Tågstrategiskt underlag

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM REGION KRONOBERG

2021 – 2030 MED UTBLICK

Diarienummer: 19RGK393
Antagen av regionfullmäktige 2021-11-24

REGION
KRONOBERG

Innehållsförteckning

Förord och syfte 1
Syfte med Tågstrategiskt underlag 1

Ansvars- och rollfördelning 2

Bakgrund 3
Tågtrafikens positiva nyttor 3
Järnvägsinfrastrukturen i Kronoberg 3
Tågtrafikens utveckling under 2000-talet 5

Styrande program, beslut och utredningar 6
Regional utvecklingsstrategi ”Gröna Kronoberg 2025” 6
Trafikförsörjningsprogram för Kronoberg 2016–2025 6
Sydsvenskt positionspapper infrastruktur 7
Sydsvenskt positionspapper kollektivtrafik 7
Strategisk plan Öresundståg 7
Grannregionernas TFP 8
Inriktningsbeslut nytt akutsjukhus i Växjö 8
Utredning: Utveckling av tågtrafiken mellan Jönköping och Växjö 8
Utredning: Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg 8
Utredning: Utveckling av järnvägsstråket Alvesta-Växjö 9
Utredning: Stationssamhället som regional resurs 9

Nuläge 10
Tågavgångar per timme 2019 10
Alvesta-Växjö 13
Taktfasthet i tågsystemet 13

Principer för planering 15
Att ta hänsyn till 15
Principer för tågtrafikens utveckling 15

Utveckling av Kronobergs tågtrafik 18
Tågtrafik 2021–2025 18
Start lokaltågstrafik Markaryd – Halmstad 18
Start lokaltågstrafik Växjö-Emmaboda 19
Tågtrafik 2026–2030 19
Utveckling av lokaltågstrafik Värnamo-Växjö-Emmaboda 20
Trafikering av Räppe station 20
Förbättrat utbud 21
Tågtrafik utblick efter 2030 22
Tät trafik till nytt akutsjukhus 22
Markarydsbanan 23
Öresundståg 24
SJ Kalmar-Växjö-Göteborg 24
Sydostlänken 25
Målsättning efter 2030 25
Tågtrafik utblick efter 2030 – inriktningar 26
Fler stationer 26
Sammanknutet Sydsverige 26

Öresundståg i Kronoberg ... 27
Express till Älmhult ... 28

Infrastukturbehov ... 29
Skötsel av stationer ... 29

Trafikekonomi för Kronobergs tågsystem ... 30
Ekonomiskt utfall t.o.m. 2019 ... 30
Tågtrafikens skattesubvention ... 31
Prognoser ... 32
Befolkningsprognos ... 32
Resandeprognos tåg ... 33
Prognos för regionens skatteintäkter ... 34
Ekonomisk prognos för satsningar ... 34
Ingångsvärden och antaganden vid beräkningar ... 34
Ekonomisk utveckling utan satsningar ... 37
Ekonomisk utveckling med satsningar ... 37
Stor eller liten satsning ... 38

Jämförelse med regionerna i Regionsamverkan Sydsverige ... 39
Kostnader för tågtrafikering ... 40
Resor per invånare ... 40
Andel tågresenärer och kollektivtrafikens marknadsandel ... 41
Sydsveriges stationer ... 41
Trafik på några sydsvenska sträckor ... 42

Fortsatt arbete ... 43

BILAGA: Infrastukturbehov ... 44
Brister och förslag till åtgärder Alvesta-Emmaboda ... 44
Brister och förslag till åtgärder Värnamo-Alvesta ... 47
Brister och förslag till åtgärder Alvesta-Malmö ... 48
Brister och förslag till åtgärder Markarydsbanan ... 49
Brister och förslag till åtgärder Sydostlänken ... 49

Förord och syfte

Kronoberg ligger centralt placerat i Sydsverige. Tågtrafikens förutsättningar i Kronoberg är goda. Tågtrafiken är en viktig del av kollektivtrafiken och en motor för den regionala utvecklingen i Sydsverige. Länet genomkorsas av flera järnvägar på vilka det går persontrafik samt godstrafik; Södra Stambanan, Kust till Kustbanan och Markarydsbanan. Fem av länets åtta kommuner har tillgång till persontrafik på järnväg. Därtill ska läggas Sydostlänken på vilken det i dagsläget enbart går godstrafik. Tågsystemen som trafikerar Kronoberg är Öresundståg, Krösatåg och Pågatåg. Utöver dessa finns också kommersiella aktörers fjärrtåg i länet, så som snabbtåg och nattåg samt regionaltågstrafik mellan Kalmar och Göteborg.

Planering av tågtrafik kan inte ske som en enskild aktivitet utfört av ett enskilt län. Tågtrafiken är ett system som hänger samman och påverkas av flera parametrar och beslut. Av dessa kan nämnas vilka planer och mål som läggs för tågtrafikering i vårt län och i grannregioner, vilka förutsättningar för trafikering som ges när Trafikverket lägger tidtabeller och vilken parallell busstrafik som trafikerar.

Arbetet med det tågstrategiska underlaget har utförts av den Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, RKM, i Region Kronoberg. Det ingår som en del i aktualitetsprövningen av regionens trafikförsörjningsprogram. Att tågtrafikering specifikt lyfts fram kan härledas till att det gällande trafikförsörjningsprogrammet endast i mindre omfattning behandlar tåg som transportmedel. Då möjligheterna till tågtrafikering är tätt sammanlänkat med utbyggnad av järnvägsinfrastruktur finns det också ett stort behov av att tydliggöra Region Kronobergs långsiktiga ambitioner och framtidsplaner specifikt för tågtrafiken.

Arbetet med det tågstrategiska underlaget inleddes genom en workshop i mitten av december 2019. Vid detta tillfälle utgick deltagarna från tidigare utredningar och underlag för tågtrafikering samt genomförde en gemensam framtidsspaning. Resultatet blev ett önskeläge, utan begräsningar, för tågtrafikeringen i Kronoberg och till grannregionerna. Tidshorisonten var i perioden 2030 med utblick.

Under våren har önskeläget bearbetats till ett mer realistiskt förslag. Inför Trafikverkets möte om åtgärdsvalsstudien för Kust till Kustbanan i slutet av mars 2020 hade framtidsplanerna stämts av med Region Kronobergs politiska infrastrukturberedning. Mer formella avstämningar har inte skett, men dialog har förts i olika konstellationer vilket har resulterat i de förslag som läggs fram i detta dokument

Syfte med Tågstrategiskt underlag

Syftet är att tydliggöra Region Kronobergs ställningstaganden och överväganden kopplat till tågtrafik. I dokumentet samlas och kommenteras flera av de överväganden som har skett för framtidens tågtrafikering i Kronoberg. Dokumentet gör inte anspråk på att vara heltäckande, då komplexiteten planeringen av tågtrafik är stor. Hänsyn har inte tagits till infrastrukturens begränsningar, fordonsbehov, omloppstider etc.

Följande ambitioner finns för dokumentet:

- Det ska vara tillräckligt tydligt för att kunna tjäna som underlag till de mål och ambitioner som läggs i Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram.
- Det ska tydligt kunna visa på Region Kronobergs vilja i diskussioner/förhandlingar med grannregioner och kommuner.
- Det ska kunna visa på Region Kronobergs ambitioner gentemot Trafikverkets arbete med nationell infrastrukturplan.

Ansvars- och rollfördelning

Region Kronoberg har två olika roller i arbetet med den regionala kollektivtrafiken i länet; Regional kollektivtrafikmyndighet (beställare) respektive Länstrafiken Kronoberg (utförare). Regionstyrelsen fullgör uppgiften som regional kollektivtrafikmyndighet i Kronobergs län och har ansvar för den strategiska och långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken. Länstrafiken Kronoberg leds av Trafiknämnden och har ansvar för den operativa kollektivtrafikverksamheten.

Regionens remissförslag till trafikförsörjningsprogram och det tågstrategiska underlaget har delats upp i tre tidsperioder för kollektivtrafikens utveckling: 2021–2025, 2026–2030 och utblick efter 2030. Nedan följer en sammanfattning över ansvar för trafikplaneringen.

- **Perioden 2021–2025:** Perioden ingår i den operativa verksamheten och styrs till största del av Länstrafiken Kronoberg samt den tilldelade budgetramen.
- **Perioden 2026–2030:** Perioden är både operativ och strategisk, dvs. ansvaret vilar gemensamt på Länstrafiken Kronoberg och den Regionala kollektivtrafikmyndigheten.
- **Perioden utblick efter 2030:** Perioden är mer strategisk och ska långsiktigt bidra till en hållbar regional utveckling. Vad som fastslås för trafikering i denna period blir vägledande för vad Regionen kan kräva/önska av Trafikverket till kommande nationell plan och infrastrukturåtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Efter 2030 innebär inte att förslagen ska/kommer att vara genomförda direkt på 30-talets början.

Även om det finns olika huvudansvariga för de olika tidsperioderna är det av största vikt att det finns en öppen och kontinuerlig dialog och samverkan mellan avdelningar inom Region Kronoberg, men också med andra aktörer i länet och i andra regioner.

Bakgrund

Ambitionen med detta kapitel är att ge de grova dragen till den järnvägsinfrastruktur och tågtrafikering som finns i Kronoberg idag. Det ges inte någon heltäckande bild, men lyfter fram åtgärder och aktiviteter som har betydelse när framtiden ska planeras.

Tågtrafikens positiva nyttor

Tågets syfte är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människors resor – till arbete, utbildning, fritid och service. Genom att skapa förutsättningar för tillgänglighet och rörlighet bildas en god grund för social hållbarhet, exempelvis genom att människor får tillgång till samhällets funktioner i stort, kan röra sig över större geografiska ytor och stärker sin hälsa (genom kombinationsresor med andra hållbara färdmedel). Tåg skapar också bättre kopplingar, både fysiskt och mentalt, mellan platser på lite längre avstånd men också i närområdet.

Med tåg är det möjligt att resa långt med korta restider, vilket skapar många värdefulla nyttor för arbetsmarknad och näringsliv. Arbetsmarknadsregionerna blir större, vilket innebär fler möjligheter till jobb och studie inom rimliga restider och det ökar även möjligheterna för arbetsgivare, att rekrytera rätt kompetens.

Tågtrafiken har en strukturbildande effekt och järnvägsnätet utgör ett närmast permanent inslag i landskapet och staden, vilket skapar långsiktiga spelregler för övrig samhällsplanering. En attraktiv tågtrafik skapar förutsättningar för orter och samhällen att växa strukturerat utmed banorna och kan bidra till framtidstro bland ortens invånare och näringsliv. Tågtrafik bidrar också till en positiv miljönytta då de i de flesta fall är eldrivna. Genom en överflyttning från fossila transporter till tåg kan klimatutsläppen minska, vilket bidrar positivt både till miljön i stort och till människors egna hälsa

För att tågtrafikens positiva nyttor ska kunna bidra till den regionala utvecklingen behöver dock turutbudet komma upp i en viss nivå för att tåget ska utgöra ett tydligt resalternativ. När turutbudet nått en nivå på cirka 12–15 turer per riktning och dag blir resandeökningen betydligt större än turutbudsökningen. Under denna nivå fungerar tåget inte som ett reellt alternativ annat än för dem som inte har tillgång till andra färdmedel[1].

Järnvägsinfrastrukturen i Kronoberg

Kronoberg genomkorsas av fyra järnvägar; Södra Stambanan, Kust till Kustbanan, Markarydsbanan och Sydostlänken. Till skillnad från vägnätet ligger hela ansvaret för järnvägen hos Trafikverket genom den nationella planen, dvs. både för drift och underhåll samt för utveckling av järnvägens infrastruktur. Även om huvudansvaret för järnvägens infrastruktur vilar på Trafikverket, så har Region Kronoberg och tidigare Regionförbundet södra Småland varit initiativtagare och drivande för att utveckla järnvägssystemet. I början av 2000-talet fanns enbart fem tågstationer i länet och idag finns det elva stationsorter med tågstopp. Inom en radie på en kilometer från stationen i dessa orter bor cirka 38 600 inv (19%) av länets befolkning (2019) men betydligt fler kan dra nytta av smidiga kommunikationer. Stationerna trafikeras idag av Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg. Region Kronoberg finansierar årligen

[1] Kollektivtrafiken i östra Kronoberg, Trivector 2017

tågtrafik för drygt 53 miljoner kronor (2019) så att länets invånare på ett smidigt sätt ska kunna transportera sig till utbildning, arbete, fritidsaktiviteter och för andra syften.

Att det idag finns elva stationsorter i Kronoberg är tack vare en god samverkan med Trafikverket, med- och samfinansiering från regionen, kommuner och EU-projekt samt att kommunerna har förskotterat stora belopp till Trafikverket av statens andel i projekten. Under åren 2009 – 2014 genomfördes sex EU-projekt avseende järnvägsinvesteringar inom infrastrukturområdet. Dessa projekt resulterade i ett nytt resecentrum i Alvesta, sex nya stationer, tre nya mötesspår, en extra plattform i Markaryd samt delfinansiering av ombyggnaden av Växjö bangård. Projekten hade med stor sannolikhet inte kunnat finansieras och genomföras utan EU-medel och ett drivande regionalt arbete.

		Var av från:				
Projekt (miljoner kr)	**Totalt**	**Nationellplan NP**	**Sam finans. LTP**	**Med finans. Region & EU**	**Med finans. Kommunal**	**Kommunal förskottering**
Pågatåg Nordost Ny station Gemla Ny station Vislanda Ny station Diö Ny station Markaryd och plattform	**153,9**	103,5		18,6	31,8	105,9
Pågatåg Nordost Växjö bangård	**217,0**	91,0	70,0	20,0	36,0	40,0
TSS Tågstopp södra stambanan Ny station Moheda Ny station Lammhult (Ny station Stockaryd (*)	**37,1**	15,8	0,4	8,3	12,6	1,6
TUSS Tillväxt och utveckling i S Sv Mötesstation Åryd Alvesta resecentrum Mötesstation Örsjö (2)	**142,1**	35,4	50,0	42,6	14,1	20,0
Mötesspår Räppe	**44,0**	5,3	2,7	33,8	2,2	
Mötesspår Skruv	**117,0**	81,9	35,1			
Totalt	**711,1**	**332,9**	**159,7**	**123,4**	**96,7**	**167,4**

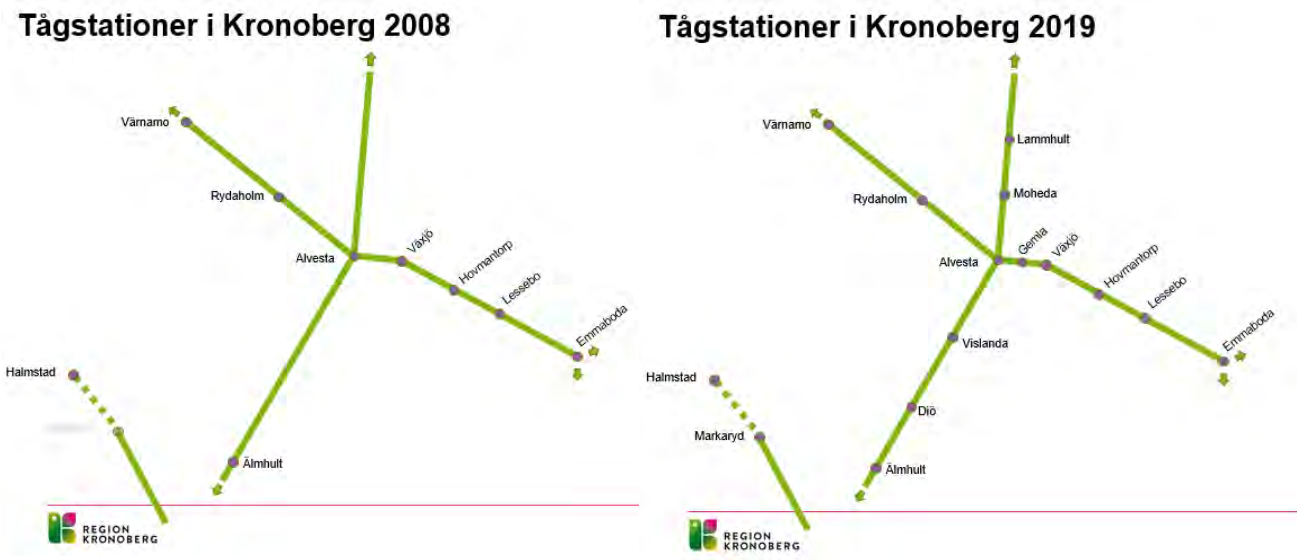
*Figur 1. Sammanställning av järnvägsinvesteringar med sam- och medfinansiering samt kommunal förskottering i Kronobergs län sedan 2009 (Åtgärd markerad med * har ingått i projektet men ligger utanför Kronoberg, därför är kostnaden för åtgärden ej med i sammanställningen).*

Under de senaste tio åren och med åtgärden mötesspår i Skruv har Region Kronoberg medverkat till att infrastrukturåtgärder på cirka 711 miljoner kronor har kunnat genomföras i länet, och detta enbart kopplat till järnvägsinfrastruktur. Av den totala kostnaden har regionen tillsammans med flera av länets kommuner medfinansierat cirka 31 procent av kostnaderna och regionen via samfinansiering finansierat cirka 22 procent av kostnaden. Medfinansiering innebär att kommunala medel eller exempelvis EU-bidrag medfinansierar åtgärden. Samfinansiering innebär att statliga medel via nationell plan samverkar med statliga medel via länstransportplanen för byggnation och finansiering av objektet. Utöver detta har flera av länets kommuner förskotterat, dvs. lånat ut medel till staten. Motivet för förskottering är att få till stånd en tidigare byggstart. Dessa medel återbetalas sedan till kommunerna. Utöver de uppräknade åtgärderna har Region Kronoberg inom ramen för Baltic-Link medverkat till upprustningen av Kust till Kustbanan och hela sträckan mellan Emmaboda och Karlskrona. Totalkostnaden för åtgärden var cirka en miljard kronor.

Tågtrafikens utveckling under 2000-talet

Öresundstågstrafiken startade år 2000 med öppnandet av Öresundsbron. Därefter har en stor utveckling av systemet skett och Öresundståg började köra regionaltågstrafik i hela södra Sverige. Tågsystemet byggde från början på en stomme med tre ben i timmestrafik, till Göteborg, Växjö respektive Kristianstad, senare förlängt även till Kalmar och Karlskrona. Grundtanken är att tåget har ett stationsuppehåll per kommun, ett av få undantag är i Lessebo kommun där två uppehåll görs. Vilket kan härledas till att tågen måste stanna för möten.

