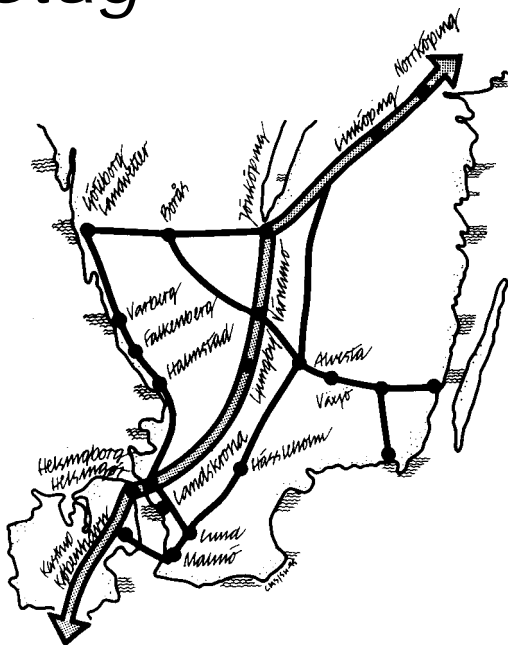


Regional utveckling och höghastighetståg

‘Visst kan flera kommuner ha en gemensam vision’

säger ledande politiker från Jönköping, Värnamo, Ljungby och Helsingborg. Politikerna är från både majoritet och opposition.

Det som på tre år fått fyra kommuner att engagerat arbeta gemensamt är ett projekt som skall genomföras strax efter sekelskiftet, och som andas framtidstro och en vilja att satsa på ett miljövänligt, hållbart transportsystem. Sverige skall knytas till det nya europeiska nätet för höghastighetståg genom en ny järnväg – Europabanan.



JÄRNVÄGSSATSNINGAR PÅ KONTINENTEN

På kontinenten arbetar EU, enskilda länder samt järnvägsföretag med att planera och bygga upp ett helt nytt järnvägmät. Avsikten är att, genom bekväma och avsevärt snabbare tåg än idag, öka järnvägens andel av de långväga resorna, på bekostnad av flyg- och biltrafiken. Har finns i grunden en insikt om att luftföroreningarna måste minska, samt att hushållningen av resurser hittills inte varit förenlig med det som sägs i Agenda 21, om en långsiktigt hållbar utveckling.

Det hela började egentligen i Japan på 60-talet och nu är japanerna inne på tredje generationen tåg. Prov i hastigheter mellan 500 och 600 km i timmen är idag vanliga. Med höghastighetståg avses tåg som i daglig trafik kör i 300 - 350 km per timme. Snabbtåg är sådana tåg som kan hålla 200 - 250 kilometer per timme. X2000 är ett exempel på snabbtåg.

I Europa har Frankrike kommit längst i arbetet med höghastighetståg. Genom TGV-tågen på sträckan Paris - Lyon, som startade för ca 15 år sedan, har inrikesflyget förlorat nästan 90 % av antalet ursprungliga passagerare på sträckan. Även biltrafiken har relativt sett minskat. Nu finns även TGV-tåg mot atlantkusten och mot Lille - London.

SATSA PÅ NYTT ELLER HÅLLA FAST VID DET GAMLA ?

I Sverige har debatten främst handlat om att rusta upp det befintliga järnvägsnätet. Det nätet har till stora delar över 100 år på nacken och därmed en föråldrad planeringsfilosofi som grund.

Internationella Järnvägsunionen, med SJ som

medlem, har mot bakgrund av Sveriges omoderna jämvägsnät påbörjat arbetet för att få till stånd nya länkar och nya samband i Sverige. Det i framtiden mest potentiella nätet för järnvägstrafik förbinder Uppsala, Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Helsingborg, Lund och Malmö, Borås och Göteborg med varandra. För att klara detta behövs ny järnväg, eftersom det gamla nätet inte har dessa sträckningar. Som synes förbinds, med några undantag, samtliga större svenska städer med dessa två jämvägssträckningar.

