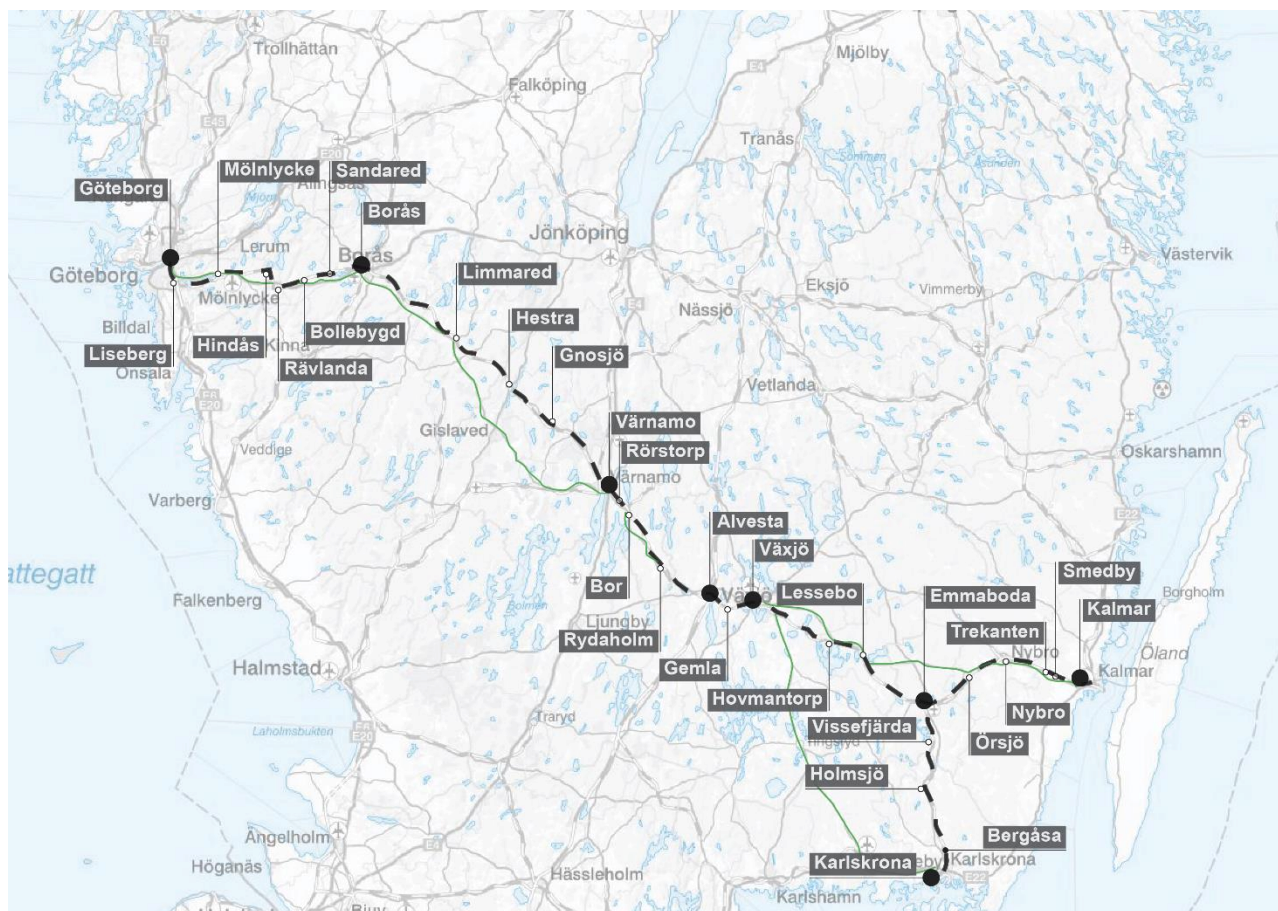


Kartläggning

ÅVS Kust till kustbanan

Ärendenummer: TRV 2019/287766

TRV 2019/16039



Dokumenttitel: Kartläggning ÅVS Kust till kustbanan

Författare: Norconsult

Medverkande:

Norconsult: Kajsa Ahlström, Jonas Bengtsson, Hilding Franzon, Stefan Krii och Martin Söderek.

Trafikverket: Alexander Börefelt, Mattias Holmqvist, Andreas Hult, Sofia Torstensson och Krister Wall.

Dokumentdatum: 2020-02-26

Ärendenummer:

TRV 2019/287766 (ÅVS stråket Göteborg-Borås)

TRV 2019/16039 (ÅVS Kust till kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona)

Version: 1.1

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 87 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Ordlista

Begrepp	Förklaring
Adhesion	Beskriver friktionen mellan tåghjul och räl. Adhesionen är ofta som sämst på hösten när löv på spåren körs över av tåg och mals sönder till ”såpa”, så kalla lövhalka. Det leder till att tågen får längre stoppsträckor, långsammare acceleration och framför allt godståg riskerar att fastna i kraftiga uppförsbackar.
Driftplats	En avgränsad del av en järnvägssträcka som övervakas av trafikledningen. Driftplatser som förekommer i studien är större järnvägsstationer som Borås och Växjö, mindre stationer som Hestra och Vissefjärda, samt mötesstationer utan plattformar som Skruv och Rödberg.
Europabanan	Den del av de nya stambanorna för höghastighetståg som går Stockholm–Jönköping–Värnamo–Lund.
Fjärrblockerad bana	Fjärrblockeringen hindrar att ett tåg kan få grön signal in på ett spår där det redan finns ett annat tåg. Banans signalsystem och växlar styrs från någon av de trafikledningscentraler som finns spridda i landet.
Förbigångsspår	Ett extra järnvägsspår vid sidan om ett dubbelspår där långsamma (goods)tåg kan köra in och låta snabbare persontåg köra förbi. Förbigångsspår finns inte på Kust till kustbanan men är en viktig del av Södra stambanan som korsar i Alvesta.
Götalandsbanan	Den del av de nya stambanorna för höghastighetståg som går Stockholm–Jönköping–Borås–Göteborg.
Hållplats	En plats för resandeutbyte på en järnvägslinje utanför driftplats som helt saknar växlar. De hållplatser som finns på Kust till kustbanan är Rörstorp, Smedby och Bergåsa.
Höghastighetståg	Definitionen av höghastighetståg i Sverige är när hastigheten är 250 km/h eller högre.
Intermodala transporter	Avser godståg som använder lastbilsläp istället för traditionella containrar eller godsvagnar, samt de lastbilstransporter som drar släpet mellan kombiterminalen och start/slutpunkt.
Interregional	Något som berör flera regioner.
Isokronkarta	Visar det område som nås inom en bestämd tidsgräns.

Kapacitetsutnyttjande	Beskriver hur stor del av tiden som en sträcka trafikeras av ett tåg. dels under hela dygnet, dels under de två timmar med mest trafik.
Kapacitetsbegränsning	Utgår från en bedömning av det uträknade kapacitetsutnyttjandet.
Kombiterminal	En anläggning där lastbilssläp lastas av och på intermodala godståg.
Lastplats	Enkel plats för lastning och lossning av godståg.
Linjeplats	Se hållplats. Med skillnaden att en linjeplats har växel mot annat spår.
Mellanblocksignal	Delar in en järnvägslinje mellan två mötesstationer i två eller flera delar. Det innebär att flera tåg kan köra i kolonn efter varandra i samma riktning vilket ökar kapaciteten på sträckan.
Mötesstation	En plats längs enkelspårig bana där två tåg kan mötas. För att vissa godståg ska kunna använda en mötesstation krävs att den är cirka 650 meter, för att alla godståg ska kunna använda den krävs cirka 760 meter.
Nationell plan för transportsystemet (nationell plan)	En förteckning över de infrastrukturprojekt som planeras genomföras de närmaste tio åren. Listan revideras med jämna mellanrum och projekt kan både läggas till och tas bort. Nuvarande nationella plan gäller för åren 2018–2029.
Punktlighet	Beskriver hur ofta tågen kommer i tid. I Sverige räknas ett tåg som försenat om det är mer än fem minuter sent jämfört med tidtabell eller om det ställts in samma dag eller dagen innan avgång.
Robusthet	Beskriver hur väl funktionen kan upprätthållas i ett järnvägssystem vid olika typer av störningar. Robustheten är till stor del beroende av kapacitetsutnyttjandet, samt för en enkelspårig sträcka antalet mötesstationer och avståndet mellan dem.
Samtidig infart	Ett system som gör det möjligt för två mötande tåg att köra in till en mötesstation samtidigt. I teorin kan två korta tåg mötas utan att stanna, men även när ett tåg stannar på sidospåret sparas mycket tid jämfört med en mötesstation där samtidig infart saknas.
Sth	Förkortning för <u>S</u> törsta <u>T</u> illåtna <u>H</u> astighet. Används för att beskriva övre hastighetsgräns på järnvägen. Delas upp i sth A som främst gäller för godståg, sth B som gäller för persontåg och sth S som gäller för snabbtåg.
Ställverk	En elektrisk eller digital anläggning som reserverar tågets färdväg och garanterar att inga andra tåg finns på sträckan. Enklare mötesstationer har ofta elektriska reläställverk. Större stationer,

	bangårdar och de sammanlänkade mötesstationerna mellan Emmaboda och Gullberna har datoriserade ställverk.
Systemtåg	Ett godståg som är helt tillägnat ett och samma företag. Kör ofta produkter kopplade till basindustrin såsom malm, virke, massa, stål.
Triangelspår	Där tre järnvägsspår möter varandra gör ett triangelspår att ett tåg kan köra i alla relationer utan att behöva ”backa”. Det triangelspår som berörs i studien går mellan Kust till kustbanan och Södra stambanan precis söder om Alvesta och gör att godståg mellan exempelvis Värnamo och Hässleholm inte behöver vända på Alvesta bangård.
Y:et	Namnet på järnvägen Värnamo–Vaggeryd–Jönköping/Nässjö.
ÅDT	ÅDT är en förkortning för Årsmedelsdygnstrafik och beskriver årsdygnsmedelflödet för trafik i ett vägavsnitt eller i en punkt.
ÅVS	En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog med de identifierade intressenterna, exempelvis kommun, region och operatörer. En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för kunna ge en ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder. Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder.

Innehållsförteckning

1. BAKGRUND	8
1.1. VARFÖR BEHÖVS ÅTGÄRDER? VARFÖR JUST NU?.....	8
1.1.1. ÅVS stråket Göteborg–Borås (TRV 2019/287766).....	9
1.1.2. ÅVS Kust till kustbanan (sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona) (TRV 2019/16039).....	9
1.2. ARBETSPROCESSEN OCH ORGANISERING AV ARBETET.....	9
1.3. TIDIGARE PLANERINGSARBETE	10
1.3.1. Göteborg–Borås	10
1.3.2. Borås–Kalmar/Karlskrona	10
1.4. ANKNYTANDE PLANERING.....	11
1.4.1. Nya stambanor för höghastighetståg	11
1.4.2. Lokaliseringsutredning för ny stambana för höghastighetståg Göteborg–Borås	12
1.4.3. Pågående utredningar och projekt.....	12
2. AVGRÄNSNINGAR	13
2.1. GEOGRAFISK AVGRÄNSNING.....	13
2.2. AVGRÄNSNING AV INNEHÅLL OCH OMFATTNING.....	13
3. MÅL OCH ANSPRÅK	14
3.1. KOPPLING TILL TRANSPORTPOLITISKA MÅL	14
3.1.1. Transportpolitikens övergripande mål	14
3.1.2. Funktionsmålet – tillgänglighet.....	14
3.1.3. Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa	14
3.2. ÄNDAMÅL FÖR NYA STAMBANOR FÖR HÖGHASTIGHETSTÅG.....	15
3.3. VIKTIGA REGIONALA MÅL OCH ANSPRÅK I SAMMANHANGET	15
3.3.1. Regionala länstransportplaner och trafikförsörjningsprogram.....	15
3.3.2. Målbild Tåg 2035.....	18
3.3.3. Regionsamverkan Sydsverige	20
3.4. VIKTIGA LOKALA MÅL OCH ANSPRÅK I SAMMANHANGET	21
3.4.1. Sträckan Göteborg–Borås	21
3.4.2. Sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona	23
3.5. MÅL FÖR PROBLEMLÖSNING	27
3.5.1. Övergripande för hela Kust till kustbanan.....	27
3.5.2. Målkonflikter	27
4. STRÅKETS FUNKTIONER	28
4.1. PROBLEMBESKRIVNING	28
4.2. ÖVERGRIPANDE FUNKTIONER.....	29
4.2.1. Stråkets omgivning.....	31
4.3. PERSONTRAFIK.....	35
4.3.1. Resandeutbyte och resmönster i stråket.....	35
4.3.2. Trafikering och trafikutbud.....	43
4.3.3. Restider.....	51
4.3.4. Tillgänglighet till stråket.....	55
4.4. GODSTRANSPORT PÅ JÄRNVÄG	70
4.4.1. Marknad	70
4.4.2. Trafikering	71
4.4.3. Terminaler och lastplatser.....	72
4.4.4. Brister i infrastrukturen	73
4.5. GODSTRANSPORT PÅ VÄG.....	75

4.5.1. Väg 40, Göteborg–Borås	75
4.5.2. Väg 27, Borås–Karlskrona	76
4.5.3. Väg 25, Alvesta–Kalmar	76
5. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN – JÄRNVÄG	77
5.1. ÖVERGRIPANDE FÖR HELA STRÄCKAN	77
5.1.1. Kapacitet	78
5.1.2. Punktlighet	79
5.1.3. Robusthet	80
5.2. JÄRNVÄGSTEKNISK BESKRIVNING AV KUST TILL KUSTBANAN	81
5.2.1. Almedal driftplats	81
5.2.2. Almedal–Borås	82
5.2.3. Borås centralstation	85
5.2.4. Borås–Värnamo	85
5.2.5. Värnamo station	88
5.2.6. Värnamo–Alvesta	88
5.2.7. Alvesta station	89
5.2.8. Alvesta–Emmaboda	90
5.2.9. Emmaboda–Kalmar	93
5.2.10. Kalmar centralstation	94
5.2.11. Emmaboda–Karlskrona	95
5.2.12. Karlskrona centralstation	96
6. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN – VÄG	97
6.1. PARALLELLT VÄGNÄT	97
6.1.1. Väg 40, Göteborg–Borås	98
6.1.2. Väg 27, Borås–Karlskrona	99
6.1.3. Väg 25, Alvesta–Kalmar	101
6.2. PENDELPARKERINGAR I STRÅKET	102
6.2.1. Göteborg–Borås	102
6.2.2. Borås–Kalmar/Karlskrona	103
7. FRAMTIDA INVESTERINGAR OCH UTVECKLING	104
7.1. INVESTERINGAR PÅ JÄRNVÄG	104
7.1.1. Namngivna objekt	104
7.1.2. Reinvesteringar	104
7.2. INVESTERINGAR PÅ VÄG	106
7.2.1. Väg 40, Göteborg–Borås	106
7.2.2. Väg 27, Borås–Karlskrona	106
7.2.3. Väg 25, Alvesta–Kalmar	107
7.3. NATIONELL UTVECKLING	108
7.3.1. Basprognos 2018	108
7.4. REGIONAL OCH KOMMUNAL UTVECKLING	109
7.4.1. Västra Götalandsregionen	109
7.4.2. Region Jönköpings län	109
7.4.3. Region Kronoberg	110
7.4.4. Region Kalmar län	111
7.4.5. Region Blekinge	111

1. Bakgrund

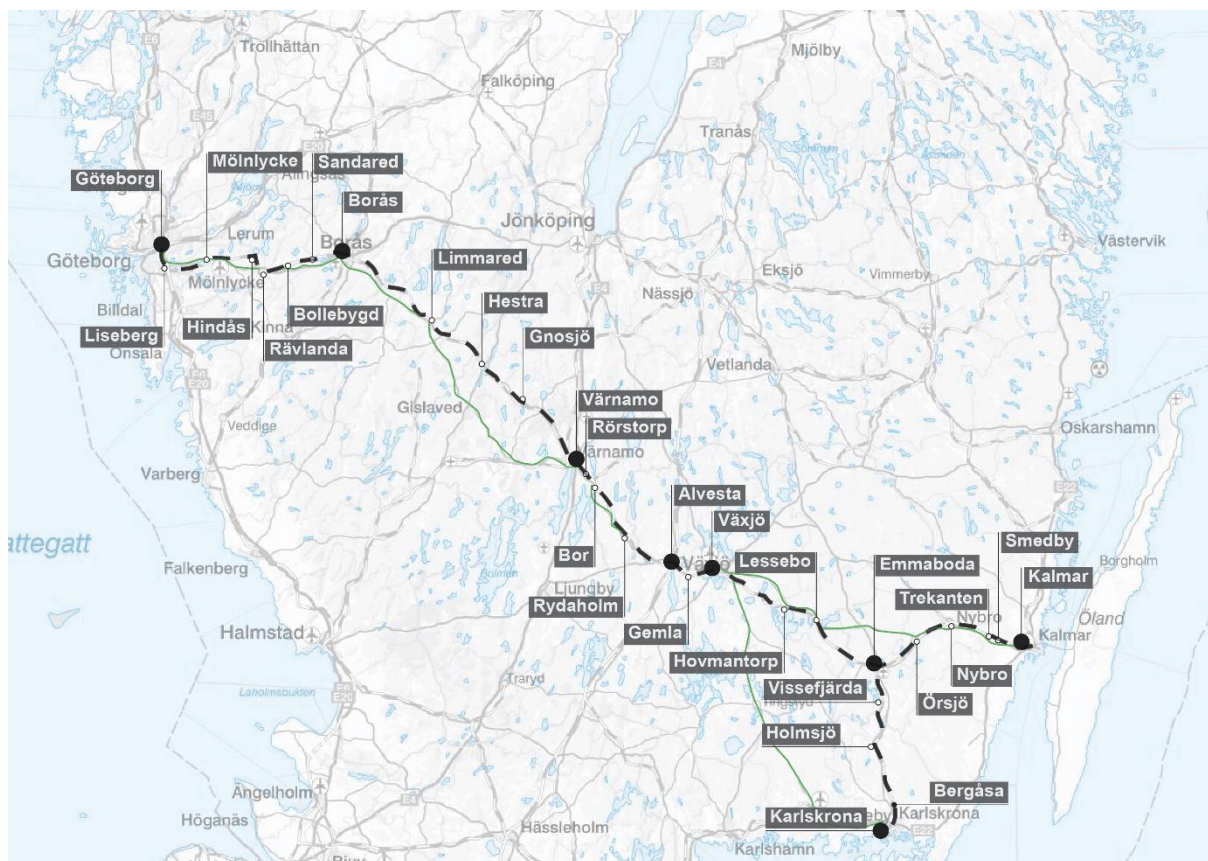
1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Kust till kustbanan är en enkelspårig, elektrifierad och fjärrblockerad bana som sträcker sig hela vägen mellan Göteborg, Kalmar och Karlskrona via Borås, Värnamo, Alvesta, Växjö och Emmaboda. Den trafikeras både interregionalt, regionalt och lokalt. I den nationella planen för 2018–2029 pekas hela Kust till kustbanan ut som en brist avseende kapacitet, punktlighet och robusthet. Parallellt med den här studien pågår en lokaliseringsutredning för dubbelspår mellan Göteborg och Borås i ny sträckning. Den befintliga banan kommer dock finnas kvar för att hantera godstrafik och lokal och regional persontrafik.

Efter att Kust till kustbanan pekats ut som en brist i nationell plan beslutades att två åtgärdsvalsstudier ska genomföras, en för Göteborg–Borås och en för Borås–Kalmar/Karlskrona. Åtgärdsvalsstudierna inleds med en gemensam kartläggning som presenteras i detta dokument. Syftet med kartläggningen är att ge en gemensam beskrivning av hela stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona, samt en förståelse för intressenters olika anspråk.

Syftet med åtgärdsvalsstudierna är att utreda Göteborg–Kalmar/Karlskrona för att skapa förutsättningar för en väl fungerande gods- och persontrafik. Målsättningen är att stråket är tillräckligt utrett för att föreslagna åtgärder kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering för nationell plan 2022–2033 samt för Trafikverkets löpande sexåriga verksamhetsplanering.

I *Figur 1* visas en översiktskarta över Kust till kustbanan.



Figur 1. Översikt av Kust till kustbanan samt parallella riksvägar i grönt.

1.1.1. ÅVS stråket Göteborg–Borås (TRV 2019/287766)

I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 är målsättningen att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg och Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Utbyggnad ska utgå från var och en av ändpunkterna. När Götalandsbanan mellan Göteborg och Borås är färdigställd kommer förutsättningarna för persontransporter i stråket Göteborg–Borås förändras helt. För att möta den förväntade ökningen av efterfrågan på lokala och regionala resor och transporter i stråket krävs att möjligheter och brister i den befintliga infrastrukturen belyses.

Åtgärdsvalsstudien ingår i en överenskommelse om samverkan i stråket mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen (Trafikverket och Västra Götalandsregionen, 2019). Studien ska behandla både Kust till kustbanan och väg 40 som båda är av särskild betydelse för lokal, regional och nationell trafik: de är båda del av stråket Göteborg–Borås men har även en viktig funktion som koppling mellan Västra Götaland och Småland/Blekinge samt till Landvetter flygplats. På Kust till kustbanan och väg 40 finns flera faktorer som tidigare identifierats som problematiska för resenärerna. I samband med bebyggelseutveckling i området förväntas trafikmängden öka ytterligare.

Syftet med åtgärdsvalsstudien Göteborg–Borås är att besvara vilken roll det befintliga transportsystemet ska spela efter färdigställandet av Götalandsbanan. I samförstånd med berörda aktörer ska kombinationer av trafikslagsövergripande åtgärder enligt fyrstegsprincipen föreslås. Studien beräknas vara klar till halvårsskiftet 2022.

1.1.2. ÅVS Kust till kustbanan (sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona) (TRV 2019/16039)

Kust till kustbanan Göteborg–Kalmar/Karlskrona pekas i nationell plan 2018–2029 ut med avseende på bristande kapacitet, punktlighet och robusthet. Åtgärdsvalsstudien ska behandla stråket ur ett trafikslagsövergripande perspektiv och även de parallella vägarna 25, 27 och 40 berörs således.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att utreda Kust till kustbanan för att skapa förutsättningar för en väl fungerande gods- och persontrafik, samt att i samförstånd med berörda aktörer föreslå kombinationer av åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Målsättningen är att stråket ska vara tillräckligt utrett för att föreslagna åtgärder kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering år 2022–2033. Studien beräknas vara klar till halvårsskiftet 2020.

1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Arbetet genomförs enligt metodiken i Trafikverkets publikation 2015:171 ”Åtgärdsvalsstudier – Nytt steg i planeringen av transportlösningar”. Åtgärdsvalsstudierna består av fyra faser där kartläggningen är en del av fas *förstå situationen*, se *Figur 2*.



Figur 2. Åtgärdsvalsstudiens fyra faser.

Åtgärdsvalsstudierna samt kartläggningen genomförs av Norconsult på uppdrag av Trafikverket. Trafikverket region Väst ansvarar för delen Göteborg–Borås och region Syd ansvarar för delen Borås–Kalmar/Karlskrona. Åtgärdsvalsstudierna genomförs i ett nära samarbete mellan region Väst och Syd.

Intressenter för åtgärdsvalsstudierna har involverats genom seminarier med berörda kommuner och regioner. Det första seminariet genomfördes 17 juni 2019 där en övergripande bild av stråket och identifierade anspråk och brister utifrån både persontrafik och godstrafik presenterades. Regionerna och kommunerna hade under seminariet även möjlighet att genom korta inspel förmedla vad som för dem var viktigast att åtgärdsvalsstudierna beaktade. Ett andra seminarium genomfördes 10 december 2019 efter färdigställandet av den gemensamma kartläggningen. Ett tredje seminarium med berörda kommuner och regioner är preliminärt planerat till våren 2020.

1.3. Tidigare planeringsarbete

1.3.1. Göteborg–Borås

För stråket Göteborg–Borås ingår följande tidigare utredningar som underlagsmaterial:

- ÅVS Kust till kustbanan Göteborg–Borås (2015), pausad.
- ÅVS Viskadalsstråket Varberg–Borås (TRV 2016/24438).
- ÅVS Noden Borås (TRV 2015/50028).
- Kapacitetsutredning Västsverige (Miljökonsekvensbeskrivning, Trafikverket 2012:103).
- ÅVS Framtida väginfrastruktur riksväg 40, delen Landvettermotet–Ryamotet (Härryda kommun 2018:1).
- Västlänken: Järnvägsplan, planbeskrivning (TRV 2013/92333).
- PM Trafikförsörjning av Landvetter Södra med BRT (TRV 2017/53644).
- ÅVS Ryamotet, väg 40 och väg 156 (TRV 2013/47993).
- ÅVS väg 40 genom Borås (Brodalsmotet–Annelundsmotet) (TRV 2016/38106).

En fördjupad beskrivning av tidigare planering finns i *Bilaga 1: Tidigare utredningar Göteborg–Borås*.

1.3.2. Borås–Kalmar/Karlskrona

För stråket Borås–Kalmar/Karlskrona ingår följande tidigare utredningar som underlagsmaterial:

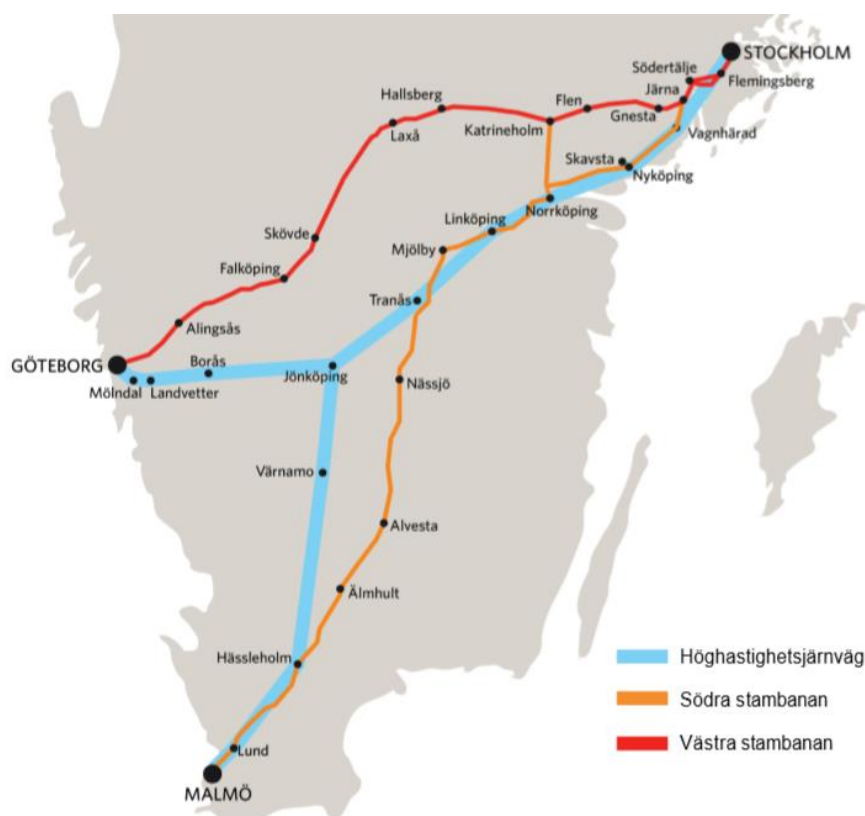
- ÅVS Noden Borås (TRV 2015/50028).
- ÅVS för Kust till kustbanan Växjö–Kalmar/Karlskrona (TRV 2015/101949).
- ÅVS för Kust till kustbanan, delen mellan Växjö och Värnamo (TRV 2015/96631).
- Hastighetshöjning Alvesta bangård (TRV 2014/11985).
- ÅVS Väg/järnväg genom Alvesta (TRV 2015/83492).
- ÅVS Det övergripande vägsystemet i och kring Växjö – ett långsiktigt förhållningssätt (TRV 2015/98602).
- ÅVS väg 25 norrleden och trafikplats Helgevärma, Växjö kommun (TRV 2018/47711).
- ÅVS väg 25 Hovmantorp–Lessebo (TRV 2015/56452)
- ÅVS Karlskrona Norra (TRV 2011/83947)
- ÅVS väg 27 Tranemo (TRV 2014/89322).

1.4. Anknytande planering

I detta avsnitt anges de planeringsprojekt med hög anknytning och relevans för Kust till kustbanan och stråket Göteborg-Kalmar/Karlskrona. Framtida investeringar presenteras i *avsnitt 7*.

1.4.1. Nya stambanor för höghastighetståg

I Trafikverkets positionspapper (2018-10-08) beskrivs hur arbetet med nya stambanor för höghastighetståg ska fortskrida samt vilka förutsättningar som gäller. Utbyggnaden kommer att börja i respektive ändpunkt, vilket för Västra Götalands del innebär att utbyggnaden kommer påbörjas i Göteborg. När etappen förbi Borås kommer att påbörjas är i nuläget osäkert och beror på politiska beslut. I *Figur 3* visas nuvarande förslag på stationsorter och översiktlig sträckning.



Figur 3. Stationsorter längs nya stambanor för höghastighetståg enligt Trafikverkets positionspapper (Trafikverket, 2019a).

Borås–Göteborg finns med i nationell plan (2019–2028) med byggstart under den senare delen av planperioden (ca 3,8 mdkr tom 2029). Inriktningen för projekteringen är att tillåtlighetsprövning och fastställda järnvägsplaner ska finnas klara med ambition att byggstart ska kunna ske under perioden 2025–2027. Vid en eventuell etappindelning ska första etappen av utbyggnaden utgöras av Göteborg–Landvetter för att få ut effekter så fort som möjligt.

För sträckan Göteborg–Borås är det beslutat om 250 km/h samt ett ballasterat spårssystem.

Gällande stationsorter är det utifrån positionspapperet beslutat att de stationsorter som förhandlats genom Sverigeförhandlingen inte ska omprövas. För sträckan Göteborg–Borås ska Trafikverket med utgångspunkt i Sverigeförhandlingen föra en dialog med Västra Götalandsregionen om stationsorterna. Utgångspunkten i denna kartläggning är att det endast är Mölndal, Landvetter flygplats och Borås som får stationsorter och som är aktuella ur ett nationellt perspektiv.

1.4.2. Lokaliseringsutredning för ny stambana för höghastighetståg Göteborg–Borås

Parallellt med ÅVS stråket Göteborg–Borås pågår en lokaliseringsutredning för kommande stambana för höghastighetståg Göteborg–Borås dimensionerad för 250 km/h. Projektet är en del av ny stambana mellan Stockholm och Göteborg och omfattar cirka sex mil dubbelspår med stationer vid Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Utredningen planeras vara klar under våren 2022.

Tidigare har sträckan utretts för ny stambana dimensionerad för 320 km/h. För sträckan Almedal–Mölnlycke finns en genomförd lokaliseringsutredning (till och med korridorval), för sträckan Mölnlycke–Bollebygd är järnvägsplan inklusive systemhandling framtagen och för sträckan Bollebygd–Borås finns en lokaliseringsutredning.

1.4.3. Pågående utredningar och projekt

Göteborg–Borås

För stråket Göteborg–Borås pågår följande utredningar som anknyter till åtgärdsvalsstudien:

- Ombyggnad av Kallebäcksmotet, projektering (TRV 2018/54453).
- ÅVS Omloppsnära tåguppställning och projektering av depå Mölndal–Sandbäck (TRV 2017/5355).
- ÅVS Älvsborgsbanan Uddevalla–Borås (TRV 2017/10786).
- ÅVS Almedal–Varberg.
- ÅVS Metrobuss.
- ÅVS E6 genom centrala Göteborg.
- ÅVS Kallebäcksmotet–Grandalsmotet.

Borås–Kalmar/Karlskrona

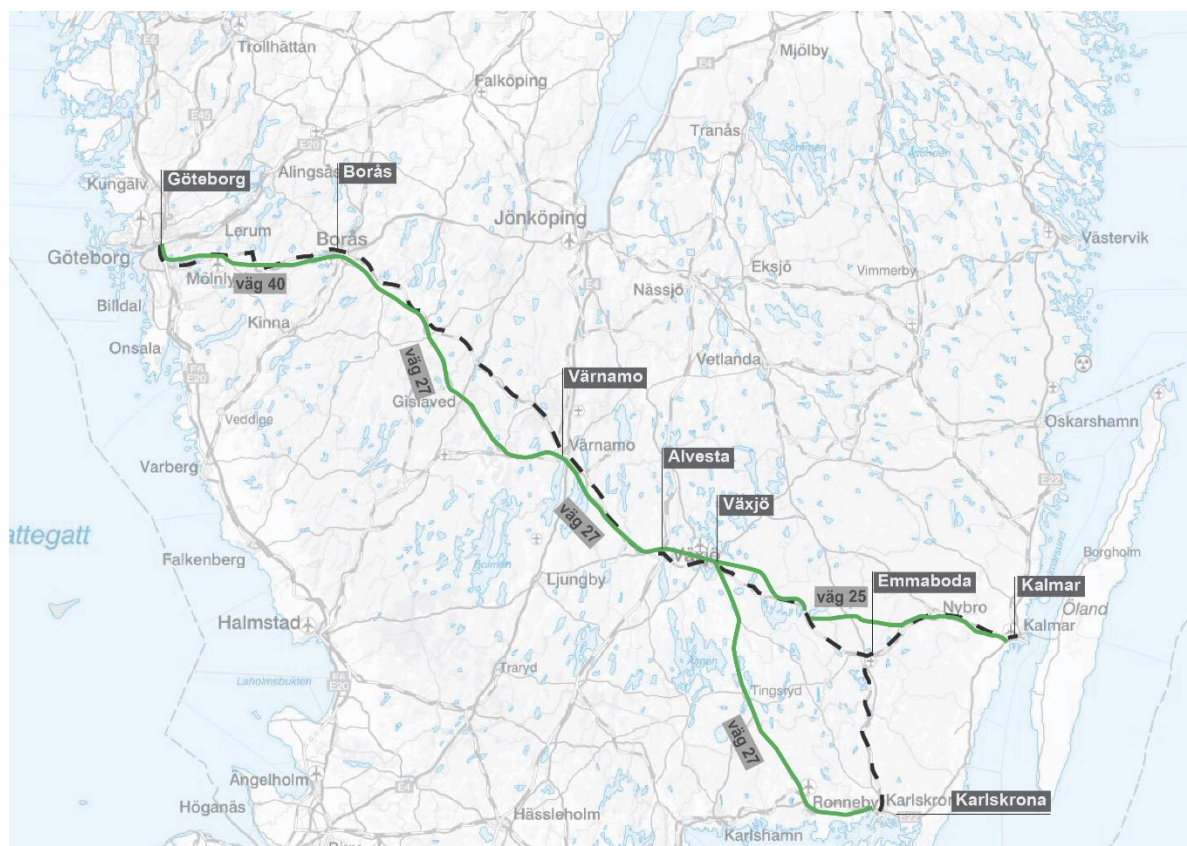
För stråket Borås–Kalmar/Karlskrona pågår följande utredningar som anknyter till åtgärdsvalsstudien:

- ÅVS väg 27 Växjö–Säljeryd, säker framkomlighet, inklusive anslutning till Södra länken (TRV 2019/30222).

2. Avgränsningar

2.1. Geografisk avgränsning

Åtgärdsvalsstudierna och kartläggningen är geografiskt avgränsade till att beröra stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona. Stråket omfattar Kust till kustbanan samt de parallella vägarna 25, 27 och 40, se *Figur 4*. Huvudfokus är på Kust till kustbanan men även vägsystemet beskrivs för att trafikslagsövergripande åtgärds paket ska kunna föreslås för identifierade brister.



