

Gäst: Johan Svensson, Trafikverket

Den 15 april hade vi besök av **Johan Svensson från Trafikverket**, projektledare för järnvägsplanen för Stångådals- och Tjustbanans anslutning i Linköping, som är en del av projekt Ostlänken.

Sedan dess har det hänt en del kan man lugnt säga.

Regeringen beslutade ju att Ostlänken inte ska gå ända fram till Linköping och att bygget av en ny station inte blir av, så mycket av det vi pratade om är överspelat idag. Vi i Tåggruppen är förstås glada att Stångådals- och Tjustbanan får vara kvar och ansluta till Linköpings C.

När Johan Svensson var hos oss var det alltså fortfarande planering av en station i Tannefors som gällde för Trafikverket. Därifrån skulle spåret vika av österut och ansluta mot Södra stambanan.

Linköpings kommun ville ha en slutstation i höjd med Hackefors, vilket Trafikverket avfärdar med anledning av att det omöjliggör genomgående trafik mellan Stångådalsbanan och Södra Stambanan. Ett annat förslag, att bygga nytt spår i en ny sträckning öster om flygfältet avfärdade han som alldeles för dyrt.

Johan Svensson berättade att Stångådalsbanan Linköping - Kalmar är 23,5 mil och Tjustbanan Linköping - Bjärka Säby - Västervik är 11,6 mil. Banorna är enkelspåriga och inte elektrifierade. Från 2022 räknas Stångådalsbanan norr om Hultsfred och Tjustbanan inte längre som riksintresse.

Resandet idag

Idag är ett genomsnittligt resande på Stångådals- och Tjustbanan på Linköping cirka 500-550 på- och avstigande per dygn. 22 persontåg/dygn passerar genom Tannefors idag.

Cirka 50% av resorna på *Stångådalsbana* har start eller målpunkt i Linköping, ca 75% av resorna på *Tjustbanan* har start eller målpunkt i Linköpings tätort. Det förekommer godstrafik, men ingen som är tidstabellslagd.

Stångådalsbanan har 7 genomgående dubbelriktade turer/dygn och 1 delad tur, Tjustbanan har 3 dubbelriktade turer/dygn (sedan juni 2023).

5% det vill säga ca 25 resenärer per dygn byter tåg i Linköping och fortsätter västerut mot Mjölby, Motala, Örebro, Göteborg, Malmö.

25%, ca 130 resenärer per dygn, stiger av eller på tågen på Linköping C och har sin start- eller målpunkt österut, såsom Norrköping, Katrineholm, Stockholm eller Uppsala.

De flesta, 70% av resenärerna som stiger av eller på tågen på Stångådalsbanan på Linköping C har start- eller målpunkt inom tätorten.

När Johan Svensson var hos oss var det alltså fortfarande planering av en station i Tannefors som gällde för Trafikverket. Därifrån skulle spåret vika av österut och ansluta mot Södra stambanan.

Linköpings kommun ville ha en slutstation i höjd med Hackefors, vilket Trafikverket avfärdar med anledning av att det omöjliggör genomgående trafik mellan Stångådalsbanan och Södra Stambanan. Ett annat förslag, att bygga nytt spår i en ny sträckning öster om flygfältet avfärdade han som alldeles för dyrt.

Tidigare utredningar

2016

gjorde man en transportslagsövergripande omfattade studie.

Det visade sig att det fanns intressekonflikter mellan Regionen och kommunerna i Kalmar län, Trafikverket och Linköpings kommun.

Åtgärdsförslag med inriktning mot väginvesteringar respektive upprustning av järnvägen med olika ambitionsnivåer utreddes och jämfördes.

Man kom fram till att det skulle bli stora kostnader för järnvägsåtgärder med begränsade samhällsekonomiska nyttor.

2022

gjordes en utvärdering av alternativa anslutningar av Stångådalsbanan till samtliga sex olika utredda lägen av stationsalternativ för Ostlänken i Linköping. Johan visade fyra olika alternativ: eget spår till Steninge, anslutning till Steninge via ett nytt spår öster om flygplatsen, befintligt spår till nuvarande station och ny station vid Tannefors utan anslutning till Steninge station

När Trafikverket 2022 av regeringen fick besparingskrav på Ostlänken räknade man med att man skulle göra en potentiell besparing på 330 – 550 miljoner kronor om Stångådalsbanan inte anslöt till den nya stationen i Steninge utan vek av i Tannefors för att ansluta till Södra stambanan. Därför bestämde man sig för det alternativet.

Försvaret har också varit tydliga med att det inte är acceptabelt att klippa spåret i Hackefors utan att ansluta till Södra stambanan.

Alternativet att ha kvar och ansluta till den nuvarande stationen föll bort eftersom det skulle innebära att barriären av järnvägen väster om Stångån delvis skulle kvarstå, vilket skulle innebära en begränsning för kommunens möjligheter till stadsomvandling av området mellan dagens centrum och Stångån och därmed innebära minskade nyttor av det nya stationsläget för Ostlänken och Södra Stambanan i Steninge.

Det blev mycket prat under kvällen om vad olika dragningar av spåren skulle innebära och olika samråd som planerades. Men med det nya beslutet känns den diskussionen inte aktuell längre.

Ett stort tack till Johan Svensson för ett givande samtal!