



MED GRÖNA TÅGET UT I VÄRLDEN

GRÖN har blivit ett så positivt ord att det ingår i namnet på utvecklingsprojektet Gröna Tåget, ett projekt som drivs av svenska järnvägbranschen under ledning av Banverket och Bombardier. I projektet utvecklas och provas teknik för framtidens tåg och under ett av dessa prov satte tåget nytt svenskt hastighetsrekord, 303 km/h, mellan Töreboda och Skövde i Västergötland. Vi gillar att andra delar vår strävan och att det utvecklas höghastighetståg som är vänligt mot både miljön och rälsen, men vi vet och uppskattar att även andra tillverkare gör insatser i samma riktning.

Förord

Tänk dig ett Europa där det finns snabba och bekväma tågförbindelser, där flyget för interna Europaresor blir undantag snarare än regel. Lek med tanken en liten stund. Det finns ingen given lösning, utan många vägar för att nå ett klimatsmart samhälle. En gemensam ingrediens finns i varje hållbar vision; en övergång från oljeberoende och energislösande transportslag till energieffektiva med förnybara drivmedel. Ett sådant transportmedel är just tåget. Inte mycket kan jämföra sig i energieffektivitet när stål går mot stål – du kan själv dra ett frikopplat X2000 lok, men inte en lastbil.

Du kan enkelt via nätet boka resor från Sverige till hela Europa eller gå till en biljettkassa på tågstationen med bra öppettider och det visar sig att tågbiljetten till Prag är billigare än flygbiljetten eftersom de verkliga miljökostnaderna avspeglas i priset. Antalet byten är få, och du kommer att få en skön

natts sömn på tåget. Vill du arbeta finns uppkoppling och varje tåg har restaurang med ekologiska alternativ. Det visar sig att du helt enkelt vill ta tåget hellre än flyget. Den kittlande spänningen i att vara på väg, se landskapet fara förbi. Myllret av människor på stationen i Hamburg, Paris eller Barcelona. En avlägsen bergsby i Pyrenéerna ger sig plötsligt till känna. Du kommer direkt in i en levande stadskärna. Doften av nybakat bröd och några fruktförsäljare på torget.

Det finns ett stort behov av visioner, som målar framtidsbilder över en värld vi faktiskt vill ha. Alltför ofta omringas vi av krassa prognoser över hur flygets klimatpåverkan kommer att öka, eller andra nedslående och till synes opåverkbara trender.

Men det är inte sant. Varje dag finns möjlighet att ta beslut som leder till en mer hållbar värld. Det gäller på personlig nivå likaväl som på politisk. Vår uppgift som gröna

politiker är att ge redskap och möjligheter att leva ett spännande och utvecklande liv utan att ha alltför stor miljöpåverkan. Man kan säga nej till klimatdåligt flyg och ändå bejaka mänskliga möten som föder känslor och kreativa idéer. Därför har vi sammanställt denna järnvägsvision för Europa. Vi hoppas att den kan komma till användning av många, av redan frälsta liksom av nyfikna som nyligen engagerat sig. Eller av tvivlare.

Tanken är inte att måla en vision om hur det absolut måste se ut om ett antal decennier, utan att skapa underlag för en debatt om att vi faktiskt kan styra om trafikplaneringen åt ett helt annat håll. Det bygger på att vi som politiker vågar ta ställning för offensiva satsningar på järnvägen, det gäller såväl höghastighetståg som att skapa smarta tekniska system för gränsöverskridande tågtrafik i Europa. Det bygger på att vi vågar ta ställning för att ålägg

flyget de klimatavgifter som krävs för att tvågradersmålet ska nås. Idag subventioneras flyget dagligen bland annat genom uteblivna koldioxidskatter. Den enskilde resenären ska få rätt signal när hon eller han öppnar plånboken för att betala den där resan till Prag. Det ska helt enkelt vara billigare och bekvämare att ta tåget än att flyga, det gäller såväl i Sverige som i övriga Europa.

Järnvägen spelar en nyckelroll i den omställning som klimathotet kräver. Det gäller att ersätta både godstrafik och persontrafik, vägtrafik och flygtrafik, även om fokus här ligger på personer och flyg. Det behövs mycket kraftfulla satsningar på nya banor och fordon, samtidigt som det internationella samarbetet måste förbättras så att inte gränser skapar onödiga hinder. Detta kräver i sin tur kraftfulla politiska beslut på nationell och internationell nivå. För att folkviljan om framtidens tågtrafik ska få genomslag fordras ett stort informa-

tions- och opinionsarbete liksom samspel med ideella organisationer och rörelser. Den här skriften är ett steg för att uppmontra en sådan dialog och för att konkretisera de alltför ofta abstrakta klimatdiskussionerna.

Carl Schlyter, EU-parlamentariker (Mp)
Karin Svensson Smith, riksdagsledamot (Mp)



Kina har beställt snabbtåget Zefiro vars topphastighet är 380 km/h. Viktiga komponenter tillverkas av Bombardier i Västerås. Bombardier har tillhandahållit bilder på sina tåg.



Även på natten tänker kineserna resa snabbt genom sitt stora land, med upp till 250 km/h. Olika komfort- och prisklasser erbjuds.

Sammanfattning

Flyget och särskilt dess lågprisvariant har öppnat nya möjligheter och skapat nya vanor. Affärsmän, politiker och tjänstemän fyller Europas avgångshallar, vanligt folk kan fara på nöjestur till utländska storstäder över en helg och väljer alltmer avlägsna semester mål.

Haken är att detta är helt oförenligt med klimatmålen, det visar kurvorna över utvecklingen. Flyget har nämligen mycket begränsade möjligheter att bli miljövänligare.

Lyckligtvis finns det alternativ. Här i Europa har länder som Frankrike, Spanien och Tyskland visat vägen med sina höghastighetståg. Andra har följt deras exempel eller har mer

eller mindre avancerade planer. Förverkligas dessa kommer vår kontinent att täckas av ett omfattande bannät för hastigheter på 250 km/h eller mer, och därmed kan man även från ett utkantsland som Sverige nå de viktigaste destinationerna på rimlig tid, särskilt om även nattågen utvecklas och blir betydligt snabbare, som i Kina. Vår folder ger några konkreta exempel på detta. De visar också vilken kraft det är i järnvägsutbyggnaden världen över. På långa avstånd kan tåget förvisso inte tävla med flyget när det gäller restid, men andra världsdelen och kulturer kommer fortfarande att ligga inom räckhåll för oss.

summary Air transport and especially low-price flying have created new possibilities and customs. Businessmen, officials and politicians are crowding European departure lounges, common people may go for pleasure trips to foreign metropolises for a weekend and they choose ever more distant vacation destinations.

The snag in this development is that it is completely untenable in view of the climate. Our graphs show that. Planes have very reduced prospects of getting more ecofriendly.

