



Tomas Björnsson

Analys av nya stambanor i Sverige

Den nationella transportplanen innehåller förslag på hur infrastrukturen, järnvägar och vägar (inklusive cykelvägar), ska byggas ut.

Sedan några år pågår ett intensivt lobbyarbete för att det ska byggas nya stambanor i Sverige. Ofta framförs omsorgen om miljön som ett argument för inte minst höghastighetsbanor. Lunds Naturskyddsförening anser att detta argument inte håller, eftersom sådana banor medför stora skador på miljön, och vill därför avvisa tanken på banor för de högsta hastigheterna.

Slutsatser av analysen:

- Naturskyddsföreningen bör stödja Trafikverkets förslag att bygga ut stambanorna successivt och att begränsa konstruktionerna till att tågen ska kunna köras med högst 250 km/tim.
- Naturskyddsföreningen bör förorda att nya banor byggs så att man även kan köra gods på dem, det vill säga en flexibel järnväg.
- Naturskyddsföreningen bör ha stränga krav så att inte värdefull natur förstörs.

Viktiga skäl mot banor för de högsta hastigheterna:

- 1) Dessa banor måste dras extremt rakt ("som ett spett"). Det är stor risk att det blir avsevärda intrång i värdefull natur som ligger i vägen för de raka banorna. Nya järnvägar måste byggas efter naturens förutsättningar.
- 2) Banorna ger upphov till stora utsläpp under bygget och ger ingen klimatnytta. Andra investeringar i järnvägsnätet ger betydligt bättre nytta för klimatet. Höghastighetsbanor undantränger andra järnvägssatsningar.
- 3) Det är inte bra för miljön att uppmuntra till mer och längre resande. I stället ska vi prioritera kortväga pendling och mer gods på järnväg.
- 4) Hela Sverige ska leva. Utbyggnaden av det svenska järnvägsnätet ska ske efter samhällets mål och inte efter prognoser.

Sammanfattning av analysen:

- Billiga transporter som inte betalar för sin miljöbelastning leder till ett ständigt ökat resande.
- Det finns inga restidsvinster. Den tidsvinst som kan uppstå av en snabbare resa använder människor till annat resande. Snabbare resande ökar bara avstånden.
- Det finns inget samband mellan storleken på infrastrukturen i en region och regionens utveckling.
- Vägtrafiken är starkt subventionerad och flyget helt skattebefriat. Kostnaderna för vägtrafiken uppgår till 7000 kr per person utöver det som biltrafiken redan betalar. Parkeringar subventioneras kraftigt.
- Det engelska förslaget till ny höghastighetsbana (High Speed 2, HS2) har svaga argument. Man kan öka kapaciteten i järnvägsnätet för betydligt mindre kostnad än att anlägga HS2.
- Det är en illusion att tro att höghastighetstågen ska att få så många att välja tåget i stället för flyget och bilen att det minskar utsläppen rejält.
- Stora infrastrukturprojekt tenderar att bli betydligt dyrare än beräknat. Starka intressen vill ta fram optimistiska kalkyler. Man använder en diskonteringsränta som gynnar argumenten för en utbyggnad.
- Trafikverket anger mycket svaga argument för att bygga höghastighetsbanorna. Motiven liknar de för HS2 och är ofta exempel på att styra efter prognoser i stället för mål.
- Vill man att kapaciteten för godstrafiken ska öka så ska satsningarna vara inriktade på det. Då behöver många banor ett rälsbyte, fler mötesplatser, elektrifiering samt dubbelspår på många sträckor.
- Kostnaderna för nya stambanor sjunker rejält om man nöjer sig med att bygga för hastigheter upp till 250 km/tim.
- Om snabbtågen kör med högst 250 km/tim, blir restiden mellan Stockholm och Malmö (med 6 stopp på vägen) 3:19 (med 320 km/tim tar det 2:57).
- Utsläppen under bygget är mycket högt (minst 7 Mton CO₂e). Det innebär en mycket begränsad klimatnytta om någon alls. Andra åtgärder ger mer.
- Resandet förutsätts öka i prognoserna. Ökningen av transportarbetet med personbilar är större än vad tågtrafiken förväntas öka. Trafikverkets klimatscenario kräver i stället att det totala trafikarbetet minskar.
- Ska godstransporter flyttas från väg till järnväg kommer det sannolikt att behövas nya dubbelspår enbart för godset.
- Miljöbelastningen av höghastighetsbanorna kan bli förfärlig. Med kraven på synnerligen rak dragning går det inte att undvika att förstöra känsliga naturmiljöer.

