De Gröna | EFA
i Europaparlamentet

miljöpartiet de gröna

TA TÅGET UT I VÄRLDEN

Foto: ÖBB, Harald Eisenberger

Förord

De flesta av oss älskar att resa, möta nya människor och kulturer. Människor vill kunna göra det med gott samvete, i vetskap om att vår resa inte har bidragit till klimatförändringar nu och i framtiden. En enskild individ kan inte ändra hur och var tågen går, det är politikens uppgift att skapa förutsättningar och ställa om system så att människor kan leva och resa klimatsmart.

Tänk dig ett Europa där det finns snabba och bekväma tågförbindelser, där flyget inom Europa blir undantag snarare än regel. Du kan enkelt via nätet boka resor från Sverige till hela Europa eller gå till en biljettkassa på tågstationen med bra öppettider. Det visar sig att tågbiljetten 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. Den kittlande spänningen i att vara på väg, se landskapet fara förbi. Myllret av människor på stationen i Hamburg, Paris eller Barcelona. En rustik by i Toscana ger sig plötsligt till känna. Doften av blommande citrusträd och sorlet från grönsaksmarknaden på torget.

Tågtrafiken i Sverige och Europa har en nyckelroll i arbetet för att ställa om till en fossilfri transportsektor. Men för att fler ska kunna resa med tåg i framtiden och lita på att de går och kommer fram i tid krävs en långsiktig politisk tågvision vad gäller investeringar, organisation och kompetensutveckling. I dag planerar vi för infrastruktur som ska finnas i minst ett sekel. Det transportsystem vi väljer att prioritera här och nu blir avgörande för vilket samhälle vi överlämnar åt våra barn och barnbarn.

”Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Utsläppen ska minskas i den takt som behövs för en globalt hållbar utveckling. Omställningen ska vara effektiv och ge långsiktiga spelregler. Tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget.”

Regeringsförklaringen 2015

Alstom har höghastighetstågsmodeller för hastigheter från 250 till 350 km/h. Bilden visar Pendolino som kör i 250 km/h i Italien. © Alstom

Vi i Miljöpartiet vill satsa på infrastruktur som tar oss in i en hållbar framtid. Vi vill visa på möjligheterna med tågtrafik till Europa, om att bejaka mänskliga möten som föder känslor och kreativa idéer. Inom ramen för planetens gränser. Därför har vi sammanställt denna järnvägsvision för Europa.

Jakop Dalunde,
de grönas gruppledare i
Europaparlamentets transportutskott (Mp)

Karin Svensson Smith,
ordförande riksdagens trafikutskott (Mp)

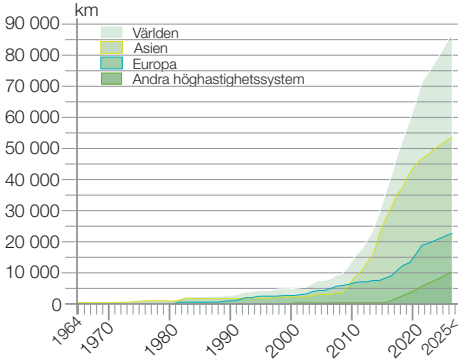
Kina har snabbtåget Zefiro vars topphastighet är 350 km/h. Viktiga komponenter har utvecklats och tillverkats av Bombardier i Västerås. Bombardier har tillhandahållit bilder på sina tåg

En historisk utblick och nuläge

Inför OS i Tokyo 1964 öppnade världens första höghastighetsbana: Tokyo-Osaka. I Europa öppnades den första banan 1981 mellan Paris och Lyon. Fler länder i Europa och Asien följde efter och började bygga höghastighetsjärnvägar. De senaste tio åren har höghastighetsnäten i världen växt mycket snabbt, och planerna framåt är att fortsätta utveckla näten. Frankrike, Spanien och Italien har omfattande nät av höghastighetsbanor som redan når deras större städer i storleksparitet med Stockholm, Göteborg och Öresundsregionen. 2017 öppnade nya höghastighetsbanor på sträckorna Paris – Bordeaux och Berlin – München. Tyskland har byggt och fortsätter bygga ut höghastighetsjärnvägar, likaså Danmark där den första banan är Köpenhamn – Ringsted (2019).

I princip alla länder som byggt en höghastighetsbana, har beslut tagits för att planera och bygga ytterligare linjer. Detta visar tydligt den framgång och nytta länderna upplever av höghastighetsbanor. EU stödjer aktivt arbetet med att bygga samman nätet över landsgränserna och många av de banor som är under uppbyggnad kommer förbättra Skandinaviens koppling till kontinental-Europa.

