

*"Den som vet var E 4 går, vet var Europabanan kommer  
...och att Götalandsbanan följer Rv40"*



# Europakorridoren

**NYHETSREV 23**

Maj 2003

ANSVARIG UTGIVARE: Gunnar Sibbmark TEL: 070-562 9433 • FAX: 0472-205 84 • E-POST: [gunnar.sibbmark@varnamo.mail.telia.com](mailto:gunnar.sibbmark@varnamo.mail.telia.com)

## Hansestadt Hamburg -ny medlem



### Liebe Freunde im Verein Europakorridor!

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist seit Jahrhunderten ein enger Partner der Staaten, Regionen und Städte im Ostseeraum. Eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Norddeutschland, Dänemark und Schweden ist für Hamburg von großer Bedeutung. Der Ausbau einer modernen und leistungsfähigen Schnellverbindung von Hamburg nach Stockholm und eine feste Querung des Fehmarnbälts werden nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die gemein-

samen Interessen und den Austausch in Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur fördern.

Als kompetenter Partner in den Bereichen Außenwirtschaft, Verkehr und Logistik freut sich Hamburg, den "Europakorridor" zu unterstützen und zusammen mit der Hansestadt Lübeck für die deutschen Interessen im Verein zu arbeiten. Die Metropolregion Hamburg ist eines der wichtigsten Handelszentren Europas. In der Rolle als logistisches Eingangstor zu den transnationalen Verkehrsnetzen setzt sich Hamburg für die Verbesserung der Infrastruktur in besonderer Weise ein.

Mit unserem Anschluss an den Verein Europakorridor gehört die Freie und Hansestadt Hamburg zu einer Gemeinschaft von 20 Mio. Einwohnern. Das ist ein Potenzial für eine noch viel stärkere und fruchtbarere Zusammenarbeit zum gegenseitigen Nutzen.

Lassen Sie uns gemeinsam damit erfolgreich sein!

**Ole von Beust**  
*Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg*

## Västlänken - en tågtunnel under Göteborg

Järnvägssystemets kapacitet inom och kring Göteborg är så begränsad att det inte klarar att uppfylla de förväntningar som ställs på framtida utökad tågtrafik. Inte minst gäller detta möjligheten att nå full effekt på den framtida Götalandsbanan. Lösningen på detta problem är att bygga en tågtunnel under centrala Göteborg mellan Göteborg C och Almedal. Därmed erhålles dels en genomgångslösning på Göteborg C, dels en dubbling av spårkapaciteten mot Väst kustbanan, Kust till kustbanan och Götalandsbanan.

Banverket framhåller i sin Framtidsplan (remissversion) att Västlänken eller annan motsvarande kapacitetsförbättring krävs för att klara kapaciteten i Göteborg efter 2015. För detta krävs byggstart före 2010.

Under hösten 2002 avslutades en förstudie av fem alternativa tunnelsträckningar med nya stationslägen. Förstudien genomfördes i samverkan mellan Banverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Västtrafik och Göteborgs Stad. Banverket avser att, efter beslut under hösten, gå vidare i nästa utredningsfas - järnvägsutredning.

[www.banverket.se](http://www.banverket.se) under projekt, Västlänken

**Lars Hansson, Göteborgs stad**

I början av mars mötte Tysklands trafikminister Dr. Manfred Stolpe sin danske kollega Flemming Hansen i samband med offentliggörandet av de nya trafikprognoserna för trafiken över en kommande förbindelse över Fehmarn Bält.

Senast ministrarna träffades var i juni 2002 då de offentliggjorde en gemensam rapport som visade att den finansieringsmodell som låg till grund vid etableringen av den fasta förbindelsen över Öresund mellan Danmark och Sverige,

är den billigaste modellen för en förbindelse över Fehmarn. I Öresundsmodellen ställs statsgaranterade lån till förfogande. Samtidigt fördelas arbetsuppgifterna mellan den offentliga och den privata sektorn. Tillsammans betyder det att det kan sparas en hel miljard euro om denna modell kan användas på Fehmarn.

