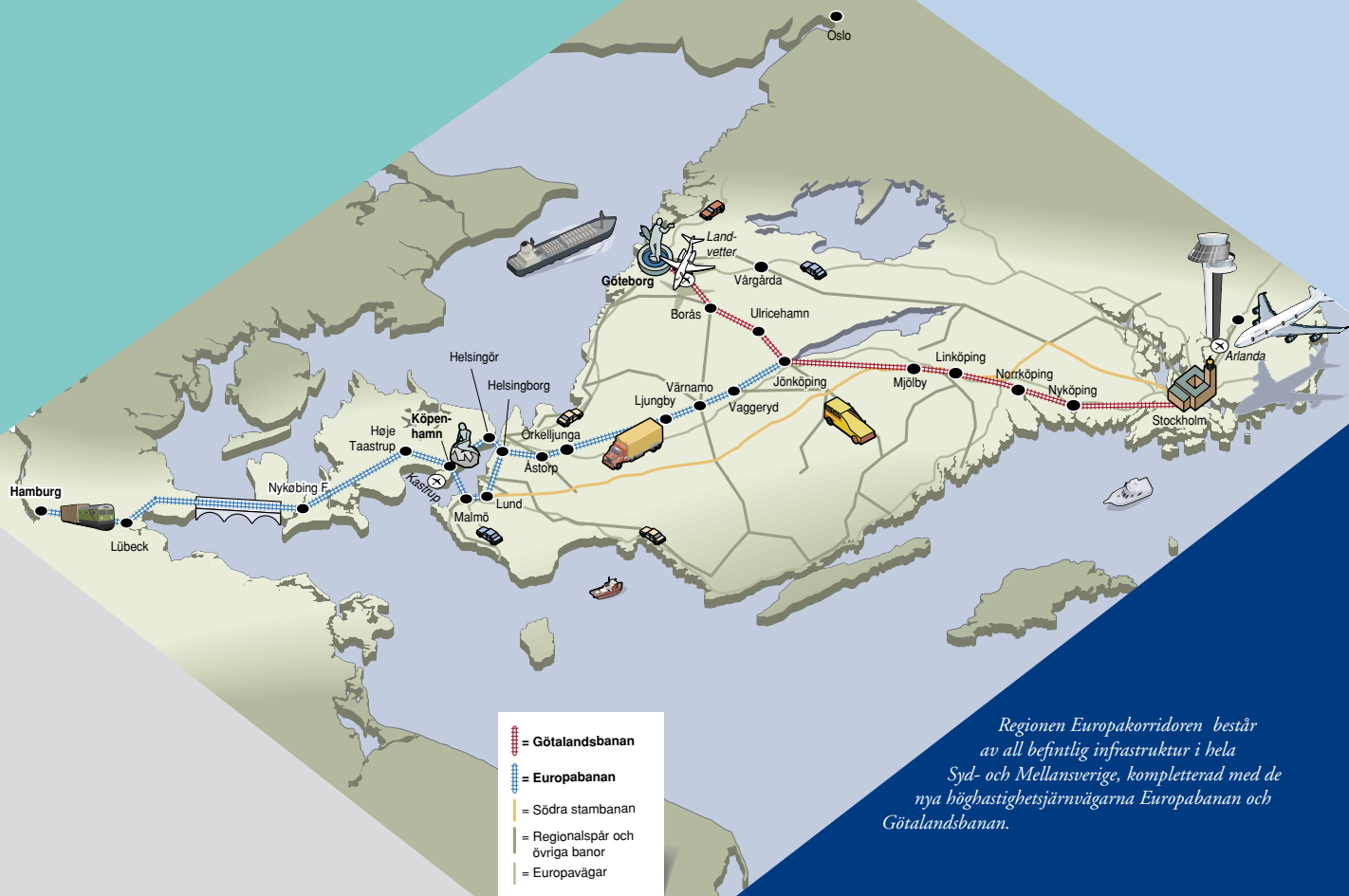


Europakorridoren

– ett samhällsbyggnadsprojekt
för framtidens Sverige



Regionen Europakorridoren består av all befintlig infrastruktur i hela Syd- och Mellansverige, kompletterad med de nya höghastighetsjärnvägarna Europabanan och Götalandsbanan.