I nuläget är förbindelserna från Sverige och Köpenhamn till kontinental-Europa mycket dåliga. Tågen korsar Fehmarn Bält på färja och restiden Köpenhamn - Hamburg (ca 35 mil) tar nästan fem timmar. Under byggtiden för Fehmarn Bält-projektet kan man trafikera Köpenhamn och Hamburg via Stora Beltförbindelsen och Jylland, där är banan redan elektrifierad.



Grafen visar hur mängden höghastighetsjärnväg i världen mätt i kilometer ökat från 1964 till idag och hur den förväntas fortsätta öka.

Befintliga järnvägar i Europa

Trafikslag	kWh/personkm	g CO2/personkm
Tåg	0,055	0,0026
Bil	0,4	90
Flyg	0,5	140

Alla trafikslag behövs men skillnaden i miljöpåverkan är stor. **Källa tåg:** SJ (X2000, medelbeläggning) samt Vattenfall EPD (CO2) (gram CO2/kwh = 0,047 inkl. förluster i allmänna nätet och bannätet). **Källa bil:** Trafikverket, genomsnittlig bil 154gr CO2/km, 1,7 personer/bil. **Källa flyg:** SAS miljökalkylator, exempelresa Stockholm-Malmö, medelbeläggning.

Därför inte flyg

Flygsektorns utsläpp ökar oroväckande snabbt. I EU ökade de med 8 % under 2016 och antalet flygresenärer i Europa väntas öka stadigt för varje år om ingenting förändras. Detta är en helt ohållbar utveckling för klimatet, och Europa måste vara med och ta sitt ansvar som en av de överlägset största utsläppsregionerna. I Sverige flyger vi mer per capita än de flesta länder och ur ett sådant perspektiv blir det förmätet att säga att vi kan fortsätta öka flygandet i Sverige samtidigt som vi vill att de globala utsläppen ska minska.

Koldioxid är inte hela problemet; de så kallade höghöjdseffekterna av flygets utsläpp av vattenånga på hög höjd bidrar också till jordklotets uppvärmning. Det faktum att utsläppen sker 10 000 meter över havet medför att den negativa klimateffekten fördubblas jämfört med om de skett på marknivå. En del ser utvecklingen av biodrivmedel till flyg som lösningen på flygets klimatpåverkan. Det är däremot långt ifrån tillräckligt. Enligt forskare på KTH blir klimatpåverkan från svenskars ökande flygresande dessutom densamma med 100% biobränsle år 2030 som år 2017 utan inblandat biobränsle i tanken. Biodrivmedel som flygbränsle finns inte än i några praktiska volymer; utvecklingen har gått väldigt långsamt och kräver tid vi inte har.

Svenskars flygande, inklusive utomlands, orsakar enligt forskare på Chalmers lika stor klimatpåverkan som alla inrikes resor med bil. Detta kan jämföras med det eldrivna tåget som nästan inte orsakar några utsläpp alls och som bara drar en fjärdedel så mycket energi som personbilen.

Det enda hållbara alternativet är därför att ställa om transportsystemet till fördel för tågtrafiken. Flygresorna måste bli färre om vi vill nå våra åtaganden från Paris och därför behövs infrastrukturinvesteringar för snabba, pålitliga och hållbara tågresor. Det finns lyckligtvis många i Sverige som är väldigt klimatmedvetna - det gäller att vi ger dem möjligheten att göra klimatsmarta val.

Höghastighetsförbindelser - idag och kommande

Det europeiska järnvägsnätets renässans började för mer än trettio år sedan när den första höghastighetsjärnvägen i Europa öppnade mellan Paris och Lyon. Under dessa trettio år har det europeiska höghastighetsjärnvägsnätet vuxit succesivt och omfattar idag ett stort antal sammanhängande sträckor och linjer för 250-320 km/h.

Frankrike, Italien och Spanien är de länder som byggt ut mest höghastighetsjärnväg av de europiska länderna. Ur ett svenskt perspektiv är det därför glädjande att det tyska och danska järnvägsnätet nu växer och kommer möjliggöra det för oss att snabbare ta oss ut i Europa. Sedan nattågstrafiken från kontinenten till Köpenhamn lades ner har den bristande standarden och uteblivna trafiken tydligt visat bristerna i dagens järnvägssystem.

Restiderna idag är besvärande långa och det har varit komplicerat att driva internationella tågförbindelser. Tekniska och administrativa barriärer har skapat svårigheter för att bedriva effektiva trafikupplägg. Inom EU bedrivs sedan en längre tid en politik för att ändra på detta och skapa gemensamma krav för järnväg och fordon.

