå i en stor osäkerhet, hur kommer det att bli, man kan inte sälja och man kan inte investera för man vet inte hur påverkan kommer att bli. Kommer jag att kunna bo kvar eller kommer det att bli för stor påverkan. Det går inte att sälja men man kan heller inte planera för eventuell flytt. Hur blir det om man har djur hur kommer de att påverkas, om man odlar blir det möjligt att göra det i framtiden.

Det kan ju inte vara av riksintresse när det bara är några få som kommer att kunna utnyttja höghastighetståget. De allra flesta som bor i eller nära korridorerna kommer inte att nyttja tåget. Kan det då vara legitimt att kalla det riksintresse. Innebär riksintresse att kostnaden går över till kommuner och privatpersoner för att hålla Trafikverkets kostnader för inlösen nere.

Att bo i närheten eller inom en korridor har skapat en oerhört stor press och stress på alla. Osäkerheten om vad som kommer att hända gör att situationen för verksamheter och enskilda är lamslaget. Hela områden är blockerade för fortsatt verksamhet och har till viss del varit det väldigt länge, man har länge nekat till utbyggnader, nybyggnader mm i området för man har väntat på trafikverkets korridorer. Nu har korridoren kommit och man väntar fortfarande på vad som ska hända. Vad innebär framtiden för de inom korridorerna det är helt orimligt att leva på det viset. Höghastighets järnvägen kommer att kosta mycket mer än pengar och bör därför inte bli av.

### Det felaktiga uppdraget

Uppdraget att utreda höghastighetsbanorna har inte sitt ursprung i väl definierade brister och behov. Projektet har sitt ursprung i en politisk idé som sedan utretts som en lösning på de två samhällsproblemen. Man har inte utgått från att primärt lösa de två samhällsproblemen, det vill säga kapacitetsbrist och hållbara transporter, utan man har utrett HUR höghastighetsbanorna kan bidra till att lösa problemen. Det är alltså fullt möjligt att lösningen på problemen kan göras på andra effektivare sätt. Trafikverket har alltså fått ett klart och tydligt uppdrag från regeringen:

*”Att bygga en ny stambana för höghastighetståg.”*

Trafikverket har INTE ett uppdrag från regeringen att förutsättningslöst utreda kapacitetsproblemet på stambanan i södra Sverige och komma med den för samhället i stort bästa lösningen. Därför finns inte heller någon utredning om hur man bör lösa dessa icke-specificerade problem på bästa sätt, och inte heller några svar på vilka övriga, eventuellt oönskade, konsekvenser denna icke-bestämda bästa lösning har, samt hur man löser dess icke-namngivna oönskade konsekvenser. Eftersom uppdraget är så tydligt formulerat är frågan om att bygga eller inte bygga höghastighetsbanan ett rent politiskt beslut som inte är baserat på resultatet av en förutsättningslös utredning om hur man på det effektivaste sättet till exempel löser kapacitetsbristen på stambanorna. Detta är mycket allvarligt och oansvarigt mot hela samhället.

### Källor

- Europeiska Revisionsrätten. 2018. Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke. Särskild rapport 2018:19 [https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/sv/?fbclid=IwAR2ih\\_LLSlulAzebSqs63yWtaPiUXSitSY3Y6zqhTsZQYHFKV73jLXsDIQ](https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/sv/?fbclid=IwAR2ih_LLSlulAzebSqs63yWtaPiUXSitSY3Y6zqhTsZQYHFKV73jLXsDIQ)
- Fröidh, Oskar och Mats Berg. 2019 Framtida trafikeringskostnader och utveckling av persontågsparken. Uppdatering 1.1 av slutrapport. Avdelningen för transportplanering, KTH. TRV 2017/33504, ärende-ID 6446
- Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. SOU 2016:03
- Johansson, Per-Olov och Bengt Krüström. Debatt – Satsning på snabbtåg riskerar bli förlustaffär. SvD 2016-02-19. ”Satsning på snabbtåg riskerar bli förlustaffär” | SvD
- Naturvårdsverket – Skyddad natur - <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>
- Nilsson, Jan-Eric och Roger Pyddoke. 2009. Höghastighetsjärnvägar – ett klimatpolitiskt stickspår. Expertgruppen för miljöstudier 2009:3 Rapport 2009\_3 Hela.pdf (expertgrupp.se)
- Riksrevisionen. 2019. Att tänka efter före – statens planering av höghastighetsjärnväg. RiR 2019:31 <https://www.riksrevisionen.se/rapporter/granskningsrapporter/2019/atttanka-efter-fore---statens-planering-av-hoghastighetsjarnvag.htm>

- Schaub, A., Joachim Ostwald, Björn M. Siemers. 2008. Foraging bats avoid noise Journal of Experimental Biology 211: 3174-3180 Foraging bats avoid noise | Journal of Experimental Biology (biologists.org)
- Sternberg, Per Mikael. 2021. En överslagskalkyl för kostnader med höghastighetståg (Finns tillgänglig hos SHBGS)
- Sternberg, Per Mikael. 2021. En överslagskalkyl för restider med höghastighetståg (Finns tillgänglig hos SHBGS)
- The Guardian. 2020. Will HS2 really help cut the UK's carbon footprint. Will HS2 really help cut the UK's carbon footprint? | HS2 | The Guardian
- Trafikverket. 2016. Uppdatering av kostnader och effekter för höghastighetsjärnvägar
- Översyn av artskyddsförordningen. Dir. 2020:58 Översyn av artskyddsförordningen - Regeringen.se