EUROPA



KORRIDOREN

GÖTALANDBANAN  EUROPABANAN

www.europakorridoren.se

Förminska regionerna – bygg ut Europakorridoren

Det finns många exempel på hur satsningar på bättre kommunikationer, med vägar, järnvägar, hamnar och IT, givit människor och företag en bättre tillgänglighet. Till arbete och utbildning, till större marknader och nya affärsmöjligheter.

Så skapar vi en viktig förutsättning för en ökad tillväxt.

De geografiska avstånden kan vi inte påverka. De 50 milen mellan t ex Stockholm och Göteborg förblir på det hela taget 50 mil, hur vi än gör.

Men, avstånd ska mätas i tid, inte i mil. Med ett modernt trafiksystem blir regionerna tidsmässigt mindre, och därmed mer tillgängliga. Och när avstånden krymper kommer också städer och länder på den europeiska kontinenten närmare.

Satsningen på ett modernt trafiksystem är också en nyckel till ett uthålligt och hållbart samhälle. En ohämmad ökning av vägtransporterna – och då framför allt den tunga trafiken – riskerar att förvärra växthuseffekten och öka föroreningarna av luft, mark och vatten.

EUROPAKORRIDOREN är den region som sträcker sig från Mälardalen och Stockholm över Jönköping och Göteborg till Köpenhamn och Hamburg.

Här ska två nya järnvägar – Europabanan och Götalandsbanan – bli pulsådern i ett trafiksystem som knyter samman Sverige, Norden och det kontinentala Europa. Ett trafiksystem som krymper avstånden och därmed ger tillgång till nya möjligheter att arbeta och studera, nya marknader och nya förutsättningar för utveckling.

Samtidigt innebär utbyggnaden en drastisk minskning av trafikens miljöpåverkan – vi får ett trafiksystem som även ur miljösynpunkt är långsiktigt hållbart.

Höghastighetståget (som kör i farter upp till 350 km/h) har en central betydelse för det nya trafiksystemet. Men den befintliga infrastrukturen måste dessutom förnyas och förstärkas.

I södra Sverige är det Europabanan, Götalandsbanan och Södra Stambanan som bildar korridorens ryggrad, som möjliggör en effektiv trafikfördelning och som ger drastiskt kortade restider.

I grunden handlar detta om Sveriges och övriga nordiska länders konkurrensförmåga – i en värld med en alltmer internationaliserad ekonomi.

Europakorridoren innebär att städer, kommuner och regioner i hela den långsträckta korridoren kommer närmare varandra – genom de ansevärd tidsvinster som höghastighetståg och ett väl integrerat modernt trafiksystem ger.

Redan idag är den svenska järnvägen på flera håll kraftigt underdimensionerad. Detta försämrar möjligheterna för både människor och företag – och flyttar i praktiken tung trafik från räls till vägtrafiken.

Vi anser att vad som nu krävs är politiska beslut, utifrån ett helhetsperspektiv. En samlad vilja att skapa ett modernt trafiksystem för Sverige.

I den processen har vi – i Sverige 33 kommuner, regioner och län och i Danmark och Tyskland regioner och städer – såväl visioner som kunskaper att erbjuda.

Välkommen till Europakorridoren!

Göran Johansson
Ordf Europakorridoren

Gunnar Sibbmark
VD Europakorridoren



Ett europeiskt höghastighetsnät växer fram – ska Sverige vara med?



Runtom i Europa byggs nya banor för höghastighetståg som knyter ihop regioner och länder och som för människor närmare varandra. Ett höghastighetsnät för hastigheter på 300-350 km/h växer fram, på nybyggda eller upprustade banor.