Restider idag (Restider beräknade från Köpenhamn, kortast restid idag förutsatt effektiva bytestider)

Succesivt har flera nya järnvägslinjer för höghastighetståg öppnat. För att förbättra tillgängligheten inom Europa planeras och pågår ett stort antal järnvägsprojekt. EU är med och stöttar projekten för att utveckla tillgängligheten i Europa. Följande projekt pågår det utbyggnad för:

I plan	Planerad hastighet vid öppnande
Stockholm - Göteborg/Malmö	320
Fehmarn Köpenhamn - Hamburg	250
Hamburg - Hannover	250
(Hannover)--Würzburg ny bana till Frankfurt	300
Frankfurt - Mannheim	300
Karlsruhe - Basel	250
Stuttgart 21 - Ulm (-München)	250
Berlin-München VDE8 (klar)	300
Dresden - Prag	250
Wien - Graz - Klagenfurt (-Venedig)	250
Innsbruck - Verona	250
Rail Baltica, Berlin - Warsawa - Kaunas(Vilnius) - Riga - Tallinn	250
Köln - Liège	250
Baskiska Y - Valladolid	300
Lyon - Turin	300
Zürich - Milano	250
München - Salzburg	250
Milano - Venedig	300
HS2 London - Birmingham	360
Bordeaux - Toulouse	320
Bordeaux - Dax	320
Montpellier - Perpignan	300

Befintliga järnvägar tillsammans med planerade järnvägsprojekt

Med de nya förbindelserna kommer restiderna i Europa minska avsevärt på många sträckor. Ur ett svenskt perspektiv är den svenska höghastighetsbanan, den nya förbindelsen Köpenhamn – Hamburg och de förbättringar som görs i det tyska järnvägsnätet särskilt viktiga för att kraftigt minska restiderna ner på kontinental-Europa.

Nya restider med planerade järnvägsprojekt (Restider beräknade från Köpenhamn förutsatt effektiva bytestider)

Ta nattåget ut i Europa

Nattågstrafiken i Europa hade under början av 2000-talet en nedgång och 2016 lade Deutsche Bahn ner sin nattågstrafik. Samtidigt inledde Österrikiska Bundesbahn (ÖBB), som har en stor erfarenhet av att köra nattåg, också med möjlighet att ta med bilen på tåget, en större satsning på nattågstrafik i Europa.

ÖBB utvecklar trafiken under varumärket Nightjet. ÖBB har investerat i nya tågvagnar som får köras i 200 km/h. I ÖBB:s trafiksystem byter flera linjer vagnar nattetid vilket skapar direktresor till fler destinationer.

I Skandinavien är Hamburg den närmaste staden för att ansluta till nattågstrafiken. Från Köpenhamn går Hamburgtrafiken nu anpassat till nattågen som medför att man med avfärd strax före kl 15 från Köpenhamn kan ankomma t ex Wien strax efter kl 8 på morgonen dagen därpå.

SJ i Sverige gör en stor satsning på att rusta upp och utveckla nattågstrafiken Malmö-Stockholm och Göteborg-Stockholm-Åre. Nattåg Malmö – Berlin trafikeras av Snälltåget och går helger samt sommartid sedan flera år tillbaka.

För att skapa en attraktiv nattågstrafik behöver avgångstiden kunna ske på kvällen och ankomsttiden vara på morgonen. Detta möjliggör att man kan resa i huvudsak när man sover och komma fram utvilad till ett förmiddagsmöte. Med de förbättringar som nu planeras och pågår i järnvägsnätet kommer gränsen för att nå centrala delar av Europa med effektiva nattåg flyttas norrut till Köpenhamn och Sverige.

Att förlänga nattågstrafiken som idag börjar och slutar i Hamburg till Skandinavien blir attraktivt när Fehmarn Bält-projektet och de pågående projekten i Europa är genomförda. Samtidigt finns det stora möjligheter att skapa ett separat nattågskoncept från Skandinavien ner till Holland, Belgien, Frankrike, Österrike, Schweiz och Italien. Nattågstrafik bör inte ha mer än ca 12-14 timmars restid för att skapa attraktiva resor.

Idag är det möjligt att skapa sådana restider med nattåg från Stockholm och Göteborg till stora delar av Tyskland, och från Malmö/Köpenhamn till t ex Bryssel, Paris och München. Efter Fehmarn Bält och de nu pågående och planerade projekten är det möjligt att nå samma städer från Stockholm och Göteborg som

det nu skulle gå att nå från Malmö/Köpenhamn.

Det stora höghastighetsnätet i södra Europa gör att möjligheterna från Malmö/Köpenhamn med nattåg som kör på höghastighetsbanorna blir mycket stora.

Med en restid på t ex ca

13 timmar Köpenhamn – Barcelona
11 timmar Köpenhamn – Marseille
12,5 timmar Köpenhamn - Rom

blir det inom några år möjligt att från Malmö/Köpenhamn med anslutande dagtåg från Stockholm/Göteborg nå hela centrala Europa.

