



Kommunstyrelsen  
Rune Jonsson

**Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3). Ert diarienummer N2016/0179/TIF**

Kinda kommun har i likhet med övriga kommuner i Östergötland och Kalmar län intresse av snabba och tillförlitliga tågförbindelser både inom länen/regionen och till övriga delar av landet och då framförallt Syd- och Mellansverige.

De nuvarande stambanorna utgör huvudstråken i det svenska järnvägsnätet. De planerade höghastighetsbanorna kommer också att bli nya huvudstråk. De går mitt i Götaland, och behöver därför kompletteras med anslutande järnvägar från båda håll.

Järnvägen mellan Linköping och Kalmar, i dag kallad Stångådalsbanan, har alla förutsättningar att bli det infrastrukturstråk som håller ihop sydöstra Götaland med Stockholm och mellersta Sverige.

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

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 tågresorna blir därmed allt fler. Det gör också de anslutande järnvägarna än viktigare, också de måste kunna rymma fler tåg, fler resenärer och mer gods. Viktigt också att det går snabbt att resa med tåg, men det måste också finnas

tåg som inte bara passerar orter utmed banorna utan också stannar och erbjuder resenärer möjlighet att nyttja banornas förutsättningar för goda kommunikationer.

Linjen Kalmar – Linköping 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 Kinda/Vimmerby/Hultsfred/Oskarshamn mot såväl Linköping som Kalmar och för interregionala/nationella tåg.

Det finns ett stort intresse från Östergötlands sida, samt tätorterna i mellersta och norra Kalmar län att enkelt och snabbt kunna ta sig till Stockholm, liksom till exempelvis Uppsala, Gävle, Västerås eller Linköping/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 outvecklat. 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, bl. a. 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.

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 hyfsat betydande trafik och framtidspotential som ännu inte elektrifierats är linjen Linköping – Kalmar den som nu ligger närmast i tur.

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 för hela Europa 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 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.

Anslutning till stationen i Linköping blir en avgörande faktor som måste integreras med den ombyggnad av bana och station som tillkomsten av Ostlänken och i fortsättningen den nya höghastighetsjärnvågen kommer att ge upphov till.

Kommunstyrelsen Kinda kommun



Hans Måhagen

Kommunstyrelsens ordförande