Detta ger kraftiga minskningar av restiderna och en starkare regional integration. Som bonus tillkommer förbättrade förutsättningar för godstrafiken på järnväg. Inom EU har ett ambitiöst program antagits för utbyggnad av det TransEuropeiska Transportnätverket (TEN-T).

Sverige är i högsta grad beroende av en nära kontakt med de stora europeiska marknaderna. Vårt geografiska läge med långa transporttider talar entydigt för att vi bör vara en del av det europeiska nätet.

Men det europeiska höghastighetsbygget är redan i full gång och det finns redan mer än 300 mil höghastighetsbanor på kontinenten.

När går Sverige från ambitioner och stora ord till beslut och handling?

Fehmarn Belt

I vår närmaste omgivning förbereds en bro över Fehmarn Belt, alltså en fast förbindelse mellan Danmark och

Tyskland. Den kommer att ha en avgörande betydelse även för Sverige.

Bron innebär fasta förbindelser mellan Norden och kontinenten. Det finns nu inga hinder för en effektiv gränsöverskridande internationell persontrafik och godstrafik.

Planeringen av bron är redan långt framskriden – man siktar på att den invigs redan 2016. Flera länder i Europa har redan satsat på höghastighetståg, och har nått mycket goda resultat. Det gäller exempelvis Frankrike, Tyskland och Spanien.

I dessa och flera andra länder investeras stora belopp i nya eller upprustade järnvägar.

Frankrike

I Frankrike finns sedan 1981 en omfattande trafik med höghastighetståg, numera i hastigheter strax över 300 km/h. Det franska TGV-nätet byggs kontinuerligt ut och gränsöverskridande trafik finns till Belgien, Nederländerna, Storbritannien (i kanaltunneln), Tyskland och Schweiz.

Närmast på det franska utbyggnadsprogrammet står en 320 km lång bana österut, från Paris. Från 2007 ska den flytta viktiga städer närmare till huvudstadsregionen. Bl a kommer Strasbourg att anslutas till TGV-nätet. 2010 kommer dessa TGV-tåg även att passera gränsen till Tyskland, stanna i Frankfurt am Main och därmed bidra med ännu en länk i det europeiska höghastighetsnätet. De europeiska höghastighetstågen kan också trafikera befintliga järnvägar i lägre hastighet. Därmed når man fullständig kompatibilitet mellan olika tågslag och banor.

Spanien

Spanien påminner om Sverige på flera sätt: Man har ett relativt svagt befolkningsunderlag och gles bebyggelse. Här hade inrikesflyget p g a det stora avstånden och tågens långa restider länge ett övertag. När höghastighetståget kom skapades därför en språngeffekt som gav både järnvägen och Spanien ett imagelyft.

Redan 1992 startade trafiken på den 470 km långa sträckan Madrid – Sevilla. Forskningsrapporten Europakorridoren – *Ett bredband för fysiska transporter*, publicerad av Järnvägsgruppen KTH år 2003, visar att resandet på sträckan har ökat kontinuerligt. Efterfrågeökningen har ännu efter lång tid heller inte avklingat.

Tack vare de snabba förbindelserna har järnvägen ökat sina marknadsandelar. Syftet med de stora spanska satsningarna på höghastighetsjärnvägar är att åstadkomma en positiv regional utveckling, att öka järnvägens konkurrenskraft gentemot bil och flyg samt att på sikt komma närmare Europa.