Nightjets linjer genom Europa. Kartbild från ÖBB.

Vision för Skandinavien

För att förbättra kommunikationerna och minska dess påverkan på klimatet krävs en förbättrad infrastruktur. Dagens järnvägssystem består till stora delar av samma sträckningar som byggdes på 1800-talet. Utvecklingen med X2000 och tåg som lutar i kurvorna var ett naturligt utvecklingssteg på 90-talet, men möjligheterna till ytterligare förbättrade restider på befintlig järnväg är liten då systemets kapacitetsbelastning är hög.

Visionen för Sverige måste vara att utveckla trafiksystemet genom att bygga ut höghastighetsjärnväg för persontåg i de tyngsta stråken Stockholm-Malmö/Köpenhamn/Göteborg och utveckla de övriga huvudstråken med ny järnväg byggd för både godstrafik och persontrafik i 250 km/h. För att ansluta mot Danmark och kontinenten bättre måste en ny förbindelse över Öresund byggas.

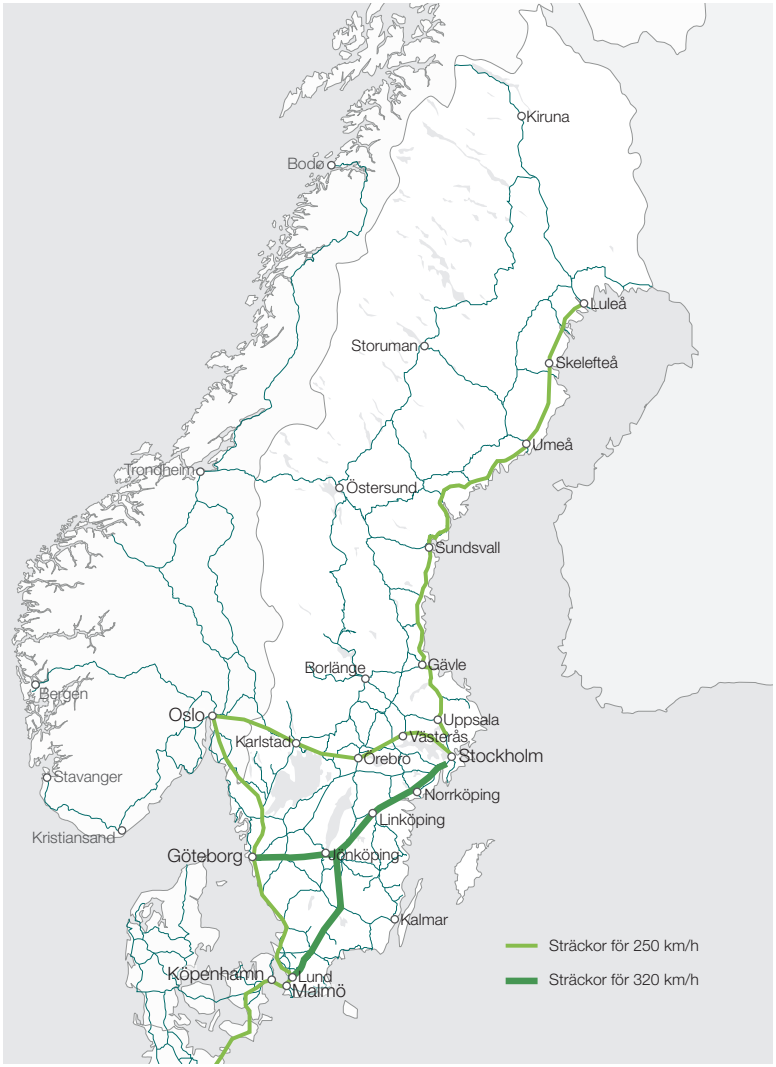
Genom att kombinera nya banor för höghastighetståg med ett utvecklat järnvägsnät för 250 km/h är det möjligt att binda samman Skandinavien på ett helt nytt sätt.

Med denna utbyggnad blir det möjligt att nå restider inom den skandinaviska triangeln (Oslo-Köpenhamn-Stockholm) som medför att flyg inte behövs för dagsresor. En utvecklad struktur längs norrlandskusten skapar möjligheter att resa till Stockholm över dagen, och binda samman städerna längs norrlandskusten till en fungerande pärlbandsstruktur.

