



Europakorridoren

NYHETSREVY

September 99

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

Vaggeryds kommun - stöder Europakorridoren



Sverige har anslutit sig till den europeiska gemenskapen. Därav följer att vi behöver stärka kontakterna med den europeiska kontinenten. Förverkligande av Europabanan är ett av många viktiga projekt i denna strävan. Därför stöder Vaggeryds kommun projektet Europakorridoren.

Det finns många skäl som talar för en ny järnväg. Sverige är avståndshandikap- pat, varför snabba och volymstarka godståg för högt förädlad gods mot Öre-

sundsregionen och kontinenten är av stor betydelse för näringslivets villkor och utveckling.

Vidare kan banan bidra till att avlasta flyg- och vägtransporter, vilket är gynnsamt för miljön som ju drabbas hårt av inte minst den intensiva flygtrafiken.

Även om man i första hand ser Europabanan som en öppning mot kontinenten, så bör det inte förglömmas att även kommunikationerna mot Mälardalen/Stockholm gynnas av projektet och kan bli ett förnämligt komplement till såväl flyg som väg.

Vaggeryds kommun ser inte Europabanan som en konkurrent till västra och södra stambanan, utan som en behövlig avlastning.

För studerande ungdomar kan banan svara mot framtidens krav om snabba

och miljövänliga kommunikationsmedel och öppnar dörren till nya, intressanta studieorter.

Även om alla tåg inte kommer att göra uppehåll i Vaggeryds kommun, så tror vi ändå att Europabanan kan bli till stor nytta för kommunen och regionen.

Vi delar alltså uppfattningen att Europabanan är ett synnerligen viktigt projekt för utvecklingen i Sverige och vi vill - efter vår förmåga - ge vårt stöd till projektets förverkligande. Vaggeryds kommun ser fram emot att få delta tillsammans med de andra kommunerna i ett projekt med fokus på framtiden.

Evald Andersson
kommunstyrelsens ordförande

Europakorridorens Tranås

Järnvägen har alltid varit viktig för Tranås. Samhället som förr hette Lövsstad, förde en tynande tillvaro i mitten av 1870-talet innan den sista sträckan på Östra Stambanan färdigställdes. Då uppfördes också en station som döptes till Tranås, ett namn med urgamla anor.

Järnvägens tillkomst innebar ökad inflyttning till Tranås och många driftiga hantverkare sökte sig till orten. De lade grunden till den moderna industristad som Tranås är idag.

Bra kommunikationer är alltså viktiga för både företag och reslystna tranåsbor. Järnvägen, med sina snabbtåg och pendeltåg fungerar utmärkt i nord-sydlig riktning. Om man vill resa på andra lederna, t ex till vår residensstad Jönkö-

ping, blir det genast krångligare. Här får man räkna med minst den dubbla restiden jämfört med en Linköpingsresa. Ändå är avstånden desamma. Av denna anledning står en direkt järnvägsförbindelse mellan Tranås och Jönköping högt på kommunens önskelista.

Tranås kommun beslutade därför tidigt att gå med i Projekt Götalandsbanan där den sk "genande länken" just utgjordes av en järnväg mellan dessa orter.

Men en järnvägsförbindelse mellan Tranås och Jönköping är också en viktig del av Projekt Europakorridoren. När vi i Tranås fick förfrågan om att bli medlemmar även i detta projekt, var det naturligt för oss att tacka ja,

Med Europakorridoren får vi möjlig-



het att förverkliga våra önsningar om bättre pendeltågstrafik i vårt närområde, samtidigt som våra möjligheter att bekvämt nå ut i Europa förbättras.

Vi ser med glädje fram mot det kommande samarbetet i projektet.

Hans Rocén
kommunstyrelsens ordförande

Ett nytt Shinkansen-tåg har satts på spår på linjerna Sanyo och Tokaido. För att underlätta passagen in och ut ur tunnlar har Serie 700 en mjuk rund nos i fören.

Tillverkning pågår nu hos Kawasaki och Nippon av 64 vagnar till fyra 700-tåg. Vagnarna blir bekvämare för resenärerna med bred mittgång och större takhöjd än Serie 300 och 500. Priset är 280 miljoner kronor per tåg. Det är hela 20% lägre jämfört med Serie 500, som är i trafik sedan två år.

NYTT JAPANSKT SNABBTÅG



Shinkansens nya runda nos minskar tryckstöten vid tunnelpassagen.