Figur 4. Geografisk avgränsning för åtgärdsvalsstudierna.

Studierna behöver även förhålla sig till omkringliggande banor och inkludera funktionella och trafikala samband då målpunkten ligger utanför stråket. Exempelvis behöver studien inkludera och ta hänsyn till det nya dubbelspåret mellan Göteborg och Borås, godstrafik från Olofström som fortsätter till Göteborg via Kust till kustbanan, samt elektrifiering av Y:et (järnvägen Värnamo–Vaggeryd–Jönköping/Nässjö) som medför att det blir mer intressant att köra persontåg mellan Jönköping och Växjö via Värnamo.

2.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Åtgärdsvalsstudierna är trafikslagsövergripande och behandlar således både järnväg och väg samt person- och godstrafik. Både dagens behov, framtida behov och anspråk på personresor och godstransporter från ändpunkt till ändpunkt samt mellan de viktigaste noderna ingår i uppdraget. För järnväg beskrivs brister i stråket med avseende på kapacitet, punktlighet och robusthet. Vägsystemet som kopplar mot Kust till kustbanan beskrivs utifrån befintlig funktion och förutsättningar för godstransporter.

3. Mål och anspråk

3.1. Koppling till transportpolitiska mål

3.1.1. Transportpolitikens övergripande mål

”Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Prop. 2008/09:93).

3.1.2. Funktionsmålet – tillgänglighet

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov” (Prop. 2008/09:93).

Funktionsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

3.1.3. Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa” (Prop. 2008/09:93).

Hänsynsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet *begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

3.2. Ändamål för nya stambanor för höghastighetståg

Trafikverket har formulerat fyra ändamål som ger uttryck för det övergripande syftet med nya stambanor. Ändamålet, eller det övergripande syftet, är att (Trafikverket, 2019b):

- Frigöra kapacitet på befintlig järnväg för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods.
- Genom ökad tillgänglighet skapa förutsättningar för regional utveckling.
- Genom snabba och hållbara persontransporter knyta samman Stockholm C och Göteborg C på två timmar och Stockholm C och Malmö C på två och en halv timma.
- Öka tillgängligheten till de internationella marknaderna för människor och näringsliv.

3.3. Viktiga regionala mål och anspråk i sammanhanget

Kust till kustbanan går igenom fem regioner: Kalmar, Blekinge, Kronoberg, Jönköping och Västra Götaland. Samtliga regionala länstransportplaner och trafikförsörjningsprogram har gått igenom för att fånga upp de översiktliga målen och anspråken kopplat till stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona inom respektive region.

Utöver regionala planer har mål även hämtats från Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035 och Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper om kollektivtrafik.

3.3.1. Regionala länstransportplaner och trafikförsörjningsprogram

Västra Götalandsregionen

Mål och anspråk har hämtats från dokumentet *Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland* (Västra Götalandsregionen, 2016) samt *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029* (Västra Götalandsregionen, 2018a):

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska vara 30 procent år 2020. Resandet med kollektivtrafiken fördubblas mellan 2006 och 2025 och tågresandet tredubblas under samma period.
- Högst resandeökning och restidsförkortning ska ske i utpekade stråk, varav ett är Göteborg–Borås.
- Gods- och persontransporter ska vara effektiva och fossiloberoende.
- Godstransporter ska ha hög kapacitet och tillförlitlighet och huvudsaklig inriktning är på järnväg.
- Järnvägens brister ska åtgärdas och dess kapacitet måste öka för att övriga mål ska kunna uppfyllas.

Region Jönköpings län

Mål och anspråk har hämtats från dokumenten *Regionalt trafikförsörjningsprogram i Jönköpings län 2012–2020* (Region Jönköpings län, 2012) samt *Regional transportplan Jönköpings län 2018–2029* (Region Jönköpings län, 2018):

- Resor med kollektivtrafik ska öka med 60 procent (exklusive skolkortsresor) mellan 2011 och 2025. Därtill önskar man uppnå ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta samt kortare restider och ökat turutbud i huvudstråken. Detta uppnås med hjälp av nya stambanor och högre standard för regionala stråken vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet.
- Det planeras för tre stationslägen; Jönköping, Tranås och Värnamo.
- Hillerstorp ingår i en sträcka (nordost–sydvästliga stråket diagonalen) som länet arbetar med att stärka för att bli ett funktionellt stråk av storregional betydelse.
- Riksväg 27 förbi Bor–Bredasten samt sträckan Bredaryd–Anderstorp ingår i större väginvesteringar år 2018–2029.
- Elektrifiering av regionala oelektrifierade järnvägsbanor.

Region Kronoberg

Mål och anspråk har hämtats från dokumenten *Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016–2025* (Region Kronoberg, 2015), *Länstransportplan för Kronobergs län 2018–2029* (Region Kronoberg, 2018) samt ur *Gröna Kronoberg – regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län 2019–2025* (Region Kronoberg, 2019a):

- Resande ska öka med minst 3 procent per år i genomsnitt. Kollektivtrafikens marknadsantal i Kronobergs län ska minst vara 13,5 procent år 2025 (delmål 12,5 procent år 2020). Därtill ska punktligheten i trafiken öka och andel inställda turer minska.
- Parallell busstrafik bör granskas och reduceras där stora satsningar görs på tågtrafik, till exempel längs nya stambanor för höghastighetståg.
- Länet har som mål att upprätta ett partiellt dubbelspår för sträckan Alvesta–Växjö.
- Kapaciteten mellan Växjö och Alvesta är i dagsläget otillräcklig i förhållande till den trafik som nyttjar banan. Därtill medger sträckan ingen återställningskapacitet för tågtrafik som redan är försenad.
- Riksväg 27, sträckan Säljeryd–Växjö samt Väckelsång–Sjöatorp, bör prioriteras i framtiden vad gäller underlag för standardförbättringar.
- Samlad bedömning gällande ytterligare mötesspår samt partiella dubbelspår längs Kust till kustbanan planeras genomföras.
- Hög säkerhetsstandard efterfrågas vid korsningen med väg 25/Lv 707 för att kunna leda genomfartstrafik på en alternativ väg genom Alvesta.
- Det saknas idag en planskild korsning med väg 834 för biltrafiken i Hovmantorp. Det är problematiskt då bommarna ofta ligger nere länge vilket medför bilköer och förseningar för boende i samhället.
- Ny mötesstation (Grönsängen) och dubbelspår planeras för en mer rationell tågihantering och förbättrad kapacitet på sträckan Alvesta–Växjö, med en första etapp Gemla–Räppe. Åtgärderna planeras inom ramen för nationell plan 2018–2029.
- Ett nytt mötesspår i Skruv färdigställdes under år 2019. Analys gällande kapacitetsökning och robusthet på banan måste tas fram som en fortsättning på detta arbete.

Region Blekinge

Mål och anspråk har hämtats från dokumenten *Länstransportplan för Blekinge 2018–2029* (Region Blekinge, 2018) och *Remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2020–2023* (Region Blekinge, 2019):

- Blekinge län har som mål att öka attraktiviteten i att åka kollektivt. Därtill finns ett uttalat mål vad gäller att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 27 genom mötesseparering.
- Stora satsningar på järnvägsnätet är viktigt, främst gäller det Sydostlänken och ökad kapacitet på Blekinge kustbana.
- Regionen jobbar för att utpekade hamnar ska inkluderas i transeuropeiska transportnätskorridorerna mellan Skandinavien och Medelhavet (TEN-T Scandinavian-Mediterranean corridor). De färjelinjer som finns idag ansluter till transportnätskorridorerna mellan Baltiska och Adriatiska havet (TEN-T Baltic-Adriatic corridor). Satsningar på intermodalitet i Karlshamn har gjorts och en kombiterminal finns även i Karlskrona.

Region Kalmar län

Mål och anspråk har hämtats från dokumenten *Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2017–2025* (Landstinget i Kalmar län, 2017) och *Regional transportplan för Kalmar län 2018–2029* (Regionförbundet i Kalmar län, 2018):

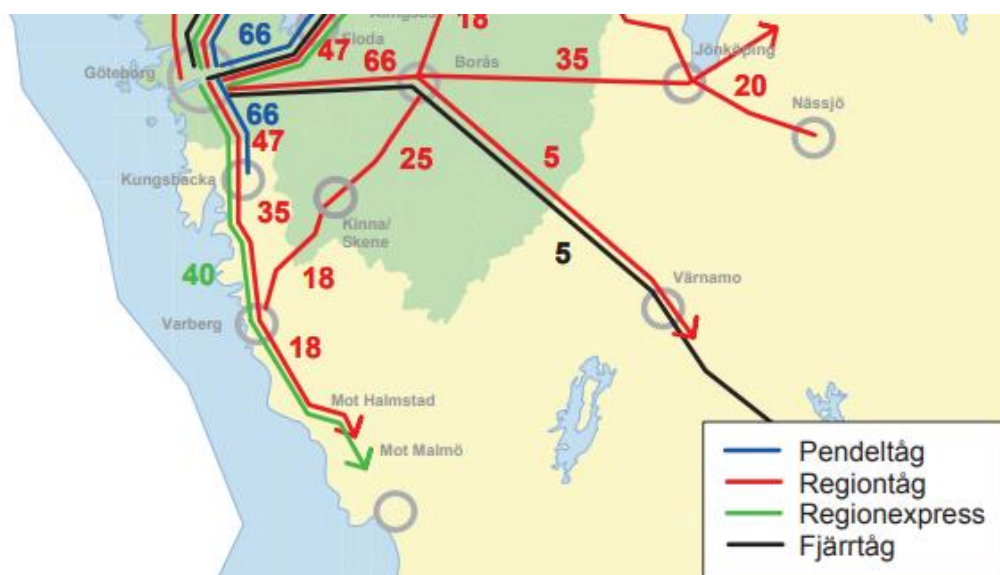
- Regionen har för avsikt att öka resande med kollektivtrafik med 7 procent mellan 2015 och 2025, med en marknadsandel på minst vara 15 procent år 2025. Vidare ska kollektivtrafiken inte ha några klimatpåverkande utsläpp samma år och tillgodose fullt tillgängliga hållplatser och bytespunkter som har mer än 20 påstigande per vardag.
- Regionen har som mål att förlänga Krösatåget Kalmar–Emmaboda till Växjö med framtida timtrafik (18 dubbelturer) och lika många turer med Öresundståg. Åtgärderna leder till att den regionala trafiken förses med halvtimmestrafik för sträckan Kalmar/Karlskrona–Växjö/Alvesta.
- Kortare restider till grannlänens tillväxtmotorer förespråkas. För Kust till kustbanan är önskemålet att restiden Kalmar–Växjö och Kalmar–Karlskrona ska vara max 60 minuter.
- Det finns stort behov av att genomföra insatser i form av fler stationer, upprustade stationsanläggningar, dubbelspår, mötesstationer och andra trimningsåtgärder för att höja banstandarden och komma till rätta med eftersatt underhåll. Målet är att uppnå ökad kapacitet, kortare restider och ett mindre sårbart system. Dubbelspår måste anläggas på hela sträckan Kalmar–Alvesta på sikt.
- En ombyggnad vid Emmaboda station och Kalmar Central står med i Kalmar läns planer.
- Mötesseparering behövs på väg 25 sträckan Eriksmåla–Hovmantorp för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

3.3.2. Målbild Tåg 2035

Målbild tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland antogs 2013. Det är en utredning som visar hur önskat tågutbud kan utformas och önskat tågresande uppnås. Den är underlag till trafikförsörjningsprogrammet och delar därför ett antal mål. För Kust till kustbanan uttrycks önskemål om bland annat turtäthet och fordonsval (Västra Götalandsregionen, 2013):

- Götalandsbanan förutsätts vara klar 2028. År 2035 är målbilden 66 dubbelturer per dygn sammanlagt på Kust till kustbanan och Götalandsbanan, jämfört med 10 dubbelturer 2018.
- ”Duospårsvagn” används på Kust till kustbanan: går som tåg på linjen och som spårsvagn i Göteborg och Borås för att resenärer ska komma direkt till centrala målpunkter utan byten.
- Buss 100 ersätts helt med tåg.
- För sträckan Borås–Värnamo är målet 10 dubbelturer per dygn jämfört med 4 dubbelturer 2018.

I *Figur 5* redovisas målbilden och antal dubbelturer per vardagsdygn. I målbilden framhävs även att för sträckan Göteborg–Borås kan regiontågen från år 2024 utökas till 2 tåg per timma. Vidare förutsätts att sträckan byggs ut med dubbelspår fram till år 2028 och från 2028 kan regiontågen utökas till 4 tåg per timma, förutsatt att Västlänken och dubbelspår i Mölndalsåns dalgång är utbyggt.



Figur 5. Målbild 2035 antal dubbelturer per vardagsdygn (Västra Götalandsregionen, 2013).

Västtågsutredningen

Som ett komplement till *Målbild Tåg 2035* gav regionfullmäktige i Västra Götaland kollektivtrafiknämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för nya stationer i de mindre samhällena i Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2018b). *Västtågsutredningen* antogs av regionfullmäktige 2018-10-19. I utredningen ingick 35 tätorter som ligger utmed järnvägsnätet men som ej har en station där tågen stannar.

I utredningen föreslås att *Målbild Tåg 2035* på sträckan Borås–Värnamo kompletteras med mål om nya stationer i Hillared, Länghem och Grimsås, se *Figur 6*. På sträckan Göteborg–Borås konstaterades det i *Västtågsutredningen* att tre nya stationer (Landvetter centrum, Härryda och Sjömarken) klarar de uppsatta kriterierna, men inte rekommenderas på grund av kommunala viljor och parallellt pågående projekt.



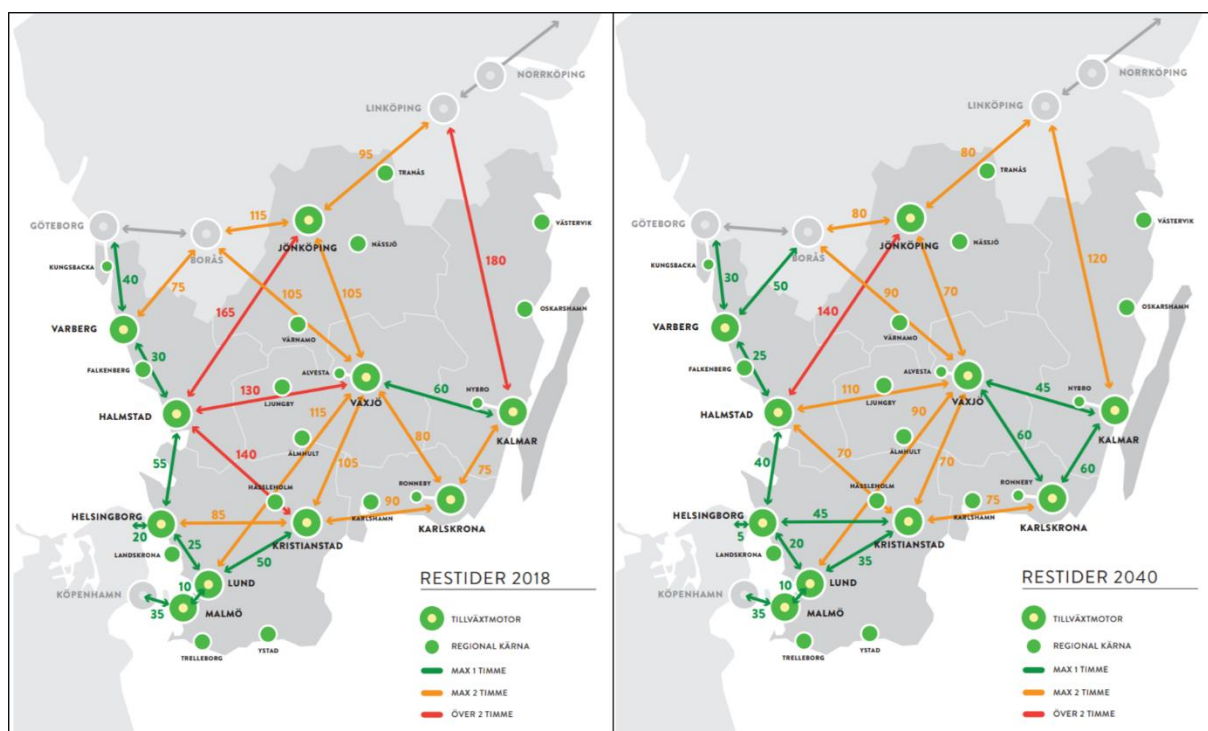
Figur 6. Målbild Tåg 2035 kompletteras med mål att öppna dessa 3 stationer på sträckan Borås–Värnamo (Västra Götalandsregionen, 2018b).

3.3.3. Regionsamverkan Sydsverige

I Regionsamverkan Sydsverige ingår regionerna Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne. Inom ramen för samverkan har ett positionspapper för kollektivtrafik tagits fram (Regionsamverkan Sydsverige, 2019). Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Regionsamverkan Sydsverige påpekar att daglig arbetspendling främst sker på sträckor där restiden är högst 1 timma. För att kunna knyta samman arbetsmarknader är därför restider som understiger 1 timma viktiga. Storregionala resor bör enligt regionsamverkan Sydsverige understiga 2 timmar för att främja näringslivet och den regionala utvecklingen i Sydsverige.

I positionspapperet anges restider 2018 samt en målbild för restiderna år 2040, se *Figur 7*. För Kust till kustbanan gäller följande förbättringar:

- Restiden mellan Borås och Växjö ska minska från 105 till 90 minuter.
- Restiden mellan Växjö och Kalmar ska minska från 60 till 45 minuter.
- Restiden mellan Växjö och Karlskrona ska minska från 80 till 60 minuter.
- Restiden mellan Kalmar och Karlskrona ska minska från 75 till 60 minuter.



Figur 7. Restider år 2018 samt Regionsamverkan Sydsveriges mål om restider år 2040 (Regionsamverkan Sydsverige, 2019).

3.4. Viktiga lokala mål och anspråk i sammanhanget

Kust till kustbanan passerar igenom sjutton kommuner och samtliga kommunala översiktsplaner har gått igenom för att fånga upp de översiktliga målen och anspråken kopplat till stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona.

3.4.1. Sträckan Göteborg–Borås

Göteborgs stad

Göteborgs Stads gällande översiktsplan antogs 2009 och arbetet med en ny översiktsplan pågår. Översiktsplanen lyfter vikten av förbättrad kollektivtrafik för att kunna uppfylla miljökraven och minska bullret. Översiktsplanen berör Götalandsbanan och Kust till Kustbanan och beskriver de som viktiga för både Göteborg och västra Sverige (Göteborgs stad, 2009).

Väg 40 berörs som en viktig länk för gods till bland annat hamnen och Lackarebäcksförbindelsen lyfts fram som viktig för bättre flöde mellan Väg 40 och E6/E20. Inga utredningar är dock gjorda inom ramen för översiktsplanen hur den ska utformas.

Mölndals stad

Mölndals har en ny översiktsplan under framtagande och samrådshandlingen som finns publicerad används som utgångspunkt (Mölndals stad, 2018). Planen är inte politiskt antagen men anses vara mer relevant än den tidigare översiktsplanen från 2006. Kust till kustbanan och väg 40 går endast en liten sträcka genom kommunen och stationslägen och hållplatser i stråket saknas.

- Mölndal verkar för att Götalandsbanan ska byggas och gå via Mölndals station. Det knyter samman stråk och är viktigt för regional utveckling.

Härryda kommun

Härrydas senaste översiktsplan antogs 2012 (Härryda kommun, 2012a) inklusive fördjupningsdokumentet *Bebyggelseutveckling Landvetter* (Härryda kommun, 2012b). Det finns ett antal mål uppsatta som berör stråket Göteborg–Borås, både direkt och indirekt.

- Nya bostadsområden bör anläggas i anslutning till framtida spårbunden trafik, till exempel området söder om Landvetter.
- Det ska finnas attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik med buss och spårbunden trafik. Hänsyn ska tas till framtida tvärförbindelser mellan de stora trafiklederna.
- En utveckling av tågtrafiken på Kust till kustbanan skulle vara positivt för kommunen.
- Landvetter södra, ett helt nytt samhälle för 15 000 personer, föreslås som utvecklingsområde på lång sikt. För detta behövs en ny station längs Götalandsbanan väster om Landvetter flygplats.
- Mark ska reserveras för den framtida Götalandsbanan. Det är viktigt med en station i Mölnlycke som främjar lokala resor, samt station i Landvetter södra för att kommunen ska kunna leva upp till sitt åtagande om ökat antal bostäder.

Bollebygds kommun

Bollebygds senaste översiktsplan antogs 2002 (Bollebygds kommun, 2002). Ett antal punkter berör stråket Göteborg–Borås.

- Goda möjligheter till kollektivt resande lokalt och till Göteborg och Borås är prioriterade frågor.
- Pendelparkering bör skapas inom tätorterna, speciellt i Bollebygd.
- Reservat finns redovisat för Götalandsbanan söder om väg 40. Kommunen verkar för en station längs banan samt utveckling av befintlig station i Bollebygd.

BoHäM – Bollebygd, Härryda och Marks kommuner

Kommunsamarbetet tog 2014 fram ett dokument för gemensam utveckling i ett område som omfattar de tre kommunerna. Området ligger kring Rävlanda–Bollebygd och ett nytt stationsläge föreslås där Götalandsbanan korsar Kust till kustbanan och väg 40 (Bollebygd, Härryda och Marks kommuner, 2014).

Borås stad

Borås senaste översiktsplan antogs 2018 (Borås stad, 2018). Ett flertal punkter berör stråket.

- Andelen resor och transporter med miljöanpassade och kapacitetsstarka transportslag behöver öka.
- Ny bebyggelse prioriteras vid starka kollektivtrafiknoder och -stråk, exempelvis vid järnvägsstationer.
- Järnvägsnätet genom Borås måste förbättras. Banorna har för låg kapacitet och standard för att kunna erbjuda effektivt resande. De är viktiga komplement till den framtida Götalandsbanan.
- En omlastningsplats för gods i centrala Borås kan effektivisera och minska belastningen av godstrafik. För regionalt gods är det lämpligt med en kombiterminal i Sjuhärad, ett möjligt område i Borås är längs Viskadalsbanan/Varbergsvägen.
- Kommunen ska verka för Götalandsbanans utbyggnad och att stationen i Borås får ett centralt läge.

3.4.2. Sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona

Svenljunga kommun

Svenljungas senaste översiktsplan antogs 1994 och har därefter aktualiserats 2003. En ny, digital översiktsplan är under framtagande och ställs ut under hösten 2019 (Svenljunga kommun, 2019). Utställningsversionen används här trots att den ännu inte är antagen.

- Kommunala kärnor ska binds ihop med centralorten. Orter som ligger utanför kommungränsen kan bidra med underlag för service och kollektivtrafik.

Tranemo kommun

Tranemos senaste översiktsplan antogs 2010 (Tranemo kommun, 2010). Limmared är idag ensam stationsort i kommunen längs Kust till kustbanan.

- Arbete pågår för att utreda förutsättningar för en ny kombiterminal i Limmared. Möjlighet för industriområde med järnvägsanslutning finns även i Brandsmo söder om Limmared.
- Stor inpendling finns från omgivande kommuner. Mer samverkan med kommuner i Jönköpings län är av stor vikt.
- Trafiken på Kust till kustbanan måste utvecklas, en viktig del i regionförstoringen att underlätta pendling till Borås. Tranemo kommun har som ambition att ett nytt resecentrum ska byggas för att utveckla ort och kommun.

Gislaved kommun

Gislaveds senaste översiktsplan antogs 2016 (Gislaved kommun, 2016). Kust till kustbanan med stationsort Hestra går genom kommunen.

- Kommunen planerar generellt för en utbyggd och förstärkt infrastruktur.
- Kommunen anser att väg 27 är ett mycket viktigt stråk i öst/västlig sträckning och bra standard på landsbygdsvägarna är avgörande för daglig pendling och yrkestrafik.
- Kust till kustbanan, med ett stationsläge i Hestra, är viktig för den öst/västliga kopplingen. Därtill agerar den matarbanan till stambanan i Alvesta.
- Förbättringar på sträckan Halmstad–Nässjö förespråkas då den har haft låg standard under lång tid. Åtgärder som bidrar till ökad kapacitet, kortare restider och elektrifiering av hela sträckan anses ha stor betydelse för framtiden.

Gnosjö kommun

Gnosjös senaste översiktsplan antogs 2015 (Gnosjö kommun, 2015). Gnosjö är i dagsläget ensam stationsort i kommunen längs Kust till kustbanan.

- Kommunen jobbar för utbyggnad av Kust till kustbanan till dubbelspår på sträckan Alvesta–Göteborg via Landvetters flygplats. Gnosjö reserverar mark och stationsområden utvecklas i berörda orter. Därtill trafiksäkras järnvägsövergångar med planskildhet i bland annat Gnosjö och Hillerstorp.
- Kommunen har planer på att utveckla lokaltågstrafiken med resmöjligheter till och från bland annat Gnosjö och ny station i Hillerstorp. Stationsområdena ska utvecklas och göras mer attraktiva och tillgängliga.
- Tätare turer och bättre resmöjligheter behövs kvällar och helger för busstrafiken med koppling till regionala centrum såsom Borås, Göteborg, Halmstad, Jönköping och Växjö.

Värnamo kommun

Värnamos senaste översiktsplan antogs 2019 (Värnamo kommun, 2019). Ett flertal punkter berör Kust till kustbanan och väg 27. Stationer längs Kust till kustbanan i kommunen finns i Värnamo, Rörstorp, Bor och Rydaholm.

- Bebyggelseutveckling prioriteras framförallt i tätorter som förekommer längs med väg 27.
- Förbättrad kommunikation med kollektivtrafik Växjö–Värnamo–Jönköping med förkortad restid: resorna Växjö–Värnamo samt Jönköping–Värnamo ska understiga 30 minuter respektive 45 minuter. Därtill ska järnvägs kommunikationen förbättras med hjälp av fler avgångar och kortare restid på Kust till kustbanan.
- Kommunen verkar för att väg 27 blir en nationell stamväg med förbättrad standard. Därtill ämnar kommunen genomföra byggandet av förbifart Bor.
- Nytt stationsläge planeras i Värnamo stad i samband med byggandet av Europabanan.
- Den godstrafik som idag rangeras inne i Värnamo ska i framtiden förläggas utanför tätorten.

Alvesta kommun

Alvesta kommuns översiktsplan antogs 2008 (Alvesta kommun, 2008) och aktualiserades 2017 (Alvesta kommun, 2017). Alvesta är enda stationsorten i kommunen längs Kust till kustbanan.

- Befintlig järnvägsstation och stationsområde i Alvesta ska i framtiden rustas upp till ett mer modernt resecentrum för att öka komforten och förbättra säkerheten.
- Det finns ett behov av dubbelspår alternativt mötesplatser mellan Alvesta och Växjö. En ny dragning av dubbelspår genom östra Alvesta bör utredas då många fastigheter och bostadsmiljöer påverkas om befintlig banvall används.
- För en ökad andelen godstransporter på järnväg planeras en kombiterminal på befintlig godsbangård i Alvesta. I samband med det flyttas godsbangården till ett läge söder om tätorten. Triangelsspår mellan Kust till kustbanan och Södra stambanan tas upp som en del i flytt av bangård.
- Den regionala spårbundna trafiken ska utvecklas. För detta behövs åtgärder som nya stickspår med plattformar för vändande tåg i Alvesta, station för resandeutbyte i Hjortsberga, förlängt mötesspår i Gemla (Växjö kommun) och ny mötesstation i Horda (Värnamo kommun).

Växjö kommun

Växjö kommuns senaste översiktsplan antogs 2005. En ny, digital översiktsplan är under framtagande och ställs ut under hösten 2019 (Växjö kommun, 2019a). Utställningsversionen används här trots att den ännu inte är antagen. Befintliga stationsorter längs Kust till kustbanan i kommunen är Gemla och Växjö.

- Upprustning och utbyggnad av sträckan Växjö–Alvesta är högt prioriterad. Som lägst eftersträvas halvtimmestrafik. Fler och snabbare tågavgångar mot Göteborg bör komma till.
- Nytt stationsläge längs Kust till kustbanan vid Bäckaslöv, ett planerat exploateringsområde i sydvästra Växjö.
- Översiktsplanen betonar vikten av regionala och nationella stråk mot bland annat Göteborg, Kalmar och Blekinge/Polen.

Lessebo kommun

Lessebos senaste översiktsplan antogs 2018 (Lessebo kommun, 2018). Stationer längs Kust till kustbanan finns i Hovmantorp och Lessebo.

- Plattformar för resandeutbyte bör anläggas vid mötesstationen i Skruv för att öka ortens attraktivitet.
- Kollektivtrafiken skall vara attraktiv till den grad att bilen inte nödvändigtvis är förstahandsalternativet. Kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen bör vidtas för att stärka Lessebo och Hovmantorp som pendlarorter.
- Nya verksamheter och bostäder planeras nära järnvägen i Lessebo, Hovmantorp och Skruv. Detta ställer eventuellt krav på en ny utfart till väg 25. Ny plankorsning i Lessebo under nuvarande väg 25 bör anläggas oavsett om en förbifart byggs eller inte.

Emmaboda kommun

Emmabodas senaste översiktsplan antogs 2012 (Emmaboda kommun, 2012). Stationer längs Kust till kustbanan finns i Emmaboda och Vissefjärda.

- Tågtrafiken i Emmaboda bör förbättras för att minska restiden, höja komforten, öka säkerheten och utnyttja anläggningen effektivt. Kommunen antas bli mer attraktiv med utökad tågpendeltrafik.
- Stationsområdet i Emmaboda bör utformas som ett resecentrum för alla transportslag. Säkerheten på stationsområdet behöver ses över med planskild plattformanslutning som eventuell åtgärd.
- Det finns möjligheter att nyttja befintligt stickspår väster om Emmaboda tätort för att anlägga en godsterminal.

Nybro kommun

Nybros senaste översiktsplan antogs 2007 (Nybro kommun, 2007). Stationer längs Kust till kustbanan finns i Nybro och Örsjö och en kombiterminal finns i Fredrikslund.

- Kommunen verkar för fortsatt upprustning av Kust till kustbanan för kortare och mer stabila restider. Därtill vill kommunen förbättra väg 25 till mötesfri väg.
- Det finns en ambition vad gäller ökandet av arbetspendlingen Kalmar–Karlskrona–Växjö med hjälp av lokal pendeltågstrafik som avgår varje halvtimme under maxtimmarna, med möjlighet till av- och påstigning i bland annat Nybro.

Kalmar kommun

Kalmars senaste översiktsplan antogs 2013 (Kalmar kommun, 2013). Stationer i kommunen längs Kust till kustbanan är Kalmar C, Smedby och Trekanten.

- Kommunen vill göra flera satsningar i framtiden. Förslag finns att anlägga ett nytt stationsområde i innerstaden.
- Nya verksamheter planeras i närheten av väg 25. Kommunen verkar för mötesfri väg till Växjö.
- Restiden för kollektivtrafik till och från Växjö och Karlskrona bör kortas ner till under 60 minuter. Därtill verkar kommunen för direkta Krösatåg mellan Kalmar och Växjö.
- Kommunen har reserverat mark för triangelspår mellan Kust till kustbanan och Stångådalsbanan.

Karlskrona kommun

Karlskrona kommun har påbörjat arbetet med en ny översiktsplan och planen är i november 2019 i programsamrådsskede (Karlskrona kommun, 2019a). Planen bedöms dock vara i ett för tidigt skede för att kunna beskriva kommunala mål och anspråk. Därför har gällande översiktsplan från 2010 använts (Karlskrona kommun, 2010). Stationer i kommunen längs Kust till kustbanan är Karlskrona C, Bergåsa och Holmsjö.

- Kommunen anser att Kust till kustbanan behöver hålla en god standard för att minska restiderna och ge ökad kapacitet för godshantering.
- Utbyggnad från enkelspår till dubbelspår mellan Karlskrona C och Gullberna tillsammans med nytt stationsläge i Gullberna efterfrågas.
- Befintlig station i Bergåsa föreslås byggas om till dubbelspår samt att spåret lyfts och att en planskild korsning för vägtrafiken möjliggörs.
- Befintligt tågstopp i Holmsjö önskas vara kvar.
- Möjlighet för mötesstationer längs Kust till kustbanan bör finnas samt möjlighet att etablera station i Rödeby.
- Längs Kust till kustbanan finns problematiska plankorsningar, framförallt vid Bergåsa, Gullberna och Österleden, som ger problem för biltrafiken vid bomfällning.
- Väg 27 finns utpekad som ett viktigt regionalt stråk för Karlskrona kommun samt för förbindelser mot Växjö.

3.5. Mål för problemlösning

För de två åtgärdsvalsstudierna har en målstruktur i fyra nivåer valts. *Syfte* och *övergripande mål* är desamma för hela stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona. Målen tas fram tillsammans med identifierade intressenter och processen pågår fortfarande vid tidpunkten för färdigställandet av kartläggningen. Kapitlet kompletteras när samtliga syften och mål är fastställda.

3.5.1. Övergripande för hela Kust till kustbanan

Syfte för Kust till kustbanan

Ett övergripande syfte har formulerats för hela Kust till kustbanan: ”*Stråket ska vara en regional och nationell länk för person- och godstrafik som samspelar med anslutande väg- och järnvägsnät*”.

Övergripande mål för Kust till kustbanan

Övergripande mål har formulerats för hela åtgärdsvalsstudien Kust till kustbanan:

- Ökad tillgänglighet som skapar förutsättningar för regional utveckling i stråket.
- Minskad klimatpåverkan från persontrafik och godstransporter i stråket.
- Ökad kapacitet på järnvägen för att möjliggöra fler person- och godstransporter.
- Förbättrad robusthet i järnvägsnätet som medger god återställningsförmåga samt alternativa transportvägar.
- Fortsatt god punktlighet i stråket.

3.5.2. Målkonflikter

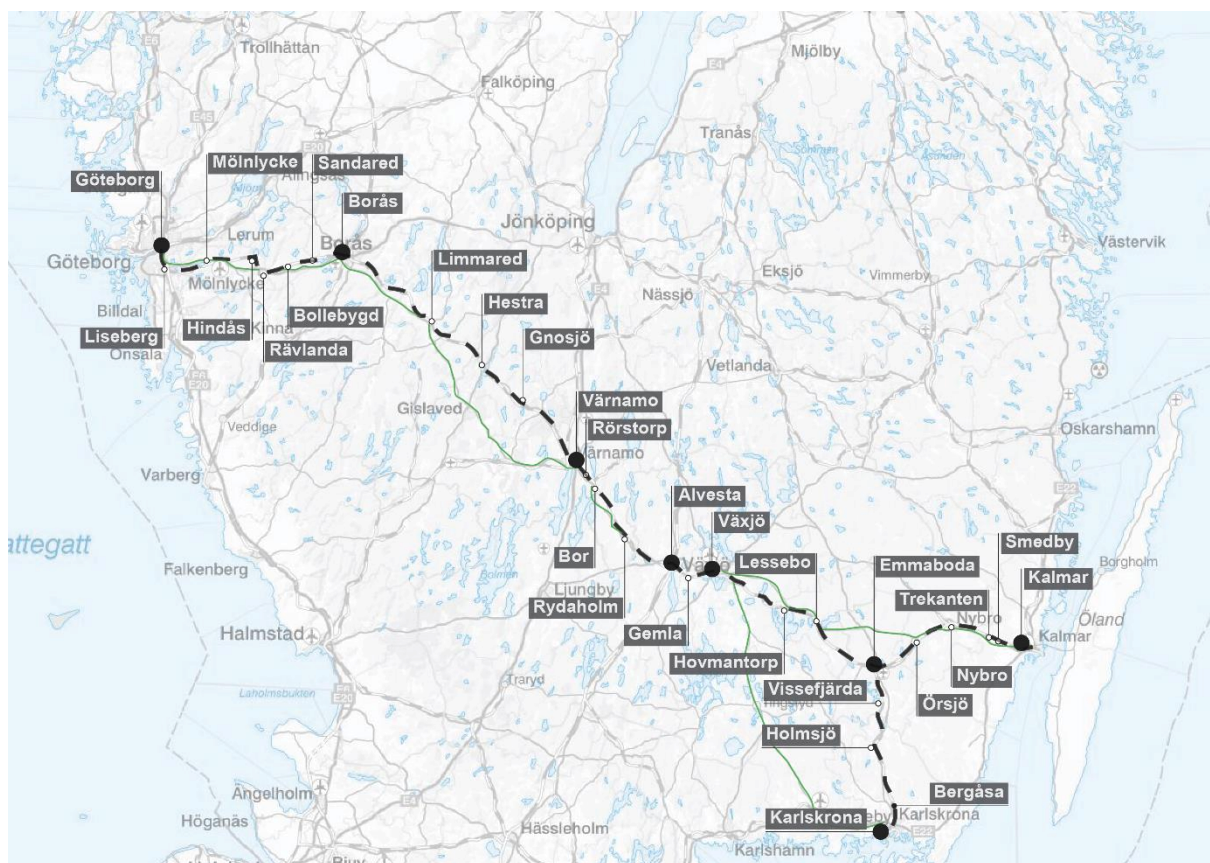
Det finns tydliga målkonflikter i stråket, bland annat mellan gods- och persontåg samt mellan lokala, regionala och nationella önskemål.

