

Infrastrukturbehov Kust-till-kust banan, Alvesta - Växjö

Bakgrund

Alvesta-Växjö är en av de hårdast belastade enkelspåriga bandelarna i Sverige. Sträckan trafikeras av många olika tågssystem. Hela fem olika persontrafiklinjer går på sträckan och godstrafik, vilket torde göra detta enkelspår unikt i Sverige. I nuläget trafikeras banan av 108 tåg, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen per vardag. På helgerna är det något färre tåg. Ungefär 12 godståg per dygn trafikerar sträckan. I maxtimmen trafikerar fyra tåg per timme och riktning, vilket gör Alvesta-Växjö till en av Sveriges hårdast utnyttjade enkelspåriga järnvägar. Mellan Alvesta och Växjö finns åtta plankorsningar som är försedda med ljud- och ljussignaler samt helbommar.

Växjö-Alvesta Järnväg byggdes som privatbana och öppnades redan 1865. Banan förstatligades 1941. Elektrifiering genomfördes 1955. Sträckan är ca 18 km och spåret har rustats upp successivt de senaste årtiondena. I dag är största tillåten hastighet på sträckan 160 km/h. Banan har 13 kurvor med nedsatt hastighet. I den skarpa kurvan i östra Alvesta är hastigheten begränsad till 60 km/h. På resten av sträckan varierar hastigheten mellan 100 och 160 km/h.

Mötesstationerna ligger tätt mellan Alvesta och Växjö. Ytterligare mötesstationer skulle förlänga restiderna och öka störningskänsligheten utan att kapaciteten höjs mer än marginellt. Bankapacitet ökas bäst genom att det byggs partiella dubbelspår. Det kan ske genom att utbyggnaden sker etappvis, företrädesvis mellan befintliga mötesstationer.

Sträckan är södra Sveriges "getingmidja" där trafik, inte bara inom Kronoberg utan även till Kalmar, Blekinge, Jönköping och Skåne, passerar. Därför är åtgärder på denna sträcka av stor vikt för hela södra Sverige.

Långsiktiga mål

Som svar på Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen för perioden 2018 – 2029 framhålls åter igen:

- Den nuvarande tågtrafiken mellan Växjö och Alvesta skapar kapacitetsproblem med bristande punktlighet som följd. Byggandet av dubbelspår mellan Alvesta och Växjö måste påbörjas nu.
- Starta planeringen för att förstärka hela Kust till kust banan, så att 200 km/h blir möjlig som högsta tillåtna hastighet.

De långsiktiga målen har belysts i åtgärdsvalsstudierna för Kust-till-Kustbanan del Växjö-Kalmar-Karlskrona och för del Växjö-Värnamo vilka har tagits fram som underlag till Sverigeförhandlingen.

Kortsiktigt mål och krav på kommande planeringsomgång 2018 – 2029

Både Alvesta och Växjö är i en intensiv utvecklingsfas, bland annat när det gäller bostadsbyggande. I dag hämmas dock utvecklingen av osäkerheten kring framåtskridandet av järnvägen för den aktuella sträckan. Trafikverket har också konstaterat bristerna och behovet av åtgärder på sträckan och har därför tagit fram underlag och samhällsekonomiska bedömningar för partiellt dubbelspår Gemla-Räppe och för byggnation av mötesspår Grönsängen.

Region Kronoberg, Alvesta kommun och Växjö kommun anser att följande ska beslutas i kommande nationella plan:

1. Bygg partiellt dubbelspår Gemla-Räppe
2. Bygg mötesspår Grönsängen, som en del av ett kommande partiellt eller permanent dubbelspår
3. Genomför en grundlig åtgärdsvalsstudie för resterande sträcka, med ambitionen att bygga dubbelspår hela sträckan Alvesta-Växjö där hastigheten planeras för 200 km/h. Studien ska även omfatta infarten öster ifrån till Växjö station.

Kostnader för spårutbyggnaden

En uppskattad kostnad för dubbelspårsutbyggnad Alvesta-Växjö ligger på 2,1 miljarder kronor. Då inkluderas inte en permanent och hållbar lösning för Alvesta central. Trafikverket uppskattar att byggnationen av första steget till ett dubbelspår kostar 390 miljoner kronor, varav partiellt dubbelspår 300 miljoner kronor och mötesspår 90 miljoner kronor.

Staten har ett ansvar för drift underhåll och utveckling av järnvägsnätet. Därför bör staten finansiera dubbelspårsutbyggnaden genom den nationella planen. Även om det är vår grundinställning så har regionen och flertalet av länets kommuner (främst Alvesta och Växjö) förstärkt den nationella planen genom samfinansiering, medfinansiering och förskottering. Under de senaste planperioderna har den nationella planen förstärkts med cirka 600 miljoner kronor till stationer, mötesstationer och förbättringar på bangårdar i Kronobergs län. Ett belopp som i stort motsvarar tilldelad ram för Länstransportplanen.

Kapacitetsbristen på sträckan Alvesta-Växjö är statens ansvar. För att inte ytterligare hämma utvecklingen av kommunerna och regionen är vi öppna för förhandling. Det viktigaste är att arbetet påbörjas för dubbelspår mellan Alvesta-Växjö. Annars riskerar kapacitetsbristen leda till minskad konkurrenskraft, inte bara i Kronoberg utan i hela södra Sverige.



Region Kronoberg
Anna Fransson
Ordf. Regionstyrelsen



Alvesta kommun
Per Ribacke
Ordf. Kommunstyrelsen



Växjö kommun
Anna Tenje
Ordf. Kommunstyrelsen