Krösatågstrafiken har trafikerat olika sträckor i Småland sedan 1985. I takt med att antalet fjärrtågsstopp minskade på Södra stambanan under 2000-talet började Krösatågen även trafikera denna järnväg. Den senaste större utvecklingen av Krösatågstrafiken skedde i december 2013 då sträckorna Karlskrona – Emmaboda – Kalmar samt Växjö – Alvesta – Hässleholm började trafikeras. 2014 förlängdes även sträckningen Växjö – Nässjö hela vägen till Jönköping, vilket skapade två olika resmöjligheter mellan Växjö och Jönköping (via Värnamo respektive Nässjö).



Figur 2. 2008 fanns det fem tågstationer i Kronoberg. 2019 fanns det elva tågstationer. Stationerna Värnamo, Rydaholm, Emmaboda och Halmstad ligger inte i Kronobergs län.

Styrande program, beslut och utredningar

I detta kapitel sammanfattas styrande dokument, beslut samt de viktigaste utredningarna som är av betydelse för det tågstrategiska underlaget.

Regional utvecklingsstrategi ”Gröna Kronoberg 2025”

Gröna Kronoberg 2025 är Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi, vilken är vägledande för arbetet med hållbar regional utveckling. Strategin är övergripande och beskriver hur det ska vara att leva i Kronoberg 2025. Målbilden är Gröna Kronoberg - Öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga. Strategin aktualitetsprövades och reviderades under 2019. För att driva arbetet med att förverkliga Gröna Kronoberg, som beskriver hur det är att leva, bo och verka i Kronoberg 2025, har två målområden brutits ned som beskriver utmaningar, mål och prioriteringar.

De två målområdena är:

- Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer
- Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga

Trafikförsörjningsprogram för Kronoberg 2016–2025

Region Kronoberg antog i december 2015 nu gällande trafikförsörjningsprogram för länet. Programmet har en strategisk ansats med syfte att lägga en långsiktig struktur för hur länets kollektivtrafik ska utvecklas. Programmet sträcker sig fram till år 2025 och innehåller sju mål som följs upp genom 23 indikatorer. Programmet är under aktualitetsprövning och ett nytt trafikförsörjnings-program planeras att antas under 2021.

Fyra strategiska områden identifierades 2015 som särskilt intressanta och viktiga, där infrastrukturen verkligen kan bidra till kollektivtrafikens utveckling. Ett av dessa områden var järnvägen. I programmet står att ”järnvägen ska vara robust och pålitlig, och möjliggöra snabba resor inom länet och också till angränsande län och för fjärrtrafik”. Det är därför av stor vikt att befintlig anläggning underhålls på ett sätt så att trafikstörningar kan minimeras och punktlighet säkerställs. Järnvägsanläggningen behöver också byggas ut för att kunna ta emot fler tåg och resenärer i framtiden.

Följande mål i trafikförsörjningsprogrammet kopplar an till järnvägen:

- Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region
- Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt

Följande indikatorer kopplar an till järnvägen:

- Resmöjligheterna till och från grannregionernas huvudorter och i andra starka interregionala relationer ska bli fler
- Restiderna till grannregionernas huvudorter ska minska
- Punktligheten i trafiken ska öka
- Andel inställda turer ska minska

Sydsvenskt positionspapper infrastruktur

Sydsverige har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. Cirka 26 procent av landets befolkning bor i Sydsverige. De sex sydsvenska regionerna (Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne) samverkar inom Regionsamverkan Sydsverige.

Tillsammans tog regionerna fram en gemensam systemanalys över länens infrastruktur. Utifrån underlaget från systemanalysen arbetade man fram ett gemensamt positionspapper för infrastruktur - Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Sydsveriges sex regioner har enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma utgångspunkter. Regionerna utgick från positionspapperet i respektive läns planering och föreslog att Trafikverket också skulle ta positionspapperet som utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen för åren 2018–2029.

Den 22 juni 2020 inledes den nya planeringsomgången genom att Regeringen gav Trafikverket uppdraget att ta fram ett så kallat inriktningsunderlag. Planeringshorisonten skulle vara för två alternativ, dels perioden 2022–2033 och dels 2022–2037. Regionsamverkan Sydsverige kommer att fortsätta att samverka genom uppdatering av systemanalys, positionspapper, prioriteringar, med mera.

Sydsvenskt positionspapper kollektivtrafik

Inom Regionsamverkan Sydsverige har även ett gemensamt positionspapper för storregional kollektivtrafik tagits fram. Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Fokus i positionspapperet ligger på förkortade restider mellan tillväxtmotorerna i Sydsverige.

Under 2020/21 kommer positionspapperet att kompletteras med en handlingsplan för att visa på utvecklingsområden samt viktiga brister i infrastrukturen för kollektivtrafiken.

Strategisk plan Öresundståg

Trafik med Öresundståg bedrivs i södra Sverige och på östra Själland genom ett samarbete mellan sex sydsvenska regioner och en dansk region. Region Jönköpings län ingår inte i samverkan, däremot ingår Västra Götalandsregionen. Öresundstågtrafiken i Sverige förvaltas av Öresundståg AB som hanterar gemensamma frågor, såsom trafikplanering, avtalsuppföljning och varumärkesfrågor. Syftet med Öresundstågs strategiska plan är att förbereda för en långsiktig utveckling av Öresundstågtrafiken. Den strategiska planen utgår ifrån regionernas strategiska planer och program. Planen fastställer parternas gemensamma avsikt för tågplan 2025. Med den utgångspunkten presenteras även en inriktning för utvecklingen fram till 2040.

Grannregionernas TFP

Även om ett av huvudsyftena med Kronobergs tågstrategiska underlag är att visa på länets vilja och ambitioner för framtidens tågtrafik är det viktigt att den samspelar och förhåller sig till de fem grannregionernas trafikförsörjningsprogram och/eller tågstrategiska underlag. Följande arbete pågår i respektive län:

- Region Blekinge antog ett nytt trafikförsörjningsprogram under våren 2020. I samband med detta har regionen även påbörjat ett arbete med att ta fram en tågstrategi.
- Region Halland har ett reviderat trafikförsörjningsprogram ute på remiss till hösten 2020. Remissförslaget innehåller ett specifikt kapitel om tågtrafikering 2030 – 2050.
- Region Jönköpings län har ett reviderat trafikförsörjningsprogram ute på remiss till i hösten 2020.
- Region Kalmar län har ett reviderat trafikförsörjningsprogram ute på remiss till hösten 2020.
- Region Skåne antog ett nytt trafikförsörjningsprogram under början av 2020. Regionen har även en tågstrategi ute på remiss till hösten 2020.

Inriktningsbeslut nytt akutsjukhus i Växjö

Vid regionfullmäktige den 29 maj 2019 fattade en enig politik ett inriktningsbeslut att investera i ett nytt akutsjukhus i Växjö, strax utanför stadskärnan. Planeringsarbetet påbörjades omgående och det nya sjukhuset beräknas stå klart år 2028. Den tomt som är aktuell för det nya sjukhuset ligger i stadsdelen Räppe i västra delen av Växjö tätort. Viktiga kriterier för valet av tomt var att få tillgång till 12 och 15 hektar mark, ha närhet till stora vägar och till spårbunden trafik samt att kunna påbörja byggarbete inom tre till fyra år.

Utredning: Utveckling av tågtrafiken mellan Jönköping och Växjö

Trivector fick 2011 i uppdrag att utreda utveckling av tågtrafiken mellan Jönköping och Växjö. Rapporten togs fram inom ramen för EU-projektet TSS – Tågstopp Södra Stambanan. Det övergripande målet var att realisera tågstopp i Stockaryd i Jönköpings län samt i Lammhult och Moheda i Kronobergs län. Syftet var även att genom realiserandet av projektet utöka arbetsmarknadsregionen i det geografiska området samt att därigenom skapa en mer diversifierad och könsneutral arbetsmarknad i samma område.

Utredning: Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg

Trivector fick 2017 i uppdrag att utreda kollektivtrafiken i östra delen av Kronobergs län med fokus på införande av Krösatåg mellan Växjö och Emmaboda. Konsekvensbedömningen omfattar även sträckorna till Kalmar och Karlskrona. Utredningen genomfördes med en bred ansats och inbegriper bland annat regionala utvecklingsfrågor och hållbar utveckling.

I utredningen presenteras ett jämförelsealternativ och i princip fem olika utredningsalternativ. Förutom ”traditionella” effekter på trafikering, resande och trafikekonomi gjordes också en grundlig genomgång av tågtrafikens samhällsekonomiska nyttoeffekter vilka också appliceras på Kronoberg. Parametrar som studerades och kvantifierades var ortsutveckling och regionala effekter, resandeutveckling, fysiska förutsättningar, miljöeffekter, restidseffekter, ekonomi, folkhälsa, samt vilka trafikupplägg som leder till positiv regional utveckling.

Utredning: Utveckling av järnvägsstråket Alvesta-Växjö

Region Kronoberg har tillsammans med kommunerna Alvesta och Växjö genomfört en mindre utredning under 2019 med syfte att studera hur stråket mellan Alvesta och Växjö kan utvecklas. Sammanhållande för rapporten har intresseföreningen Pågatåg Nordost varit och konsultarbete har utförts av Kreera.

Utredning: Stationssamhället som regional resurs

Kronobergs centrala position i södra Sverige medför att länet genomkorsas av flera nationella och regionala huvudstråk. Länet har betydelse både som destination och som passage för genomresande, och utgör därför både en nod och samlingspunkt. Kronoberg är en av Sveriges snabbast växande regioner. Regionen består av flera mindre stationssamhällen som kompletterar huvudorten Växjö. Dessa samhällen är både en förutsättning och en nyckel för en hållbar regionförstoring. Genom samarbete kan stationssamhällena lyfta varandra, men också stärka regionen som helhet.

I rapporten ”Stationssamhället som regional resurs”, 2020, har förutsättningarna för 14 av stationssamhällena i Kronoberg belysts. Samhällen som tillsammans bidrar till regionens karaktär och gör den till vad den är, men som omvänt också kan dra nytta av koordinerade regionala insatser. Rapportens primära syfte är att lyfta fram stationssamhällena och visa på deras potential och betydelse. Med devisen ”tänk tåg kör buss” har rapporten också inkluderat orter med relativt bra busstrafik.

Kollektivtrafiken utgör en central del i sammanhanget, och har legat till grund för valet att fokusera på närområdet kring de lokala knutpunkterna. Rapporten tittar på en antal frågeställningar, bland annat: Hur ser områdena ut, vad innehåller de och hur verkar de fungera? Vad finns det för utbyggnadsmöjligheter? Aspekter såsom målpunkter, närhet, tillgänglighet, bostad och utbyggnadspotential har också analyserats för att synliggöra skillnader och likheter mellan samhällena.

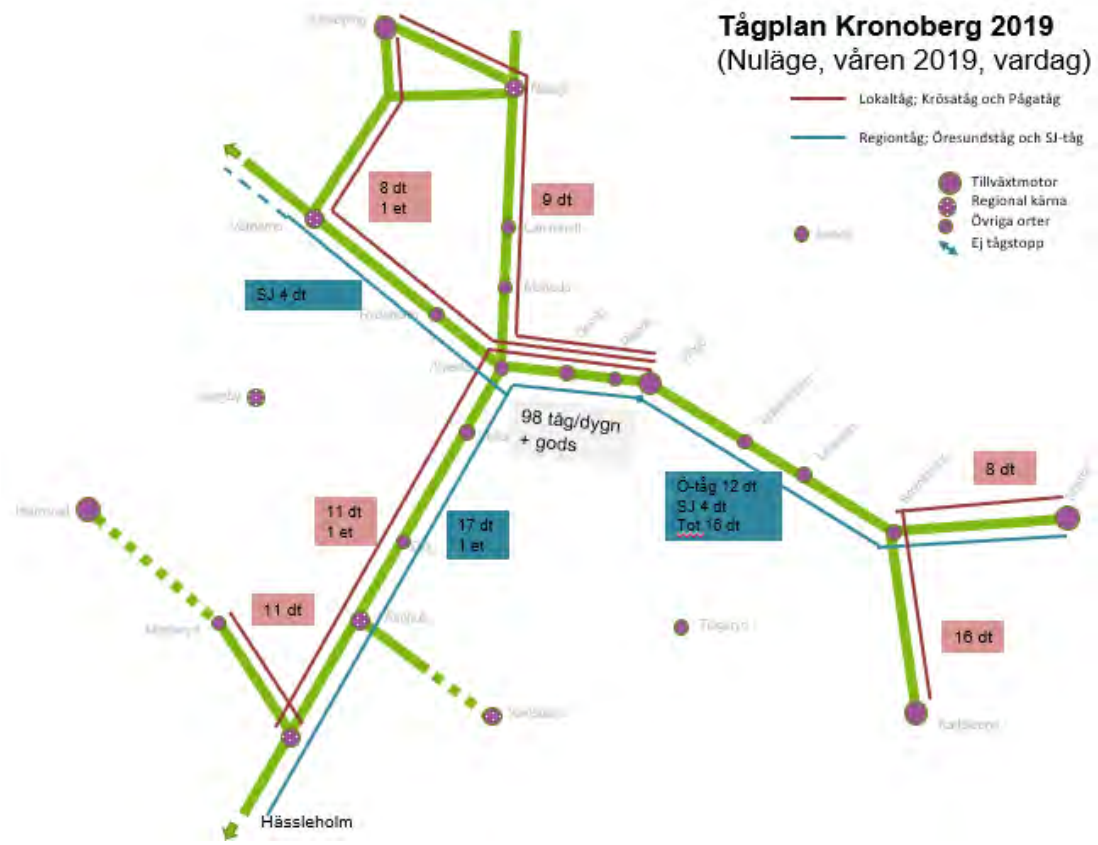
Rapporten består av två delar. Den första tar ett samlat grepp om regionen och dess stationssamhällen och beskriver orternas förutsättningar och utvecklingspotential. Del två består av analyserna av de enskilda orterna och deras individuella sammanhang i regionen.

Nuläge

Kronoberg trafikeras idag (2019) av fem tåglinjer; tre Krösatågslinjer, en Pågatågslinje och en Öresundstågslinje. Utöver dessa linjer trafikeras länet med SJ-tåg i huvudsak på kommersiell grund, men där regionerna längs med sträckan bidrar med medel i viss utsträckning.

Linjerna som trafikerar Kronoberg är:

- Linje 87 Krösatåg; Växjö-Alvesta-Värnamo
- Linje 89 Krösatåg; Växjö-Alvesta-Nässjö
- Linje 92 Krösatåg; Växjö-Hässleholm
- Linje 105 Pågatåg; Markaryd-Hässleholm
- Linje 95 Öresundståg; Kalmar-Växjö-Malmö-Köpenhamn
- SJ-tåg; Göteborg-Alvesta-Växjö-Kalmar



Figur 3. Tågtrafikering i Kronobergs län 2019.

Tågavgångar per timme 2019

För att skapa en överblick och tydliggöra vilken tågtrafik som erbjuds har tidtabell över avgångar per timme ställts samman. Genom detta klargörs när trafikeringen startar och slutar på dygnet samt hur många avgångar som erbjuds per dag. Nackdelen är dock att vissa avgångar kan räknas på olika timmar men tiden mellan avgångarna endast är några minuter.

För tågavgångar per timme finns två sammanställningar, dels trafikeringen på Kust till Kustbanan och Södra stambanan vilken har sin utgångspunkt i trafikeringen till och från Växjö, dels trafikeringen på Markarydsbanan med utgångspunkt i trafikeringen till och från Markaryd. Tabellen tar upp trafikering med Krösatåg, Pågatåg, Öresundståg samt SJ

regionaltåg på Kust till kustbanan. SJ:s snabbtåg och övriga kommersiella aktörer finns inte med i sammanställningen.

Södra stambanan och Kust till kustbanan

Tågavgångar per timme för Södra stambanan och Kust till kustbanan är uppdelad i två tabeller beroende på tågets riktning. Utgångspunkten har varit tågets riktning då det passerar Alvesta-Växjö. Timmen för avgångar västerut är angivet för avgångar från Växjö station. Då inte samtliga Öresundståg startar i Kalmar finns även tåg som avgår från Kalmar med riktning västerut med i tabellen. Timmen för avgångar österut är angivet för avgångar från Alvesta. Då inte samtliga Öresundståg går vidare till Kalmar finns även tåg som avgår från Växjö med riktning österut med i tabellen. Nederst i de båda tabellerna anges hur många avgångar som finns på lördagar samt söndag/helger i förhållande till vardagstrafiken.

Huvudriktning:	Väster ut									
Tåg:	Krösatåg				Ö-tåg	SJ		Ö-tåg	SJ	
Från:	Växjö	Växjö	Växjö		Växjö	Växjö		Kalmar	Kalmar	
Mot:	Värnamo	Nässjö	Hässleholm		Malmö	Göteborg		Växjö	Växjö	
Avgång från:	Växjö	Växjö	Växjö	Summa:	Växjö	Växjö	Summa:	Kalmar	Kalmar	Summa
00:00 – 00:59										
01:00 – 01:59										
02:00 – 02:59										
03:00 – 03:59										
04:00 – 04:59									1	1
05:00 – 05:59		1	1	2	1		1			
06:00 – 06:59	1		1	2	1	1	2	1		1
07:00 – 07:59			1	1	1		1	1		1
08:00 – 08:59	1		1	2	1		1	1		1
09:00 – 09:59	1	1		2	1		1	1	1	2
10:00 – 10:59			1	1	1		1			0
11:00 – 11:59		1		1	1	1	2	1	1	2
12:00 – 12:59	1		1	2	1		1			1
13:00 – 13:59	1	1		2	1	1	2	1		1
14:00 – 14:59		1	1	2	1		1	1		1
15:00 – 15:59	1	1		2	1		1	1	1	2
16:00 – 16:59		1	1	2	1		1	1		1
17:00 – 17:59		1		1	1	1	2			0
18:00 – 18:59		1	1	2	1		1	1		
19:00 – 19:59	1		1	2	1		1	1		1
20:00 – 20:59					1		1	1		1
21:00 – 21:59	1		1	2	1		1	1		1
22:00 – 22:59										
23:00 – 23:59										
Summa tåg per dag:	**8**	**9**	**11**	**28**	**17**	**4**	**21**	**13**	**4**	**17**
Andel lördag	38%	78%	82%	68%	53%	75%	57%	54%	75%	59%
Andel söndag/helg:	38%	56%	73%	57%	63%	125%	67%	54%	75%	59%

Figur 4a. Trafikering per timme på Södra stambanan och Kust till Kustbanan 2019.

