

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



Europakorridoren

NYHETSBREV 20 Oktober 2001

ANSVARIG UTGIVARE: MIKAEL STAMMING TEL: 042-10 52 65 • FAX: 042-10 49 20 • E-POST: mikael.stamming@stad.helsingborg.se

Presstopp



Göran Johansson,
ordförande
Europakorridoren

Näringsministern talade om Europakorridoren när propen presenterades

Den 4 oktober presenterade näringsminister Björn Rosengren propositionen "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem", samtidigt som den stora järnvägsutställningen Nordic Rail pågick.

Näringsministern påpekade tydligt att det nu är dags för stora järnvägsprojekt som Citytunneln i Malmö, Västkustbanan, Haparandabanan och Europakorridoren. "Det finns en lång rad intressanta projekt som nu måste utredas, som Europabanan med förbindelse till Göteborg via Götalandsbanan" sade Rosengren.

"Det är med glädje vi kan konstatera att näringsminister Rosengren idag lovade att en utredning av Europakorridoren skall genomföras. Enligt vår uppfattning bör denna heltäckande systemstudie innefatta även Västra- och Södra Stambanan tillsammans med Europa/Götalandsbanan för att uppnå en optimal lösning för höghastighetståg, snabbtåg, regiontåg, expressgodståg och tunggodståg. Vi ser fram emot att utredningen nu skall komma igång".

Göran Johansson
Ordförande Europakorridoren

LO tror på Europakorridoren

Under hösten har LO presenterat "Tänk Intermodalt – Infrastruktur för ett samverkande och hållbart transportsystem." Skriften på drygt 60 sidor har tagits fram av en arbetsgrupp. Bland annat sägs följande:

"Grunden för det framtida transportsystemet måste vara att åtgärda flera års bristande underhåll av infrastrukturen och återställa väg- och bannät till en bra nivå samt lösa för samhället dyra flaskhalsproblem i transportsystemet.

För godstrafiken innebär detta att ett system med transportstråk, sammanbundna av logistiska centra eller noder för ökad samverkan mellan de olika transportslagen etableras. Detta kräver även att godstrafikens ställning inom järnvägen stärks via satsningar på infrastrukturen".

"Om tjugo år. Det svenska transportsystemet är fullt ut en del av ett internationellt nätverk och en central del av nordeuropeisk infrastruktur. Det gäller inte bara inom flyg, sjöfart och vägtrafik utan numera även inom järnvägen genom etablerandet av



Vanja Lundby-Wedin,
LOs ordförande

Europakorridoren och liknande lösningar".

"LO anser att Sverige bör prioritera följande frågor i EUs transportpolitiska arbete;

- Rättvisande prissättning på transporter inom EU med sikte på marginalkostnadsprincipen. Kilometerskatt bör samordnas för hela EU.
- Krav på sänkt svavelhalt för diesellojla.
- Anslutning till Europakorridoren för järnvägstrafiken".

Källa: Rapporten "Tänk Intermodalt", LO Sven Nyberg

319 miljarder till infrastruktur

Regeringen och samarbetspartierna (v) och (mp) är överens om att 150 miljarder ska satsas på att bevara och säkerställa befintliga järnvägar och vägar under tolvårsperioden 2004–2015.

Därutöver skall 100 miljarder investeras i nya järnvägar under perioden. Socialdemokraterna och Vänsterpartiet är också eniga om att 69 miljarder ska investeras i nya vägar under perioden. Med räntor och avbetalningar blir det totala beloppet 364 miljarder kronor.

Källa: Regeringskansliet, september 2001



”Insidan”



Mikael Stämning

Äntligen efter 18 månaders väntan finns propositionen ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem”.

I propositionen sägs bl a ”Regeringens prioriteringar av järnvägen innebär att det också bör finnas möjlighet att under slutet av planeringsperioden inleda en utveckling mot ett nytt järnvägssystem, som bygger på att nya länkar utvecklas för att erhålla högre hastighet för persontrafik och ytterligare separering av person- och godstrafik samt förbättrade anslutningar till utlandet. Länkar som tidigare har diskuterats ingå i ett sådant system såsom Nyköpingslänken-Östgötalänken (Norra Europakorridoren, red anmärkning) och Haparandabanan bör utvärderas av Banverket i den kommande åtgärdsplaneringen”.

Vidare sägs ”En utveckling mot ett nytt järnvägssystem med högre hastigheter för persontrafiken kan stärka järnvägens marknadsandel. Snabbtåg kan konkurrera med både flyg och järnvägstrafik på avstånd upp till 60 mil idag. Med snabbare persontåg kan konkurrens vara möjligt även på längre sträckor”.