Dr. Manfred Stolpe och Flemming Hansen har enats om en gemensam arbetsgrupp som ska hantera frågorna runt finansiering av projektet.

**Källa: Scandinavian Link**



**Broavtal**

**på**

**väg**

## Insidan

### Europakorridorens VD

Kjell Karlsson tidigare VD i Europakorridoren slutar på egen begäran på grund av hälsoskäl. Vi tackar Kjell för hans arbete i Europakorridoren AB och önskar honom lycka till i fortsättningen. Hans arbetsuppgifter som VD övertas tills vidare av vice VD Håkan Rydbo och arbetande vice ordföranden Gunnar Sibbmark.



Håkan Rydbo



Gunnar Sibbmark



## Höghastighetståg till Sverige?

Banverket har nu med hjälp av Scandiaconsult gjort en utredning om höghastighetståg i Sverige. Man har studerat Europakorridoren med Europabanan och Götalandsbanan. Europakorridoren har varit representerad i referensgruppen av vd Kjell Karlsson. När Kjell Karlsson blev sjuk ersattes han av mig, Gunnar Sibbmark, som är vice ordförande i Europakorridoren AB.

Tanken med utredningen är att införa Banhållningsplanen studera förutsättningarna för en satsning på höghastighetståg i Sverige. Namnet på utredningen är "Idéstudie om höghastighetsjärnvägar i Sverige".

Europakorridoren AB anser att det är en bra utredning, som är genomförd på ett seriöst sätt. Den beskriver förutsättningarna för en satsning på ett nytt höghastighetskoncept för järnvägen i Sverige. Ett koncept som redan finns etablerat i ett antal länder i Europa liksom i Japan. Utbyggnaden av den här typen av järnvägar sker i allt högre takt i Frankrike, Tyskland, Italien, Spanien och är på väg även i Nederländerna, Belgien och Storbritannien.

Redan i förordet talas det om de problem, som finns med att med dagens beräkningsmodeller utvärdera ett så stort framtida kommunikationssystem. Vi har full respekt för detta och menar att man bör se mera på de internationella erfarenheterna än att försöka att utifrån dagens resande beräkna värdet av satsningarna.

En sammanfattning vi i Europakorridoren

gör av utredningen är att man anser att Europabanan och Götalandsbanan bör byggas ut och förmodligen också kommer att byggas ut. De nämns i utredningen som intressanta framtidsprojekt inom järnvägssektorn, som "kommer att öka förmågan för järnvägen att möta persontrafikens framtida krav på frekvens och restid". Men pengarna räcker inte till för en snabb utbyggnad och därför försöker man hitta alternativ till utbyggnaden.

I utredningen skrivs att med hänsyn till de stora osäkerheterna i projektet vad avser såväl effekter som kostnader måste ett eventuellt utbyggnadsbeslut byggas mer på politisk övertygelse än på en traditionell cost-benefit analys. Projektets storlek talar också för att banorna inte kommer att vara utbyggda för trafik fullt ut än på många år, vilket medför att upprustningsåtgärder på Södra och Västra stambanan ändå bör genomföras. Åtminstone de investeringar som har någorlunda kort pay-off tid eller kan motiveras av andra skäl.

Detta är naturligtvis en helt korrekt slutsats. Europakorridoren vill här kraftigt markera att vi inte kan se en möjlighet att vi skulle kunna klara framtidens järnvägs trafik utan en väl fungerande och till högre standard utbyggd Södra stambana. Vi vill inte, kan inte och skall inte konkurrera med varandra. Vi skall i stället komplettera varandra så att helheten i systemet blir bra. Först då får vi en järnvägstrafik, som kan klara framtidens konkurrenskrav gentemot andra trafiksystem och därmed

klara såväl miljökraven som nollvisionen i trafiken.