Huvudriktning:	Öster ut									
Tåg:	Krösatåg				Ö-tåg	SJ		Ö-tåg	SJ	
Från:	Värnamo	Nässjö	Hässleholm		Malmö	Göteborg		Växjö	Växjö	
Mot:	Växjö	Växjö	Växjö		Växjö	Växjö		Kalmar	Kalmar	
Avgång från:	Alvesta	Alvesta	Alvesta	Summa:	Alvesta	Alvesta	Summa:	Växjö	Växjö	Summa
00:00 – 00:59			1	1						
01:00 – 01:59										
02:00 – 02:59										
03:00 – 03:59										
04:00 – 04:59										
05:00 – 05:59								1		1
06:00 – 06:59	1			1	1		1	1		1

07:00 – 07:59		1	2	3	1		1	1		1
08:00 – 08:59	1			1	1	1	2		1	1
09:00 – 09:59		1	1	2	1		1	1		1
10:00 – 10:59	1			1	1		1	1		1
11:00 – 11:59	1		1	2	1		1	1		1
12:00 – 12:59		1		1	1	1	2		1	1
13:00 – 13:59		1	1	2	1		1	1		1
14:00 – 14:59	1			1	1		1	1		1
15:00 – 15:59		1	1	2	1		1	1		1
16:00 – 16:59		1	1	2	1		1	1		1
17:00 – 17:59	1	1		2	1		1	1		1
18:00 – 18:59		1	1	2	1	1	2			
19:00 – 19:59			1	1	1		1	1	1	2
20:00 – 20:59	1	1		2	1	1	2		1	1
21:00 – 21:59			1	1	1		1	1		1
22:00 – 22:59			1	1	1		1			
23:00 – 23:59					1		1			
Summa tåg per dag:	**7**	**9**	**12**	**27**	**18**	**4**	**20**	**13**	**4**	**17**
Andel lördag	71%	56%	75%	70%	56%	75%	65%	62%	75%	65%
Andel söndag/helg:	57%	67%	67%	67%	67%	75%	75%	54%	75%	59%

Figur 4b. Trafikering per timme på Södra stambanan och Kust till Kustbanan 2019.

Markarydsbanan

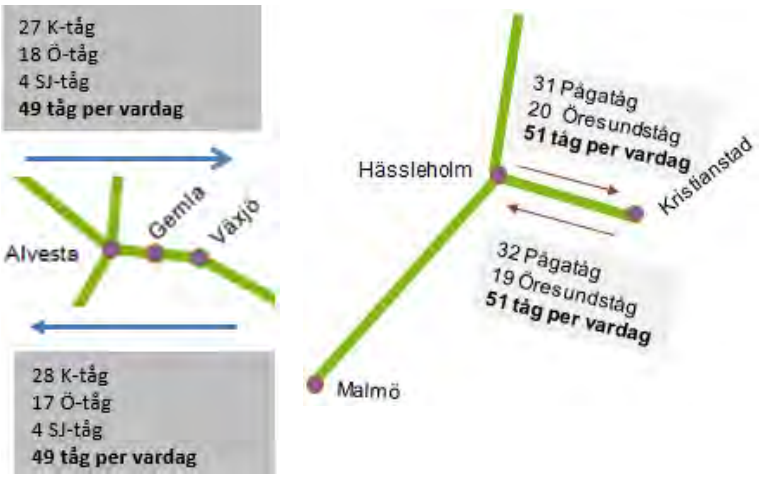
Tågavgångar per timme för trafikeringen på Markarydsbanan är samlad i en tabell. En kolumn för tåg i nordlig riktning, dvs. från Hässleholm till Markaryd och en kolumn för tåg i sydlig riktning, dvs. från Markaryd till Hässleholm. Timmen för avgångar norrut är angivet för avgångar från Hässleholms station. Tågen söderut är angivet från Markaryds station.

Huvudriktning:	Norr	Söder
Tåg:	Pågatåg	
Från:	Hässleholm	Markaryd
Mot:	Markaryd	Hässleholm
Avgång från:	Alvesta	Alvesta
00:00 – 00:59		
01:00 – 01:59		
02:00 – 02:59		
03:00 – 03:59		
04:00 – 04:59		
05:00 – 05:59	1	1
06:00 – 06:59	1	
07:00 – 07:59	1	1
08:00 – 08:59		1
09:00 – 09:59	1	
10:00 – 10:59		1
11:00 – 11:59	1	
12:00 – 12:59		1
13:00 – 13:59	1	
14:00 – 14:59		1
15:00 – 15:59	1	
16:00 – 16:59	1	1
17:00 – 17:59		1
18:00 – 18:59	1	1
19:00 – 19:59	1	
20:00 – 20:59		1
21:00 – 21:59		
22:00 – 22:59	1	
23:00 – 23:59		1
Summa tåg per dag:	**11**	**11**
Andel lördag	82%	82%
Andel söndag/helg:	100%	100%

Figur 5. Trafikering per timme på Markarydsbanan 2019.

Alvesta-Växjö

Sträckan Alvesta-Växjö är en hårt belastad järnvägssträcka. Sammanlagt trafikeras sträckan av 98 persontåg per dygn. Därutöver trafikeras sträckan med tre till fyra godståg per vardag. Som jämförelse med sträckan Alvesta-Växjö kan sträckan Hässleholm-Kristianstad tjäna som exempel. Sträckan i Skåne trafikeras av fyra fler tåg per dygn, dvs. 102 tåg.



Antal godståg/dag		
	Vardagar	Tot. Lör och Sön
Alvesta - Växjö	3 till 4	2
Hässleholm - Kristianstad	5	6

Figur 4. Tågtrafikering 2019 mellan Alvesta - Växjö respektive Hässleholm - Kristianstad samt uppgifter över godstrafik på sträckorna.

Taktfasthet i tågsystemet

En av grundbultarna för en lyckad kollektivtrafik är att skapa en taktfast tidtabell (styv tidtabell), det vill säga avgång på samma minuttal alla timmar. Detta upplägg skapar tydlighet för resenärerna och genererar fler resenärer. Enligt utredningen Kollektivtrafik i Östra Kronoberg, Trivector 2017, beskrevs att en övergång från icke takttidtabell till strikt takttidtabell kan generera en resandeökning på 12 procent. Det är Trafikverket som lägger tidtabeller för tågen utifrån tågoperatörernas önskemål/ansökningar. Tidtabellerna läggs utifrån ett komplicerat system där hänsyn tas till olika parametrar. Man kan dock konstatera att takfastheten för Krösatåg som trafikerar till och från Växjö är mer eller mindre obefintlig. Något bättre är det för Öresundstågen. Av 17 avgångar från Växjö mot Skåne avgår 14 stycken på minuttalet tio över. Som jämförelse kan konstateras att taktfastheten mellan Hässleholm-Kristianstad är betydligt bättre. Att det finns en dålig taktfasthet på sträckan Alvesta-Växjö kan framförallt härledas till man försöker få plats med fler tåg än vad järnvägens infrastruktur medger.

Taktfasthet	Krösatåg		Öresundståg		Pågatåg		Öresundståg	
Från	Växjö	Alvesta	Växjö	Alvesta	Hässleholm	Kristianstad	Hässleholm	Kristianstad
Mot:	Alvesta	Växjö	Alvesta	Växjö	Kristianstad	Hässleholm	Kristianstad	Hässleholm
xx:00		1			1			
xx:03						21		
xx:06		1						
xx:07		2						
xx:08		1						
xx:09		4						
xx:10			14					

xx:11			1					
xx:12			1				20	
Xx:18			1					
xx:20	1	2						
Xx:21	2	4						
Xx:22	1	2						
Xx:21		4						
Xx:23		1						
xx:24	2	3						19
Xx:25	2	1						
Xx:26				3				
Xx:27				1				
Xx:29		1						
xx:30	1				2			
xx:31	2				18			
Xx:32		1		2				
Xx:33		1						
Xx:34				1				
Xx:35	3							
Xx:36	2			1				
Xx:37	1			3				
Xx:38	1			7		11		
Xx:41	2							
Xx:42	2							
Xx:43	1							
Xx:45		1						
Xx:46	1							
Xx:48	2							
Xx:49	1							
xx:50					10			
Xx:54		1						
Xx:59		1						
Summa:	**28**	**27**	**17**	**18**	**31**	**32**	**20**	**19**

Figur 5. Taktfastheten för tåg Alvesta - Växjö respektive Hässleholm - Kristianstad 2019, vardagar. Endast minuttal då tåg avgår har tagits upp.

Principer för planering

Regionens remissförslag till trafikförsörjningsprogram och det tågstrategiska underlaget har delats in i tre tidsperioder för kollektivtrafikens utveckling: 2021–2025, 2026–2030 och utblick efter 2030. Nedan har viktiga händelser i de olika tidsintervallen sammanställts. Planeringsprinciperna är inte uppdelade efter de olika tidsintervallen utan är vägledande på en övergripande nivå. Vissa principer kommer att kunna genomföras i takt med att trafiken förändras, medan andra kan genomföras först när ekonomin tillåter.

Att ta hänsyn till

Under de olika tidsperioderna finns det flera aspekter och händelser som direkt eller indirekt kommer att påverka tågtrafikeringen. Nedan följer en sammanfattning över viktiga händelser som tågplaneringen måste ta hänsyn och förhålla sig till.

Perioden 2021–2025:

- Planerade åtgärder på Markarydsbanan ska färdigställas
- Byggnation av Rv 25 och trafikplats Fagrabäck är planerad till 2022–2023
- Upphandling av Krösatåg (såväl operatör som fordon) inleds
- Ny nationell plan samt länstransportplan ska tas fram

Perioden 2026–2030:

- Trafikverkets T25, dvs. kapacitetsstudier för år 2025 i Södra Sverige, kommer att påverka tidtabeller
- Upphandling av Öresundståg (fordon)
- Nytt akutsjukhus i Räppe ska vara klart 2028
- Enligt Klimatlagen ska utsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010

Perioden utblick efter 2030:

- Regionsamverkan Sydsveriges målbild för kollektivtrafikens restider ska uppnås 2040
- Öresundstågs strategiska plan för 2040
- ”Y-et” i Jönköpings län är klar, dvs. uppgradering av sträckorna Jönköping-Vaggeryd-Värnamo och Nässjö-Vaggeryd-Värnamo
- Sydostlänken, dvs. sträckan Älmhult-Karlshamn, kommer att färdigställas
- Enligt Klimatlagen ska Sverige senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp
- Nya stambanor ska binda samman Sveriges storstadsregioner

Principer för tågtrafikens utveckling

Under arbetet med tågstrategiskt underlag har ett antal vägledande principer lagts fast.

Parallella tågsystem: I Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper för kollektivtrafiken framhåller restidsmål mellan tillväxtmotorerna. En tågtrafik som ska klara de målen måste vara snabb och det är mycket svårt att uppnå om samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Positionspapperet framför att det behöver erbjudas parallella tågsystem med

olika hastighet och uppehållsbild, dvs. snabbare tåg med få stopp respektive långsammare tåg med många stopp. Nedan presenteras en princip för parallella tågtrafiksystem, uppdelat på fyra kategorier av tågtrafik – lokaltåg, regiontåg, storregiontåg och snabbtåg.

- **Lokaltåg** stannar på alla stationer och körs med tåg för 160–180 km/h som har komfort för resor på 15–60 minuter. Lokaltågen kan i vissa fall agera insatståg och hoppa över stationer, och då gå under benämningen lokaltåg-express.
- **Regiontåg** är tåg som har en uppehållsbild i linje med dagens Öresundståg och stannar alltså på regionalt stora stationer. Förutom Öresundståg räknas SJ-tåg på Kust till Kustbanan. Regiontågen körs med tåg för 180–200 km/h som har normal komfort för resor som är 30–60 minuter.
- **Storregiontåg** är i princip dagens Öresundståg men med färre stopp, de planeras bara stanna vid stora stationer. Storregiontågen har som uppgift att knyta samman de sydsvenska tillväxtmotorerna och körs med tåg för 200–250 km/h som har hög komfort för resor som är en till två timmar.
- **Snabbtåg** är tåg som framförs av kommersiell operatör. Snabbtåg stannar i större städer och körs med tåg för 250–320 km/h som har mycket hög komfort för resor som överstiger två timmar.

Kategorierna och beskrivningarna ger en värdefull vägledning, men ska ses om en vägledning och inte en strikt uppdelning. Kategorin fjärrtåg, dvs. tåg som framförs av kommersiella aktörer som SJ, Snälltåget etc. och som inte framförs i de högre hastigheterna finns inte med i sammanställningen. Likaså anges att lokaltågen ska kunna framföras i hastigheter upp till 180 km/h, men för upphandlingen av nya Krösatåg ligger kravet på att dessa ska kunna framföras i 200 km/h.

Snabbmultade tåg: Tågen som framförs i södra Sverige går mellan befolkningstäta områden och betydligt mindre befolkningstäta områden. Det finns också tre centrala tågnoder i Sydsverige, Emmaboda, Alvesta och Hässleholm, där byte idag sker utifrån vilka målpunkter resenären vill nå. För att kunna erbjuda snabba och bekväma resor är det viktigt att tågen snabbt kan formeras/multas upp eller ner (Multa är en förkortning av multipelkoppling).

Ny stambana Hässleholm-Lund ska acceptera tåg med hastigheten 200 km/h: Den nya stambanan som planeras i Skåne måste anpassas så att regiontåg eller storregiontåg kan köra in på banan och angöra de stationer som ligger på sträckan, dvs. Lund och Malmö. Samma princip bör gälla för sträckan Borås-Göteborg. Utan detta skapas inte mervärden varken för den regionala kollektivtrafiken eller godstrafiken.

Lokaltåg ska stanna vid nya stationer: Sträckan som passerar platsen där det nya akutsjukhuset ska ligga trafikeras idag av tre lokaltågslinjer, mot Nässjö, Värnamo respektive Hässleholm. Det är därför lämpligast att bygga vidare på detta tågsystem och arbeta för att lokaltågen stannar vid en ny tågstation i Räppe när sjukhuset öppnas 2028. Ytterligare tågstopp vid nya stationer som kan bli aktuella ska även i första hand trafikeras av lokaltåg.

Minst tjugominuterstrafik Alvesta-Växjö: Sträckan Alvesta-Växjö bör trafikeras med tjugominuterstrafik, vilket således innebär stopp på de stationer som finns längs sträckan med lokaltåg.

Minst timmestrafik till tillväxtmotorer: Detta innebär att den trafik till och från tillväxtmotorer i södra Sverige som finns idag ska fortsätta i minst samma utsträckning.

Tågtrafikens öppettider: För regiontåg bör öppettider på vardagar vara 05–00 och på helger 07–00 samt erbjuda minst timmestrafik. För lokaltåg bör öppettider på vardagar vara 05–23 och på helger 07–22.

Taktfast tidtabell: Kollektivtrafiken ska vara enkel att förstå och enkel att resa med. Inriktningen måste därför vara att skapa ett regionalt kollektivtrafiksystem där tidtabellerna är taktfasta i möjligast mån.

Ingen prisskillnad mellan buss och tåg för samma sträcka: Kronoberg är det enda länet i Sydsverige som har olika pris för samma sträcka om de åks med buss eller tåg. Denna snedvridning i konkurrensen är till tågets nackdel. På sikt bör denna ojämlikhet fasas ut.

Parallell tåg- och busstrafik: Utgångspunkten bör vara att det inte samtidigt ska gå tågtrafik parallellt med busstrafik. Orter längs med sträckan som inte har tågstopp ska erhålla trafik enligt ortens storlek (basutbud). Parallell buss- och tågtrafik kan förekomma, men ska då med särskilda skäl.

Ej försämrat tågutbud till Lessebo och Hovmantorp: Lessebo kommun har två tågstopp i kommunen vilket kan härledas till att Öresundståg har stannat för tågmöten vid stationerna. Samtidigt är dessa båda stationer de minsta i Öresundstågssystemet sett till antal av- och påstigande. Sett till antalet resenärer borde orterna då trafikeras med lokaltåg istället för regiontåg. Principen med ett stopp per kommun (för Öresundståg) bör hållas kvar så långt som möjligt, men framförallt ska orterna inte få ett märkbart sämre utbud än idag, dvs. 13 dubbelturer per vardag. (SJ:s regionaltåg är ej inkluderat.)

Utveckling av Kronobergs tågtrafik

För att öka det hållbara resandet, och i längden skapa ett mer hållbart samhälle, behöver stora satsningar göras i såväl kollektivtrafiken som i infrastrukturen. Ambitionen är att med utgångspunkt i det befintliga kollektivtrafikutbudet utveckla trafiken, såväl utbud som trafiklösningar, och tillhörande infrastruktur. Kollektivtrafiken ska anpassas i den takt som bedöms nödvändig för att tillgodose befintliga resenärers nuvarande och framtida behov samt för att attrahera nya resenärer. Samtidigt är det av vikt att kollektivtrafiken utvecklas utifrån vad som är ekonomiskt möjligt.

Tågtrafik 2021–2025

Figur x. Utveckling av tågtrafik 2021–2025

Start lokaltågstrafik Markaryd – Halmstad

Tågtrafiken mellan Hässleholm och Markaryd förlängs till Halmstad med stopp i Knäred och Veinge, vilket skapar starkare koppling till städer längs med Västkustbanan från sydöstra Kronoberg samt till våra grannlän Halland och Skåne. Markarydsbanan fyller en viktig funktion för det lokala tågsystemet i Kronoberg och har även en nationell funktion som omledningsbana för Västkustbanan. Trafikeringen som föreslås förutsätter infrastrukturella investeringar: Nytt mötesspår i Knäred för att möjliggöra framtida timmestrafik på hela sträckan, nya stationslägen i Veinge och Knäred, kontaktledningsbyte på hela Markarydsbanan samt åtgärder på Halmstad bangård. Restiden är enligt en åtgärdsvalsstudie från 2017 uppskattad till 35 minuter mellan Halmstad – Markaryd respektive 60 minuter hela sträckan mellan Halmstad – Hässleholm. Restiden med kombinationen tåg/buss är idag mellan Hässleholm – Halmstad 102 minuter, dock har hela denna sträcka enbart en avgång per dag i respektive riktning. Med bil uppskattas restiden på hela sträckan till 80 minuter.