Det sägs inte mycket om Sveriges godstransporter, ekonomisk tillväxt, regional utveckling och Sveriges fysiska kontakter med omvärlden.

I dokumentet från (s) referensgrupp för infrastruktur står ”Gruppen vill att byggandet av Europakorridoren påbörjas (inkl fortsättningen av Götalandsbanan och Nyköpingslänken) och utreda förutsättningarna för en tunnel mellan Helsingborg-Helsingör”. Det vill samtliga intressenter i Europakorridoren också och därför ser vi fram emot Banverkets utredningar!

Mikael Stämning
VD

Transportpolitiken fram till 2010

Transporterna inom EU är viktiga för att den inre marknaden ska fungera. En gemensam transportpolitik anses därför nödvändig för att nå målen med den inre marknaden. En dåligt fungerande transportmarknad kan leda till problem med gods- och persontransporter. Medvetenheten om att transportsektorn kan bli en flaskhals gör den gemensamma transportpolitiken allt viktigare.

Kommissionen antog i september 2001 en vitbok om den europeiska transportpolitiken fram till 2010. Kommissionen presenterar där tankar och förslag för hur EU-medborgarna ska kunna få ett effektivt transportsystem med både högre kvalitet och större säkerhet.

Miljöhänsyn betonas och flera förslag handlar om hur transportpolitiken ska kunna bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar. Ett mål som kommissionen sätter är bl.a. att antalet dödsoffer i vägtrafiken inom EU ska halveras till år 2010. (Under år 2000 dog över 41 000 människor på EU:s vägar = en Estoniaolycka i veckan.)

Ett annat förslag i vitboken är att EU-ländernas beskattning av diesel för yrkestrafik ska harmoniseras. När det gäller transportnäten ska arbetet inriktas på de luckor som finns så att näten knyts ihop. Kommissionen vill genom sitt förslag återupprätta balansen mellan olika transportsätt och genom en aktiv politik främja transporter på järnväg och till sjöss.

Temat inom järnvägssektorn är att trafiken ska bedrivas som kommersiella företag och att driften ska delas upp mellan järnvägstrafiken och infrastrukturen, dvs själva järnvägarna.

I vitboken framgår det även att EU kommer att ändra fördelningen mellan olika transportsätt, åtgärda flaskhalsarna och trafikstockningarna och se till att kvalitet och säkerhet ligger till grund för den gemensamma transportpolitiken.

Godssektorn har särskilt varit i fokus, eftersom osammanhängande infrastruktur och överbelastade knutpunkter fortfarande hindrar trafikflödet på många håll i Europa.



Loyola de Palacio del Valle Lersundi, DG VII/ DGXVII Vice-president. EU-kommissionär med ansvar för transport och energi.

Vidare talas om att ha ett nät för godstrafik och ett separat nät för snabbtåg.

En annan prioritering har varit främjandet av länkar mellan olika trafikslag, t.ex. förbindelser mellan flygplatser och järnvägsnät, i syfte att göra passagerartrafiken på långa distanser effektivare.

Bland projekten nämns ”Den Nordiska Triangeln” och ”Fast förbindelse Fehmarn Bält”.

Den nya vitboken driver utvecklingen av transportpolitiken mot en kvalitetsmässig vändpunkt, genom att åtgärderna för att öppna marknaderna följs av åtgärder för att främja varierade transporttjänster som tar hänsyn till miljön och minskar trängseln.

Den europeiska ekonomins konkurrenskraft och inrättandet av en europeisk kvalitetsmodell för medborgarna är beroende av att det finns en gemensam vilja att genomföra de föreslagna förändringarna.

Vitboken finns tillgänglig i sin helhet på följande adress:

http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

Jesper Jönsson
EU-samordnare, Helsingborgs stad

Gripenstedt och 1850-talets stambanesystem

Friherre Johan August Gripenstedt (1813–74) var en stor visionär och statsman. Som finansminister kämpade han för att få riksdagen att förstå nödvändigheten av att satsa på järnvägen. Ett "oundvikligt villkor" för att Sverige skulle kunna tillvarata möjligheterna var, sade han, anskaffandet av järnvägar. För eftervärlden framstår Gripenstedts tankar och tal som märkligt klarsynta och visionära och betraktas rentav som "Sveriges första långtidsutredning".

