

Rapport: Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling

Ärendenummer TRV 2022/123008 * Publikationsnummer: 2023:190 * ISBN: 978-91-8045-237-3

Några anteckningar

1. Rapporten

I beslutet om nationell plan 2022–2033 uppdrog regeringen den 7 juni 2022 åt Trafikverket att genomföra en utredning om "Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling" med målsättningen att banorna ska vara så pass utredda att de kan övervägas i kommande planrevidering, som avser perioden 2026–2037.

I denna rapport redovisar Trafikverket sin utredning. På sid 7 lägger rapporten till "--- regional utveckling och regionförstoring i sydöstra Sverige."

- *NA kommentar:*

- * *Det är stort att regeringen tog det beslutet och gav Trafikverket det uppdraget. Heder åt den som ordnade det.*

- * *Vem ligger bakom tillägget om regionförstoring?*

2. Övergripande, sammanfattande slutsats

- ◆ "Sammanfattningsvis bedömer Trafikverket att ökad robusthet och tillförlitlighet är det mest angelägna och primära för att stärka banornas funktion för regional utveckling. I takt med flexiblare arbetstider torde pendling på längre sträckor bli vanligare vilket också kan bidra till att stärka banornas funktion, men det förutsätter att utbudet är tillförlitligt. Större satsningar på transportinfrastrukturen i syfte att minska restiden bör föregås av fördjupad och trafikslagsövergripande analys, för att identifiera de mest transporteffektiva åtgärderna." (s 6)

- ◆ Detta är också vad Regionerna framhållit som det mest angelägna (s 8).

- ◆ "Trafikverket bedömer att eventuella ytterligare åtgärder i första hand bör syfta till att stabilisera befintligt utbud och trafikerings. Först därefter bör eventuella åtgärder för restidsminskningar övervägas. Vidare är det angeläget att fortsatt arbeta med trimningar, inte minst för att förbättra trafiksäkerheten i plankorsningar." (s 51)

- *NA kommentar:* "Ökad robusthet och tillförlitlighet är det mest angelägna och primära för att stärka banornas funktion för regional utveckling" betyder i mina ögon: *banorna har en framtid av betydelse för den regionala utvecklingen – vilket inte betyder bara regionala resor (obs) utan till exempel också "pendling på längre sträckor". En slutsats av det: alla ska inte "bara" till Linköping eller Kalmar. Robustheten och tillförlitligheten är det primära – och alltså viktigare än till exempel restiden. Man kan väl lägga till: bekvämligheten, alltså goda fordon som erbjuder möjlighet till både vila och arbete.*

3. Om Stångådals- och Tjustbanornas funktion för regional utveckling

- ◆ **Allmänt:**

Pendlingsmönstret till idag tyder på att samhällsutvecklingen i tillväxtmotorerna inte har dragit med sig övriga orter i regionen, vilket talar för att banornas funktion för regional utveckling har varit begränsad.

Som region betraktad har de nio kommunerna haft en sämre befolkningsutveckling än riket i stort. De har emellertid haft en bättre utveckling än en referensgrupp bestående av kommuner med liknande socioekonomisk struktur, men som inte på motsvarande sätt knyts samman av regional tågtrafik.

Någon entydig slutsats om Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling kan därför inte dras. (s 5)

I takt med ökad digitalisering och flexiblare arbetstider torde pendling på längre sträckor, exempelvis upp till 20 mil, dock kunna bli vanligare. (s 27)

◆ Sammanfattningsvis

”bedömer Trafikverket att Stångådalsbanan och Tjustbanan inte har gett sådana tillgänglighets- och strukturbildande effekter att utvecklingen har påverkats i den av regionerna önskade riktningen. Det är inte heller givet att större satsningar på banorna i sig skulle ge sådana effekter. Vi bedömer att den regionala utvecklingen bäst främjas genom ett trafikslagsövergripande perspektiv på satsningar i transportinfrastrukturen, och ett perspektiv på tillgänglighet som även inbegriper noderna i regionen.” (s 27)

• *NA kommentar: Rapporten är alltså lite oklar i sin framtidsbedömning. Återspeglar den delade meningar i gruppen?*

4. Transportinfrastrukturen i sydöstra Sverige

◆ ”Enligt en OECD-rapport är transportinfrastrukturen i sydöstra Sverige mer ett hinder mot än en katalysator för regional utveckling.” (s 21)

5. ”Hållbar regional utveckling”

presenteras översiktligt och allmänt på s 10.

