




Därför  
är det  
bråttom

[www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se)



# Från det gamla till det nya Sverige

Vårt mål är att Sverige ska få ett modernt trafiksystem.

En trafikkorridor ska gå genom Sverige, riktad mot Europa.

Höghastighetståg, som kör minst 300 km/h, är korridorens pulsåder.

Med ett modernt trafiksystem kan människor komma längre, och det till en rimlig kostnad. De får större möjligheter att leva och bo, arbeta och studera där de vill.

- *Modern trafik skapar frihet.*

Företag och andra verksamheter får betydligt större marknader – där de kan hitta såväl leverantörer och medarbetare som kunder.

- *Modern trafik skapar tillväxt och utveckling.*

Tåget är miljövänligt på ett sätt som andra trafikslag bara kan drömma om. När bil och flyg noterar sina koldioxidutsläpp per person i kilo, räknar tåget mikrogram.

- *Modern trafik värnar miljön.*

*Men det är bråttom. Därför ska denna skrift läsas som en brandfackla.*

*För här i Sverige planerar vi ännu, medan övriga Europa redan bygger och kör. Missar vi tåget (!) blir resultatet mindre frihet för människorna, sämre tillväxt och fortsatt negativ miljöpåverkan.*

# Klimatet blir inte bättre av minskad frihet

De senaste 100 åren har restiderna och därmed avstånden krympt drastiskt. Vi har alla fått närmare till allt.

Detta har haft dramatiska konsekvenser. Vi har fått allt större möjligheter att leva, studera och arbeta där vi vill. Men inte nog med det: De krympande restiderna har också minskat avstånden till ny kunskap som förändrat, förbättrat och förlängt våra liv. Vi har fått tillgång till bättre utbildningar och bättre arbeten, som gett oss mer i plånboken.

De snabbare och effektivare kommunikationerna har också skapat kontakt och handel med andra människor i andra länder, andra kulturer. Detta har, på alla sätt, berikat oss.

Miljöeffekterna av den kraftigt ökade trafiken har dock varit mycket negativa. Det ställer oss inför ett val.

Många tror att lösningen är att krympa transportsektorn. Att resa, mötas, handla och samverka *mindre*.

Detta kan verka lika klokt och måttfullt som sympatiskt.

Verkligheten är dock att marknaden kommer att krympa i takt med transportmöjligheterna. Vi får ett mindre och dyrare utbud av varor och tjänster. Sämre tillgång till utbildning och arbete.


Därmed blir möjligheterna för den enskilde att själva påverka sin situation väsentligt sämre.

Alternativet är att istället satsa på teknikutveckling och en kursändring när det gäller vår infrastruktur. Höghastighetståget är redan idag ett effektivt och mycket miljövänligt transportmedel.

Inom tågsektorn går forskning och utveckling – dessvärre mestadels utanför våra gränser – blixtrande fort. Höghastighetsbanor byggs runt om i Europa och nya tekniska lösningar provas och presenteras ständigt.

Här har vi fortfarande chansen att vara med. Fortfarande möjlighet att erbjuda ett ur miljösynpunkt långsiktigt hållbart trafiksystem. Ett trafiksystem som ökar människors räckvidd och möjligheter.

Ett trafiksystem som ger större personlig frihet.



*”Många tror att lösningen är att krympa transportsektorn. Att resa, mötas, handla och samverka mindre. Detta kan verka lika klokt och måttfullt som sympatiskt. Verkligheten är dock att marknaden kommer att krympa i takt med transportmöjligheterna. Vi får ett mindre och dyrare utbud av varor och tjänster. Sämre tillgång till utbildning och arbete.”*

*”...därför är frågan om vår infrastruktur i väsentliga delar en politisk fråga. En fråga vars lösning kommer att kräva tydlig vilja, okonventionella och ibland kanske obehagliga beslut – och alltså ett stort politiskt mod.”*



## Vågar vi tro på framtiden?

Det är mycket lätt att bli fartblind.

När en tågresa mellan t ex Stockholm och Helsingborg kan klaras på dryga två timmar, tittar de flesta fascinerat på klockan.

Men effekten av en höghastighetsbana är betydligt mer genomgripande än så.

Att korta restiderna mellan befolkningstäta storstadsområden, är givetvis viktigt. Men, när avstånden kortas väcks också de regioner som finns där emellan.

Städer som tidigare åtskildes av långa avstånd skapar nu ett pärlband av möjligheter. Kompletterande trafik, på både spår och väg, gör fördelarna tillgängliga för människor och verksamheter också ganska långt från höghastighetsbanan.