4. Stråkets funktioner

4.1. Problembeskrivning

Kust till kustbanan sträcker sig från Göteborg mot Kalmar och Karlskrona, se *Figur 8*. I den nationella planen för 2018–2029 pekas hela Kust till kustbanan ut som en brist avseende kapacitet, punktlighet och robusthet. Banan ingår som en del i det nationella järnvägsnätet och har därmed en funktion som är större än en ren regional funktion. Stråket binder också samman västra Sverige med höglandsregionen och östra Småland och Blekinge.

Kust till kustbanan är i hela sin sträckning enkelspårig. På vissa delar av sträckan är det längre avstånd mellan mötesstationerna vilket ger en kapacitetsbegränsning även vid måttlig trafikering. Det gäller främst sträckan Borås–Värnamo. På sträckor med mer trafik, såsom Göteborg–Borås samt Värnamo–Alvesta och vidare mot Kalmar och Karlskrona, är det något tätare mellan mötesstationerna men även här finns brister i kapacitet under vissa tider. På vissa delar gör också den kurviga banan att hastigheten är förhållandevis låg. Det gäller främst på delen mellan Göteborg och Limmared samt mellan Holmsjö och Karlskrona. Sammantaget ger detta en begränsning i möjligheten till utveckling av stråket och dess funktion för persontrafiken och godstrafik.

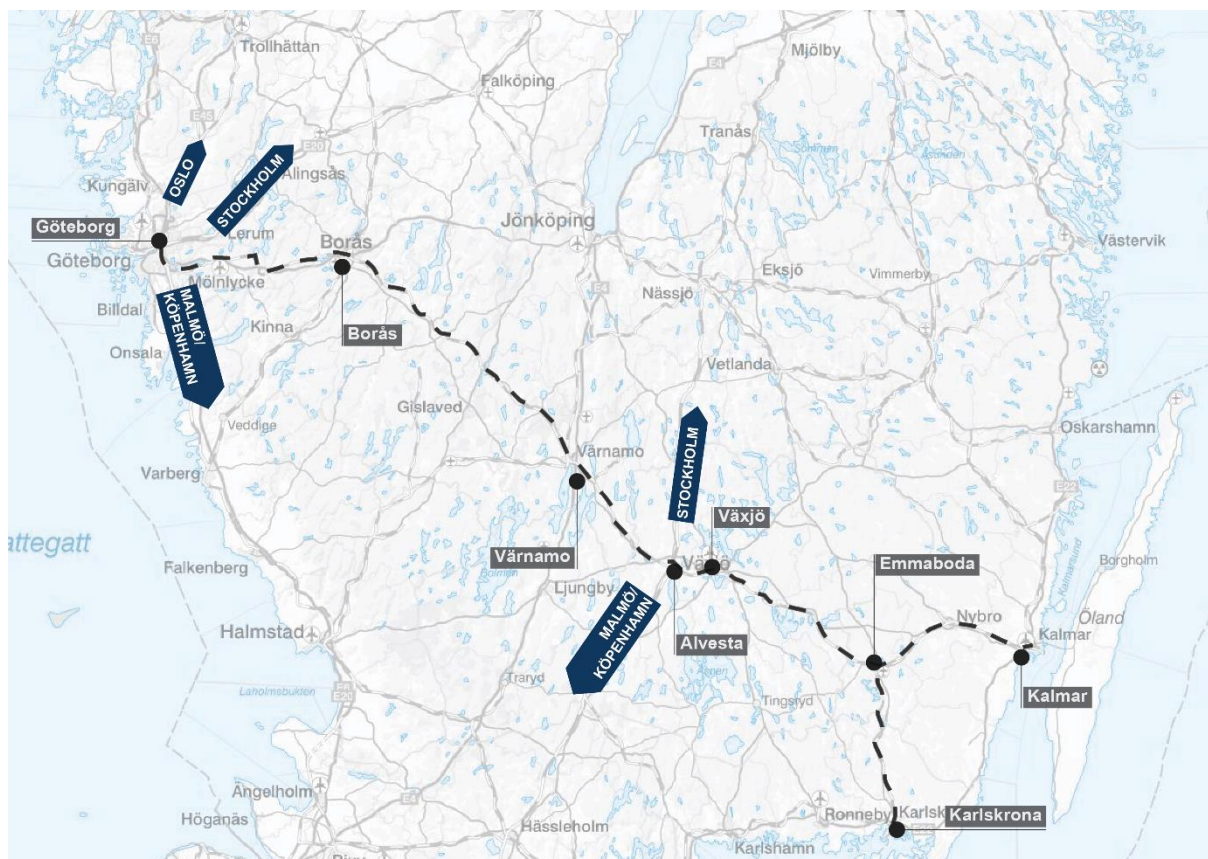


Figur 8. Översikt av Kust till kustbanan.

4.2. Övergripande funktioner

Kust till kustbanan ansluter till Väst kustbanan i Göteborg och till Södra stambanan i Alvesta. För persontrafiken finns i Göteborg finns anslutningar till fjärrtågen mot Oslo, Stockholm och Malmö. I Alvesta finns anslutning mot Malmö/Köpenhamn och Stockholm.

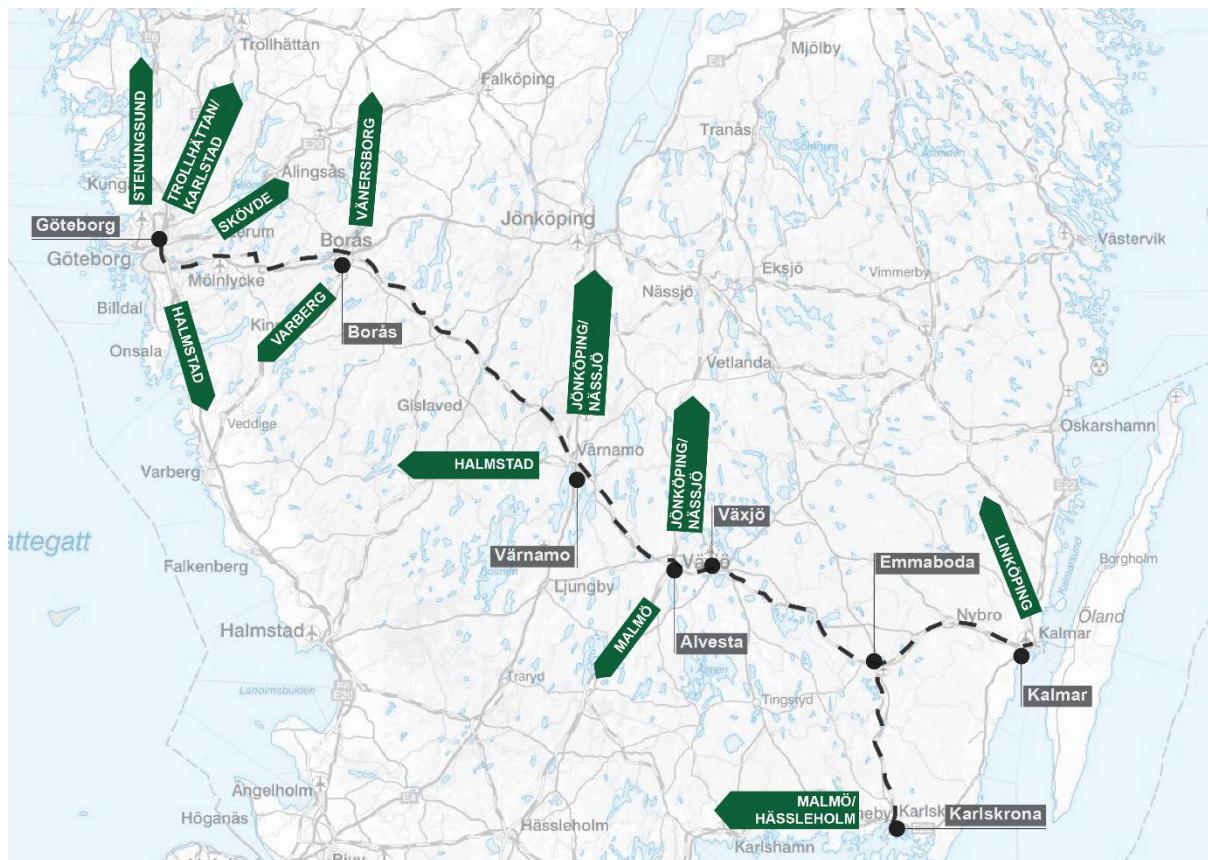
För godstrafiken finns i Göteborg anslutning till Skandiahavnen, Sävenäs rangerbangård och de större godsstråken mot Bergslagen via Västra stambanan och Norge/Vänerbanan. I Alvesta finns koppling mot kontinenten och de större godsstråken mot Bergslagen och Mälardalen. Banans anslutning till de större stråken visas i *Figur 9*.



Figur 9. Kust till kustbanans anslutningar mot de större stråken.

I Borås ansluter Viskadalsbanan mot Varberg och Älvsborgsbanan mot Herrljunga och Uddevalla. Banorna har anslutning för persontrafiken och fungerar också som omledningsbanor för både persontrafik och godstrafik vid driftsavbrott på Väst kustbanan och Västra stambanan. I Värnamo finns koppling till de regionala stråken för både persontrafik och godstrafik mot Halmstad, Jönköping och Nässjö.

I Alvesta möts Kust till kustbanan och Södra Stambanan med anslutningar mot Malmö och Stockholm. Alvesta är en viktig bytespunkt för persontrafiken och en stor mängd regional, nationell och internationell godstrafik passerar stationen. I Emmaboda delar sig Kust till kustbanan i stråket mot Kalmar respektive Karlskrona. I Kalmar finns koppling på Stångådalsbanan för persontrafik mot Hultsfred och Linköping och för godstrafik mot bland annat Mönsterås och i Karlskrona finns koppling mot Blekinge kustbanan och hamnen i Verkö. Banans regionala anslutningar visas i *Figur 10* nedan.



Figur 10. Kust till kustbanans regionala anslutningar.

Flera av de anslutande stråken har också en viktig funktion för omledningstrafik vid störningar på Kust till kustbanan. För godstrafiken är möjligheten till omledning viktig för att kunna hålla utsatta leveranstider till kunder. För persontrafiken ger stråken möjlighet till alternativa färdvägar om inte alternativ med bussersättning förekommer.

Utöver kopplingar för persontågstrafiken finns längs Kust till kustbanan ett flertal kopplingar till vägnätet för regionala busslinjer. Dessa redovisas närmare i *avsnitt 4.3.2*. Godstrafiken redovisas i *avsnitt 4.4*.

4.2.1. Stråkets omgivning

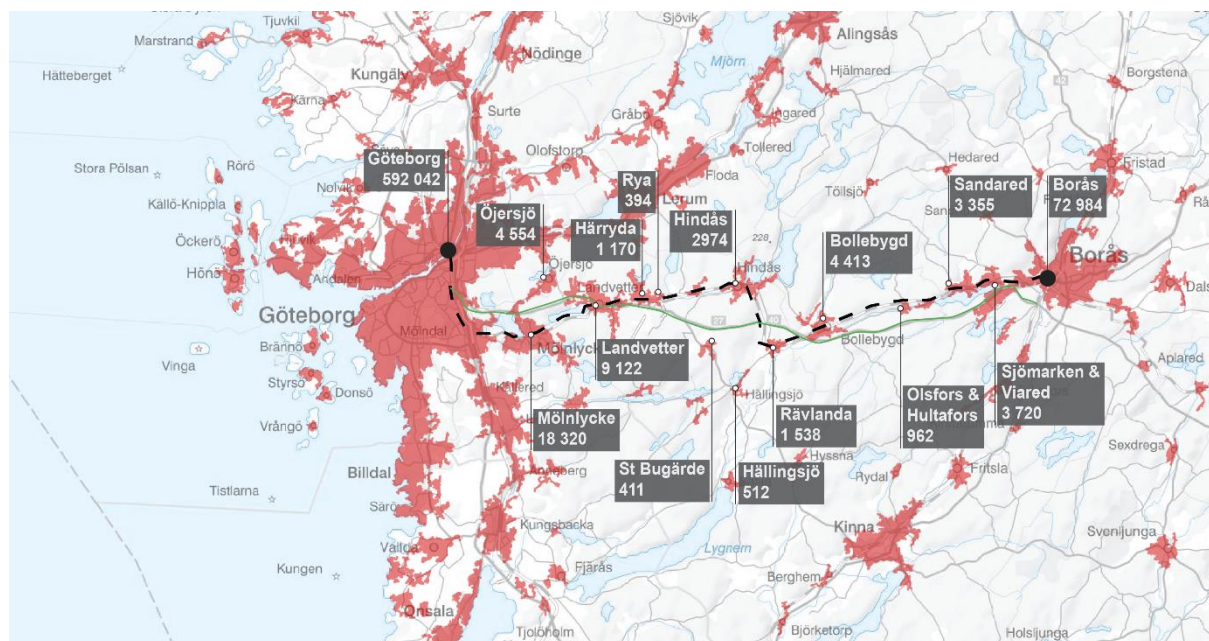
Kust till kustbanan passerar igenom ett flertal tätorter och längs hela banan finns det 30 stationer. I *Tabell 1* redovisas befolkningmängden för stationsorterna längs med banan, exkluderat stationerna *Liseberg*, *Rörstorp* och *Bergåsa* som redovisas tillsammans med respektive större närliggande tätort.

Tabell 1. Invånare år 2018 i stationsorterna längs Kust till kustbanan enligt 2018 års tätortsgränser (SCB, 2019a).

Station	Antal invånare (år 2018)	Station	Antal invånare (år 2018)
Göteborg/Liseberg	592 042	Gemla	1 128
Mölnlycke	18 320	Växjö	69 127
Hindås	2 974	Hovmantorp	3 156
Bollebygd	4 413	Lessebo	3 016
Rävlanda	1 538	Emmaboda	5 035
Sandared	3 355	Örsjö	383
Borås	72 984	Nybro	13 494
Limmared	1 507	Trekanten	1 592
Hestra	1 374	Smedby	3 674
Gnosjö	4 530	Kalmar	40 434
Värnamo/Rörstorp	19 669	Vissefjärda	673
Bor	1 291	Holmsjö	367
Rydaholm	1 628	Karlskrona/Bergåsa	37 174
Alvesta	9 076		

Göteborg–Borås

För stråket Göteborg–Borås kan befolkningmängden i tätorterna ses i *Figur 11*. I stråkets direkta närhet finns det över 700 000 invånare. Av de tätorter som ligger längs med Kust till kustbanan har de flesta järnvägsstation, undantaget Landvetter, Härryda, Rya och Olsfors-Hultafors.

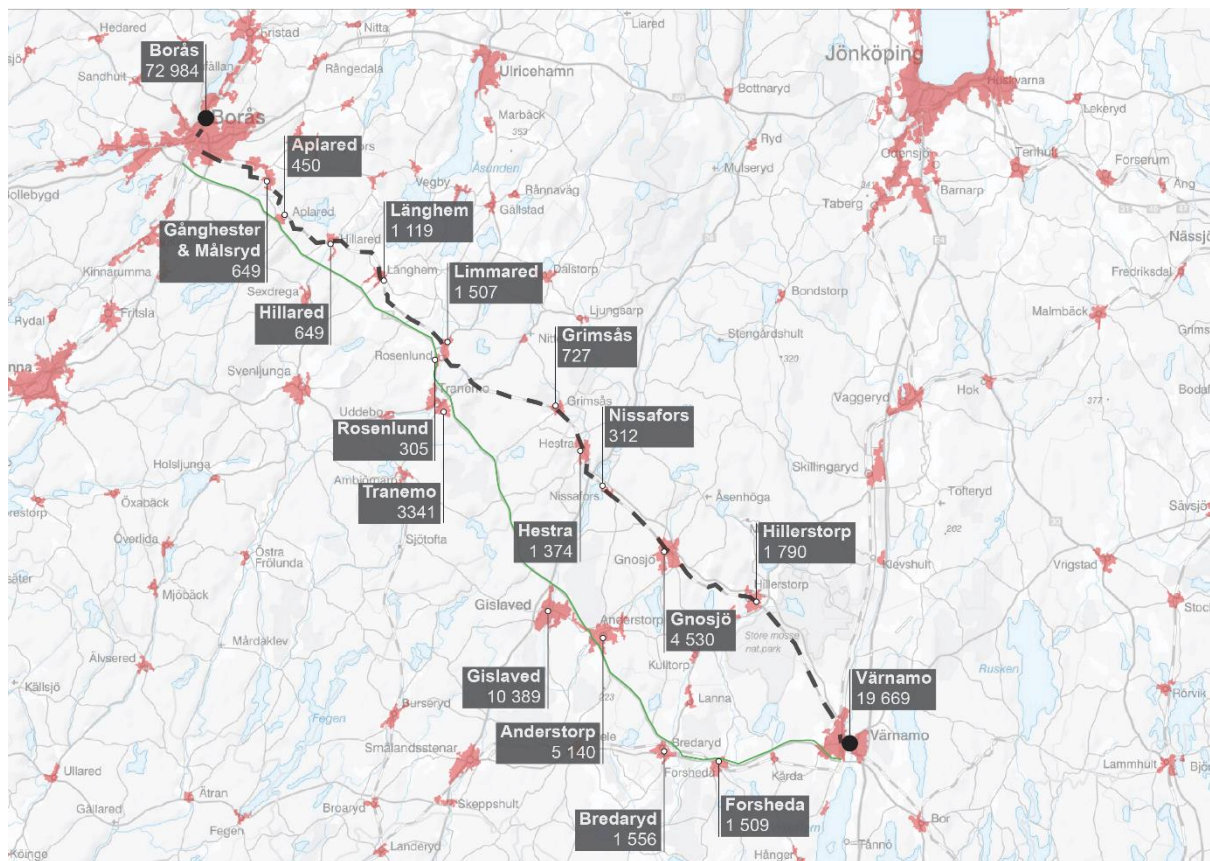


Figur 11. Invånare år 2018 längs sträckan Göteborg–Borås enligt 2018 års tätortsgränser (Källa: SCB, 2019b).

Borås–Kalmar/Karlskrona

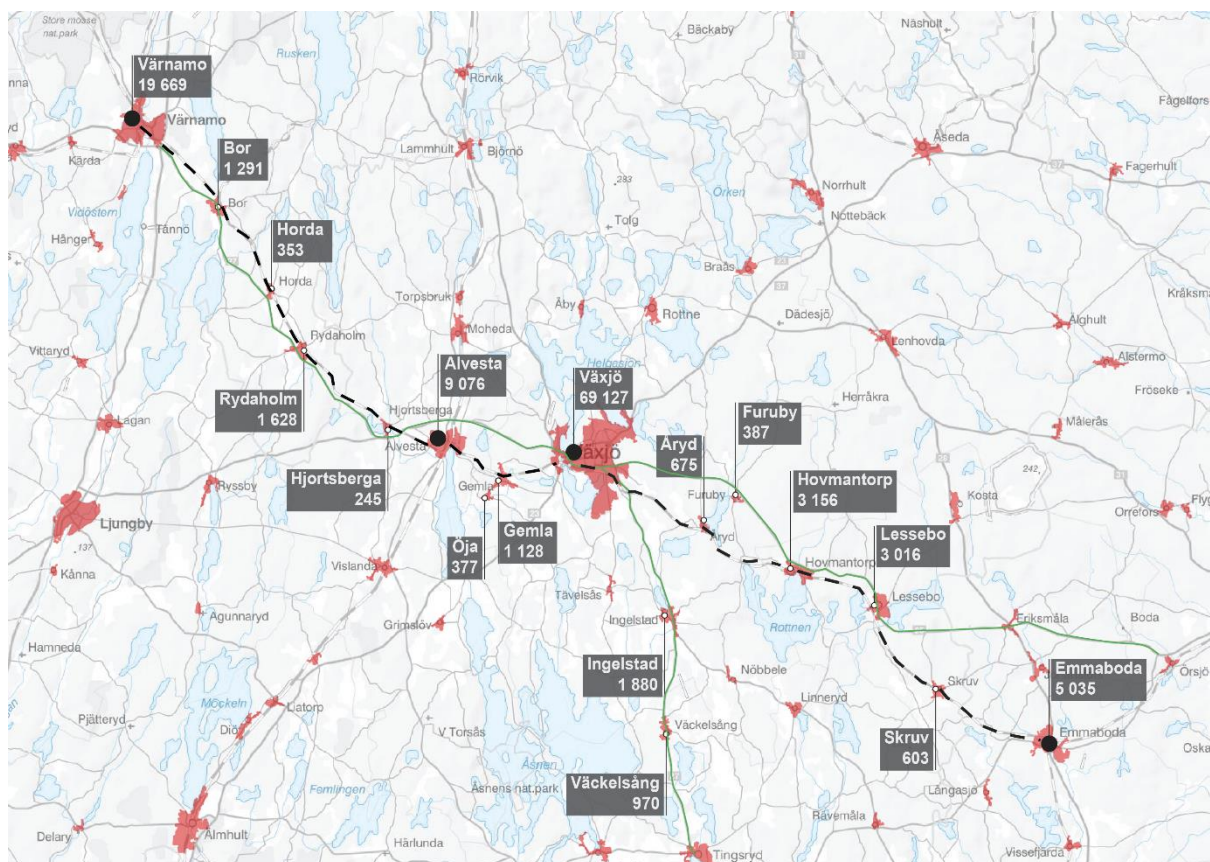
För sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona redovisas befolkningsmängden längs med Kust till kustbanan och de parallella vägarna 25 och 27 i *Figur 12*, *Figur 13* samt *Figur 14*.

Mellan Borås och Värnamo finns ett antal tätorter längs med Kust till kustbanan varav Limmared, Hestra och Gnosjö har järnvägsstationer, se *Figur 12*. I *Västtågsutredningen (Västra Götalandsregionen, 2018b)* föreslås nya stationer i Hillared, Långhem och Grimsås.



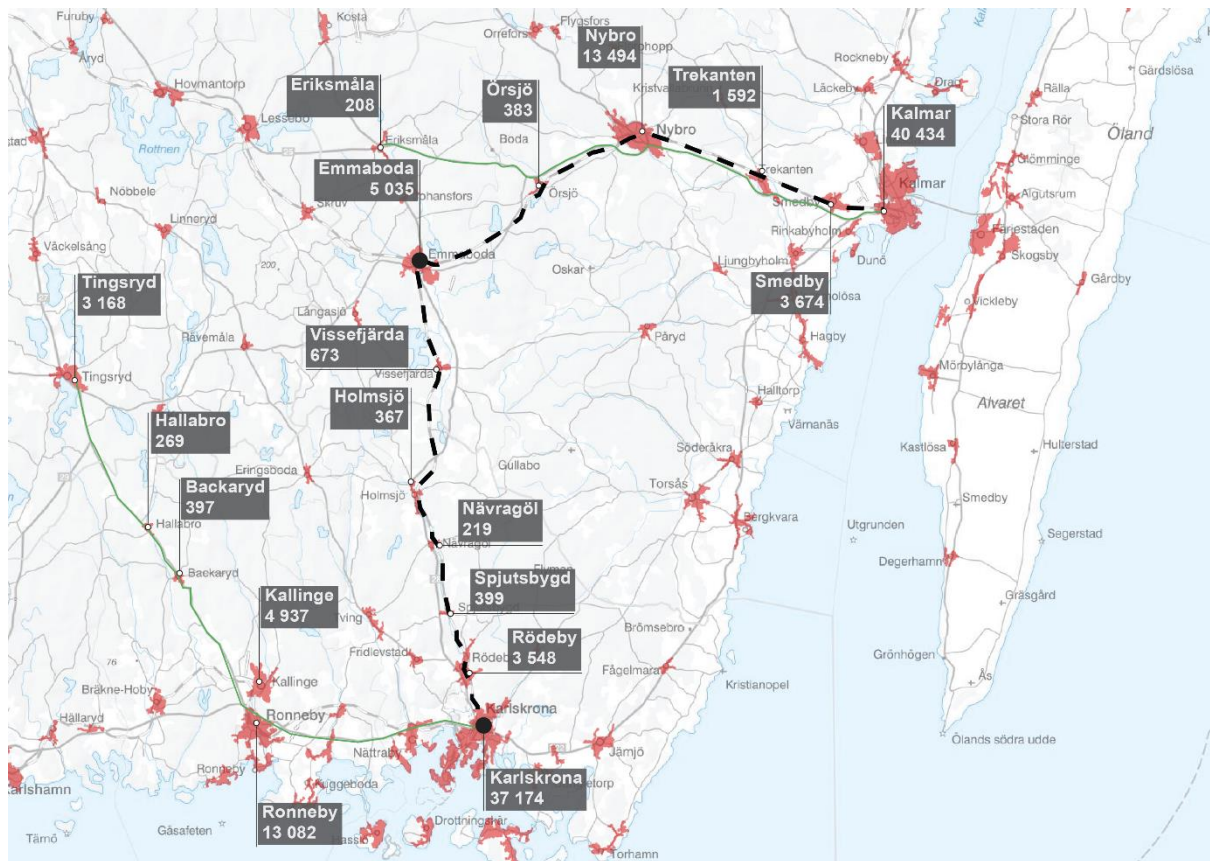
Figur 12. Invånare år 2018 längs sträckan Borås–Värnamo enligt 2018 års tätortsgränser (Källa: SCB, 2019b).

Längs sträckan Värnamo–Emmaboda har de flesta tätorter längs med banan en järnvägsstation, undantaget Horda, Hjortsberga, Åryd och Skruv, se *Figur 13*.



Figur 13. Invånare år 2018 längs sträckan Värnamo–Emmaboda enligt 2018 års tätortsgränser (Källa: SCB, 2019b).

Längs sträckan Emmaboda–Kalmar har samtliga tätorter längs banan stationsuppehåll. För sträckan Emmaboda–Karlskrona finns ett flertal små tätorter, se *Figur 14*. Nävragöl, Spjutsbygd och Rödeby saknar järnvägsstation. Längs denna del av Kust till kustbanan finns även de två minsta järnvägsstationerna Örsjö och Holmsjö sett till tätortens befolkningsmängd.



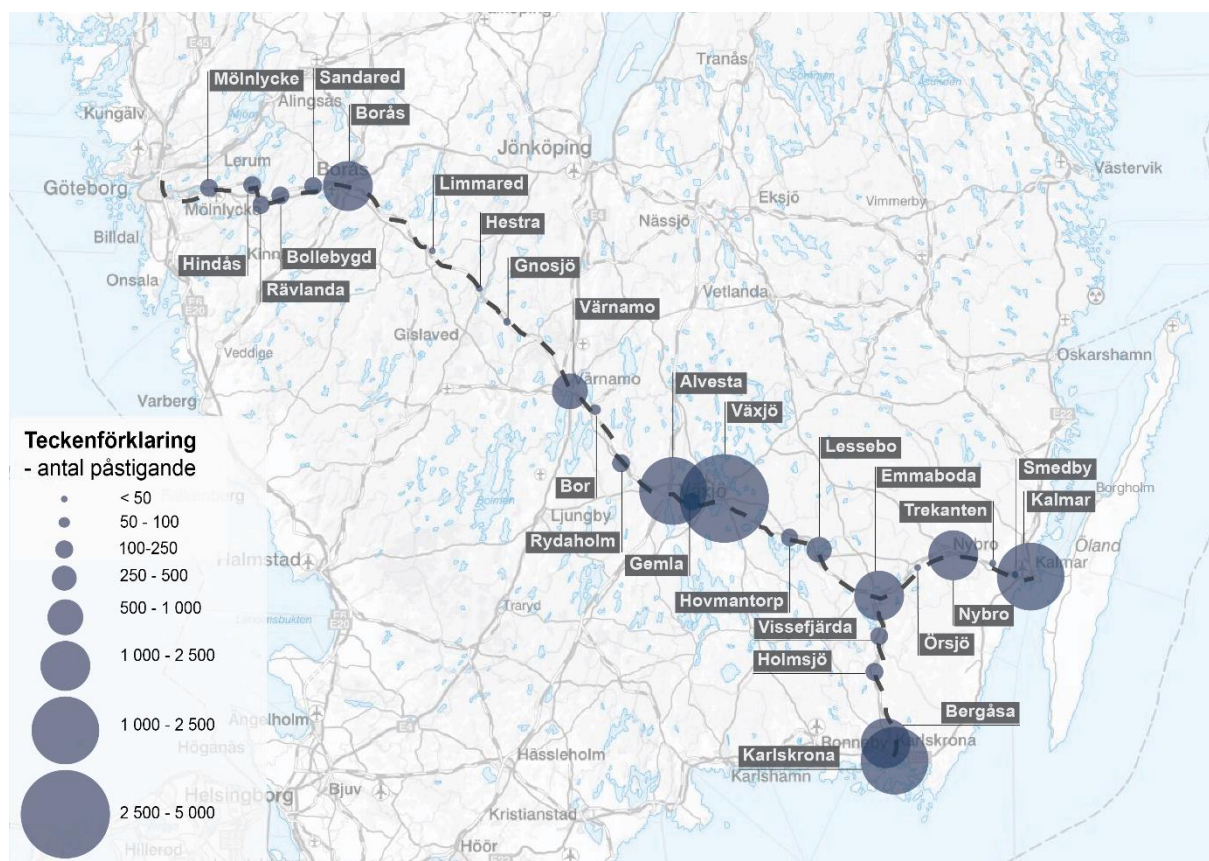
Figur 14. Invånare år 2018 längs sträckan Emmaboda–Kalmar/Karlskrona enligt 2018 års tätortsgränser (Källa: SCB, 2019b).

4.3. Persontrafik

Kust till kustbanan och stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona har en viktig roll för persontrafiken ur ett interregionalt, regionalt samt lokalt perspektiv. I detta avsnitt kartläggs persontrafiken i stråket utifrån befintliga resandeförhållanden, restider, trafikering och tillgänglighet till stråket.

4.3.1. Resandeutbyte och resmönster i stråket

Resandeutbytet per station illustreras i *Figur 15* där antal påstigande per station längs Kust till kustbanan illustreras. Stationerna Göteborg och Liseberg ingår ej i sammanställningen. Antal påstigande varierar från färre än 50 personer per dag på ett antal mindre stationer i Jönköpings och Kalmar län, till några hundra på ett flertal stationer och upp till flera tusen på de större stationerna.



Figur 15. Antal påstigande per station längs Kust till kustbanan, undantaget Göteborg C och Liseberg.

Antal påstigande per station ger en indikation om var resandeutbytet i stråket sker och hur resandet ifrån de olika stationerna ser ut. Dock kan det utifrån *Figur 15* ej utläsas i vilka relationer som resandet sker. För att kartlägga detta har data gällande arbetspendling insamlats.

Arbetspendling

Arbetspendlingen i stråket har analyserats utifrån statistik från Statistiska Centralbyrån (SCB, 2017). Statistiken är hämtad ifrån *Statistikdatabasen* och baseras på förvärvsarbetande pendlare över 16 år som pendlar över kommungräns. Studiependling är ej inkluderat i statistiken. I *Tabell 2* redovisas arbetspendlingen på kommunnivå från bostads- till arbetsställe kommun för kommunerna i stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona. I *Tabell 2* redovisas även den totala in- och utpendlingen för respektive kommun samt hur stor andel av in- och utpendlingen som sker till eller från kommunerna i stråket.

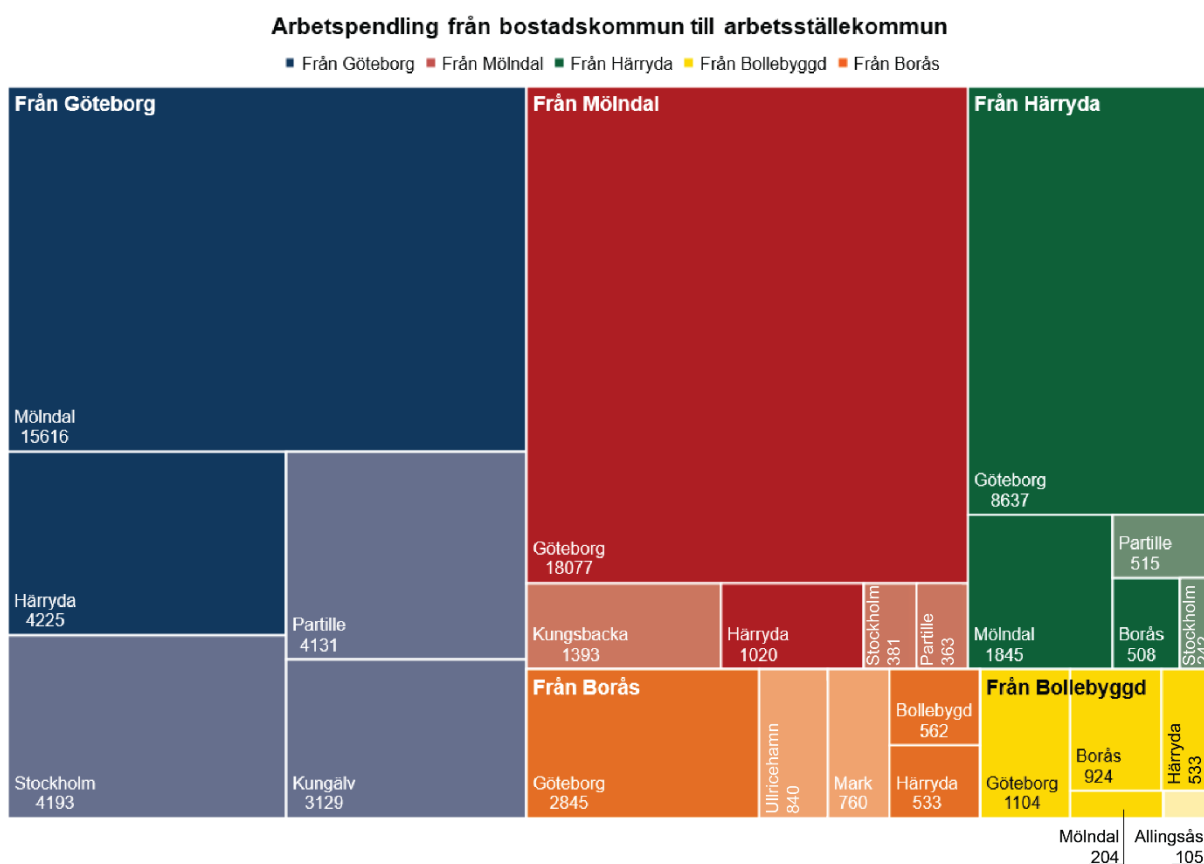
Tabell 2. Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns från bostadskommun till arbetsställe kommun för kommunerna längs stråket (Källa: SCB, 2017).