6. Regionernas roll

◆ ”Det är regionerna som är regionalt utvecklingsansvariga. Trafikverket redovisar därför ingen egen uppfattning om vad regional utveckling är eller vilka åtgärder som ger en sådan utveckling, generellt eller specifikt i sydöstra Sverige. Däremot har Trafikverket ett ansvar för att medverka i den regionala tillväxtarbetet². Det innebär bland annat att Trafikverket, inom sitt verksamhetsområde, ska verka för att målet för den regionala tillväxtpolitiken uppnås.” (s 7)

• *NA kommentar: Mycket viktig – om än given/självkklar – notis om samspelet mellan Trafikverket och regionerna.*

◆ I Kalmar läns regionplan 2023–2025 framhålls satsningarna i nationell plan för transportinfrastruktur på bland annat E22, Kust till kust-banan, Stångådalsbanan och Tjustbanan samt väg 25 Glasporten. Även frågan om anslutning av banorna i Linköping är viktig, enligt regionplanen. Vidare anges att arbetet med att få till nationella investeringar på Stångådalsbanan och Tjustbanan är särskilt prioriterat, och att regionen därför kan tänka sig att medfinansiera åtgärder. (s 26)

7. Nu gällande trafikavtal

Persontrafik längs banorna har avtalats mellan Kalmar länstrafik (KLT) och SJ till och med 2032. Omfattningen är 8 dubbelturer per helgfri vardag. (s 29)

8. Ekonomiskt stöd

Trafikverket bidrar till trafiken på Stångådalsbanan genom stöd till KLT med knappt 20 miljoner kronor per år. Nu gällande avtal avser åren 2023-2024. Trafikverket uppskattar de totala kostnaderna för trafiken till 100–150 miljoner kronor per år. (s 29)

9. Banstandard, ”banornas övergripande status”

◆ Största tillåtna hastighet:

Linköping – Bjärka-Säby: 100 km/h

Bjärka-Säby – Hultsfred: 120 km/h

Hultsfred – Berga: 110 km/h

Berga – Blomstermåla: 120 km/h

Blomstermåla – Kalmar: 140 km/h. (s 50).

Till det ska sägas att själva banan på sträckan Hjulsbro tillåter större hastighet, sannolikt 140 km/h, men eftersom baliserna för vägskyddsområdet inte flyttades vid spårbytet 2013 (s 71) är den ändå bara 100 km/h.

◆ Största tillåtna axeltryck: 22,5 ton (s 49)

◆ ”Spår och sliprar längs Stångådalsbanan och Tjustbanan har i stort en god standard jämfört med skarvspår i allmänhet, eftersom utbytestakten överlag har upprätthållits. Under 2023 har drygt 25 000 sliprar bytts. Det innebär en omsättningshastighet på cirka 25 år, vilket Trafikverket bedömer står i proportion till trafiken på banorna. Rälerna på Tjustbanan är överlag klenare (43 kg) än på Stångådalsbanan (mest 50 kg).” (s 50)

◆ ”Cirka en tredjedel av Stångådalsbanan bedöms idag ha skarvfria spår, vilket minskar risken för spårfel.”

◆ Åtgärder i form av bland annat skarvåtgärder och ballastkomplettering har genomförts. Det innebär att banorna har den bästa klassning som skarvspår kan ha vad gäller robusthet mot solkurvor, och att temperaturen ska överstiga 30 grader Celcius innan hastigheten kan behöva sänkas. (s 51)

• *NA kommentar: Bra att få korrekt banstandard beskriven i en rapport från Trafikverket. Vi är ju lite trötta på svepande uppgifter om banans uselhet (typ ”Banan är i stort behov av underhåll och har delvis dålig överbyggnad med räls från 1960-talet och gamla, slitna växlar” som enda ”fakta” om banans standard i Wikipedia.*

10. Banunderhåll

◆ ”**Basunderhållet** omfattar åtgärder för att upprätthålla järnvägens funktion här och nu, och det genomförs i så kallade baskontrakt som upphandlas för geografiska områden. Sedan 1 oktober 2023 gäller ett nytt baskontrakt för ”länsbanorna i Östergötland och Östra Småland”. Det nya baskontraktet är utformat så att banornas behov ska tillgodoses, till skillnad från det gamla kontraktet som var mindre omfattande.” (s 29)

