



Till Naturskyddsföreningens riksstyrelse

## Synpunkter på yttrande över den nationella transportplanen

Den nationella transportplanen som är på remiss innehåller förslag på hur infrastrukturen, järnvägar och vägar (inklusive cykelvägar), ska byggas ut under den kommande tolvårsperioden.

Sedan några år pågår ett intensivt lobbyarbete för att det ska byggas nya stambanor i Sverige. Naturskyddsföreningen bör avvisa tanken på banor för de högsta hastigheterna.

### Yttrande över den nationella transportplanen:

- 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 vill 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.

### Stämman 2016 beslöt:

**Motion 47:** att bifalla styrelsens förslag att Naturskyddsföreningen arbetar för ökade investeringar i järnvägsnätet. Prioriteten ska vara största miljönytta och allt resande inklusive korta pendlingsresor och godstransporter ska tas i beaktande. Det innebär att höghastighetsbanor har låg prioritet.

**Motion 50:** att bifalla motionen att Naturskyddsföreningen ska arbeta för att ändra det rådande mobilitetsparadigmet, att vi ständigt ska resa allt fortare och längre.

Vårt förslag till yttrande har stöd i dessa beslut från stämman.

### 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 CO<sub>2</sub>e). 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.

För Naturskyddsföreningen i Tranås

Märta Svärd, ordförande

Kontakt: Tomas Björnsson, Lund, [cicero@rtb.se](mailto:cicero@rtb.se)

Bilaga: Lunds NF Analys av nya stambanor 2017-11-02