PÅ UPPDRAG AV EUROPAKORRIDOREN:

"Europabanan i ett godsperspektiv"

En rapport av Tom Rosander.

Från Stockholm till Köpenhamn på två timmar och femtio minuter. Det kan bli en verklighet om tio år.

Rapporten vill övertyga regering och banverk om att det ekonomiskt sett är värt att satsa på järnvägen och då framförallt godstrafiken.

Intervjuer med tio stora godskunder visar att de skulle välja järnvägen om den var lika effektiv som långtradartrafiken. Idag väljer allt färre godskunder järnvägen samtidigt som godstransporterna ökar och i stället hamnar på vägnätet. Var fjärde bil på E4 söder om Jönköping är en långtradar, oftast med släp. Godskunderna betraktar järnvägen som omodern. Det behövs en radikal förnyelse med ökad spårkapacitet, förnyad terminalstruktur och funktionella godsvagnar. En utbyggnad av järnvägen skulle även leda till att persontrafiken ökade.

Rapporten går att beställa från: Europakorridorens sekretariat, 341 83 Ljungby, se sista sidan.

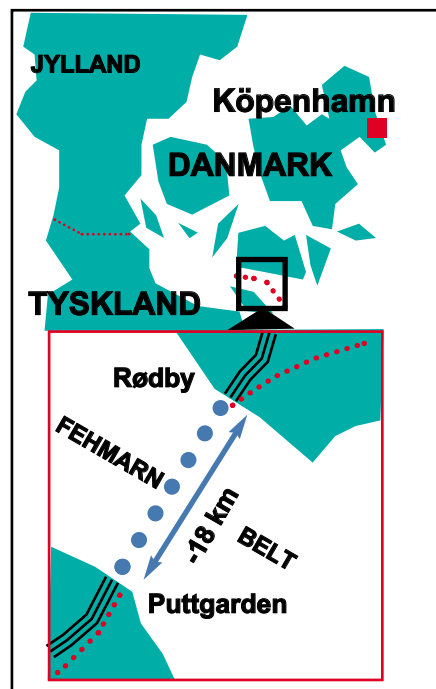
STOP

Lastbilstrafiken på E4 vid Ljungby har ökat till över 25% av den totala trafiken.

Dansk-tysk länk i svenskt intresse

Tunnel eller bro, eller fortsatt färjetrafik mellan Danmark och Tyskland. En ny utredning utesluter en kombination av bro och tunnel.

Utredningen från danska trafikdepartementet rangordnar nu åtta olika alternativ för en fast Östersjöförbindelse mellan



lan Rødby och Puttgarden.

Enklast och billigast är en borrhad tunnel för biltåg. Dyrast och svårast är en hängbro eller sänktunnel. Kostnader: mellan 22 och 28 miljarder kronor med 1996 års priser. Vilket alternativ man än väljer blir miljöstörningarna mycket små.

I juni nästa år kommer ytterligare en utredning och därefter fattas avgörande politiska beslut.

Fehmarnlänken har länge betraktats som ett svenskt önskemål mer än ett danskt och i Tyskland har förbindelsen hamnat i skuggan av andra investeringar.

-Nu ska vi ha en bred folklig debatt och en debatt bland experter som kritiskt kan granska alternativen, säger Danmarks socialdemokratiska trafikminister Sonja Mikkelsen.

Infrastuktur viktigast

Infrastrukturen är den viktigaste faktorn när det gäller etablering av en verksamhet i en region. Det visar en enkät som Europeiska Bankunionen har genomfört bland 10 000 tillfrågade investerare.

Följande sex faktorer spelade störst roll:

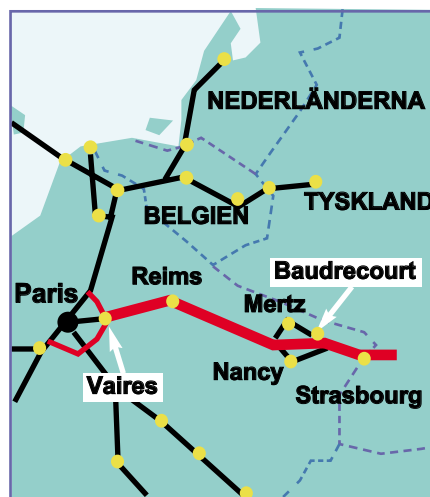
1. Infrastruktur
2. Kulturutbud
3. Bostäder
4. Arbetskraft
5. Företagsklimat
6. Hjälp från stat och kommun

TRAFIKEN ÖKAR I EUROTUNNELN

Trafiken genom Eurotunneln under Engelska kanalen ökar kraftigt, rapporterar Svensk Åkeritidning.