◆ ”På delsträckan **Mörlunda-Berga** finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår. Längs Tjustbanan, i Överum, finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.” (s 37)

◆ **Beslutade statliga satsningar** på banorna under planperioden 2022–2033 bedöms uppgå till drygt 2,2 miljarder kronor, varav ungefär hälften avser basunderhåll. Trafikverket bedömer att basunderhållet enligt det nya baskontraktet från 2023 är tillräckligt för att bryta den negativa tillståndsutvecklingen på banorna. (s 37)

◆ **Sammanfattningsvis** bedömer Trafikverket att beslutade satsningar, såväl regionalt som i nationell plan, sammantaget innebär att banornas nuvarande funktion kan befastas. (s 37)

• *NA kommentar Den sammanfattande bedömningen är värd att notera. Den kunde ha varit mycket dyst-rare 😊*

11. Antal resenärer

◆ Rapporten s 42f

◆ ”Efter att trafiken återupptogs 1996 ökade resandet snabbt till millennieskiftet, för att därefter plana ut. Bland viktigare händelser som påverkat resandet kan nämnas direkttågen till Stockholm som upphörde efter 2003 och migrationsvägen i mitten av 2010-talet. År 2018 hade resandet minskat till knappt 340 000 på Stångådalsbanan.” (s 41)

12. Trädsäkring

◆ Trädsäkring beskrivs utförligt på s 62ff.

◆ ”Trafikverket har analyserat nyttor och kostnader med en utökad trädsäkring som omfattar både Stångådalsbanan och Tjustbanan, exklusive en redan utförd delsträcka mellan Kalmar och Blomstermåla. Utgångspunkten har varit att eliminera risken för trädfel som orsak till inställda tåg, eftersom

erfarenheten visar att sådana fel ofta har varit anledningen till de relativt många inställda turerna på dessa banor. I analysen har vi tills vidare utgått från att hela järnvägssträckningen längs de båda banorna behöver åtgärdas, med undantag för de sträckor som är detaljplanelagda eller naturskyddade. Det handlar om totalt 27 mil, varav 18 mil på Stångådalsbanan och 9 mil på Tjustbanan. Detta ger en sammantagen åtgärds kostnad på cirka 135 miljoner kronor, i 2023 års prisnivå. ” (s 63)

◆ ”Trafikverket bedömer sammantaget att banorna uppvisar påtagliga brister vad gäller robusthet, och att detta förhållande väsentligen kan tillskrivas träincidenter. Konsekvenserna framträder tydligt i form av många inställda turer och ökade fordonskostnader samt, i förekommande fall, personsador.” (s 53)

◆ Trafikverket har gjort en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys av utökad trädsäkring längs banorna, där nyttorna utgörs av tillgänglighetsförbättringar. Vid en sammantagen bedömning anser Trafikverket att sådana åtgärder är motiverade och bör övervägas i kommande planrevidering, som ett sätt att optimera både infrastruktur och fordon. (s 6)

◆ Rapporten närmast förutsätter att trädsäkringen blir av. Till exempel står i texten om restidsminskning (s 66) att trädsäkringen ”förutsätts vara en del” av åtgärderna härför.

13. ERTMS

Signalsystemet ”R”, radioblockering, på sträckorna Linköping – Rimforsa och Bjärka-Säby – Västervik ska bytas mot systemet ERTMS. (s 30) ERTMS ska vara installerad på Stångådalsbanan i slutet av 2027 och på Tjustbanan i slutet av 2028. (s 31)

Rapporten signalerar dock att en alternativ lösning till ERTMS på Tjustbanan ”kan vara motiverad”. Den ska i så fall redovisas till EU (och dess ”implementeringsplan” för ERTMS) under år 2024. Arbetet med bytet av signalsystem har påbörjats. Trafikverket bedömer därför att en eventuell omprövning av reinvesteringen på Tjustbanan behöver hanteras skyndsamt, så att eventuella avsteg kan hanteras under ordnade former. (s 31)

