

Europakorridoren i 10 punkter

1. EUROPAKORRIDOREN är den region som sträcker sig från Hamburg till Göteborg och Stockholm, via Köpenhamn och Öresundsregionen. Här lever och arbetar ca 20 miljoner människor.
2. Idag är kommunikationssystemet i denna region otillräckligt. Om inget görs kommer t ex lastbilstrafiken i regionen att öka med 40-60 procent fram till år 2010.
3. Europakorridoren kan få ökad tillväxt genom utbyggnad av järnvägarna: Europabanan (Stockholm-Helsingborg-Köpenhamn-Hamburg) och Götalandsbanan (Stockholm-Jönköping-Göteborg).
4. Trafiksystemet i Europakorridoren är heltäckande med järnväg, bil, flyg och sjöfart i samverkan. Järnvägen får snabba lättgodståg, lokaltåg, regiontåg och höghastighetståg på samma bana.
5. Med höghastighetståg krymper restiderna drastiskt. En resa Stockholm-Köpenhamn kommer t ex att ta ca 2 tim 35 min.
6. Höghastighetståget är snabbt och säkert – och fyller luckan mellan långa flygresor och kortare resor med bil och buss.
7. Europakorridoren frigör och skapar ny kapacitet för effektivare godstrafik (liksom regional- och lokaltrafik) på järnväg.
8. Europakorridoren är ett miljöprojekt. Förstudier visar att projektet kan ge stora miljöförbättringar, inte minst genom kraftigt minskade utsläpp.
9. Europakorridoren kan beskrivas som ett bredband för fysiska transporter, med positiva effekter såväl lokalt och regionalt, som nationellt och internationellt.
10. I Europakorridoren skapas samverkan i nätverk, baserade på moderna, snabba kommunikationer och en ekologiskt hållbar utveckling.

Den nya länken till Nordeuropas näringsliv



Europakorridoren?

är en ideell förening som verkar för utbyggnad av ett system för höghastighetståg. Föreningen består av kommuner, städer, län och andra regionala företrädare i Sverige, Danmark och Tyskland.

De svenska intressenterna äger gemensamt Europakorridoren AB.

Ytterligare information:

Europakorridoren AB:
VD Gunnar Sibbmark, tel 0472-205 84, 0705-62 94 33
e-post gunnar.sibbmark@pp.varnamo.net

Sekretariat: Sylvia Blomby, tel 0372-78 93 55,
e-post sylvia.blomby@kommun.ljungby.se

S-341 83 Ljungby
www.europakorridoren.se

GÖTALANDBANAN  EUROPABANAN



Europabanan och Götalandsbanan –
i hög hastighet mot ökad tillväxt i Sverige
och Nordeuropa.

Vad är Europakorridoren och Europabanan/Götalandsbanan?

Europakorridoren är den långsträckt region som sträcker sig från Hamburg till Göteborg och Stockholm, via Köpenhamn och Öresundsområdet.

Livsnerven i Europakorridoren skulle kunna vara Europabanan/Götalandsbanan – en järnvägslinje för höghastighetståg Stockholm/Göteborg-Jönköping-Helsingborg-Köpenhamn-Hamburg. Tåg med hastighet på upp till 350 km/tim är ett snabbt och säkert transportmedel och fyller transportluckan mellan långa flygresor och kortare resor med bil och buss.

I Europakorridoren – det område som kan nå inom 60 min från den tänkta järnvägslinjen - lever och arbetar ca 20 miljoner människor. Inom den del av Europakorridoren som går genom Sverige bor 65 procent av Sveriges befolkning. Med höghastighetståg skulle restiden från Stockholm till Köpenhamn kunna krympa till 2 tim 35 minuter. Europabanan skapar snabbare och lättare kontakter mellan Sverige och norra Europas marknader. Europabanan kan bli livsnerven i Sveriges företagstätaste område.

45 procent av alla långväga tågresor i landet skulle starta och sluta i Europakorridoren och ytterligare 45 procent av alla långväga tågresor skulle ansluta till Europakorridoren. Järnvägens konkurrenskraft skulle öka, jämfört med andra transportslag, och medföra att landets samlade långväga tågresor skulle öka kraftigt.

Europakorridoren är också namnet på en sammanlutning av städer, kommuner och landsting från Stockholm i norr, över Öresundsregionen och Köpenhamn till Hamburg i söder som verkar för ett system för höghastighetståg och för att Europabanan/Götalandsbanan ska komma till stånd.

Ett ”nytt” trafiksystem

Europabanan förutsätter två nya spår hela vägen från Stockholm till Helsingborg respektive Göteborg – också där Europabanan har samma sträckning som Södra Stambanan. De gamla spåren, som inte har tillräcklig kvalitet i kurvor och lutningar, används för snabbtåg (X2000), intercitytåg, regiontåg och godståg av normalt slag.