		Arbetsställe kommun																	Totalt antal utpendlare från respektive kommun	Procentuell andel av utpendlingen som sker till kommunerna i stråket
		Göteborg	Möndal	Härryda	Bollebygd	Borås	Svenljunga	Tranemo	Gislaved	Gnosjö	Värnamo	Alvesta	Växjö	Lessebo	Emmaboda	Nybro	Kalmar	Karlskrona		
Bostadskommun	Göteborg	232 964	15 616	4 225	147	1 916	25	45	45	34	60	8	131	8	10	7	61	66	53 785	42 %
	Möndal	18 077	11 444	1 020	30	280	2	5	4	3	12	1	7	0	0	0	8	10	23 480	83 %
	Härryda	8 637	1 845	6 033	172	508	5	5	5	1	0	0	9	0	1	0	3	5	13 296	84 %
	Bollebygd	1 104	204	502	1 491	924	10	10	0	0	0	1	2	1	0	0	1	3	3 267	85 %
	Borås	2 845	376	533	562	44 707	439	476	69	13	11	4	20	1	0	0	6	13	9 797	55 %
	Svenljunga	144	16	34	10	1 114	2 729	380	81	5	2	0	1	1	0	0	1	0	2 419	74 %
	Tranemo	84	7	12	5	644	264	4 046	378	43	25	1	2	0	0	0	2	0	1 921	76 %
	Gislaved	70	11	4	1	38	13	171	11 664	852	1 026	6	18	0	0	2	6	5	3 137	71 %
	Gnosjö	18	1	2	0	3	1	19	519	3 713	508	1	6	0	0	0	0	2	1 329	81 %
	Värnamo	46	10	3	2	23	3	11	800	1 041	14 044	104	233	2	0	0	5	4	3 714	62 %
	Alvesta	28	2	1	0	13	0	1	7	1	113	5 265	3 119	18	2	6	13	8	4 173	80 %
	Växjö	192	23	8	1	34	0	2	29	14	169	1 799	37 830	365	58	46	174	112	7 191	42 %
	Lessebo	9	2	1	0	4	0	0	3	0	1	37	1 201	1 924	116	40	28	22	1 757	83 %
	Emmaboda	5	1	1	0	1	0	0	1	0	0	3	145	126	3 151	258	219	104	1 112	78 %
	Nybro	10	3	2	0	2	0	0	8	0	3	9	129	102	402	5 813	1 885	31	3 295	78 %
	Kalmar	106	10	8	1	15	0	0	8	3	14	24	295	29	267	1 140	26 851	251	6 846	32 %
Karlskrona	80	7	3	1	6	0	1	4	2	5	15	157	7	203	25	244	26 857	4 387	17 %	
	Totalt antal inpendlare till respektive kommun	120 974	29 849	10 265	1 322	13 905	1 258	2 001	3 325	2 556	4 008	2 602	10 562	886	1 414	2 040	9 102	5 587		
	Procentuell andel av inpendlingen som sker från kommunerna i stråket	26 %	61 %	62 %	70 %	40 %	61 %	56 %	59 %	79 %	49 %	77 %	52 %	74 %	75 %	75 %	29 %	11 %		

Göteborg–Borås

I *Figur 16* redovisas arbetspendlingen från bostadskommunerna på sträckan till de fem största arbetsställe kommunerna utöver den egna kommunen. Detta innebär att även kommuner utanför stråket Göteborg–Borås är inkluderade. Arbetspendling till kommuner utanför stråket är dock intressant för att kunna tydliggöra om kommunerna har sin främst utpendling i eller utanför stråket. Därför redovisas de fem största arbetsställe kommunerna, utöver den egna kommunen, oavsett om de ingår i stråket eller ej. De kommuner som ej ingår i stråket markeras med ljusare färg. Förvärvsarbetande som bor och arbetar i samma kommun syns ej i detta urval men redovisas i *Tabell 2*. Studiependling fångas inte heller upp i underlaget.

I *Figur 16* kan det exempelvis utläsas att det är 15 616 personer som pendlar från Göteborgs kommun till Mölndals kommun. Dock sker pendlingen mellan dessa kommuner ej via Kust till kustbanan utan med annan trafik då kommunerna är en del av samma tätortsområde. Antal personer som bor i Göteborgs kommun och arbetar i Borås kommun kan dock ej utläsas ur *Figur 16*, detta eftersom Borås inte är en av de fem största arbetsställe kommunerna för invånarna i Göteborg utan den sjunde största. Från Göteborgs kommun är det drygt 1 900 personer som arbetspendlar till Borås kommun, se *Tabell 2*, och i den omvända relationen är det cirka 2 800 personer. För både Mölndal och Härryda kommun är det fler som arbetar i Göteborgs kommun än i den egna kommunen. För Bollebygd och Borås kommun utgör dock den egna kommunen den största arbetsmarknaden, se *Tabell 2*. Från Bollebygd kommun är arbetspendling ut från kommunen nästintill jämnt fördelad mellan Göteborg och Borås. I *Figur 16* kan det även utläsas att Stockholm är en av de fem största utpendlingskommunerna från Göteborg, Mölndal och Härryda kommun. Denna arbetspendling bedöms mestadels vara veckoslutspendling.



Figur 16. Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns från bostadskommun till de fem största arbetsställe kommunerna, sträckan Göteborg–Borås (Källa: SCB, 2017).

Ur Tabell 2 kan det för Göteborgs kommun utläsas att det totalt är 120 974 personer som pendlar till kommunen och 53 785 personer som pendlar ut. Av inpendlingen till Göteborg kommer 18 077 personer ifrån Mölndal, 8 637 från Härryda, 1 104 från Bollebygd och 2 845 från Borås vilket totalt sett utgör cirka 25 % av den totala inpendlingen. Av utpendlingen från Göteborg går 15 616 personer till Mölndal, 4 225 till Härryda, 147 till Bollebygd och 1 916 till Borås vilket totalt utgör drygt 40 % av den totala utpendlingen.

För Borås är det totalt 13 905 personer som pendlar till Borås kommun och 9 797 personer som pendlar ut. Av inpendlingen till Borås kommer 924 personer ifrån Bollebygd, 508 från Härryda, 280 från Mölndal och 1 916 från Göteborg vilket totalt sett utgör cirka 26 % av den totala inpendlingen. Borås har även en stark inpendling ifrån Svenljunga och Tranemo kommun och inpendling från kommunerna i stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona står för cirka 40 % av Borås kommuns totala inpendling, se *Tabell 2*. Av utpendlingen från Borås går 562 personer till Bollebygd, 533 till Härryda, 376 till Mölndal och 2 845 till Göteborg vilket totalt utgör cirka 44 % av den totala utpendlingen. Borås kommun har även en stark utpendling till Svenljunga och Tranemo kommun, se *Tabell 2*.

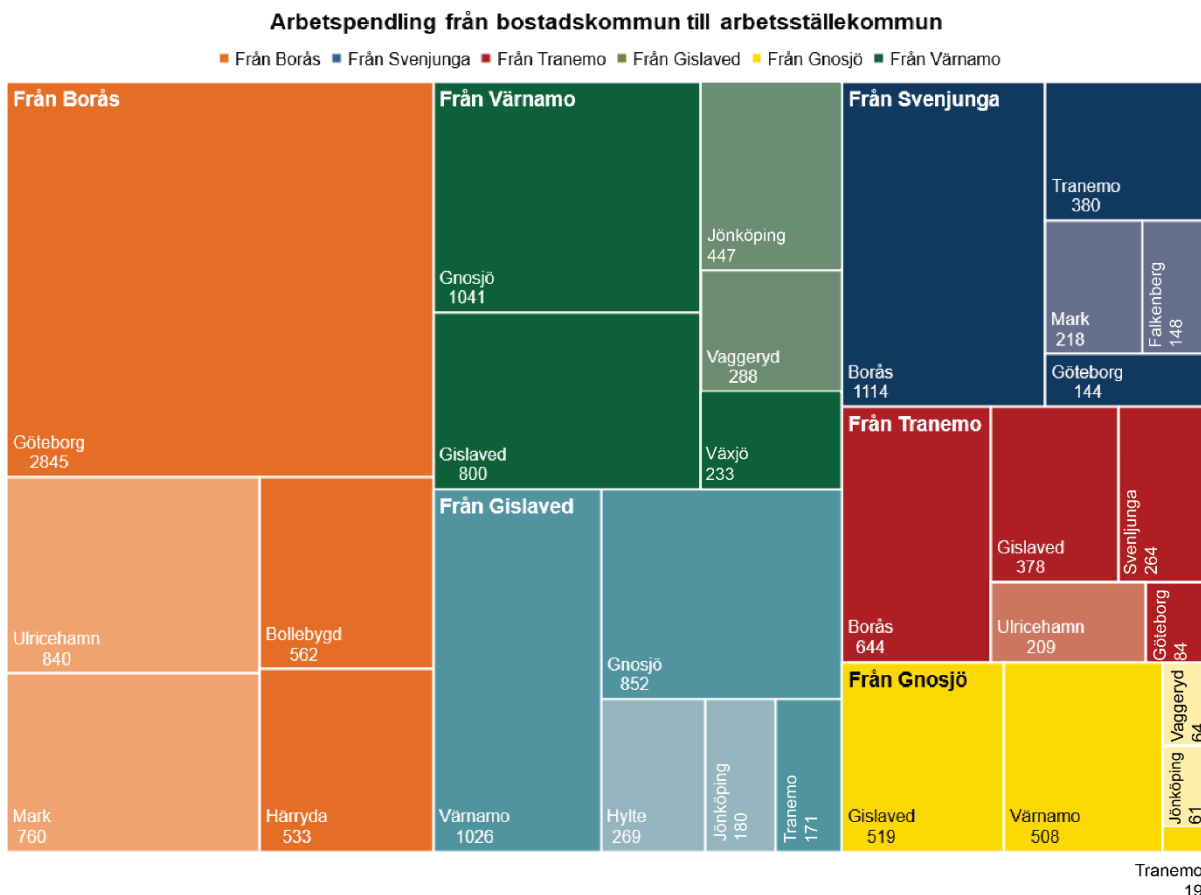
Borås–Kalmar/Karlskrona

Arbetspendlingen för kommunerna på sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona har delats upp i tre delsträckor Borås–Värnamo, Värnamo–Emmaboda och Emmaboda–Kalmar/Karlskrona. I *Figur 17*, *Figur 18* och *Figur 19* redovisas arbetspendlingen från bostadskommunerna på sträckan till de fem största arbetsställekommunerna utöver den egna kommunen. Detta innebär att även kommuner utanför stråket Borås–Kalmar/Karlskrona är inkluderade. Arbetspendling till kommuner utanför stråket är dock intressant för att kunna tydliggöra om kommunerna har sin främst utpendling i eller utanför stråket. Därför redovisas de fem största arbetsställekommunerna, utöver den egna kommunen, oavsett om de ingår i stråket eller ej. De kommuner som ej ingår i stråket markeras med ljusare färg. Förvärvsarbetande som bor och arbetar i samma kommun syns ej i detta urval men redovisas i *Tabell 2*. Studiependling fångas inte heller upp i underlaget.

Borås–Värnamo

Sträckan Borås–Värnamo omfattar kommunerna Borås, Svenljunga, Tranemo, Gislaved, Gnosjö och Värnamo. För samtliga kommuner utgör bostadskommunen även den största arbetsmarknaden, se *Tabell 2*. I *Figur 17* redovisas arbetspendlingen från bostadskommunerna på sträckan till de fem största arbetsställekommunerna utöver den egna kommunen.

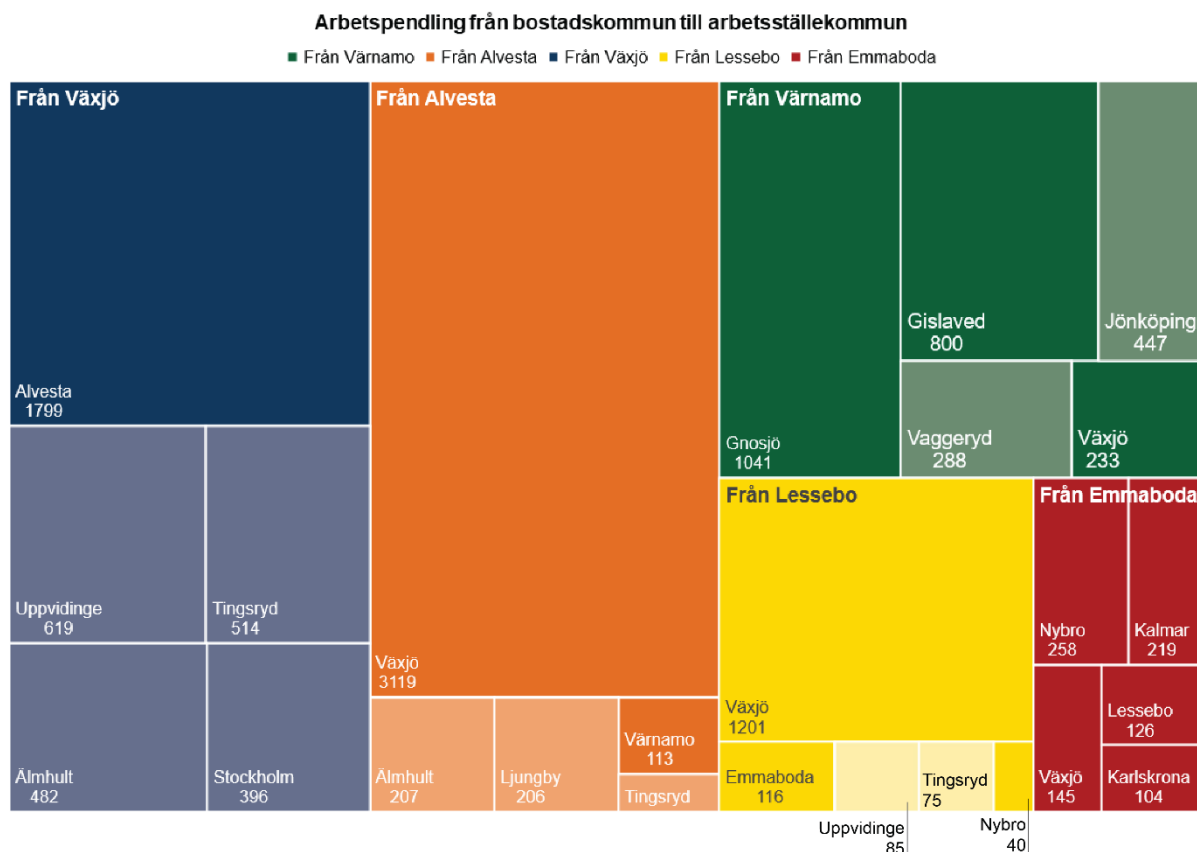
I *Figur 17* kan det utläsas att en stor del av utpendlingen från Borås kommun sker till Göteborg med omnejd men även till Svenljunga och Tranemo kommun, *Tabell 2*. I de sydöstra delarna är Värnamo och Gislaved de kommunerna som flest personer pendlar till. *Tabell 2* och *Figur 17* ger tillsammans en god bild över arbetspendlingen i stråket. Utpendlingen ifrån kommunerna sker till stor del i stråket även om arbetspendling mot exempelvis Ulricehamn och Jönköping är stark ifrån vissa bostadskommuner. Ur *Tabell 2* kan det exempelvis för Värnamo kommun utläsas att det totalt är 4 008 personer som pendlar till kommunen och 3 714 personer som pendlar ut. Av inpendlingen till Värnamo kommun står Gislaved, Gnosjö, Alvesta och Växjö för 45 % av den totala inpendlingen. Från övriga kommuner i stråket är inpendlingen till Värnamo mycket låg. Även Gislaved och Gnosjö har förhållandevis stor inpendling från kommunerna i stråket.



Figur 17. Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns från bostadskommun till de fem största arbetsställe kommunerna, Borås–Värnamo (Källa: SCB, 2017).

Värnamo–Emmaboda

Sträckan Värnamo–Emmaboda omfattar kommunerna Värnamo, Alvesta, Växjö, Lessebo och Emmaboda. I *Figur 18* redovisas arbetspendlingen från bostadskommunerna på sträckan till de fem största arbetsställe kommunerna, utöver den egna kommunen. Ur *Figur 18* kan det utläsas att Växjö och Alvesta är de främsta inpendlingskommunerna på sträckan. Utpendlingen från Växjö sker främst till Alvesta kommun men i övrigt arbetspendlar Växjöborna främst till kommuner utanför stråket Borås–Kalmar/Karlskrona. Detta kan jämföras med Emmaboda kommun som har en mycket stor del av sin arbetspendling i stråket. Hela 78 % av utpendling från Emmaboda kommun sker till kommuner i stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona, se *Tabell 2*. I *Figur 18* kan det även utläsas att arbetspendlingen i relationen Alvesta–Växjö är betydligt starkare från Alvesta till Växjö än tvärtom.



Figur 18. Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns från bostadskommun till de fem största arbetsställe kommunerna, Värnamo–Emmaboda (Källa: SCB, 2017).

För samtliga kommuner på sträckan bor och arbetar en majoritet i en och samma kommun, se *Tabell 2*. Ur *Tabell 2* kan det även utläsas att 77 % av inpendlingen till Alvesta kommun sker ifrån kommuner i stråket medan motsvarande siffra för Växjö kommun endast är 52 %. Inpendlingen till Alvesta kommun är koncentrerade till grannkommunerna medan Växjö kommun har ett betydligt större upptagningsområde som sträcker sig från Värnamo till Karlskrona.

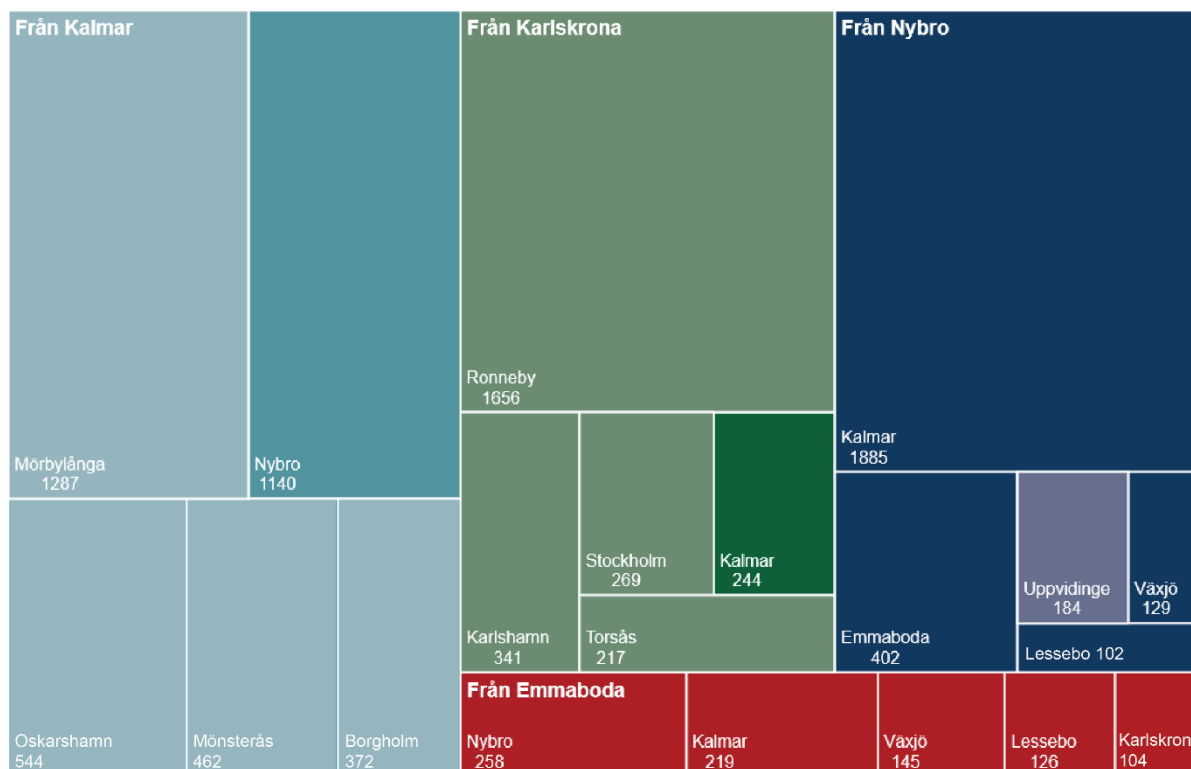
Emmaboda–Kalmar/Karlskrona

Sträckan Emmaboda–Kalmar/Karlskrona omfattar kommunerna Emmaboda, Nybro, Kalmar och Karlskrona. I *Figur 19* redovisas arbetspendlingen från bostadskommunerna på sträckan till de fem största arbetsställe kommunerna utöver den egna kommunen. Ur *Figur 19* kan det utläsas att utpendlingen från Kalmar och Karlskrona kommun främst sker till kommuner utanför stråket och Kust till kustbanan. Utpendlingen från Emmaboda och Nybro kommun sker dock till största del inom stråket. Även inpendlingen till Kalmar och Karlskrona kommun utgörs till stora delar av kommuner utanför stråket. Inpendlingen från kommunerna i stråket står endast för 32 % respektive 17 % av den totala inpendlingen till Kalmar respektive Karlskrona, se *Tabell 2*. Inpendlingen till Emmaboda och Nybro sker däremot till 75 % från kommuner i stråket, se *Tabell 2*.

För samtliga kommuner på sträckan bor och arbetar en klar majoritet i en och samma kommun, se *Tabell 2*. Ur *Tabell 2* kan det även utläsas att arbetspendling till kommunerna i Kalmar och Blekinge län är nästintill obefintlig från kommuner nordväst om Växjö. Vidare kan det konstateras att arbetspendlingen mellan Kalmar och Karlskrona är förhållandevis låg.

Arbetspendling från bostadskommun till arbetsställekommun

■ Från Emmaboda ■ Från Karlskrona ■ Från Nybro ■ Från Kalmar



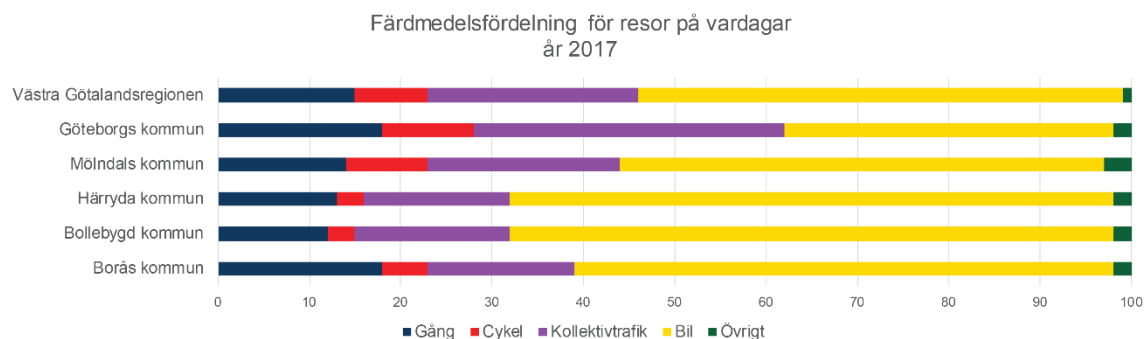
Figur 19. Förvärsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns från bostadskommun till de fem största arbetsställekommunerna, Emmaboda–Kalmar/Karlskrona (Källa: SCB, 2017).

Färdmedelsfördelning

Hur resandet sker i stråket kan även förklaras med hjälp av resevaneundersökningar (RVU). Färdmedelsfördelningen för resor i kommunerna längs stråket ger en god indikation på hur resandet i stråket ser ut.

Göteborg–Borås

För stråket Göteborg–Borås finns gjordes år 2017 en resevaneundersökning inom ramen för det västsvenska paketet (Västsvenska paketet, 2017). Färdmedelsfördelningen redovisas i *Figur 20* för hela Västra Götalandsregionen samt för kommunerna i stråket Göteborg–Borås.



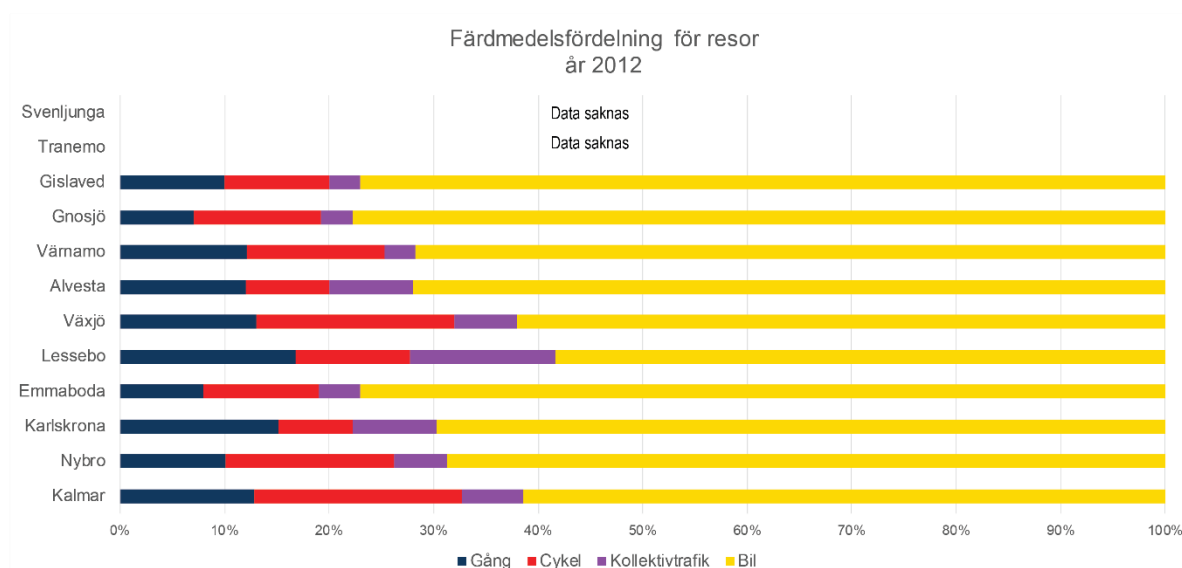
Figur 20. Färdmedelsfördelning för resor på vardagar för Västra Götalandsregionen samt för kommunerna i stråket Göteborg–Borås (Västsvenska paketet, 2017).

Utifrån *Figur 20* kan det utläsas att bil är det dominerande färd sättet i Västra Götaland då 53 % av alla resor görs med bil enligt RVU 2017. Kollektivresorna står för knappt en fjärdedel av alla resor, 23 %. Resor till fots står för 15 % och cykelresorna för 8 % av resorna. För kommunerna i stråket, Göteborg, Mölndal, Härryda, Bollebygd och Borås, skiljer sig val av färd sätt. I Göteborgs kommun är andelen bilresor betydligt lägre och andelen kollektivtrafikresor högre. Härryda och Bollebygd kommun är de kommuner i stråket med högst andel bilresor.

Borås–Kalmar/Karlskrona

År 2012 genomfördes en resvaneundersökning i sydöstra Sverige (Trafikverket, 2012).

Undersökningen inkluderade samtliga kommuner i stråket Borås–Kalmar/Karlskrona undantaget Svenljunga och Tranemo kommun som är belägna i Västra Götaland. Svenljunga och Tranemo kommun är ej heller inkluderade i resvaneundersökningen som gjordes inom ramen för det västsvenska paketet. Data saknas därför för dessa kommuner. Resultatet ifrån resvaneundersökning i sydöstra Sverige visas i *Figur 21*.



Figur 21. Färdmedelsfördelning för resor för kommunerna i stråket Borås–Kalmar/Karlskrona (Trafikverket, 2012).

Utifrån *Figur 21* kan det utläsas att bilen står för en majoritet av resorna i samtliga kommuner längs denna del av stråket. Andelen resor som görs med bil i dessa kommuner varierar från drygt 60 procent till närmare 80 procent, vilket är betydligt högre jämfört med kommunerna i stråket Göteborg–Borås. Andelen resor som sker med kollektivtrafik ligger omkring 6 procent för de flesta kommunerna Borås–Kalmar/Karlskrona, se *Figur 21*.

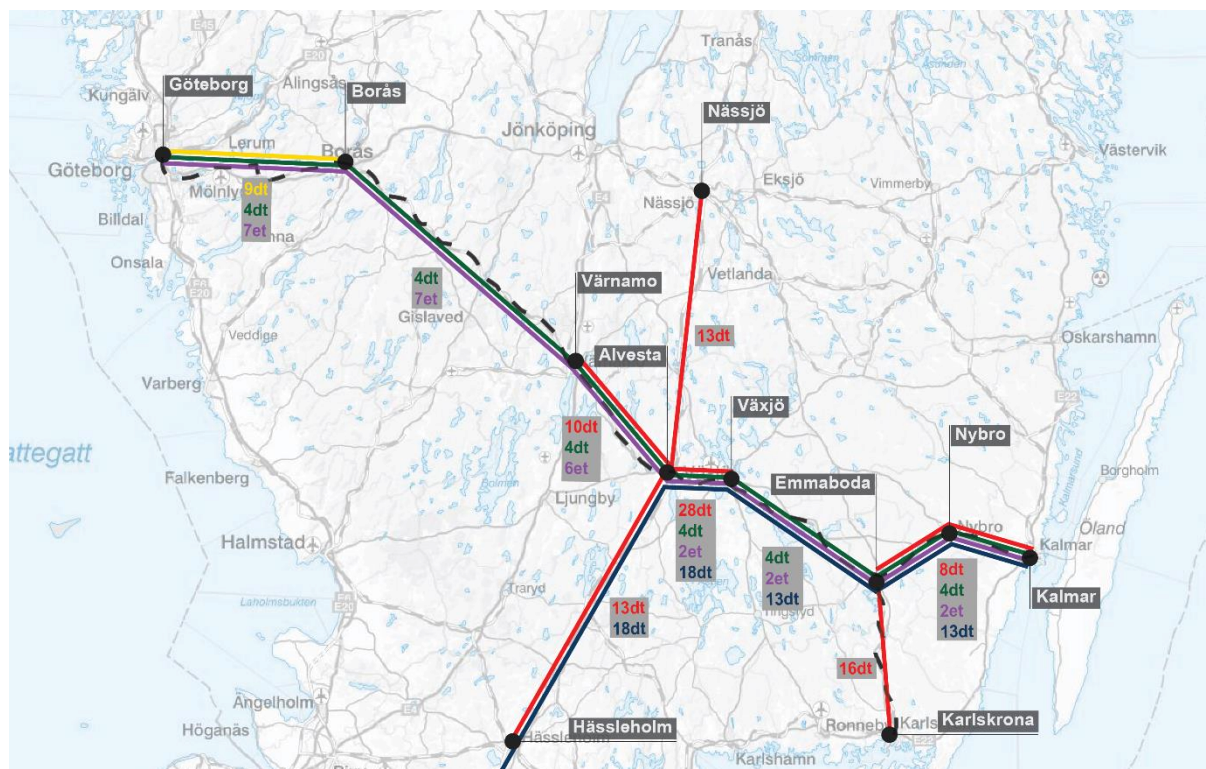
4.3.2. Trafikering och trafikutbud

Längs Kust till kustbanan förekommer persontrafik i ett flertal olika trafikupplägg inom och mellan regioner. På persontrafiksidan trafikeras banan av SJ, Västtrafik, Krösatågen och Öresundstågen.

SJ bedriver tågtrafik i egen regi på hela sträckan mellan Göteborg och Kalmar och trafiken har både en regional och interregional funktion. Västtrafik trafikeras ett flertal linjer med Västtåg i Västra Götaland, bland annat mellan Göteborg och Borås och från Borås mot Varberg respektive Herrljunga och Uddevalla. I Borås finns också anslutning med buss mot Ulricehamn och Jönköping samt Alingsås. Öresundstågen som är ett samarbete mellan regionerna i södra Sverige bedriver trafik på sträckorna från Köpenhamn och Malmö mot Göteborg, Kalmar och Karlskrona. Öresundstågen trafikeras Kust till kustbanan på sträckan mellan Alvesta och Kalmar. Krösatågen är ett samarbete mellan regionerna Halland, Jönköpings län, Kronoberg, Kalmar län samt Blekinge. Tågtrafiken bedrivs på ett flertal banor varav en del av trafiken berör Kust till kustbanan. Krösatågen trafikeras följande linjer:

- Värnamo Alvesta–Växjö,
- Jönköping–Nässjö–Alvesta–Växjö
- Hässleholm–Alvesta–Växjö
- Emmaboda–Kalmar
- Emmaboda–Karlskrona

Trafik på sträckan mellan Växjö och Emmaboda är planerad men ej startad. Turutbudet på Kust till kustbanan varierar kraftigt på de olika sträckorna, se *Figur 22*. Högst trafikering återfinns på sträckan Alvesta–Växjö där omkring 50 dubbelturer per dag körs. Utöver persontrafiken finns även viss trafikering av godståg i stråket.



Figur 22. Antal tåg per vardagsdygn. Dubbelturer för persontåg är hämtade från tidtabeller i tågplan för 2019, enkelturer för godståg är genomsnittlig trafik under 2018 (Norconsult, 2019).

I *Tabell 3* redovisas tågtyper för respektive operatör som trafikerar Kust till kustbanan.

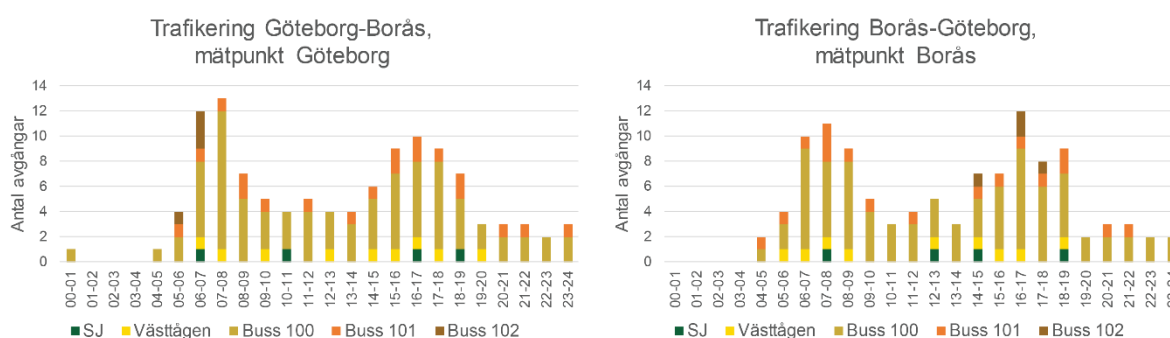
Tabell 3. Typtyper som trafikerar Kust till kustbanan.