Drivkrafter för resande

Det är lätt att hitta många förklaringar till det ökande resandet. Man kan tro att det beror på den ökande specialiseringen i arbetslivet eller på att människor vill bo på landet och arbeta i staden eller att livspusslet inte går ihop utan mer resande.

Den stora drivkraften är i stället att transporterna är så billiga. Sedan järnvägens tillkomst under 1800-talet har pendlingen och resandet ökat därför att det helt enkelt har varit lönsamt. Resandet har bidragit till andra levnadsmönster och normer¹.

När och om transporterna tvingas betala för sina externa kostnader så kommer dessa resmönster att ändras.

Restidskonstanten

Undersökningar av svenskarnas resvanor visar att vi använder i genomsnitt en timme och sex minuter om dagen för att förflytta oss². I länder där det görs motsvarande undersökningar så är denna dagliga restid densamma. Även i det gamla bondesamhället tycks människor ha förflyttat sig runt en timme om dagen. Det är den tid det tar att gå till en åker som ligger två till tre kilometer bort och att gå hem igen. En dryg timme om dagen verkar vara den pendlingstid människor över hela världen och i alla tider har accepterat³.

Det som har hänt de senaste tvåhundra åren är att människor har kunnat förflytta sig fortare, först med tåg och senare med bil och flyg. Det har lett till att man kunnat förflytta sig längre varje dag och till att man därmed kunnat bosätta sig längre från arbetet. Till en början har detta varit en fördel, men med allt mer trafik finns en gräns för hur snabbt förflyttningen kan gå och därmed hur långt man kan färdas varje dag.

Det finns inga restidvinster

Häromåret hade Lund besök av den engelske professorn John Whitelegg. Han är en av världens ledande experter på hållbara transporter. Whitelegg är tydlig med att denna restidskonstant betyder att det i dag inte är meningsfullt att bygga nya vägar. En ny väg innebär förstås att restiden förkortas för enskilda människor. Men den tid alla svenskar lägger på det dagliga resandet förändras däremot inte. Därför är det ingen samhällsekonomisk vinst med nya vägar. De beräkningar som görs för att motivera nya vägar är bedrägliga, eftersom de bara ser till förtjänsten för de enskilda som ska använda vägen. Det som händer i stort med nya vägar är att människor bosätter sig allt längre från arbetet eftersom det blir lättare att pendla⁴.

¹ Schivelbusch (Gidlunds 1984): Järnvägsresandets historia

² Trafa, resvaneundersökning RES 2013

³ Zahani 1975, The UMOT model; Marchetti 1994, Anthropological invariants in travel behaviour

⁴ Metz 2008, The Myth of Travel Time Savings.

Om utsläppen från trafiken ska kunna närma sig noll redan år 2030 är det dags att inse uppgiften redan nu. Ny teknik kommer bara att kunna lösa en del av detta. En gedigen statliga utredning⁵ som kom häromåret menar att det också krävs att mängden trafik minskar. Utredningen anser att Trafikverkets prognoser om trafikökningar⁶ inte är förenliga med målet att utsläpp från trafiken ska minska kraftigt på femton år.