För företag och verksamheter är effekten av en större marknad och bättre rekryteringsmöjligheter väl dokumenterad. Vi vinner högre produktivitet och stärkt konkurrenskraft (även utanför den egna regionen; läs ökad export).

För den enskilda människan handlar det om större utbildningsmöjligheter, fler arbeten att välja bland, bättre boende och större närhet till viktiga fritids- och kulturupplevelser. Faktorer som i sin tur stimulerar efterfrågan på varor och tjänster – och därmed företagens utveckling och tillväxt.

Mot denna bakgrund är det förvisso relevant att fråga varför vi i Sverige (och i så hög grad) håller fast vid en gammal trafikstruktur, baserad på en gammal teknik.

En viktig del av förklaringen kan vara att när det gäller infrastruktur och tåg kan vare sig konsumenter eller företag 'rösta med sina pengar', på samma sätt som i andra sammanhang.

Både människor och verksamheter måste klara sina behov ur ett kort perspektiv. Därför är man hänvisad till vad som för ögonblicket erbjuds. Även om detta långsiktigt innebär sämre ekonomiska förutsättningar, negativ miljöpåverkan etc.

Därför är frågan om vår infrastruktur i väsentliga delar en politisk fråga. En fråga vars lösning kommer att kräva tydlig vilja, okonventionella och ibland kanske obehagliga beslut – och alltså ett stort politiskt mod.

Finns den viljan och det modet?

# Långsiktigt hållbar välfärd

De senaste 15 åren har försäkringsbolagens kostnader för naturkatastrofer mer än femdubblats. Var och en kan märka att klimatet förändras, att stormarna viner runt husknuten. Naturens krafter gör sig påmind på ett sätt som överträffar våra svartaste prognoser.

Debatten om hur vi ska tackla detta är minst sagt yvig. Många vill dra i nödbromsen, genom krav på inskränkningar, hinder och förbud i våra kommunikationer och handelsvägar. Andra skakar av sig de obehagliga insikterna och vill fortsätta som förut. Handeln med avlatsbrev – s k utläppsrätter – är redan i full gång.


Symbolvärdet i politiskt korrekt självprövning värderas högt. Kunskapsbaserade insatser som de facto kan minska våra utsläpp och positivt påverka miljön får stå tillbaka. I stigande grad hindrar, begränsar och fördyrar vi dagens trafik, men utan att erbjuda alternativ.

Ändå är det fullt realistiskt att skapa sådana. Höghastighetstekniken – tåg som kör 300 km/h och snabbara – är redan en fungerande realitet.

Sverige har alla förutsättningar att dra nytta av denna teknik, och dessutom ta en ledande roll i den fortsatta utvecklingen.

*Den utbyggda Europakorridoren kommer ensam att klara 40% av de utsläppsminskningar som Kyototavtalet kräver av Sverige.* När vägtrafiken och flyget noterar sina koldioxidutsläpp per person i kilo, räknar det moderna tåget i mikrogram.

Denna stora miljövinst kan hämtas hem utan att företagets konkurrenskraft och människornas rörelsefrihet begränsas. Tvärtom, det moderna trafiksystem som inte skadar miljön, ökar våra möjligheter att bevara och utveckla vår välfärd. Stora järnvägsprojekt ger alltid stora miljövinster.



*”...denna stora miljövinst kan hämtas hem utan att företagets konkurrenskraft och människornas rörelsefrihet begränsas. Tvärtom, det moderna trafiksystem som inte skadar miljön, ökar våra möjligheter att bevara och utveckla vår välfärd.”*

## Flaskhalsen försvinner

För den norra delen av järnvägs-Sverige har landets södra del länge varit en flaskhals.

Norra Sveriges tågbanor förs i Mellansverige steg för steg samman till ett enda spår – Södra stambanan. Här måste i praktiken *all* järnvägstrafik söderut passera.

Föga förvånande räcker inte kapaciteten till. Istället ligger en stor del av den norrländska exporten på tiotusentals lastbilar på väg söderut.

Europakorridoren knäcker flaskhalsen. Korridoren innebär nämligen inte bara radikalt

förbättrade persontransporter. Den frigör också en omfattande godskapacitet på Södra stambanan (liksom på Västra stambanan).

Detta ger det nordsvenska näringslivet nya möjligheter, skapar en vassare konkurrens och högre transporteffektivitet.

En fortsatt utbyggnad och upprustning av de norrländska banorna kommer att förstärka de positiva effekterna Europakorridoren ger ytterligare.