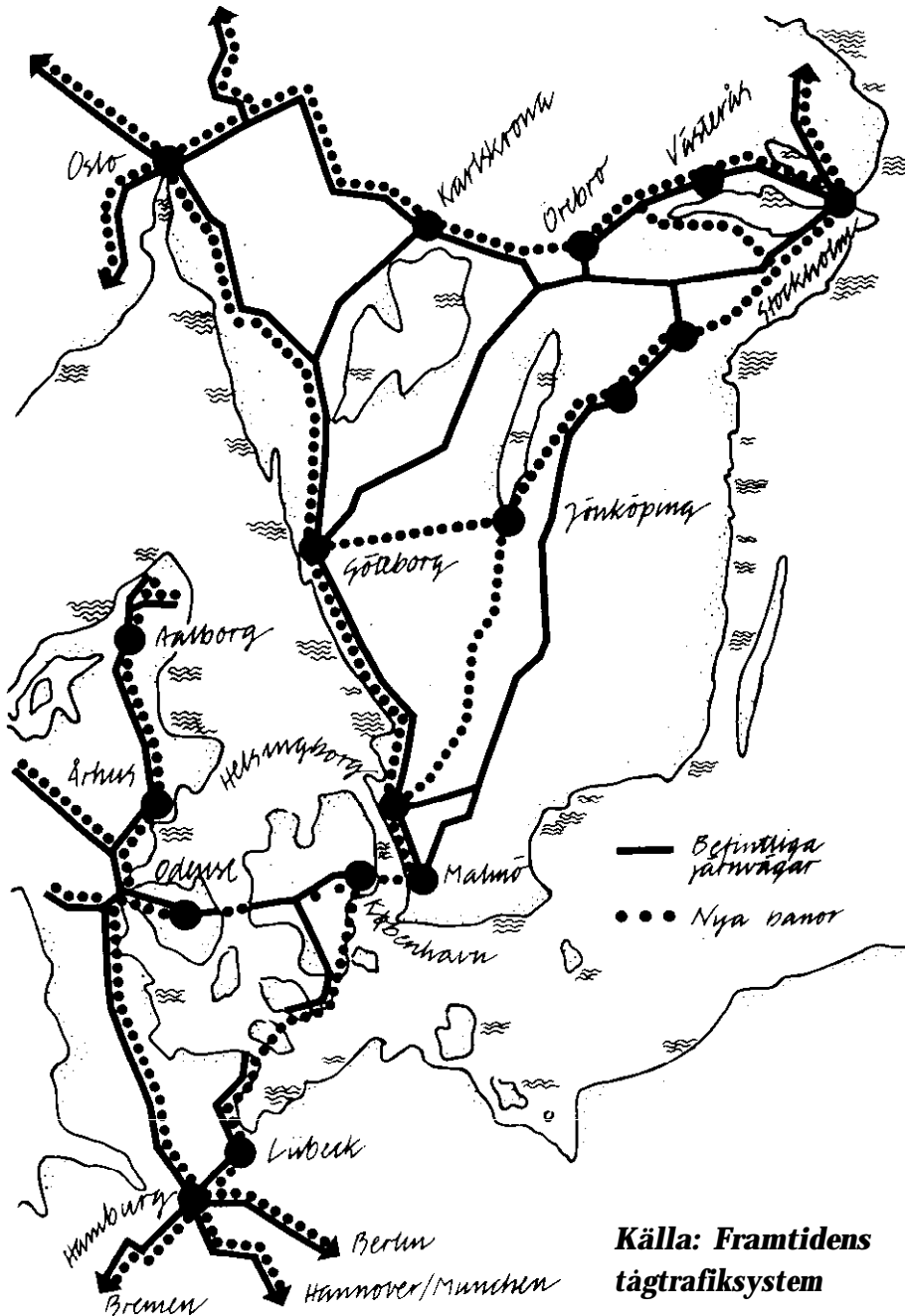
Men det finns "förståsigpåare" som anser att höghastighetståg bara klarar sig i länder med mycket folk och korta avstånd. Dessa tycker att Norden helt enkelt har för gles befolkning för "den nya tidens tåg". Andra har en helt annan åsikt, som går ut på att eftersom Norden har ett avståndshandikapp mot centrala Europa, är det ännu viktigare med snabba transporter. Det är ju de snabbaste flygplanen som flyger över Atlanten -just för att överbrygga avståndet. På korta avstånd har hastigheten inte lika stor betydelse som på långa. Därför måste Norden ha de snabbaste tågen mot kontinenten. Ett annat argument för att satsa på ny linjer för höghastighetståg är att öka

"upptagningsområdet" för tågresenärer och därmed öka tågets totala marknadsandel. Att bara "räta kurvor" på befintliga spår ökar inte det geografiska upptagningsområdet för jämvägen.