Idéstudien talar om att en etapputbyggnad bör ske av vissa delar av Ostlänken och Götalandsbanan. Vi vill då påpeka och mycket kraftigt markera att denna sker utifrån den standard, som används internationellt för den här typen av banor. Vi kan alltså inte acceptera något annat än höghastighetsstandard. Bygger vi vissa delar för 250 km/h faller hela konceptet med 350 km/h som standard. Sverige har inte råd att införa de kommande 50 - 75 åren satsa på en teknik, som redan idag är omodern i övriga Europa. Vi har, som alla vet, ett avståndshandikapp i Sverige. Detta måste vi bygga bort. Det gör vi endast med höghastighetsstandard. Spanien gör det idag utan högre resandefrekvens än vad utredningen talar om i de mest pessimistiska siffrorna för Europakorridoren. Dessutom har erfarenheterna från Spanien visat att resandeunderlaget ökar kraftigt med såväl ändrad fördelning mellan trafiklagen som nygenererat resande, när höghastighetsjärnvägen byggs ut.

Utredningen talar om att utredningstiden varit för kort för att man skulle kunna genomföra en noggrannare undersökning av regionförstoring, samhällsekonomi i stort och ökningen av antalet resande. Vidare säger man att sträckningen söder om Jönköping mot Helsingborg inte är detaljstuderad lika noggrant som övriga delar i Europakorridoren och därför är den delen svårare att kostnadsberäkna.

Man talar också om att marknaden för regionalt resande i denna del av Europakorridoren är liten.

Detta kommer vi att arbeta vidare med. Vi har redan startat upp ett arbete med att närmare studera sträckningen från Jönköping till Helsingborg med utgångspunkten att den nya järnvägen skall gå så nära motorvägen som möjligt. Detta för att undvika barriäreffekter i naturen.

Vi kommer också att ta fram en noggrannare marknadsstudie över den södra delen av Europakorridoren. Sträckningen här går genom landets företagstätaste delar. I denna del av landet finns det normalt ingen arbetslöshet utan i stället råder det brist på arbetskraft. Genom en satsning på Europakorridoren tror vi att arbetsmarknadsregionen kommer att vidgas kraftigt. Detta leder till en ökad tillgång på arbetskraft, vilket kommer att gynna tillväxten i företagen i denna del av landet. Därmed kommer tillväxten också att öka totalt sett. Det kommer också att resultera

i ett ökat resande.

Vidare håller vi på att studera den internationella trafiken bättre än vad utredningen haft möjlighet till. Vi tror att även denna studie kommer att visa på ett kraftigt ökat resande. Det internationella resandet är intressant också i Danmark och Tyskland. Det är av denna orsak som Helsingör kommun, Frederiksborgs Amt, Lübeck stad och Hamburg valt att bli medlemmar i Europakorridoren.

Sammanfattningsvis vill vi alltså säga att vi är glada över att utredningen nu är genomförd och att den visar på svårigheterna att korrekt bedöma samhällsnyttan av ett så här stort projekt. Ett projekt som enligt utredningen "på ett bra sätt uppfyller de trafikpolitiska målen på alla punkter". Vi kommer att fortsätta vårt arbete för att ta fram ytterligare material, som vi tror kommer att visa att en utbyggnad av Europakorridoren väl fyller framtidens behov av en högkvalitativ järnvägstrafik i Sverige. En järnvägstrafik som vi inte tror

att Sverige har råd att avstå ifrån.

Vi ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med Banverket så att vi förhoppningsvis kan förverkliga det "intressanta framtidsprojektet inom järnvägssektorn" Europakorridoren inom en kortare tidsperiod än vad traditionella beräknings- och finansieringsmodeller kan ge som resultat.

**Gunnar Sibbmark**  
vice ordförande  
Europakorridoren AB



## Snabba Svealandsbanan får bilisterna att ta tåget

Svealandsbanan var den första stora satsningen på nya järnvägar bland de många utbyggnader som inleddes när Banverket bildades i slutet av 1980-talet. Banan, som öppnades för trafik år 1997, består av en 80 km lång nybyggd, i huvudsak enkelspårig, sträcka från Södertälje till Eskilstuna. Vidare västerut har den gamla banan rustats upp för högre hastigheter som medger att tågen kan fortsätta mot Örebro och Hallsberg. Via Grödingebanan fram till Södertälje kan man nu från Stockholm med regionaltåg med maxhastigheten 200 km/h nå Eskilstuna inom en timme. Tågen gör då också uppehåll i Flemingsberg/Stockholm syd, Södertälje syd, Nykvarn, Läggesta (Mariefred) och Strängnäs.