Utveckling: Dagens 11 dubbelturer vardagar, 9 dubbelturer lördagar och 11 dubbelturer söndagar som trafikerar Hässleholm-Markaryd kommer under perioden att förlängas till Halmstad.

Uppskattad kostnad: Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 5,6 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 27–31 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 3,9–4,1 miljoner kronor per år.

Start lokaltågstrafik Växjö-Emmaboda

Under perioden 2022–2023 planerar Trafikverket att bygga om Rv 25 och trafikplats Fagrabäck. Byggnationen är omfattande och även om det kommer att byggas omledningsvägar så kommer arbetet att leda till stora störningar under flera år. Som en ”Mobility management-åtgärd i byggskedet”, men också som ett test av marknadens intresse, bör lokaltåg trafikera sträckan Växjö-Emmaboda med fyra dubbelturer i peaktider, dvs. två dubbelturer på morgonen och två dubbelturer på eftermiddagen. Trafikupplägg håller på att utredas. Ett möjligt upplägg är dock att Krösatågstrafiken Karlskrona-Emmaboda förlängs till Växjö. En fördel med ett sådant upplägg är att det skapas en ny direkt förbindelse mellan de två sydsvenska tillväxtmotorerna Karlskrona och Växjö. Restiden Karlskrona – Växjö uppskattas till 83 minuter för tåg och med bil 104 minuter.

Utveckling: 4 dubbelturer sträckan Växjö-Emmaboda på vardagar.

Uppskattad kostnad: Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 8,2 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 32–36 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 5,2–5,6 miljoner kronor per år.

Tågtrafik 2026–2030

Figur x. Utveckling av tågtrafik 2026–2030

Utveckling av lokaltågstrafik Värnamo-Växjö-Emmaboda

Under perioden 2021–2025 startas trafikering på sträckan Emmaboda-Växjö som en åtgärd i samband med ombyggnad av RV 25 och Trafikplats Fagrabäck samt som ett test av marknadens intresse. Utvärdering bör löpande genomföras, men det måste också ställas i relation till att Öresundståg i sin strategiska plan för 2040 inte planerar att trafikera de mindre stationerna mellan Växjö och Emmaboda.

En förhandsbedömning är att satsningen för sträckan Växjö-Emmaboda med fyra dubbelturer faller väl ut och att detta utökas med ytterligare fyra dubbelturer under perioden 2026–2030, dvs. att det totalt går åtta dubbelturer. Linjen bör kopplas samman med lokaltågen som går till Värnamo. Genom denna förlängning skapas en resmöjlighet för tågresenärer österifrån när stationen öppnar i Räppe. Vid slutet av perioden beräknas också det så kallade ”Y-et” i Jönköpings län vara klart. Således kan lokaltåg vid slutet av perioden 2026–2030 kunna trafikera från Karlskrona/Kalmar via Växjö, Värnamo till Jönköping. Av de åtta dubbelturerna är förslaget att vartannat tåg går till Kalmar och vartannat tåg till Karlskrona. Etableringen av linjen kommer att få större betydelse i utblick efter 2030 då planer finns att en station i Värnamo står klar för ny stambana.

När utvecklingen under perioden 2026–2030 är genomförd kommer trafikeringen Emmaboda-Växjö ligga i linje med den trafikering som idag (2019) sker mellan Värnamo-Växjö. Trafiken på helger är beräknad att var hälften av turerna på vardagar, dvs. fyra dubbelturer.

Utveckling: Ytterligare 4 dubbelturer sträckan Växjö-Emmaboda på vardagar samt 4 dubbelturer på lördagar respektive söndagar.

Uppskattad kostnad: Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 12,3 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 34–36 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 7,6–8,1 miljoner kronor per år.

Trafikering av Räppe station

Det nya akutsjukhuset i Växjö planeras att vara klart 2028. Vid samma tidpunkt vill Region Kronoberg att stationen i Räppe är klar att tas i bruk. Att stationen bör vara klar samtidigt som sjukhuset beror framförallt på att man vill behålla den goda färdmedelsfördelning som finns i dag för personalen på centrallasarettet (dvs. hur de tar sig till och från sin arbetsplats), men också för att öka tillgängligheten till det nya sjukhuset för länets invånare.

För att sjukhuset ska bli tillgängligt finns ett behov av 20-minuters trafik med lokaltågssystemet mellan Alvesta och Växjö. Dock behövs investeringar inte enbart i ny station utan också i själva järnvägsanläggningen, dvs. att spåren byggs ut. Under en övergångsperiod från det att station och sjukhus är klart till dess att spårutbyggnaden är klar bedöms att dagens Krösatåg som trafikerar sträckan kommer att stanna i Räppe. Detta innebär att det i princip kommer finnas 30-minuters trafik till Räppe station under denna period.

Lokaltågen är också de tåg som kommer att angöra eventuella ytterligare nya stationer mellan Alvesta och Växjö, såsom Aringsås och Bäckaslöv.

Utveckling: Under perioden 2026–2030 beräknas ny station i Räppe vara klar.

Uppskattad kostnad: Det finns inte några specifika kostnader kopplade till att göra ett uppehåll, kostnader är kopplade till trafikeringen på banan. Däremot finns en form av tidskostnad kopplad till uppehållet i Räppe, då det ger längre restider för de som inte ska stiga av och på. Troligtvis finns också en kostnad i att det initialt kommer att läggas begränsningar i hur många tåg som kan köra på sträckan, en begräsning som kommer att finnas till dess att banan är utbyggd med dubbelspår.

Förbättrat utbud

Ett förbättrat utbud för lokaltågssystemen, Krösatåg och Pågatåg, både under vardagar och helger ökar förutsättningarna för att skapa en mer attraktiv region och förbättrad tillgänglighet. Denna utveckling är relativt kostsam då antalet resenärer vid dessa tidpunkter vanligtvis är få, men dessa avgångar har en stor betydelse för våra stationssamhällens utveckling och för regionens invånare. Ett grundutbud, som bör uppnås under perioden, är därför tolv dubbelturer på vardagar och nio dubbelturer på helger på samtliga lokaltågslinjer

Utveckling och uppskattad kostnad:

- Krösatåg Emmaboda-Växjö-Värnamo-(Jönköping) föreslås ingen ytterligare förändring än det som har angetts ovan, dvs. åtta dubbelturer på vardagar och fyra dubbelturer på helger.
- Krösatåg Växjö-Nässjö(-Jönköping) utökas med tre dubbelturer på vardagar, två dubbelturer på lördagar och fyra dubbelturer på söndagar. Trafikeringskostnaden för utvecklingen är uppskattad till cirka 9,6 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 34–38 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 6,0–6,3 miljoner kronor per år.
- Krösatåg Växjö-Hässleholm utökas med en enkeltur på vardagar, ingen förändring för lördagar och en dubbeltur på söndagar. Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 2,3 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 34–38 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 1,4–1,5 miljoner kronor per år.
- Pågatåg Hässleholm-Markaryd-Halmstad utökas med en dubbeltur på vardagar, ingen förändring på helgen. Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 0,6 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 32–36 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 0,4 miljoner kronor per år.
- Öresundståg Malmö-Växjö: En enkeltur från Växjö mot Skåne på vardagar för att då dagligen trafikera sträckan med 18 dubbelturer. På lördagar ökar trafiken med två dubbelturer och en enkeltur för att totalt ligga på tolv dubbelturer. På söndagar ökar trafikeringen med tre enkelturer för att också ligga på tolv dubbelturer per söndag. Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 6,7 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 82–92 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 0,5–1,2 miljoner kronor per år.
- Öresundståg Växjö-Kalmar: Med anledning av den öppnade Krösatågslinjen österut från Växjö mot Kalmar/Karlskrona föreslås inga förändringar på vardagar på Öresundstågstrafiken under perioden 2026–2030. Trafikeringen föreslås ligga kvar på 13 dubbelturer per vardag. På lördagar ökar trafiken med två dubbelturer och en enkeltur för att totalt ligga på tio dubbelturer. På söndagar ökar trafikeringen med 3 dubbelturer för att ligga på 10 dubbelturer. Trafikeringskostnaden är uppskattad till

cirka 3,9 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 82–92 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 0,3–0,7 miljoner kronor per år.

Tågtrafik utblick efter 2030

Utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen efter år 2030 är osäker och beror till stor del politiska viljeriktningar. Utblick efter 2030 innebär inte att den föreslagna trafikeringen kommer att kunna genomföras i början av 30-talet. Dels kommer troligen inte järnvägens kapacitet vara utbyggd och klar förrän en bit in på 30-, 40- eller 50-talet och dels måste trafikeringen utvecklas i den takt som Region Kronobergs ekonomi tillåter. Utblick efter 2030 är dock Region Kronobergs viljeinriktning.

Figur x. Utveckling av tågtrafik efter 2030 →

Tät trafik till nytt akutsjukhus

En av utgångsprinciperna för planering av det framtida tågsystemet har varit att skapa en bra trafikering till det nya sjukhuset i Räppe som beräknas stå klart 2028. Förutsättningen har varit att skapa 20-mintrafik till sjukhuset. Från Alvesta går det tre ben åt olika håll, mot Hässleholm, Värnamo samt Nässjö och om man förutsätter att samtliga dessa ben ska angöra Växjö skapas relativt enkelt 20-mintrafik. En förutsättning är dock att infrastrukturen på sträckan Alvesta-Växjö kompletteras och utvecklas. För att möjliggöra 20-mintrafik under dagtid måste det i respektive riktning gå minst 16 dubbelturer i timmestrafik. Förslaget i detta underlag är dock att det enbart ska gå 12 dubbelturer för sträckan Växjö-Jönköping via Nässjö medan det för de övriga två linjerna ska det gå 16 dubbelturer. För att nå målsättningen måste det för de tre Krösatågslinjerna tillkomma sammanlagt 16 dubbelturer jämfört med de 28 dubbelturer som trafikerar 2019. Ökningen per linje på vardagar är:

- Växjö-Värnamo ökar med 8 dubbelturer
- Växjö-Nässjö ökar med 3 dubbelturer
- Växjö-Hässleholm ökar med 4 dubbelturer

Trafikeringen på lördag och helger ska vara minst 75 procent av vardagstrafiken, dvs. det ska gå 12 dubbelturer per dag.

Det är inte rimligt att Öresundstågen ska kunna göra uppehåll i Räppe, då principen i systemet är ett uppehåll per kommun. För att kunna erbjuda invånarna öster om Växjö möjlighet att med tåg kunna transportera sig till Räppe och det nya sjukhuset måste därför en linje med lokaltåg gå i östlig riktning mot Kalmar/Karlskrona. Ett lämpligt upplägg är att linjen Växjö-Värnamo förlängs mot Kalmar/Karlskrona och att varannan tur går till respektive ort samt att linjen går vidare direkt från Värnamo till Jönköping. Av de 16 dubbelturerna på linjen bör 4 dubbelturer trafikera som lokaltåg-express (dvs. stopp endast vid vissa stationer).

Utveckling och uppskattad kostnad:

- Krösatåg Emmaboda-Växjö-Värnamo-(Jönköping) föreslås öka med 8 dubbelturer varav 4 bör trafikera som lokaltåg-express på vardagar, för att totalt uppgå till 16 dubbelturer. (ökningen gäller både Emmaboda-Växjö och Växjö-Värnamo). Lördagar utökas linjen med 7 dubbelturer och 2 enkelturer för sträckan Växjö-Värnamo samt 8 dubbelturer sträckan Växjö-Emmaboda. Totalt ska det på lördagar gå 12 dubbelturer hela sträckan. Söndagar utökas linjen med 8 dubbelturer och 1 enkeltur på sträckan Växjö-Värnamo samt 8 dubbelturer sträckan Växjö-Emmaboda. Totalt ska det på helger trafikera 12 dubbelturer hela sträckan. Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 44,1 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 34–38 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 27,3–29,1 miljoner kronor per år. Enbart Växjö-Värnamo för den tillkommande trafiken är uppskattad till 17,4 miljoner kr (nettokostnad 10,8–11,5 miljoner kr) och för Växjö-Emmaboda uppskattad till 26,7 miljoner kr (nettokostnad 16,5–17,6 miljoner kr).
- Krösatåg Växjö-Nässjö(-Jönköping) föreslås utökas med 2 enkelturer på lördagar. Trafikeringskostnaden för utökningen är uppskattad till cirka 0,5 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 34–38 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 0,3 miljoner kronor per år.
- Krösatåg Växjö-Hässleholm utökas med 4 dubbelturer på vardagar, med 3 dubbelturer på lördagar och söndagar. Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 17,6 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 34–38 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 10,9–11,6 miljoner kr per år.

Markarydsbanan

Det viktigaste steget för att trafiken ska kunna utvecklas är när den genomgående trafiken kan starta, dvs. Hässleholm-Markaryd-Halmstad, vilket är beräknat att ske under perioden 2021–2025. Under perioden 2026–2026 görs enbart en smärre justering i utbudet, medan trafiken efter 2030 bör utökas till att uppgå till 16 dubbelturer på vardagar och 12 dubbelturer på lördagar och söndagar.

Trafikeringen är planerad att gå mellan ändpunkterna Hässleholm och Halmstad, långsiktigt bör det dock utredas om linjen kan förlängas ytterligare. Detta för att då bidra till ett mer sammanknutet Sydsverige och för att ytterligare bidra till arbetsmarknadsförstoringen.

Utveckling: Sträckan Hässleholm-Markaryd-Halmstad bör efter 2030 utökas med 4 dubbelturer på vardagar, 3 dubbelturer på lördagar och 1dubbelturer på söndagar.

Uppskattad kostnad: Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 3,3 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 34 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 2,1–2,2 miljoner kronor per år.

Öresundståg

Öresundstågen är stommen i det sydsvenska tågsystemet. Utbudet av trafik är relativt väl utvecklat och kör i princip i timmestrafik på vardagar mellan Kronoberg och Skåne. Mellan Kronoberg och Kalmar är utbudet inte fullt lika stort. Begränsningen för Öresundstågens utveckling ligger framförallt i de hinder som infrastrukturen ger, då främst på den enkelspåriga Kust till Kustbanan Alvesta – Kalmar/Karlskrona.

Under perioden 2026–2030 planeras inte för några större förändringar i Öresundstågens trafikering i Kronoberg. Efter 2030 bör utbudet öka så att det går 18 dubbelturer i vardera riktningen räknat från Växjö på vardagar och att utbudet på helger ligger på cirka 80 % av vardagens utbud. Denna satsning bör dock särskilt prövas mot trafikeringen av SJ-tåg och utökad trafik med lokaltåg.

Utveckling: För sträckan Växjö-Kalmar bör det under perioden efter 2030 öka med 5 dubbelturer vardagar, 4 dubbelturer på lördagar och 7 dubbelturer på söndagar. För sträckan Växjö-Malmö bedöms att ingen förändring på vardagar behöver ske efter 2030. För lördagar bör trafikeringen öka med 2 dubbelturer och på söndagar öka med 2 dubbelturer samt 3 enkelturer.

Uppskattad kostnad: Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 31,6 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 82–92 procent landar nettokostnaden för den tillkomna trafiken på cirka 2,5–5,7 miljoner kronor per år.

SJ Kalmar-Växjö-Göteborg

SJ:s trafikering på Kust-till-Kustbanan för sträckan Kalmar-Växjö-Göteborg drivs i huvudsak på kommersiell grund även om visst regionalt bidrag ges till trafikeringen från berörda regioner. Det finns ett samspel mellan utbudet av Öresundståg och SJ:s trafikering där en ökning av Öresundstrafiken kan påverka SJ:s intäkter. Samspelet mellan SJ:s kommersiella trafik och Öresundståg kommer att öka ytterligare när SJ tar över trafikeringsansvaret av Öresundstågen vilket kommer att ske i december 2020.

Kronoberg och sydöstra Sveriges möjligheter att ta sig till Sveriges näststörsta storstadsregion, dvs. Göteborgsregionen, måste utvecklas. Den långsiktiga inriktningen för Region Kronoberg att arbeta mot är att det på vardagar bör gå 6 dubbelturer Kalmar-Växjö-Göteborg och på helger minst 5 dubbelturer på sträckan.

Uppskattad kostnad: Storleken på ett eventuellt regionalt bidrag till trafikeringen har inte uppskattats.

Sydostlänken

Sydostlänken, dvs. sträckan Älmhult-Olofström och förlängt Karlshamn är i första hand en sträckning som är av betydelse för godstrafik på järnväg. Sträckan Älmhult-Olofström är oelektrifierad och sträckan Olofström-Karlshamn finns inte idag, men är planerad att byggas runt 2030 samtidigt som hela sträckan elektrifieras. För att kunna trafikera med persontrafik behöver också sträckan få ett par mötesspår. Region Kronoberg har ställt sig positiva till en samfinansiering av byggnationen av mötesspår genom att regionstyrelsen har beslutat att kommande Länstransportplan avsätta cirka 25 miljoner kronor.

