

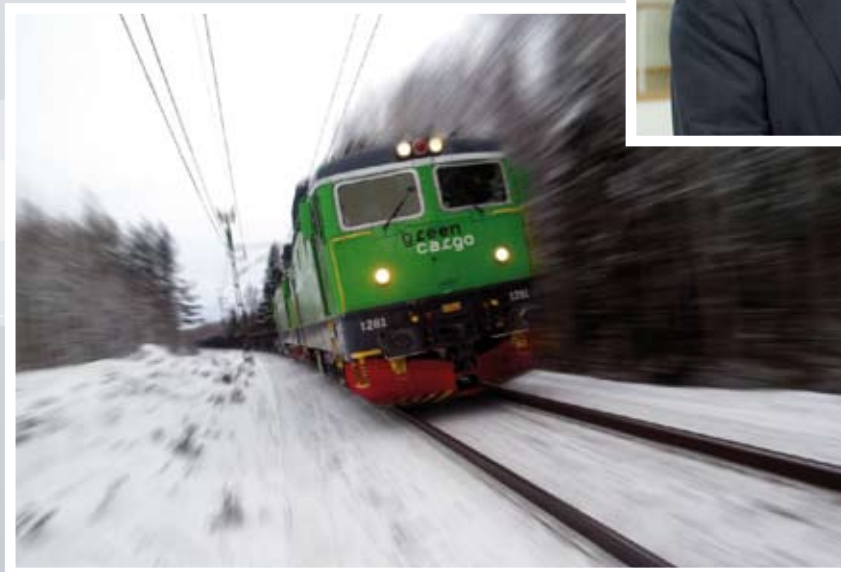
” *Diskussionen om Europakorridoren stannar ofta vid höga hastigheter och korta restider.*

Då glömmet vi något viktigt:

Den utbyggda korridoren frigör också kapacitet för en kraftigt utökad spårbunden godstrafik. Och med tillräcklig kapacitet blir järnvägen dessutom ett rationellt, exakt, miljöanpassat och lönsamt godsalternativ.



*Gunnar Sibbmark och Göran Johansson,
VD respektive ordförande i Europakorridoren.*



EUROPA



KORRIDOREN

GÖTALANDBANAN  EUROPABANAN

När efterfrågan på järnvägens godstrafik bara ökar, finns ett givet svar: Europakorridoren.

Den utredning* som KTH Järnvägsgrupp nu presenterar redovisar en rad fakta som understryker behovet av en genomgripande trafikreform i Sverige:

- Allt mer gods transporteras idag på järnväg och utvecklingskurvan pekar uppåt.
- Dagens järnvägsnät klarar inte en högre belastning.
- Om inget görs, kommer lastbilstrafiken att öka med 44 % fram till 2020. Bara denna ökning motsvarar 2 500 lastbilar per dag.
- Med en utbyggd höghastighetstrafik kan dessa 2 500 lastbilar ersättas av 60 godståg per vardag. Europakorridoren innebär nämligen att de flesta snabbtåg kan tas bort från västra och södra stambanorna.
- En fast förbindelse över Fehmarn Bält (Rödby-Puttgarden) kommer att stå klar 2018. Därmed kan godstrafiken mellan Sverige och Tyskland ta en kortare och snabbare väg – utan avbrott.

- Europakorridoren ger Sverige ett modernt och kapacitetsstarkt trafiksystem, som redan finns – och byggs ut – i övriga Europa.
- En trafikkorridor ska gå genom Sverige, riktad mot Europa.
- Höghastighetståg, som kör minst 300km/h på nya banor, tillsammans med godståg och regionaltåg på stambanorna, är korridorens pulsåder.
- Med ett modernt trafiksystem kan människor komma längre, och det till en rimlig kostnad. De får större möjligheter att leva och bo, arbeta och studera där de vill. Det skapar frihet.

- Företag och andra verksamheter får betydligt större marknader – där de kan hitta såväl leverantörer och medarbetare som kunder. Detta skapar tillväxt och utveckling.
- Tåget är miljövänligt på ett sätt som andra trafikslag bara kan drömma om.
- När bil och flyg noterar sina koldioxidutsläpp per person i kilo, räknar tåget mikrogram. Europakorridoren är en trafikreform som innebär ett stort steg framåt för miljön – den är ett trafiksystem som ur miljösynpunkt är långsiktigt hållbart.