Whitelegg argumenterar övertygande om att människor måste ändra på det paradigm som säger att man måste resa allt mer och allt fortare. Konsekvensen är inte bara att vi ska sluta bygga fler vägar. Vi borde också låta bli att bygga höghastighetsjärnvägar och minska på flygandet. Det räcker förmodligen inte med styrmedel i form av skatter och regleringar, det krävs också att många människor inser det galna i dagens mobilitet: Att vi inte alla kan förflytta oss så mycket utan att det tär på jordens resurser på ett mycket ohållbart sätt.

Vägar och ekonomisk utveckling

Det är vanligt att satsningar på infrastruktur motiveras med att det är bra för den ekonomiska tillväxten eller för näringslivet i allmänhet. Det finns inte belägg för detta. En stor rapport till det engelska parlamentet hittar inget samband⁷. Rapporten skriver insiktsfullt om vägbyggen (egen övers):

"Studier i ekonomisk geografi bekräftar att det inte är någon garanti att förbättrad infrastruktur kommer att vara till fördel för en lokal eller regional ekonomi bara vid den ena änden av en väg eller järnväg. Vägar fungerar i två riktningar och i vissa fall tillfaller fördelarna andra, konkurrerande regioner."

Slutsatsen är att man lätt förleds att tro att den mindre orten eller regionen får en stor fördel av en ny väg eller järnväg. Det kan bli fördelar på vissa plan, som ökar konkurrens, men det leder sannolikt också till att pendlingen ökar in till den större orten. På så sätt kan ny infrastruktur utarma den mindre orten eller regionen.

En annan artikel om kopplingen mellan vägar och ekonomi⁸ menar att det inte verkar finnas något samband mellan storleken på vägnätet i en region och måtten på hur bra det går för regionen i form av ekonomisk utveckling, arbetstillfällen med mera. Exempel på detta kan vara London, där medelhastigheten på vägnätet är runt 25 km/tim medan Londons ekonomiska storhet är väl känd.

⁵ Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84

⁶ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, TRV 2017:165, sid 53

⁷ SACTRA Dft 2002, Transport end the Economy, sid 12, punkt 40; House of Commons Transport Committee 2011, Transport end the Economy

⁸ Whitelegg, 1994, Roads, Jobs and the Economy

Subventioner av väg- och järnvägstrafik

Av miljöskäl vill vi i miljöreelsen gärna subventionera kollektivtrafiken för att få fler människor att avstå från bilkörande. Det är vanligt att kollektivtrafiken subventioneras med upp till 50 % av svenska regioner eller landsting.

Vägtrafiken subventioneras också även om det är mindre uppenbart. Samhället bygger vägar och i städerna byggs parkeringsplatser och parkeringshus som oftast inte bär sina kostnader eftersom man inte ser en villighet att betala vad det egentligen kostar. Resultatet är att samhället, staden eller en bostadsrättsförening subventionerar de parkeringsplatser som upplåts.

Det finns ännu större subventioner av vägtrafiken. I en stor rapport⁹ beräknas de totala subventionerna till vägtrafiken till över 7000 kr per invånare och år (€750). Då räknar man dels med alla samhällets kostnader, även kostnader för invaliditet och dödsfall, men också kostnaden för utsläpp av koldioxid.

Flygbränslet är helt skattebefriat, vilket är oförlåligt men svårt att rätta till. Däremot kan man besluta om andra avgifter på flygandet som flygskatt. Tyvärr förekommer också en hel del subventioner av flygplatser, framför allt de mindre. Motiven för sådana subventioner är att man vill gynna det lokala näringslivet, men detta är ett svagt argument enligt rapporterna ovan. En subvention av en lokal flygplats utnyttjas ofta av charterflyget som kan börja flyga turister till långväga mål.