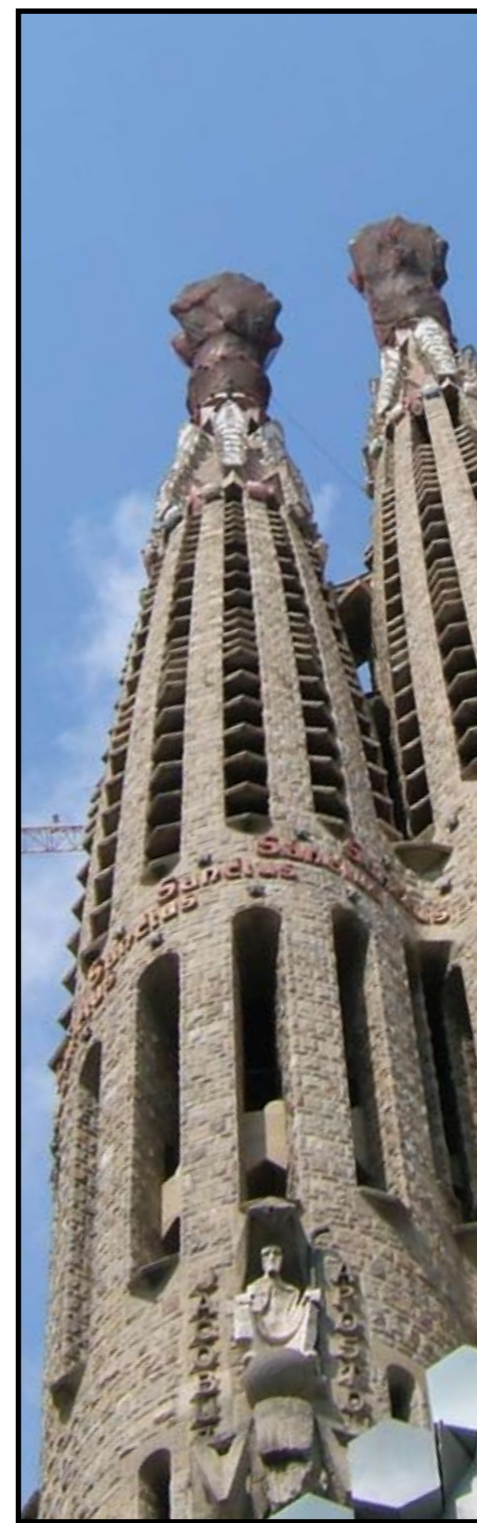
Utbyggnad pågår av järnvägen mellan Madrid och Barcelona. En 600 km lång sträcka byggs nu för höghastighetståg i 350 km/h. Förutsättningarna för denna kommande höghastighetslinje liknar mycket de som råder för Europabanan mellan Stockholm och Köpenhamn.

Det finns både en stark ändpunktsmarknad och ett antal större städer utmed hela sträckan som skapar en betydande marknad för regionalt resande. Avståndet mellan de två banornas

ändpunkter är nästan detsamma.

Liksom Sverige ligger Spanien i Europas utkant och har ett liknande handikapp i form av långt avstånd till viktiga målpunkter i Mellaneuropa. Befolkningsunderlagen och trafikstrukturen har också stora likheter, med stora avstånd mellan befolkningscentra.

På sikt ska det spanska nätet kopplas till det franska och därmed till det övriga höghastighetsnätet i Europa. På samma sätt kan Europakorridoren få sin anslutning i Hamburg.



Europakorridoren är ett samhällsbyggnadsprojekt

Snabba kommunikationer är ett medel – inte ett mål i sig.

Hastigheten skapar närhet. De snabba tågen ger oss möjlighet att forma det framtidens samhälle vi alla ska leva, bo och arbeta i. Ett samhälle som motsvarar människors krav på arbete, boende, livskvalitet och rörlighet inom Sverige och i världen omkring oss. Ett samhälle som skapar förutsättningar för en hållbar och uthållig tillväxt.

Sverige saknar inte aktuella och positiva erfarenheter av vad bättre kommunikationer kan ge:

Mälardalen och Svealandsbanan har vidgat arbets- och utbildningsmöjligheterna i hela Stockholm-Mälardalenregionen. På Svealandsbanan ökade trafiken med 700 % jämfört med situationen på gamla banan.

I Västra Götaland knyts de tre sammanslagna länen närmare varandra genom en utökad regional tågtrafik.

I Skåne ökar resandet stadigt med Pågatågen och Öresundstågen. Tågtrafiken över Öresund för två regioner (Skåne och Själland) och två länder närmare varandra.