DEN NORDISKA TRIANGELN

För några år sedan fick DSB, SJ och NSB möjlighet att studera hur de gemensamt vill att det framtida jämvägsnätet i Norden skulle se ut. Re-

sultatet blev en liten informationskrift. I denna finns den karta som är publicerad nedan på denna sida. Kartan, liksom skriften, påpekar tydligt behovet av nya spår för att möta marknadens krav. Kraven är bl a 3 timmar mellan Köpenhamn och Stockholm och det klarar inte befintlig jämvägssträckning.



Källa: Framtidens tågtrafiksystem

EUROPAKORRIDOREN

Mellan Jönköping och Helsingborg finns idag ingen järnväg. Men här finns

Sveriges "pulsåder" när det gäller biltrafiken - E4. Här går dagligen över 1 500 långtradare per dygn. Avsikten med "Europabanan" är att den i stort skall följa E4s sträckning och därmed passera Värnamo och Ljungby.

Utefter denna sträcka klaras 3 timmar med tåg mellan Köpenhamn och Stockholm.

Den nya järnvägen, som kallas, "Europabanan", och E4, samt redan befintligt väg- och järnvägsnät bildar en helt ny region, som har arbetsnamnet **Europakorridoren**.

Värnamo har under sommaren 1994 fått X2000-tåg genom att Kust-Till-Kustbanan mellan Göteborg och Kalmar har en viktig knutpunkt i Värnamo.

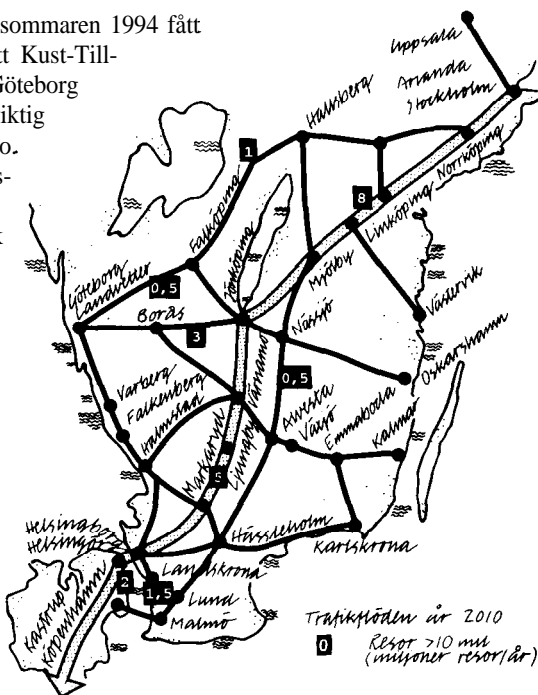
Vägnätet är här dessutom väl utbyggt i samtliga vädersträck vilket även är fallet i Ljungby. Att intresset för Europabanan är mycket stort i dessa två städer beror på att ett nytt trafikkoncept skall lanseras med den nya banan. Förutom höghastighetståget skall X2000 trafikera sträckan med stopp i de flesta kommuner. Det innebar självklart stopp i Värnamo och Ljungby, men även i VaggerydsSkillingaryd, Markaryd, Örskelljunga och Åstorp.

Det innebar att det finns intresse även i dessa kommuner för att arbeta för projektet. Ett praktiskt exempel på detta är att samtliga kommuner, utom Örskelljunga, själva har ritat in "Europabanan" i skala 150000, i ett delprojekt för att kunna simulera körtiderna på det nya spåret. Kommunerna arbetar nu på att, i samband med revideringen av Översiktsplanerna, arbeta in Europabanan.