På de nya spåren körs både sådana höghastighetståg som går långa sträckor, har få stopp och därför hög genomsnittshastighet och andra med fler stopp och lägre genomsnittshastighet. Tåg som ska stanna vid mindre stationer körs in på ett sidospår så att de långväga tågen kan passera.

Institutet för Näringslivsanalys vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping har genomfört en studie av den ökning av pendling, reseolymer och regionförstoring som Europabanan skulle medföra.

Forskarna beskriver att Europabanan inte är någon vanlig järnvägslinje:

”Europabanan kommer att radikalt förbättra förutsättningarna för tjänsteresor, pendlingsresor, fritidsresor och godstransporter i Europakorridoren med långtgående konsekvenser som följd. Europabanan kan sägas representera en för Sverige ny järnvägsteknologi med kraftigt sänkta restider som följd. Europabanan kan därmed inte betraktas som bara en utvidgning av det svenska järnvägssystemet utan bör snarast betraktas som ett eget trafiksystem med delvis egna egenskaper.”

De snabbaste tågen på Europabanan/Götalandsbanan stannar i Stockholm, Jönköping, Helsingborg och Köpenhamn respektive Stockholm, Jönköping, Göteborg.

Andra tåg stannar också vid Nyköping/Skavsta, Norrköping, Linköping, Jönköping, Värnamo, Helsingborg, Landskrona, Lund, Malmö och Kastrup respektive Nyköping/Skavsta, Norrköping, Linköping, Jönköping, Borås, Landvetter

Avsikten är att Europabanan/Götalandsbanan ska ha två avgångar i timmen från Stockholm via Jönköping till Köpenhamn (varav ett direkttåg) och två via Jönköping till Göteborg (varav ett direkttåg).

Europabanan och Götalandsbanan, trafikerade med höghastighetståg, ger

- mycket kortare restider som gör att tåget - i hela södra Sverige - kan konkurrera med flyg och bil
- en betydande ökning av tågtrafiken och en minskning av flyg-, bil- och busstrafik
- bättre miljö och ökad säkerhet
- växande regioner både längs och utanför banan
- ökad närhet till kontinenten
- större kapacitet för gods- och regionaltåg när södra och västra stambanorna avlastas
- vidgade marknader för industrin



Sverige behöver effektiva och miljövänliga transportmedel

Tillväxt förutsätter att det är nära mellan arbetsgivare och arbetstagare och mellan producenter och konsument. "Nära" har två dimensioner: geografi och tid. Geografiska avstånd kan kompenseras med snabba förbindelser.

För att vara konkurrenskraftig måste en region vara relativt stor, sett till antalet invånare, och tät så att det finns underlag för många och varierade kontakter. En region är ett område med en gemensam arbetsmarknad och gemensamma mötesplatser för handel och kultur. Tidigare kunde en regions storlek beskriva avstånd, i kilometer. Idag beskrivs regioner i tid. Så är t ex en arbetsmarknadsregion det område vars kärna kan nås på 45-60 minuter. Andra typer av "funktionella regioner" skapas av möjligheter att göra effektiva affärsresor eller leverera transportkänsliga varor och tjänster.

För att vara attraktiv måste en region också ha goda förbindelser med andra regioner.

När transportsystem utvecklas och blir allt snabbare krymper avstånden både inom och mellan regioner. Med höghastighetståg kan man inom en timme från Göteborg nå Jönköping, Halmstad och Borås. På drygt en timme når man Linköping och Helsingborg. Inom en timme kan Jönköping nås från Nyköping, Norrköping, Linköping, Borås, Värnamo och Helsingborg.

Järnvägen är konkurrenskraftig

Ingen långtradare kan konkurrera med höghastighetståg när det gäller att transportera lättgods längre sträckor. När det gäller tyngre gods är det framför allt av hänsyn till miljön och trafiksäkerheten som en större andel gods bör transporteras på järnväg.

Järnvägen skapar tillväxtregionen

Jämfört med europeiska regioner är de svenska små – och långt borta. De svenska infrastrukturinvesteringarna behöver därför ses i ett europeiskt perspektiv. Sveriges geografiska läge i norra Europa gör att vi är beroende av väl fungerande transporter som klarar inte bara dagens utan också morgondagens krav på snabbhet, pålitlighet, flexibilitet och säkerhet. Bra transportsystem behövs för att kompensera vårt läge – långt från Europas marknader – som medför försämrade konkurrensvillkor för de svenska företagen.