Tillsammans med Fehmarn Bält-

Sträcka	Restid	Avstånd	Medelhastighet
Stockholm-Göteborg	2:00	470 km	235 km/h
Stockholm-Köpenhamn	2:45	610 km	222 km/h
Oslo-Köpenhamn	3:45	580 km	155 km/h
Stockholm-Oslo	3:00	530 km	177 km/h
Stockholm-Umeå	4:30	670 km	149 km/h
Stockholm-Luleå	6:30	940 km	145 km/h

projektet kopplas höghastighetsnätet och järnvägarna i Skandinavien via Danmark till Tyskland. De snabba restiderna som skapas genom ett utbyggt höghastighetsnät möjliggör direkta dagtåg mellan Sverige och t ex Berlin, Hamburg och Frankfurt. Genom samarbete mellan SJ, MTR och tågbolagen i Danmark, Norge och Tyskland skapas enkla möjligheter att köpa biljetter och tydlighet för alla resenärer.



Planerade nya höghastighets-sträckor för 320 respektive 250 km/h i Skandinavien.

Tåget till mötet FRÅN BANDHAGEN TILL BRYSSEL

Avgång 05:30 från Stockholm C. Du anländer med tunnelbanan 5:20 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 spåren trots Citybanan som öppnades 2017 och det diskuteras nya spår, men än kan fjärrtågsresenären glädjas åt utsikten över Riddarfjärden. Den fortsatta sträckan mot Södertälje har uppgraderats för högre hastighet, och farten ökar ytterligare när tåget kommer in på den nya höghastighetsbanan. 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 Hässleholm i hög hastighet. Efter en stunds ytterligare arbete och förberedelser för mötet passerar tåget Öresund på den nya förbindelsen, och snart stannar ni i Köpenhamn vid åttatiden.

Efter ett kort stopp med utbyte av passagerare i vagnen fortsätter tåget.

SJ har tillhandahållit bilden

Du lägger undan arbetet och plockar upp en bok. Strax efter tio stannar tåget till i Hamburg. Du sover en stund, vaknar till strax innan Köln, åker över bron och skymtar den kända domen. Du bestämmer dig för att äta lunch, när lunchen är avklarad går du igenom dina anteckningar en gång till och snart rullar tåget in vid Bryssels centralstation Midi. Du tar din väska, kliver av tåget och går ut, ingen väntan på bagage. Klockan är någon minut efter två, 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 14.30.

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 elva, lagom till läggdags och har lyckats få en hel del jobb gjort på vägen

Tåget till snön FRÅN ALVESTA TILL ANDERMATT

Prick 17.31 rullar regiontåget in i Alvesta. Punktligheten blev ännu bättre sen de långväga persontågen försvann från gamla stambanan. 40 minuter senare bromsar tåget in på stationen i Hässleholm. Du hinner njuta litet av utsikten över stan från den upphöjda höghastighetsstationen innan det långa nattåget med sin slanka nos dyker upp.

Skidorna stuvas undan och du hittar din plats. Tåget är inte helt fullt, men blir nog fullsatt efter stoppen i Lund, Malmö och Köpenhamn. Sen blir det raka vägen till Alperna. I Sverige kör resebolagen sina chartrade tåg lite olika vägar för att maximera underlaget.

Det råder förväntansfull och lätt upprymd stämning bland ungdomarna i vagnen så här inför sportlovet. 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 tågbistron kostar du inte på dig.

Ljusskenet från de danska städerna lyser upp kvällen och resan är sövande.

När du halv sju yrvaket tittar ut genom tågfönstret ljusnar det bakom bergen i horisonten. Lite kö till tandborstningen, men duschen får vänta till hotellet. Du tuggar på din medhavda frukostsmörgås och ser ljusen tändas i schweiziska hem.

Innan Europas näst längsta tågtunnel hoppar du av tåget. Här syns att Alperna inte är oberörda av den globala uppvärmningen. Bara fläckar av snö på marken trots 1100 meters höjd. Du byter till det klarröda smalspårståget som ska ta dig till Andermatt. Mycket folk och packning men trivsamt och vackra utblickar mellan tunnlarna då tåget klättrar uppför, du är snart framme. En blick mot kabinbanan upp till Gemsstock lugnar dig. Gnistrande vita toppar i morgonsolen. Snöns rike väntar.

Foto Magnus Backman

Tåget till solen FRÅN ROBERTSFORS TILL RIVIERAN

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 söderut.

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

Foto Magnus Backman

Vi är glada över att vi återupptäckte Rivieran. Förr sågs det som lite banalt att semestra i Europa, men det går faktiskt att bada i Medelhavet på våren, det är fint att vandra i bergen, man kan ta tåget mellan de anrika städerna. Framför allt är det milt och ljust, att få möta våren. Fast man märker hur torrt landskapet har blivit och att man måste spara på vattnet.

Efter ett glas vin i restaurangvagnen sover vi oss igenom Sverige. Dagen därpå tittar vi ut på Europa när vi inte läser, det är överraskande hur mycket man ser fastän tåget kör i trehundra.

Vi gjort den här turen några gånger nu, vi åker vartannat år och stannar borta lite längre än förr då vi åkte varje år. 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 till nästa gång.