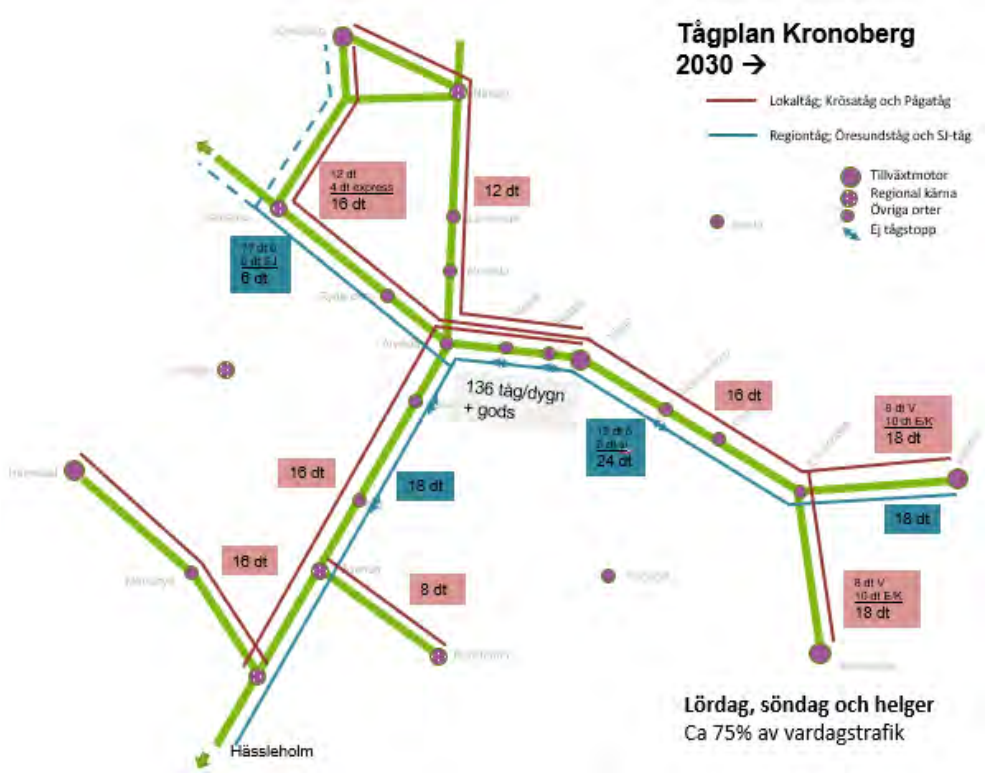
Större delen av Sydostlänken ligger i Skåne och i Blekinge, endast drygt sju kilometer ligger i Kronoberg. Detta innebär att den största kostnaden för trafikering ligger på dessa båda grannlän. Enligt en utredning som Region Blekinge tagit fram kommer självfinansieringsgraden för hela sträckan att ligga på 13–15 procent och för sträckan Karlshamn-Olofström på 22–25 procent. Om persontrafik ska gå på hela sträckan bör det ske via en överenskommelse mellan de tre regionerna. I detta tågstrategiska underlag har beräkningar gjorts för en trafik med åtta dubbelturer på vardagar och fyra dubbelturer på helger.

Utveckling: Älmhult-Olofström-Karlshamn trafikeras med åtta dubbelturer på vardagar och fyra dubbelturer på helger.

Uppskattad kostnad: Trafikeringskostnaden är uppskattad till cirka 3,1 miljoner kronor per år. Med en självfinansieringsgrad på 15 procent landar nettokostnaden för den nya trafiken på cirka 2,7 miljoner kronor per år. Kostnader och intäkter för trafikering på Sydostlänken är inräknade under Pågatåg.

Målsättning efter 2030

De flesta satsningar som presenteras i detta underlag ligger efter 2030. Huvudanledningen är framförallt att infrastuturen måste utvecklas och vara på plats om den föreslagna trafiken ska kunna trafikera järnvägen. Den samlade målbilden för den framtida trafikeringen i Kronoberg och till grannregionerna presenteras i bilden nedan.



Figur 6. Förslag till utvecklingsmål för tågtrafiken i Kronobergs län efter 2030.

Tågtrafik utblick efter 2030 – inriktningar

Under perioden efter 2030 ligger ett antal betydelsefulla händelser som inte direkt kan kopplas till en utveckling av trafikutbudet, men som är av betydelse för Kronoberg och resor i samt till och från länet. För att ge vägledning presenteras i detta tågstrategiska underlag några av de betydande händelserna för att skapa inriktning för framtida beslut.

Fler stationer

På sträckan Alvesta-Växjö finns kommunala framtidsplaner för ytterligare tre stationer, t i Aringsås i Alvesta kommun och Bäckaslöv och Brände udde i Växjö kommun. I detta dokument har inte effekten av dessa stationer kartlagts, mer än ett konstaterande att fler uppehåll utmed banan leder till längre restider för genomgående resor, samtidigt bör det ställas mot att dessa områden planeras för en relativt stor befolkning. En långsiktig hållning är dock att dessa stationer skall trafikeras på samma sätt som Räppe, dvs. med 20-mintrafik.

Sammanknutet Sydsverige

I det sydsvenska positionspapperet för kollektivtrafiken läggs ambitionen och vikten av att knyta samman Sydsveriges tillväxtmotorer. Sträckan Jönköping-Växjö-Kalmar/Karlskrona är idag en svag länk och behöver förbättras. En långsiktig ambition bör vara att regiontåg trafikerar sträckan, men då det är långa avstånd och det idag inte finns någon stark marknad för trafikering mellan orterna kan en inledande ambition vara att trafikera med lokaltåg som gör färre stopp, dvs. lokaltåg-express, vilket kan minska restiderna mellan orterna.

Arbetsmarknadsregionerna Växjö och Jönköping är två starka regioner. Idag ligger för långt från varandra för att skapa en gemensam dynamik. Restid med bil och med tåg tar båda cirka 1 timme och 45 minuter att resa mellan orterna. Genom en förbättrad järnvägsinfrastruktur skulle restiden mellan de båda orterna kunna förbättras och detta kommer att vara möjligt i början av 2030-talet när det så kallade Y-et i Jönköpings län är klart. Restiden för sträckan Växjö-Jönköping via Värnamo uppskattas att komma ner till cirka 1 timme och 20 minuter. För trafiken som planeras för Växjö-Jönköping via Värnamo skulle vissa avgångar kunna göras om för att vara lokaltåg-express eller att den utökas ytterligare med trafik.

I Sverigeförhandlingens slutförslag pekades Värnamo ut som ort för att få ett tågstopp längs med den nya stambanan. Inga beslut har dock ännu fattats om byggnation av ny stambana. I åtgärdsvalsstudien för Kust till Kustbanan delen mellan Växjö och Värnamo gavs prognoser för restider med upprustning av Kust till Kustbanan och med ny stambana skulle restiden Växjö-Jönköping via Värnamo komma ner till under en timme. Om tåg från Kust-till-Kustbanan också får köra in på den nya stambanan för en direktförbindelse mellan Växjö och Jönköping skulle restiden förbättras ytterligare.

Ambition för framtidens tågtrafik är att under slutet av 2020-talet och i början av 2030 talet inleda arbetet med snabbare förbindelse i öst-västlig riktning genom lokaltåg-express eller att nya regiontåg startas. En djupare analys bör tas fram till kommande trafikförsörjnings-program.

Öresundståg i Kronoberg

I Öresundstågs strategiska plan presenteras ett upplägg för trafikeringen 2040. I upplägget presenteras att tågen mer ska få en karaktär av att vara ett storregionalt tågsystem. Förslaget innebär att principen ett stopp per kommun ska slopas och att Öresundstågen enbart ska angöra större orter, medan det är lokaltåg respektive regiontåg som kommer att trafikera och stanna vid mindre orter. En förändring som är planerad för orter i hela systemet. I planen presenteras också att framtidens Öresundståg ska kunna gå i 200 km/h eller 250 km/h och att de ska få tillåtelse att köra in på de nya stambanorna. I förslaget kommer orterna i Sydsverige att komma närmare varandra genom att restiderna minskas. I upplägget räknar de med att restiden Växjö-Kalmar ska kunna komma under en timme. Den stora utmaningen för att nå under timmen mellan Kalmar och Växjö är att klara sträckan Växjö-Emmaboda klart under 30 minuter. För att klara det måste uppehållen i Hovmantorp och Lessebo slopas för Öresundståg. Stationerna har i dagsläget ett ganska svagt resande med respektive 200–300 av- och påstigande per vardag. Öresundstågensstrategiska plan menar att sträckan Växjö-Kalmar behöver kompletteras med parallell lokaltågstrafik, som övertar uppehållen i Hovmantorp och Lessebo. En sådan lokaltågslinje öppnar även för möjligheten att införa fler nya stationer längs sträckan. Även om tågen kan framföras i högre hastigheter så finns det begränsningar i vad infrastrukturen klarar, dvs. vilken hastighet som är tillåtet att köra i.

I Öresundstågs strategiska plan pekas på att järnvägen Växjö-Emmaboda, liksom Emmaboda-Kalmar, snabbas upp för att Öresundståg ska klara delsträckorna med god marginal under 30 minuter och därmed kunna upprätthålla knutpunkternas funktion även vid mindre störningar. Den strategiska planen föreslår att hastigheten på Kust till Kustbanan höjs till 180 km/h längs 20 km på sträckan Växjö-Hovmantorp, 11 km på sträckan Hovmantorp-Lessebo och 19 km på

sträckan Emmaboda-Nybro. Dessa åtgärder ger två minuter kortare restid per delsträcka. Därmed kan Öresundståg köra Växjö-Emmaboda på 27 minuter och Emmaboda-Kalmar på 28 minuter, inklusive uppehåll i Nybro.

Öresundstågs strategiska plan ligger i linje med det som presenteras i detta tågstrategiska underlag, dvs. att en lokaltågslinje bör startas för trafik Växjö-Emmaboda, med ev. fortsättning både norrut och söderut. En av anledningarna till att Öresundstågen gör uppehåll i Hovmantorp är att tågen tidigare möttes här, innan mötesspåret i Åryd byggdes. Då möjliggjordes även passargerarutbyte på orten, som sedan har varit kvar. Tågtrafiken är idag en viktig del av ortens identitet och attraktivitet. I Lessebo tätort gör tågen däremot uppehåll utifrån principen ett stopp per kommun. En hållning från Region Kronoberg bör vara att Öresundstågen fortsatt ska göra uppehåll i Lessebo och att åtgärderna på Kust till Kustbanan anpassas så att sträckan Växjö-Emmaboda kan ske på under halvtimmen.

Express till Älmhult

Skånetrafiken kör på vardagar ett insatståg, dvs. lokaltåg-express från Malmö till Älmhult. Sträckan trafikeras med en dubbeltur per dag. Anledningen är framförallt för att det finns ett stort antal invånare från Malmö/Lund-regionen som har sin arbetsplats i Älmhult och för att avlasta fulla tåg. På samma sätt finns det ett relativt stort antal invånare i Helsingborg med omnejd som också dagligen reser till och från Älmhult. När Skånebanan tillåter bör det utredas om lokaltåg-express också kan trafikera Helsingborg-Älmhult.

Lämpligt är också att dessa tåg fortsätter upp som lokaltåg till Växjö, detta framförallt för att bidra till kompetensförsörjningen av personal till nytt akutsjukhus vid Räppe.

Infrastukturbehov

Ambitionen som läggs fram i detta dokument kan inte genomföras i sin helhet på grund av de begräsningar som järnvägens infrastruktur skapar. Som bilaga till detta tågstrategiska underlag har infrastrukturbehoven på sträckorna Alvesta-Emmaboda, Värnamo-Alvesta, Alvesta-Malmö, Markarydsbanan samt Sydostlänken sammanfattats. I bakgrundsarbetet för detta dokument har alltså ingen analys genomförts som direkt kopplar samman satsningar mot enskilda brister i järnvägsanläggningen. Trots att ingen sådan analys har tagits fram finns flera aktuella underlag som pekar på behovet av åtgärder. Underlag som tar upp behovet av infrastrukturinvesteringar är framförallt:

- Åtgärdsvalsstudier för Kust-till-Kustbanan (PPT presentation 2020-06-01).
- ”Strategisk plan för Öresundståg” (Rapport 2020-02-21)
- ”Regionsamverkan Sydsverige Handlingsplan kollektivtrafik (Utkast 2020-09-07).
- Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg (Konsultrapport 2017-11-25)

Det bör poängteras att även om åtgärder på enbart dessa sträckor Alvesta-Emmaboda, Värnamo-Alvesta, Alvesta-Malmö, Markarydsbanan samt Sydostlänken har sammanfattats så kan åtgärder utanför dessa sträckor ha stor betydelse för tågtrafikeringen i Kronoberg.

Skötsel av stationer

Inom ramen för infrastrukturbehov, eller rättare sagt för att undvika kostsamma infrastrukturåtgärder, finns behovet av bättre drift och underhåll av stationer och stationsmiljöer. Ansvaret för städning av stationer är idag uppdelat mellan kommuner och Trafikverket där det finns tydliga gränsdragningar över vad som ska utföras och av vem. Anledningen till denna uppdelning är framförallt de säkerhetskrav som finns för att utföra arbete i närheten av spårområdet. Men för att skapa en bättre attraktivitet måste både daglig och årlig städning av stationsanläggningarna bli bättre, gällande allt ifrån skräpplockning till rengöring av plattformar, väggar, tak, fönster, osv.

Trafikekonomi för Kronobergs tågsystem

Att beräkna, uppskatta och prognostisera intäkter och kostnader 10–15 år in i framtiden är normalt en svår uppgift, som i och med covid-19 och dess effekter på kollektivtrafiken och övriga samhället har blivit betydligt mer komplicerad. Ambitionen med detta kapitel är att tydliggöra samtliga ekonomiska parametrar som finns för tågtrafikeringen i Kronoberg.

Ekonomiskt utfall t.o.m. 2019

Figurerna nedan visa utfallet av intäkter, kostnader och självfinansieringsgrad för tågtrafiken i Kronoberg. Från 2019 görs ingen uppdelning i redovisningen för Krösatåg nord respektive Krösatåg syd. Beslutad budget för 2020 finns också med i figurerna.

Intäkter från tågresandet, dvs. biljettförsäljning, har under perioden 2014 till 2019 haft en årlig ökning på drygt 2,4 procent. Kostnaderna för tågtrafiken har ökat något mer än intäkterna för perioden 2014 till 2019. Årligen har kostnaderna ökat med cirka 2,9 procent. Detta kan ses i att den totala självfinansieringsgraden för tågtrafik har sjunkit något under perioden, från 75,6 procent 2014 till 73,8 procent 2019, samt att den beräknas sjunka ytterligare under 2020. Självfinansieringsgraden för regionbussrana för samma period har legat på 44 procent och totalt för all trafik i länet på 56 procent.

Intäkter tåg (miljoner kr)	Utfall 2014	Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Budget 2020
Krösatåg nord	7,1	10,4	12,8	12,7	12,8		
Krösatåg syd	10,0	9,6	12,0	12,1	10,9		
Krösatåg totalt	17,2	20,0	24,8	24,7	23,6	24,4	23,7
Pågatåg	0,5	0,5	0,6	0,5	0,8	0,8	0,8
Öresundståg	111,8	110,7	115,6	115,2	118,2	119,2	120,1
Summa intäkter tåg	**129,5**	**131,2**	**141,0**	**140,5**	**142,7**	**144,4**	**144,7**
%-förändring mot föregående år		1,4%	7,5%	-0,4%	1,6%	1,2%	0,2%

Figur 7. Intäkter (miljoner kr) 2014 - 2019 samt budget för 2020.

Kostnader tåg (brutto i miljoner kr)	Utfall 2014	Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Budget 2020
Krösatåg nord	-22,6	-25,0	-28,3	-28,5	-30,1		
Krösatåg syd	-37,2	-40,3	-43,4	-43,9	-44,7		
Krösatåg totalt	-59,8	-65,4	-71,7	-72,4	-74,8	-65,3	-66,6
Pågatåg	-1,9	-2,0	-2,0	-2,3	-2,4	-2,5	-2,6
Öresundståg	-109,6	-114,3	-115,0	-113,2	-119,7	-129,6	-140,8
Summa kostnad tåg	**-171,3**	**-181,7**	**-188,7**	**-188,0**	**-196,0**	**-197,4**	**-209,9**
%-förändring mot föregående år		6,0%	3,8%	0,4%	4,2%	0,8%	6,3%

Figur 8. Kostnader (miljoner kr) för 2014 - 2019 samt budget för 2020.

Självfinansieringsgrad	Utfall 2014	Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Budget 2020
Tåg samtliga	75,6%	72,2%	75%	75%	73%	73%	69%
Krösatåg	*29%*	*31%*	*35%*	*34%*	*32%*	*37%*	*36%*
Pågatåg	*27%*	*26%*	*28%*	*22%*	*33%*	*32%*	*33%*
Öresundståg	*102%*	*97%*	*101%*	*102%*	*100%*	*92%*	*85%*

Figur 9. Självfinansieringsgrad 2014 - 2019 samt budget för 2020.

Tågtrafikens skattesubvention

Kollektivtrafiken är en av grundbultarna i ett fungerande samhälle. Det är av så stor betydelse för ett fungerande samhälle att kollektivtrafiken till nästan hälften finansieras via den skatt som samhället tar in. Till störst del sker detta via den regionala skatten (landstingsskatt). För att kunna utveckla kollektivtrafiken måste Länstrafiken Kronoberg via Trafiknämnden göra en bedömning över resandeutvecklingen samt vilken budgetäskning som bör göras för kollektivtrafiken. För att bedöma möjligheten till utveckling och satsningar är det viktigt att också kunna ställa det mot förändringar i skattebasen.

Tabellen nedan visar på nettokostnaden, dvs. skattebidraget, till tågtrafiken i Kronoberg. Under perioden 2014–2019 har tågtrafiken finansierats med i snitt 48,9 miljoner kronor per år. I kommande kapitel görs en jämförelse för Kronobergs nettokostnad med nettokostnaden för övriga regioner i Sydsverige.

Nettokostnad (miljoner kr)	Utfall 2014	Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Budget 2020
Nettokostnad tåg	-41,9	-50,5	-47,7	-47,5	53,3	-53,0	-65,2

Figur 10. Nettokostnad 2014 - 2019 samt budget för 2020.(Nettokostnad = intäkter – bruttokostnad)

Region Kronobergs skatteunderlag, dvs skatteintäkter, kommer i huvudsak från invånarna i länet, men vissa intäkter kan härledas från statliga bidrag och från utjämningsystemet som finns i Sverige. Av regionens skatteintäkt har bidraget till tågtrafiken legat på cirka en procent för perioden 2015 – 2019.

Skatteintäkter för Region Kronoberg (miljoner kr)	Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017	Utfall 2018	Utfall 2019	Prognos 2020
Skatteintäkter	4 132	4 336	4 529	4 818	5 014	4 917
%-förändring mot föregående år		4,9%	4,5%	6,4%	4,1%	-1,9%
Stadsbidrag & utjämning	602	649	715	758	804	1 020
%-förändring mot föregående år		7,8%	10,2%	6,0%	6,1%	26,8%
Totala skatteintäkter	**4 734**	**4 985**	**5 244**	**5 576**	**5 818**	**5 936**
%-förändring mot föregående år		5,3%	5,2%	6,3%	4,3%	2,0%
Andel nettokostnad tågtrafik av totala skatteintäkter		**1,1%**	**1,0%**	**0,9%**	**0,9%**	**1,1%**

Figur 11. Skatteintäkter för Region Kronoberg 2015–2019 och prognos 2020 före Corona samt andel tågtrafikensnettokostnad av totala skatteintäkten.