Bra kommunikationer gör alltså en region geografiskt "större" men tidsmässigt "mindre" och dessutom lättare att nå. Effektiva transporter ger

- en bredare arbetsmarknad. De som bor i området får många fler arbetsplatser och uppgifter att välja mellan
- ett bredare arbetskraftsutbud. Företagen kan rekrytera medarbetare med mer varierande kompetenser
- en bredare marknad för hushållen. Hushållen får ett bredare utbud av varor, tjänster och fritidsaktiviteter
- en bredare marknad för företagen. Företagen får lättare att både köpa och sälja varor och tjänster, särskilt sådana som är känsliga för långa transporter.

Ett effektivt transportsystem innebär inte bara att transporttider och kostnader kan minska. Transportsystemet medger också effektiv logistik och minskar lagerkostnader. Företag kan slå samman produktions- och distributionsanläggningar.

Järnvägen är miljövänlig

Miljöproblemen blir allt svårare och växthuseffekten hotar vår existens. Sverige har antagit miljö kvalitetsnormer för utsläpp av koldioxid, kväveoxid och partiklar. Regeringens etappmål för transportsektorn är att utsläppen år 2010 inte ska ligga högre än de gjorde 1990. Men utsläppen i Sverige ökar, och mest bidrar de tunga lastbilarna som sedan 1990 ökat sina utsläpp med 55 procent.

Om Europabanan/Götabanan byggs skulle utsläppen i regionen Europakorridoren kunna minska kraftigt trots att det totala trafikarbetet ökar. För persontransporter skulle 17 procent av den ökning av koldioxidutsläppen som skett under 1990-talet försvinna. Miljöeffekterna för en överflyttning av godstransporter från lastbilar till tåg har inte beräknats men uppskattas vara minst lika stora.

Om Europabanan/Götalandsbanan byggs ut, ökar järnvägen kraftigt sin andel av resandet.

Beräknad utveckling av tågets marknadsandel	(15 % år 2002):
Banverkets Framtidsplan	19 % år 2015
Götalandsbanan utbyggd	23 % år 2015
Europabanan utbyggd till Helsingborg	27 % år 2017
Europabanan utbyggd till Hamburg	30 % år 2020

Europabanan är lönsam

I juni 2004 fastställde riksdagen regeringens förslag till planeringsram för Banverket för perioden 2004-2014. Investeringsramen sattes då till 107,7 miljarder kronor.

I sin Framtidsplan 2004-2015 gjorde Banverket en särskild utredning om tågtrafiken i Europakorridoren. Banverket förordar där att Götalandsbanan byggs till omkring år 2025 men bara för en högsta hastighet på 250 km/h. Europabanan finns däremot inte med i Banverkets plan.

I Banverkets utredning stämde resultaten dåligt med tidigare internationella erfarenheter och med prognoser som gjorts med andra metoder. Järnvägsgruppen på KTH har därför gjort en ny utredning och vidareutvecklat prognoserna på ett sätt som ger bättre underlag för samhällsekonomiska analyser.

Hela Europabanan/Götalandsbanan kostar 50 miljarder kronor i investeringar i Sverige inklusive vår del av Öresundstunneln Helsingborg/Helsingör. KTH:s prognoser visar att Europakorridoren, fullt utbyggd, ger en ökning av järnvägsresandet som är större än effekten av hela Banverkets framtidsplan. Den samhällsekonomiska kalkylen visar att Europakorridoren genererar nästan tre gånger så stora vinster som investeringen i banorna kostar. Investeringen blir långsiktigt hållbar, både ekonomiskt och ekologiskt.

Det finns goda förutsättningar att finansiera utbyggnaden antingen med direkta statliga lån eller med alternativa metoder som samverkan mellan privata investerare, staten och regionala intressenter s k PPP, Public Private Partnership. Därför bör man nu fatta ett principbeslut om att bygga ett höghastighetsnät och sedan genomföra det i den takt det kan finansieras.

Reduktion av trafikens årliga energibehov och utsläpp av luftföroreningar genom överflyttning av persontransporter från flyg, bil och buss vid en utbyggd Europabana/Götalandsbana år 2010 (godstrafik ej inräknad):

Kolvät	- 240 ton
Kväveoxider	- 1 275 ton
Koldioxid	- 270 000 ton
Energi	- 900 GWh

Källa: Miljöstrategi, SIK, Banverket, Överföringsanalyser enligt KTH

Förbind stora delar av Sveriges näringsliv med Europa

Kan Europa så kan vi

I Europa finns idag drygt 300 mil höghastighetsbana och nätet byggs successivt ut. De flesta nya banor och tåg byggs för hastigheter på 300-350 km/h. När det går allt snabbare att komma fram med tåg har resandet ökat. Tåget har tagit marknadsandelar från flyg och bil i takt med att nätet byggts ut.