En sväng till Berlin

FRÅN LUND TILL LYCHENER STRASSE

En kompis ringer. Undra vad hen vill?

– Jag kollade just och såg att Jeff Mills spelar på Berghain ikväll. Ska man dansa till Jeff Mills någonstans utanför Detroit ska det väl vara 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 17:15 och jag ser i mobilen att det inte är försenat.

Då hinner vi ställa oss i kön i god tid. Kommer vi inte in på Berghain finns det massa andra alternativ, då kan vi börja med att kolla Tresor, det ligger ju nära. Vi hoppar av på Hauptbahnhof och tar S-bahn direkt till Ostbahnhof. Vi hinner!

– Och sen tänkte du dig nattåget tillbaka?

– Skojar du? Vi ska inte sluta dansa i natt. Men om vi behöver sova någonstans har jag en kompis som bor i Friedrichshain. Sen tar vi lång-brunch i Prenzlauer Berg imorgon förmiddag, vila kan vi göra på nattåget hem på kvällen. Eller så stannar vi till söndag och tar en sväng på loppisen i Mauerpark.

– Okej, det låter som en riktigt bra helg! Då ses vi på stationen om en halvtimme … nej, tjugosju minuter.

Foto Magnus Backman

Tåget ut i världen

Man kan ta tåget från Kinna till Kina och fortsätta till exempelvis Vietnam och Hong Kong. Det tar minst elva dagar men på den tiden hinner man se kontinenten Asien längs nästan hela bredden, läsa mycket och lyssna på en massa musik. Resan är en stor del av målet!

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 undervattenstunnel, till ön Hokkaido i norr. Den har 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.

Foto Joséphine Tardy

Foto ÖBB, Harald Eisenberger

Politiska krav

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 tillräckliga åtgärder som minskar flygresandet och gynnar omställning från väg till räls. Tågtrafik ska vara det självklara förstahandsvalet.

Den gröna rörelsen i Europa jobbar tillsammans för en övergång till ett transportsystem utan fossila bränslen inom ett effektivt, integrerat järnvägsnät. I resolutionen "Om integrationen av det europeiska järnvägsnätet" från Europeiska gröna partiets kongress i mars 2017 ställs gemensamma gröna krav.

Flyg- och vägtransporter måste betala sin andel av klimat- och miljökostnaderna. Det krävs att flygets utsläpp på allvar tas med i de internationella klimatförhandlingarna, med specifika krav på åtaganden. Införa skatt på flygbränsle och internationella flygresor är några av de förändringar vi vill se som uppmuntrar resenärer att välja mer miljövänliga alternativ och manar flyget till effektivare transporter och minskad klimatpåverkan. Obligatoriska avgifter för vägtransport på väg såsom det är för tåget (spåravgifter är obligatoriska enligt EU-lagstiftning) och enklare system för att boka och betala är andra effektfulla åtgärder för att stödja omställningen till ett klimatsmart och hållbart transportsystem.

Mycket har hänt inom transportpolitiken och EU:s relaterade budget. Allt mer av alla infrastrukturinvesteringar går nu till järnväg. En avsevärd förbättring jämfört med tidigare även om det för kommande period behöver stärkas ytterligare och takten måste skyndas på. Nya motorvägar och utbyggda flygplatser gör det svårare att nå klimatmålen.

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.

Några förslag på åtgärder:

- Alla investeringar ska underlätta utfasning av oljan i transportsystemet.
- Investera i gränsöverskridande järnväg för höghastighetståg.
- EU ska främja nattågstrafik mellan unionens länder.
- Ta bort tekniska hinder som försvårar gränsöverskridande tågresor.

- Reform av tågbokningsystemen - det ska vara lika enkelt att boka en tågresa som det är att boka flyg.
- De gemensamma minimiskatterna 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.
- Stopp för skattebefriat flygbränsle och momsundantag för flygbiljetter.
- Inkludera flyg från och till Europa i EU:s handel med utsläppsrätter (EU ETS).
- För att EU:s handel med utsläppsrätter ska vara ett effektivt verktyg för utsläppsminskningar måste priset stiga. Vi kräver därför en stegvis minskning av det totala antalet utsläppsrätter i systemet.