Fortunately there are alternatives. Here in Europe

countries as for instance France, Germany and Spain serve as examples with their high speed trains. Other countries are following suit or have more or less advanced projects. If those get realized our continent will be covered by an extensive network of lines for 250 km/h or more, and so one may reach principal destinations in reasonable time even from a rather peripheral country like Sweden, especially if fast night services are developed, as in China. Our booklet presents some concrete examples. It also demonstrates the potency of the global railway expansion. On very long distances trains of course cannot com-

pete with planes in travel time, but other continents and civilizations still will be in our reach.

En förutsättning är kloka politiska beslut om en snabb och kraftfull utbyggnad av järnvägen i allmänhet och höghastighetsbanor i synnerhet. En aktuell utredning har påvisat realismen i detta för Sveriges del. Men det handlar om ett europeiskt nät och det krävs en mängd åtgärder på både nationell och överstatlig nivå.

Vårt fokus ligger här på personresor mellan länder, men höghastighetsbanorna har tills vidare sin största betydelse för resor inom ett land. Mycket viktigt är att de på andra spår skapar ökat utrymme för kortväga resor och för godstransporter.

A requirement is sensible political decisions regarding a rapid and forceful expansion of railways in general and high speed lines in particular. A present official Swedish report has demonstrated that this is a realistic goal. But a European network requires many measures as well nationally as internationally.

Our present focus is on travels between countries, but for the time being high speed lines are most important inside countries. Of great importance is that they create more capacity for local services and goods transport on other lines.

En historisk och geografisk utblick

Det gick trögt med introduktionen av järnvägar i Sverige. Både Danmark och Norge kom före liksom ett trettital andra europeiska länder – det fanns många eftersom

Italien och Tyskland inte var enade ännu. Samuel von Troil, som var landshövding i Malmö, varnade i en riksdagsdebatt 1853 för att landet skulle bli lika bli lika isolerat



Tågen med sovhytter i två plan och vagnar från Köpenhamn till Amsterdam, Basel och München är idag svenskars viktigaste nattågsförbindelse till kontinenten. Foto P.G. Andersson.

från den stora utvecklingen som Kina.

Också när det gäller höghastighetsbanor, sådana där tågen kör minst 250 km/h, ligger Sverige efter. Men denna gång kan inte Kina anföras som ett avskräckande exempel. I augusti 2008 startade tågtrafik i 350 km/h mellan Beijing och Tianjin, och vid årsskiftet 2009/10 finns 2 450 km järnväg som är god för minst 200 km/h. År 2009 beställdes tåg för 380 km/h, och 2020 beräknas nätet omfatta 16 000 km. Om tre år färdigställs 130 mil järnväg mellan Beijing och Shanghai där dagtågen kommer att ha en toppfarten 350 och sovtågen 250 km/h. Det betyder att sträckan som lägst tillryggaläggs på fyra timmar. Det är vad X2000-tågen behöver för det hälften så långa avståndet mellan Stockholm och Malmö. Om den järnvägen och en fortsättning söderut fick kinesisk standard skulle tågen från Stockholm nå Hamburg på drygt tre timmar och Bryssel

på drygt fem. Detta enkla exempel visar att järnvägen kan bli ett realistiskt alternativ också när det gäller internationella förbindelser men också hur långt efter Kina som Sverige och Europa har hamnat.

Internationella tågresor är förvisso inget nytt. För att knyta an till det ovanstående med ett kuriöst exempel: ännu för tjugo år sedan kunde man åka från Kinna till Kina med bara två tågbyten: ett i Varberg och ett i Moskva. Ryssarna hade nämligen direkta vagnar till ett stort antal europeiska huvudstäder, däribland Oslo.

Begränsar vi oss till Europa gick det under olika perioder från andra världskriget slut till 1990-talets början direkta sovovagnar från Stockholm till kontinentala destinationer som Paris, Rom, Hoek van Holland (med anslutning till Engelsfärjor), Warszawa, Budapest, Medelhavshamnen Bar i Montenegro och Svilengrad på gränsen

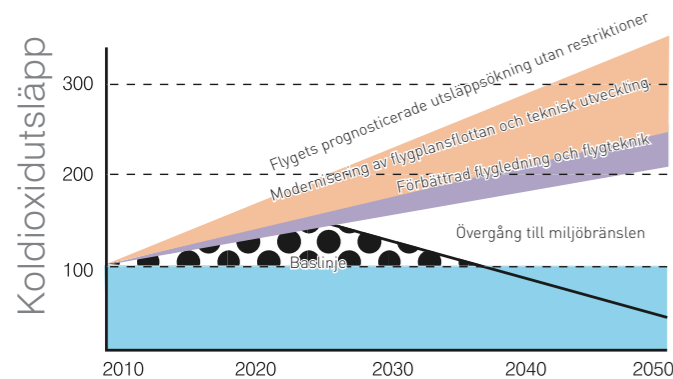
mellan Bulgarien och Grekland. Det var resor som ibland krävde flera dygn. De fick allt svårare att konkurrera med luftfarten och knäcktes slutgiltigt vid billigflygets genombrott, men olika länders järnvägsförvaltningar har också velat dra ner på de personal- och kostnadskrävande nattågen, både inom och över gränserna – även de svenska sovovagnsrutterna har reducerats starkt under de senaste tjugo åren. Den enda återstående direkta reguljära persontågsförbindelsen mellan Sverige och kontinenten är nattåget mellan Malmö och Berlin som inte ens kör hela året.

Inom Norden kan man inte längre åka tåg till Finland vid Haparanda. Vid Riksgränsen och Storlien finns några dagliga förbindelser mellan Norge och Sverige fast befolkningsunderlaget är begränsat. Direkttågen Stockholm–Oslo var ett slag inställda vissa årstider och veckodagar men

inskränkningarna har upphört. Tre tågpar kör Oslo–Göteborg.

Det stora nordiska undantaget är tågförbindelserna mellan Danmark och Sverige. Regionaltågen går över Öresundsbron var tjugonde minut större delen av dygnet. SJ har stärkt sin närvaro i Köpenhamn och låter fler X2000-tåg gå över dit. Detta kan ses som ett av de små tecknen på en vändning. Ett annat är den tågcharter till sydeuropeiska destinationer som har inletts i liten skala, ett tredje utländska operatörers sonderingar och planer på direkttåg till Sverige sedan SJ:s långlinjemonopol försvunnit.

Från Köpenhamn går det direkttåg till Hamburg och Berlin men medelhastigheten på den förstnämnda etappen är generande låga 72 km/h. Det finns nattåg till Amsterdam, Basel och München men de dras den långa omvägen över Storbältbron och Jylland.



Därför inte flyg

Det är cirka tio gånger fler som åker bil och buss än som tar det vanliga tåget mellan Köpenhamn och kontinenten. Men den stora vinnaren på de internationella långdistanslinjerna är flyget.

Den aktuella lågkonjunkturen har lett till en viss nedgång för affärsflyget. Charterflyget har däremot behållit nivåerna. Detta är ett utslag av en världsomspännande tendens, nämligen turismens snabba expansion.

Den är tre gånger större nu än 1980 och enligt prognoserna fortsätter ökningen i samma takt.