Höghastighetståg i England

High Speed 2 (HS2) är ett förslag till en ny höghastighetsbana i England. Den ska förbinda London med först Birmingham och senare Leeds och Manchester. Sträckorna är kortare än i Sverige, totalt 300 km. De främsta motiven för en sådan bana är¹⁰:

- Att öka kapaciteten
- Binda samman regioner
- Stärka de lokala ekonomierna
- Minska utsläppen av växthusgaser

Dessa argument vilar på lös grund. Kapaciteten i järnvägsnätet kan ökas med långt mindre kostnader genom utbyggnader av flaskhalsar och genom att bygga ut i befintliga järnvägslägen som sker på flera ställen.

Viktigare än att binda samman olika regioner är att förbättra järnvägsnätet lokalt så att den kortväga pendlingen underlättas. Då behövs kapacitetsförbättringar lokalt som minskar känsligheten för störningar.

Som nämndes ovan (SACTRA-rapporten) är det mycket osäkert att man stärker lokala ekonomier med en höghastighetsbana. Det är lika stor risk att ännu fler företag flyttar till huvudstaden när det blir lättare att resa dit.

⁹ Technische Universität Dresden, 2012, The True Costs of Automobility

¹⁰ May-Taylor 2017 British Politics Review, High Speed 2 (in press)

Om samhället vill minska utsläppen av växthusgaser, måste man på allvar ta itu med de fossilbränsle drivna fordonen. Det kommer att ta tid att gå över till förnybara bränslen och det kommer att krävas kostsamma styrmedel. Det är en illusion att tro att höghastighetstågen ska få så många att välja tåget i stället för flyget och bilen att det minskar utsläppen rejält.

Ekonomi i stora projekt

En rapport som granskar ekonomin i ett så stort projekt som svenska höghastighetsbanor¹¹ skriver att visst är det viktigt att ha en välfungerande transportinfrastruktur, men: *"Även om en höghastighetsjärnväg ger stora nyttor är det en enormt dyr och riskfull investering, och den samhällsekonomiska kalkylen visar tydligt att den är olönsam. Detta hindrar inte att andra kostsamma investeringar i transportinfrastruktur kan vara lönsamma och bör genomföras."*

Rapporten kommer fram till följande punkter (citat):

- Stora infrastrukturprojekt tenderar att bli betydligt dyrare än beräknat. Det finns starka intressen (bland annat politiska, företagsekonomiska och teknologiska) att ta fram optimistiska kalkyler för projekt som bekostas av någon annan, nämligen skattekollektivet. Eftersom var och en av skattebetalarna har lite att förlora har de svaga incitament att hålla emot. Detta innebär att projekt som inte är lönsamma ändå tenderar att genomföras.
- Det finns brister i den samhällsekonomiska kalkylen. I Sverige används en i ett internationellt perspektiv låg diskonteringsränta. En för låg diskonteringsränta gör att framtida nyttor av investeringen överskattas. Diskonteringsräntan bör avspegla risken i projektet och ett riskfyllt projekt bör ha en högre diskonteringsränta. Eftersom höghastighetsjärnvägen är ett riskfyllt projekt borde en högre diskonteringsränta ha använts. Detta skulle ha gjort projektet ännu mer olönsamt.
- Sverigeförhandlingen föreslår finansiering baserad på återföring av markvärdestegringar uppkomna på grund av investeringen. Det är en intressant finansieringsmetod, men bygger på att investeringen genererar betydande markvärdestegringar. I detta fall är de förväntade markvärdestegringarna små i förhållande till kostnaderna och kan sjunka på andra platser som inte får stationer utan bara höghastighetståg som bullrar förbi.
- Kommunal medfinansiering innebär en risk för kommunerna eftersom effekterna av en station är osäker och beror på faktorer som ännu inte är bestämda och tågoperatören styr över. Det finns också en risk att dragningen av banan eller stationslägena blir samhällsekonomiskt mindre effektiva om de styrs av vilka kommuner som är villiga att betala snarare än var banan och stationerna gör störst nytta.

¹¹ Hansson, Fores 2017:1, Är det lönt att välja tåget – Hur bör höghastighetsjärnväg finansieras?