Den växande efterfrågan på godstransporter på järnväg understryker att en trafikreform inriktad på höghastighetstrafik, bara har vinnare: Människorna som får större frihet, företagen som får större möjligheter. Den gynnar också utveckling och tillväxt, och minskar drastiskt vår miljöpåverkan.



” 2 500 lastbilar kan ersättas av 60 godståg

*/ 'Godstrafikens utvecklingsmöjligheter som följd av en satsning på Europakorridoren'. KTH Järnvägsgrupp: Bo-Lennart Nelldal, Olov Lindfeldt, Gerhard Tröche – Stockholm 2008.

Aldrig förr har så mycket gods transporterats på järnväg och så många passagerare åkt tåg som de senaste åren. Orsakerna är flera: Investeringar i nya banor och nya tåg har ökat järnvägens konkurrenskraft, konkurrensen har ökat och järnvägsföretagen erbjuder bättre produkter och kunderna väljer i större utsträckning transportmedel med hänsyn till miljön. Ökningen fortsätter alltjämt och kraven på kapacitet ökar.

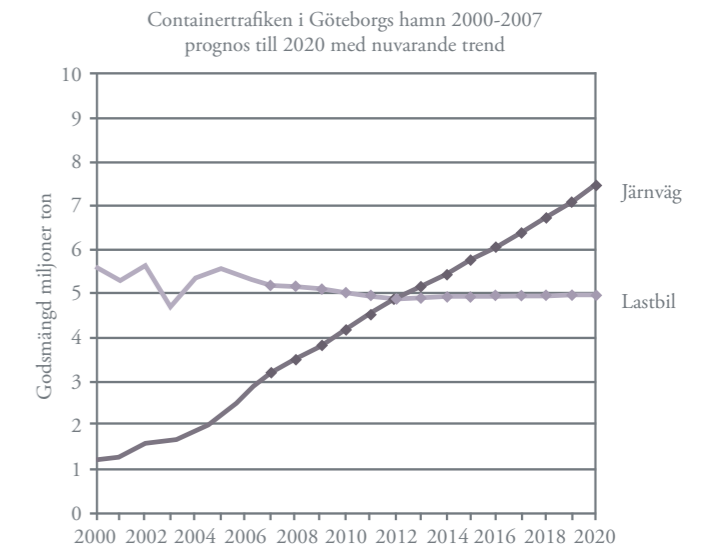
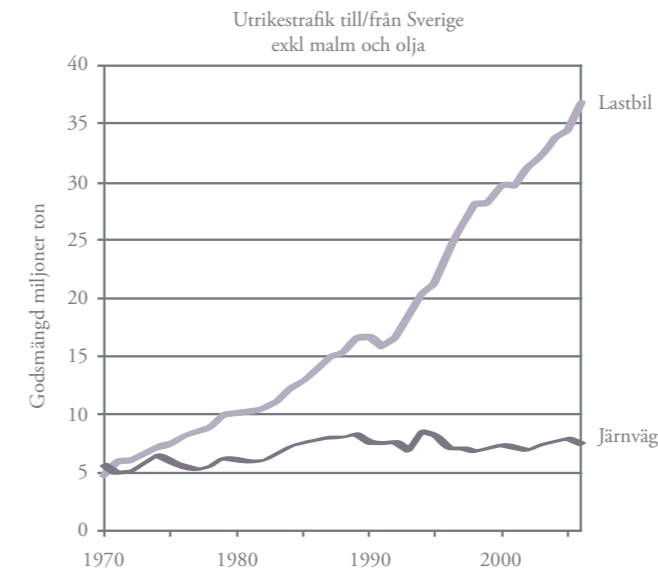
” Stora godsmängder går på lastbil i utrikestrafiken – totalt 37 miljoner ton år 2006. 37 miljoner ton motsvarar ca 10 000 lastbilar per vardag. Drygt hälften, eller 5 500 lastbilar, ska söderut mot Danmark och den europeiska kontinenten. Det motsvarar mer än 200 lastbilar per timme eller en lastbil var 15:e sekund.