Den internationella turismen är i hög och växande grad flygbaserad. Branschens egna organisationer förutser att det globala flygresandet mer än femfaldigas mellan 2010 och 2050. Enligt deras förhoppningar kan förbättrade plan och motorer, flygvägar och rutiner göra att flygets utsläpp av CO2 bara drygt fördubblas på samma tid. Det förutsätter emellertid att effektiviseringen går snabbare än hittills vilket inte

verkar sannolikt. Och koldioxid är inte hela problemet. Flygets utsläpp av vattenånga på hög höjd medverkar till jordklotets uppvärmning.

Liksom för vägtrafiken talas det i flygets fall om biobränslen som en lösning. Men den är högst tveksam. Om flyget fortsätter att växa och bränslena baseras på oljegrödor skulle odlingen kräva en yta motsvarande alla EU-länders. Vi har redan sett hur etanolproduktion konkurrerar med produktion av livsmedel.

Turisterna blir allt fler. De flyger allt längre: Thailand i stället för Mallorca. De gör alltfler kortresor med flyg: till fotboll i London, till shopping i Paris, till opera i Wien etc. De gör det för att deras inkomster allmänt har stigit och för att flyget har blivit mycket billigare, i förhållande till förr och till andra färdssätt.

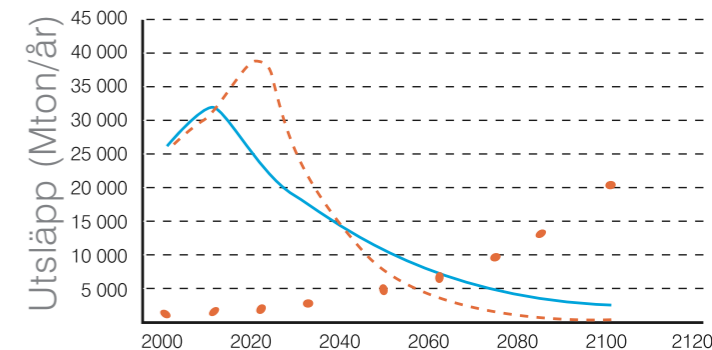
Också affärsmän, forskare och politiker flyger mycket mer än förr, och även deras resande måste granskas kritiskt. Men eftersom fritidsresandet växer så snabbt och är mer umbärligt koncentrerar vi oss

här på det. Det är förvisso inte bara flyget som vållar skador. Kryssningsfartygen blir fler och större och turisternas bilar står för cirka 30 procent av deras CO2-utsläpp. Men flyget ökar snabbast och har minst förmåga att minska utsläppen.

Ska turismen och flyget kunna bidra till klimatomställningen krävs stora förändringar. Kortare och färre resor med längre uppehåll på besöksorten rekommenderar forskarna. Det är inte alltid ett specifikt resmål vi söker utan en viss upplevelse, och den kan ofta fås på närmre håll.

Framför allt gäller det att välja miljö- och klimatvänligare färdmedel. Här erbjuder tåget ett alternativ redan idag, men det har potential att bli mycket mera attraktivt när det gäller både restider och annat.

Det är förresten klokt att redan nu ställa in sig på att flyget blir mycket dyrare när oljan sinar på allvar. Och det här med klimatkompensation kan vi glömma, åtminstone enligt forskarna på det officiella Stockholm Environment Institute. Det går inte att neutralisera flygets skadliga effekter till ett rimligt pris, säger de.



Globala koldioxidutsläpp kontra obromsad turismexpansion

Blå kurva visar de tillåtna globala utsläppen om klimatmålet ska hållas och reduktionen startar 2015. Röd kurva visar utsläppen vid minskning först från år 2025. Prickarna (röd prickkurva) är turismbranschens utsläpp om den får växa utan hinder. Källa: P.M. Peeters & G. Dubois, "Exploring tourism travel under climate change mitigation constraints", 2009.

Höghastighetsjärnväg i Sverige och Europa

EXEMPLET FRANKRIKE

De europeiska föregångarna vad gäller utveckling av höghastighetslinjer för järnvägs- trafik har sedan länge varit Frankrike. Redan för snart trettio år sedan invigdes den första linjen mellan Paris och Lyon. I dagsläget är nätet så pass utbyggt att samtliga större städer nås på restider som är konkurrenskraftiga med flyget, vilket också visar sig i marknadsandelarna för inrikesflyget kontra snabbtågstrafiken. Ett talande exempel är sträckan Paris–Marseille, vilket fågelvägen är en cirka 30 procent längre sträcka än Stockholm–Malmö eller Stockholm–Köpenhamn. Där har restiden pressats ner till tre timmar, och flyget stod år 2006 endast för cirka 20 procent av marknaden. För sträckan Stockholm–Malmö står flyget 2009 ännu för över 70 procent och till Köpenhamn väljer ännu fler flyget. Konkurrensen från tåget har till och med gjort att Air France nu planerar att börja köra egna höghastighetståg på inrikessträckor.

Frankrike fortsätter att bygga ut det nationella höghastighetsnätet och 2007 invigdes fas 1 av LGV Est mellan Paris och

Strasbourg. LGV Sud mellan Paris och Bordeaux är under anläggning och kommer att väsentligt korta restiderna. Gemensamt för dessa båda projekt är att de förutom att förbättra den nationella trafiken också syftar till att förenkla framtida internationella linjer, dels mot östeuropa ända till Bratislava, dels för koppling till det allt mer utvecklade spanska höghastighetsnätet.

Kartan till vänster visar det franska höghastighetsnätet i korthet just nu.

ANDRA LÄNDER FÖLJER EFTER

Naturligtvis har andra länder i Europa följt efter Frankrikes mycket framgångsrika exempel. Tyskland har idag ett väl utvecklat och välanvänt höghastighetsnät som trafikerar med moderna ICE-tåg.

Sträcka	Restid	Avstånd	Medelhastighet
Paris–Lyon	1:57	463 km	237 km/h
Paris–Marseille	3:02	769 km	254 km/h
Paris–Strasbourg	2:17 (1:50 från 2015)	475 km	208 (259) km/h
Paris–Bordeaux	2:58 (2:10 från 2016)	570 km	192 (268) km/h
Paris–Lille	0:59	220 km	224 km/h