Prognoser

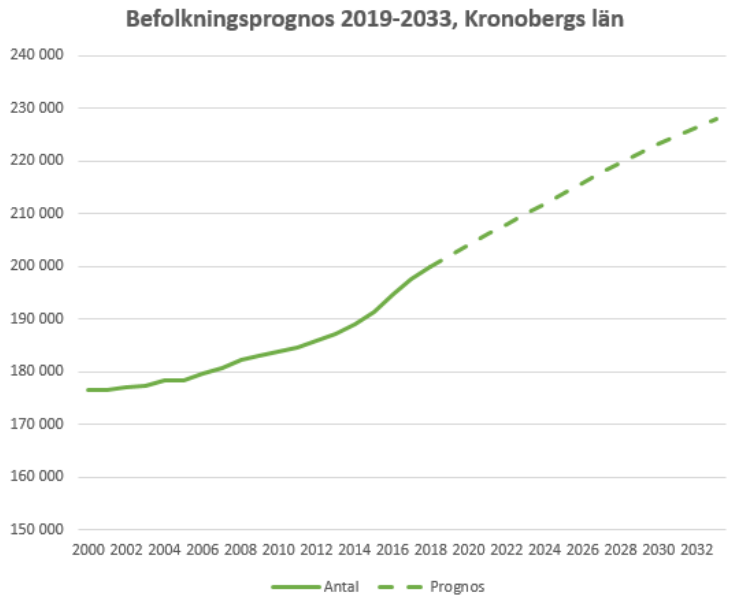
Att prognostisera hur framtiden kommer att bli är alltid i större eller mindre grad kopplat till osäkerheter. Prognoser kan dock vara vägledande och ge ett stöd i bedömningen av utvecklingen. Här presenteras tre prognoser för framtiden. Samtliga prognoser har tagits fram före Corona-krisen. De tre prognoserna är:

- Befolkningsprognos
- Resandeprognos
- Prognos för regionens skatteunderlag

Befolkningsprognos

Årligen publicerar Region Kronoberg en befolkningsrapport som beskriver befolkningsutvecklingen det senaste året samt presenterar regionens uppdaterade befolkningsprognos. Rapporten bygger på Statistiska Centralbyråns (SCB) demografiska databas och den senaste uppdateringen för helåret 2019. Syftet med rapporten är att beskriva hur befolkningen i Kronoberg utvecklats över tid och vilka komponenter i form av födelsenetto och flyttnetto som förklarar utvecklingen. Utöver den historiska utvecklingen beskrivs också Region Kronobergs befolkningsprognos för perioden 2020–2034 i rapporten. Den 31 december 2019 uppgick befolkningen i Kronobergs län till 201 469 invånare. Detta innebar en ökning med 1 583 invånare (0,79 procent) från föregående år och med 10 100 invånare (5,3 procent) sedan 2015. Trots en växande befolkning har trenden de senaste åren varit en minskande befolkningstillväxt – från en tillväxt på 3 259 invånare under 2016 till en tillväxt på 2 367 invånare under 2018 till, slutligen, en tillväxt på 1 583 invånare under 2019.

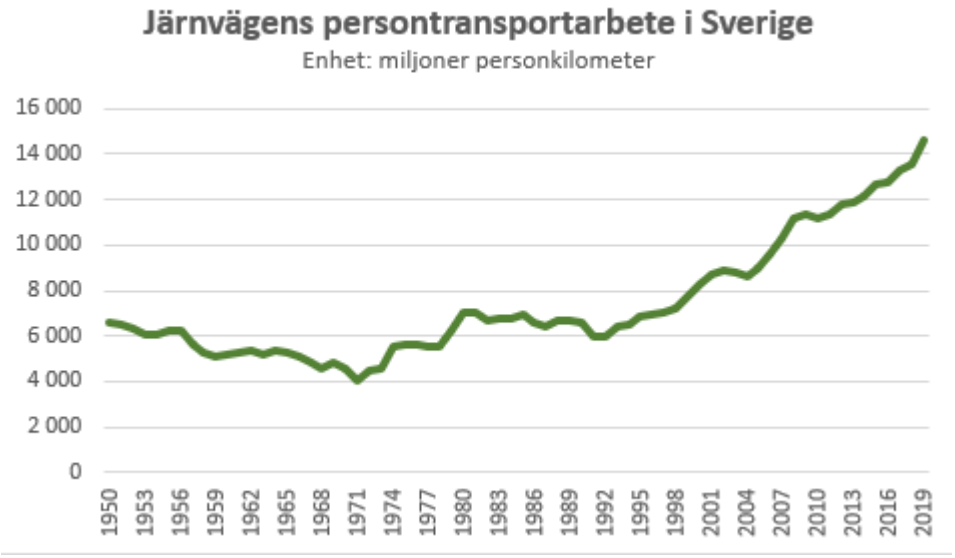
Region Kronobergs befolkningsprognos visar på en fortsatt befolkningstillväxt under de kommande åren. Perioden 2020–2026 beräknas en tillväxttakt på i genomsnitt 1 600 nya invånare per år. Efter 2026 förväntas tillväxten minska med cirka 50 personer per år för att hamna på 1 356 nya invånare under 2034. Enligt prognosen kommer länets totala folkmängd 2034 att uppgå till 225 635 invånare, en ökning med 24 166 invånare från 2019.



Figur 12. Befolkningsprognos 2019 - 2033 i Kronobergs län.

Resandeprognos tåg

I stort sett har vi samma järnväg i funktion idag som vi hade när den invigdes, men vi har betydligt fler resenärer. Den tidigaste uppgiften över antalet resenärer är från 1950 och då utfördes i Sverige sammanlagt 6 600 miljoner personkilometer. Senaste uppgiften från Trafikanalys är från 2019 och då utfördes 14 617 miljoner personkilometer. Sedan 2000 har antalet personkilometer ökat med 43 procent. Trots de prövningar som resenärerna utsätts för kan man hittills inte se någon avmattning i resandeutvecklingen.



Figur 13. Järnvägens persontransportarbete i Sverige. Källa Trafikanalys 2015 och 2020.

I Kronoberg utfördes det 2019 cirka 3,2 miljoner resor med tåg. Det är cirka 31 procent av det totala kollektivtrafikresandet i länet. I trafikförsörjningsprogrammet för 2014–2025 sattes målet att resandet med kollektivtrafiken i genomsnitt skulle öka med minst 3 procent per år.

Resandeprognosen för tåg bygger på en enkel framräkning av hur utvecklingen varit de senaste åren. Mellan 2015–2019 ökade resandet genomsnitt 4,6 procent per år. Det bör dock noteras att ökningen var högst i början och under de senaste åren legat på 2,0–2,3 procent. Om prognosen med en framtida ökning på 4,6 procent slår in kommer det att år 2032 vara 5,8 miljoner tågresenärer i Kronoberg, dvs. en ökning med 2,4 miljoner resenärer. En försiktigare prognos är att ökningen kommer att ligga kvar på endast 2 procent årligen. Detta skulle i så fall innebära att det 2032 kommer att vara 4,2 miljoner tågresenärer, dvs. en ökning med cirka 1 miljon resenärer. Vilken effekt Corona-pandemin kommer att få framöver och under hur lång tid den håller i sig är svårt att säga.

Figur 14. Resandeprognos tåg 2020 - 2032 i Kronobergs län.

Prognos för regionens skatteintäkter

Region Kronobergkontinuerligt fram prognoser över framtida skatteintäkter. Beräkningarna bygger på uppgifter som lämnas av Sveriges kommuner och regioner, SKR. Prognosen som presenteras nedan bygger på uppgifter från början av maj 2020.

Att prognosen över regionens skatteintäkter finns med i det tågstrategiska underlaget är framförallt för att visa på hur den framtida nettokostnaden kommer att förhålla sig till skatteintäkterna.

Skatteprognos för Region Kronoberg (miljoner kr)	Prognos 2021	Prognos 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029	Prognos 2030
Skatteintäkter	5 150	5 333	5 529	5 732	5 942	6 162	6 390	6 831	7 144	7 407
%-förändring		3,6%	3,7%	3,7%	3,7%	3,7%	3,7%	6,9%	4,6%	3,7%
Stadsbidrag & utjämning	1 138	1 173	1 195	1 214	1 231	1 257	1 275	1 365	1 425	1 487
%-förändring		3,1%	1,9%	1,5%	1,4%	2,1%	1,4%	7,1%	4,4%	4,4%
Totala skatteintäkter	**6 288**	**6 506**	**6 725**	**6 946**	**7 173**	**7 419**	**7 665**	**8 196**	**8 569**	**8 894**
%-förändring		3,5%	3,4%	3,3%	3,3%	3,4%	3,3%	6,9%	4,6%	3,8%

Figur 15. Prognos för Region Kronobergs skatteintäkter 2021 - 2030.

Ekonomisk prognos för satsningar

I detta kapitel görs en sammanfattning av kostnader och intäkter utifrån de satsningar som har presenterats i detta tågstrategiska underlag. Intäkter och kostnader är beräknade som medelår för perioderna 2021–2025, 2026–2030 samt efter 2030. Inledningsvis presenteras ingångsvärden och antaganden som ligger till grund för beräkningar därefter de ekonomiska konsekvenserna av satsningarna. Det bör också poängteras att infrastrukturens begräsningar troligen kommer att hindra genomförandet av vissa satsningar.

Ingångsvärden och antaganden vid beräkningar

För att beräkna vad tillkommande trafik kommer att kosta och vilka intäkter som kan förväntas har vissa beräkningar och antagande gjorts. Beräkningarna tar upp:

- Kostnad för trafikering, dvs. kostnad per kilometer för tågsystemen Krösatåg, Pågatåg och Öresundståg samt vilken uppräkning som har skett.
- Intäkter från resenärer, dvs. vilken självfinansieringsgrad som har legat till grund för att beräkna intäkterna.

Kilometer järnväg i Kronoberg

Kostnaden för trafikering av tåg baseras på antalet kilometer som tåget kör i Kronobergs län. Det är därför av central betydelse att utgå från den exakta sträckan vid beräkning av trafikeringskostnader. Uppgifterna har inhämtats från Trafikverket.

Kilometer till länsgräns	km
Växjö – Länsgräns mot Jönköping via Värnamo	30,3
Växjö – Länsgräns mot Jönköping via Nässjö	62,37
Växjö – Länsgräns mot Skåne	69,5
Växjö – Länsgräns mot Kalmar	47,2
Markaryd – Länsgräns mot Skåne	5,1
Markaryd – Länsgräns mot Halland	10,2
Älmhult – Länsgräns mot Skåne	7,3

- *Figur 169. Kilometer järnväg mellan länsgräns och orter i Kronoberg*

Kostnad för trafikering

Med utgångspunkt från kostnader och trafikarbetet som utfördes under 2019 har kostnader per kilometer för respektive tågsystem beräknats. Totalkostnaden för respektive tågsystem, dvs. Krösatåg, Pågatåg och Öresundståg, har delats med antalet fordonskilometer som tågsystemet utfört i Kronoberg under året. På så sätt har alltså kostnad per kilometer beräknats. Kostnaden per kilometer har sedan räknats upp utifrån det som anges nedan.

- För Krösatågen har ett fordonsanskaffningsprojekt startats för att ersätta dagens fordon i Krösatågssystemet med nya fordon. Tilldelningsbeslut kommer att ske under 2020 och Transitio AB är upphandlare. Denna investering är nödvändig eftersom Trafikverket kommer att installera ett nytt säkerhetssystem (ERTMS). Enligt preliminär leveransplan kommer fordon att levereras med ett fordon per månad med start i november 2023. Detta kommer att leda till högre hyreskostnader och således ökade kostnader per km. Enligt Länstrafikens budget kommer hyreskostnaderna att öka med 1,05 mnkr 2023, 19,95 mnkr 2024 och 21 mnkr 2025. För beräkning av kostnad per km för Krösatåg adderades 20 miljoner kronor till kostnaden för 2019, men med bibehållet trafikarbete. Detta resulterar i att kostnaden per kilometer landar på 83,21 kr/km. Vilket blir utgångspunkten vid beräkning av Krösatågens kostnader 2021–2025.
- I Länstrafikens trafikavtal med operatörerna ingår att kostnader ska indexuppräknas. I Länstrafikens budgetförslag för 2021 – 2023 är den beräknade indexuppräkningen satt till 3 procent. Kostnaden per kilometer har därför årligen räknats upp med 3 procent var efter medelkostnaden för den aktuella perioden har använts för beräkning av trafikeringskostnaderna. Undantag är Krösatåg för perioden 2021 – 2025 där enbart den ökade kostnaden för tågen har använts alltså indexuppräkningen har inte adderats. För perioden 2026 och framåt har dock en årlig ökning på 3 procent beräknats.

Notera att endast uppgifter för 2019 vad gäller kostnader och fordonskilometer har fått ligga till grund för beräkningen. Likaså har inte variationer över året kunna hanteras eller om tågen till exempel är multipelkopplade eller ej.

Kostnad per km (kr/km)	2019	2021–2025	2026–2030	2030 →
Krösatåg	**66,91**	83,21	89,64	93,65
Pågatåg	**62,37**	70,26	80,23	86,33
Öresundståg	**111,50**	125,09	142,84	153,72
Totalt	**90,42**	--	--	--

Figur 17. Utfall kostnad per km för 2019 och prognoskostnad per km för 2021–2025, 2026–2030 samt 2030 och framåt.

Intäkter från tågresenärer

Prognosen över resandet med tåg och befolkningsutvecklingen visar på en ökning om man bortser från osäkerheten som covid-19 skapar. Även om kurvorna visa på en ökning är det svårt att tydligt koppla det till förändringar i självfinansieringsgraden. Som förslag till mål i Trafikförsörjningsprogrammet för 2021 – 2030 med utblick läggs målet att ”trafikintäkterna ska utgöra cirka 50 procent av trafikkostnaderna”. Det är en bra vägledning, men inte enkelt att applicera på en kalkyl för framtida intäkter från tågresor. Till detta ska läggas att en utökad trafik, dvs. en satsning på fler avgångar, normalt innebär att självfinansieringsgraden sjunker innan nya resenärer hittat till dessa resalternativ. Likaså kommer nya Krösatåg som har högre kostnader att innebära en sänkning av självfinansieringsgraden och mot slutet av perioden, dvs. runt år 2030 planerats det för nya Öresundståg.

Ett korrekt sätt att beräkna framtida intäkter är att initialt beräkna beläggningen per avgång för att där efter aggregera det per linje och slutligen hela tågsystemet. Vid bedömningen av framtida intäkter, dvs. självfinansieringsgraden, har inte denna detaljnivå kunnat genomföras. Vid beräkning av framtida intäkter har en bedömning av Länstrafikens budget för 2020 samt medel för utfallet 2017–2019 vägts samman till ett intervall för självfinansieringsgraden. Intervallet för Öresundstågen är större än vad det är för Krösatåg och Pågatåg. Anledningen är att Länstrafiken i budget för 2020 har en betydligt lägre självfinansieringsgrad än vad medel för 2017–2019 låg på. Vid beräkningarna har ingen hänsyn till minskning i resandet på grund av Coronapandemin vägts in.

Självfinansieringsgrad	Medel 2017–2019	Budget 2020	2021–2025	2026–2030	2030 →
Krösatåg	**34%**	36%	32–36%	34–38%	34–38%
Pågatåg	**29%**	33%	27–31%	32–36%	32–36%
Öresundståg	**98%**	85%	82–92%	82–92%	82–92%
Totalt	**74%**	69%	66%-71%	65%-73%	65%-73%

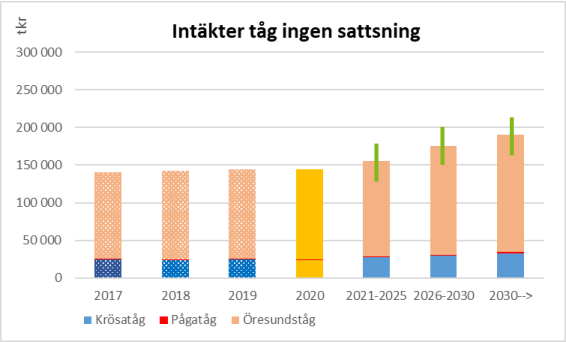
Figur 2018. Tågtrafikens självfinansieringsgrad 2017 - 2019, enligt budget 2020 samt prognos för 2021 - 2025, 2026 - 2030 samt 2030 och framåt.

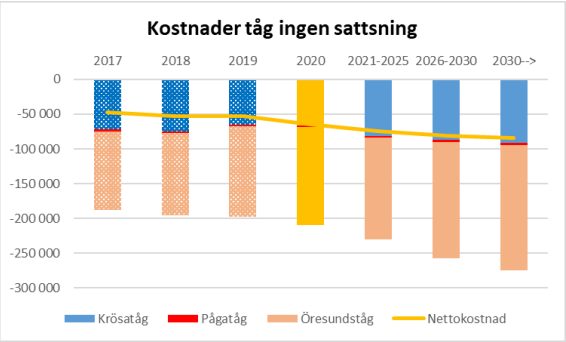
För perioden 2021 – 2025 har självfinansieringsgraden för Krösatåg och Pågatåg i princip fått ligga kvar som medelnivån för perioden 2017 – 2019, men med intervallet +/- 2 procentenheter. För Öresundståg perioden 2021 – 2025 har självfinansieringsgraden sänkts under utfallet för perioden 2017 – 2019, detta på grund av en lägre nivå i budgeten för 2020. Intervallet för Öresundståg är +/- 5 procentenheter. För perioden 2026 – 2030 ökas självfinansieringsgraden för Krösatåg till 34 – 38 procent. Bedömningen är att vissa sträckor

kommer att utvecklas väl, men att ökningen hålls nere av att det också görs en satsning på avgångar som går sent på kvällar. För Pågatåg, vilket är trafik på Markarydsbanan, ökar självfinansieringsgraden till 32 – 36 procent framförallt för att förbindelsen till Halmstad kommer att generera ett ökat resande. Självfinansieringsgraden för Öresundståg ligger kvar inom samma intervall. För utblicken efter 2030 ligger självfinansieringsgraden kvar på samma nivå som föregående period. Det har alltså inte tagits någon hänsyn till ökade kostnader för att nya Öresundståg kommer att trafikera systemet. För trafiken som tillkommer på Sydostlänken efter 2030 har en självfinansieringsgrad på 15 procent antagits.