Byggandet av ett nationellt järnvägsnät i ett land som var i akut behov av infrastruktur framstod, enligt Gripenstedt, som en "uppenbar allmän angelägenhet". Finansieringen av järnvägsbyggena blev en central fråga under flera år. Om man byggde bara med statens överskottsmedel skulle det gå för långsamt och bli dyrare, hävdade han. Lån var därför att föredra framför finansiering ur statens löpande tillgångar. Att Riksdagen accepterade skuldsättning i utlandet innebar en ny doktrin. En början till Sveriges finansiella integration med omvärlden tog sin början.

Vi vet alla hur det gick. Järnvägen fick en enorm betydelse inte bara för industrialiseringen utan för hela omdaning av samhället. En rad nya orter växte fram längs järnvägen – stationssamhällen som

utvecklades till köpingar och till nya städer. Norrland knöts ihop med södra Sverige, vilket innebar att folkförsörjningen där kunde tryggas under missväxtår. Transporterna till och från utlandet underlättades och handeln blev en avgörande utvecklingsfaktor i det svenska välfärdsbygget.

Det finns onekligen paralleller mellan 1800-talets satsning på stambanorna och det förslag som nu finns att bygga en ny Europabana mellan Uppsala och Hamburg. Dels är det den stora satsningen i sig (115 miljoner riksdaler – då Sveriges dyraste investeringsprojekt – mot ca 40 miljarder kronor för hela Europakorridoren idag), dels behovet av att bygga ut kapaciteten genom Stockholm och dels projektets uppenbara samhälls-ekonomiska lönsamhet. En stor skillnad är dock den föreslagna sträckningen av banan. Idag är inte ambitionen att lägga järnvägen i obygderna utan så nära befolkningkoncentrationerna som möjligt för att kunna bli ett miljövänligt alternativ både för person- och godstransporter. Nu gäller det att bygga där det nya Sverige har växt fram, ett trafiksystem som klarar 2000-talets behov.

Sven Lindgren (m), kommunalråd, Linköpings årsbok

Misslyckad kampanj för tåg i tid



Allt fler tåg blir försenade trots att SJ och Banverket satsar stort på att tidtabellerna ska hållas.

Enligt deras punktlighetskampanj Puls ska förseningarna minska med 5% om året, men under första halvåret blev det istället en ökning på 20%.

Den totala förseningstiden under halvåret uppgick enligt SJ och Banverket till 44 794 timmar. Värst är det på X 2000 där bara 75% av tågen kommer i tid.

Källa: TT

Fotnot: Medelfördröjningen på höghastighetsbanorna i Japan är ca 30 sekunder och då går på vissa banor 11 tåg per timme och riktning!

Trafiken största koldioxidkällan runt Öresund



Det släpps ut åtta gånger mer koldioxid i Öresundsregionen än vad som kan tas upp av skog och mark i Skåne och på Själland. Trafiken släpper ut mest.

Det visar beräkningar från en dansk-svensk forskargrupp, som har tagit fram lokala siffror på det globala problemet med koldioxid. Trafiken släpper ut mer koldioxid än kraftverk, industrier och hushåll.

– Siffrorna understryker betydelsen av Kyotoavtalets mål att begränsa koldioxidutsläppen, säger lektor Henrik Sögaard vid Köpenhamns universitet.

Källa: Sydsvenska dagbladet / TT, september 2001

(kd) satsar på järnväg och väg och Europakorridoren finns med

I rapporten "Sju infrastrukturella grepp för tillväxt och välbefinnande" myntas begreppet den svenska transporttriangeln. Den innebär en motorvägs- och snabbtågsstandard mellan Stockholm-Göteborg-Malmö. E4 och Riksväg 40 bildar motorvägsnätet och här skall även de nya snabbtågen gå.

"Med hänsyn till såväl samhällsekonomi, miljö och trafiksäkerhet är det av mycket stor vikt att slutförandet av den svenska triangeln ges hög prioritet och placeras tidigt under kommande planperioden".

"I ett längre perspektiv är en höjning av järnvägssidan en förutsättning. Järnvägsprojektet Europakorridoren är ett möjligt alternativ för den svenska tågtrafiken att på allvar konkurrera med såväl vägtrafiken som flyget".

(mp) räknar med parallella banor för att öka järnvägstrafikens konkurrenskraft

”De första årtiondena av det nya årtusendet kommer att bli järnvägens decennium inom svensk trafikpolitik – för en nödvändig ekologisk omställning”.

”Den stora kampen gäller miljön, där vi gröna säger ja till järnväg och nej till nya motorvägar. Vi har miljövännerna bakom oss i de nödvändiga förslag om järnvägs-satsningar som behövs för att skapa ett ekologiskt u hålligt samhälle”.