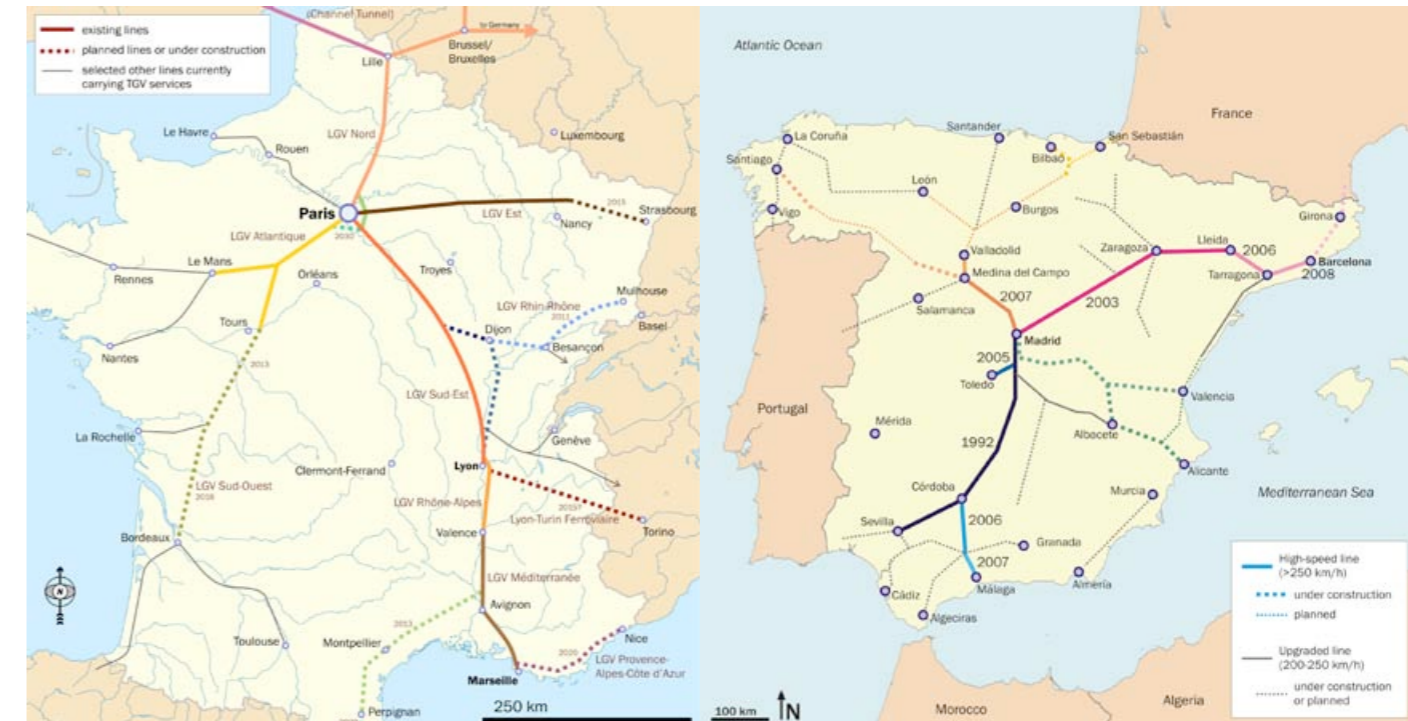
Den starkaste utvecklingen de senaste åren har Spanien haft, och med de nya linjer som invigts och kommer att invigas de närmaste åren är man nu på väg att gå om Frankrike med avseende på antal km höghastighetsnät. Från Madrid når man idag Barcelona (630 km), Sevilla och Málaga på cirka 2½ timme, vilket effektivt har konkurrenrat ut flyget på dessa sträckor. På bara åtta månader ökade tåget sin marknadsandel mellan Madrid och Barcelona från 12 till 47 procent när linjen öppnades i februari 2008. Arbeten pågår för att höja maxhastigheten till 350 km/h genom anpassning till nivå 2 av det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS. Detta skulle ytterligare minska restiden med en halvtimme ner till två timmar. Med den förbättringen är

det sannolikt att flygtrafiken mellan de två städerna fullständigt marginaliseras. Tågets marknadsandel för persontransporter mellan Madrid och Sevilla ökade från 14 till 54 procent 1991–2000. Flygets marknadsandel sjönk från 11 till 4 procent. Till höghastig-

hetståget kopplas en ny snabb andalusisk regionalbana, så att restiden mellan var och en av städerna Sevilla, Córdoba, Granada och Málaga understiger en timme. Till detta utbyggs lokalbanor och spårvägar så att resvanorna helt ändras i en region där bilen

tidigare var helt dominerande transportmedel.

Även Belgien och Nederländerna har med sina strategiska lägen utvecklat höghastighetsnät för att ansluta de större städerna och för att få snabba förbindelser till grannländerna.



Internationella höghastighetsförbindelser

Det har traditionellt varit komplicerat att driva internationella tågförbindelser. Tekniska och framför allt administrativa barriärer har skapat svårigheter för att utveckla kompatibla system och få godkännande för dessa i flera länder. Inom EU bedrivs sedan en längre tid en politik för att ändra på detta och skapa gemensamma tekniska standarder och administrativa processer för att förenkla för den internationella trafiken. Exempelvis har ett gemensamt trafikstyrningssystem, ERTMS/ETCS, utvecklats vilket gör det enklare och billigare att köra tåg mellan olika länder inom EU. Samtidigt tas andra tekniska och regleringsmässiga barriärer successivt bort med hjälp av europeiskt samarbete och harmoniserande lagstiftning. Effekterna av detta börjar nu

synas i takt med att fler och fler internationella förbindelser öppnas och nya utbyggnadsprojekt startas.

Det finns redan ett antal framgångsrika exempel på internationell höghastighetstrafik. Det kanske mest uppenbara och kända exemplet är Eurostartågen som trafikerar London–Paris och London–Brüssel. Under 2007 upgraderades linjen på den engelska sidan vilket förkortade resorna med cirka 30 minuter. Idag är restiden mellan Bryssel och London mindre än två timmar, och mellan London och Paris tar det två timmar och en kvart.

En linje som snart invigs är Amsterdam–Brüssel vilket kommer att ge en restid på väsentligt under två timmar, och Amsterdam kommer även att kunna nå Paris på cirka tre