Trafikverkets motiv för höghastighetsbanor

Det finns ett antal rapporter om planerna på höghastighetsbanor¹². I en analys av kostnader och nytta av höghastighetsbanor¹³ anges motiven:

Nuläge och brister: *Södra och Västra stambanan är mycket hårt belastade. I kombination med att anläggningen är sliten och att banorna trafikerats av trafik med stor variation i hastighet har restiderna succesivt blivit längre och punktligheten är låg. Efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas och tid i spår för underhåll är knapp.*

Åtgärdens syfte:

- *genom snabba och hållbara persontransporter knyta samman Stockholm C och Göteborg C på två timmar och Stockholm C och Malmö C på två och en halv timma*
- *genom ökad tillgänglighet skapa förutsättningar för regional utveckling*
- *öka tillgängligheten till de internationella marknaderna för människor och näringsliv*
- *frigöra kapacitet på befintlig järnväg för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods*

Detta är ett exempel på prognosstyrning och inte målstyrning (predict and provide). Kopplingen mellan syftet och "nuläge och brister" är obefintlig och det skrivs inget om vad man egentligen vill åstadkomma, mer än att bygga nya höghastighetsbanor.

1. Det går att öka kapaciteten i järnvägsnätet på flera sätt och då kan inte en höghastighetsbana vara det enda utredningsalternativet. Andra analyser har visat på halva kostnaden för att bygga ut i befintliga korridorer.
2. Den regionala utvecklingen gynnas mer av satsningar på lokala banor. I Skåne finns det flera angelägna projekt där man genom att bygga ut flera banor från enkel- till dubbelspår kan öka kapaciteten för både gods och persontrafik¹⁴. Åtgärderna gynnar också den kortväga pendlingen.
3. Det är oklart vad man menar med att "*öka tillgängligheten till de internationella marknaderna*". Det är stor risk att människor tar flyget så snart de ska längre än till Danmark och det finns inga förklaringar till varför en höghastighetsbana skulle ändra på det.
4. Det är en stor omväg att bygga höghastighetsbanor om det är ett uttalat mål att kapaciteten för godstrafiken ska öka. Då räcker det gott att bygga ut i befintliga lägen.

¹² Underlag kan hämtas från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nygenerationjarnvag/>

¹³ Höghastighetsbanor (Järna-Göteborg, Jönköping-Lund), TRV 2014/54842, JTR1801; Åtgärdsvalsstudie, Höghastighetsjärnväg Linköping-Borås, TRV 2017-02-15

¹⁴ Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 i Skåne (remissversion 2017, sid 41)

Kostnader för höghastighetsbanor 2017

I en analys av nya stambanor finns en jämförelse mellan höghastighetståg och snabbtåg som ger flera intressanta svar¹⁵.

I denna rapport förklaras kostnaderna för att bygga banor för hastigheter över 250 km/tim med att man då behöver förankra järnvägen i en ren betongkonstruktion. I traditionella banor används betongslipers på en bädd av makadam och banan byggs upp på bankar och genom skärningar i landskapet.

En höghastighetsbana måste dras mycket rakt. Det innebär att man får bygga många broar och tunnlar vilket drar upp kostnaderna.

Det är också viktigt att göra klart vilka tåg som faktiskt kommer att trafikera banan. Både höghastighetsbanor och banor för snabba tåg (upp till 250 km/tim) kommer att trafikeras av inte bara rena höghastighetståg utan också av regionaltåg. I rapporten ovan utgår man från att de lokala operatörerna sannolikt nöjer sig med att skaffa tåg som går i 200 km/tim. En sådan slutsats kan man också dra om man läser en utredning häromåret¹⁶. Den skriver att järnvägens organisation leder till att det saknas samordning och att de lokala operatörerna troligen kommer att vara först till kvarn på nya banor och beställa de tåg de anser passa sina behov bäst samt lägga beslag på de tidslägen som passar dem.