Jakop Dalunde (Mp), de grönas gruppledare i Europaparlamentets transportutskott

Karin Svensson Smith (Mp), ordförande riksdagens trafikutskott

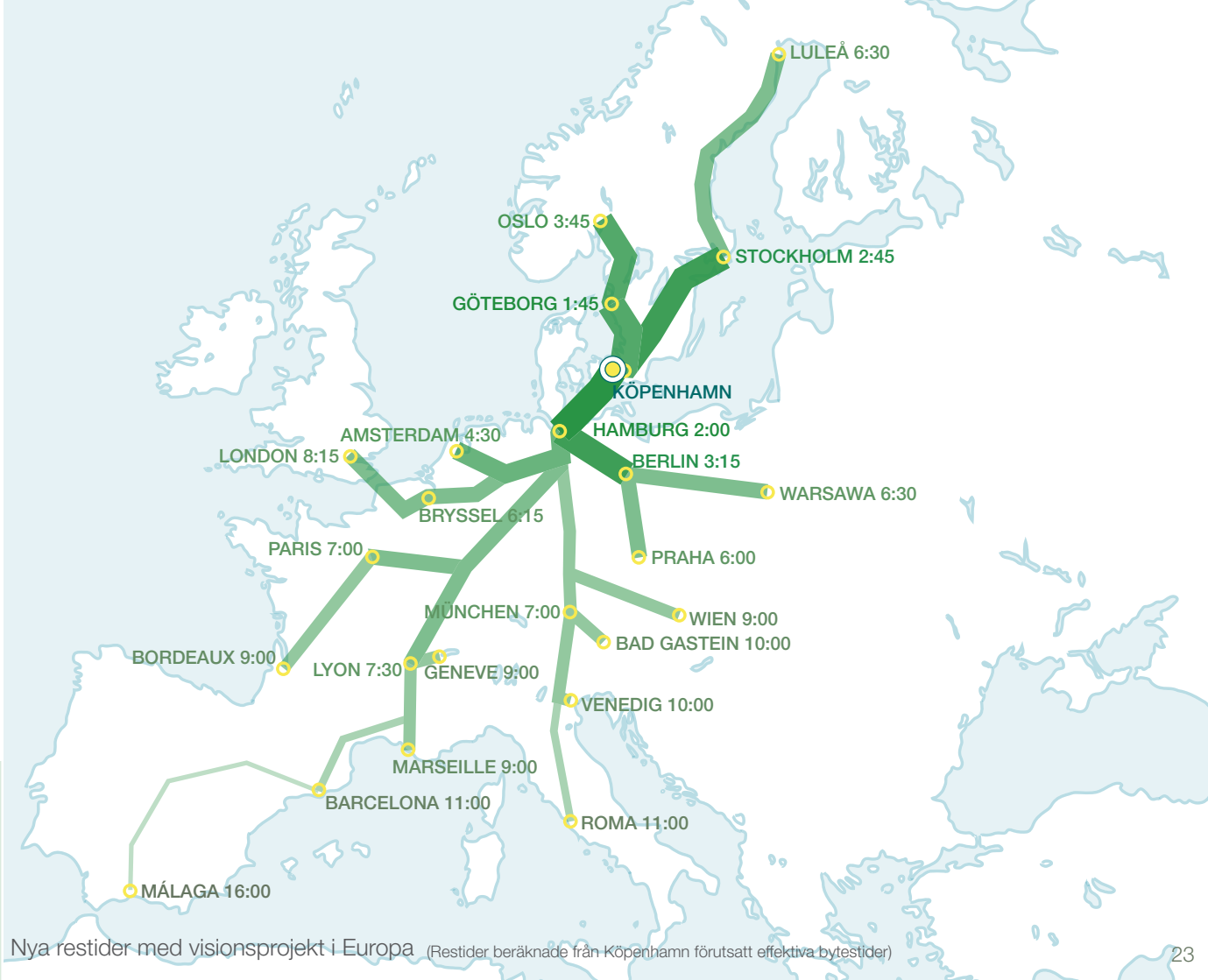
Vision Europa

Europa är en jämförelsevis liten kontinent med mycket goda förutsättningar för effektiva snabba järnvägsförbindelser. För att binda samman EU bättre med snabba klimatsmarta förbindelser krävs en tydlig vision och inriktning för de projekt som bör prioriteras. Projekten bör både minska restiderna, öka robustheten i järnvägen och skapa goda förutsättningar för godstrafiken.

