

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm



Er ref: N2015/4305/TIF

Remissyttrande transportinfrastrukturplanering 2018-2029

Järnvägen mellan Linköping och Kalmar, kallad Stångådalsbanan, har alla förutsättningar att bli det infrastrukturstråk som håller ihop sydöstra Sverige med Stockholm och Mälardalen. Detta gäller även Tjustbanan mellan Västervik och Linköping.

De nuvarande stambanorna är huvudstråk i det svenska järnvägsnätet. Den planerade höghastighetsbanan kommer än mer att vara ett sådant huvudstråk. Huvudstråken går i Götalands mitt och behöver alltså kompletteras med anslutande järnvägar från båda håll.

I södra Småland ger kust- till kustbanan Kalmar – Växjö – Värnamo – Göteborg utmärkta förbindelser med Skåne och kontinenten samt med Västsverige.

Den nu föreslagna dragningen av höghastighetsbanan genom Småland innebär att detta huvudstråk dras längre bort från Kalmar län.

Stångådalsbanan är den järnväg som redan i dag ger de bästa förbindelserna norrut, mot Östergötland, och mot Stockholm, samt övriga Mellansverige.

Ur Kalmar läns synpunkt hamnar de framtida höghastighetstågen längre bort åt väster än vad vi bedömt som mest lönsamt för Sverige. Vår övertygelse är att den största nyttan uppstår genom att koppla samman universitetsstäderna och att dra banan där potentialen till regional utveckling och bostadsbyggande är som störst.

Norrut, mot huvudstaden och mellersta Sverige, blir det betydligt kortare väg med Stångådalsbanan och motivet för att rusta den och trafikera den flitigare blir större.

Redan Ostlänken kommer att få stor betydelse för resor från Östergötland till Stockholm och Mälardalen. Den kommer att underlätta för alla slags resor, från regelbundna arbetsrelaterade resor till tillfälliga fritidsresor.

Järnvägsnätet är, har alltid varit och kommer alltid att vara, ett sammanhängande nät med huvudstråk/stambanor/höghastighetslinjer och till huvudstråken knutna sidolinjer och bibanor. Det ena behöver det andra.

För både tågresenären och godstransportören är inte bara huvudstråken, där de mesta och längsta resorna görs, utan också de anslutande banorna väl så viktiga.

Helheten behöver alla delarna.

Ju mer höghastighetstågstrafiken byggs ut, desto mer attraktivt blir tågresandet och tågresaorna blir därmed allt fler. Det gör också de anslutande järnvägarna än viktigare, också de måste kunna rymma fler tåg, fler resenärer och mer gods.

Linjen Kalmar – Linköping och Västervik har potential att fungera både för lokala tåg, framför allt i anslutning till Kalmar i ena änden och Linköping/Norrköping i den andra och för regionala tåg, till exempel i reserelationerna Vimmerby/Hultsfred/Oskarshamn mot såväl Linköping som Kalmar och för interregionala/nationella tåg. I Kalmar län finns också en uttalad ambition att börja köra pendeltågstrafik på Stångådalsbanan.

Det finns ett stort intresse och behov i Kalmar, i tätorterna i mellersta och norra Kalmar län samt från Kinda i södra Östergötland att enkelt och snabbt kunna ta sig till Stockholm, liksom till exempel Uppsala, Gävle, Västerås eller Norrköping.

På Stångådalsbanan bör det alltså gå både lokala tåg, typ Östgötapendeln, och regionala tåg för till exempel arbetspendling och studiependling från exempelvis Vimmerby till Linköping och Hultsfred/Oskarshamn till Kalmar och interregionala tåg hela vägen från Kalmar via Linköping till Norrköping, Stockholm och Uppsala.

Sammantaget kommer antalet resenärer på järnvägen att öka rejält.

Gods på järnvägen

Godstrafiken utmed stråket Linköping – Kalmar är relativt outvecklad. Tunga transporter går nu i stället och nästan uteslutande på landsväg, till nackdel inte bara för andra trafikanter och trafiksäkerheten utan också för klimatet, miljön och slitaget på vägarna.

Till och från Södras anläggning i Mönsterås kommer gods i form av kemikalievagnar och vedråvara på järnvägen till en total av 150 000 ton år 2016. Utgående gods i form av massa är ca 85 000 – 100 000 ton år för samma år.

Det finns intresse för att öka godstransporterna, bland annat för virkestransporter från Smålands inland, men det fungerar inte med dagens standard på järnvägen.

Totalt ca 235 000 – 250 000 ton gods via järnväg till/från Mönsterås kombinat vilket kommer att kunna öka dramatiskt. Vid framtida utbyggnation av Mönsterås bruk runt år 2020 ökar tonnaget på järnväg till ca 1 200 000 ton/år enligt de första bedömningarna från företagsledningen.

På motsvarande sätt finns det stort intresse från Scania i Oskarshamn för omfattande godstrafik just på järnväg.

Inte minst efter det stora klimatmötet i Paris i december 2015 framstår det tydligt att miljöfrågan är en fråga som måste tas på stort allvar. Till de åtgärder som krävs och som

relativt lätt går att genomföra är att stimulera tågtrafiken, både persontrafiken och godstrafiken.

I det perspektivet blir det ännu tydligare att järnvägslinjen Linköping – Kalmar har en stor betydelse för hela sydöstra Götaland och en viktig roll i hela det svenska järnvägsnätet.

Tekniknivå

Alla järnvägar av någon så när betydelse måste inom en överskådlig framtid ha en teknisk standard med skarvfritt spår på makadam, fjärrstyrt signalsystem och elektrisk drift.

Av de sidolinjer med betydande trafik och ett stort ökat resande, +65% år 2015, och framtidspotential som ännu inte elektrifierats är linjen Linköping – Kalmar den som nu ligger närmast i tur. Med ett framtida triangelspår i Kalmar skulle då också ett bättre utbyte kunna ske mellan Stångådalsbanan och Kust- till kustbanan med stora fördelar för både gods- och persontrafik.

Signalsystemet de första fyra milen på sträckan, mellan Linköping och Rimforsa, är ett provsystem, "radioblock", som i själva strukturen är av samma sort som det gemensamma system som införs runt om i Europa, ERTMS.

När radioblockssystemet nu närmar sig sin fysiska livstid är det enda rimliga att inte bara sträckan Linköping – Rimforsa som planerat uppgraderas utan hela linjen förses med ERTMS.

Skarvfritt spår finns idag på en tredjedel av sträckan (åtta mil) och bör av samma skäl byggas på hela banan. Ett par bangårdar, framför allt Bjärka Säby och Berga, behöver byggas om, vilket kommer att märkbart korta restiden för alla sorters tåg.

Med de av oss föreslagna åtgärderna* för banan kortas restiden från 3 timmar till 2.30 tim för hela sträckan Kalmar – Linköping till en total beräknad investeringskostnad till 2,1 mdr inklusive elektrifiering.

Avslutningsvis poängterar vi att anslutning till stationen i Linköping blir en avgörande faktor som måste integreras med den ombyggnad av bana och station som tillkomsten av Ostlänken kommer att ge upphov till.

Infrastrukturkansliet Hultsfreds kommun, Högsby kommun, Kalmar kommun, Kinda kommun, Mönsterås kommun, Oskarshamns kommun, Vimmerby kommun


Michael Leijonhufvud

eu

*Rapport Huvudlinjen för sydöstra Sverige