Nivån under höghastighetståg och X2000 är regiontåg. I Skåne och Blekinge liksom i Danmark används IC3 som regiontåg. Bekvämt,

ganska snabbt och populärt. Ett sådant tåg skall också trafikera "Europabanan" och det stannar vid fler stationer än kommunhuvudorterna. I korridorens norra och södra del kompletteras med lokaltåg. I Skåne i form av Pågatåg och runt Jönköping i form av Vättertåg. Som många vet finns redan dessa lokaltåg

idag och därmed blir det bara nya linjer i systemen. Sammantaget finns det därmed något positivt för alla kommuner inom en bred "Europakorridor" och det är därför som så många politiker i olika kommuner samarbetar.



TÅGET ÄR BARA ETT MEDEL

Nu är tåget inte målet för samarbetet, utan bara medlet. Målet är alltså att skapa utvecklingsförutsätt-

Källa: SJ + Sydlänens framtid

ningar för en bred region - "Europakorridoren" - och bygga ett utökat regionalt samarbete.

Att kunna åka tåg mellan Helsingborg och Jönköping på en timma eller en och en halv, om man tar X2000, innebar helt nya möjligheter. Det är praktiskt möjligt att utnyttja varandras högskolor, sjukhus och övrig service. Helt nya möjligheter för bostads- och arbetsmarknaden öppnar sig också.

Inom Europakorridoren finns en rad olikheter som kompletteras varandra. Helsingborgsregionen med viktiga bitar av Sveriges jord-

bruksproduktion och godshantering med rikets andra hamn, Ljungby som är Kronobergs länns forskningsintensivaste kommun och med en industri som exporterar nästan 70 % av allt som tillverkas. Värnamo mitt i småföretagsverige och "gnosjöandan" och Jönköping med flera statliga verk, högskolor, ett viktigt transportnav etc. Allt talar för att de olika delarna av "Europakorridoren" har stora möjligheter att leva i symbios, för ömsesidig nytta.

EUROPABANAN OCH SÖDRA STAMBANAN

I den debatt, som redan har påbörjats, har det framförts risker för att en ny modern, snabb Europabana, skulle dränera Södra Stambanan på trafik. Så är dock inte fallet. I en prognos, som de sju sydligaste länsstyrelserna har utfört inom projektet "Sydälans Framtid", har Europabanan simulerats. Det visar sig att den dag det nya spåret öppnas, så minskar persontrafiken bara måttligt på Södra Stambanan. Den mesta trafiken på Europabanan är istället överflyttad trafik från bil och flyg, samt i viss utsträckning nyskapad trafik. I denna prognos har samtliga tågresor, oavsett reslängd, medtagits. För Södra Stambanans vidkommande kommer det därmed alltid att finnas passage-rare för god X2000-trafik. Viktigt att komma ihåg är också att Södra Stambanan är mycket betydelsefull för godståg. En utökad godstrafik kan komma att orsaka kapacitetsproblem på Södra Stambanan.

SJ:s trafikprognos kommer ungefär till samma resultat, när de simulerar Europabanan och Södra Stambanan samt Götalandsbanan (Jönköping - Göteborg). Prognosen redovisas i ovanstående figur. Har man dock bara långväga tågresor medtagits - resor längre än 10 mil.

I båda prognoserna kan man se Europabanan och Södra Stambanan som länkar i ett järn-

vägsnät. Detta synsätt med parallella länkar är något som vägtrafiken under lång tid alltid tagit för givet. Fördelarna är att flexibiliteten ökar och sårbarheten i nätet minskar.

Något som också skulle minska järnvägens sårbarhet är ett komplement till Malmöbron. I förlängningen av Europabanan kan en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör byggas. Om järnvägstrafiken utvecklas lika positivt i Sverige som på kontinenten är det troligt att jämvägskapaciteten till bron Mamö-Köpenhamn närmar sig det praktiska taket, när långa tunga godståg blandas med snabbtåg och snabba regiontåg.