Operatör	Tågtyp	Sth (km/h)	Tåglängd	Kommentar
SJ	Rc	160	147,5 m	5 vagnar à 26,4 m
Västtrafik	X11	140	50 m	2 vagnar
	X12/X14	160	50 m	2 vagnar
	X50	200	80,5 m	3 vagnar
	X52	200	54 m	2 vagnar
	X53	180	54 m	2 vagnar
	X61	160	74,5 m	4 vagnar
Krösatågen	X11	140	50 m	2 vagnar
	X12/X14	160	50 m	2 vagnar
Öresundstågen	X31/X32	180	79 m	3 vagnar
Green Cargo	Rc1, Rc2, Rc4, Rd2	135		
	Rc3	160		
	Re	140		
	T44	100		
	Td	100		
Övriga godsoperatörer	T43	90		
	TMX	120		
	TMY	120		

På följande sidor presenteras trafikeringen av de olika sträckorna mer detaljerat och trafikutbudets variation över dygnet redovisas.

Göteborg–Borås

Kust till kustbanan trafikeras av SJ och Västtågen på sträckan Göteborg–Borås. SJ-tågen kör direkt Göteborg–Borås och Västtrafik har uppehåll vid samtliga stationer på sträckan. Parallellt med tågtrafiken trafikeras stråket även av busstrafik. Buss 100 är det huvudsakliga alternativet och körs mellan Åkareplatsen i Göteborg och Borås resecentrum med uppehåll vid hållplatserna Korsvägen och Delsjömotet. Buss 100 har täta avgångar var femte minut i högtrafik. Buss 101 trafikerar Göteborg–Bollevygd–Borås och körs även den mellan Åkareplatsen i Göteborg och Borås resecentrum. Buss 101 via Bollevygd och har även uppehåll vid bland annat hållplatserna Korsvägen, Delsjömotet, Landvettermotet, Bollevygd busstation, Viared Nabbamotet och vissa turer har slutstation Södra Älvsborgs sjukhus i Borås. Buss 102 är en direktbuss som förbinder Åkareplatsen i Göteborg med Södra Älvsborgs sjukhus i Borås. Linjen har även uppehåll vid Korsvägen och Delsjömotet. Turutbudet för buss 102 är väldigt begränsat med endast 4 dubbelturer per dag. I *Figur 23* kan antalet avgångar med tåg och buss mellan Göteborg och Borås ses.



Figur 23. Antal avgångar mellan Göteborg och Borås i respektive riktning.

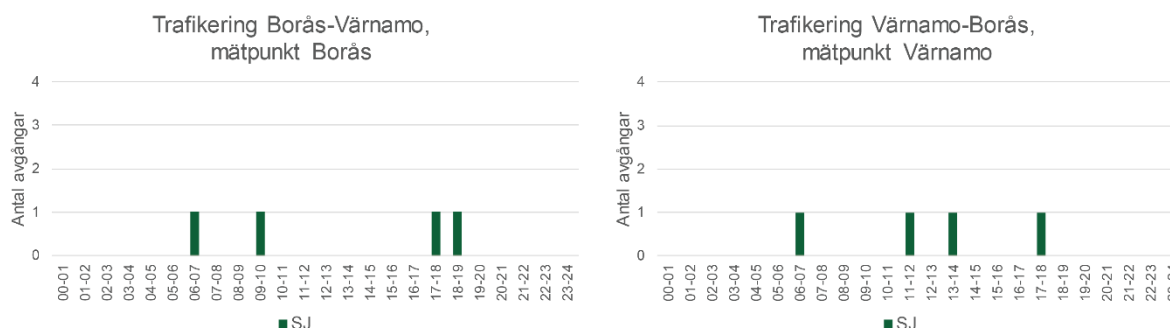
I *Tabell 4* redovisas busslinjerna mellan Göteborg och Borås samt antalet dubbelturer per dag.

Tabell 4. Busslinjer som trafikerar stråket mellan Göteborg och Borås (M-F=Måndag–Fredag).

Linje	Sträcka	Enkelturer i vardera riktningen (M-F)	Anmärkingar
100	Göteborg–Borås	77/79	
101	Göteborg–Bollevygd–Borås	17/19	
102	Göteborg–Borås sjukhus	4	

Borås–Värnamo

På sträckan Borås–Värnamo trafikeras Kust till kustbanan endast av SJ med ett begränsat utbud på 4 dubbelturer per dag, se *Figur 24*. Sträckan har ingen parallell trafikering med busstrafik och för resor Borås–Värnamo med kollektivtrafik utöver de avgångar som SJ erbjuder krävs byte i Jönköping.



Figur 24. Antal avgångar mellan Borås och Värnamo i respektive riktning.

I *Tabell 5* redovisas busslinjerna mellan Borås och Värnamo samt antalet dubbelturer per dag. På sträckan mellan Borås och Limmared kör Västtrafik busstrafik med linje 350 och 360 längs väg 27. Trafiken är samordnad med linjen Svenljunga och det finns en bytespunkt i Lockryd. Sammantaget går det bussar i timmestrafik på sträckan Borås–Limmared–Tranemo med byte i Lockryd på vissa turer under lågtrafik. Mellan Tranemo och Grimsås finns busstrafik på linje 325. Orterna Hillared, Långhem och Grimsås har inga uppehåll för persontåg.

Länstrafiken i Jönköping trafikerar ett flertal linjer i området kring Gnosjö, Hestra, Gislaved och Värnamo. I Gnosjö finns anslutning med linjerna 239 och 254 och i Värnamo finns anslutning med linjerna 201 och 202. I övrigt finns ett antal linjer som binder samman både Gislaved och Värnamo med övriga närliggande orter vilket illustreras i *Tabell 5*. Hillerstorp har för närvarande inga uppehåll för persontåg.

Tabell 5. Busslinjer som trafikerar stråket mellan Borås och Värnamo (M-F=Måndag–Fredag).

Linje	Sträcka	Enkelturer i vardera riktningen (M-F)	Anmärkingar
350	Borås–Limmared	13/14	
360	Borås–Svenljunga	19/20	
325	Tranemo–Grimsås	10	
132	Gislaved–Jönköping	12	
201	Smålandsstenar–Värnamo	32	Halvtimmestrafik
202	Gislaved–Värnamo	32	Halvtimmestrafik
238	Bredaryd–Hillerstorp	5/4	
239	Gnosjö–Kulltorp	2/0	
245	Grimsås–Gislaved	4/5	
254	Gnosjö–Hillerstorp	3/2	
510	Tranemo–Gislaved	7/6	Snabbuss

Värnamo–Alvesta

På sträckan Värnamo–Alvesta trafikeras Kust till kustbanan av SJ och Krösatågen. Antal avgångar redovisas i *Figur 25*.



Figur 25. Antal avgångar mellan Värnamo och Alvesta i respektive riktning.

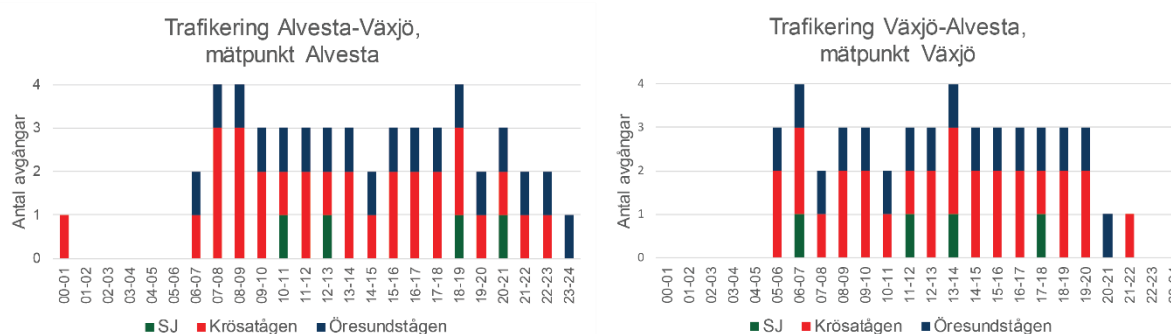
På delar av sträckan finns busstrafik till bland annat Bor, Horda och Rydaholm, se *Tabell 6*. Dessa busslinjer går utmed väg 27. Det finns ingen genomgående busstrafik Värnamo–Alvesta. Linje 270 finns som linje både på sträckan Värnamo–Rydaholm och Hjortsberga–Alvesta. Orterna Horda och Hjortsberga har inga uppehåll för persontåg.

Tabell 6. Linjer som trafikerar stråket mellan Värnamo och Alvesta (M-F=Måndag–Fredag).

Linje	Sträcka	Enkelturer i vardera riktningen (M-F)	Anmärkningar
270	Värnamo–Rydaholm	8/9	
270	Hjortsberga–Alvesta	6	
271	Värnamo–Os	5/6	

Alvesta–Växjö

På sträckan Alvesta–Växjö trafikeras Kust till kustbanan av SJ, Krösatågen och Öresundstågen. Antal avgångar redovisas i *Figur 26*.



Figur 26. Antal avgångar mellan Alvesta och Växjö i respektive riktning.

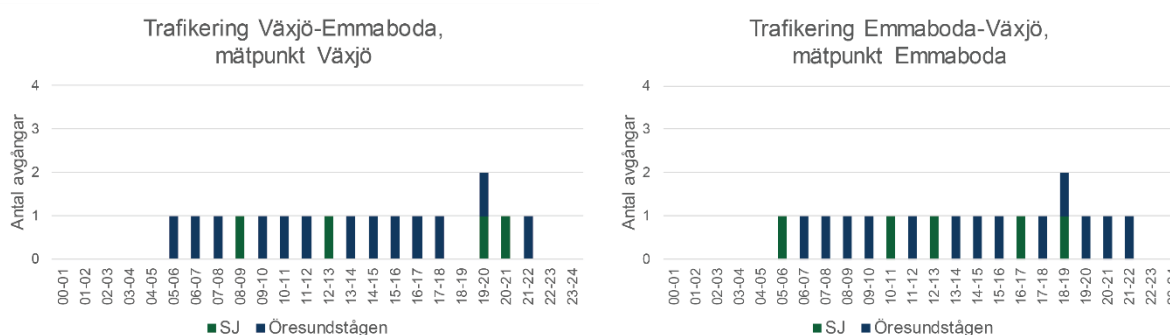
I *Tabell 7* redovisas busslinjerna mellan Alvesta och Växjö. Mellan Alvesta och Växjö finns busslinjer med direkttrafik samt linjer som går via Gemla. Linje 145 går direkt mellan Växjö och Alvesta och vissa turer går edan vidare mot Ljungby och Halmstad. Linje 845 är en direktbuss mellan Växjö och Ljungby med enstaka turer, och den passerar Alvesta utan uppehåll där. Linje 144 går mellan Växjö och Alvesta och fortsätter sedan mot Vislanda. Vissa av turerna angör ej Alvesta resecentrum utan istället hållplatsen Alvesta Folkets hus. De flesta turerna på linjen går via Gemla.

Tabell 7. Linjer som trafikerar stråket mellan Alvesta och Växjö (M-F=Måndag–Fredag).

Linje	Sträcka	Enkelturer i vardera riktningen (M-F)	Anmärkningar
111	Alvesta–Växjö	10/11	Snabbuss mellan Alvesta och östra Växjö, går ej via Växjö resecentrum.
144	Alvesta–Växjö	5/9	
145	Alvesta–Växjö	17/20	

Växjö–Emmaboda

På sträckan Växjö–Emmaboda trafikeras Kust till kustbanan av SJ och Öresundstågen. Antal avgångar redovisas i Figur 27.



Figur 27. Antal avgångar mellan Växjö och Emmaboda i respektive riktning.

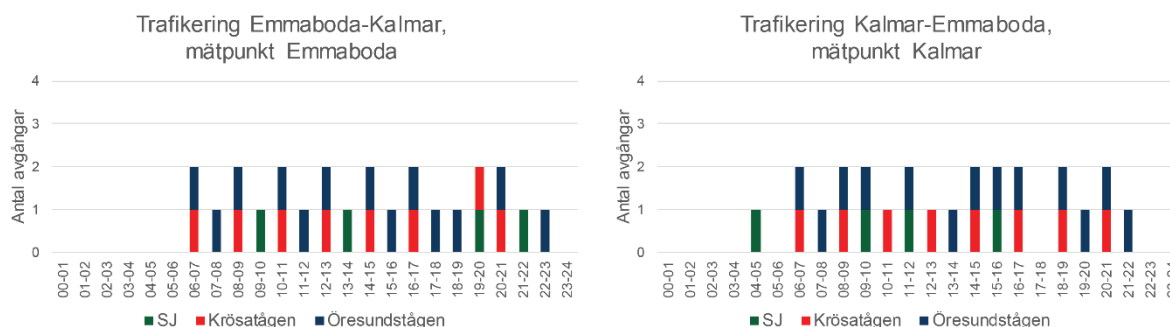
I Tabell 8 redovisas busslinjerna mellan Växjö och Emmaboda. På sträckan mellan Växjö och Hovmantorp vidare mot Lessebo går två busslinjer, linje 218 och 219 som delvis har samma sträckning. Linje 219 fortsätter vidare mot Skruv eller Kosta. Trafiken är upplagd så att byten för resenärer får göras i Lessebo för vidare resa mot Skruv på flera av turerna. Orterna Skruv och Åryd har inga uppehåll för persontåg.

Tabell 8. Linjer som trafikerar stråket mellan Växjö och Emmaboda (M-F=Måndag–Fredag).

Linje	Sträcka	Enkelturer i vardera riktningen (M-F)	Anmärkningar
217	Växjö–Åryd	9/10	Åryd har ingen station för resandetåg
218	Växjö–Lessebo	15/18	
219	Växjö–Lessebo–Skruv	7	Avser turer till Skruv som saknar station för resandetåg.

Emmaboda–Kalmar

På sträckan Emmaboda–Kalmar trafikeras Kust till kustbanan av SJ, Krösatågen och Öresundstågen. Antal avgångar redovisas i *Figur 28*.



Figur 28. Antal avgångar mellan Emmaboda och Kalmar i respektive riktning.

I *Tabell 9* redovisas busslinjerna mellan Emmaboda och Kalmar med antalet dubbelturer per dag. Kalmar länstrafik trafikerar ett flertal anslutande busslinjer från Kalmar C till omkringliggande orter i norr och söder och på Öland vilket illustreras i *Tabell 9*. Mellan Kalmar och Nybro går buss 131 och mellan Emmaboda och Nybro går linje 130. I övrigt trafikeras Nybro av linje 137, 139, 140, 145, 146 och 315 till orter som Boda, Orrefors och Slättingebygd. Emmaboda trafikeras av linjerna 133, 134 och 135 till närliggande orter.

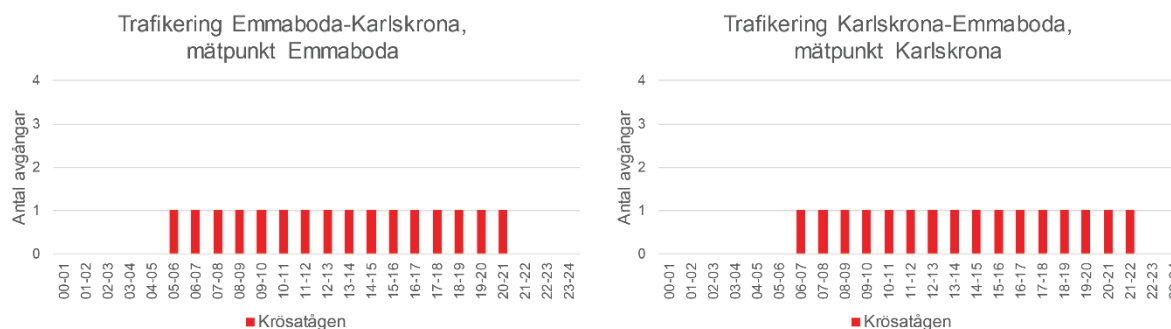
Norrut mot Oskarshamn och Västervik går trafik med linje 160 och 161 och söderut linje 500 mot Karlskrona. Till Öland går linjerna 101 och 105 mot norra respektive södra delen av ön.

Tabell 9. Linjer som trafikerar stråket mellan Emmaboda och Kalmar (M-F=Måndag–Fredag).

Linje	Sträcka	Enkelturer i vardera riktningen (M-F)	Anmärkingar
101	Borgholm–Kalmar	25	Linjen fortsätter mot Byxelkrok
105	Mörbylånga–Kalmar	27	
121	Kalmar–Torsås	23	
131	Kalmar–Nybro	19/20	
160	Västervik–Kalmar	17/16	Över Oskarshamn
161	Oskarshamn–Kalmar	9/10	
500	Kalmar–Karlskrona	10	
130	Nybro–Emmaboda	3/4	

Emmaboda–Karlskrona

På sträckan Emmaboda–Karlskrona trafikeras Kust till kustbanan endast av Krösatågen. Antal avgångar redovisas i *Figur 29*.



Figur 29. Antal avgångar mellan Emmaboda och Karlskrona i respektive riktning.

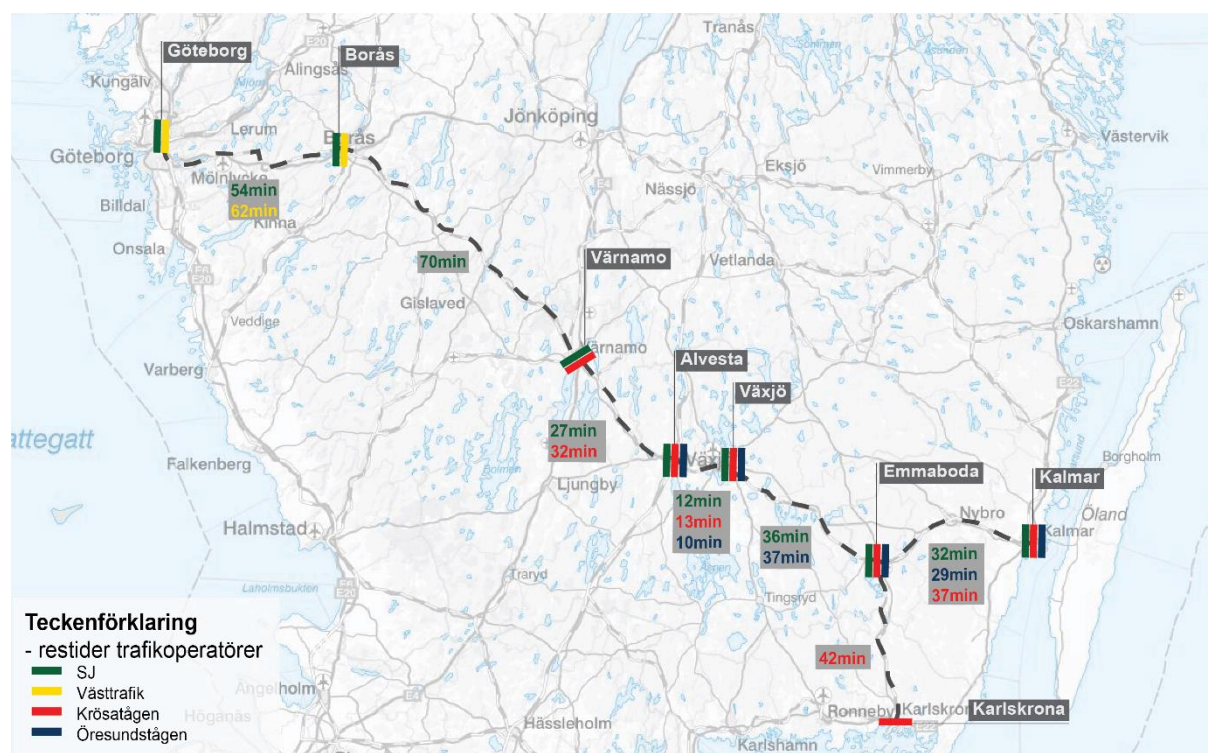
I *Tabell 10* redovisas busslinjerna mellan Emmaboda och Karlskrona samt även förbindelser från Kalmar och Växjö mot Karlskrona. Sträckan mellan Kalmar och Karlskrona trafikeras med linje 500 som går via Torsås och Jämjö. För resande mellan Kalmar och Karlskrona är det möjligt att resa med buss 600 vidare mot Ronneby. Mellan Holmsjö och Karlskrona går trafik med linje 172.

Tabell 10. Linjer som trafikerar stråket mellan Emmaboda och Karlskrona (M-F=Måndag–Fredag).

Linje	Sträcka	Enkelturer i vardera riktningen (M-F)	Anmärkningar
154	Nättraby–Karlskrona	1/2	
172	Fur–Holmsjö–Karlskrona	9/10	Går som buss 4 mellan Rödeby och Karlskrona
840	Växjö–Ronneby	8/7	Över Ronneby, väg 27 Endast turer hela sträckan Växjö–Ronneby. Anslutning med buss 150 och 600 mot Karlskrona.
500	Kalmar–Karlskrona	10	

4.3.3. Restider

Restiderna längs Kust till kustbanan för de olika trafikoperatörerna redovisas i *Figur 30*. Restiderna bryts sedan ned för de olika delsträckorna i *Figur 31*, *Figur 32*, *Figur 33* och *Figur 34*.



Figur 30. Restider längs Kust till kustbanan (Resrobot, 2019).

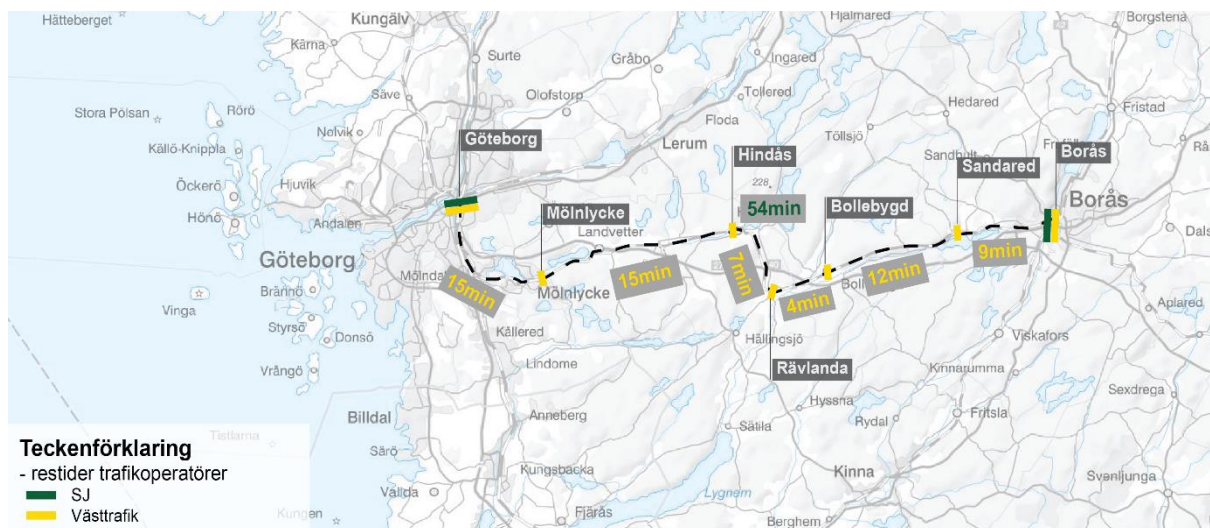
Restiderna längs Kust till kustbanan samt restider med bil finns även sammanställt i *Tabell 11*. Även restidskvoterna (tåg/bil) redovisas i *Tabell 11*. I de flesta relationer är tåget betydligt snabbare än bilen. Restiderna är beräknade från station till station, vilket gynnar kollektivtrafiken. Restider med buss redovisas endast i de relationer där buss bedömts vara ett rimligt alternativ.

Tabell 11. Restider med kollektivtrafik och bil samt restidskvoter.

Restider	Tågtrafik	Busstrafik	Biltrafik	Restidskvot (tåg/bil)
Göteborg–Borås	0:54–1:02	0:57 (linje 100)	0:48	1,2
Borås–Värnamo	1:10	-	1:38	0,7
Värnamo–Alvesta	0:27–0:32	-	0:55	0,5
Alvesta–Växjö	0:10–0:13	0:21 (linje 145)	0:21	0,5
Växjö–Emmaboda	0:36–0:37	-	1:01	0,6
Emmaboda–Kalmar	0:29–0:37	1:35-1:45 (linje 130/131)	1:00	0,6
Emmaboda–Karlskrona	0:42	-	0:59	0,7

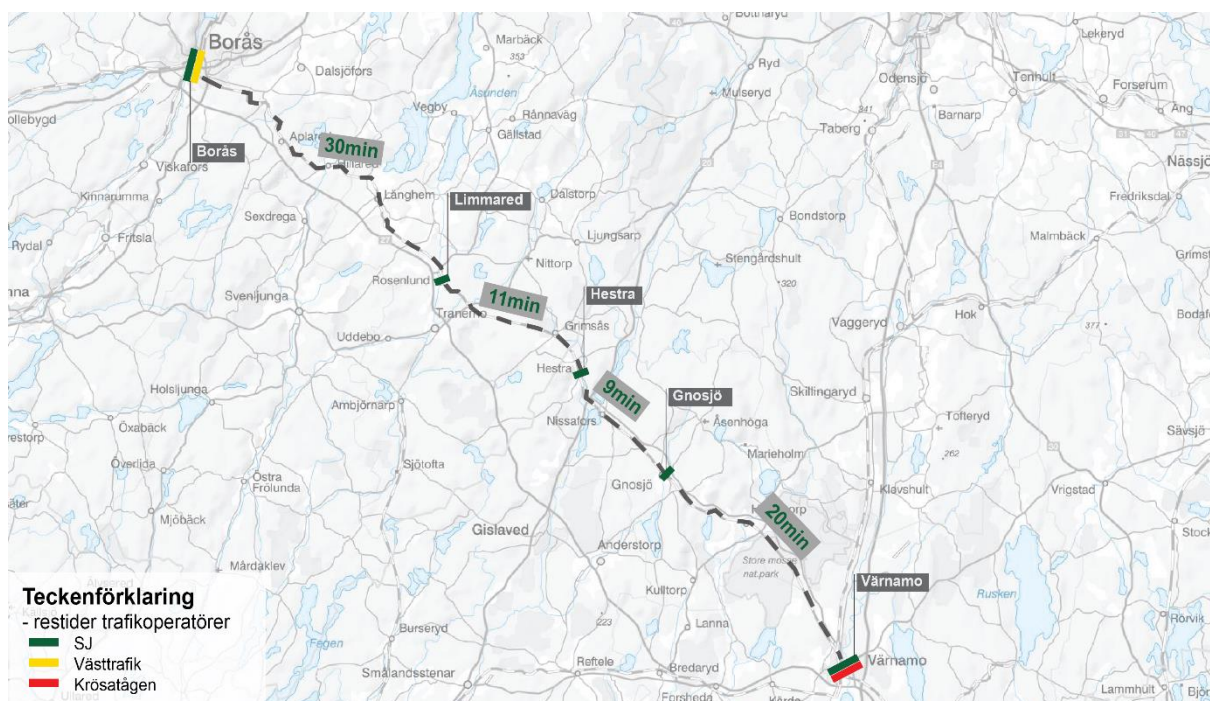
Göteborg–Borås är den enda sträcka där bilen är starkt konkurrenskraftig, till och med snabbare än kollektivtrafiken, vid resor från station till station. Restidskvoterna hade dock varit betydligt mer fördelaktiga för biltrafiken om restiden mellan målpunkter utanför centrum hade jämförts.

Mellan Göteborg och Borås är restiden med SJ 54 minuter och för Västtågen är den totala restiden 62 minuter. Restiden med Västtågen mellan de mellanliggande stationerna redovisas i *Figur 31*.



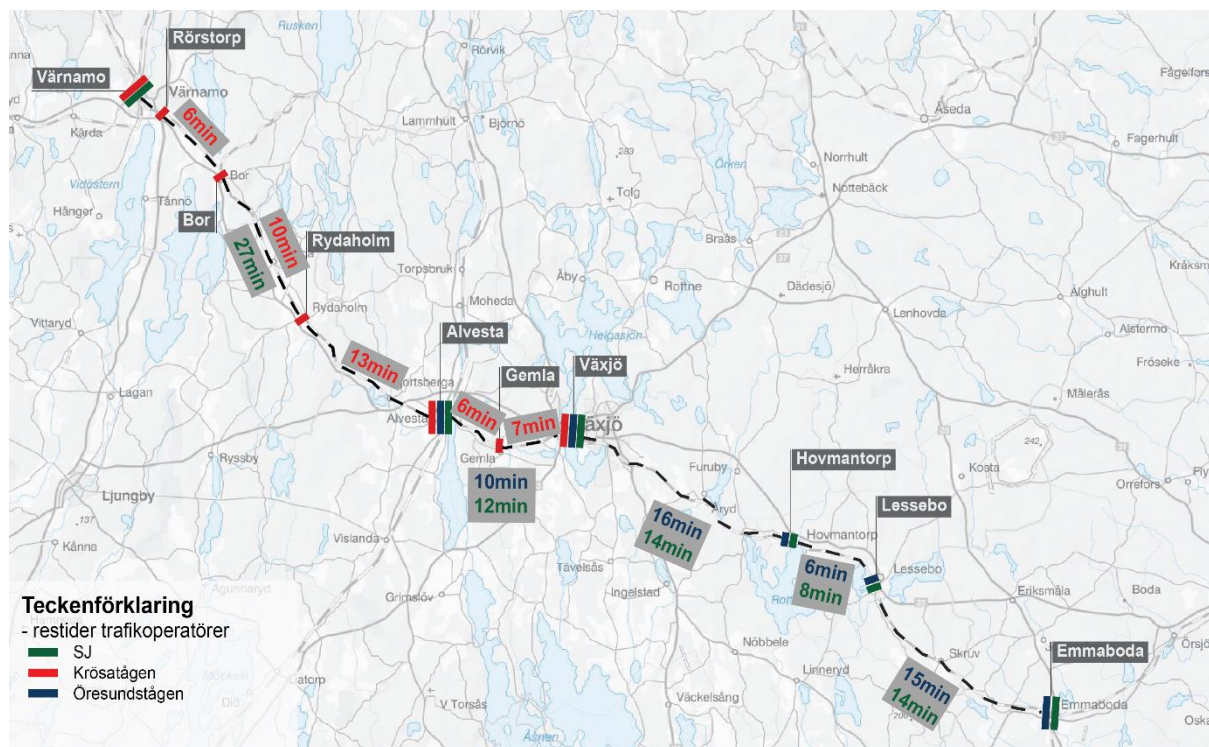
Figur 31. Restider längs Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås (Resrobot, 2019).

Restiderna mellan samtliga stationer på sträckan Borås–Värnamo redovisas i *Figur 32*. Sträckan trafikeras endast av SJ och den totala restiden Borås–Värnamo är 70 minuter.



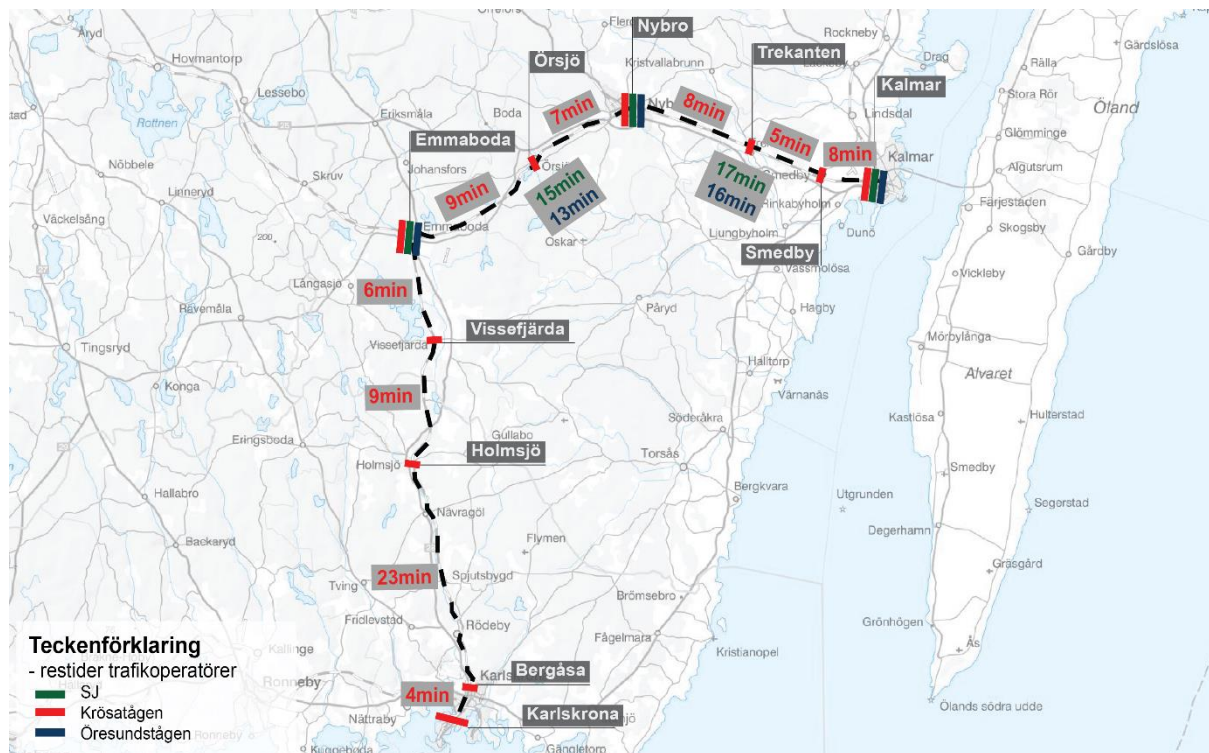
Figur 32. Restider längs Kust till kustbanan mellan Borås och Värnamo (Resrobot, 2019).

Restiderna mellan samtliga stationer på sträckan Värnamo–Emmaboda redovisas i *Figur 33*. SJ-tågen trafikerar Värnamo–Alvesta utan uppehåll på mellanstationerna med en restid på 27 minuter. Krösätågen har uppehåll på samtliga stationer och en total restid på 32 minuter Värnamo–Alvesta. Sträckan Växjö–Emmaboda trafikeraras av SJ och Öresundstågen och båda operatörerna har uppehåll vid samtliga stationer och en total restid på 37 minuter.



Figur 33. Restider längs Kust till kustbanan mellan Värnamo och Emmaboda (Resrobot, 2019).

Restiderna mellan samtliga stationer på sträckan Emmaboda–Kalmar/Karlskrona redovisas i *Figur 34*. SJ, Krösatågen och Öresundstågen trafikerar Emmaboda–Kalmar. Däremellan gör SJ och Öresundstågen endast uppehåll vid Nybro medan Krösatågen stannar på samtliga stationer. Restiden Emmaboda–Kalmar är 32 minuter med SJ, 29 minuter med Öresundstågen och 37 minuter med Krösatågen. Sträckan Emmaboda–Karlskrona trafikeras endast av Krösatågen som stannar vid samtliga stationer med en total restid Emmaboda–Karlskrona på 42 minuter.