I Småland ökar trafiken på Krösatågen. I Östergötland samarbetar Norrköping och Linköping för förbättrade kommunikationer och samverkar som den fjärde storstadsregionen i Sverige.

Bättre pendlingsmöjligheter ger bättre förutsättningar för utveckling och tillväxt.

Studier gjorda av Internationella Handelshögskolan visar att det är städer och orter som ligger inom en timmes pendlingsavstånd från höghastighetsjärnvägen som vinner mest. Denna insikt är en grund för tanken på Europakorridoren som region.

Storlek och täthet är betydelsefullt för att skapa bästa möjliga villkor för tillväxt och regional utveckling. I Europakorridoren genom Sverige – just det område som kan nå inom en timme från Götalandsbanan och Europabanan – bor ca 65% av Sveriges befolkning. Där produceras cirka 65% av Sveriges BNP.

En utbyggnad av Europakorridoren innebär ett samlat helhetsgrepp

Nya järnvägar utreds, planeras och byggs i Sverige. Det är givetvis positivt.

Text utreds och planeras utbyggnader inom Europakorridoren på en rad olika delsträckor – enligt den av regering och riksdag beslutade investeringsplanen för åren 2004-2015. Exempel på några viktiga etapper är

- Stockholm – Linköping (Ostlänken)
- Göteborg – Landvetter – Borås (del av Götalandsbanan)

För Götalandsbanan, sträckningen Borås – Jönköping – Linköping, har kommuner, regioner och Europakorridoren AB tillsammans med Banverket, Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet startat ett

arbete för en samordnad samhällsplanering och trafikplanering. En idéstudie överlämnas till Banverket 2007.

Men för att vinna de stora fördelarna krävs ett sammanhängande järnvägssystem – ett samhällsbyggnadsperspektiv och ett helhetsgrepp.

Järnvägen har nämligen en nyckelroll i det framtida samhällsbyggandet.

I Europakorridoren vill vi systematiskt förstärka den positiva utvecklingen genom att bygga två nya banor för höghastighetståg och genom att förstärka och förnya Södra stambanan.

För kommunerna och regionerna i Europakorridoren skulle ett helhetsgrepp ha en avgörande betydelse för tillväxt och sysselsättning. Kommunerna och regionerna skulle bli ännu starkare integrerade, och näringslivet bli bredare sammansatt – vilket skapar förutsättningar för ett ökat antal arbetstillfällen.



Vi vill ansluta ett svenskt höghastighetsnät till det europeiska



Europakorridoren arbetar för att motsvarande förstudier som gjorts för Götalandsbanan påbörjas också för Europabanan, d v s för sträckningen söderut från Stockholm via Jönköping ner till Helsingborg. Även andra sträckningar kan bli aktuella och måste studeras innan ett slutligt läge för Europabanan kan bestämmas.

Vi arbetar också för att tunneln mellan Helsingborg och Helsingör (HH-tunneln) förverkligas. Denna behövs både för Sveriges internationella transporter och för regionaltrafiken

i Öresundsregionen och kan beroende på Europabananans sträckning även vara en del av denna.

Detta arbete gör det möjligt att planera och bygga för helheten och med en gemensam hastighetsstandard för de olika delsträckorna. Då kan hela Europakorridoren från Stockholm och Mälardalen via Helsingör och Köpenhamn till Hamburg bli en del i ett europeiskt höghastighetsnät.