• *NA kommentar:* Den alternativa lösningen innebär, vad vi förstår, att Trafikverket gör sträckan mellan Bjärka-Säby, som alltså blir ERTMS-station, och Västervik, som är ”fjärrblockerad” och ställd under fjärrtågklarare i Norrköping, till en enda stationssträcka. Man ”klovar” (”spikar fast”) växlarna, varefter det finns det bara ett trafikspår mellan Bjärka-Säby och Västervik, vilket betyder att ERTMS eller eljest något signalsystem inte behöver installeras. Med en sådan åtgärd skulle bytet av Radioblockering till ERTMS kosta 300 miljoner kronor i stället för 800 miljoner kronor. (s 31)

Mellan Rimforsa och Kalmar övervakas tågen med manuella rutiner (tidigare kallat tåganmälan), och på denna sträcka består detta system tills vidare, enligt nationell plan 2022–2033. (s 30)

• *NA kommentar:* Enligt min mening vore det en för ökad robusthet och tillförlitlighet på Stångådalsbanan (”det mest angelägna och primära för att stärka banornas funktion för regional utveckling”) lämplig åtgärd att installera ERTMS också mellan Rimforsa och Kisa och alltså använda en del av de 500 miljoner som friställs med den antydda alternativa lösningen på Tjustbanan till att förlänga ERTMS till att omfatta hela sträckan Linköping – Kisa.

14. ”Återfjädrande växlar”

När ERTMS installeras kommer de sammanlagt 13 ”återfjädrande växlar” som nu finns på bandelarna med Radioblockering att ersättas av vanliga växlar. Det betyder på Stångådalsbanan att hastighetsnedsättningarna till 40 km/h genom Hjulsbro och Bjärka-Säby kan hävas. (s 30f)

15. Plankorsningar

◆ Stångådalsbanan har cirka 100 obevakade plankorsningar med brister i siktkraven inventerats, varav 60 bedömts kräva åtgärder. Cirka hälften av dem bedöms vara åtgärdade i början av planperioden 2022–2033. (s 32f)

◆ Många av de tekniskt utrustade vägskydden är gamla och ska bytas ut mot modernare och säkrare anläggningar. Under de närmaste åren planerar Trafikverket att byta ut tio anläggningar på delen Bjärka-Säby – Hultsfred. (s 80)

16. Elektrifiering

◆ Å ena sidan: "I den nu genomförda utredningen om deelektrifiering konstaterar Trafikverket att alternativa tekniker baserade på vätgas och batteridrift utvecklas snabbt. Det föreslås ingen deelektrifiering av delar av Stångådalsbanan eller Tjustbanan i nuläget, men vi räknar med fortsatta uppdrag om oelektrifierade banor." (s 33)

◆ Å andra sidan: "Södra Timber planerar att bygga ut sågverket i Kinda. Fram till början av 2000-talet utfördes järnvägstransporter till Södra Vi, Vimmerby och Kisa. Med en elektrifierad järnväg skulle en effektiv järnvägslogistik kunna utvecklas. Vid en eventuell elektrifiering av Stångådalsbanan och Bockabanan bedöms volymerna kunna öka från 80 000 till 760 000 ton till och från Mönsterås respektive från 100 000 ton till 500 000 ton på Bockabanan. Elektrifiering av tågtransporterna ger nyttor i form av tyngre tåg, minskad resursinsats och därmed minskade transportkostnader." (s 48)

17. Triangelspåret i Berga

◆ Triangelspåret behandlas på s 67ff

◆ Trafikverket bedömer att ett triangelspår i Berga skulle vara ett effektivt sätt att minska restiden, eftersom den ger en direkt effekt på gångtiden utan ytterligare åtgärder." (s 68)

◆ Dock bedömer Trafikverket den kostnad som Region Kalmar presenterade i sin åtgärdsvalstudie som mycket osäker och tror att investeringskostnaden skulle bli 30 procent högre. Man konstaterar att osäkerheterna är mycket stora och att en fördjupad utredning krävs. (s 68)

◆ **Sammanfattande synpunkt**

"Trafikverket har övergripande analyserat en åtgärd som bedöms minska restiden med knappt 10 minuter mellan Kalmar och Linköping. Det handlar om ett triangelspår i Berga och ett mötesspår i Kåremo. Trafikverket bedömer att åtgärden visserligen är ett relativt effektivt sätt att minska restiden längs Stångådalsbanan, men också att kostnaden är mycket osäker." (s 6)

18. Lokaltrafik

"Under de snart 30 år som gått sedan Stångådalsbanan fick genomgående trafik har Vimmerby blivit den kommun längs stråket som har inpendlare från flest kommuner, vilket gör att Vimmerby har ökat sin centralitet mest. --- Linköping har flest antal pendlare från de övriga åtta kommunerna i regionen, men det är två kommuner (Åtvidaberg och Kinda) som står för den övervägande delen av den inpendlingen. Vimmerby och Hultsfred har under perioden utvecklats till subregionala centra på arbetsmarknaden, vid sidan av Linköping och Kalmar. En av Region Kalmar prioriterad delsträcka är Kinda-Vimmerby-Hultsfred. Här finns redan stark mellankommunal pendling, men också stor potential för utvecklad dagspendling."