Belastningen på järnvägsnätet är högre än någonsin. På flera bandelar går det inte att få in fler tåg när efterfrågan finns och förseningsriskerna blir stora vid hög belastning. Det gäller särskilt på västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg och södra stambanan mellan Stockholm och Malmö. På dessa banor går både en omfattande tung godstrafik, snabbtåg i högsta hastighet och snabba regionaltåg samt lokaltåg på vissa sträckor. Skillnaderna i hastighet mellan tågen är stora vilket gör att kapaciteten sjunker och störningskänsligheten ökar.

Detta är de största stråken när det gäller den totala efterfrågan på gods- och persontransporter i Sverige. Stråken från Stockholm till Göteborg och Malmö/Köpenhamn och mellanliggande orter är de största marknaderna för långväga resor med omfattande tåg-, flyg- och biltrafik. Mellan Stockholm/Mälardalen och Bergslagen till Göteborg finns också en omfattande godstrafik bl a till Göteborgs hamn och till industrin i Västsverige. Från Norrland och Bergslagen transporteras stora godsmängder som går vidare söderut till Skåne för export till utlandet. Stora godsmängder går också mellan Skåne och Mälardalen och mellanliggande orter.

Det är mycket stora godsmängder som går på lastbil i utrikestrafiken – totalt 37 miljoner ton år 2006. Om utvecklingen fortsätter kommer lastbilstrafiken att gå om sjöfarten som transporterade 41 miljoner ton exkl. malm och olja, medan endast 7 miljoner ton gick på järnväg. 37 miljoner ton motsvarar ca 10 000 lastbilar per vardag. Drygt hälften, eller 5 500 lastbilar, ska söderut mot Danmark och den europeiska kontinenten. Det motsvarar mer än 200 lastbilar per timme eller en lastbil var 15:e sekund.

Den långväga lastbilstrafiken utgör ett betydande inslag på vägarna söderut mot kontinenten och mot Göteborg. Som exempel kan nämnas att där E6 och E4 går ihop strax norr om Helsingborg var belastningen totalt 29 000 fordon, där 23 % var tunga fordon. Den tunga trafiken svarade här för ungefär 77 % av belastningen på vägarna mätt i antalet brutotonkilometer. Slitaget på vägarna är mer beroende av vikten än av antalet fordon. Även olycksriskerna och konsekvenserna av olyckor ökar med ökad andel tung trafik.



Den utrikes lastbilstrafiken svarade här för ca 70 % av den tunga trafiken. Utrikestrafiken har således stor betydelse för belastningen på vägnätet och därmed också för underhållskostnaderna och olycksriskerna.

Om trafiken fortsätter att öka enligt tidigare trend och lastbilen tar all ökning av utrikestrafikerna kommer den att öka med 44 % från år 2006 till år 2020. Enbart ökningen motsvarar 2 500 lastbilar per vardag mot kontinenten.

Bo-Lennart Nelldal



Järnvägens marknadsandel för utrikes godstransporter är endast hälften så stor som i inrikestrafiken trots långa avstånd och stora volymer. Det beror på bristande investeringar och att avregleringen ännu inte genomförts fullt ut i alla länder för järnvägen medan lastbilstrafiken är fullt avreglerad. Inom Sverige har

” Med hänsyn till svenskt näringslivs konkurrenskraft och klimatfrågans betydelse är det viktigt att det snarast fattas beslut om att bygga ett höghastighetsnät i Sverige.

vi sedan ett par år en fungerande avreglerad järnvägsmarknad som inneburit fler operatörer och ökad kvalitet och valfrihet för kunderna. Ett exempel är kombitrafiken till Göteborgs hamn som expanderar snabbt och i allt större utsträckning går på järnväg.