Ekonomisk utveckling utan satsningar

Ett noll-alternativ för kostnadsutvecklingen för tågtrafikeringen har tagits fram. Noll-alternativet innebär att ingen satsning eller utveckling av tågtrafiken genomförs, dvs. den järnvägstrafik som trafikerade Kronoberg 2019 kommer att ligga kvar till utblicken efter 2030. Samtliga ingångsvärden har dock räknats upp, dvs. kostnad per kilometer och intäkter. Intäkterna är en beräkning utifrån uppskattningen av självfinansieringsgraden.





Figur 21. Utfall 2017 - 2019, budget för 2020 samt noll-alternativ för intäkter, kostnader samt nettokostnader.

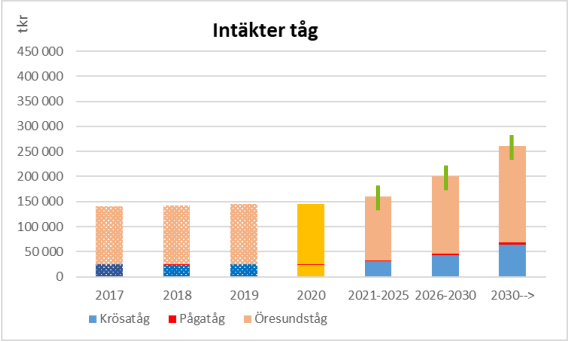
Noll-alternativ (miljoner kr)	Medel utfall 2017–2019	Budget 2020	2021–2025	2026–2030	2030 →
Intäkter	**142,6**	144,7	146,5–164,5	167,5–187,8	179,3–201,1
Kostnader	**-193,8**	-209,9	-230,1	-257,4	-274 309
Nettokostnad	**-51,3**	-65,2	-65,6 - -83,6	-69,6 - -90,0	-73,2 - -95,0

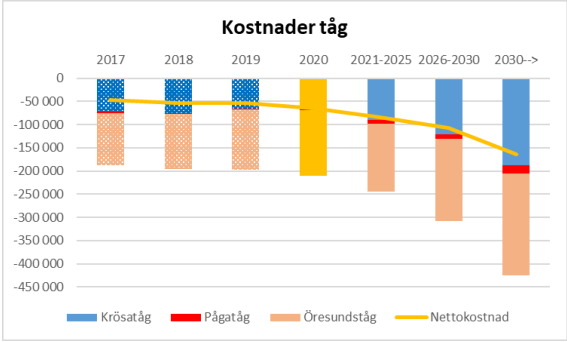
Figur 22. Medel för utfall 2017 - 2019, budget för 2020 samt intäkter, kostnader och nettokostnader för noll-alternativ.

Ekonomisk utveckling med satsningar

Under varje satsning presenteras trafikkostnader, självfinansieringsgrad samt nettokostnad för den enskilda satsningen under perioden. Huruvida den tillkommande trafiken sker i början eller slutet av perioden tar inte detta tågstrategiska underlag upp. En satsning under till exempel första delen av perioden ligger kvar i de kommande perioderna, men beskrivs inte i de efterföljande perioderna. Nedan ges en samlad bild över kostnader och intäkter för samtliga satsningar.

Figurerna visar utfallet för perioden 2017–2019, budgetuppgifterna för 2020 samt utveckling 2021–2025, 2026–2030 samt efter 2030. De är också uppdelade på respektive tågsystem; Krösatåg, Pågatåg och Öresundståg.





Figur 23. Utfall 2017 - 2019, budget för 2020 samt intäkter, kostnader och nettokostnader vid utveckling av tågtrafiken i Kronoberg.

Nedan visas beräknade kostnader, intäkter samt nettokostnaderna för den tillkommande trafiken. Satsningar som starta under första perioden är inkluderade i de kommande perioderna. Man kan tydligt konstatera att majoriteten av satsningarna är planerade att ske efter 2030. För den tillkommande trafiken genom satsningarna måste Region Kronoberg skjuta till knappt 10 miljoner per år under 2021–2025, 26–28 miljoner per år för perioden 2026–2030 och slutligen 72–80 miljoner per år efter 2030.

Utveckling av tågtrafik (miljoner kr)	2021–2025	2026–2030	2030 →
Intäkter	4,1–4,7	22,1–24,8	69,9–78,2
Kostnader	-13,8	-50,6	-150,5
Nettokostnad	-9,1 - -9,6	-25,8 - -28,5	-72,2 - -80,6

Figur 24. Intäkter, kostnader samt nettokostnader för nya satsningar i tågtrafiken. Satsningar som starta under period 1 är med i kommande perioder, men då inräknade med en högre trafikeringskostnad.

Nedan visas totala intäkter, kostnader och nettokostnader för befintlig trafik och den tillkommande trafiken för ett medelår i respektive period. Den totala nettokostnaden kommer att öka. Efter 2030 kommer nettokostnaden för tågtrafiken att ligga på 145–180 miljoner kronor per år. Jämfört med medel för 2017–2019 kommer den att öka med 98–128 miljoner kronor och jämfört med budgeten 2020 kommer den att öka med 80–110 miljoner kronor. (O.B.S. Budgeten för 2020 antagen före Coronakrisen.)

Totalt tågtrafik (miljoner kr)	Medel 2017–2019	Budget 2020	2021–2025	2026–2030	2030 →
Intäkter	**142,5**	144,7	150,6–169,1	189,6–212,6	249,2–279,3
Kostnader	**-193,8**	-209,9	-243,8	-308,1	-424,8
Nettokostnad	**-51,3**	-65,2	-74,7 - -93,2	-95,4 - -118,4	-145,5 - -175,6

Figur 25. Intäkter, kostnader och nettokostnader totalt för befintlig tågtrafik samt nya satsningar.

Stor eller liten satsning

Genom satsningarna kommer antalet fordonskilometer i Kronoberg att öka. Fordonskilometer är den sammanlagda sträckan som tågen kör i länet. Under 2019 kördes sammanlagt 218 348 000 km. Ökningen är beräknad till 144 939 000 km per år, således kommer det i Kronoberg efter 2030 att årligen köras 363 287 000 km.

För att ge perspektiv åt de planerade satsningarna och utvecklingen av tågtrafiken har två perspektiv tagits fram, dels nettokostnad per invånare, dels andelen av tågkostnader i förhållande till regionens skatteintäkter. Det bör poängteras att nedanstående uppgifter enbart är grova prognoser samt att de bygger på underlag som togs fram före Coronapandemin hade drabbat samhället.

Nedan figur ger en prognos över hur befolkningen i Kronoberg kommer att utvecklas samt hur nettokostnaden per invånare kommer att bli. För att ge ytterligare perspektiv kan denna uppgift jämföras med motsvarande uppgift hos Kronobergs grannregioner. Dock finns ingen prognostisering för grannregionerna.

Nettokost. per inv.	Medel 2017–2019	Budget 2020	2021–2025	2026–2030	2030 →
Befolkning och prognos	**199 833**	204 138	210 037	219 680	224 915
Nettokostnad per invånare	**256**	319	356–443	435–539	647–781

Figur 26. Befolkningsprognos samt nettokostnad per invånare räknat i miljoner kronor.

Nedan visas hur stor andel av Region Kronobergs skatteintäkter som kommer att läggas på tågtrafiken. Under perioden 2017–2019 låg kollektivtrafikens andel, dvs. både tåg och buss, på 4,2 procent - tågtrafikens andel låg på 0,9 procent. De satsningar som presenteras i detta underlag kommer att innebära en ökning av skattesubventionerna för tågtrafikeringen.

Andel skatt till tåg	Medel 2017–2019	Budget 2020	2021–2025	2026–2030	2030 →
Prognos över skatteinkomster (miljoner kr)	**5 545**	5 936	6 727	8 149	8 894
Nettokost tågtrafik av totala skatteintäkter	**0,9%**	1,1%	1,1–1,4%	1,2–1,5%	1,6–2,0%

Figur 27. Skatteprognos i förhållande till nettokostnaden för tåg.

Jämförelse med regionerna i Regionsamverkan Sydsverige

För att förstå och bedöma utvecklingen av tågtrafikeringen i Kronoberg måste man sätta in det i ett större sammanhang. Relevant är att göra en jämförelse med de regioner som ingår i Regionsamverkan Sydsverige. Samtliga tåg som trafikerar Kronoberg drivs i samverkan med flera av våra grannregioner. Kostnader och intäkter fördelas mellan regionerna.

Genom samarbetet Sydtaxa, som har funnits sedan 2009, finns en gemensam hållning gentemot resenärer vilket reglerar biljettsortiment och villkor för resor över länsgräns i södra Sverige. Under 2019 fördjupades samarbetet genom Sydtaxa 2.0 och omfattar nu samtliga sex sydsvenska regioner. Även om det finns en gemensam hållning genom Sydtaxa 2.0 finns regionala avvikelser.

Även om tågtrafiken går över regiongränser är det respektive region som står för kostnaden för den trafikering som utförs i länet. Fördelningen bygger på antalet fordonskilometer per region, dvs. antal tåg och hur långt de kör i respektive region. På samma sätt fördelas intäkterna, dvs. biljettförsäljningen mellan regionerna. När biljettintäkter fördelats mellan länen kan självfinansieringsgraden beräknas. Skillnaden mellan kostnader och intäkter är nettokostnaden, dvs. den del regionen måste tillskjuta från skatteintäkterna.

Tågtrafik som går över regiongränser måste således förhandlas och beslutas om i respektive region. Detta sker genom att respektive region fattar beslut om allmän trafikplikt inför upphandling.

Kostnader för tågtrafikering

Skillnaden mellan hur mycket eller lite respektive region lägger på tågens nettokostnad kan avgöra hur inställningen är till att utöka eller minska på trafikering över regiongränsen. En linje som är lönsam och av stor betydelse i ett län kan då gränsen passeras vara en linje med låg lönsamhet och ligga i periferin. Figuren nedan ger en sammanställning över regionernas kostnader, intäkter, självfinansieringsgrad samt hur stor nettokostnaden, dvs. skattebidraget, respektive region lägger på tågtrafikering.

TÅG 2019 (miljoner kr)	Totalt	Kronoberg	Jönköping	Kalmar	Blekinge	Skåne	Halland	Förändring 2015–2019
Kostnad	**-3 502**	-197	-357	-282	-138	-2 150	-376	25 %
SG (självfinansieringsgrad)	**65 %**	73 %	24 %	63 %	47 %	69 %	85 %	--
Intäkter	**2 272**	144	87	178	65	1 479	319	17 %
Nettokostnad	**-1 230**	-53	-270	-104	-74	-671	-57	45 %
Inv.	**2 681 795**	201 469	363 599	245 446	159 606	1 377 827	333 848	5 %
Nettokost per inv.	**459**	263	743	425	463	487	171	--

Figur 28. Sammanställning för regionerna i Regionsamverkan Sydsveriges kostnader, intäkter och självfinansieringsgrad för tågtrafik. Källa: Trafikanalys, 2019.

Resor per invånare

Möjligheten att resa med tåg varierar mellan de sydsvenska regionerna. Det finns också en skillnad mellan regionernas demografiska förutsättningar. Figuren nedan visar antalet tågresor som utförs i respektive region samt antalet resor i förhållande till befolkningsmängden. Tabellen tar också upp förändringen mellan 2015 och 2019 för antalet resor samt resor per invånare.

Tåg 2019	Inv.	Påstigande	Resor/inv.	Förändring 2015–2019 Påstigande	Förändring 2015–2019 Resor/inv.
Kronoberg	201 469	3 231 000	16,0	18 %	1 %
Jönköping	363 599	2 623 000	7,2	-5 %	-9 %
Kalmar	245 446	1 955 000	8,0	-1 %	-4 %
Blekinge	159 606	2 031 000	12,7	6 %	4 %
Skåne	1 377 827	50 309 000	36,5	12 %	6 %
Halland	333 848	8 410 000	25,2	27 %	19 %
Totalt	**2 681 795**	**68 559 000**	**25,6**	**13 %**	**7 %**
Riket	*10 327 589*	*246 972 000*	*23,9*		

Figur 29. Resor per invånare i de sydsvenska regionerna. Källa: Trafikanalys, 2019.

Andel tågresenärer och kollektivtrafikens marknadsandel

Trafikanalys sammanställa årligen uppgifter om svensk kollektivtrafik. Uppgifterna bygger på inrapporterade uppgifter från landets länstrafikbolag. I tabellen nedan har antalet påstigande, dvs resenärer med buss och tåg sammanställts. Utifrån uppgifterna kan man beräkna tågresandets andel av det totala kollektivtrafikresandet. Tågtrafikens adel av det totala kollektivtrafikresandet är störst i Halland där det utgår 42%. Lägst är den i Jönköping, med 13%. I Kronoberg utgör tågresande 30% av det totala kollektivtrafikresande, vilket är samma nivå som i Skåne. I de sex sydsvenska regionerna utfördes det 2019 sammanlagt cirka 69 miljoner tågresor. Flest tågresor utfördes i Stockholms län cirka 56% därefter kom Sydsverige med 28%. Närmast efter Sydsverige kommer Västra Götaland med cirka 20 miljoner tågresor, dvs 8%.

Branchorganisationen Svensk Kollektivtrafik gör också årliga sammanställningar över landets kollektivtrafikuppgifter presenteras i rapporten Kollektivtrafikbarometern. En av deras sammanställningar berör kollektivtrafikens marknadsandel. I tabellen nedan presenteras också kollektivtrafikens marknadsandel, dvs både tåg och buss, för de sex sydsvenska regionerna.

Tågstationer	Påstigande totalt	Påstigande buss	Påstigande tåg	Andeltåg av total	Marknads-andel
Kronoberg	10 612	7 381	3 231	30%	14%
Jönköping	20 910	18 287	2 623	13%	16%
Kalmar	10 590	8 635	1 955	19%	14%
Blekinge	8 897	6 866	2 031	23%	20%
Skåne	169 973	119 664	50 309	30%	31%
Halland	20 039	11 629	8 410	42%	15%
Totalt	**241 021**	**172 462**	**68 559**	**28%**	**--**
Riket	*1 113 185*	*866 213*	*246 972*	*--*	*31%*

Figur 29. Tågresornas andel av det totala kollektivtrafikresandet. Källa: Trafikanalys, 2019. Kollektivtrafikens marknadsandel. Källa Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2019.

Sydsveriges stationer

I Sydsverige finns det sammanlagt 167 tågstationer som trafikeras (uppgift från 2019). Det innebär att det finns drygt 0,3 stationer per kvadratmil eller cirka 16 060 invånare per station. Figuren nedan visar antalet stationer per region.

Tågstationer	jvstn	Inv.	mil²	Inv./jvstn	jvstn/mil²
Kronoberg	11	201 469	84,7	18 315	0,13
Jönköping	40	363 599	105,0	9 090	0,38
Kalmar	16	245 446	112,2	15 340	0,14
Blekinge	8	159 606	30,4	19 951	0,26
Skåne	77	1 377 827	110,3	17 894	0,70
Halland	15	333 848	54,5	22 257	0,28
Totalt	**167**	**2 681 795**	**497,1**	**16 059**	**0,34**

Figur 30. Antal tågstationer i Sydsverige, antal invånare fördelat per station samt antalet järnvägsstationer per kvadratmil. (Normalt används kvadratkilometer, men för att öka förståelsen används här kvadratmil.) Källa: SCB, Befolkning 2019 samt egen sammanställning från 2019.

Trafik på några sydsvenska sträckor

Även om det finns en samhörighet mellan de sydsvenska regionerna har tågtrafiken utvecklats på olika sätt. Förutsättningarna är också olika mellan de sex regionerna, exempelvis gällande befolkningstäthet och invånare i orter. För att bedöma utveckling och behov av trafik i Kronoberg är det relevant att göra några jämförelser med trafik på vissa sträckor i andra län. Figurerna nedan visar antalet avgångar med tåg och buss mellan några orter. Öppettider för kollektivtrafiken, dvs. när första och sista förbindelsen avgår, anges också. Uppgifterna är en sammanställning från Resrobot/Samtrafiken en vardag i februari 2019.

Jönköping-Nässjö

Figur 191. Antal avgångar samt öppettider på sträckan Jönköping - Nässjö.

Halmstad-Helsingborg

Figur 32. Antal avgångar samt öppettider på sträckan Halmstad - Helsingborg.

Malmö-Kristianstad

Figur 33. Antal avgångar samt öppettider på sträckan Malmö - Kristianstad.

Fortsatt arbete

Detta dokument; Tågstrategiskt underlag, gör inte anspråk på att vara heltäckande över hur tågsystemet i Kronoberg ska utvecklas. Det finns en stor komplexitet i planering av framtidens infrastruktur och trafikering kopplat till tåg. Det finns också en lång tidshorisont som måste beaktas. I arbetet med Tågstrategiskt underlag har det framkommit olika frågeställningar som bör studeras vidare. Frågeställningar som berör Trafikverket, grannregioner och kommuner samt givetvis också Region Kronoberg/Länstrafiken Kronoberg. Nedan beskrivs kortfattat några av dessa frågeställningar:

- **Trafikanläggningens begränsningar**: Framtidens tågtrafikering i detta dokument har inte tagit hänsyn till vilka begränsningar som tåganläggningen ger. Som till exempel den kritiska bristen att det enbart är enkelspår mellan Alvesta-Växjö men även på andra sträckor där tåg måste mötas. En djupare analys av vad som är möjligt utifrån trafikeringssynpunkt på befintlig infrastruktur bör genomföras.
- **Nya stationer**: År 2020 finns elva tågstationer i Kronoberg. Det förs diskussioner/planering om att ytterligare fem – sex tågstationer ska anläggas på framförallt Kust till Kustbanan. Denna diskussion/planering måste bli tydligare; Vilka planer finns i kommunernas översiktsplaner? När kan ytterligare stationer vara aktuella? Vilket resandeunderlag kan det ge? Vilka försämringar genom ytterligare tågstopp kan komma att skapas? Vilka brister i järnvägsanläggningen kommer att skapas?
- **Analys av marknadens intresse för att åka tåg**: I detta underlag ges prognoser över resandeutvecklingen och ett antagande över självfinansieringsgrad. Dessa prognoser och antaganden bör studeras djupare för att ge en säkrare uppskattning över intäkter och kostnader.
- **Behov av fordon:** I detta underlag ges en plan över antalet tåglinjer och avgångar som prognostiseras för framtiden. Vad detta innebär i fordonvagnar som behövs har inte analyserats. Behovet av vagnar kan också kopplas till vilka omloppstider det finns möjligheter till. Ytterligare trafikkala frågeställningar behöver studeras.
- **Behov av nyttoanalys:** I utredningen *Kollektivtrafiken i östra Kronoberg* 2017 genomfördes en samhällsekonomisk analys för beräkningen av olika nyttor för utveckling av tågtrafiken från Växjö mot Kalmar/Karlskrona. Beräkningar och slutsatser från den utredningen är applicerbara på delar av den trafikering som föreslås i detta tågstrategiska underlag. Det bör dock genomföras en uppdatering av utredningen för att belysa nyttor såsom samhälls- och socioekonomiska effekter samt vilket bidrag till regional utveckling en utbyggd och utvecklad tågtrafik, kommer att ge.