Om de regionala tågen kör högst 200 km/tim blir det svårt att blanda dem med tåg som kör fortare än 250 km/tim.

Om snabbtågen kör med högst 250 km/tim, blir restiden mellan Stockholm och Malmö (med 6 stopp på vägen) 3:19. Med höghastighetståg (320 km/tim) blir resan 24 minuter kortare (2:57).

Utsläpp från bygget

I ett fördjupat underlag från 2014 finns en analys av klimateffekterna (sid 46)¹⁷. Avsnittet avslutas med "... *klimatnyttan av banan (är) begränsad, och som klimatåtgärd mycket dyr.*"

Denna rapport från 2014 är skriven innan Trafikverket reviderade kostnaderna kraftigt uppåt. I senare rapporter anges kostnaden till minst det dubbla. Det innebär också att man måste anta att utsläppen fördubblas och därmed blir det en ännu mer tveksam klimatnytta och snarast en direkt dålig klimatåtgärd.

I rapporten Klimatpåverkan¹⁸ uppskattas utsläppen från byggnationen till 6,4 Mton CO₂e (sid 3 & 6). Det är i linje med de resultat man kan få med en top-down analys. Den senare multiplicerar kostnaden för bygget med de genomsnittliga

¹⁵ Nya stambanor i plan 2018-2029 - Utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnvägar", TRV 2017/32405, publikation 2017:168

¹⁶ Gunnar Alexandersson, En annan tågordning, SOU 2015:110

¹⁷ Fördjupat underlag avseende nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg/Malmö 2014-02-28, TRV 2014/13848

¹⁸ Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg TRV 2017:162

utsläppen per spenderad krona i Sverige (cirka 30 g/kr). Då hamnar man runt 7 Mton vilket ligger inom felmarginalen.

Det är värt att notera, att utsläppen för en höghastighetsbana beräknas till 8,4 kton CO₂e/km. Då har rapporten antagit att en kilometer bana kan byggas för i genomsnitt 280 Mkr. Det är mycket lågt med tanke på att en annan rapport om kostnader för delen Linköping-Borås¹⁹ talar om kostnader i storleksordningen minst 350-400 Mkr för höghastighetsbanor i dessa kuperade delar av landet. Med dessa högre värden blir utsläppen snarare 12 kton CO₂e/km

Rapporten om Klimatpåverkan är mycket optimistisk i tron på att utsläppen från byggandet ska kunna minska radikalt från den nuvarande nivåerna. Målen är att minska utsläppen med minst 30 % och senare med 50 %. Den större delen av utsläppen (75-80%) kommer från tillverkning av material som betong och stål. Resten kommer i första hand från arbetsmaskiner och transporter. Även om det finns projekt för att minska utsläppen i stålindustrin och för inblandning av annat material i betongen så är det förändringar som tar tid att genomföra. Därför måste vi utgå från att utsläppen i närtid ligger på samma nivå som i dag.

Prognoser för resandet

Enligt den senaste stora resvaneundersökningen utgör transportarbetet²⁰ för persontrafik på järnvägarna cirka 12 Mdr personkilometer (pkm) per år (i dag något mer, cirka 14), varav hälften är långväga resande²¹. Motsvarande siffra för flyget är 3,5 Mdr pkm. Biltrafiken står för över 100 Mdr pkm. Det totala långväga transportarbetet är cirka 40 Mdr pkm, varav således biltrafiken står för det mesta. I rapporten om Klimatpåverkan (s 14) skriver Trafikverket att trafikarbetet för persontransporter på järnväg år 2040 beräknas att uppgå till drygt 20 Mdr pkm. Vid denna tidpunkt har enligt rapporten flyget ökat sitt transportarbete något från dagens nivåer. Även transportarbetet med personbil beräknas öka något.