”För miljöns skull och för den långsiktiga hushållningen med naturresurser måste målet vara att järnvägen det närmaste decenniet kraftigt ökar sin andel av transportarbetet på vägtrafikens och flygets bekostnad. För att det skall bli möjligt måste järnvägen åter bli det konkurrenskraftiga

huvudalternativet i svensk transportpolitik. För att stärka godstrafikens konkurrenskraft behövs omfattande investeringar som stärker kapaciteten bl a i det stora nord-sydliga huvudstråket genom Sverige”.

”På sikt bör ambitionen vara att renodla vissa linjer, t. ex. Södra och Norra stambanan för godstrafik genom att skapa alternativa banor för den snabba persontrafiken. På personsidan måste målet vara att komma ner i restider under 3 timmar för de flesta relationer mellan större städer i södra och mellersta Sverige”.

”Då kan tåget på allvar ta upp konkurrensen med flyget och bilarna. Tågen ska också gå genom de stora befolkningskoncentrationerna.



Mikael Johansson
(mp) 's man
i Trafikutskottet

För att uppnå detta, slår vi ett basnät för mycket snabba tåg (250 km/timme eller mer) Stockholm–Östergötland–Jönköping med förgreningar till Borås–Göteborg (Götalandsbanan) respektive Helsingborg–Malmö (Europakorridoren)”.

Källa: (mp)-motion, (mp)-hemsida som kommentar till Budgetöverenskommelsen

GÖTALANDBANAN  EUROPABANAN

Namn	Telefon	Fax	E-post
Bollebygdskommun	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
Frederiksborg Amt	Claus Thykjær +45 48 20 50 50	+45 48 20 51 49	clth@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 57 76	bertil.gustafsson@sbk.jonkoping.se
Landstinget Kronoberg	Björn Johansson 0470-58 85 91	0470-58 85 30	bjorn.johansson@ltkronoberg.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 036-15 70 18	036-16 95 75	kai.mononen@f.lst.se
Lst Södermanlands län	Lars Wogel 0155-26 40 00	0155-28 36 03	larwo@d.lst.se
Lst Östergötlands län	Leif Jonsson 013-19 60 00	013-10 28 33	leif.jonsson@e.lst.se
Markaryds kommun	Per Sellén 0433-720 01	0433-168 61	per.sellden@kommunen.markaryd.se
Mjölby kommun	Henry Jansson 0142-851 50	0142-855 87	henry.jansson@kommun.mjolby.se
Norrköpings kommun	Roland Leonardsson 073-0202322	011-12 47 90	roland.leonardsson@norrkoping.se
Nykøbing F. Kommune	Peter Rygaard Andersen +45 54 84 60 00	+45 54 84 60 02	pra@nyk-f.kom.dk
Nyköpings kommun	Lars Granath 0155-24 83 44	0155-24 83 41	lars.granath@nykoping.se
Region Skåne	Mats Petersson 044-13 32 01	044-13 34 89	mats.petersson@skane.se
Stadt Lübeck	Frau Helga Roos +49 45 11 22 59 09	+49 122 59 21	mailto:helga.roos@luebeck.de
Stockholms stad	Mats Perner 08-508 266 44	08-508 272 23	mats.perner@sbk.stockholm.se
Storstrøms Amt	Per Bennetsen +45 54 84 44 30	+45 54 84 44 29	pbe@oek.stam.dk
Sävsjö kommun	Per Thörnqvist 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 Jacobsson 0321-27018	0321-27195	hakan.jacobsson@ulricehamn.se
Vaggeryds kommun	Toivo Gabrielsson 0370-781 33	0370-781 55	toivo.gabrielsson@vaggeryd.se
Värnamo kommun	Kjell Karlsson 0370-37 71 51	0370-37 71 79	kjell.karlsson@varnamo.se
Åstorps kommun	Johan Mogensen 042-640 60	042-642 90	johan.mogensen@astorp.se
Örkelljunga kommun	Cg Nilsson 0435-550 06	0433-551 09	cg.nilsson@orkelljunga.se

Förutom medlemmarna finns följande intressenter:

- Boxholms kommun
- Handelskammaren Hamburg
- Jönköpings läns landsting
- Klippans kommun
- Länsstyrelsen i Kronobergs län
- Oxelösunds kommun
- Stockholms läns landsting
- Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
- Trosa kommun
- Västra Götalandsregionen
- Östsvenska Handelskammaren

Europakorridoren AB

Ordf 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 Clipperhaus
Weg beim Jäger 218
DE-22335 Hamburg