• *NA kommentar:* Notera att Kisa – Vimmerby – Hultsfred är en av Region Kalmar prioriterad delsträcka.

"Här finns redan stark mellankommunal pendling, men också stor potential för utvecklad dagspendling."

19. Stockholmstrafiken

◆ "Efter att trafiken återupptogs 1996 ökade resandet snabbt till millennieskiftet, för att därefter plana ut. Bland viktigare händelser som påverkat resandet kan nämnas direkttågen till Stockholm som upphörde efter 2003 och migrationsvägen i mitten av 2010-talet." (s 41)

• *NA kommentar:* Den enkla slutsatsen är att vi alltså vet att stockholmstrafiken genererar fler resenärer.

◆ Rapporten menar att resandet norrut mot Linköping kommer att ytterligare förstärkas och få "en allt kraftigare dragning norrut mot Stockholm." (s 43f)

20. Godstrafiken

◆ "Fram till början av 2000-talet utfördes en omfattande vagnslasttrafik till- och från området, med närvaro och transportservice i Vimmerby, Södra Vi, Kisa och Mörlunda. Green Cargo har därefter successivt begränsat dessa aktiviteter i regionen, och att återuppta trafiken är svårt eftersom mycket av den tidigare kapillära infrastrukturen har avlägsnats." (s 47)

◆ "Trafikverket bedömer att banorna har en viss potential för ökad godstrafik. --- En relativt stor potential för ökade transporter omfattar rundvirke (såg- och massaved) från områden norr om Nässjö till Mönsterås bruk. Det skulle kunna handla om i storleksordningen 500 000 årston eller motsvarande 6 godståg per vecka." (s 48)

◆ **Kindasågen**

△ Å ena sidan: "Trafikverket har inga uppgifter om planerade företagsetableringar --- som skulle kunna påverka bilden av den potentiella regionala utvecklingen, och därmed behovet av utvecklad transportinfrastruktur." (s 21)

△ Å andra sidan: "Södra Timber planerar att bygga ut sågverket i Kinda. Fram till början av 2000-talet utfördes järnvägstransporter till Södra Vi, Vimmerby och Kisa. Med en elektrifierad järnväg skulle en effektiv järnvägslogistik kunna utvecklas. Vid en eventuell elektrifiering av Stångådalsbanan och Bockabanan bedöms volymerna kunna öka från 80 000 till 760 000 ton till och från Mönsterås respektive från 100 000 ton till 500 000 ton på Bockabanan. Elektrifiering av tågtransporterna ger nyttor i form av tyngre tåg, minskad resursinsats och därmed minskade transportkostnader." (s 48)

21. Anslutningen i Linköping

◆ Rapporten refererar den gemensamma skrivelsen från Regionerna: "Slutligen anför regionerna att banornas anslutning i Linköping är avgörande för utvecklingen" (s 8, 26), "en avgörande faktor för den framtida interregionala tillgängligheten för sydöstra delen av Sverige." (s 36)

◆ "Beslut om Stångådalsbanans framtida anslutning i Linköping kommer att hanteras i en separat samrådsprocess i särskild ordning och enligt gängse principer. Det handlar om en del av den fysiska planläggningsprocessen, som kommer att hanteras i en separat järnvägsplan. Den indikativa tidplanen för detta lämnar ytterligare utrymme för beredning, och frågan behandlas därför inte i denna utredning. Trafikverkets utgångspunkt i denna utredning är att den framtida anslutningen i Linköping är likvärdig dagens funktion." (s 8)

• *NA kommentar: Trafikverkets utgångspunkt "att den framtida anslutningen i Linköping är likvärdig dagens funktion" är viktig. En fråga är vad Trafikverket bedömer vara "likvärdig dagens funktion"; jag tänker inte i juridisk mening utan enligt deras egna riktlinjer och normer. Hans XH Karlsson lovade i Kvillsfors att försöka ta reda på det.*

Jag finner det stimulerande anmärkningsvärt att rapporten nämner denna "utgångspunkt". Det hade den inte behövt göra. I mina ögon indikerar det att Trafikverket inte vill "Tannefors Norra" utan anslutning till Linköping Centralstation/Steninge.