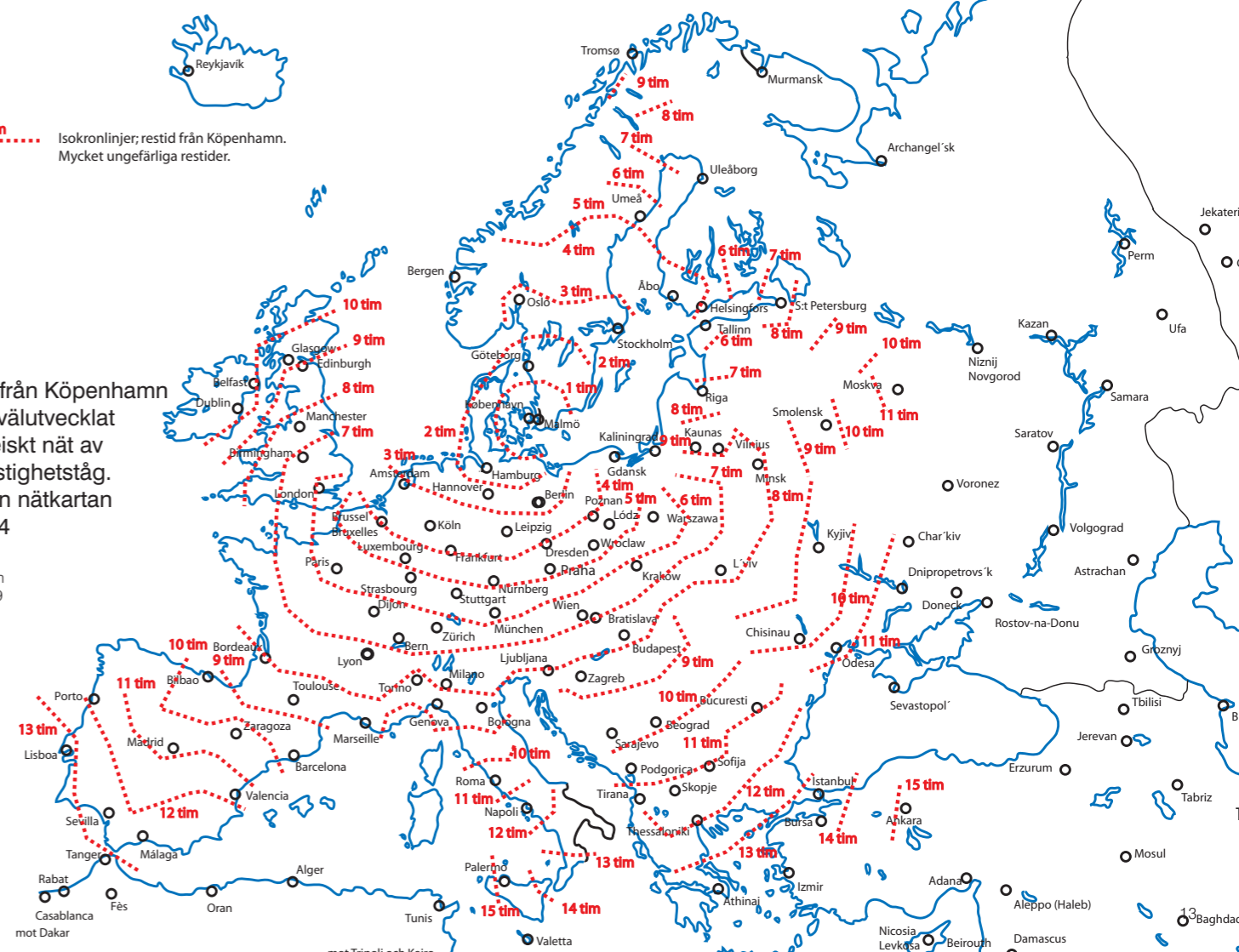
timmar. Linjen invigdes redan i december 2009 och innebär även att Antwerpen och Rotterdam får snabba anslutningar till såväl Bryssel som Paris. Mellan Frankrike och Italien byggs en flaskhals bort i och med att en tunnelanslutning mellan Lyon och Turin etableras.

Norr om Barcelona byggs en anslutning mellan de två största nationella näten, det spanska och det franska. Från Barcelona förlängs linjen mot Girona och vidare mot Figueres, från franska sidan bygger man från Perpignan söderut och ansluter till Figueres. Hela linjesträckningen beräknas öppna 2012. En mer västlig anslutning mellan de båda systemen planeras också, den "baskiska" anslutningen från Bordeaux och söderut.

3 tim
Isokronlinjer; restid från Köpenhamn.
Mycket ungefärliga restider.

Restid från Köpenhamn vid ett välutvecklat europeiskt nät av höghastighetståg. Se även nätkartan på s. 24

Bo Larsson
02.12.2009



Höghastighetsnät i Sverige?

Utvecklingen av ett svenskt höghastighetsnät har diskuterats flitigt och länge och varit föremål för flera utredningar. I september 2009 kom den statliga utredningen om höghastighetsbanor (SOU 2009:74) vilken otvetydigt förordar en utbyggnad av den så kallade Europabanan och Götalandsbanan vilket skulle ge kraftigt minskade restider mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö/Köpenhamn. Enligt utredningen skulle restiden Stockholm–Göteborg kunna reduceras till två timmar och för Stockholm–

Malmö till under två och en halv timme, med stora tidsvinster och nya resmöjligheter även för mellanliggande regioner och större städer såsom Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås och Helsingborg. Utredningen fastslår att dessa höghastighetsbanor bör byggas för att man ska uppnå de transportpolitiska målen, och den samhällsekonomiska kalkylen visar ett positivt resultat för båda projekten.

Utredningen berör främst utvecklingen och fördelarna för de nationella transporterna, vilket är naturligt eftersom det är svårt i dagsläget att förutse vilka internationella kopplingar som blir möjliga att ansluta till.

INTERNATIONELLA TÅGRESOR FRÅN SVERIGE
Potentialen för höghastighetstrafik på järnväg är dock betydligt större än vad som kan beskrivas ur ett strikt nationellt perspektiv. De redan befintliga banorna och pågående projekten i Europa tillsammans med en utbyggd Europabana mellan Stockholm och Köpenhamn ger intressanta möjligheter att genomföra både semester- och tjänstereor inom Europa med tåg istället för med flyg. Utbyggnaden av ett höghastighetsnät

utgör en förutsättning för att kunna minska flygresorna och samtidigt en möjlighet att snabbt, bekvämt, enkelt och med kraftigt förstärkta förbindelser mellan Skåne och Själland.

En utbyggd Europabana som ansluter till Köpenhamn bör för att uppnå en tillräcklig kapacitet och hastighet kompletteras med förstärkta förbindelser mellan Skåne och Själland. Detta skulle öka kapaciteten över Öresund, vilket är nödvändigt då Öresundsbron redan i stort sett nått sitt kapacitetstak. Vidare skulle det ytterligare minska restiderna till Köpenhamn och ge möjlighet till nya resströmmar i Öresundsregionen. Planeringen för en järnvägsförbindelse via bro över Fehmarn Bält mellan Rødby och Puttgarden har påbörjats och bygget beräknas vara klart 2018. Vid färdigställandet av Europabanan är det rimligt att, med förbättringar genom Danmark och norra Tyskland, kunna göra resan Stockholm–Hamburg på ca 3,5–4 timmar. Härifrån öppnar sig möjligheter till snabba förbindelser till ett flertal europeiska huvudstäder såsom Berlin, Amsterdam, Bryssel, Paris och London via redan befintliga höghastighetsbanor och planerade utbyggnader.