BILAGA: Infrastukturbehov

Ambitionen som läggs fram i detta dokument kan inte genomföras i sin helhet på grund av de begräsningar som järnvägens infrastruktur skapar. I bakgrundsarbetet för detta dokument har dock ingen analys genomförts som direkt kopplar samman satsningar mot enskilda brister i järnvägsanläggningen. Trots att ingen sådan analys har tagits fram finns flera aktuella underlag som pekar på behovet av åtgärder. Underlag som tar upp behovet av infrastrukturinvesteringar är framförallt:

- Åtgärdsvalsstudier för Kust-till-Kustbanan (PPT presentation 2020-06-01).
- ”Strategisk plan för Öresundståg” (Rapport 2020-02-21)
- ”Regionsamverkan Sydsverige Handlingsplan kollektivtrafik (Utkast 2020-09-07).
- Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg (Konsultrapport 2017-11-25)

I bilaga till detta tågstrategiska underlag har infrastrukturbehoven som lyfts fram i ovan nämnda rapporter och utredningar sammanfattats som berör sträckorna Alvesta-Emmaboda, Värnamo-Alvesta, Alvesta-Malmö, Markarydsbanan samt Sydostlänken. Det bör poängteras att även om åtgärder på enbart dessa sträckor har sammanfattats så kan åtgärder utanför dessa sträckor ha stor betydelse för tågtrafikeringen i Kronoberg.

Brister och förslag till åtgärder Alvesta-Emmaboda

Sammanfattning av brister: Kapaciteten för dålig, takfastheten undermålig, långa restider mellan tillväxtmotorer samt 26 bevakade plankorsningar.

Sammanfattning av åtgärder: Dubbelspår Alvesta-Växjö, förbättrad kapacitet via mellanblockssignaler, fler stationer för passargerarutbyte, höjd hastighet.

Åtgärdsvalsstudien för Kust till Kustbanan:

I studien har beräkningarna utgått från en trafikering på 18/>28 dt lokaltåg 4–8 dt SJ-tåg, 13–18 dt Öresundståg samt godståg varannan till var fjärde timme.

Åtgärder som föreslås är:

- Dubbelspår Aringsås-Växjö C uppdelat på tre etapper Aringsås-Gemla, Gemla-Räppe samt Räppe-Växjö C.
- Kurvrätning Rudebro-Tollstorp, ca 12 km. Hastigheten höjs till 200 km/h.
- Kurvrätning Skruv-Emmaboda, ca 10 km. Hastigheten höjs till 200 km/h.
- Fyra stycken mellanblocksignaler: 1. Åryd-Hovmantorp. 2. Hovmantorp-Lessebo. 3. Lessebo-Skruv samt 4. Skruv- Emmaboda.
- På Emmaboda station ska plattformarna byggas om så att byte av tåg från Karlskrona kan ske över plattformen.
- ÅVS:en föreslår också fem nya stationer vid Aringsås/Grönsängen, Räppe, Bäckaslöv, Brände udde samt Skruv.

Restidseffekter av åtgärderna för sträckan Alvesta-Emmaboda:

- Restiden med SJ-tåg kan minskas från dagens ca 47–49 minuter till ca 42–44 minuter.
- Restid med Öresundståg kan minskas från dagens 47 minuter till ca 42–43 minuter.
- Restid med Krösatåg kan bli ca 54 minuter.

RSS handlingsplan kollektivtrafiken:
Handlingsplanens analys är uppdelad utifrån sträckorna mellan Sydsveriges tillväxtmotorer, sträckan Alvesta- Emmaboda ingår dels i analysen för Jönköping-Växjö, dels i analysen för Växjö-Kalmar.

För delsträckan Alvesta-Växjö är bedömningen att det krävs utbyggnad till dubbelspår.

För sträckan Växjö-Kalmar, vilken delsträckan Växjö-Emmaboda ingår, nämns att Kollektivtrafikens positionspapper har restidsmålet satts till 45 minuter. För att klara detta mål krävs ett dubbelspår för hastigheter upp till 200 km/h, samt att flertalet av uppehållen slopas. Att nå 45 minuters målet till 2040 har bedömts som alltför högt ställt. Däremot är det klart önskvärt att klara sträckan med marginal under en timme, uppdelat på under en halvtimme Växjö-Emmaboda respektive under en halvtimme Emmaboda-Kalmar. Detta kräver dock hastighetshöjning till 180 km/h längs 50 km och två slopade stopp för Öresundståg.

Strategisk plan Öresundståg:
Den strategiska planens analys är uppdelad i sträckorna mellan Sydsveriges tillväxtmotorer, sträckan Alvesta- Emmaboda ingår dels i analysen för Malmö-Växjö, dels i analysen för Växjö-Kalmar.

För delsträckan Alvesta-Växjö är bedömningen att det krävs utbyggnad av ett nytt mötesspår.

För sträckan Växjö-Kalmar, vilken delsträckan Växjö-Emmaboda ingår, nämns att Kust till kustbanan Växjö-Kalmar kräver hastighetshöjning till 180 km/h. Längs cirka fem mil mellan Växjö och Nybro behövs en höjning av den möjliga hastigheten på järnvägen till 180 km/h för att Öresundståg ska klara att köra Växjö-Emmaboda respektive Emmaboda-Kalmar klart under 30 minuter. Denna åtgärd i samverkan med ny höghastighetsjärnväg Lund-Hässleholm ger en kvarts körtidsvinst Lund-Emmaboda, men kräver alltså Öresundståg som kör i minst 200 km/h.

Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg
I rapporten Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg, 2017 av Trivector studerades fem olika utredningsalternativ för utökad trafikering Växjö-Emmaboda. Rapporten studerade inte betydelsen av höjd hastighet på sträckan och vilket infrastukturbehov det skulle krävas fokus låg alltså till största del på en utökning av trafikeringen.

Bedömningen i utredningen var att en utökad trafikering på sträckan Växjö-Emmaboda innebar att man skulle hamna nära banans kapacitetsgräns. Dock skulle de fem utredningsalternativen kunna genomföras i en körbar tidtabell kan åstadkommas med nedan föreslagna investeringar:

- Ny lång mötesstation i Madesjö (ca 3 km v om Nybro) för att kunna köra långa godståg dagtid och för att ge förutsättningar för att Krösatåg ska kunna läggas mitt emellan Öresundstågen.

- Om tågstopp i Skruv ska ske, behöver stationen kompletteras med en plattform inkl. plattformsförbindelse.
- Förlängning av mötesstationen i Åryd för att kunna hantera möten mellan fullängds godståg alternativt möten mellan fullängds godståg och Krösatåg.
- Om tågstopp i Åryd ska ske, behöver stationen kompletteras med en plattform inkl. plattformsförbindelse
- Ny mötesstation2 i Torskors (ca 10 km söder om Spjutsbygd

Utredningen pekade på att även om dessa investeringar genomförs kan det inte uteslutas att en ökad trafikering kan ge ökad störningskänslighet, vilket innebär en försämrad punktlighet för befintlig tågtrafik. Eventuellt krävs fler mötesstationer. Eftersom de nuvarande och planerade mötesstationerna är relativt jämnt fördelade rör det sig i så fall om 4–5 nya mötesstationer Växjö – Emmaboda, d v s en ny mötesstation mellan varje befintlig station. Utredningen lyfte fram att det behövs fördjupade kapacitetsanalyser innan eventuellt beslut fattas om utökad tågtrafik.

Slutsats och koppling till tågstrategiskt underlag:
Även om ingen detaljerad analys av behovet av infrastruktursatsningar för att kunna köra den trafik som föreslås i detta tågstrategiska underlaget har genomförts, är bedömningen att under kommande planperiod måste minst två av etapperna på sträckan Alvesta-Växjö få dubbelspår. Likaså behöver samtliga fyra mellanblockssignaler byggas. Huvudskälen är för att förbättra taktfastheten och kapaciteten för en utökad trafik. ÅVS:en har tagit höjd för >28 dubbelturer lokaltåg på sträckan Alvesta-Växjö, detta underlag ger förslag på att det efter 2030 ska trafikera 44 dubbelturer på sträckan. För storregiontåg har ÅVS:en tagit höjd för 17 dubbelturer, detta underlag ger förslag på att det efter 2030 ska trafikera 18 dubbelturer på sträckan. För sträckan Växjö-Emmaboda har ÅVS:en tagit höjd för 18 dubbelturer för lokaltåg, detta underlag ger förslag på att det efter 2030 ska trafikera 16 dubbelturer på sträckan. För storregiontåg har ÅVS:en tagit höjd för 13 dubbelturer, detta underlag ger förslag på att det efter 2030 ska trafikera 18 dubbelturer på sträckan.

En bedömning är också att hålla kvar vid kravet om att tågen ska kunna köra i 200 km/h på sträckan Alvesta-Emmaboda, framförallt så att infrastrukturen anpassas till de kommande Krösatågens maxhastighet samt ambitionerna för Öresundstågens hastighet, dvs. 200 km/h. Det finns alltså behov av att genomföra de i ÅVS:en föreslagna kurvrätningarna.

Längs med sträckan Alvesta-Emmaboda finns det sammanlagt 26 bevakade plankorsningar. Med fler tåg och högre hastigheter bör dessa på sikt byggas om till planfriakorsningar.

[2] En ny fullängds mötesstation kostar 80-100 mkr. Om det skulle räcka med en kort mötesstation reduceras kostnaden till 60-80 mkr. Här räknas med en kostnad mitt emellan = 80 mkr.

Brister och förslag till åtgärder Värnamo-Alvesta

Sammanfattning av brister: Kapaciteten för dålig, takfastheten undermålig, långa restider mellan tillväxtmotorer samt 15 plankorsningar.

Sammanfattning av åtgärder: Infrastrukturen måste möjliggöra tåg som körs i 200 km/h.

Åtgärdsvalsstudien för Kust till Kustbanan:

I studien har beräkningarna utgått från en trafikering på 10 dubbelturer lokaltåg, 4–8 dubbelturer SJ-tåg, inga regiontåg samt godståg varje till varannan timme.

Åtgärder som föreslås är:

- Två kurvrätningar vid Bor totalt ca 4 km, Hastigheten höjs till 160 km/h.
- Kurvrätning öster om Rydaholm, ca 6 km. Hastigheten höjs till 160 km/h.
- Kurvrätning öster vid Hjortsberga, ca 1 km. Hastigheten höjs till 160 km/h.

Restidseffekter av åtgärderna för sträckan Värnamo-Alvesta:

- Restiden med SJ-tåg kan minskas från dagens ca 25–27 minuter till ca 23–24 minuter.
- Restid med Krösatåg kan minskas från ca 32 minuter till ca 30 minuter.

RSS handlingsplan kollektivtrafiken:
Relationen Jönköping-Växjö har goda möjligheter att om några år trafikera via Värnamo med goda restider. Stråket Jönköping-Värnamo är i Positionspapperet för kollektivtrafiken en del av relationen Jönköping-Halmstad, medan Växjö-Värnamo är en del av Växjö-Borås. Stråket Jönköping-Värnamo-Växjö är intressant för att ny och uppgraderad järnväg Jönköping-Värnamo ger goda förutsättningar för att förbättra både den regionala relationen Jönköping-Värnamo och relationen mellan tillväxtmotorerna Jönköping och Växjö.

Järnvägarna norr om Värnamo är delar av HNJ-banan, som trafikeras av Krösatåg och godståg. Befintlig sträckning till Jönköping går via Vaggerydsbanan, som slingrar sig längs Tabergsdalen ner till Jönköping. Sträckan norr om Vaggeryd, närmare bestämt norr om Byarum, ska enligt plan ersättas av en ny järnväg i sträckningen Byarum-Tenhult. I Tenhult ansluter den nya järnvägen till Jönköpingsbanan mellan Jönköping och Nässjö. Därtill uppgraderas hastigheten på befintlig bana mellan Värnamo och Vaggeryd. För att kunna bibehålla och utveckla trafik från Jönköping mot både Nässjö och Värnamo behöver Jönköpingsbanan mellan Jönköping och Tenhult byggas ut till dubbelspår. För att få riktigt bra förutsättningar i stråket Jönköping-Värnamo behöver även hastigheten i mötesstationernas växlar höjas.

Sträckan Jönköping-Växjö har i dagsläget en restid på cirka 110 minuter med Krösatåglinjen via Nässjö. Positionspapperets restidsmål är satt till 70 minuter, vilket kräver infrastruktur som tillåter hastigheter upp emot 200 km/h. Med ny järnväg Tenhult-Byarum, hastighetshöjning Vaggeryd-Värnamo, samt en bättre framkomlighet Jönköping-Tenhult och Alvesta-Växjö, som helst löses med dubbelspår, är det möjligt att klara en restid på cirka 85 minuter. En sådan trafik utgörs i så fall av en regiontåglinje som kör utan uppehåll mellan Jönköping och Värnamo på cirka 45 minuter.

Strategisk plan Öresundståg:
Öresundståg trafikerar idag inte sträckan Värnamo-Alvesta. Därför finns inga förslag till åtgärder.

Slutsats och koppling till tågstrategiskt underlag:
Även om ingen detaljerande analys av behovet av infrastruktursatsningar för att kunna köra den trafik som föreslås i detta tågstrategiska underlaget har genomförts, är bedömningen att föreslagna åtgärder i ÅVS:en inte är tillräckliga. ÅVS:en har tagit höjd för att 10 dubbelturer lokaltåg för sträckan Värnamo-Alvesta, detta underlag ger förslag på att det efter 2030 ska det trafikeras med 16 dubbelturer, varav 4 dubbelturer lokaltåg-express.

Idag finns inget beslut om sträckning för ny stambana, i Sverigeförhandlingens slutförslag var dock Värnamo utpekad som station. I det perspektivet är det inte tillräckligt med 160 km/h som ambition för hastighetshöjningar via kurvrätningarna. Ambitionen bör vara 200 km/h.

Brister och förslag till åtgärder Alvesta-Malmö

Sammanfattning av brister: Kapaciteten dålig. Framförallt hindras persontåg av långsamtgående godståg.

Sammanfattning av åtgärder: Förbigångspår i närheten av Älmhult. Ny stambana Lund-Hässleholm. Möjlighet för anslutning mellan Södra stambanan och ny stambana i närheten av Hässleholm

RSS handlingsplan kollektivtrafiken:
Sträckan Hässleholm-Växjö är en del av relationen Lund-Växjö. Tågtrafiken går via Kust till kustbanan Alvesta-Växjö, där Öresundstågen avviker från Södra stambanan. Södra stambanan är ett dubbelspår med hög standard, som klarar relativt mycket trafik, allt från godståg till snabbtåg. För att snabbare tåg ska kunna upprätthålla sin snabbhet behöver långsammare tåg, mestadels godståg, kunna köras förbi. Det finns förbigångspår längs Södra stambanan, men det behövs fler framförallt på sträckan Hässleholm-Alvesta.

Öresundståg har i dagsläget en restid på cirka 105 minuter mellan Lund och Växjö. Restidsmålet är satt till 90 minuter. Analys visar att det målet klaras med ny stambana Lund-Hässleholm och tåg i minst 200 km/h.

Strategisk plan Öresundståg:
Södra stambanan Hässleholm-Alvesta förbigångspår: För Öresundståg är det ett primärt behov att godstågen får förbigångspår i närheten av Älmhult, så att spår 3 på Älmhults station kan frigöras till vändande insatståg.

Ny stambana Lund-Hässleholm: Åtgärden finns med i beslutad nationell plan och även om det är ett mycket stort projekt som inte är fullt finansierat i planen är det eftersträvansvärt att

förverkliga järnvägen till senast 2035. Öresundståg ska trafikera järnvägen som storregiontåg, vilket kommer att ge klart förbättrade restider.

Slutsats och koppling till tågstrategiskt underlag:
En ny stambana mellan Hässleholm och Lund är viktig för att dagligen transportera människor till jobb och utbildning i orter i Kronoberg. Byggnationen måste påbörjas omgående och kan inte vänta till slutet av planperioden. I Hässleholm måste också en växel byggas för att skapa ett system mellan den nya och gamla stambanan.

För att möjliggöra en överföring av godstransporter från lastbil till järnväg och samtidigt öka persontrafiken behövs också kapacitetsförstärkningar på Älmhults bangård. Spår 3 förlängs norrut för att fungera som kombinerat utdrags- och förbigångspår samt att spår 4 ansluts till Sydostlänken (Olofströmsbanan).

Brister och förslag till åtgärder Markarydsbanan

Den föreslagna trafiken enligt detta tågstrategiska underlag bedöms kunna trafikera på sträckan Halmstad-Markaryd-Hässleholm. I gällande nationella plan ligger ombyggnad av Halmstad central samt reinvestering på Markarydsbanan och mötesstation i Knäred och Veinge med. Viktigt är att dessa åtgärder sker så snart som möjligt så att persontrafik kan startas på hela sträckan. I åtgärdsvalsstudien för Markarydsbanan har det också konstaterats en hög nationell nytta då banan är en omledningsbana för Västkustbanan. Utökad tågtrafik på Markarydsbanan kommer att bidra till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg.

Brister och förslag till åtgärder Sydostlänken

Om trafikering av persontrafik ska kunna ske på sträckan Älmhult-Olofström-Karlshamn måste Sydostlänken samt åtgärder på Blekingebanan genomföras. På sträckan måste också två mötesstationer byggas för att möjliggöra persontrafik. I gällande nationell plan finns spårbyte på sträckan Älmhult – Olofström. Det är bra att sträckan säkerställs för förbättrad järnvägstrafik då godsvolymerna är stora på banan och en eventuell överflyttning till lastbil skulle få stora negativa konsekvenser i vägsystemet. Järnvägens miljönytta skulle avsevärt förbättras om sträckan elektrifieras.

REGION
KRONOBERG

REGION KRONOBERG, 351 88 VÄXJÖ | TELEFON: 0470-58 80 00 | E-POST: REGION@KRONOBERG.SE | WWW.REGIONKRONOBERG.SE