Slutsatsen bör vara att Europabanan är en ny pusselbit i etableringen av en region från Öresund upp genom Småland mot Östergötland och Stockholm, Tillsammans med en fast förbindelse över Femern Bält och en järnvägstunnel, där Öresund är som smalast, förstärks järnvägens konkurrensmöjligheter ytterligare. En satsning på dessa nya järnvägslänkar är därmed en direkt satsning på miljövänliga trafikslag och resurshushållning. Och därmed ett konkret bevis för att det praktiskt går att leva enligt Agenda 21 - även med snabba transporter.

Europakorridoren kan på ett sammanfattande sätt beskrivas av de 12 A-regioner (arbetsmarknadsregioner) som omsluter Europabans planerade stationslägen (Stockholms, Nyköpings, Mjölby, Linköpings, Norrköpings, Jönköpings, Tranås, Värnamo, Ljungbys, Ängelholms, Helsingborgs och Malmö A-regioner).

Uppsala-regionen är en naturlig förlängning av Europakorridoren. Samma argument gäller för Köpenhamn och hela huvudstadsregionen på Själland. Som helhet blir det en stor bandstadsregion som ger Sverige och Danmark en ny plattform för att i Norden kunna påverka den egna ekonomiska och kulturella utveck-

lingen - i samspel med övriga Europa.

Europakorridoren innefattade år 1992 en befolkning på knappt 3,2 miljoner invånare, vilket motsvarade drygt 36% av Sveriges befolkning. Om vi till korridoren även raknar dess omland och Uppsala A-region så stiger befolkningen till nästan 4,1 miljoner, vilket motsvarar omkring 47% av Sveriges befolkning. En utbyggd Europabana skulle alltså kunna sägas betjäna halva Sveriges befolkning och halva Danmark därtill.

Befolkningens fördelning mellan Europakorridorens A-regioner framgår av tabellen nedan.

Befolkning 31/12 1992

Stockholm/Södertälje	162 1	tusen inv
Göteborg	786	
Malmö/Lund/Trelleborg	4 8 5	
Helsingborg/Landskrona	2 2 7	
Uppsala	196	
Borås	193	
Örebro	178	
Karlstad	176	
Gävle/Sandviken	176	
Norrköping	166	
Borlänge/Falun	159	
Linköping	150	
Västerås	149	
Jönköping	142	

Källa: Statistiska Centralbyrån

Av dessa 14 A-regioner berör Europabanan hela sju stycken

Om vi även inkluderar Uppsala i Europakorridoren så omfattar den 6 av Sveriges befolkningstätaste regioner. Befolkningstätheten i Europakorridoren uppgick år 1992 till 102 invånare/km² vilket kan jämföras med 21 invånare/km² för riket som helhet. Det innebär att Europakorridoren kan knytas samman till en integrerad stadsregion, med europeiska krite-

rier. Sträckningen över småländska höglandet går igenom en något glesare industriorienterad delregion - som genom korridorens anslut till en tät bandstad, med dess utbud av producent- och utvecklingstjänster och dess varierade efterfrågebild.