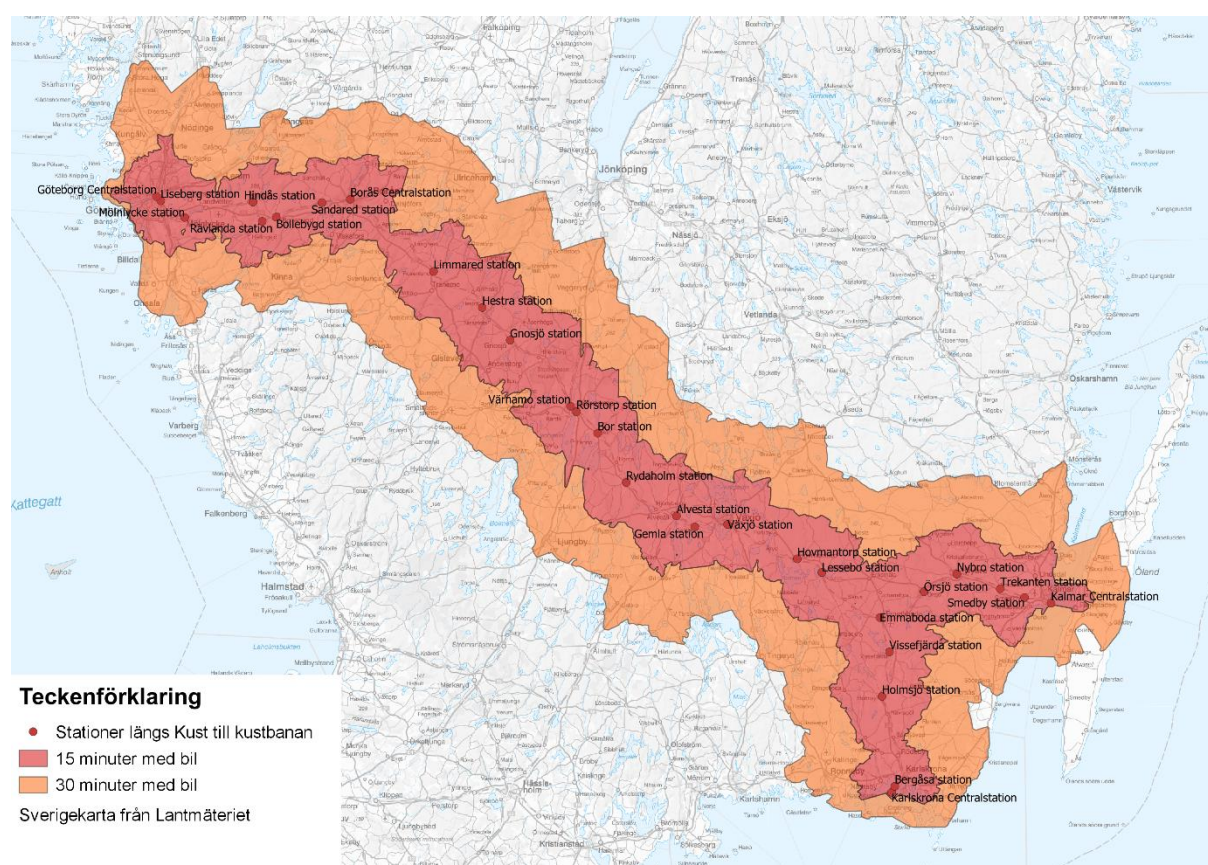
Figur 34. Restider längs Kust till kustbanan mellan Emmaboda och Kalmar/Karlskrona (Resrobot, 2019).

4.3.4. Tillgänglighet till stråket

Tillgängligheten till Kust till kustbanan kan mätas genom att analysera stationernas upptagningsområde. Upptagningsområdet kan mätas genom hur stort område och hur många människor man når med bil respektive kollektivtrafik från stationerna inom ett givet tidsintervall. Genom att kartlägga tillgängligheten till Kust till kustbanan och stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona ges en uppfattning om stråkets influensområde. Tillgängligheten redovisas med isokronkartor, se *Figur 35* och *Figur 36*.

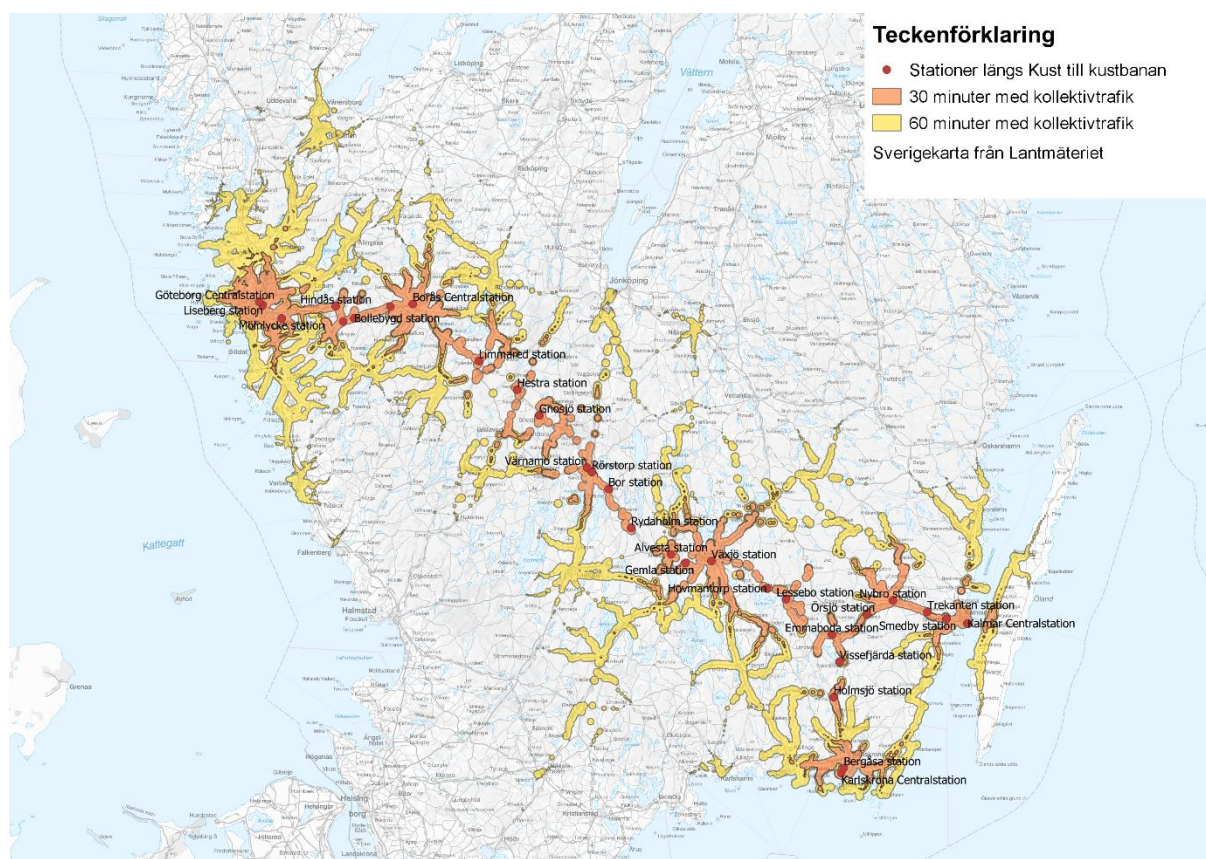
Tillgängligheten till stationerna på Kust till kustbanan

Tillgängligheten till Kust till kustbanan med bil har analyserats för tidsintervallen 15 och 30 minuter, se *Figur 35*. Dessa intervall har valts ut då de bedöms vara rimliga restider för att nå respektive järnvägsstation med bil. Vid längre körtider till stationen bedöms resor med tåg inte längre vara ett konkurrenskraftigt färdmedel, alternativt finns det andra järnvägsstationer som är närmare. Det upptagningsområde som illustreras i *Figur 35* redovisar således de områden som når en station på Kust till kustbanan med bil inom 15 respektive 30 minuter. Det kan konstateras att tillgängligheten med bil till Kust till kustbanan är förhållandevis god då ett stort upptagningsområde når en station inom relativt korta restider. Inom 15 minuter med bil nås 1 147 000 personer och inom 30 minuter nås 1 593 000 personer.



Figur 35. Tillgänglighet till Kust till kustbanan inom 15 och 30 minuter med bil (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten till stationerna med kollektivtrafik har analyserats för 30 och 60 minuter, se *Figur 36*. Tidsintervallen för kollektivtrafik har satts högre än för biltrafiken eftersom längre restider krävs för att nå de kringliggande områdena som kan tänkas nyttja Kust till kustbanan. Analysen är endast baserad på vilka som nås utav kollektivtrafiken och ingen hänsyn har tagits till antal avgångar eller turtäthet för respektive linje. Till och från varje hållplats har det inkluderats ett maximalt gångavstånd på 1 500 meter. Upptagningsområdet som illustreras i *Figur 36* redovisar således de områden som når en station på Kust till kustbanan med kollektivtrafik inom 30 respektive 60 minuter. Inom 30 minuter med kollektivtrafik nås totalt 1 135 000 personer och inom 60 minuter nås 1 889 000 personer.

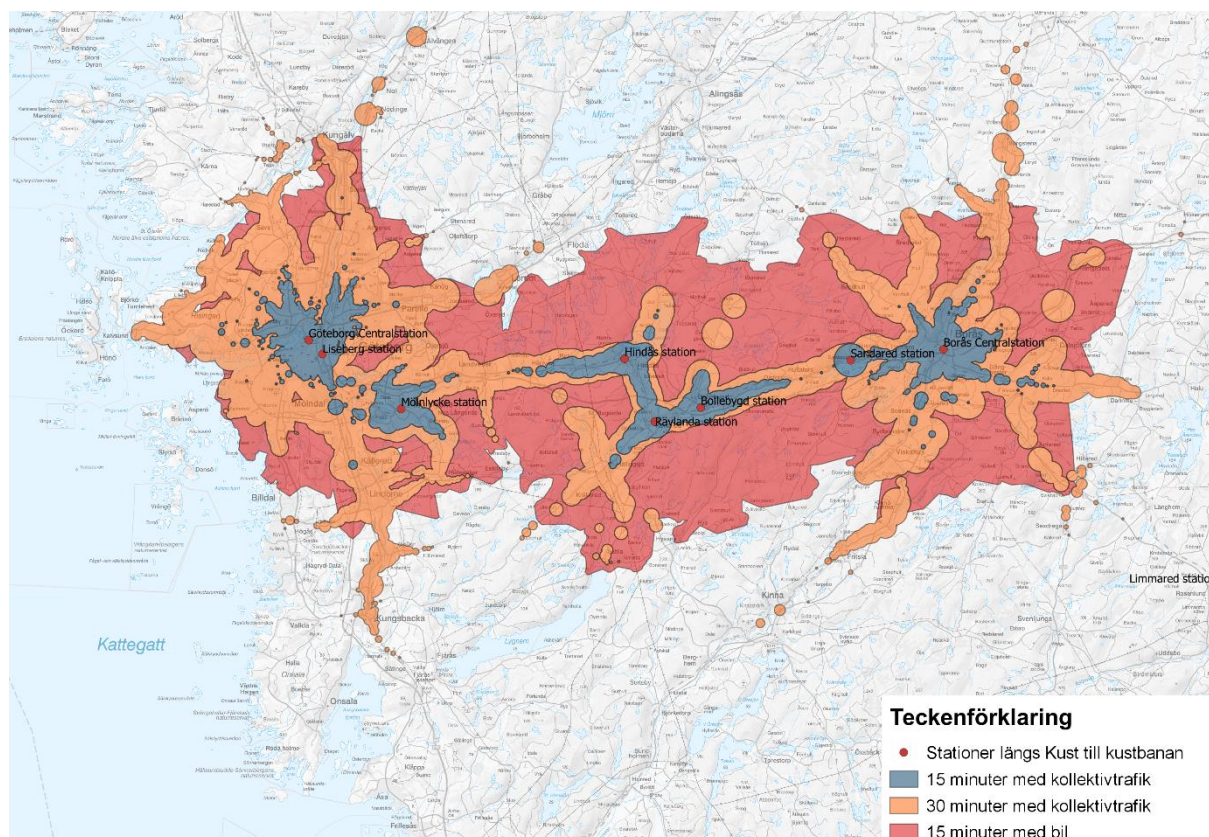


Figur 36. Tillgänglighet till Kust till kustbanan inom 30 och 60 minuter med kollektivtrafik (Norconsult Astando, 2019).

Som kan utläsas i *Figur 35* och *Figur 36* blir tillgängligheten med bil mer heltäckande än för kollektivtrafiken. Tillgängligheten till Kust till kustbanan med biltrafik är god och närliggande tätorter utan järnvägsanslutning når en station med förhållandevis korta restider. Tillgängligheten till Kust till kustbanan med kollektivtrafik är god utmed järnvägsnätet och där starka busslinjer finns. I *Figur 36* syns exempelvis att tillgängligheten till stationerna på Kust till kustbanan är god utmed Södra stambanan och Västkustbanan. Dock finns det tätorter, och framförallt småorter, förhållandevis nära stråket som inte nås av kollektivtrafik inom 60 minuter vilket i många fall beror på avsaknad av snabba bussförbindelser utan byten. Observera att det utifrån *Figur 36* ej kan dras slutsatser om kollektivtrafikens turtäthet eller olika tidtabellers matchning då analysen endast är baserad på vilka som nås utav kollektivtrafiken.

Fördjupning Göteborg–Borås

För stråket Göteborg–Borås har en fördjupning gjorts av tillgängligheten till samtliga stationer på sträckan för både bil- och kollektivtrafik, se *Figur 37*. I *Figur 37* kan det utläsas att tillgängligheten med bil på 15 minuter är betydligt bättre än tillgängligheten med kollektivtrafik på 15 minuter. En resa på 30 minuter med kollektivtrafik motsvarar ungefär en bilresa på 15 minuter i vissa starka kollektivtrafikstråk. Inom 15 minuter med bil från samtliga stationer på sträckan nås 815 000 personer. Med kollektivtrafik nås inom 15 minuter 342 000 personer och inom 30 minuter nås 814 000 personer.



Figur 37. Tillgänglighet till Kust till kustbanan för sträckan Göteborg–Borås (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten längs Kust till kustbanan

Utöver att analysera tillgängligheten till stationerna på Kust till kustbanan med bil respektive kollektivtrafik är det även intressant att kartlägga tillgängligheten längs med järnvägen. Närmare bestämt hur långt kan man resa ifrån en given startpunkt om resande med tåg längs Kust till kustbanan kombineras med möjligheten till byte till buss eller annan kollektivtrafik, alternativt byte till bil. Tillgängligheten har analyserats för tidsintervallen 30, 60 och 120 minuter. Kartorna redovisar kombinationen tåg längs Kust till kustbanan med byte till bil samt kombinationen tåg längs Kust till kustbanan och byte till buss eller annat tåg.

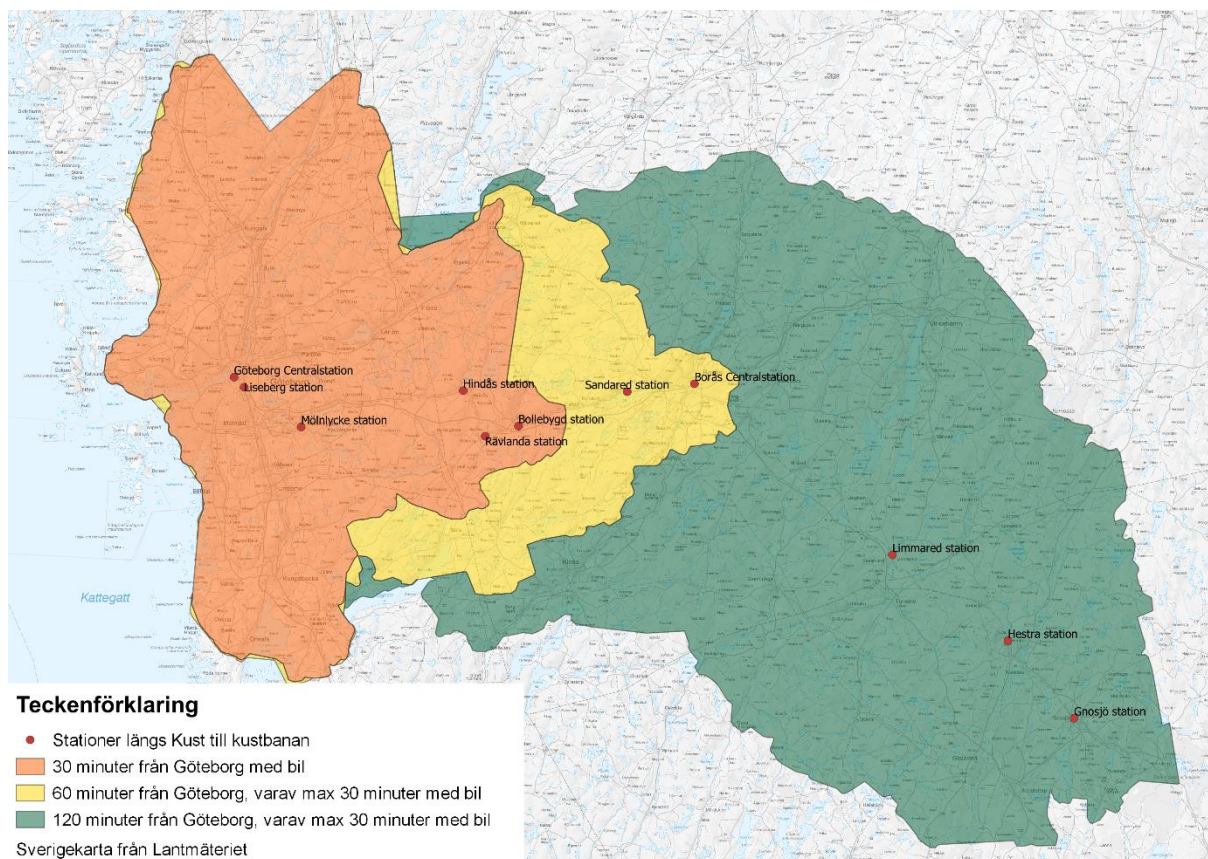
Tanken med dessa kartor är att illustrera ”hela resan” och kartlägga tillgängligheten längs stråket. Med hjälp av dessa kartor kan tänkbara arbetsmarknadsregioner identifieras och även behov samt möjligheter till regionförstoring. Som för tidigare kartor baseras analysen endast på vilka som nås utav kollektivtrafiken och ingen hänsyn har tagits till antal avgångar eller turtäthet för respektive linje. Till och från varje hållplats har det inkluderats ett maximalt gångavstånd på 1 500 meter. Analysen beaktar bytestid i relation till stationernas storlek (Samtrafikens bytestider har nyttjats) men analysen tar ej hänsyn till huruvida tidtabellerna vid ett byte synkar eller ej. Bytestid från kollektivtrafik till bil beräknas med samma bytestid som krävs för kollektivtrafik på respektive station. På efterföljande

sidor presenteras isokronkartorna för följande stationsorter: Göteborg, Borås, Alvesta, Växjö, Kalmar och Karlskrona.

Göteborg

Tillgängligheten till och från Göteborg C för 30 minuter med bil samt längs Kust till kustbanan för tidsintervallen 60 minuter samt 120 minuter varav max 30 minuter med bil, redovisas i *Figur 38*. Som kan utläsas i *Figur 38* nås hela Göteborgs, Mölndal, Partille och Härryda kommun inom 30 minuter med bil. Nästan hela Kungälv kommun samt stora delar av Kungsbacka, Ale och Lerums kommun nås även inom 30-minutersisokronen. Med en restid på 60 minuter längs Kust till kustbanan nås precis Borås centralstation. Isokronen i *Figur 38* för restid 60 minuter längs banan varav max 30 minuter med bil innebär att även man även kan resa till exempelvis Hindås, Rävlanda eller Bollebygd och där genomföra ett byte till bil och hinna färdas till omgivande tätorter och småorter. För 120 minuter längs Kust till kustbanan varav max 30 minuter med bil nås Gnosjö station med omnejd.

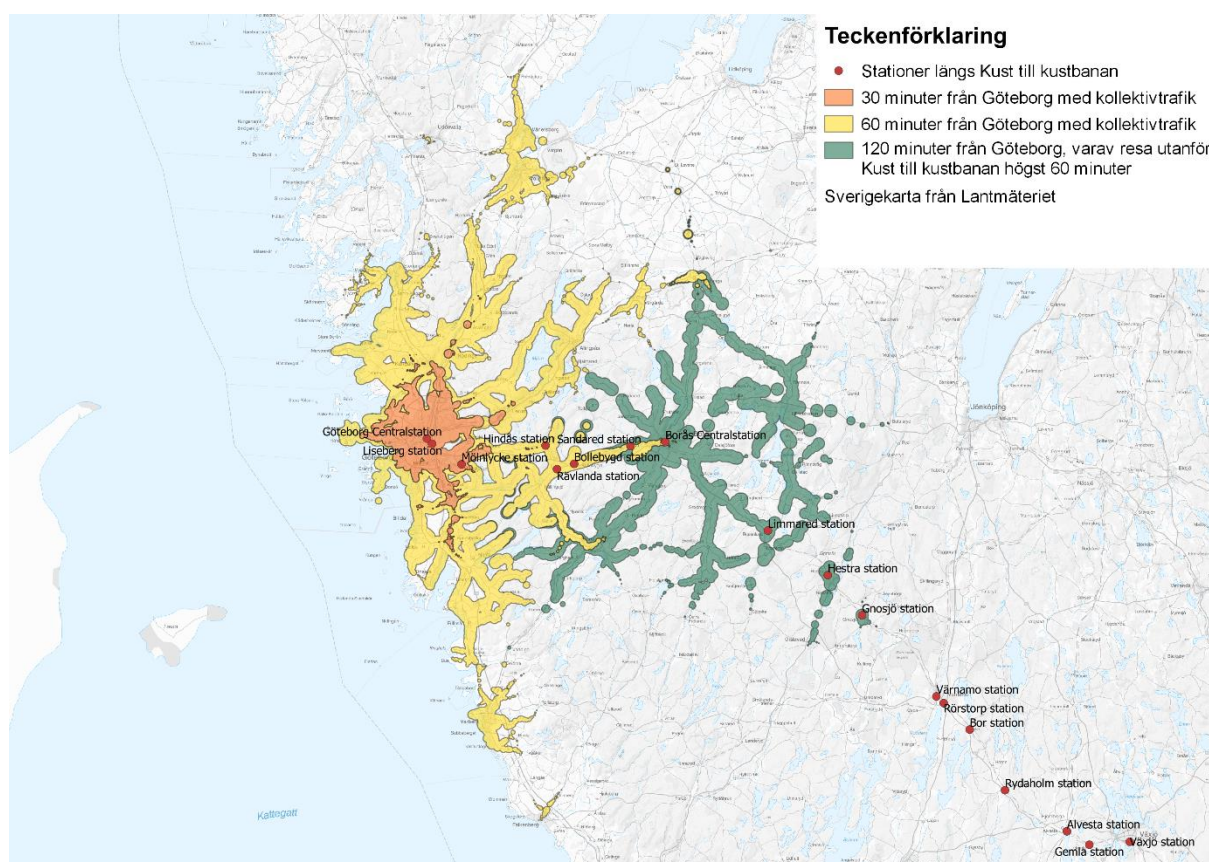
Inom 30 minuter med bil från Göteborg C nås totalt 912 000 personer. För kombinationsresan tåg med byte till bil nås 1 025 000 personer inom 60 minuter och 1 156 000 personer nås inom 120 minuter.



Figur 38. Tillgänglighet för kombinationsresor kollektivtrafik+bil med start- eller slutpunkt Göteborg C (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten till och från Göteborg C med kollektivtrafik inom 30, 60 och 120 minuter redovisas i *Figur 39*. För 120-minutersisokronen finns det inlagt ett krav om att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter. Detta krav finns för att isokronen ej ska inkludera resor med snabbtåg längs hela stambanorna. Åtgärdsvalsstudien studerar resor i stråket Göteborg–Kalmar/Karlskrona och alltför långa resor längs övriga järnvägsbanor är därför ej intressant. Inom 30 minuter med kollektivtrafik från Göteborg C nås framförallt Göteborg, Mölndal, Partille och Härryda kommun. Inom 60 minuter med kollektivtrafik nås Borås och stora delar av Göteborg med omnejd. Inom 120 minuter med kollektivtrafik, varav max 60 min utanför Kust till kustbanan, nås Gnosjö och Limmared med omnejd samt stora delar av Borås kommun.

Med kollektivtrafik från Göteborg C nås inom 30 minuter totalt 681 000 personer och inom 60 minuter nås 1 157 000 personer. Inom 120 minuter nås med det uppsatta kravet 1 314 000 personer.



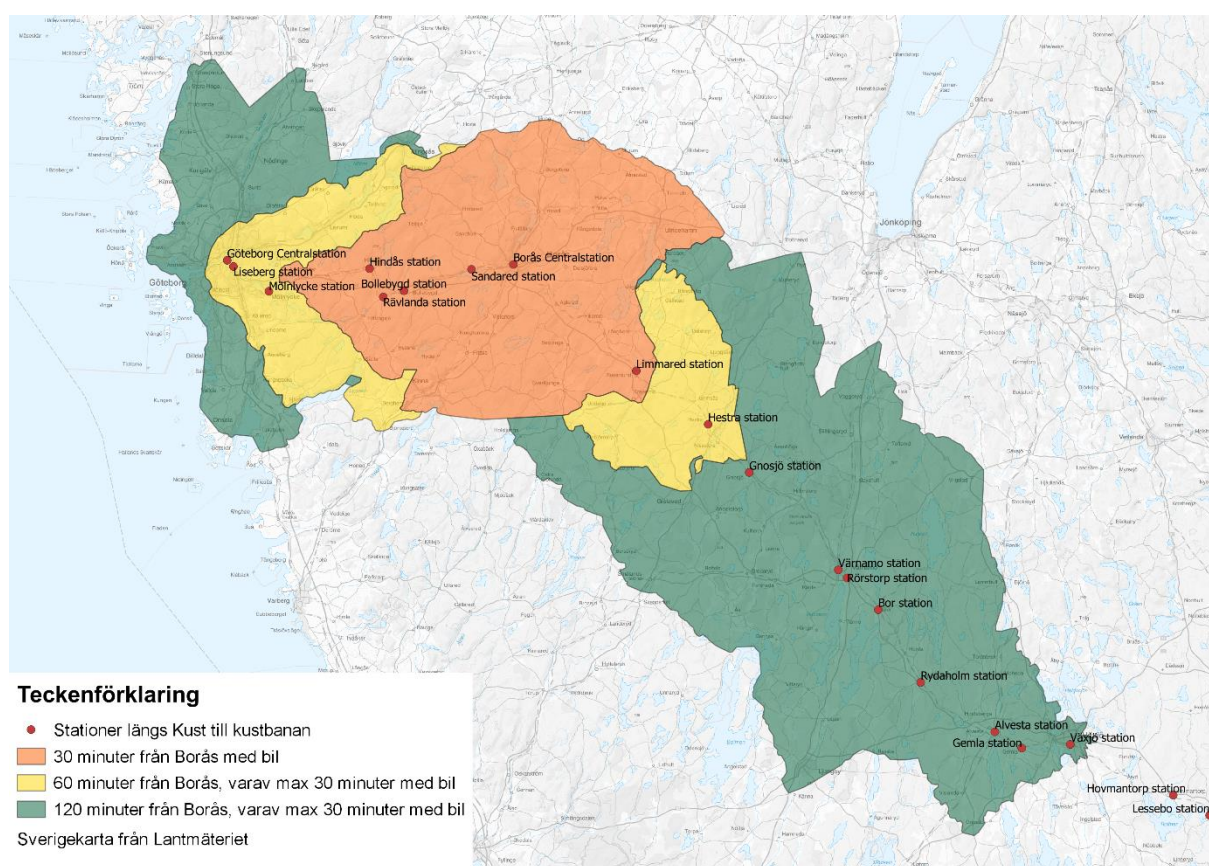
Figur 39. Tillgänglighet för kollektivtrafikresor med start- eller slutpunkt Göteborg C (Norconsult Astando, 2019).

Borås

Tillgängligheten till och från Borås C för 30 minuter med bil samt längs Kust till kustbanan för tidsintervallen 60 minuter samt 120 minuter varav max 30 minuter med bil, redovisas i *Figur 40*.

Inom 30 minuter med bil nås Härryda kommun i väster och Tranemo kommun i öster. Med en restid på 60 minuter längs Kust till kustbanan nås som längst Göteborgs centralstation respektive Hestra station. Med kombinationsresan tåg längs Kust till kustbanan och byte till bil på valfri station nås från Borås C på 60 minuter, varav max 30 minuter med bil, även stora delar av Tranemo kommun. Inom 120 minuter med tåg längs Kust till kustbanan nås precis Växjö station och med möjligt byte till bil nås även stora delar av kommunerna längs stråket, se *Figur 40*.

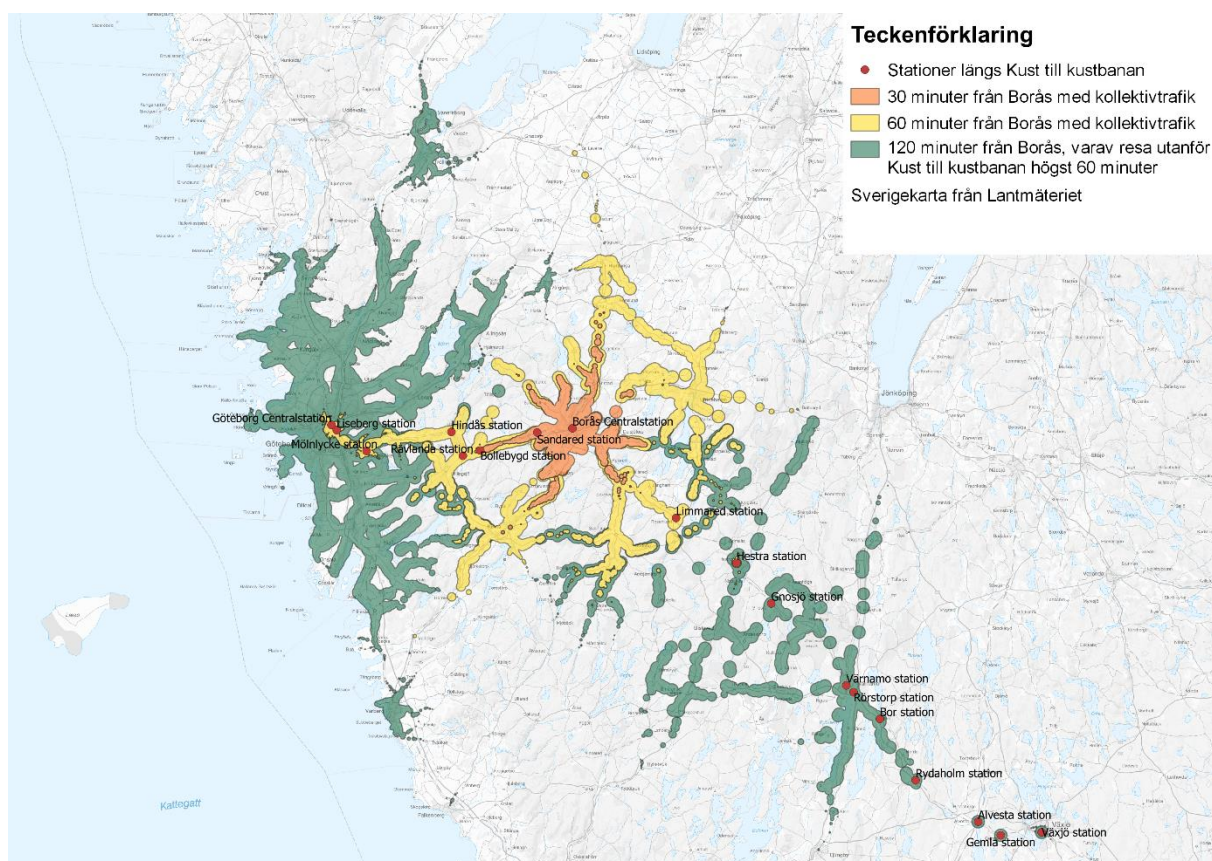
Inom 30 minuter med bil från Borås C nås totalt 200 000 personer. För kombinationsresan tåg med byte till bil nås inom 755 000 personer inom 60 minuter och 1 315 000 personer nås inom 120 minuter.



Figur 40. Tillgänglighet för kombinationsresor kollektivtrafik+bil med start- eller slutpunkt Borås C (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten med kollektivtrafik längs Kust till kustbanan med utgångspunkt i Borås redovisas i *Figur 41*. Ur isokronkartan kan det utläsas vilka områden som kan nå inom 30, 60 och 120 minuter med kollektivtrafik från eller till Borås C. För 120-minutersisokronen finns det inlagt ett krav om att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter. Från Borås C nås inom 30 minuter med kollektivtrafik bland annat Bollebygd och Rävlanda station. Inom 60 minuter nås Göteborg, Herrljunga, Kinna och Hestra. Inom 120 minuter nås även Växjö, Varberg, Stenungsund och Trollhättan.

Med kollektivtrafik från Borås C nås inom 30 minuter totalt 109 000 personer och inom 60 minuter nås 328 000 personer. Inom 120 minuter nås med det uppsatta kravet, att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter, totalt 1 374 000 personer.



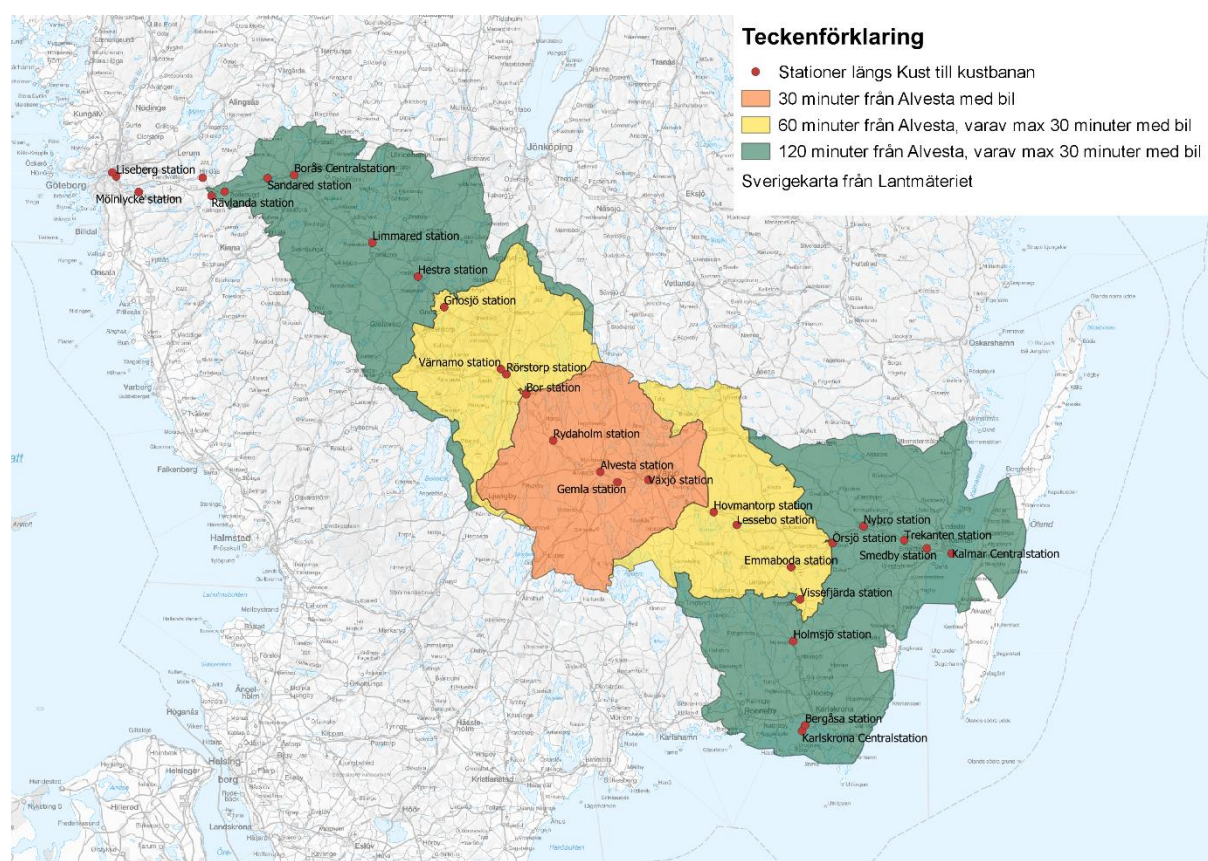
Figur 41. Tillgänglighet för kollektivtrafikresor med start- eller slutpunkt Borås C (Norconsult Astando, 2019).