Möjliga ungefärliga restider med ett utbyggt höghastighetsnät:

	Stockholm	Göteborg*	Malmö/ Köpen- hamn
Hamburg	3,5 h	3,5 h	< 1,5h
Berlin	4,5h	4,5 h	3 h
Amsterdam	<5 h	< 5 h	<3 h
Bryssel**	6 h	6h	4 h
Paris	7,5 h	7,5 h	5,5 h
London	8 h	8 h	6 h
Lyon	9 h	9 h	7 h
Bordeaux	9,5 h	9,5 h	7,5 h
Marseille	10,5 h	10,5 h	8,5 h
Genève	10,5 h	10,5 h	8,5 h
Turin	10,5 h	10,5 h	8,5 h
Barcelona	12,5 h	12,5 h	10,5 h
Madrid	12,5 h	12,5 h	10,5 h
Rom	14,5 h	14,5 h	12,5h
Sevilla	14,5 h	14,5 h	12,5h
Málaga	14,5 h	14,5 h	12,5

*För Göteborg kan tiderna minska med en halvtimme om länken Köpenhamn–Göteborg förbättras

** Utgår ifrån att Hamburg–Bryssel byggs via Amsterdam. Med en rakare sträckning kan ytterligare en halvtimme tas från dessa tider och samtliga efterföljande

Detta är bara ett urval av destinationer, det finns stora möjligheter även för förbättrade kopplingar till mer östliga delar av Europa såsom Prag, Wien, Budapest. Restiderna bygger inte på några glädjekalkyler, medelhastigheterna ligger i intervallet 200–250 km/h vilket är i underkant av de nya linjer som byggs idag. Från Bryssel bygger tiderna på redan befintliga tidtabeller eller i vissa fall redan påbörjade utbyggnadsprojekt. För den internationella trafiken skulle det sannolikt gå att minska på antalet mellanliggande stopp i förhållande till de som görs med den nationella trafikeringen och på så sätt ytterligare få ner restiderna något.

Exemplet visar på möjligheter med dagförbindelser till flera stora europeiska städer i de nordliga delarna av Europa, samt för nattåg hela vägen ner till Medelhavet och Alperna. Med tågets komfortnivå och möjligheter till arbete, enkla incheckning och oftast korta anslutningstransporter skulle tåget på allvar kunna konkurrera med flyget över mycket stora delar av Europa. Lägg därtill ökande bränslepriser och en utveckling där flygtrafiken ej subventioneras med skattelättnader utan istället tvingas bära sin externa kostnader,

så ser ekvationen ännu mer positiv ut för alternativet med höghastighetståg. Utveckling av ett miljövänligt, hållbart och effektivt transportsystem förutsätter höghastighetsbanor och ökat tågresande. Om investeringar görs och rättvisa konkurrensförhållanden införs mellan transportslagen kommer järnvägen att kunna ta mycket stora andelar av den interkontinentala marknaden.

Det går även att tänka vidare med höghastighetsalternativet, vilket också kan ses på kartan på sidan 24. Tänkbara, men betydligt längre i framtiden liggande, utbyggnader är en länk över Östersjön för koppling till Helsingfors. Tillsammans med en höghastighetsbana från Oslo skulle det skapa en länk mellan de största städerna i ett band över Skandinavien som ansluter till det ryska och östeuropeiska järnvägsnätet. Helsingfors skulle kunna nås inom två timmar, St Petersburg inom fem och Moskva inom åtta timmar från Stockholm, med en restid på ytterligare 2–2,5 timmar från Göteborg och Malmö/Köpenhamn. Det finns även vissa planer på en tunnel under Finska viken som skulle koppla samman Helsingfors med Tallinn och lägga ytterligare städer inom nära räckhåll.

Tåget till mötet

ELLER FRÅN BANDHAGEN TILL BRYSSEL

Avgång 07:10 från Stockholm C. Du anländer med tunnelbanan 7:00 till stationen, tar plats i vagnens övervåning i lugn och ro. Du lägger undan väskan ovanför dig och börjar arbeta. Det har åter blivit trångt på de gamla spåret trots Citybanan som öppnades 2017 och det diskuteras nya spår, men än kan fjärrtågsresenären glädjas åt utsikten över Riddarfjärden. Den

fortsatta utfartssträckan mot Södertälje har uppgraderats för högre hastighet, och farten ökar ytterligare när tåget kommer in på den nya banan, vilken bitvis kan utnyttja E4:s gamla utrymme eftersom det numera räcker med två filer för dess trafik. Redan vid Linköping har du efter en knapp timme hunnit gå igenom mötesagendan och lyckats ta dig igenom mailskörden. Tåget går direkt till Köpenhamn utan stopp. Medan du äter frukost passeras Jönköping i hög hastighet och när du sätter dig ner igen

närmar sig tåget Skåne. Efter en stunds ytterligare arbete och förberedelser för mötet passerar tåget Öresund på den nya förbindelsen, och snart stannar ni i Köpenhamns utkant vid halvtiotiden. Efter ett kort stopp med utbyte av passagerare i vagnen fortsätter tåget. Du lägger undan arbetet och plockar upp en bok. Du hajar tittar upp vid passagen på bron över Fehmarn bält, och en god stund innan klockan elva stannar tåget till i Hamburg. Du sover en stund, vaknar till strax innan Amsterdam och bestämmer dig för att äta lunch. När lunchen är avklarad passeras Antwerpen. Du sätter dig ner, går igenom dina anteckningar en gång till och snart rullar ni in vid Bryssels centralstation Midi. Du tar din väska, kliver av tåget och går ut, ingen väntan på bagage. Klockan är någon minut före ett, en ganska stor andel passagerarna kliver av och nya kliver på. Tåget delar upp sig här, ena delen går vidare mot Paris–Lyon–Marseille medan den andra fortsätter till London och vidare mot Birmingham och Manchester. Du har gott om tid och hinner gå till mötet 13.30. Dagen efter klarar ni av resten av mötet på förmiddagen, och efter en gemensam lunch kliver du på tåget hem vid 13.45. Du är hemma strax efter halv åtta, lagom till middag och har lyckats få en del jobb gjort på vägen.



Foto P.G. Andersson

Tåget till snön

ELLER FRÅN ANEBY TILL ANDERMATT

Prick 17.31 rullar länståget in i Aneby. Punktligheten blev ännu bättre sen de långväga persontågen försvann från stambanan. 44 minuter senare bromsar det in på stationen i Jönköping. Du njuter lite av utsikten över Munksjön från den upphöjda plattformen innan det långa sovtåget med sin slanka nos dyker upp.

Skidorna stuvas undan och du hittar din plats. Tåget är inte fullt men blir det kanske efter stoppen i Värnamo, Helsingborg och Malmö. Sen blir det raka vägen till Alperna. Resebyråerna drar på Sverigesträckan sina chartrade tåg lite olika vägar för att maximera underlaget.

Det råder förväntansfull och lätt upprymd stämning bland ungdomarna i vagnen så här inför en ferievecka. Mer etablerade resenärer har väl valt komfortablare men dyrare vagnar, men här i de fällbara fåtöljerna sitter och sover man gott nog. Mer lyx än en tur till tågbiestron kostar du inte på dig.

Det danska landskapet som ilar förbi är platt och grått och sövande. Mer kuperat men lika grått är det när du yrvaket tittar ut genom tågfönstret halv sju. Lite kö till tandborstningen, duschen får vänta till hotellet. Du tuggar på din medhavda frukostsmörgås



Foto P.G. Andersson

och ser ljusen tändas i schweiziska hem.

Det gråa utanför övergår i svart. Europas fortfarande längsta tågtunnel, klar 2016, trots allt som har byggts det senaste decenniet. Men nu annonserar högtalaren uppehållet i Porta Alpina.