## En hävstång för utveckling

Den utbyggda Europakorridoren knyter samman Mellansverige på ett sätt som ökar befintliga banors nytta och effektivitet.

I praktiken innebär detta t ex betydligt större möjligheter att bo billigare och bättre på avstånd från storstaden – utan att tappa de fördelar vad gäller arbete, utbud etc, som den stora staden ger.

Stockholm (liksom Göteborg) blir tillgängligt för betydligt fler, utan risk för trafikinfarkter och miljösammanbrott.

Med en modern infrastruktur ökar också möjligheterna till samverkan mellan olika universitet och högskolor – något som i sin tur ökar Sveriges konkurrenskraft i världen.

Redan nu finns en handfast planering för utbyggnad av sträckan Järna – Linköping (den s k Ostlänken), med byggstart redan 2010.

Med korridoren följer också viktiga förstärkningar av Stockholms infrastruktur: Citybanan som kraftigt utökar järnvägskapaciteten genom Stockholm, vilket möjliggör en utökad och mer punktlig trafik till och från staden.

Såväl för storstaden, som för det enskilda företaget och människorna i det mindre samhället, erbjuder Europakorridoren en hävstångseffekt.

## Starkare tillväxt – med förnuftiga förtecken

Göteborgs hamn är Nordens största, och vår enda oceangående hamn. När ett stort containerfartyg stävar in här, bär det på ca 15.000 containers. Idag krävs en lastkapacitet som motsvarar ca 7.000 lastbilar för att slutligt föra dessa lastenheter till sina slutdestinationer.

En del av denna trafik sker redan idag på järnväg – men en huvuddel som förs på lastbil till och från hamnen färdas genom Göteborgs centrala delar. Det är uppenbart att detta utgör ett ekonomiskt, logistiskt och ekologiskt sammanbrott.

Ett ekonomiskt, miljöanpassat och effektivt alternativ finns, men är inte byggt: Med Europakorridoren ersätts de 7.000 lastbilarna med 150-200 godståg.

Gnosjö, Osby, Älmhult, Hyltebruk, Mullsjö, Gislaved... Det är några – av många! – orter som kännetecknas av ivrigt företagande, framtidstro och tillväxt.

För alla dessa innebär Europakorridoren helt nya möjligheter att nå nya och fler kunder, välja de bästa leverantörerna – och att få kvalificerade medarbetare.

Europakorridoren är också en del av EU-projektet Nordiska Triangeln – med målet att knyta samman Stockholm, Oslo, Göteborg, Köpenhamn och Berlin och att skapa en tillväxtkorridor mellan Stockholm och Oslo.



# Om du vill veta mer:

Besök [www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se)

Där kan du abonnera på vårt nyhetsbrev,  
beställa eller ladda ner rapporter och  
publikationer och läsa mer om våra olika aktiviteter.

För ytterligare upplysningar kontakta:

Gunnar Sibbmark, vd och vice ordförande

Tel. 0472 – 205 84, 070 – 562 94 33

[gunnar.sibbmark@pp.varnamo.net](mailto:gunnar.sibbmark@pp.varnamo.net)

Sylvia Blomby, projektsekreterare

Tel. 0372 – 78 93 55, 073 – 373 93 55

Fax 0372 – 120 88

[sylvia.blomby@ljungby.se](mailto:sylvia.blomby@ljungby.se)



Bollebygds kommun



Borås stad



Boxholms kommun



Falköpings kommun



Ferred



Finspångs kommun



Freie und Hansestadt Hamburg



Gislaveds kommun



Gnosjö kommun



Göteborgs stad



Göteborgsregionens kommunalförbund



Habo kommun



Handelskammaren Jönköpings län



Hansetsadt Lübeck



Helsingborgs stad



Helsingör kommune



Huddinge kommun



Jönköpings kommun



Landskrona kommun



Linköpings kommun



Ljungby kommun



Mjölby kommun



Mullsjö kommun



Norrköpings kommun



Nyköpings kommun



Oxelösunds kommun



Regionförbundet Södra Småland



Regionförbundet Östsmåland



Stockholms stad



Svalöv kommun



Sydsvenska Industri- och Handelskammaren



Tranås kommun



Trosa kommun



Ulricehamns kommun



Vaggeryds kommun



Värnamo kommun



Västra Götalandsregionen



Åstorp kommun




Örkelljunga kommun

EUROPA



KORRIDOREN

GÖTALANDSBANAN  EUROPABANAN

[www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se)