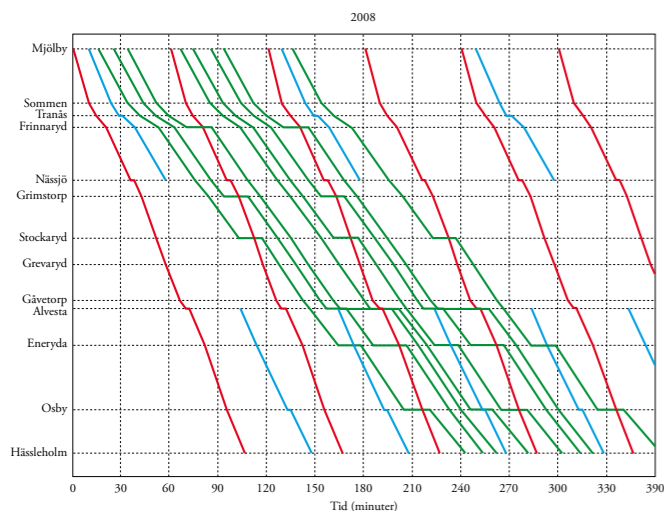
Det håller emellertid på att ske ett genombrott för den internationella trafiken på järnväg. Det privata järnvägsbolaget Hector Rail och även Green Cargo har köpt nya flersystemlok och börjat köra direkta tåg mellan Sverige och kontinenten. Järnvägens marknadsandel i Tyskland ökar också för första gången på länge, både i inrikes och utrikes trafik.

Om järnvägen ges möjlighet att konkurrera genom att avregleringen genomförs fullt ut och att tillräcklig kapacitet ställs till förfogande skulle den kunna

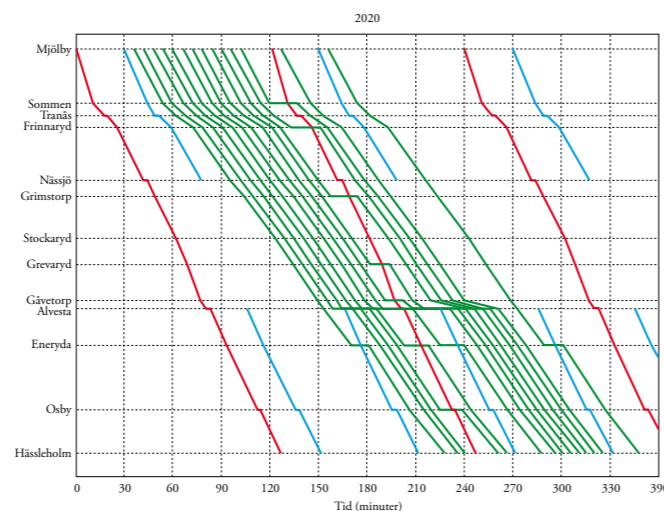
ta hand om hela ökningen. Prognoser visar att om järnvägen kan erbjuda tillräcklig kvalitet och kapacitet skulle 2 500 lastbilar kunna ersättas av 60 godståg per vardag. För att detta skall fungera måste kapaciteten för godståg öka på stambanorna.

Om man bygger Götalandsbanan och Europa-banan för höghastighetståg mellan Stockholm-Jönköping-Göteborg/Helsingborg-Malmö-Köpenhamn kan de flesta snabbtågen tas bort från västra och södra stambanorna. Förutom att man får extremt korta restider och ökad kapacitet och rättidighet för persontrafik frigör man då kapacitet på stambanorna för godstrafik och regionalståg. Simuleringar visar att det går att köra 2-3 gånger fler godståg under dagen.

En ökad kapacitet för godstransporter på stam-



Exempel på tidtabell med 2008 års persontrafikintensitet. Röda tåg är X2000 (Stockholm – Malmö), blå interregio- och regionalståg och gröna godståg. I detta exempel ryms 7 godståg på två timmar, det vill säga 3,5 godståg/timme.



Exempel på tidtabell med 2020 års persontrafikintensitet. Röda tåg är X2000 (Stockholm – Malmö), blå interregio- och regionalståg, och gröna godståg. I detta exempel ryms 13 godståg på två timmar, det vill säga 6,5 godståg/timme.