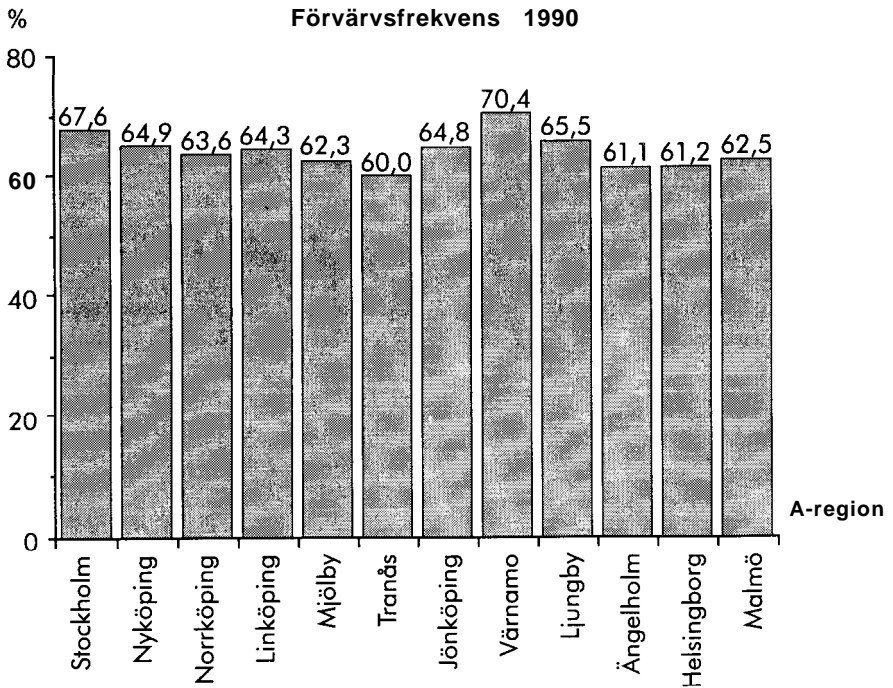
HALVA SVERIGES EKONOMI

I Europakorridoren sysselsattes år 1990 drygt 1,7 miljoner människor och svarade därmed år 1990 för drygt 38% av sysselsättningen i Sverige, vilket motsvarar en regional koncentration¹ på 105 (= en överrepresentation på 5%). Detta betyder att Europakorridoren spelar en större roll för sysselsättningen i Sverige än vad som framgår av dess befolkningsandel. En särskilt hög sysselsättningsandel finner vi i Stockholms, Linköpings, Värnamos, Ljungbys och Malmös A-regioner.

Europakorridoren syftar till en kraftig minskning av tidsavståndet till resurser och marknader i Europa och en förstärkning av den ömsesidiga tillgängligheten inom Europakorridoren. Ett väsentligt motiv för att öka den inbördes tillgängligheten är att uppnå en robustare arbetsmarknad där hushållen får ett bredare alternativ av arbetstillfällen att välja mellan och företagen får ett större och mer sammanfattat arbetsutbud att hämta sina anställda från. En sådan utveckling medför en högre förvärvsfrekvens och lägre arbetslöshet i regionen.

Figuren på nästa sida visar förvärvsfrekvens i regionens olika delar. Som helhet är förvärvsfrekvensen hög, men ett antal delregioner har mycket att vinna på en starkare integration inom korridoren som kan höja deras förvärvsfrekvens.

¹) Regional koncentration definieras som (aktivitetsandel/befolkningsandel)x100.



Figur: Förvärvsfrekvens i Europakorridorens delregioner (Förvärvsfrekvens definieras här som nattbefolkning/befolkning >15 år)

Höjd förvärvsfrekvens betyder också högre produktivitet och BNP/capita. Produktiviteten i Europakorridoren ligger genomsnittligt sett över den i andra delar av landet. Det betyder att Europakorridoren har en större betydelse för Sveriges ekonomi än vad som framgår av dess sysselsättningsandel. Cirka 40% av Sveriges BNP produceras i Europakorridoren, vilket motsvarar en regional koncentration på 110. Om man räknar in även

omlandet och Uppsala A-region så stiger denna siffra till i det närmaste 50%, dvs halva den svenska ekonomin.

Europakorridoren tycks också ha drabbats mindre av den ekonomiska krisen under det tidiga 1990-talet än resten av Sverige. Medan BNP i Sverige som helhet minskade med minst 2,5% mellan 1988 och 1992 så var den i stort sett oförändrad i Europakorridoren.

