

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 kommunikationerna i denna region otillräckliga. Om inget görs kommer t ex lastbilstrafiken i regionen att öka med 40–60 procent fram till år 2010.
3. Europakorridoren baseras på utbyggnad av bl a två järnvägar: Europabanan (Stockholm–Helsingborg–Köpenhamn–Hamburg) och Götalandsbanan (Göteborg–Jönköping).
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. 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 tåg.
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.



Vad är Europakorridoren?

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

Rapporten "Europakorridoren – Resolymer, pendling och regionförstoring" har på uppdrag av Europakorridoren AB utförts av Institutet för Näringslivsanalys vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping under ledning av professor Börje Johansson (December 2003). Börje Johansson, tel 036-15 64 39, borje.johansson@ihh.hj.se
Charlie Karlsson, tel 036-15 69 53, Charlie.Karlsson@ihh.hj.se

Europakorridoren AB
S-341 83 Ljungby
www.europakorridoren.se

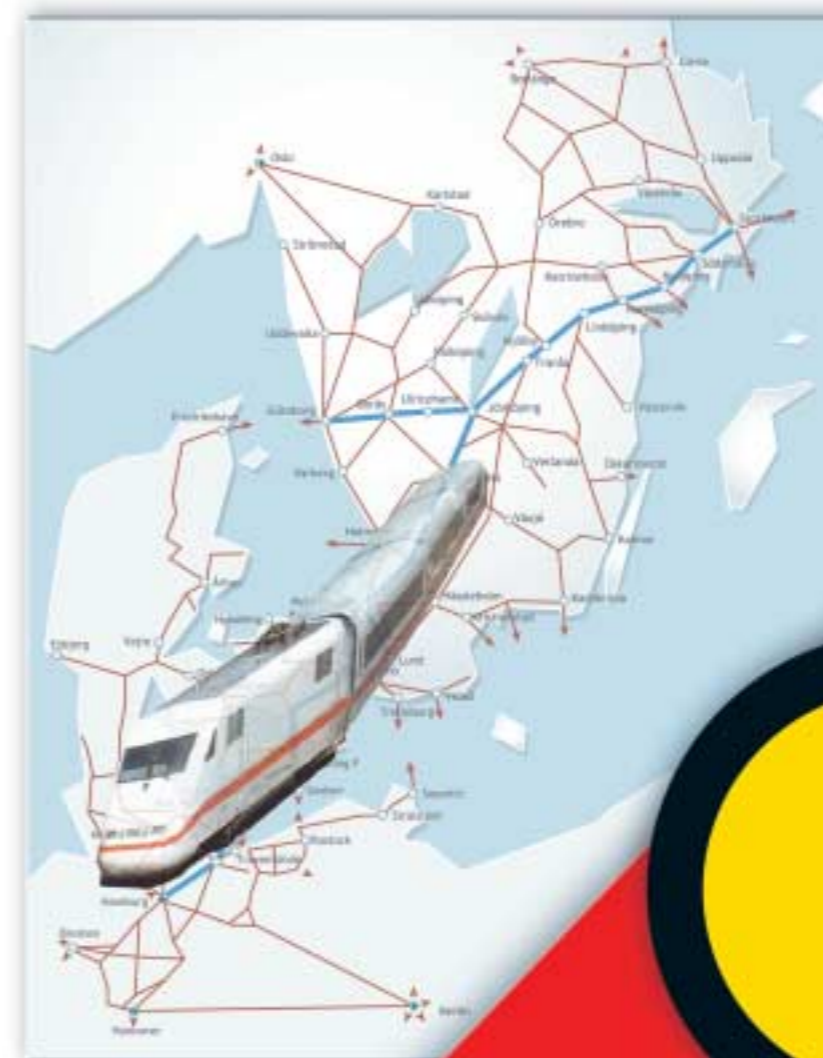
GÖTALANDBANAN  EUROPABANAN



EUROPABANAN

Förbinder Sverige med Nordeuropas marknader

Europabanan skapar förutsättningar för långsiktig tillväxt i en livaktig, växande bandstadsregion från Helsingborg till Jönköping.



På så sätt ökar dynamiken i hela det svenska samhället.



Tillväxt i en region förutsätter att det är nära mellan arbetsgivare och arbetstagare och mellan producenter och konsumenter. Tillväxt förutsätter att en region är tillräckligt stor och tät för att det ska finnas underlag för många och varierade kontakter och att regionen har goda förbindelser med andra regioner.

Svenska regioner behöver växa

En "region" är inte ett administrativt begrepp.

En region uppstår när människor kan mötas och byta tjänster och varor. En region är ett område med en gemensam arbetsmarknad och gemensamma kommersiella och kulturella mötesplatser. Tidigare kunde en regions storlek beskrivas avstånd, i kilometer. Idag beskrivs regioner i tid. Så är till exempel 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. När transportsystem utvecklas och blir allt snabbare krymper avstånd och därmed växer regioner.

En växande region innebär:

- *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.

För att vara riktigt konkurrenskraftig måste en region också vara relativt stor, sett till antalet invånare. Jämfört med europeiska regioner är de svenska små. Bra transportsystem behövs för att kompensera vårt läge – långt från Europas marknader – som medför försämrade konkurrensvillkor för de svenska företagen.

Europabanan – en livsnerv i en växande region

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.

I Europakorridoren – det område som kan nås 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 en livsnerv i södra Sverige med bl a Sveriges företagstätaste område – Gnosjöregionen.



Ett "nytt" trafiksystem

Institutet för Näringslivsanalys vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping har genomfört en studie av den ökning av pendling, reseolymer och därigenom 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 gods-transporter 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 bara som en utvidgning av det svenska järnvägssystemet utan bör snarast betraktas som ett eget trafiksystem med delvis egna egenskaper."

45 procent av alla långväga tågresor i landet skulle starta och sluta i Europakorridoren (höghastighetståg med få stopp samt kompletterande intercitytåg) 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.

Europabanan rustar företagare i Södra Europakorridoren för framtiden

Forskarna har särskilt studerat vilken betydelse Europabanan skulle få 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 längst 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.

Europabanan är samhälls-ekonomiskt lönsam

Hela Europabanan/Götalandsbanan kostar 50 miljarder kronor i investeringar i Sverige inklusive vår del av Öresundstunneln Helsingborg/Helsingør och ger en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Investeringen blir långsiktigt hållbar, både ekonomiskt och ekologiskt. Det finns goda förutsättningar att finansiera utbyggnaden med alternativa metoder som samverkan mellan privata investerare, staten och regionala intressenter.