Järnvägsforskaren Oskar Fröidh vid avdelningen för trafik och logistik på KTH har under perioden 1996-2002 studerat effekterna av Svealandsbanan. Och dessa effekter är närmast dramatiskt positiva. Fram till år 1993 fanns en äldre järnväg mellan Stockholm och Eskilstuna. Den trafikerades av 8 tåg per vardag och hade vid ett biljettpris om 115 kr per enkelresa 2 kl samt en restid om 1 tim 40 minuter 230.000 resor per år. Sedan den gamla banan lagts ned och i avvaktan på att den

nya skulle färdigställas trafikerade 18 bussar per vardag ungefär samma sträckning som den planerade nya banan. De fick ungefär dubbelt så många resenärer som den gamla järnvägen. Detta berodde sannolikt främst på den ökade turtätheten samt den bättre linjesträckningen m h t var befolkningsunderlaget fanns. Främst hade Strängnäs nu fått bättre förbindelser.

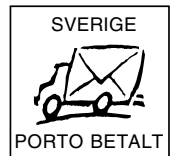
När Svealandsbanan invigdes våren 1997 med 17 snabbtåg per vardag och ett rabatterat biljettpris om 55 kr enkel resa Stockholm- Eskilstuna drog den omgående till sig ett resande motsvarande 1.600.000 resor per år, sju gånger så stort som den gamla banan haft före år 1993! När biljettpriset höjdes hösten 1997 sjönk resandet med 25 %, men trots ungefär bibehållet pris ökade det åter fram till år 2000 till samma nivå som under de första månaderna.

Särskilt intressant att notera är att biltrafiken på samma sträcka varit i huvudsak oförändrad trots att den parallella Europaväg E 20 byggdes ut samtidigt som Svealandsbanan. Oskar Fröidhs utvärdering visar också att det är vanebilisterna som proportionellt ökat sitt tågresande mest. Socioekonomiska grupper som signifikant börjat åka tåg mer är män,

personer i åldrarna 25-44 år, egna företagare, anställda med heltidstjänst och personer med universitetsutbildning, dvs grupper som har god tillgång till bil och tidigare också i hög grad valde att åka bil. De har alltså valt tåget på dess egna meriter och inte för att de saknat andra valmöjligheter.

**Stig Holmstedt**  
Stockholms stad



**B**

## Styrelsen i Europakorridoren AB



Från vänster: Paul Johansson, Christer Johansson, Gösta Gustavsson, Carin Wredström, Jörgen Oskarsson, Gunnar Sibbmark (vice ordf.), Göran Johansson (ordförande) och Per Larsson. På bilden saknas Mattias Ottosson, Göran Forsberg, Mikael Söderlund, Lars Ulander, Bengt Johansson samt Jan Nilsson.