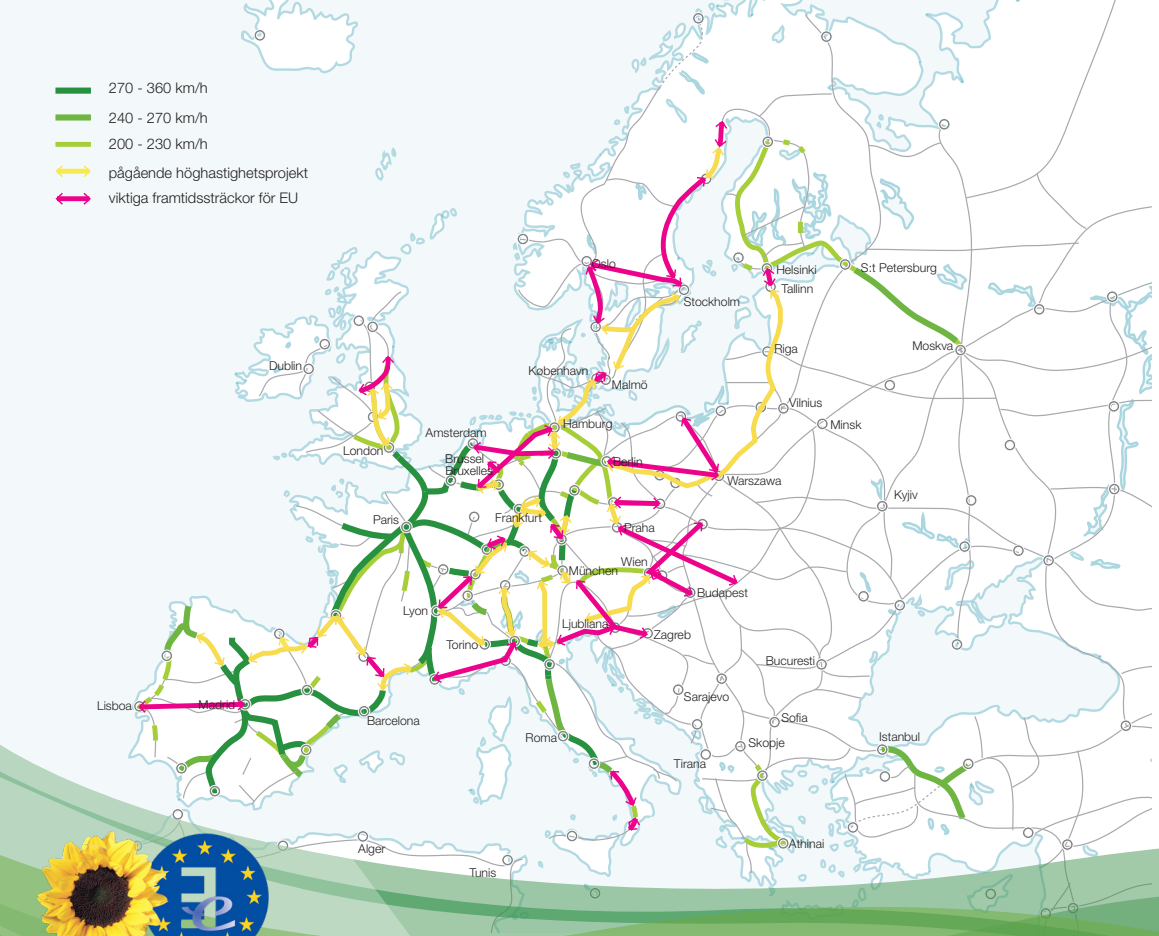
Investeringar som bör prioriteras utöver de nu pågående måste komplettera systemet ytterligare, binda samman de olika delarna av EU och skapa rationella effektiva lösningar för resenären. Nya banor bör byggas för antingen 250 km/h och blandtrafik med gods eller som höghastighetsbanor dedikerade för persontåg med hastigheter över 300 km/h.

I takt med att tekniken utvecklas kommer 300-320 km/h bli en standardprodukt för tågtillverkare samtidigt som specifika höghastighetsbanor kommer att trafikeras med 350-400 km/h. I framtiden kommer banors hastighet succesivt att höjas i takt med utvecklingen. Samtidigt kommer höghastighetsnätet i Europa fortsätta byggas ut.

Till 2040 är det realistiskt att visionen för tågsystemet i Europa är uppnådd.



Nya restider med visionsprojekt i Europa (Restider beräknade från Köpenhamn förutsatt effektiva bytestider)



Viktiga framtidssträckor för EU

Strasbourg-Offenburg
Frankfurt-Würzburg-Nürnberg
Finest link (Helsinki-Tallinn)
Berlin-Warsawa
Hamburg-Bremen-Liège
Emmerich-Duisburg (godsjärnväg)
Dax-San Sebastian
Madrid-Lissabon
Milano-Genoa-Marseille
Toulouse-Perpignan
Wien-Bratislava (ny bana för 250)
Salzburg-Ljubliana-Zagreb
Wien-Budapest
Kraków-Wien/Bratislava
Dresden-Wroclaw
Praha-Košice
Venedig-Trieste-Ljubliana
Hannover-Amsterdam
Gdansk-Warsawa
Salerno-Reggio Calabria
HS3 Liverpool-Newcastle
ny Öresundsförbindelse
Oslo-Göteborg (Skandinavsika triangeln)
Oslo-Stockholm (Skandinaviska triangeln)
Gävle-Härnösand
Skellefteå-Luleå

De Gröna|EFA
i Europaparlamentet
miljöpartiet de gröna