Det är en klen tröst att transportarbetet med järnväg beräknas öka kraftigt (även utan höghastighetsbanor) medan de utsläppsintensiva transportslagen också fortsätter att öka. Om Sverige ska nå sina högt satta mål räcker det inte med förnybara bränslen och ny teknik. Transportarbetet måste också minska²². Det är tydligt att nya höghastighetsbanor inte bidrar till det, de uppmuntrar i stället till mer långväga resande.

¹⁹ Åtgärdsvalsstudie, Höghastighetsjärnväg Linköping-Borås, TRV 2017-02-15, sid 9

²⁰ Med transportarbete menas det resande som utförs. För persontransporter mäter man i personkilometer och för gods i tonkilometer.

²¹ Trafa, resvaneundersökning RES 2013

²² Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser, TRV 2016:043; Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84

Klimatpåverkan

Rapporten om Klimatpåverkan²³ skriver om godstrafiken (s 28): "*De allra största klimatvinsterna med en höghastighetsjärnväg kommer från överflyttning av godstransporter från lastbil till godståg i huvudkalkylen. Anledningen till detta är att flera personresor kommer ske på höghastighetsbanorna vilket frigör kapacitet på de befintliga stambanorna till godstransporter.*"

Visst vill vi miljövännare ha en stor överflyttning av godstrafik från lastbil till järnväg, men då borde samhället i stället satsa på järnvägar för just godstrafik. I varje fall bör nya järnvägar konstrueras så att man kan köra godstrafik på dem (vilket betyder små lutningar).

Det finns en bra jämförelse att hämta i mätningar av vägtrafiken på E6 mellan Malmö och Landskrona. Där passerar dagligen 6600 lastbilar (båda riktningarna). Om alla dessa skulle föras över på järnväg så innebär det ett fullastat godståg var tionde minut i vardera riktningen på dubbelspår. Nu är kanske upp till 30 % av dessa transporter fordon på väg till och från byggen, vilket är en högst lokal trafik. Det är endast cirka 30 % som är långväga genomfartstrafik som skulle kunna föras över på järnväg²⁴.

Vi måste också utgå från att konsumtionen av varor ska minska och att varu-transporterna också styrs om till sjöfart. När godset kommer in till en hamn nära slutdestinationen minskar också lastbilstrafiken. Det är inte förenligt med våra höga miljö- och klimatkrav att godstrafiken överlag ska öka.

Miljöbelastning

I analysen av höghastighetsbanor²⁵ finns besvärande röda fält när miljö-effekterna kommer på tal. Redan på sidan 3 i tabellen beskrivs påverkan på landskap, biologisk mångfald växt- och djurliv samt forn- och kulturlämningar som negativt. I en tabell (sid 20) skriver rapporten om negativa effekter av "Intrång i Landskap – Ekosystem-effekter och biologisk mångfald":

"Åtgärden är geografiskt omfattande och geometrin för en höghastighetsbana är styv vilket påverkar möjligheten till att undvika värdefulla miljöer. Negativ påverkan på biologisk mångfald är svår att undvika. Känsliga områden kan utsättas för buller. Genom att skapa eller återskapa livsmiljöer och strukturer som bidrar till biologisk mångfald och spridning av arter kan positiva effekter genereras. Omfattningen är svårbedömd i ett tidigt skede."

Det är uppenbart att byggen av höghastighetsbanor kommer att ha en stor negativ inverkan på känsliga naturområden. Om samhället väljer att begränsa hastigheten till snabbtågsbanor, som lättare kan ta vägen runt de känsligaste områdena, så kan de värsta intrången undvikas. Dessvärre kommer all ny, storskalig infrastruktur att utgöra hot mot känsliga naturmiljöer.

²³ Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg TRV 2017:162

²⁴ Vägverket, VV 2006:109, Inledning

²⁵ Höghastighetsbanor (Järna-Göteborg, Jönköping-Lund), TRV 2014/54842, JTR1801