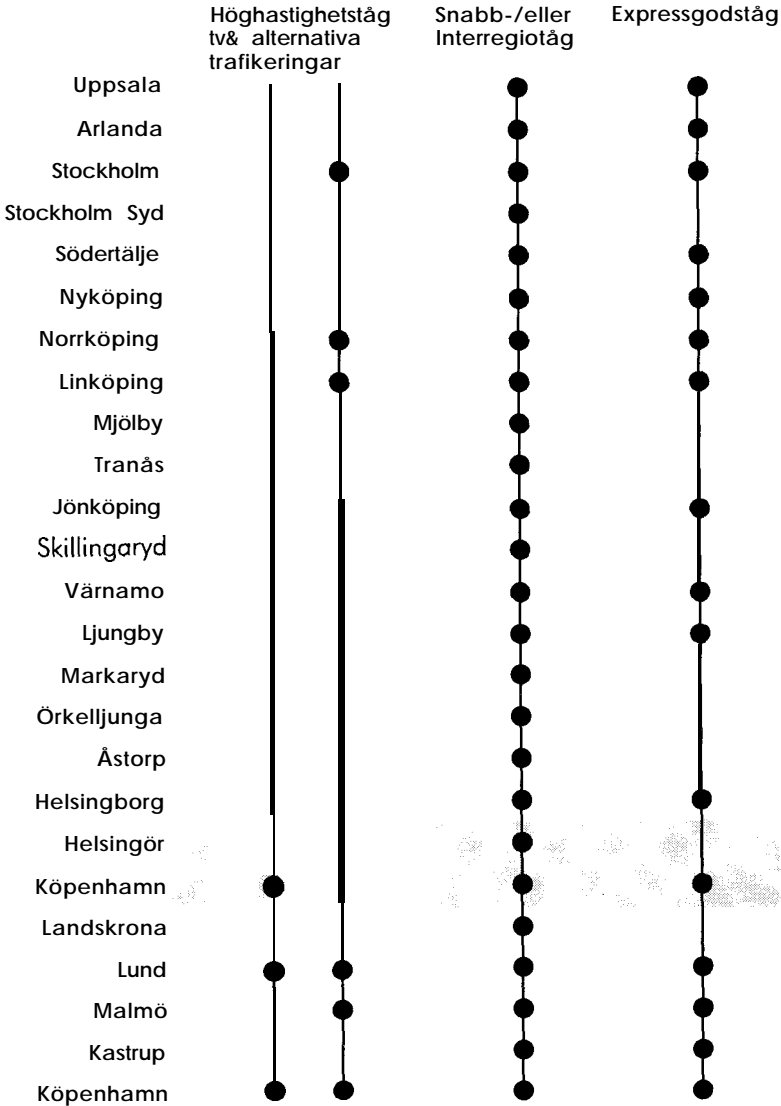
ETT NYTT TRANSPORTSYSTEM ?

Om man för en stund bortser från höghastighetstågen, så innebär t ex Europabanan att dagens befintliga järnvägar kompletteras.

Sverige börjar så sakteliga bygga upp ett nytt system för långväga transporter. Befintliga och nya spår bildar ett nät som innebär att fler svenskar än någonsin får god tillgänglighet till

tåg. Utefter Europabanan med Uppsala, Stockholm, Norrköping, Linköping, Jönköping, Helsingborg, Lund och Malmö har tillsammans 50 % av Sveriges hela befolkning.

För att uppnå maximal regional effekt är det av stor vikt att de nationella tågen kompletteras med regionala linjer. Nedan ges ett exempel på möjlig trafikering.



Runt Malaren byggs Mälardalen och Svealandsbanan. Något som förmodligen varit otänkbart för 10 år sedan. Steget att förstärka kapacitet och geografisk spridning i nord-sydlig riktning i Sverige - alltså Europabanan - bör komma snarast.

Ibland ställs frågan om Sverige med sin dåliga ekonomi har råd att bygga nya järnvägar. Frågan borde snarare vara: har Sverige råd att inte bygga för att förbättra kontakten med kontinenten, ge industrin och turistnäringen bra kopplingar till Europas järnvägsnät samt snabba miljövänliga trafikslag för kommande generationer?

Mikael Stamming
Projekt Europakorridoren
Stadsbyggnadskontoret
25 1 89 Helsingborg

Källor:

Europakorridoren - Tillgänglighet, resande, regionalekonomi och välfärd, Börje Johansson, Charlie Karlsson; Internationella Handelshögskolan i Jönköping, 1995

Statistisk årsbok 1994; Statistiska Centralbyrån, 1994

Trafikkoncept Europabanan, Mikael Stamming, Lunds Tekniska Högskola, 1996

Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010, Ministers for Spatial Planning and Development 1994

Framtidens tågtrafiksystem, Skandinavien - Kontinenten, DSB, NSB, SJ, 1994