



SNABBA TÅG

FÖR HÅLLBART RESANDE



miljöpartiet
de gröna



DET FRAMTIDA RESANDET

De flesta av oss gillar att resa och möta nya människor och kulturer. Människor vill kunna göra det med gott samvete och med vetskap om att resorna inte bidrar till klimatförändringar.

Miljöpartiet vill satsa på infrastruktur som tar oss in i en hållbar framtid. Genom att bygga nya stambanor för höghastighetståg ökar den totala kapaciteten i järnvägsnätet. Så skapas goda förutsättningar för att utöka den regionala tågpendlingen och godstrafiken på räls.

Med höghastighetståg med restider mellan Stockholm - Göteborg på 2 timmar och Stockholm - Malmö på 2,5 timmar blir flygtrafiken inom triangeln Stockholm-Göteborg-Malmö/Köpenhamn i stort sett överflödigt samtidigt som tågtrafiken i regionerna däremellan utvecklas.

Höghastighetståg gör det möjligt att leva och bo på en mindre ort eller på landet men samtidigt jobba eller bedriva företag i ett större område.

En enskild individ kan inte se till att tågen går eller planera städer. Det är politikens uppgift att skapa förutsättningar och ställa om trafiksystem så att människor kan leva och resa säkert och klimatsmart. Sverige behöver ett effektivt och klimatvänligt transportsystem.

KLIMATET OCH TRANSPORTER

För att vi ska nå Parisavtalets målsättningar om att hålla den globala uppvärmningen under två grader - och helst under 1,5 grader - måste utsläppen minska kraftigt.

Idag står inrikes transporter för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Mer än 90 procent av dessa kommer från vägtrafiken.

Genom klimatlagen har Sverige antagit målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045. Regeringen har också antagit målet om att utsläppen från inrikes transporter, med undantag från inrikesflyget då dessa utsläpp ingår i EUs utsläppshandel, ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010.

För att minska utsläppen från transporter behöver fler resa med hållbara transportsätt som tåg, buss och cykel istället för med flyg och bil.

Tåget är det mest energieffektiva sättet att transportera många och mycket, men det är fullt på de svenska järnvägarna. Det behövs helt enkelt mycket mer kapacitet för både person- och godstrafik. Som det ser ut idag kan inte tågtrafiken utökas och de befintliga järnvägarna kan inte underhållas tillräckligt eftersom det inte är möjligt att stänga av och leda om trafiken.

Nya stambanor behövs och det snarast.