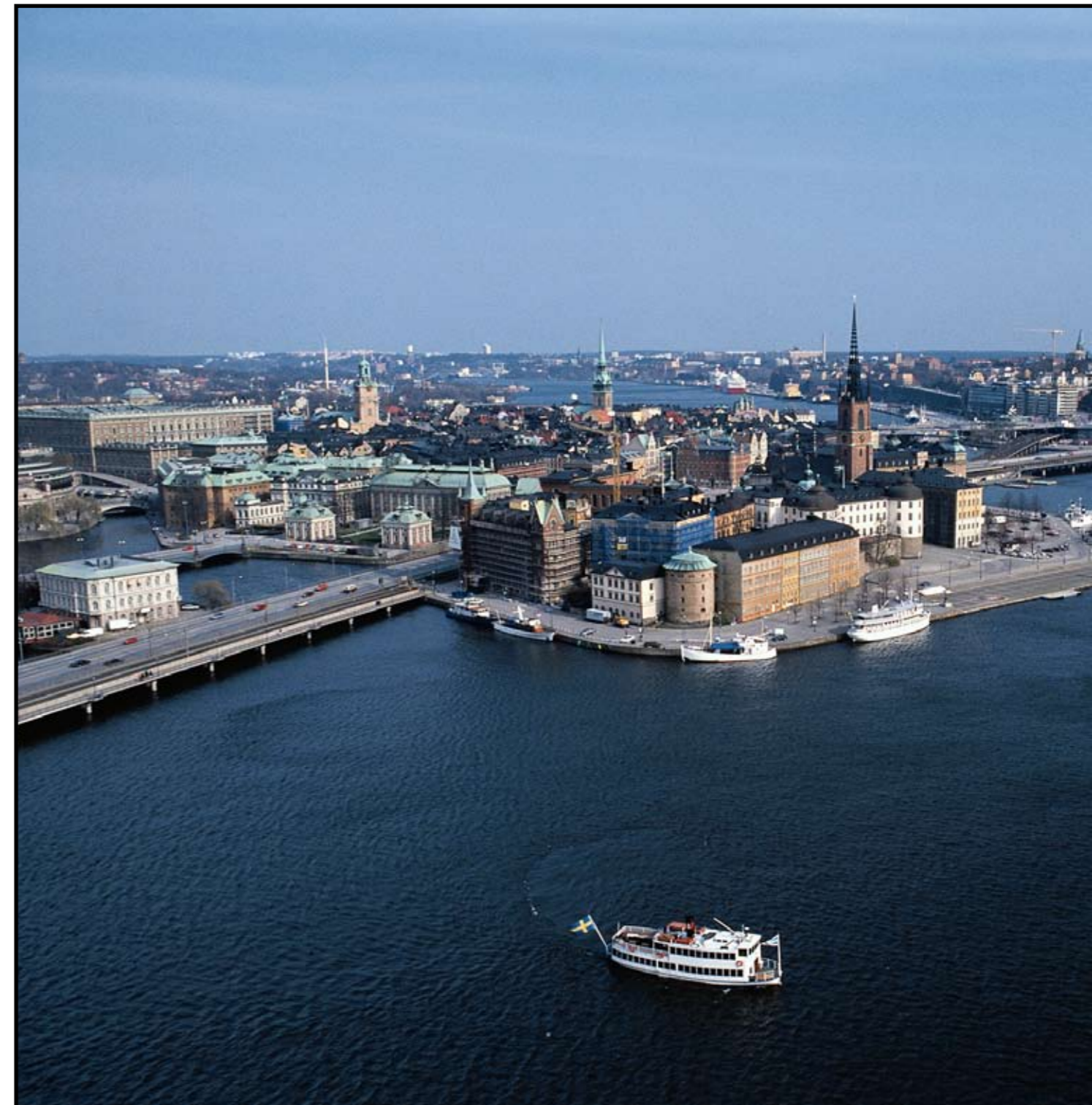
Kraftigt förkortade restider

Med den utbyggda Europakorridoren blir det möjligt att klara längre resor och transporter på betydligt kortare tid.

Ett stort antal regioner och orter får kraftigt förkortade restider med Götalandsbanan och Europabanan.