I Frankrike, Tyskland, England, Belgien och Holland byggs nya banor som också kopplas samman i nät. I Spanien planerar man att bygga 200 mil ny höghastighetsbana till år 2010. Den första banan för hastigheter på 350 km/h håller nu på att byggas mellan Madrid och Barcelona. Den är 60 mil och får en medelhastighet 250 km/h vilket innebär att restiden mellan de två städerna kommer att bli 2,5 tim. Denna linje har stora likheter med Europabanan Köpenhamn-Stockholm. Sträckorna

är lika långa och befolkningsunderlag och trafikstruktur är jämförbara.

Det svenska järnvägsnätet bör kopplas ihop med nätet av nya järnvägar för höghastighetståg som byggs på kontinenten för internationell trafik. För att förstärka järnvägens konkurrenskraft som transportmedel behövs ett tekniskt lyft. För nya järnvägar, som ska hålla i 100 år, är det nödvändigt att planera för hastigheter upp till 350 km/h.

Välj den effektivaste sträckningen

Järnvägsnätet är ett glesare transportnätverk än vägnätet och kräver mycket stora investeringskostnader. Satsningar på järnvägar måste göras så att de blir till nytta för så många som möjligt. Den föreslagna Europabanan har därför en delvis annan sträckning än

Södra Stambanan. Söder om Linköping tar den en västligare rutt och passerar Jönköping, Värnamo, Ljungby, Markaryd, Åstorp, Helsingborg och Landskrona på väg till Malmö. Europabanan angör samhällen som redan idag är större och har en större befolkningstillväxt och bättre marknadsunderlag än de samhällen som ligger utmed Stambanan. Med Europabanan ökar förutsättningarna för tillväxt ytterligare.

Europabanan rustar företagare i Södra Europakorridoren för framtiden

Största nytta av Europabanan får givetvis de orter som idag ligger vid sidan av Stambanan: t ex Jönköping med ett befolkningsunderlag på 450 000 personer och Markaryd med 213 000 personer inom sina respektive upptagningsområden.

Institutet för Näringsanalys har studerat vilken betydelse Europabanan skulle få särskilt på sträckan Jönköping-Köpenhamn. Företagen i den regionen har hittills varit mycket framgångsrika, men här finns många små underleverantörer som kan få svårt att hävda sig i framtiden om inte infrastrukturen förbättras kraftigt.

Europabanan skulle skapa fem långsiktigt vitala stationsregioner (Vaggeryd, Värnamo, Ljungby, Markaryd och Åstorp) trafikerade med intercitytåg och en långsträckt bandstadsregion från Jönköping till Helsingborg.

Detta skulle få stora effekter på de lokala ekonomierna:

- Fler arbetstillfällen skapas i varje stationsregion. Totalt beräknas 5 000 arbetstillfällen tillkomma i området längs med sträckan.
- Näringslivet diversifieras när företagen kan rekrytera medarbetare från ett vidare område. Kunskapsintensiteten ökar.
- Med fler arbetstillfällen ökar både inflyttningen och förvärvsgraden i området. Regionen kan öka sitt

bidrag till BNP med uppskattningsvis 25 miljarder kronor/år.

- Bansträckningen Jönköping-Helsingborg är kostnadsberäknad till 15 miljarder kronor.

Hela Södra Stambaneområdet gynnas

Men också för samhällen utmed Södra Stambanan sammanlagt är Europabanan ett bättre alternativ än en upprustning av Stambanan. En uppgradering gör att den totala tillgängligheten (antal arbetstillfällen som kan nås inom 60 min) blir 33 procent högre än idag. Men med Europabanan ökar tillgängligheten dubbelt så mycket och blir 66 procent högre än idag. Stationskommunerna – särskilt Södertälje, Norrköping och Nässjö - utmed Södra Stambanan kommer att få en avsevärt större in- och utpendling med en Europabana än med en uppgraderad stambana. En upprustning av Södra Stambanan förväntas ge cirka 3 400 arbetstillfällen i Södra Stambanekommunerna under en tioårsperiod medan Europabanan förväntas ge en ökning med cirka 9 000 arbetstillfällen i samma kommuner.

Läs mer om Europakorridoren

Europakorridoren. Ett bredband för fysiska transporter. Utbud, prognoser och samhällsekonomi, Rapport från Järnvägsgruppen KTH, aug 2003

Europakorridoren – Resvolym, pendling och regionförstoring, Institutet för Näringsanalys, Internationella Handelshögskolan i Jönköping, 2004

Europabanan och Södra Stambanan – en jämförande analys av effekterna i Södra Stambaneregionen, Institutet för Näringsanalys, Internationella Handelshögskolan i Jönköping, sept 2004

