

## I Kina står inte kollektivtrafiken och höghastighetståg utvecklingen still

Vad är syftet med denna enorma utbyggnad av höghastighetståg?

- Man skall knyta ihop landet och ge regioner som var svåra att nå – snabba effektiva förbindelse så att utvecklingen inte stannar av i dessa delar av landet.
- Man vill förhindra mass inflyttning till de redan överbefolkade stor regionerna, kampen är nu att få ut företag ut i regionerna, snabba tåg skapar möjligheter som aldrig förr.
- Det har ingenting med biltrafiken att göra då det parallellt byggs motorvägar i samma hissnande takt samt nya enorma flygplatser.
- Har ingenting med energi frågor att göra då även tåg drar massor av ström och strömmen kommer främst från kol och oljekraftverk och skitar ned omvärlden – fast det vill ingen i höra talas om i vår ankdamm Sverige.
- Därför bygger man MÅNGA nya kärnkraftverk för att minska utsläppen av Co2 även detta vill vi inte veta av i ankdammen.
- Moderna kärnkraftverk lämnar motsvarande en coca cola burk om året med avfall som dessutom kan återanvändas i civil industri
- Tåget kommer vara den viktigaste transporten för folket – om du nu kan tänka i dessa dimensioner – 1,4 miljarder människor – som vill röra på sig – då finns det inget annat och effektivare kommunikationsmedel än tåg som ”flyger” fram = höghastighetståg.
- Kina gör allt det vi borde ha gjort i Sverige fast för 40 år sedan, ifall vi inte haft en politisk ledning under s-v-mp som motarbetat och avvecklat i princip den svenska järnvägen och nu skyller allt på alliansen som försöker med en synnerligen begränsad budget med ett världspolitisk svårt ekonomisk läge satsa på en järnväg som snart är på U-landsnivå och ett monopolistiskt banverk som inte förstår vad fri konkurrens innebär – dom läser förmodligen frihet som Karl Marx.

### Exempel på höghastighetsprojekt i Kina, det inkludera byggandet av tusentals tunnlrar och ännu fler broar och milslånga viadukter.

Beijing – Shanghai	1318 km	350 km/h	Öppnas 1 Oktober 2010
Beijing – Tianjin	120 km	350 km/h	Öppnad 1 Augusti 2008
Wuhan – Guangzhou	1096 km	350 km/h	Öppnad 26 December 2009
Zhengzhou – Xi	505 km	350 km/h	Öppnad 6 Februari 2010
Shanghai – Nanjing	310 km	350 km/h	Öppnad 1 Juli 2010
Shanghai – Hangzhou	202 km	350 km/h	Öppnad 26 Oktober 2010
Hefei – Nanjing	156 km	250 km/h	Öppnad 18 April 2008
Hefei – Wuhan	364 km	250 km/h	Öppnad 1 April 2009
Qingdao – Jinan	393 km	250 km/h	Öppnad 20 December 2008
Shijiazhuang – Taiyuan	231 km	250 km/h	Öppnad 1 April 2009
Ningbo – Taizhou	275 km	250 km/h	Öppnad 26 April 2010
Chengdu – Duijiangyan	65 km	220 Km/h	Öppnad 12 Maj 2010
Harbin – Dalian*	904 km	350 km/h	Påbörjad August 2007
Beijing – Guangzhou	1125 km	350 km/h	Påbörjad Oktober 2005
Nanjing – Hangzhou		249 km	350 km/h Påbörjad December 2007
Hainan Island – East Rim	308 km	250 km/h	Påbörjad September 2007
Tianjin – Qinhuangdao	262 km	350 km/h	Påbörjad November 2008
Hangzhou – Kuming	2091 km	350 km/h	Påbörjad April 2010
Hangzhou – Ningbo	152 km	350 km/h	Påbörjad April 2009
Bengbu – Hefei – Fuzhou	941 km	350 km/h	Påbörjad Januari 2009
Guangzhou – Shenzhen	105 km	350 km/h	Påbörjad December 2005
Chengdu – Chongqing	305 km	350 km/h	Påbörjad Juli 2010
Guiyang – Guangzhou	857 km	350 km/h	Påbörjad Oktober 2008
Datong – Xi	850 km	250 km/h	Påbörjad Mars 2010
Xi an – Cengdu – Leshan	827 km	250 km/h	Påbörjad December 2009
Lanzhou – Urumqi	1776 km	250 km/h	Påbörjad Januari 2010
Chongqing – Wanzhou	245 km	250 km/h	Påbörjad November 2010
Jilin – Huichun	359 km	250 km/h	Påbörjad Oktober 2010
Wuhan – Yichang (Pendeltåg)		292 km	250 km/h Påbörjad September 2008
Xiamen – Shenzhen ( Pendeltåg)		511 km	250 km/h Påbörjad November 2007

Lhasa – Xigaze (Pendeltåg)	253 km	160 km/h	Påbörjad September 2009
Intercity Railways (= Intercity Pendeltåg)		2033 km	200 km/h Pågår