Alvesta

Tillgängligheten till och från Alvesta station för 30 minuter med bil samt längs Kust till kustbanan för tidsintervallen 60 minuter samt 120 minuter, varav max 30 minuter med bil, redovisas i *Figur 42*.

Inom 30 minuter med bil från Alvesta station nås hela Alvesta kommun och även delar av grannkommunerna. Med en restid på 60 minuter längs Kust till kustbanan nås Gnosjö station och Vissefjärda station och med en restid på 120 minuter nås Rävlanda station samt Kalmar och Karlskrona. Vid byte till bil på valfri station nås även stora delar av kommunerna längs stråket samt tätorter utan järnvägsanslutning.

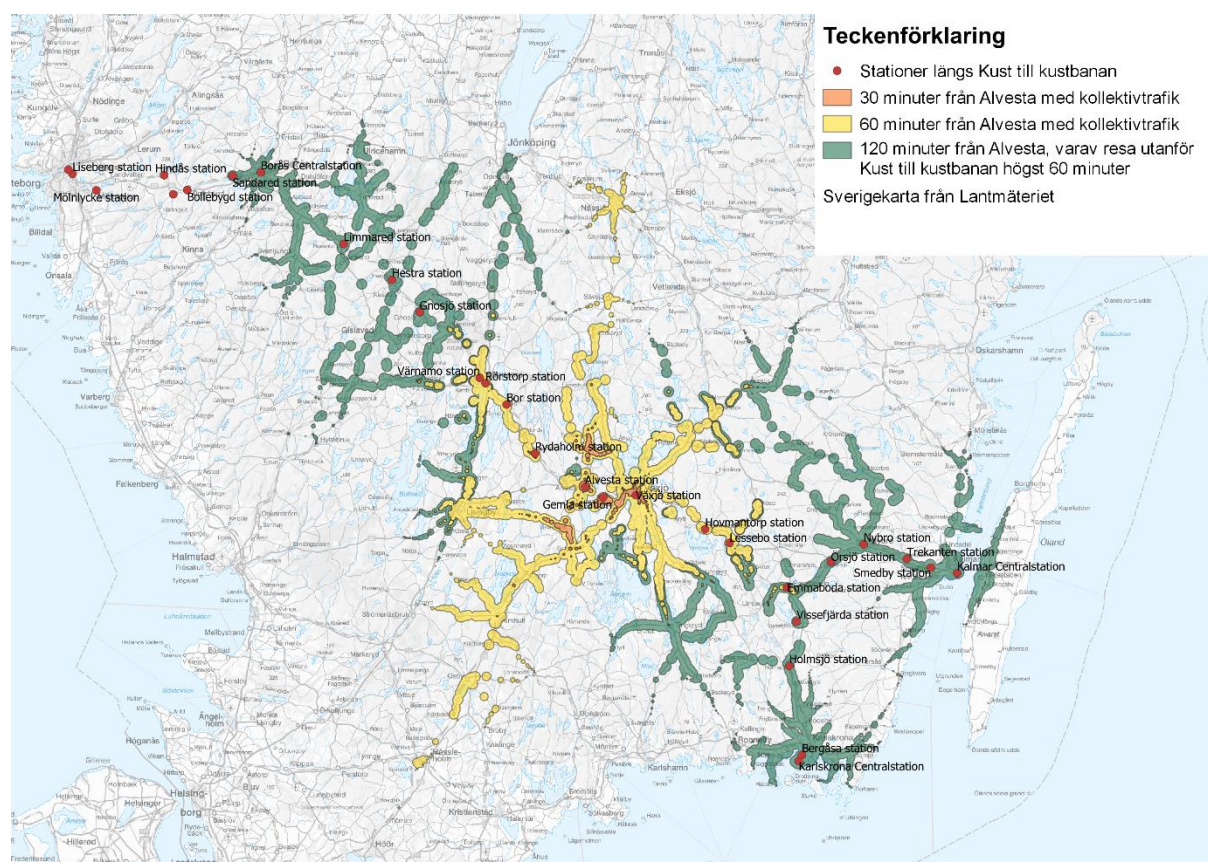
Inom 30 minuter med bil från Alvesta station nås totalt 130 000 personer. För kombinationsresan tåg med byte till bil nås 226 000 personer inom 60 minuter och 621 000 personer nås inom 120 minuter.



Figur 42. Tillgänglighet för kombinationsresor kollektivtrafik+bil med start- eller slutpunkt Alvesta station (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten till och från Alvesta station med kollektivtrafik längs Kust till kustbanan redovisas i *Figur 43*. Ur isokronkartan kan det utläsas vilka områden som kan nå inom 30, 60 och 120 minuter med kollektivtrafik från eller till Alvesta station. För 120-minutersisokronen finns det inlagt ett krav om att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter. Inom 30 minuter med kollektivtrafik från Alvesta är framförallt tillgängligheten längs med Kust till kustbana god. Tillgängligheten med kollektivtrafik inom 60 minuter är mycket god och stora områden nås, se *Figur 43*. Bland annat nås Hässleholm, Ljungby, Emmaboda och Nässjö. Inom 120 minuter med kollektivtrafik, varav max 60 min utanför Kust till kustbanan, nås både Borås, Kalmar och Karlskrona.

Med kollektivtrafik från Alvesta station nås inom 30 minuter totalt 47 000 personer och inom 60 minuter nås 243 000 personer. Inom 120 minuter nås med det uppsatta kravet, att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter, totalt 625 000 personer.

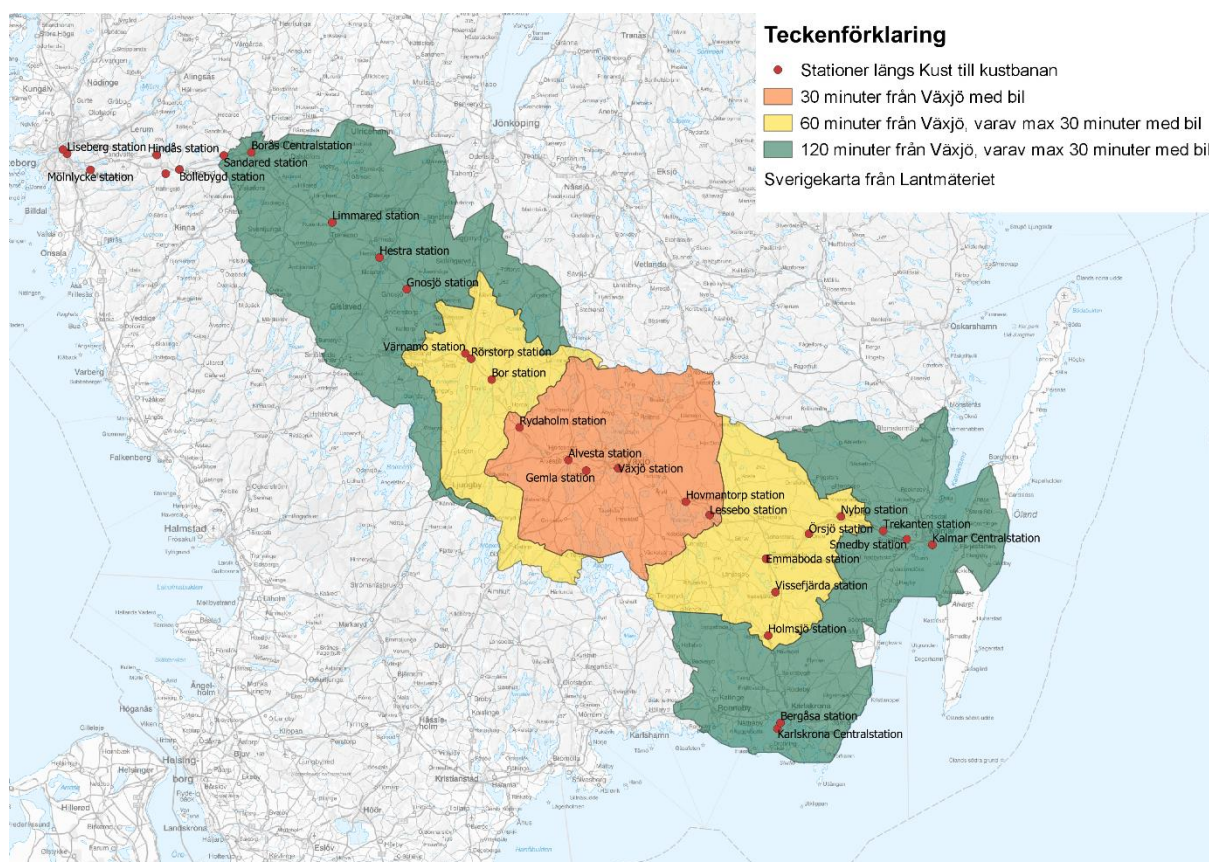


Figur 43. Tillgänglighet för kollektivtrafikresor med start- eller slutpunkt Alvesta station (Norconsult Astando, 2019).

Växjö

Tillgängligheten till och från Växjö station för 30 minuter med bil samt längs Kust till kustbanan för tidsintervallen 60 minuter samt 120 minuter, varav max 30 minuter med bil, redovisas i *Figur 44*. Tillgängligheten från Växjö station med bil liknar i stort tillgängligheten från Alvesta station, jämför *Figur 44* med *Figur 42*. Från Växjö är tillgängligheten som väntat något bättre i östlig riktning. Med en restid på 60 minuter från Växjö station längs Kust till kustbanan nås Värnamo station i väster och Nybro samt Holmsjö station i öster. Med en restid på 120 minuter nås Borås samt Kalmar och Karlskrona i öster. Vid byte till bil på valfri station nås även stora delar av kommunerna längs stråket samt tätorter utan järnvägsanslutning.

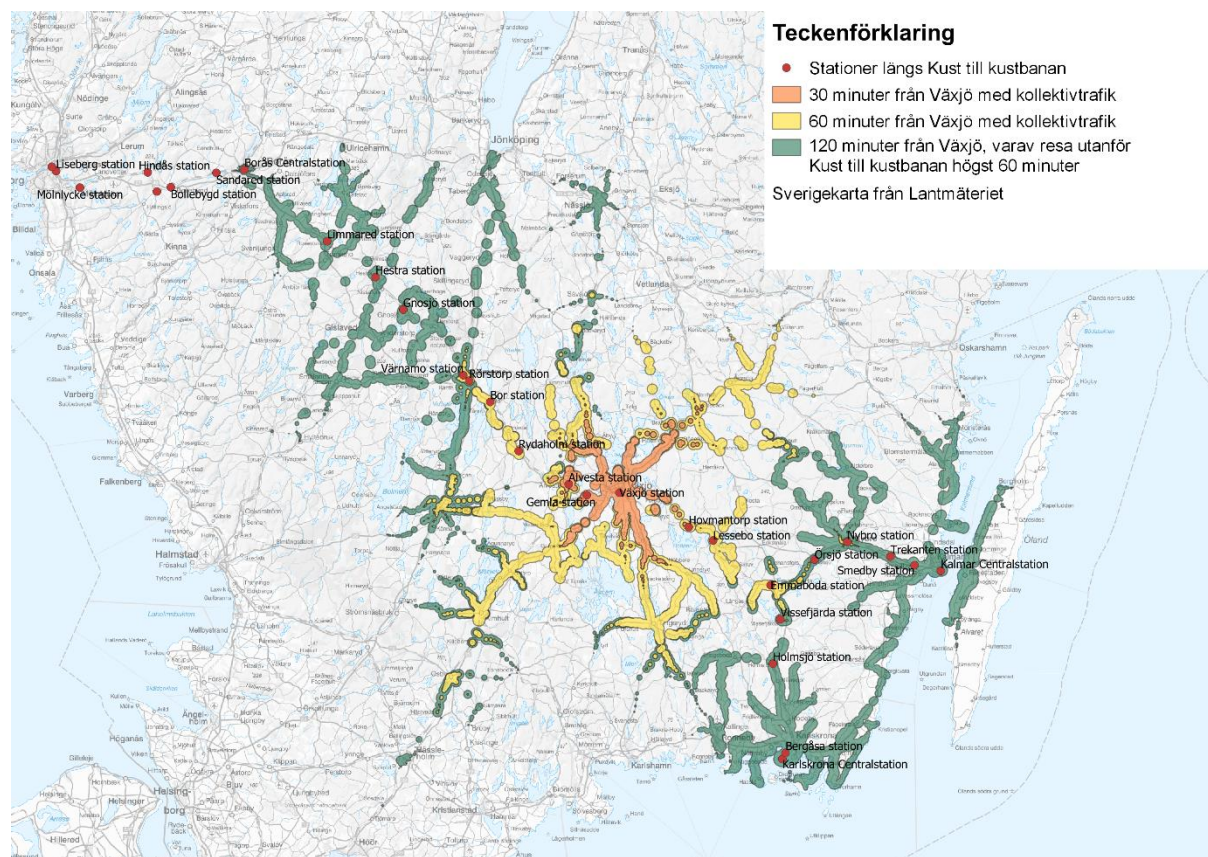
Inom 30 minuter med bil från Växjö station nås totalt 127 000 personer. Inom 60 respektive 120 minuter längs Kust till kustbanan, varav max 30 minuter med bil, nås 216 000 personer respektive 595 000 personer.



Figur 44. Tillgänglighet för kombinationsresor kollektivtrafik+bil med start- eller slutpunkt Växjö station (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten till och från Växjö station med kollektivtrafik längs Kust till kustbanan redovisas i *Figur 45*. Ur isokronkartan kan det utläsas vilka områden som kan nå inom 30, 60 och 120 minuter med kollektivtrafik från eller till Växjö station. För 120-minutersisokronen finns det inlagt ett krav om att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter. Inom 30 minuter är tillgängligheten framförallt god längs väg 23, 27, 30 och 37. Inom 60 minuter nås stora områden med kollektivtrafik ifrån Växjö station, se *Figur 45*. Inom 120 minuter med kollektivtrafik, varav max 60 min utanför Kust till kustbanan, nås precis Borås samt Kalmar och Karlskrona.

Med kollektivtrafik från Växjö station nås inom 30 minuter totalt 94 000 personer, inom 60 minuter nås 207 000 personer och inom 120 minuter nås totalt 602 000 personer.

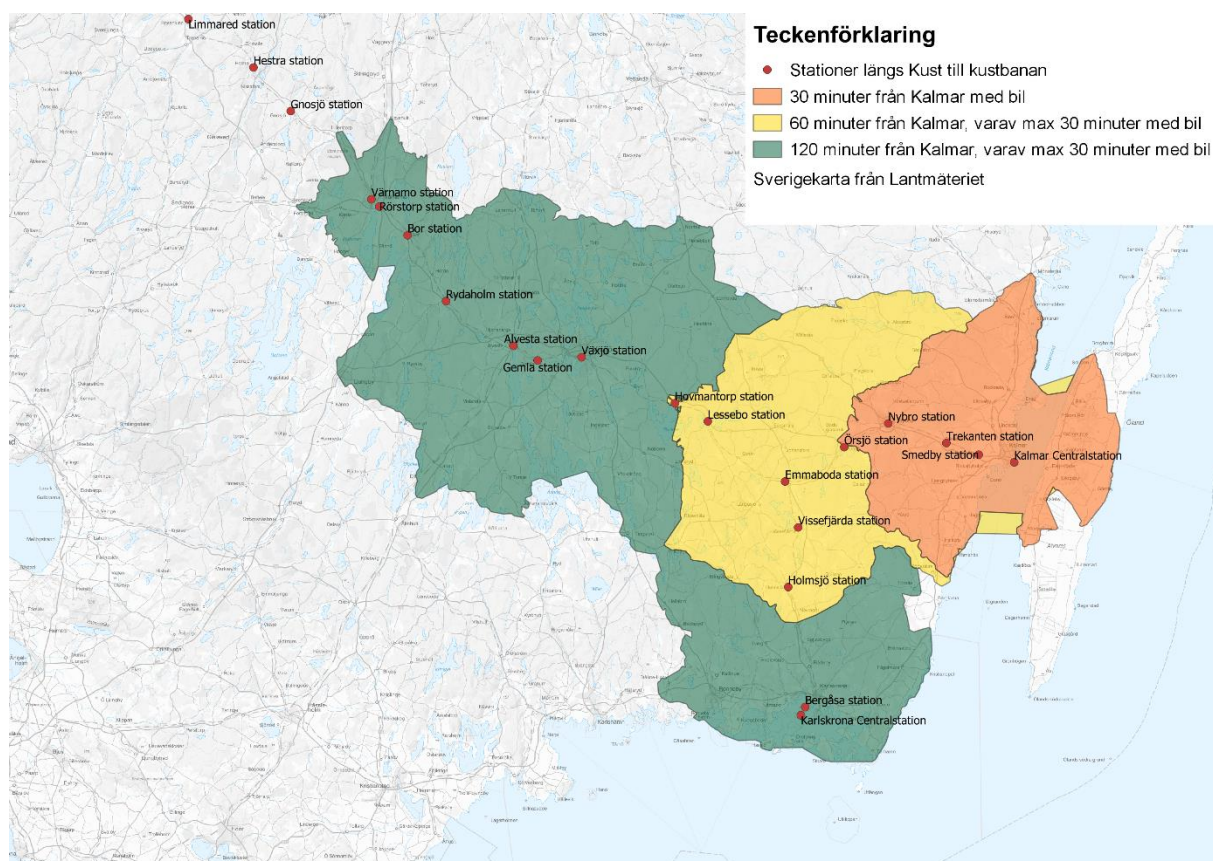


Figur 45. Tillgänglighet för kollektivtrafikresor med start- eller slutpunkt Växjö station (Norconsult Astando, 2019).

Kalmar

Tillgängligheten till och från Kalmar C för 30 minuter med bil samt längs Kust till kustbanan för tidsintervallen 60 minuter samt 120 minuter, varav max 30 minuter med bil, redovisas i *Figur 46*. Som kan utläsas i *Figur 46* nås inom 30 minuter med bil framförallt Kalmar och Nybro kommun men även delar av Öland. Med en restid på 60 minuter längs Kust till kustbanan nås Hovmantorp samt Holmsjö station. Med en restid på 120 minuter från Kalmar centralstation längs Kust till kustbanan nås Värnamo och Karlskrona centralstation. Med möjligt byte till bil vid valfri station nås även stora delar av kommunerna längs stråket, se *Figur 46*.

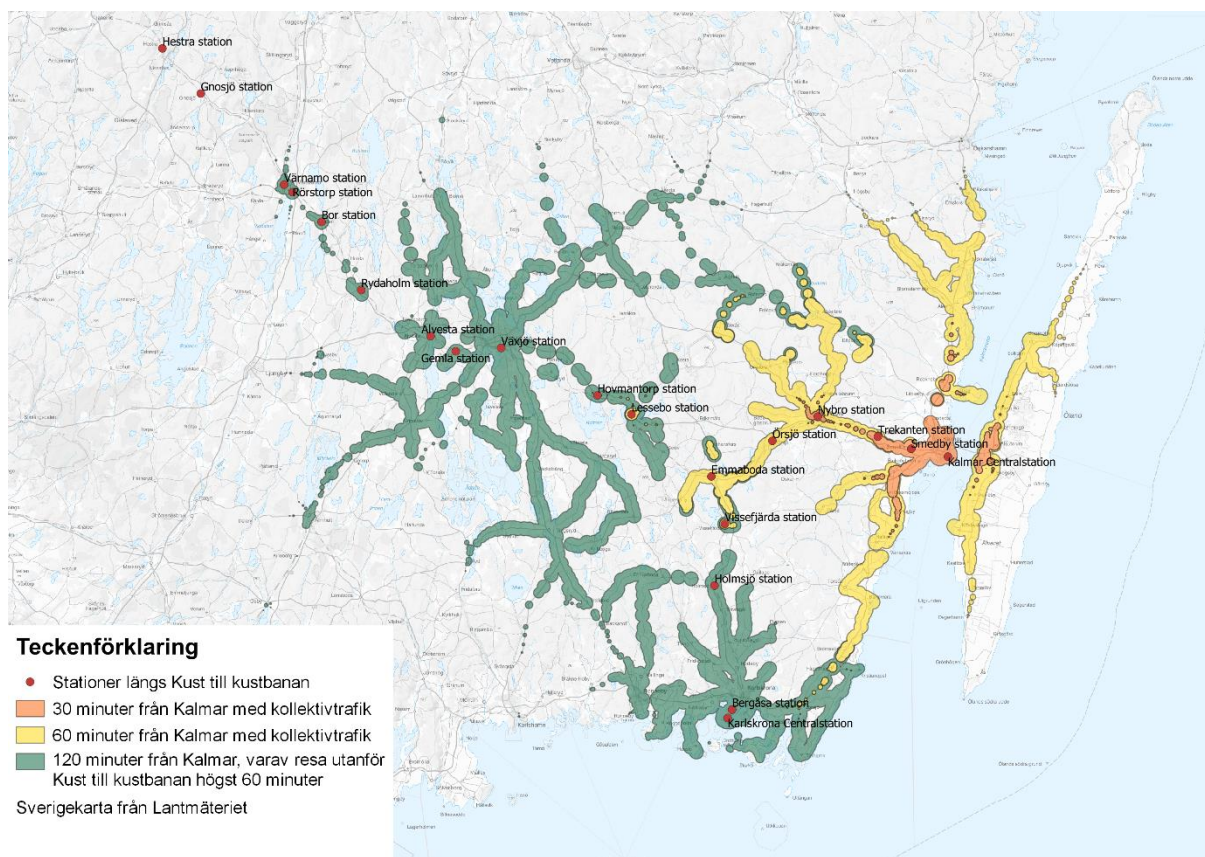
Inom 30 minuter med bil från Kalmar C nås 107 000 personer. Inom 60 respektive 120 minuter längs Kust till kustbanan varav max 30 minuter med bil nås 134 000 personer respektive 402 000 personer.



Figur 46. Tillgänglighet för kombinationsresor kollektivtrafik+bil med start- eller slutpunkt Kalmar C (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten med kollektivtrafik längs Kust till kustbanan med utgångspunkt i Kalmar redovisas i *Figur 47*. Ur isokronkartan kan det utläsas vilka områden som kan nå inom 30, 60 och 120 minuter med kollektivtrafik från eller till Kalmar C. För 120-minutersisokronen finns det inlagt ett krav om att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter. Från Kalmar C nås bland annat Nybro och Färjestaden med kollektivtrafik inom 30 minuter. Inom 60 minuter med kollektivtrafik nås Lessebo, Mönsterås, Borgholm, Mörbylånga och Jämjö. Inom 120 minuter med kollektivtrafik, varav max 60 min utanför Kust till kustbanan, nås Värnamo, Karlskrona samt Växjö med omnejd, se *Figur 47*.

Med kollektivtrafik från Kalmar C nås inom 30 minuter 71 000 personer och inom 60 minuter nås 125 000 personer. Inom 120 minuter nås totalt 370 000 personer.



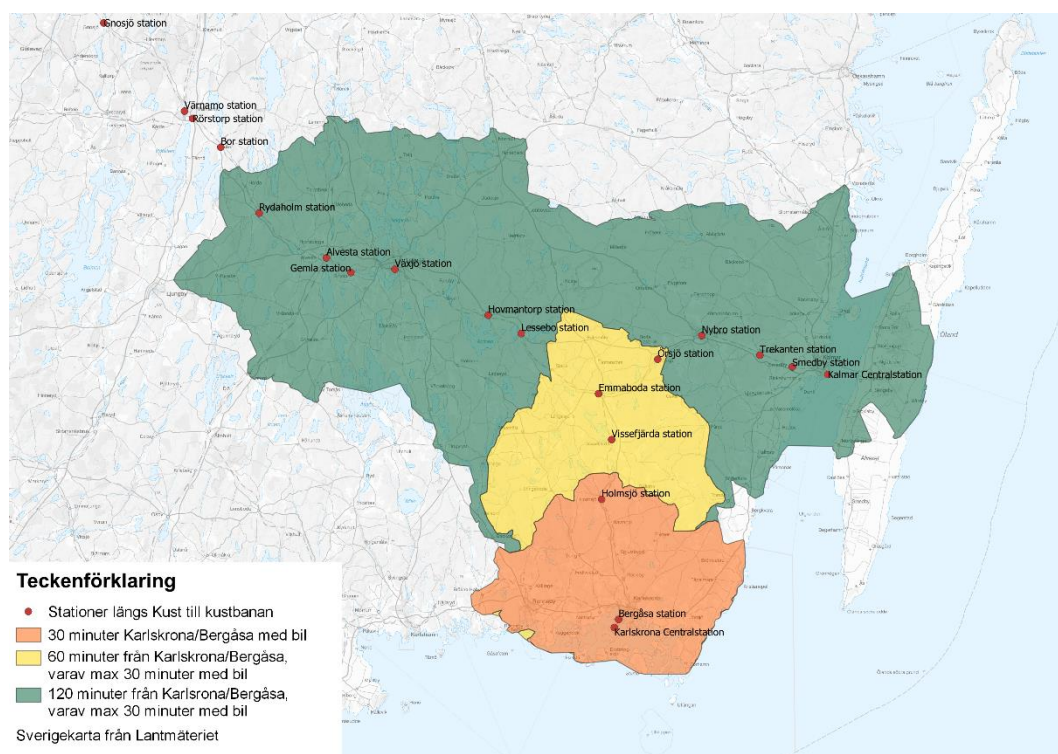
Figur 47. Tillgänglighet för kollektivtrafikresor med start- eller slutpunkt Kalmar C (Norconsult Astando, 2019).

Karlskrona

Tillgängligheten till och från Karlskrona C för 30 minuter med bil samt längs Kust till kustbanan för tidsintervallen 60 minuter samt 120 minuter, varav max 30 minuter med bil, redovisas i Figur 48.

Inom 30 minuter med bil nås framförallt Karlskrona och Ronneby kommun. Med kombinationsresan tåg längs Kust till kustbanan och byte till bil på valfri station nås på 60 minuter, varav max 30 minuter med bil, Örsjö station samt stora delar av Emmaboda kommun. Inom 120 minuter med tåg längs Kust till kustbanan nås Rydaholm station samt Kalmar centralstation och med möjligt byte till bil nås även stora delar av kommunerna längs stråket, se Figur 48.

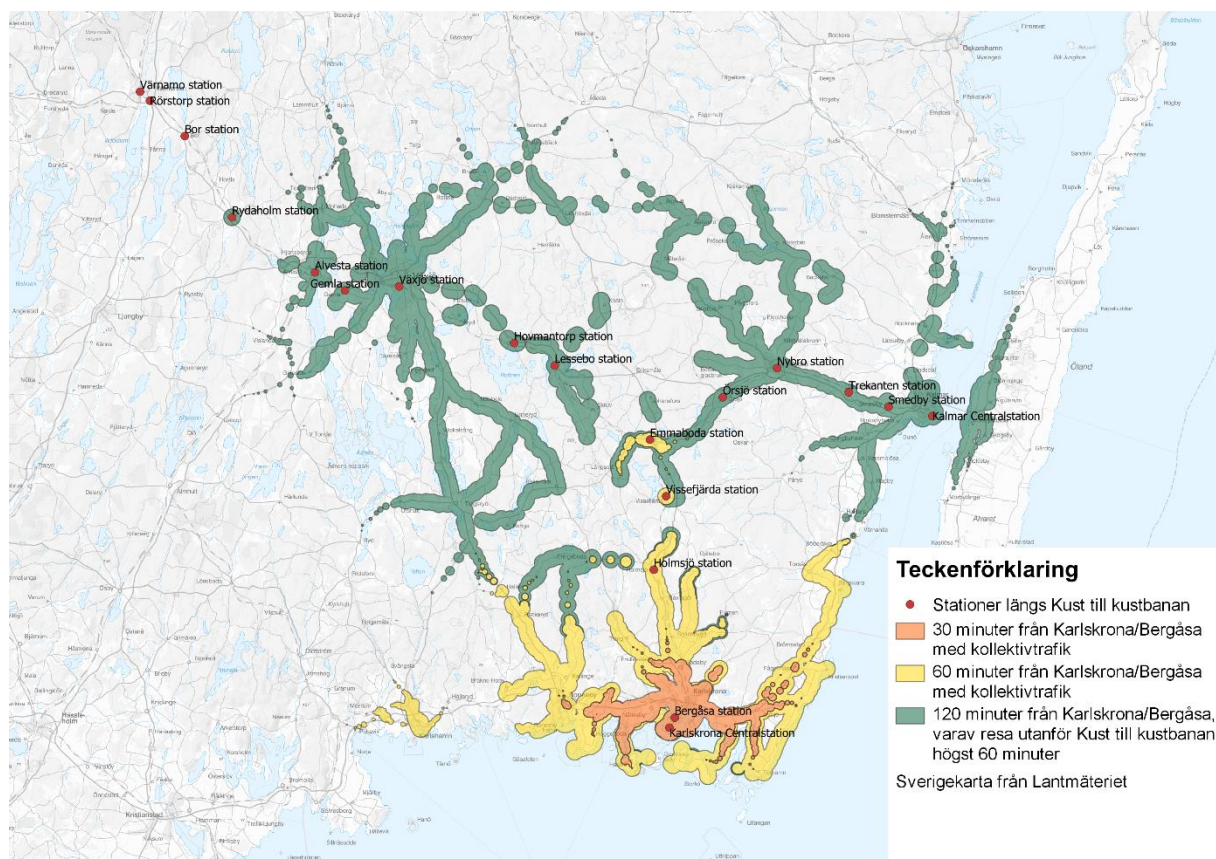
Inom 30 minuter med bil från Karlskrona C nås totalt 93 000 personer. För kombinationsresan tåg med byte till bil nås 107 000 personer inom 60 minuter och 357 000 personer nås inom 120 minuter.



Figur 48. Tillgänglighet för kombinationsresor kollektivtrafik+bil med start- eller slutpunkt Karlskrona C (Norconsult Astando, 2019).

Tillgängligheten med kollektivtrafik längs Kust till kustbanan med utgångspunkt i Karlskrona redovisas i *Figur 49*. Ur isokronkartan kan det utläsas vilka områden som kan nå inom 30, 60 och 120 minuter med kollektivtrafik från eller till Karlskrona C. För 120-minutersisokronen finns det inlagt ett krav om att resor utanför Kust till kustbanan högst får vara 60 minuter. Från Karlskrona C nås inom 30 minuter med kollektivtrafik framförallt de centrala delarna av Karlskrona kommun samt Ronneby. Inom 60 minuter nås även Emmaboda, Karlshamn och Torsås. Inom 120 minuter med kollektivtrafik, varav max 60 min utanför Kust till kustbanan, nås även Kalmar samt Växjö med omnejd.

Med kollektivtrafik från Karlskrona C nås inom 30 minuter totalt 58 000 personer, inom 60 minuter nås 120 000 personer och inom 120 minuter nås totalt 331 000 personer.



Figur 49. Tillgänglighet för kollektivtrafikresor med start- eller slutpunkt Karlskrona C (Norconsult Astando, 2019).

4.4. Godstransport på järnväg

Avsnittet baseras på utredningen *Godstrafik på Kust till kustbanan, se Bilaga 2*.

4.4.1. Marknad

Kust till kustbanan väster om Alvesta har en stark ställning som godsstråk i södra och västra Sverige. Godstrafiken är omfattande och försörjer Västkusthamnarna, godsnoder i området Värnamo–Jönköping–Nässjö–Alvesta och företagsspecifika systemtåg med stål-, trä- och kemivaror. Trafiken utvecklas positivt och det finns potential för att köra fler godståg på sträckan. 2018 gick cirka 7 godståg per dag Göteborg–Alvesta. Öster om Alvesta är godstrafiken begränsad efter att under de senaste 10–15 åren krympt väsentligt.

Orsaken till trenderna i godstrafiken har flera orsaker:

- För det första har industri- och lagerstrukturen förändrats med nya logistikområden, nedläggningar av industrier och koncentrerad produktion till färre orter.
- För det andra har konkurrensen från baltiska och östeuropeiska åkerier tagit stora marknadsandelar i segmenten in- och utrikestransporter på medellånga till långa avstånd där järnväg och sjöfart tidigare var de främsta alternativen.
- För det tredje har marknadsföringen och utbudet av järnvägstransporter inte varit tillräcklig. Green Cargo (och tidigare SJ Gods) rationaliserade sin verksamhet under 1990-talet med nedläggning av sidolinjer, terminaler/taxepunkter och industrispår. Kommuner har heller inte försett nya industrifastigheter och industriområden med spår samt rivit upp befintliga, oanvända spår.

Utvecklingen är även en effekt av en förändrad järnvägsproduktion där järnvägsbolagen gått från att erbjuda vagnslasttransporter, ett tåg för många kunder, till att erbjuda systemtåg, ett tåg per kund, samt ökat fokus på intermodala transporter. Järnvägen har på så sätt blivit ett transportsystem för stora företag med tillräckligt stora volymer medan små och medelstora företag lämnats utan möjlighet att använda järnvägstransporter.

Regeringen har i sin godstransportstrategi (Regeringskansliet, 2018) fastslagit att en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart ska främjas. Det målet uppfylls i praktiken inte av Trafikverket på flera sätt: persontåg prioriteras konstant högre än godståg i tidtabellsläggning, banavgifterna höjs succesivt och villkoren för lastbilstransporter blir mer generösa med höjd axellast, bruttovikt och fordonslängd.

4.4.2. Trafikering

2017 transporterades cirka 700 000 ton gods på hela Kust till kustbanan. Sträckan Göteborg–Limmared transporterade omkring 500 000 ton, Limmared–Värnamo 630 000 ton, Värnamo–Alvesta 350 000 ton och Alvesta–Kalmar/Karlskrona 200 000 ton.

Intermodala tåg

Green Cargo kör i samarbete med företagen GDL och PGF tåg längs Kust till kustbanan från Göteborgs hamn till terminalen i Båråmo med containrar och lastbilssläp. Dagligen går ett flertal tåg till och från lager och terminaler i området Värnamo–Jönköping som försörjer lokala och regionala industrier med import- och exportvaror. Trafikupplägg finns även mellan Värnamo/Jönköping och Norge respektive Tyskland.

Volvotåget

Green Cargo kör dagligen tre tåg från Olofström till Göteborg med pressdetaljer åt Volvo Cars. Pressdetaljerna går direkt in i Volvos produktion vilket ställer krav på ledtider, pålitlighet och robusthet i upplägget. Tåget går först från Olofström till Älmhult där dieselloket byts mot ellok. Tåget byter därefter färdriktning i Alvesta genom lokrundgång.

Vidatåget

Skogsföretaget Vida har ett eget tåg som kör in sågtimmer från terminaler i Västra Götaland och Värmland till deras fyra järnvägsanslutna sågverk i stråket: Borgstena norr om Borås, Hestra, Alvesta och Vislanda söder om Alvesta. Från sågverken levereras sågade trävaror till Varbergs och Karlshamns hamnar via Hässleholm. Transporterna omfattar i storleksordningen 200 000–300 000 ton per år.