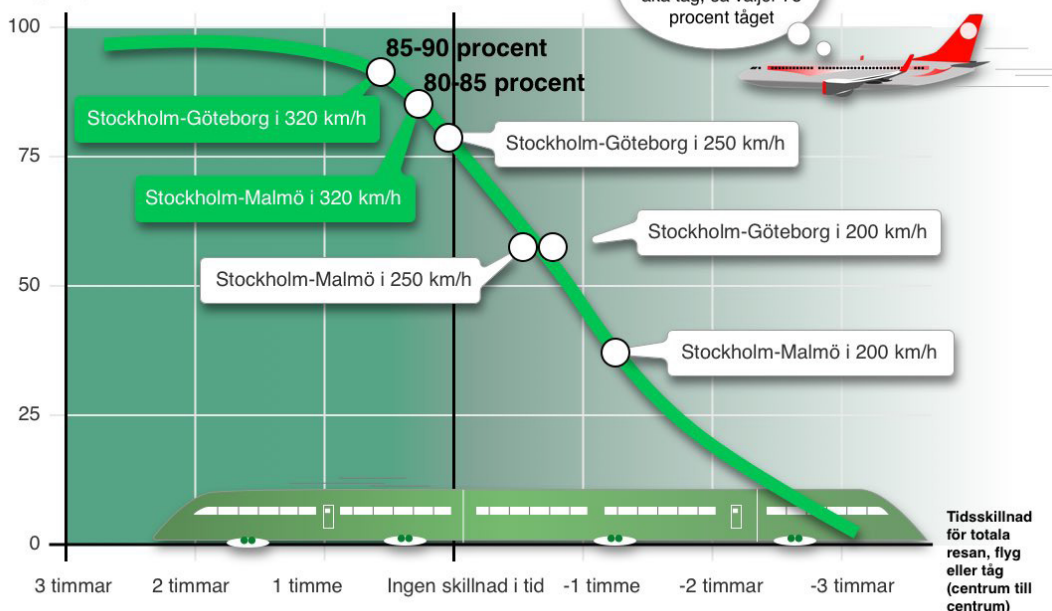
OM HÖGHASTIGHETSTÅG

Restid om järnvägen byggs
för 320 km/h

Stockholm - Göteborg 2 timmar
Stockholm - Malmö 2,5 timmar

- Med så snabba restider väljer 80-90 procent tåget framför flyget visar internationella erfarenheter.
- Höghastighetsjärnvägen planeras få flera stationer längs med sträckningen* utöver ändstationerna, vilket gör att upptagningsområdet blir stort.
- Andra länder som har byggt järnväg för höghastighetståg är: Frankrike, Spanien, Japan, Kina, Taiwan, Tyskland, Italien, Sydkorea, Storbritannien, USA, Marocko, Indien och Saudiarabien.
- Trafikverket bedömer att nya stambanor för höghastighetståg skulle kosta 230 miljarder +/- 30 miljarder.

Tågets marknadsandelar i förhållande till flyget (i procent)



*Vagnhärad, Nyköping, Skavsta flygplats, Norrköping, Linköping, Tranås, Jönköping, Borås, Landvetters flygplats, Mölnlycke, Värnamo, Hässleholm, Lund blev föreslagna som stationsorter av Sverigeförhandlingen.



DÄRFÖR HÖGHASTIGHETSTÅG

För att tågen ska kunna komma och gå i tid behövs ökad kapacitet. Nya spår ger plats för fler persontåg, inte minst regionaltåg och godståg. Med fler spår blir det bättre möjligheter att underhålla banorna och det blir lättare att leda om trafiken vid behov.

Sveriges befolkning växer. Till 2040 beräknas vi vara 12 miljoner invånare. En större befolkning kommer att innebära ett ökat resande. Denna resandeökning måste ske inom de hållbara transportslagen. Med restider på 2 och 2,5 timmar mellan Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö väljer större delen av resenärerna tåget istället för flyget.

När nya stambanor byggs är det rimligt att bygga för moderna tåg som kan gå riktigt snabbt. Därför vill Miljöpartiet att banorna byggs för tåg som kan gå i 320 km/h.

Höghastighetsjärnväg gör det möjligt för fler att arbeta och bo där de vill genom att bostadsbyggandet ökar och arbetsmarknadsregionerna förstoras.

Med höghastighetståg i Sverige blir det lättare att ta tåget ut i Europa. När Fehmarn-Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2028 tar det 3 timmar mellan Malmö-Hamburg. Det är då en stor fördel om det går att resa snabbt med tåg inom Sverige.

MYTER OCH MOTARGUMENT

► Är det verkligen bra för miljön med höghastighetståg?

Det korta svaret är ja. De utsläpp som skapas vid byggandet tjänas in på kort tid genom klimatnyttan med hållbart resande, i bästa fall på bara några få år. En järnväg väntas leva i över 100 år och det är därför viktigt att bedöma järnvägens hela livscykel och inte enbart titta på byggskedet.

Nya spår för höghastighetståg kan byggas på olika sätt. Miljöpartiet vill att höghastighetsjärnvägen byggs för 320 km/h, vilket innebär att spåren behöver fixeras i betong. Betong har en generellt hög klimatbelastning, men det pågår ett utvecklingsarbete inom branschen utifrån Fossilfritt Sveriges färdplan för klimatneutral betong. Självklart driver Miljöpartiet att betong och stål med minskad klimatpåverkan ska efterfrågas vid upphandling.