Lite kö igen framför hissen som ska ta dig åtta hundra meter upp. Men väl uppe är världen inte längre grå eller svart utan blän-

dande vit. Med ett litet rött inslag: smalspårståget som ska ta dig till Andermatt. Trångt men trivsamt och skaplig utsikt.

I tågets serpentinbacke ner till byn märker du att Alporna inte är oberörda av den uppvärmningen. Bara fläckar på marken trots 1500 meters höjd. Men en blick mot kabinbanan upp till Gemsstock lugnar dig. Snöns rike väntar.

Tåget till solen

ELLER FRÅN MALMBERGET TILL MÁLAGA

Vi skymtade samma tåg i morse, med turister från Kontinenten på väg norrut mot snö och norrsken och ishotell. Själva har vi fått nog av mörker och längtar efter sol. Nu kliver vi på.

Första gången vi skulle installera oss i en sån här liten sovkupe fattade vi inte hur vi skulle få plats bägge två, med väskor och allt. Men vi upptäckte alla stuvutrymmen och fällbara finesser, och nu har vi det riktigt bekvämt i det som ska vara vårt hem i halvt annat dygn.

Från start till mål tog vintersemestern lika lång tid förr, fast då kom vi ända till Thailand. I en trång flygstol. Ändå var det underbart när man kom fram, men det är bara att inse att den tiden är förbi. Vi har varken samvete till att flyga så långt eller råd, så dyrt som det har blivit.

Vi är glada över att vi återupptäckte Solkusten. Förr sågs det som lite banalt att semestra i Torremolinos, men det går faktiskt bada så här på vintern, det är fint att vandra i bergen, man kan ta metron in till marknaden i Málaga. Och framför allt är det mildt och ljusst. Fast man märker hur torrt landskapet har blivit och man måste spara på vattnet.



Sverige på vintern är ingen höjdarkandidat den sträckan sover vi bort efter en flaska vin i restaurangvagnen. Sen tittar vi ut på Europa när vi inte läser, och det är överraskande hur mycket man ser fastän tåget kör i trehundra eller mer. Och så läggdags på nytt i södra Frankrike.

Vartannat år har vi gjort den här turen några gånger nu, men vi stannar ju i gengäld borta lite längre än förr. Och detta är nog inte sista turen. Fast vi har hört om chartertåget som på tre dygn går ända ner till Röda havet. Kanske överväger vi det om två år.

En snabbis

ELLER FRÅN LUND TILL LUISENSTRASSE

En känd uppringare. Vad vill hon nu då?

- Jag kollade just och såg att dom ger Cabaret på Komische Oper ikväll. Ska man se Cabaret nåstans ska de va i Berlin. Ska vi?
- Låter spännande men det kom lite hastigt på. Har du kollat om det går?
- Mm. Det finns billiga restplatser på tåget som är i Lund kvart över fem och jag ser i mobilen att det inte är försenat.

Och operan har lediga platser på översta raden ser jag också. Föreställningen börjar inte förrän åtta.

- Men S-Bahn kör ju så långsamt sista biten.
- Vi hoppar på det röda regionaltåget till Zoo och byter där, det går snabbare. Vi hinner!
- Och sen tänkte du dej nattåget tillbaka?
- Du är inte klok! Man ska inte jäkta sej genom livet. Efter pjäsen promenerar vi långsamt genom stan och

provar en bar eller två på väg till hotellet. Jag har hittat ett på Luisenstrasse med extrapriser. Sen tar vi oss hem i morron förmiddag. Du brukar ju säga att du jobbar lika bra på tåget som hemma.

- Okej. Då ses vi på stationen om en halvtimme ... nej, tjugusju minuter.



Tåget ut i vida världen

Man kan fortfarande ta tåget från Kinna till Kina och fortsätta till exempelvis Saigon i Vietnam. Det tar minst elva dagar (se tidtabellen) men på den tiden hinner man se mycket, läsa mycket och lyssna på en massa musik.

Exemplet må vara lite speciellt men visar att den som vill upptäcka fjärran länder inte är bunden till flyget. Och just Asiens

länder och kulturer fascinerar och intresserar många, bland annat ländernas snabba ekonomiska utveckling.

Till denna utveckling hör inte minst en satsning på järnväg i allmänhet och höghastighetståg i synnerhet. Kina har redan nämnts, och landet tänker bygga 40 000 km ny järnväg under de kommande tolv åren. Sydkorea och Taiwan har båda

höghastighetståg. Japan var 1964 först i världen med reguljära tåg som körde med minst 200 km/h. Utbyggnaden har fortsatt och omfattar bland annat världens längsta undervattensstunnel, till ön Hokkaido i norr. Den har liksom Kanaltunneln stimulerat till mer eller mindre seriösa projekt om tågtunnlar mellan Japan och Korea, från sibiriska fastlandet till Sachalin och under Gibraltar sund, samt på närmare håll under Finska viken mellan Helsingfors och Tallinn.



I Indien möter världsresenären tåg av skiftande ålder och standard. Foto Lars Olov Karlsson.

KINNA-KINA-SAIGON		
Till		Från
	Kinna	06.52
07.20	Varberg	08.03
11.00	Köpenhamn	11.26
18.32	Berlin	21.04
08.10	Warszawa	10.40
10.59	Moskva	14.28
	... sex dagar senare ...	
07.45	Beijing	16.15
	... två dagar senare ...	
08.10	Hanoi	12.25
	... en dag senare ...	
20.00	Saigon	

En fortsatt uppräknig kan illustrera vilken kraft och bredd det är det internationella järnvägsbyggandet och vilka möjligheter de nya förbindelserna skapar för världsresenären:

- Amerika är svårt att nå på ett klimativänligt sätt. Men väl där kan man i USA upptäcka ett nyväckt intresse för både mycket snabba och andra tåg. Obamas regering har anslagit 13 miljarder dollar till järnvägsinvesteringar (fast nästan tre gånger så mycket till vägar). En folkomröstning i Kalifornien har beviljat 10 miljarder dollar till en nordsydlig höghastighetsbana. Annars är USA ett föredöme när det gäller godstrafik. 40 procent går på räls, mot 13 procent i Europa (cirka 30 i Sverige).
- Marocko får in första höghastighetsbana 2016 och bygger sedan ut den successivt. Algeriet upp- rustar och elektrifierar järnvägen utmed hela sin långa kust och bygger en parallell bana bland bergen i söder.

- År 2012 öppnas i Istanbul tågtunneln under Bosporen, det vill säga mellan Europa och Asien, för trafik. En höghastighetsbana byggs vidare till Ankara och i Turkiets kurdiska del ersätts tågfärjan över den stora Vansjön med en ny järnväg mot gränsen till Iran. (Visste ni att Interrailkortet gäller ända dit?)

- Våren 2009 förverkligades den gamla drömmen om en järnväg mellan Europa och Indien. Då knöts nämligen järnvägsnäten i Pakistan och Iran samman.

- Indien bygger en järnväg in i Kashmir, till och förbi huvudstaden Srinigar. Delar har öppnats men annat återstår för terrängen är extremt svår. Över floden Chenab byggs världens högsta järnvägsbro, 359 meter.

