

JA - TILL NY MILJÖVÄNLIG FLEXIBEL JÄRNVÄG FÖR SNABBTÅG**NEJ - TILL HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG**

Naturskyddsföreningen i Tranås har i över ett års tid studerat planerna på höghastighetsjärnväg genom södra Sverige, främst planerna för sträckan Linköping-Borås som kommer att passera Tranås kommun och föreslås gå på flera broar över sjön Sommen.

Med passage över sjön Sommen motverkas flera tunga dokument och ställningstaganden om skydd av denna sjö. Risken är uppenbar att framtida natur- och miljöhänsyn samt en uppskattad oas för det rörliga friluftslivet åsidosätts. Detta har varit mycket viktigt för omkringliggande kommuner att värna om.

Föreningens medlemmar har på grund av detta studerat Trafikverkets rapporter för sträckan från december 2015, september 2016 samt mars 2017. Vi har även tagit del av de beslutsunderlag som politiker i Tranås haft att tillgå inför inriktningsbeslut 7 september 2015.

Naturskyddsföreningen har varit representerad i Sverigeförhandlingens Regiondialog i Jönköping den 8 maj 2017.

Som ett resultat av all den information vi skaffat oss om projektet Höghastighetståg har vi kommit fram till att denna planering är ohållbar både ekonomiskt och miljömässigt samt riskfylld ur samhällsskydds- och beredskapssynpunkt.

Naturskyddsföreningen i Tranås föreslår att Sveriges nästa storprojekt för järnväg inriktas på snabbspår för tåg med maxhastighet på 200-220 km/tim och satsningar på spår och stationer för modern godshantering och transporter på räls.

Det innebär en bana som bättre följer naturens förutsättningar. Den nya järnvägen byggs främst för förbättrad persontrafik samt utökade och förbättrade godstransporter.

De fördelar med en höghastighetsjärnväg som presenterats i Trafikverkets utredningar samt från Tranås kommun i informationsmaterial, har vi valt att inte gå in på, utan vi fokuserar på vårt förslag om en ny järnväg för snabbtåg.

För att ge korta exempel på fördelar med ett snabbspår kontra ett höghastighetsspår, har vi några gjort några enkla jämförelser nedan:

Fördelar Snabbtågbanan

Flexibel spårdragning
Kan undvika skyddad natur, sjöar, kultur
Inhemsk teknik, produktion, kompetens

Mer miljömässigt hållbar produktion
Lättare acceptans miljöorganisationer, sakägare
Avsevärt snabbare byggstart o färdig bana
Rimliga produktionskostnader
Utrymme för andra järnvägssatsningar

Tillåter växling stambana-snabbana
Kan växla in till centrala stationslägen City
Samhällsskydd vid trafikproblem – växla om
Rep./underhåll genom växling mellan spåren
Underlättar för pendeltåg vid driftsstopp

Kan nyttjas för godstransporter nattetid
Utveckling av system för gods på räls

Nackdelar Höghastighetsbana

Spårkrav: jämn nivå utan kurvor
Dras som ett ”spett” genom naturen
Specialisering – inhyrd kompetens

Enormt miljöbelastande produktion
Risk fördröjning pga överklaganden
Mycket lång start- och produktionstid
Hög hastighet kräver högre kostnader
Undantränger andra projekt

Begränsat antal växlingspunkter
Pendelavstånd till City =byten =plustid
Risker vid problem – alternativ saknas
Komplicerat rep/underhåll =förseningar
Pendeltåg kan inte växlas in vid nödfall

Inga andra tåg än HH eller snabbtåg
Godstransporter troligen ej möjligt

De fasta förutsättningarna som satts upp för den planerade höghastighetsjärnvägen mellan Linköping- Borås för stationslägen, restidsmål och objektsmål måste omprövas för att inrikta planerna för en ny järnväg. Våra synpunkter för denna sträckning gäller även för hela den planerade järnvägssträckningen.

De uppsatta restidsmålen minskar i nuvarande beräkning för höghastighetstågen, om man lägger till den restid som uppstår vid pendling till och från Citykärnor. Med ett nytt snabbspår kan centrala stationslägen behållas men utvecklas enligt nya moderna behov.

Om nuvarande X 2000 skulle kunna köra i maxfart och nya snabbgående tåg introduceras, skulle vi uppnå ett helt acceptabelt restidsmål, utan att göra avkall på de miljöhänsynskrav Trafikverkets egna utredningar presenterat, men som inte kan uppnås vid planering av en höghastighetsjärnväg.

Den sträckning som går från Östgötaslätten fram till Västgötaslätten, är enligt Trafikverkets utredning så kuperad och otillgänglig att en spårdragning med höghastighetskrav är näst intill omöjliga att åstadkomma utan mycket omfattande ingrepp i skyddade natur- och kulturmiljöer samt sjöar och vattendrag som har klassning som riksintressen.

Naturskyddsföreningen vill göra Trafikverket, Svergieförhandlingen, Riksdagens Trafikutskott samt Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap uppmärksamma på att goda, flexibla, samhällsskyddande och miljömässigt anpassade alternativ till en höghastighetsjärnväg borde tas fram.

Det omfattande planeringsarbete som hittills lagts ned och de utredningar som tagits fram och engagerat utredare och politiker kan användas för planering av en ny, modern järnväg.

En järnväg som blir tillgänglig för betydligt fler samhällsmedborgare som bor intill, eller kan nå en ny stambana och som erbjuder en snabb, bättre och driftssäker kollektivtrafik. Även godstransporter kan förbättras och öka på stambana och nytt spår.

Vår bedömning är att vårt förslag ger större utvecklingsmöjligheter för orter och regioner längs med järnvägssträckan än nu liggande förslag för höghastighetståg.

Att satsa på en ny modern och driftssäker järnväg för snabb persontrafik och utökade godstransporter är helt i linje med Naturskyddsföreningens miljöarbete. Genom denna föreslagna snabbtågssatsning kan vi påskynda projektarbetet för en ny järnväg.

Vi kan snabbare nå Sveriges klimatmål - ett fossilfritt samhälle med minimal miljöpåverkan enligt Parisavtalet.

För Naturskyddsföreningen i

Tranås

Mjölby-Boxholm

Kinda-Ydre

Märta Svärd, ordförande

Lennart Hägg, ordförande

Hans Karlsson, ordförande

Skrivelsen är även antagen 2017-06-09 av länsförbundet

Naturskyddsföreningen i Jönköpings Län

Anders Berthling, ordförande