Illustrationen nedan är hämtad från *Europakorridoren – Ett bredband för fysiska transporter, Järnvägsgruppen KTH 2003.*

	Idag	Med Europa- / Götalandsbanan	Förändring i %
Köpenhamn-Stockholm	5:00	2:35	-48%
Hamburg-Stockholm	9:30	4:15	-56%
Hamburg-Köpenhamn	4:31	1:40	-63%
Jönköping-Malmö	2:28	1:20	-46%
Göteborg-Jönköping	1:54	0:39	-67%
Linköping-Göteborg	3:54	1:19	-60%
Köpenhamn-Göteborg	3:52	1:55	-52%
Helsingborg-Stockholm	4:40	2:11	-53%



Europakorridoren – ett långsiktigt hållbart transportsystem



Transportsektorn svarar för ca 30% av de svenska utsläppen av växthusgaser. Dessa utsläpp har dessutom successivt ökat och uppgick 2004 till ca 20,1 miljoner ton – vilket är ca 9% mer än 1990. Denna ökning består nästan uteslutande av ökade utsläpp från tunga lastbilar.

Denna utveckling är ohållbar. Även här krävs ett samlat helhetsgrepp för att bryta trenden och säkerställa en positiv utveckling.

En utbyggnad av Europakorridoren innebär ett väsentligt steg mot ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kapaciteten ökar, vilket gör att svensk järnväg klarar såväl ett ökat resande som fler godståg. Miljövinster är väsentliga: Mindre övergödning och försurning av mark och vatten och lägre utsläpp av koldioxid.

Frågor om långtgående långsiktiga klimatmål och åtgärder för anpassning till klimatförändringar är högaktuella. Riksdagen har lagt ribban högt för att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn.

Detta ställer krav på strukturella förändringar. Nu behövs samlade investeringar i nya, miljömässigt uthålliga transportsystem.

Europakorridorens miljöeffekter har noga utretts. Vi vet att nya höghastighetsbanor får stor betydelse för möjligheten att nå även högt ställda miljömål för transportsektorn.

Den svenska transportsektorns utsläpp av växthusgaser kommer till mer än 80% från vägtrafiken.

Vägtrafiken orsakar fler dödsfall och personskador än andra transportslag. Tung fordon är inblandade i ungefär en tredjedel av alla dödsolyckor på våra allmänna vägar.

Om nuvarande utveckling fortsätter och inget görs kommer den tunga lastbilstrafiken att öka kraftigt. En prognos utförd av Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, visar att både person- och godstransporter kommer att öka kraftigt mellan åren 2001 och 2020. Personresorna beräknas öka med 28% till år 2020, mätt i personkilometer.

Det enda alternativet med betydande verkningsgrad är att erbjuda en energieffektivare infrastruktur, utbyggd för att klara högt ställda krav på effektivitet och kapacitet.

Både miljön och trafiksäkerheten talar för att järnvägen ska ta en betydligt större del av transportarbetet. Inte minst när det gäller gods.

Ökad spårkapacitet är ett måste

De investeringar som gjorts för förbättrade kommunikationer i olika regioner – för ökad tillgänglighet och integration av lokala arbetsmarknader – har varit framgångsrika. De har lett till ett ökat tågresande, särskilt inom och mellan närliggande regioner.

Järnvägen kan förkorta pendlingstiderna genom en kombination av ökad kapacitet och ökad genomsnittshastighet. Därmed blir det möjligt att pendla till arbete och utbildning över allt längre avstånd.

Idag ser vi en ökning av både personresandet och godstrafiken. Detta leder till mer trafik, fler regionala resor och mera gods på spåren, vilket är positivt ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Särskilt i storstadsregionerna, men även på andra håll, har dock denna utveckling lett till en alltmer besvärande brist på spårkapacitet i högtrafik. Olika typer av tågtrafik med olika hastigheter ska samsas på befintliga spår t ex X2000- och InterCity-tåg, regionaltåg, pendeltåg, godstransporter och internationell trafik.



Detta är redan bister verklighet: Inför 2006 års sommartidtabell tvingades exempelvis SJ öka restiderna för regionaltågstrafiken på Mälardalen på grund av bristande spårkapacitet. Nya spår och ökad kapacitet på befintliga spår är därför ett måste. Annars försämras tågets attraktivitet och konkurrensförmåga som transportmedel.

Höghastighetståg ökar godstrafikens kapacitet

Kvalitet, leveranssäkerhet och servicegrad är avgörande faktorer vid val av transportmedel.