Namn	Telefon	Fax	E-post	
Bollebygd kommun	Lennie Johansson	033-23 13 01	033-23 14 28	lennie.johansson@bollebygd.se
Borås kommun	Jörgen Rylander	033-35 84 90	033-35 84 80	jorgen.rylander@boras.se
Boxholms kommun	Jan Alm	0142-89 526	0142-50 038	jan.alm@boxholmshus.se
Falköpings kommun	Leif Bigsten	0515-851 14	0515-851 01	leif.bigsten@faloping.se
Frederiksborg Amt	Bente Liss Hartbøl	+45 48 20 53 10	+45 48 20 53 98	blh@fa.dk
Gislaveds kommun	Lars Berlin	0371-810 88	0371-810 42	lars.berlin@gislaved.se
Gnosjö kommun	Stefan Larsson	0370-33 10 07	0370-33 10 20	stefan.larsson@gnosjo.se
GöteborgsRegionen	Håkan Rydbo	031-335 50 73	031-335 51 17	hkr@gbreg.kommunalforbund.se
Habo kommun	Olov Frankner	036-483 65	036-483 80	olov.frankner@habokommun.se
Handelskammaren i Jönköpings län	Göran Kinnander	036-30 14 30	036-12 95 79	goran@jn.wtc.se
Helsingborgs stad	Helen Mårtensson	042-10 53 84	042-10 54 20	helen.martensson@stad.helsingborg.se
Helsingør Kommune	Flemming Jensen	+45 49 28 20 10	+45 49 28 20 14	fje11@helsingor.dk
Huddinge kommun	Staffan Ström	08-53 53 02 79	08-53 53 02 00	staffan.strom@adm.huddinge.se
Jönköpings kommun	Bertil Gustafsson	036-10 57 88	036-10 77 75	bertil.gustafsson@sbk.jonkoping.se
Landstinget Kronoberg	Björn Johansson	0470-58 85 91	0470-58 85 30	bjorn.johansson@ltkronoberg.se
Landstinget Östergötland	Per Genblad	013-22 74 10	013-22 75 48	per.genblad@lio.se
Linköpings kommun	Eje Karlsson	013-20 66 00	013-20 87 99	eje.karlsson@klk.linkoping.se
Ljungby kommun	Jan Svensson	0372-78 92 61	0372-78 91 44	jan.svensson@kommun.ljungby.se
Lst Jönköpings län	Kai Mononen	036-39 50 24	036-16 95 75	kai.mononen@f.lst.se
Mjölby kommun	Lars Forsberg	0142-851 80	0142-851 92	lars.forsberg@mjolby.se
Norrköpings kommun	Cecilia Mårtensson	011-15 13 57	011-10 09 35	cecilia.martensson@norrkoping.se
Nyköpings kommun	Lars Granath	0155-24 83 44	0155-24 83 41	lars.granath@nykoping.se
Hansestadt Hamburg	Michael Treder	+49 40 42840 2379		michael.treder@bb.hamburg.de
Hansestadt Lübeck	Andreas Rauhut	+49 451 1225926	+49 451 1225921	andreas.rauhut@luebeck.de
Stockholms stad	Mats Perner	08-508 266 44	08-508 272 23	mats.perner@sbk.stockholm.se
Sävsjö kommun	Per Thornqvist	0382-152 03	0382-152 10	per.thornqvist@savsjo.se
Tranås kommun	Monica Flodström	0140-681 16	0140-176 50	monica.flodstrom@tranas.se
Ulricehamns kommun	Håkan Jacobson	0321-27018	0321-27195	hakan.jacobson@ulricehamn.se
Vaggeryds kommun	Toivo Gabriellson	0370-781 33	0370-781 55	toivo.gabriellson@vaggeryd.se
Värnamo kommun	Kjell Karlson	0370-377 244	0370-377 122	kjell.karlson@varnamo.se
Västra Götalandsregionen	Rolf Thor	031-63 09 47	031-63 09 70	rolf.thor@vgregion.se
Åstorps kommun	Johan Mogensen	042-640 60	042-642 90	johan.mogensen@astorp.se

### Förutom medlemmarna finns följande intressenter:

- Handelskammaren Hamburg
- Klippans kommun
- Landstinget i Jönköpings län
- Lst Södermanlands län
- Lst Östergötlands län
- Lst Kronobergs län
- Markaryds kommun
- Mullsjö kommun
- Nykøbing F. Kommune
- Oxelösunds kommun
- Region Skåne
- Sigtuna kommun
- Stockholms läns landsting
- Storstrøms Amt
- Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
- Trosa kommun
- Örkelljunga kommun
- Östsvenska Handelskammaren

### Europakorridoren AB

Ordförande Göran Johansson  
Göteborgs stad

### Sekretariat

Postadress: 341 83 Ljungby  
Sylvia Blomby, Telefon 0372-78 93 55  
Telefax 0372-78 92 65  
sylvia.blomby@kommun.ljungby.se  
www.europakorridoren.se

### Repräsentanzbüro in Hamburg

Treffpunkt Schweden  
Lehmweg 6  
DE-20251 Hamburg