Tredje kvartalet 1998 togs 63 % fler lastbilar genom tunneln än samma kvartal 1997. Juli förra året blev en ny rekordmånad med 62 467 lastbilar. Den genomgående godstrafiken på tåg gick också upp - med 8 %. Även passagerarantalet gick upp, totalt med 33%. I buss-trafiken var passageraruppgången 43%.

Men alla åker på tåg.



Nu är det klart - snabbtåg Paris - Strasbourg

Efter många års diskussioner är det nu klart med en helt ny linje för det franska höghastighetståget TGV, TGV Est, som ska gå österut från Paris mot Strasbourg och tyska gränsen.

Ett steg (stationsorter Vaires - Baudrecourt, se kartan) blir klar år 2006 och kommer att minska restiden mellan Paris och Strasbourg från 4 timmar till 2 timmar och 19 minuter.

Ett steg två innebär att snabbtågslinjen förlängs ända till Strasbourg och kopplas samman med det tyska höghastighetsnätet med en bro över Rhen.

TGV Est har funnits på planeringsstadiet länge, problemet har varit finansieringsfrågan. Det franska järnvägsbolaget SNCF och banverket RFF har inte sett sträckan som särskilt lönsam. Nu har man delat upp kostnaderna så att finansieringen sker med offentliga medel från olika håll. T ex bidrar EU med ca 3 miljarder kronor då man ser linjen som en viktig länk för att knyta samman det europeiska snabbtågsnätet.

GLESBYGDEN FÖRSÄTTER TAPPA BEFOLKNING

Av landets 21 län är det bara Stockholm och Uppsala som växer. Inte ens storstads-län som Skåne och västra Götaland står emot utflyttande och lågt barnafödande. Det visar Statistiska Centralbyråns befolkningssiffror för första kvartalet.

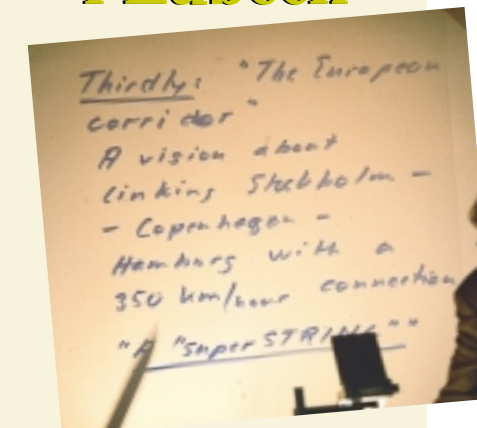
Det är en dyster läsning för det Sverige som finns utanför Mälardalsområdet.

Orsaken till att allt fler län förlorar befolkningsunderlag är dels en nedgång i barnafödandet men också den flyttväg som startade 1995.

Bland länen är det nio av tio som för närvarande upplever en negativ befolkningsutveckling. Skogslänen, som varit hårdast drabbade, har sedan 1995 förlorat närmare 50 000 invånare. I en prognos som Landstingsförbundet tagit fram väntas flyttvägen dessutom accelerera. Län med krympande befolkning väntas förlora 120 000 invånare samtidigt som Stockholmsområdet växer med ytterligare 160 000 invånare.

Med Europabanan och snabba regiontåg kan fler bo kvar i hembygden, men ändå arbeta eller studera i de större städerna. Europabanan bör därför gynna landsbygden. Se exemplet med Svealandsbanan.

Lyckat STRING-möte i Lübeck



Den 16 juni hölls det första officiella STRING-seminariet i Lübeck. Nuteks utsända Gösta Oscarsson, berättade om betydelsen av STRING och SUPER-STRING dvs Europakorridoren.



Gösta Oscarsson, projektledare, NUTEK

STRING betyder ett integrerat arbete mellan Skåne, Själland, Schleswig Holstein och Hamburg, vad beträffar turism, regional utveckling och infrastruktur.

Nytt dubbelspår för godstrafiken



Förstärkningen av spårkapacitet mellan Hallsberg och Mjölby är en av de största nysatsningarna i den nya stommöteplanen. För 1,8 miljarder byggs dubbelspår på den södra delen och mötesspår på den norra.