Med en satsning på höghastighetståg inom Europakorridoren frigörs kapacitet på de befintliga stambanorna för godstrafiken och regionaltåg. Då klaras näringslivets behov av effektiva godstransporter väsentligt bättre än idag.

Med ett separerat järnvägsnät för snabba tåg skapas dessutom förutsättningar för att uppfylla transportpolitiska mål om god miljö, säkerhet, tillgänglighet, rörlighet och en positiv regional utveckling. Samtidigt som individens och näringslivets behov av ökad rörlighet tillgodoses.

Södra stambanan är en av Sveriges hårdast belastade järnvägar. Kapacitetsbristen här blir ett allt större problem. Genom att sprida den snabba persontrafiken på fler banor, skapas utrymme för mer regionaltågstrafik och godstrafik – och en långsiktigt hållbar lösning av kapacitetsproblemen på spåren.

”Både person- och godstransporter med järnväg ökade under år 2005.”

Pressinformation från SIKKA, Statens Institut för kommunikationsanalys 2006-05-08



Den samhällsekonomiska nyttan: Tre gånger kostnaden



I den studie som genomförts av Järnvägsgruppen KTH görs en samhällsekonomisk kalkyl som visar att Europabanan/Götalandsbanan skapar nästan tre gånger så stor samhällsekonomisk nytta som investeringen i banorna kostar.

Europabanan/Götalandsbanan fullt utbyggd ger betydande trafikökningar. Projektet är kommersiellt intressant och har ett stort resandeunderlag. Detta och tidsvinster genererar intäkter som gör att det finns goda förutsättningar att finansiera utbyggnaden genom alternativa och kompletterande finansieringsformer. T ex som en samverkan mellan privata investerare, staten och regionala intressenter.

Götalandsbanan och Europabanan bör därför tidigareläggas och lyftas ur Banverkets investeringsplan och finansieras i särskild ordning med en normal avskrivningstid.

Det handlar om att finansiera förnyelsen och utvecklingen av ett nationalkapital (det svenska järnvägsnätet) för att motsvara dagens krav på resande och godstransporter. Nyttan kommer människor, näringsliv och samhälle till del under en lång följd av år.

Bakom Europakorridoren: Kommuner, regioner och organisationer i tre länder

”Flera av motionsförslagen berör också projekt som har internationell anknytning. Enligt utskottet ställer förändringar i vår omvärld, inte minst genom EU:s utvidgning i vårt närområde, krav på infrastrukturen för att möta nya resmönster och nya transportvägar.

Utskottet delar därför den grundläggande syn som kommer till uttryck i flera motioner om vikten av att ett europeiskt perspektiv anläggs i samband med planeringen av vägar och järnvägar. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att det i trafikverkens planeringsdirektiv föreskrivs att ett europeiskt synsätt skall utgöra en utgångspunkt för planeringsarbetet.”

Trafikutskottets betänkande
2005/06: TU5 Moderna transporter
Avsnittet särskilda infrastrukturprojekt:
Europakorridoren och höghastighetsnät m.m.

Bakom Europakorridoren står ett stort antal kommuner, kommunalförbund, landsting, regioner och företag – i Sverige men också i Danmark och Tyskland.

I Sverige har också framsynta rikspolitiker – inte minst riksdagsledamöter – engagerat sig. Det är lätt att förstå:

Europakorridoren bygger på övertygelsen att väl fungerande kommunikationer mellan svenska regioner och den europeiska kontinenten är avgörande för Sverige.

Avgörande för fortsatt utveckling och tillväxt. Avgörande för vår framtid i Europa.

Europakorridoren är ett samhällsbyggnadsprojekt för framtidens Sverige.



Om du vill veta mer:

Besök 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

Sylvia Blomby, projektsekreterare

Tel. 0372 – 78 93 55, 070 – 598 93 55

Fax 0372 – 120 88

sylvia.blomby@kommun.ljungby.se