◆ "Det resandeutbyte som sker i Linköping kopplat till dessa banor kan ha start- eller målpunkt långt ifrån det aktuella influensområdet. --- Vi kan därför inte dra några slutsatser om hur vardags- och sällanresandet är fördelat enbart utifrån denna mätning.", alltså den mätning som rapporten redogör för. Det behöver undersökas närmare. (s 43)

◆ "I trafikprognosmodellen Sampers är resandet längs banorna modellerat utifrån ett nuläge (2017) och en prognos (2040). I modellen framgår start- och målpunkter för resandet längs banorna. De visar att drygt 70 procent av resandet är långväga (>10 mil) och således knappt 30 procent kortväga (<10 mil). Enligt prognosen för 2040 kommer detta inte förändras, men däremot kommer resandet norrut mot Linköping att ytterligare förstärkas, delvis som en följd av Ostlänken. Det här tyder alltså på att sällan-

resandet är mer omfattande än vardagsresandet, och att detta mönster kommer att förstärkas med en allt kraftigare dragning norrut mot Stockholm.” (s 43f) ¹

◆ ”Trafikverket har låtit genomföra en resvaneundersökning under hösten 2023 (vecka 47) för att få uppdaterad kunskap om hur det aktuella resandet ser ut längs sträckorna. Den visar att cirka 60 procent av resenärerna som åker till eller från Linköping också har mål- och startpunkter i Linköpingsområdet.” (s 45)

• *NA kommentar: Siffrorna pekar åt olika håll. Det finns många aspekter på framtidens resandeströmmar. Jag kan tycka att om i den ”dystraste” undersökningen ändå 40 % ska vidare än till Linköping, hur ska det då ej bli framöver med Ostlänken och dess ”kraftigare dragning mot Stockholm”, återupptagen stockholms- trafik och regionalförstorad pendeltrafik?*

◆ Det gläder mig att kartan på s 44 finns med...

22. Astrid Lindgrens Värld

◆ Stångådalsbanan har ett stort resande sommartid med främst Astrid Lindgrens värld som dragkraft; något som skiljer sig från andra banor där resandet normalt går ner under sommarperioden. (s 46)

◆ Regionerna har påtalat att ”det extra” stationsuppehållet vid Astrid Lindgrens värld ökar störningskänsligheten och ser därför ett behov av åtgärder för att minska den (s 8).

◆ Trafikverket bedömer att om gångtiden Rimforsa – Hultsfred kunde minskas med fyra minuter skulle problemet kunna begränsas eller elimineras. (s 66)

23. ”Samhällsviktiga transporter” och det nya säkerhetspolitiska läget

”Hittills har framkommit att Stångådalsbanan och Tjustbanan, eller delar av dem, eventuellt kan ha en betydelse för samhällsviktiga transporter. Huruvida detta påverkar banornas standard eller funktion är emellertid ännu inte klarlagt. Generellt gäller att bilden av samhällsviktiga transporter kan bli föremål för regional fördjupning, och att den inte är statisk utan föränderlig.

Även Forsvarsmakten har tillfrågats om banornas funktion utifrån sitt perspektiv, men hittills har inget framkommit som påverkar Trafikverkets bedömningar i denna utredning.” (s 26f)

• *NA kommentar: Rapporten andas en öppenhet för att bedömningen kan komma att revideras. I den allmänna debatten talas ju om att det nuvarande säkerhetspolitiska läget kan få konsekvenser för den svenska infrastrukturen, inklusive järnvägsnätet. Men det är en ny och alldeles ”färsk” faktor för trafiken på Stångådalsbanan.*

24. Restidsminskning

◆ På s 69f för rapporten ett resonemang om (till exempel av Region Kalmar) önskad restidsminskning. Ett triangelspår i Berga skulle minska restiden med 9 minuter. Sedan handlar det om trimningsåtgärder av typen spårbyten, förbättrade eller slopade plankorsningar samt kurvrätningar. Men resonemanget är virrigt och oklart. Slutsatsen blir att Trafikverket bedömer att cirka hälften av den återstående restidsminskningen är möjlig att åstadkomma genom ytterligare trimningsåtgärder. Den resterande tidsminskningen skulle kräva mer omfattande åtgärder. (s 69)