Det är betydligt enklare att bygga en helt ny sträcka genom "jungfrulig" skogsmark än att bygga intill ett befintligt spår. – Det är stor skillnad, här arbetar vi inte i närheten av spåret någonstans, säger Rolf Olsson, projektledare på NCC. Anslutningspunkterna till det befintliga spåret har vi förberett tidigare. Här är det produktionsplanen som styr arbetet. När man bygger i närheten av spåret är det trafiken som styr. Att bygga intill befintligt spår är det dyraste man kan ge sig in på.

Ur Banverkets tidning "Rallaren", nr 7-98

Så sant! Se på Väst kustbanan där trafiken nu är halverad, sedan arbetena påbörjades med dubbelspår, men där västkustbanan byggts ut i ny sträckning går bygget bra.

Gymnasieungdomarna i Ljungby vill ha Europabanan inom snar framtid

"Vi är födda resenärer. Vi vill kunna resa mellan universitet och högskolor inom och utom landet. Vi vill kunna ta del av kulturutbudet som finns på de olika större orterna. Vi vill jobba internationellt men bo på landet med naturen, frisk luft och rent vatten in på knuten".

Så här resonerade en gymnasieavslutningsklass i Ljungby som gjort ett arbete med utgångspunkten från ungdomars behov för att leva och bo på sin ort. Lösningen anser de är Europakorridoren.

Från kommunens sida pågår arbetet med kommunens översiktsplan och som ett led i den genomförs olika fördjupningsstudier. Bland annat görs en trafikutredning, en grönstrukturplan och en bevarandeplan. Samtliga utgår från att Ljungby ska bli en stationsort på Europabanan.

Vill Du veta mer om projekt Europakorridoren?

Stockholms stad	Mats Perner	tel 08-508 266 44	fax 08-653 59 23
Nyköpings kommun	Lars Granath	tel 0155-24 83 44	fax 0155-24 83 30
Norrköpings kommun	Roland Leonardsson	tel 011-15 18 80	fax 011-13 77 56
Linköpings kommun	Eje Karlsson	tel 013-20 66 00	fax 013-20 87 99
Tranås kommun	Per-Erik Lingh	tel 0140-681 18	fax 0140-176 50
Jönköpings kommun	Bertil Gustafsson	tel 036-10 57 88	fax 036-10 57 76
Vaggeryds kommun	Toivo Gabriellsson	tel 0370-781 33	fax 0370-781 55
Värnamo kommun	Kjell Karlsson	tel 0370-401 51	fax 0370-401 79
Ljungby kommun	Jan Svensson	tel 0372-892 61	fax 0372-892 65
Helsingborgs stad	Mikael Stammaing	tel 042-10 52 65	fax 042-10 49 20

Projekt Europakorridoren, sekretariatet

Sylvia Blomby, tel 0372-893 55, fax 0372- 892 65, 341 83 Ljungby
WWW.europakorridoren.helsingborg.se, e-post: europakorridoren@hotmail.com

Förbättrad tågtrafik på Nyköpingsbanan

När den nya tågplanen började, den 16 augusti, innebar det stora förbättringar på Nyköpingsbanan. Mellan Nyköping och Norrköping/Linköping kommer det att gå 15 dubbelturer på vardagar.

Denna förbättring är resultatet av ett avtal som träffats mellan SJ och trafik huvudmännen i Sörmland och Östergötland. Avtalet har kommit till på direkt initiativ av Nyköpings och Norrköpings kommuner och satsningen ingår som ett led i en fördjupad samverkan de båda kommunerna emellan.

Kommunerna deltar båda i projekt Europakorridoren och för båda är det viktigt att utveckla sitt samarbete i kommunikations- och infrastrukturfrågor.

Genom att förstärka dagens trafik bidrar man till att bygga upp ett trafikunderlag på Nyköpings- och Östgötalänkarna som utgör viktiga delsträckor i en kommande Europabana.

En intressant nyhet är att avtalet innebär att Kolmården mellan Nyköping och Norrköping öppnas för tågtrafik med en egen station år 2000.

Förutom medlemmarna finns följande intressenter

Helsingörs kommune
 Jönköpings läns landsting
 Länsstyrelsen i Jönköpings län
 Länsstyrelsen i Kronobergs län
 Oxelösunds kommun
 FöreningsSparbanken Brobyggerne
 Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
 Åstorps kommun
 Östsvenska Handelskammaren
 Trosa kommun