För 250 km/h skulle spåren kunna byggas med ballasterade spår, men denna metod kräver ett omfattande underhåll som blir dyrare i längden. Den lägre hastigheten skulle inte heller få samma positiva effekter på resandet då en stor del av överflyttningen från flyg uteblir.

► Det tar för lång tid att bygga ut.

Transportsektorn ska ju minska sina utsläpp med 70 % till 2030.

För att ställa om transportsektorn krävs både snabba åtgärder i det korta perspektivet och åtgärder som gör det möjligt att skapa ett fossilfritt transportsystem som håller över tid.

För att spåren ska ge största samhällsnytta och ett kraftfullt bidrag till att ge Sverige ett fossilfritt transportsystem måste de vara färdiga så snart det är tekniskt och planeringsmässigt möjligt.

► Klimatnyttan uteblir när elbilarna slagit igenom.

Det finns många goda anledningar till varför tåg kommer att vara ett klimatsmart alternativ även vid en helt elektrifierad fordonsflotta. Trängsel, buller och partiklar från bildäck är miljöproblem som kvarstår för elbilen. På längre sträckor kommer tåget även fortsatt vara ett snabbare och bekvämare alternativ. Vi behöver göra mer plats för godstransporter på järnvägen, och genom höghastighetsbanorna ökar kapaciteten.

► Elflyg då?

Elflyg kommer att ta lång tid att introducera ens på de allra kortaste sträckorna. Vi kan inte stå still i väntan på teknik som inte ens finns på skrivbordet.

► Sverige är för glest befolkat för höghastighetståg.

Sveriges befolkning är ojämnt fördelad över landet. Vi är ett land som växer och redan nu är vi nära stambanornas kapacitetstak. Om fler människor och mer gods ska kunna resa klimatsmart på järnväg behövs fler spår.

► Tränger inte bygget ut andra investeringar i järnvägen?

Vi vill finansiera höghastighetsbanorna separat utanför ramen för den nationella planen. Då undviker vi att tränga undan andra viktiga investeringar i och underhåll av befintlig järnväg. Därför kan vi både bygga höghastighetståg och göra andra nödvändiga investeringar, så att Sverige får ett modernt järnvägsnät där tågen går i tid över hela landet. Det har Sverige råd med och det

är en klok investering i Sveriges framtid.

► Höghastighetsbanorna gynnar bara storstäder.

När de nya banorna tas i drift fyrfaldigas kapaciteten i stråken mellan storstäderna. Det kommer gynna alla regioner som ligger mellan storstäderna. Städer som Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås, Hässleholm och Lund knyts samman, men även omkringliggande orter och landsbygd får betydligt mer attraktiva restider.

► Höghastighetsbanorna gynnar bara södra Sverige.

Den som reser norrifrån har inte alltid Stockholm som sin slutdestination. En förbättrad kapacitet i södra Sverige ger en mer effektiv och punktlig trafik, vilket gör att tågtrafiken flyter på bättre i hela landet. Det kommer också kunna köras upp till tre gånger så många godståg vilket är nödvändigt för att industrier i hela landet ska kunna utvecklas.

Foto: Ola Persson



Läs mer:

- mp.se/politik-tag
- trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor-for-hoghastighetstag
- sverigeforhandlingen.se
- sj.se/sverige320



Miljöpartiet driver frågan om att det ska byggas nya stambanor för höghastighetståg, men också att järnvägen i hela landet ska rustas upp och byggas ut. I vårt valmanifest för mandatperioden 2018-2020 är det punkt nummer ett. Ansvarig riksdagsledamot är Emma Berginger som är ledamot i riksdagens trafikutskott och trafikpolitisk talesperson. Har du frågor och funderingar kring järnväg kan du kontakta henne på emma@mp.se.