- Länderna på Arabiska halvön inser att det finns ett liv efter oljan och har inlett ett omfattande järnvägsbygge. En bana kommer att sträcka sig genom fem länder utmed Persiska vikens södra kust. I Saudiarabien alstrar pilgrimsfärderna ett stort resbehov och en höghastighetsbana (320 km/h) ska 2012 förena Mecka och Medina.

- Flera mycket långa järnvägar byggs eller planeras genom och mellan Centralasiens länder. För övrigt kan den som åker transsibiriska järnvägen till Kina och vill ha omväxling redan nu resa hem via Kazachstan. Det är sant att förbindelserna inte är så frekventa och att gränspassager här som andra ställen kan vara tidsödande och ibland problematiska, men det beror mer på politiken än på järnvägen.

Och en solidarisk klimatpolitik, där vi måste göra vår del, bidrar till en fredligare och stabilare värld där både tåg och människor rör sig lättare över gränserna.

Positiva sidoeffekter

Ett transportsystem som baseras på bil och flyg skapar en utbredd och svåröverskådlig bebyggelse – flygplatser måste ligga ocentralt för att inte störa. Både planerare och vanligt folk börjar återupptäcka den traditionella stadens fördelar. Den är också mer resurssnål än en spridd bebyggelse, tar mindre mark i anspråk, kan försörjas med exempelvis fjärrvärme. Höghastighetstågen når in i storstädernas centra och får där bekväm kontakt med annan miljövänlig kollektivtrafik – lokaltåg, tunnelbanor, spårvagnar etc.

Den tunga lastbilstrafiken med dess stora utsläpp måste reduceras starkt, och det finns idag ingen känd, ekonomiskt överkomlig tek-

nik som kan göra lastbilarna särskilt mycket klimativänligare. Kommer de snabba långdistansstågen bort från huvudbanorna kan lokaltåg och regionaltåg bli fler och stanna på fler stationer, samtidigt som risken för förseningar minskar eftersom tågen rör sig med mer likartad hastighet. Men själva höghastighetstågen kan också avvika från sina snabbbanor och med reducerad fart skapa goda direktförbindelser för mindre orter. Det har redan gått X2000-tåg från Stockholm till Strömstad.

Höghastighetstågen är i första hand till för persontransporter. Men de kan också frakta post och annat lättare gods som behöver komma snabbt fram. Sådana posttåg finns i Frankrike.



Höghastighetsbanor frigör på övriga spår utrymme som kan användas av andra tåg. Foto Anders Lundquist.

... men inte för fort

Fransmännen har med ett provtåg visat att man kan köra säkert i hastigheter uppemot 600 km/h. Men även om snabbtågen kommer att utvecklas på många sätt är den farten inget mål att sträva mot.

Skälet är även här omsorgen om klimatet. I riktigt höga hastigheter ökar luftmotståndet exponentiellt och sådana tåg skulle bli oförsvarligt energislukande. Dessutom skulle de behöva banor som var extra resurskrävande att bygga, och klimatomställningen kommer att kräva investeringar i så mycket annat än transporter. Vi får nog nöja oss med topphastigheter kring 400 km/h. Därmed sagt att tåget inte kan konkurrera med flygets restider när man kommer upp i distanser på 150–200 mil. Och eftersom flygresorna är ohållbara kommer vi inte längre att kunna göra veckoutflykter till Thailand.

Vårt nya resande ingår i en stor omställning av livsföring och konsumtion som klimathot och andra miljöutmaningar gör helt nödvändig. Men detta är förenligt med en bevarad eller ökad livskvalitet. Man kan inte resa så ofta till Thailand, eller till Kina eller Sydafrika, och när man gör det får man ta tid på sig, men det är en restid som kan användas meningsfullt.

Och Europa räcker långt.

Politiska förutsättningar

För att nå en hållbar utveckling för transporterna i Europa krävs mer än utbyggnader av klimatsmart järnväg. Minst lika viktigt är styrmedel som begränsar det som är ohållbart. På europeisk nivå, såväl som nationell, saknas åtgärder som minskar flygresandet. Det krävs tydliga signaler till den som ska ut och resa att flyget inte är ett bra alternativ. Därför måste det bli dyrare att flyga, samtidigt som förutsättningarna för tåget förbättras.

Det behövs ekonomiska styrmedel såväl som förändringar i den fysiska planeringen till att prioritera klimatsmarta transporter på bekostnad av dem som har större klimatpåverkan. Det krävs att flyget tas på allvar i de internationella klimatförhandlingarna, med specifika krav på åtaganden. Det behövs en

flygskatt som anpassar flygtrafiken till det som är klimatomänsligt hållbart.

Under perioden 1996-2020 kommer 219 miljarder euro att investeras i nya vägar via TEN-T. En fortsatt utveckling med satsningar på stora motorvägar är en återvändgränd i klimatarbetet. Därför krävs ett moratorium för nya motorvägar. Liksom lagstiftning som underlättar för klimatstrategiska investeringar. De pengar som idag läggs på nya vägar eller nya flygplatser behöver styras om till investeringar i järnväg, kollektivtrafik, gång och cykel.

EU och Sverige har möjligheten att gå före och visa att grundläggande behov av transporter kan tillgodoses utan att skada klimatet. Den möjligheten bör vi ta.



Riksdagens trafikutskott på studieresa i Spanien. I mitten med röd kjol Karin Svensson Smith (Mp). Foto: Olle Ek

Några förslag på åtgärder:

- Moratorium för nya motorvägsutbyggnader.
- Järnvägar istället för motorvägar. EU-budgeten ska stödja, inte stjälpa, klimatomställningen.
- Lagstiftning som underlättar för klimatstrategiska investeringar.
- Undanröjning av tekniska hinder som försvårar gränsöverskridande tågresor.
- Reform av tågbokningsystemen så att internationella tågresor förenklas.
- Förbud subvention av fossila bränslen.
- De gemensamma minimiskattorna i EU på fossilt bränsle ska höjas och anpassas till tvågradersmålet. Sverige ska vara föregångare.
- Internationellt flyg ska omfattas av FN:s åtgärder och klimatmål.
- Koldioxidskatt ska införas för EU-interna flyg.



- MED TJOCKA LINJER MARKERAS LINJER AV SÄRSKILT INTERESSE FÖR RESOR TILL OCH FRÅN SVERIGE
- Högshastighetslinjer år 2020 enligt information från UIC och Railteam
- Skiss till ytterligare högshastighetslinjer 250-350 km/h, högst prioritet
- Skiss till ytterligare högshastighetslinjer 250-350 km/h, senare utveckling
- Andra linjer med hög standard, ca 200 km/h

Streckade linjer: snabba tåg färjor; möjligheter till fast förbindelse (tunnel) kan utredas

Skiss till vision för ett framtida europeiskt huvudnät av järnvägar med hög standard

De flesta av de föreslagna linjerna är förbättringar av befintliga linjer men det finns också flera nya järnvägskorridor

Bo Larsson
23.11.2009