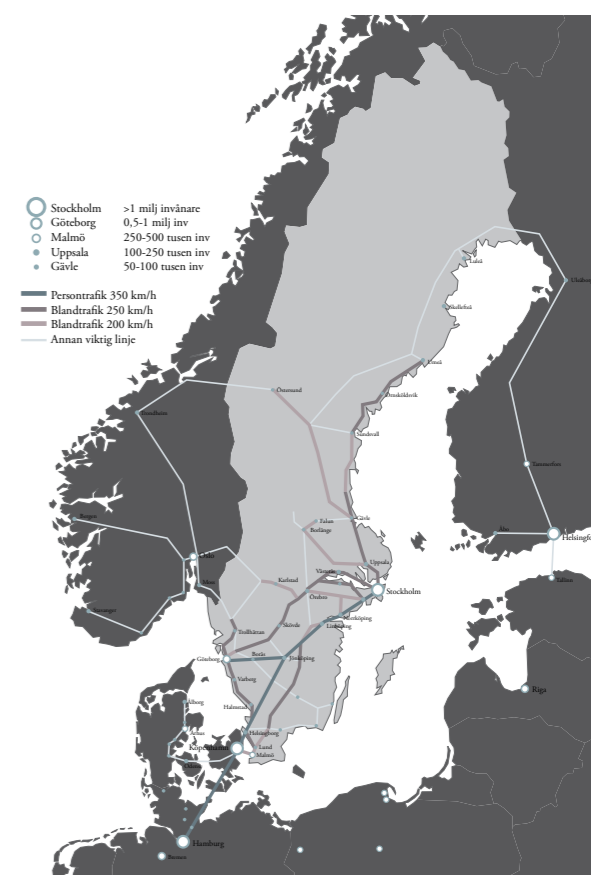


banorna innebär också att svenskt näringsliv kan erbjudas kostnadseffektiva transporter med hög kvalitet som är långsiktigt hållbara. I ett läge när lastbilstrafiken blir dyrare genom högre drivmedelspriser och vägavgifter är det viktigt att det finns alternativ för exportindustrin. Forskarna är också överens om att vi måste effektivisera befintliga transportmedel, byta drivmedel och i större utsträckning övergå till energieffektivare transportmedel för att klara klimatkrisen.

Kunderna efterfrågar i allt större utsträckning järnvägstransporter. Det beror bl a på att miljön fått ökad betydelse vid valet av transportmedel. Järnvägen är det energieffektivaste transportmedlet genom lågt rullmotstånd, det gäller särskilt vid stora transportvolymer som i trafiken på stambanorna. Eldriven järnväg kan köras på el som kan produceras på valfritt sätt från vindkraft till kärnkraft. Därmed kan den bidra till att lösa miljö- och klimatproblemen.

Västra stambanan är av stor betydelse för näringslivet genom kopplingen till Göteborgs hamn som är den största transoceana hamnen i Norden. Södra stambanan är av stor betydelse som en pulsåder för utrikestrafiken till kontinenten. Båda banorna är också mycket betydelsefulla för inrikes godstransporter och persontrafik. Västra stambanan är i dag i praktiken fullbelagd mellan Hallsberg och Göteborg. Södra stambanan kännetecknas av stora förseningar som följd av blandningen av olika tågslag.

Danmark har beslutat att bygga ut den fasta förbindelsen för både väg och järnväg över Fehmarn Bält (Rödby-Puttgarden) som planeras stå klar 2018. Det innebär att det kommer att gå att köra godståg en



kortare väg utan avbrott mellan Malmö och Maschen i Hamburg och att transporttiden kommer att minska från ca 8 timmar till 6 timmar.

Det tar lång tid att planera, finansiera, fatta beslut och bygga järnvägar i Sverige i dag. Med hänsyn till svenskt näringslivs konkurrenskraft och klimatfrågans betydelse är det viktigt att det snarast fattas beslut om att bygga ett höghastighetsnät i Sverige. Då kan vi säkerställa att tillräcklig kapacitet finns i järnvägsnätet både för person- och godstrafik och ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Vill du veta mer?

Du får godsutredningen kostnadsfritt och du kan få den på följande sätt:

www.europakorridoren.se

På vår hemsida finns samtliga skrifter och utredningar som vi tagit fram. Du kan antingen ladda hem dem och skriva ut själv, eller beställa dem via ett formulär på hemsidan. Då får du dem hem per post, utan kostnad.

Du är också välkommen att kontakta Sylvia Blomby vid Europakorridorens sekretariat, telefon 0372-78 93 55, mail sylvia.blomby@ljungby.se.



EUROPA



KORRIDOREN