◆ I sammanhanget nämns, lite oklart, det eventuella behovet av en ny mötesstation mellan Kisa och Vimmerby. En sådan är tidigare utredd med placering i Gullringen. (s 69)

¹ Av ett PM från Trafikverket, daterat 2024-04-26 och skrivet av Lennart Lennefors. framgår att Trafikverkets prognoser för utvecklingen av tåg- bil och flygtrafik konsekvent angett för låga siffror för tågtrafiken och för höga för de båda andra trafikslagen. En prognos från 2005 om trafiken 2020 angav en tillväxt av den inrikes flygtrafiken på 39%, vilket i verkligheten blev en minskning med 7%, en tillväxt av biltrafiken med 28%, blev 11%, och av tågtrafiken med 38%, blev 67%.

25. Tjustbanan

- ◆ Jag, Niklas, har i första hand läst det som handlar om Stångådalsbanan och alltså inte refererat lika mycket från rapportens skrivningar om Tjustbanan.
- ◆ Rent allmän är rapporten mest intresserad av Stångådalsbanan. Framför allt är den, vågar jag påstå, mer (kanske till och med "långt mer") positivt inställd till den framtida regionala utvecklingen på Stångådalsbanan än på Tjustbanan.
- ◆ Rapporten antyder att ERTMS inte bör/behöver installeras på Tjustbanan (se 31), jämför ovan.
- ◆ Rapporten skriver, närmast i förbigående, att Tjustbanans funktion för vardagsresor och därmed för regional utveckling försvagats. Samtidigt, menar rapporten, kan busstrafik "mycket väl" kompensera för detta" (s 61)
 - *NA kommentar: Menar alltså rapporten att man "mycket väl" kan lägga med persontrafiken på Tjustbanan??*

26. Frågetecken och fel

- ◆ "Likväl är restiden mellan Kalmar och Linköping fortfarande upp till 20 minuter kortare via Alvesta och Södra stambanan än en genomgående resa längs Stångådalsbanan."
 - *NA kommentar: Tycker att rapporten kunde ha nämnt att detta dock förutsätter att det 10-12 minuter långa bytet i Alvesta fungerar. Vilket man inte kan räkna med.*
Notera att rapporten skriver "fortfarande" och därmed öppnar för att restiden Linköping - Kalmar har en potential till förkortningar.
En inte relevant muntration är att snabbaste förbindelsen via Alvesta är 2 tim 53 minuter, medan vi den 18 mars åkte Kalmar - Linköping på 2 tim och 47 minuter.
- ◆ I trafiken används motorvagnar "av typerna Y31/Y32 och Y2" - en av de mycket få faktafelen?
- ◆ På sid 69 kallas Kisa "Kinda" - ett annat litet fel.

27. Övrigt

- ◆ **Areella näringar** (s 20) är ett samlingsbegrepp för näringar som använder naturens resurser på land och i vatten för att kunna bedriva sin verksamhet. Hit räknas exempelvis jordbruk, skogsbruk, fiske, jakt och rennäring.
- ◆ Passagerarvolymen på **Kalmar-Öland Airport** uppgick under 2022 till strax över 100 000 varav knappt 80 000 utgjorde inrikesresor. Denna volym innebär nästan en halvering jämfört med 2019 års nivå (före pandemin).

28. Kuriosa

- ◆ Lite kul att kartan på s 24 också har med järnvägslinjerna Västervik - Hultsfred, Virserum - Åseda och Bor - Ohs bruk.
- ◆ På sid 4 röjer Westin att han läst i ÖCJ-boken om ÖCJ:s ambitioner att vara en Centralbana i östra syd-Sverige och därför arbetade med en fortsättning till Karlskrona, ÖCJN.
- ◆ "Efter att trafiken återupptogs 1996 ökade resandet snabbt till millennieskiftet, för att därefter plana ut. Bland viktigare händelser som påverkat resandet kan nämnas direkttågen till Stockholm som upphörde efter 2003 ----" (s 41) - jo, det var ju det vi sade honom första gången vi träffades...

Linköping den 12 april 2024

Niklas Adeli