Glaståget

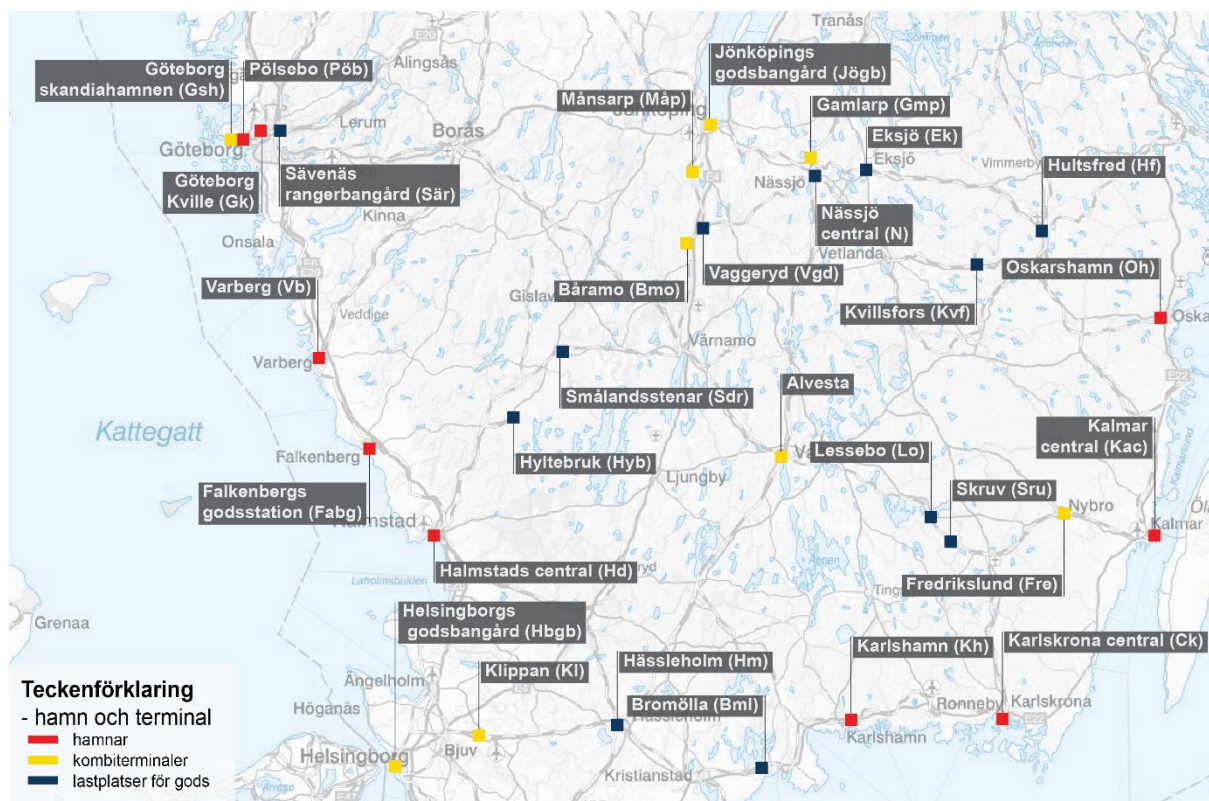
Glasbruket Ardagh i Limmared tar in sand och kemikalier på järnväg från Halmstads hamn. Det är företaget Baneservice som kör i storleksordningen 120 000–130 000 ton per år från Halmstad hamn till Limmared via Värnamo. Tågen dras av diesellok och går oftast från Halmstad på kvällen med ankomst till Limmared kring midnatt.

Södras virkeståg

Skogsföretaget Södra kör rundvirke från terminalen i Stockaryd norr om Alvesta till Värö bruk utanför Varberg. Dessa transporter går i dagsläget över Markarydsbanan eller Skånebanan, men kan bli aktuella att köra via Värnamo–Borås när Viskadalsbanan rustats upp. Södra kör även vissa tåg till bruket i Mönsterås, men har valt att koncentrera järnvägstransporterna till Värö bruk då den långa dieselsträckan mellan Kalmar och Mönsterås inte är kostnadseffektiv.

4.4.3. Terminaler och lastplatser

Längs Kust till kustbanan finns ett antal noder för omlastning av gods mellan järnväg och väg respektive sjöfart. Det handlar dels om större kombiterminaler, lastplatser för trävaror och andra frilastområden och på ett par ställen av väderskyddad omlastning. I *Figur 50* visas översikt av hamnar, kombiterminaler med järnvägsanslutning samt lastplatser för gods. Utöver dessa finns ett antal industrispår, se *avsnitt 5.2*.



Figur 50. Översikt över hamnar, kombiterminaler med järnvägsanslutning samt lastplatser för gods (Trafikverket, 2019c).

Göteborg–Värnamo

Området har låg terminaltäthet. Förutom ett antal anläggningar i Göteborg finns i praktiken enbart en enkel lastplats i Limmared i stråket. Noterbart är att Borås fram till år 2000 hade omfattande godstrafik, men idag helt saknar lastplats eller terminal. Ett flertal logistikområden i området, bland annat Viared i Borås, har helt planerats och utvecklats utan att beakta järnvägsanslutning eller närhet till omlastningsterminal.

Värnamo–Jönköping–Nässjö–Alvesta

I området är terminaltätheten så hög att den kan betraktas som överexploaterad. I Jönköping, Torsvik, Nässjö, Alvesta och Båråmo finns stora lager och kombiterminaler där kommunerna i vissa fall har bidragit till att ansluta med industrispår till Y:et.

Öster om Alvesta

Öster om Alvesta finns ett fåtal terminaler. Industriverksamheten är inte av sådan omfattning att en godsterminal bär sig. För att godstransporter på järnväg ska utvecklas krävs en exploatör som redan tidigt i processen har med järnvägen som ett alternativ, lägger en plan för hur nya industrispårsmråden ska anslutas och hur man ska uppnå en kritisk massa.

I stråket behöver främst lastplatser och omlastningspunkter för skogsråvara och skogsindustrins färdiga produkter ses över. I Alvesta finns en spårförsedd väderskyddad omlastningsterminal där importvagnar tas in och godset lagras eller distribueras till kunder i närområdet. Fler omlastningsterminaler med väderskydd kan öka attraktiviteten för järnvägstransporter till och från de olika delregionerna då det möjliggör att man tar importvagnar med gods som distribueras lokalt. Det är också ett flexibelt system, vagnarna kan antingen dras till kunder på industrispår eller lastas om vid terminalen.

4.4.4. Brister i infrastrukturen

Göteborg–Borås

Driftplatserna Mölndals övre och Hindås behöver utrustas med samtidig infart, men utan att möteslängden påverkas vilket ofta är fallet. Även en större översyn av Mölndals övre bör genomföras. Det är sista magasineringsspåret in mot Göteborg och det finns farhågor att ökad trafik i samband med inkoppling av Västlänken kan påverka behovet av magasinering innan Almedal.

Rävlanda driftplats lämnar mycket att önska ur trafikerings- och säkerhetssynpunkt. Det lutar kraftigt mot driftplatsen från båda håll och flertalet godståg kör relativt snabbt med sth 100 för att komma upp för motlutet efter driftplatsen, något som är viktigt vid sämre adhesionsförhållanden. Genom att försignalbeskedet kommer för sent har många förare fått bromsa snabbt för att inte riskera att rulla förbi stoppsignal, något som även gäller rutinerade förare med god linjekännedom. Möten mellan person- och godståg bör undvikas i Rävlanda.

Söder om Borås är det kurvigt och lutar. Vid sämre adhesionsförhållanden är det svårt för godståg att accelerera till marschfart och komma upp med tyngre tåg. När Viskadalsbanan är upprustad till högre standard kan det bli aktuellt att vända tåg på Borås driftplats vilket ställer krav på tillräcklig vändkapacitet. Idag är maximal godstågslängd vid vändning 380 meter, vilket behöver öka till minst 650 meter, men helst 750 meter.

Borås–Värnamo

Sträckan mellan Borås och Hillared är 21 km lång och den längsta sträckan utan mötesstation på hela Kust till kustbanan. En mötesstation i trakten av Målsryd skulle öka kapaciteten och robustheten på sträckan.

För att utveckla den lokala godstrafiken i och kring Värnamo krävs att tillräckligt många uppställningsspår och vändkapacitet säkerställs. Dessutom behöver tillgänglighet till kunder längs järnvägen Halmstad–Värnamo förbättras vilket omfattar förbättrade eller nya lastplatser i exempelvis Smålandsstenar och Forsheda/Bredaryd. Det krävs också att bandelarna kan trafikeras på för operatörer och kunder attraktiva tider.

Sträckan är också kritisk vad gäller lastprofil. Skogsindustrins järnvägstransporter av rundvirke och förädlade produkter skulle gynnas vid en utökad lastprofil. För det krävs tunnelåtgärder och flytt av signaler och skyltar.

Värnamo–Växjö

Bangården i Alvesta har stor betydelse för godsflödena på Kust till kustbanan. Det är framför allt godsflödena till och från Olofström som behöver byta riktning och lok i Alvesta vilket är svårt då bangården är ofta full med vagnar, spåren är korta och med stor mängd korsande tågtrafik. Många av problemen kan lösas med ett triangelspår, se *avsnitt 7.1.1*.

Terminalen i Alvesta har korta spår och saknar möjlighet för ellok att angöra. Vagnar måste därmed växlas till och från terminalen vilket blivit ett problem sedan Green Cargo dragit ner på verksamheten. En långsiktigt stabil verksamhet ställer krav på minskat beroende av lokala växlingsresurser.

Trängseln mellan Växjö och Alvesta är ett stort problem. All kapacitet konsumeras i praktiken av regiontåg med styv tidtabell vilket medför att ny godstrafik i praktiken är företagsekonomiskt svårt att införa.

Växjö–Kalmar/Karlskrona

Det har under 2000-talet skett en kapacitetsökning med flera nya mötesstationer öster om Växjö. Merparten av dessa spår har dock anlagts med möteslängder på 300–400 meter vilket inte är tillräckligt för godståg. En ökad godstrafik på sträckan är därför svår att ordna utan konflikter med befintlig trafik. Det saknas också kapillärt järnvägsnät, framför allt är bristen tydlig i Kalmar där hamnspåret nyligen revs upp.

Anslutande Stångådalsbanan mellan Kalmar och Mönsterås är en oelektrifierad järnväg med manuell tågklarering vilket ger en dyr terminalproduktion. Transporterna till och från Mönsterås bruk är därför begränsade och en utveckling av trafiken ställer krav på ökad produktionseffektivitet i form av elektrifiering och upprustat signalsystem.

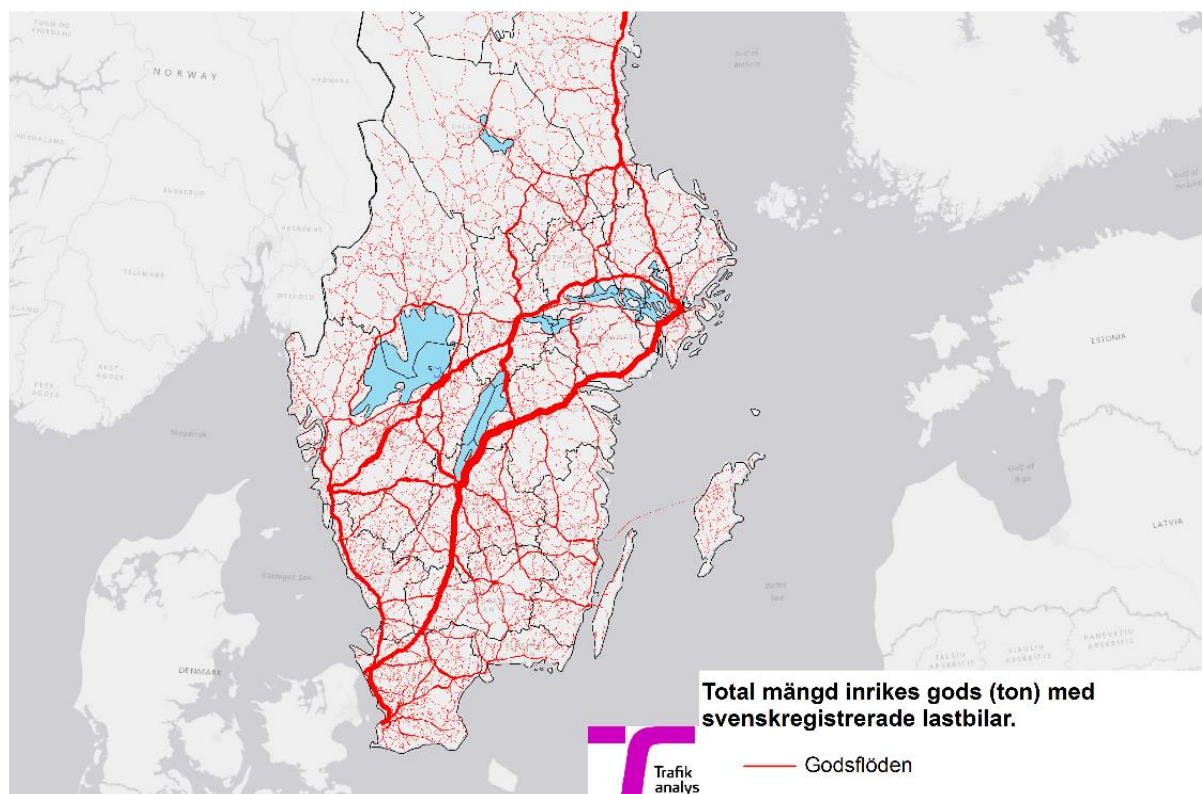
Anslutningen till och från Verköterminalen i Karlskrona byggdes om 2011–2013 för att möjliggöra godstrafik till och från Karlskrona. Terminalen är dock inte funktionellt utformad och för att angöra terminalen måste tågen backa 7 km eftersom spåret ansluter i fel riktning vid Gullberna. Terminalen kan heller inte ta emot tåglängder över 540 meter vilket gör det svårt att få ihop driften företagsekonomiskt.

Långa, tunga, större tåg (LTS)

Det finns ett antal befintliga och möjliga godstågsflöden som skulle vinna mycket på att kunna köra 750 meter långa tåg, den nya standardlängden för godståg. Det gäller framför allt Volvotåget och intermodala tåg mellan Värnamo–Jönköping–Nässjö–Alvesta och Göteborg respektive kontinenten. I ett första skede bör Trafikverket i samverkan med operatörerna utreda behovet och möjligheten att köra upp till tre 750-meterståg till och från Göteborg per dag. I ett andra skede bör sträckan Alvesta–Värnamo öppnas för 750 meter för att bättre kunna utnyttja Södra stambanan som redan idag tillåter 750 meter långa tåg.

4.5. Godstransport på väg

Utöver godstransport på järnväg sker även en hel del godstransport på väg i stråket Göteborg–Borås samt Borås–Kalmar/Karlskrona. I *Figur 51* redovisas översiktligt total mängd inrikes gods (ton) med svenskregistrerade lastbilar. Ur *Figur 51* kan det utläsas att väg 40 mellan Göteborg och Borås är ett starkt stråk för godstransporter på väg med godsvolymer som nästintill motsvarar flödena på E6:an. Väg 25 Alvesta–Kalmar samt väg 27 Borås–Karlskrona har däremot betydligt lägre godstransportflöden (Trafikanalys, 2016).



Figur 51. Översiktliga godsflöden med svenska tunga lastbilar, genomsnitt för åren 2012–2014 (Trafikanalys, 2016).

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för den tunga trafiken har hämtats ifrån *Vägtrafikflödeskartan* (Trafikverket, 2019d). ÅDT för lastbilstrafiken presenteras nedan för väg 40, väg 27 och väg 25. Samtliga mätningar är år gjorda 2015–2018.

4.5.1. Väg 40, Göteborg–Borås

För väg 40 redovisas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för lastbilar i *Tabell 12*. Som kan ses i *Tabell 12* är lastbilstrafiken som högst mellan Kallebäcksmotet och Landvettermotet för att sedan avta något. Den tunga trafiken på väg 40 redovisas även procentuellt, se *Figur 62*.

Tabell 12. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för lastbilar på väg 40 Göteborg–Borås.

Startpunkt	Slutpunkt	ÅDT lastbil (fordon/dygn)
Kallebäcksmotet (Göteborg)	Landvettermotet	5 700–7 100
Landvettermotet	Flygplatsmotet	4 200–5 100
Flygplatsmotet	Ryamotet	3 500–3 700
Ryamotet	Viaredsmotet	2 500–3 000
Viaredsmotet	Annelundsmotet (Borås)	3 600–3 800

4.5.2. Väg 27, Borås–Karlskrona

För väg 27 redovisas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för lastbilar i *Tabell 13*. Ur *Tabell 13* kan det utläsas att lastbilstrafiken på väg 27 är som högst där vägen har gemensam sträckning med väg 25, dvs. från Moasjön (väster om Alvesta) till Östra Växjö. I övrigt är flödet av lastbilar som högst mellan Bredaryd och Värnamo. Den tunga trafiken på väg 27 redovisas även procentuellt, se *Figur 63* och *Figur 64*.

Tabell 13. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för lastbilar på väg 27 Borås–Karlskrona.

Startpunkt	Slutpunkt	ÅDT lastbil (fordon/dygn)
Viaredsmotet	Hillared (Kilakorset, väg 154)	1 000
Hillared (Kilakorset, väg 154)	Bredaryd (väg 153)	600–900
Bredaryd (väg 153)	Värnamo (E4)	1 100–1 300
Värnamo (E4)	Moasjön (väg 25)	700–900
Moasjön (väg 25)	V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	1 300–1 600
V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	NÖ Växjö (väg 23/27)	2 400–2 900
NÖ Växjö (väg 23/27)	Ö Växjö (väg 25)	1 600–1 800
Ö Växjö (väg 25)	Söder om Tingsryd (väg 29)	500–800
Söder om Tingsryd (väg 29)	Kallinge (E22)	300–500
Kallinge (E22)	Karlskrona	700–900

4.5.3. Väg 25, Alvesta–Kalmar

För väg 25 redovisas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för lastbilar i *Tabell 14*. I *Tabell 14* ses att lastbilstrafiken på väg 25 är som högst genom Växjö samt mellan Rinkabyholm och Kalmar där väg 25 har gemensam sträckning med E22. Mellan östra Växjö och Nybro är antalet lastbilar på väg 25 förhållandevis lågt. Den tunga trafiken på väg 25 redovisas även procentuellt, se *Figur 65*.

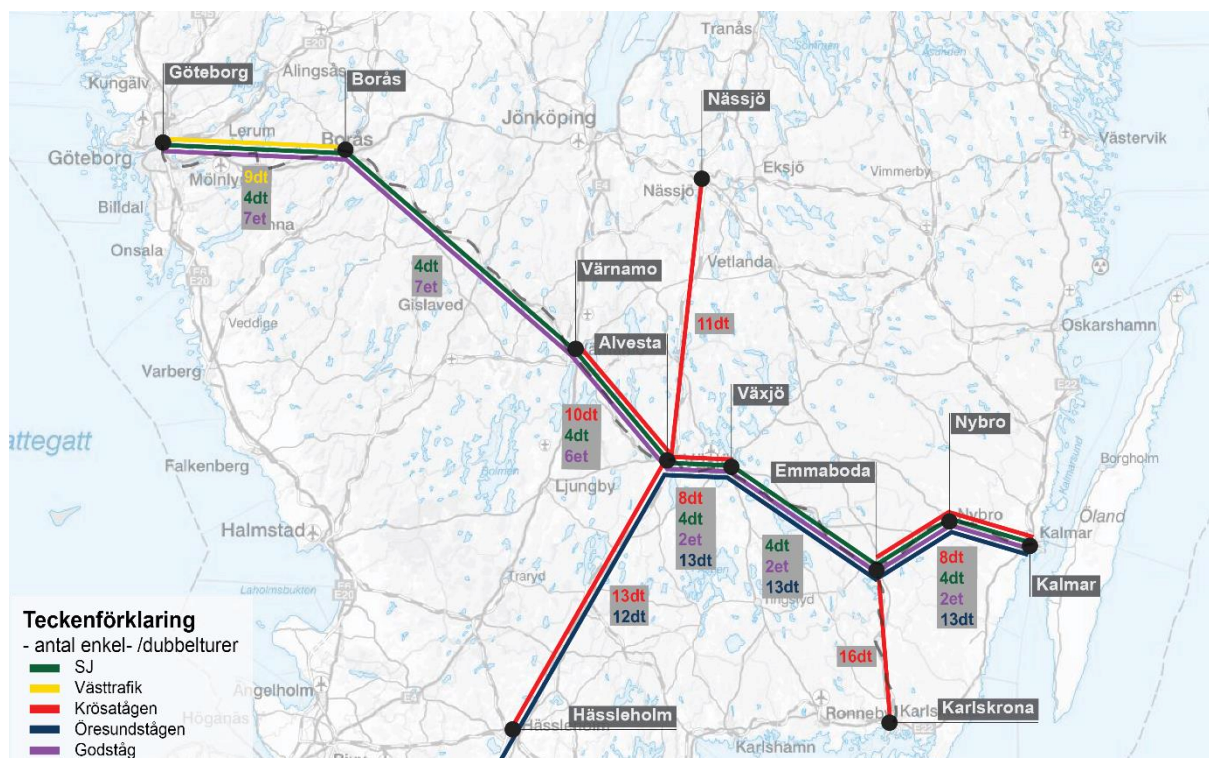
Tabell 14. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för lastbilar på väg 25 Alvesta–Kalmar.

Startpunkt	Slutpunkt	ÅDT lastbil (fordon/dygn)
Moasjön (väg 27)	V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	1 300–1 600
V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	NÖ Växjö (väg 23/27)	2 400–2 900
NÖ Växjö (väg 23/27)	Ö Växjö (väg 25)	1 600–1 800
Ö Växjö (väg 25)	Ö Nybro (väg 31)	400–800
Ö Nybro (väg 31)	Rinkabyholm (E22)	1 000–1 300
Rinkabyholm (E22)	Kalmar	2 100–2 500

5. Befintliga förhållanden – järnväg

5.1. Övergripande för hela sträckan

Kust till kustbanan är utpekad som nationell brist avseende kapacitet, punktlighet och robusthet. Men banans karaktär, trafik och förutsättningar varierar stort mellan delsträckorna. Det kan också vara svårt att särskilja begreppen eftersom de beror på varandra: en sträcka där trafiken ligger nära kapacitetstaket blir mindre robust (mer känslig för störningar) och när sådana sker blir punktligheten lidande.



Figur 52. Antal tåg per vardagsdygn. Dubbelturer för persontåg är hämtade från tidtabeller i tågplan för 2019, enkelturer för godståg är genomsnittlig trafik under 2018 (Norconsult, 2019).

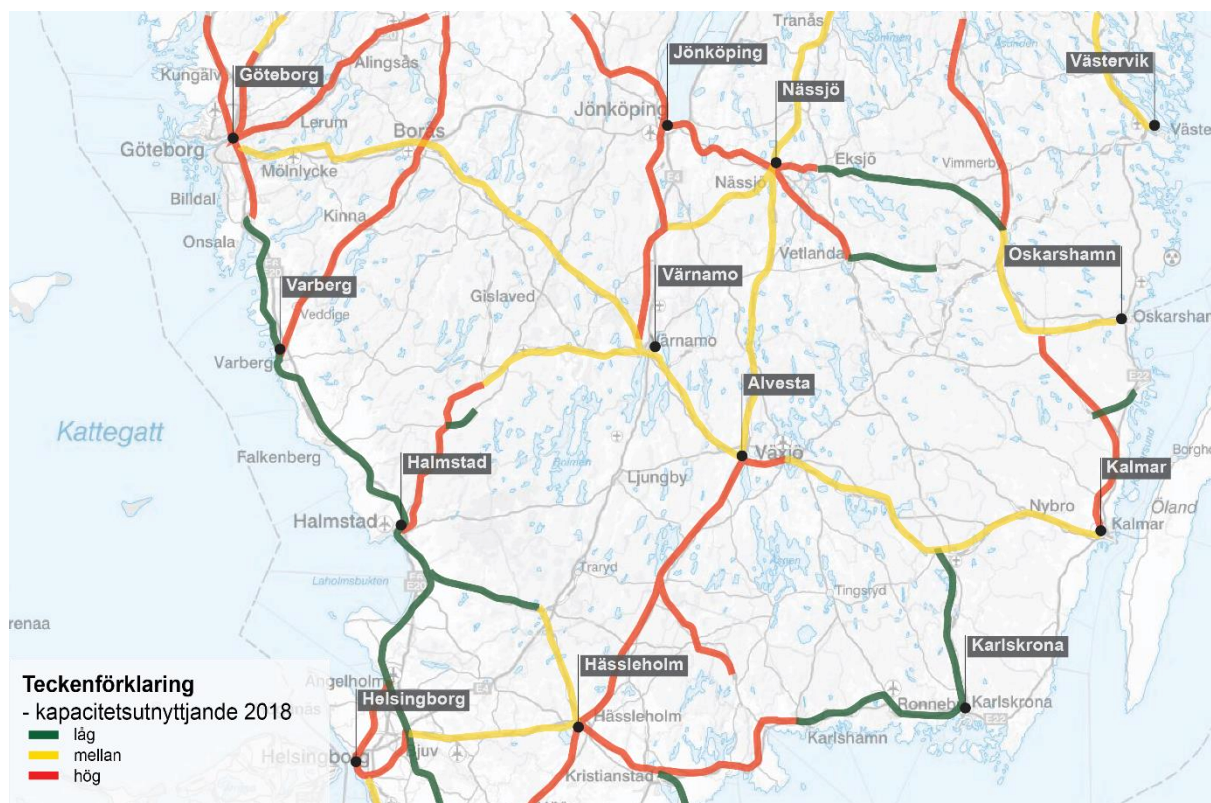
5.1.1. Kapacitet

Det vanligaste måttet på att beskriva en järnvägssträckas kapacitet är antal tåglägen per tidsenhet, även kallat bankapacitet. Kapaciteten bestäms av ett stort antal variabler: antal spår, största tillåtna hastighet, signalsystem, hur nära tågen kan köra varandra (blocksträckornas längd), om det är blandad person- och godstågstrafik och hur långt det är mellan mötesstationerna och förbigångsspåren är några av dem.

Trafikverket använder två mått när kapaciteten redovisas:

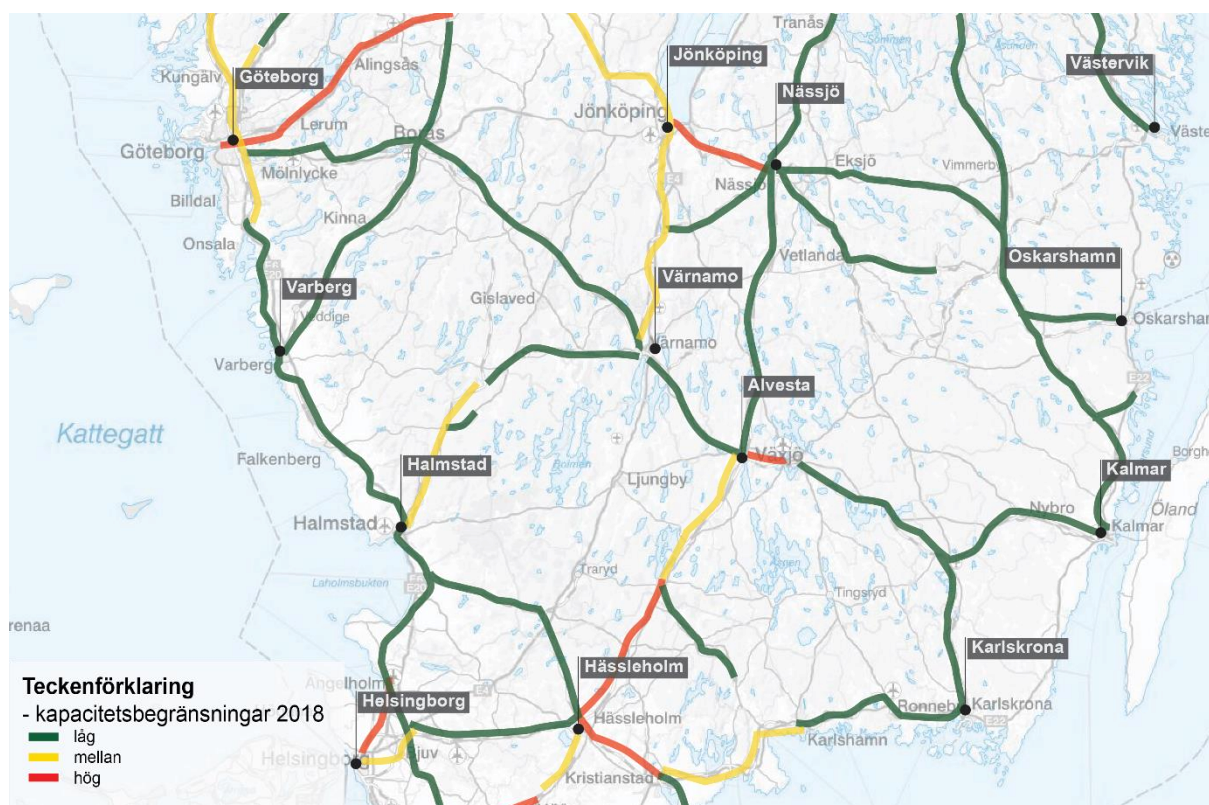
- *Kapacitetsutnyttjande* beskriver hur stor del av tiden som en sträcka trafikeras av ett tåg, dels under hela dygnet, dels under de två timmar med mest trafik.
- *Kapacitetsbegränsning* utgår från en bedömning av det uträknade kapacitetsutnyttjandet.

För Kust till kustbanan varierar kapacitetsutnyttjandet mellan de olika delarna, se *Figur 53* och *Figur 54*. Mest utnyttjad är sträckan mellan Alvesta och Växjö med en Öresundstågslinje, tre Krösatågslinjer och ett fåtal godståg. Sträckan är i stort sett maximalt utnyttjad vilket bland annat leder till svårigheter att genomföra nödvändigt underhåll. Längs övriga sträckan är situationen något bättre med kapacitetsutnyttjande på medelnivå.



Figur 53. Kapacitetsutnyttjande 2018 maxperiod 2 timmar (Trafikverket, 2019e).

Kapacitetsbegränsningen på banan bedöms av Trafikverkets kapacitetscenter vara låg. Undantaget är sträckan Alvesta–Växjö, se *Figur 54*.



Figur 54. Kapacitetsbegränsningar 2018 (Trafikverket, 2019e).

Trafikverket har i rapporten *Kapacitetsstudie för år 2025* (TRV 2018/114663) undersökt olika typer av upplägg för tågtrafiken i södra Sverige. Fyrspårsutbyggnaden Malmö–Lund (Högevall) beräknas då vara färdigställd och i och med det krävs ett förändrat trafikupplägg. Utgångspunkten är att Öresundstågstrafiken ska köra 15-minutersupplägg (fyra avgångar per timme) istället för dagens 20-minuterstrafik vilket även stämmer överens med 15-minuterstrafiken på sträckan Kastrup–Köpenhamn H. Slutsatsen är att två varianter på upplägg ska studeras vidare, bland annat ett där en ny mötesstation krävs mellan Växjö och Åryd för att Öresundståg mot Kalmar ska slippa en väntetid i Växjö på 10 minuter.

På sträckorna Alvesta–Värnamo–Borås–Göteborg är persontrafiken mindre omfattande samtidigt som det går relativt många godståg. Utökad persontågstrafik på Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås är ett regionalt mål samtidigt som det finns förutsättningar att köra fler godståg. Med nya stationer längs stambanor för höghastighetståg i Värnamo och Borås, triangelspår i Alvesta och elektrifiering av Y:et är ytterligare ökad järnvägstrafik ett rimligt antagande.

5.1.2. Punktlighet

För att mäta punktlighet används det Sammanvägda tillförlitlighetsmättet (STM), framtaget av myndigheten Trafikanalys. STM innebär att tåg som är mer än fem minuter senare än tidtabell samt tåg som ställs in samma dag eller dagen innan räknas som försenade.

Punktligheten på Kust till kustbanan varierar stort beroende på vald sträcka och linje, se *Tabell 15*. På sträckan Emmaboda–Karlskrona är punktligheten en av de bästa i landet vilket bland annat beror på en nyligen upprustad anläggning, lågt kapacitetsutnyttjande och kort sträcka för de Krösatåg som trafikerar. SJ:s regionaltåg Kalmar–Göteborg och Öresundstågen Kalmar–Malmö har däremot lägre punktlighet än riksgenomsnittet. Det beror troligtvis på att linjerna sträcker sig över ett stort geografiskt område och därför påverkas av fler störningar än de lokaltåg som trafikerar kortare sträckor.

Tabell 15. Genomsnittlig punktlighet december 2017–februari 2019, urval av sträckor och operatörer.

Sträcka	Tåg	Andel i tid (<5 min försenade)
Riksgenomsnitt	Regionaltåg	90 %
Hela Kust till kustbanan	Öresundståg, Krösatåg, Västtåg, SJ Regionaltåg	92 %
Hela Kust till kustbanan	SJ Regionaltåg Göteborg–Kalmar och omvänt	85 %
Malmö–Alvesta–Växjö–Kalmar	Öresundståg	87 %
Emmaboda–Karlskrona	Krösatåg	98 %
Värnamo–Växjö	Krösatåg	93 %

5.1.3. Robusthet

Robusthet är ett mått på hur väl funktionen kan upprätthållas i ett järnvägssystem vid olika typer av störningar, exempelvis signalfel, akut och planerat underhåll, väderförhållanden eller olyckor. Robusthet är inget exakt mått utan bedöms utifrån relevanta faktorer såsom hur störningskänsligt trafikupplägget på banan är, återställningsförmåga vid störningar, möjligheter till omledning av tågtrafik och förutsättningar för ersättningstrafik.

Återställningsförmåga vid störningar beror till stor del på hur högt kapacitetsutnyttjandet är. Är banan full av tåg kommer ett försenat tåg ha svårt att ta sig fram utanför sitt tågläge. För en enkelspårig bana påverkar även antalet mötesstationer, längden mellan dem och eventuella mellanblocksignaler möjligheten att klara av störningar.

Kust till kustbanans banstandard varierar. Mellan Växjö och Kalmar/Karlskrona har större investeringar i mötesstationer och upprustningar av banan genomförts under 2000-talet. Motsvarande åtgärder har inte genomförts i samma utsträckning Göteborg–Växjö, men ställverksbyten i Borås och Värnamo och triangelspår i Alvesta är några åtgärder som kommer öka banans robusthet.

Möjligheten att leda om tågtrafik via Kust till kustbanan används redan idag vid större störningar och banarbeten. Funktionen som omledningsbana kan väntas bli större i framtiden efter planerade investeringar, se *avsnitt 7.1*. Dock är kapaciteten på banan begränsad och vid utökad ordinarie trafik kan möjligheten till omledning bli mer begränsad.

5.2. Järnvägsteknisk beskrivning av Kust till kustbanan

Kust till kustbanan är över 400 kilometer lång och banstandard, trafikering och omgivande landskap varierar stort längs sträckan. Beskrivningen har därför delats upp i ett antal delsträckor och större driftplatser från väst till öst.

För de större driftplatserna presenteras banstandard, eventuell stationsstandard, förutsättningar för tågmöten och anslutande banor.

För delsträckorna presenteras stationer, hållplatser och mötesstationer, hastighet, banstandard och de plankorsningar som saknar bomanläggning.

För hela sträckningen gäller största tillåtna axellast 22,5 ton och lastprofil A, dock är flera av tunnarna på sträckan angivna som trånga.

5.2.1. Almedal driftplats

Almedals driftplats är belägen sydöst om Göteborgs innerstad. Här ansluter Kust till kustbanan till Västkustbanan med en bro över E6. Det är även den driftplats där Västlänken kommer ansluta till Västkustbanan. Driftplatsen är utrustad med ställverk modell 95.

Banstandard

I samband med att Västlänken inom kort ansluts till Västkustbanan kommer hela driftplatsområdet att byggas om med nya spårdragningar. Nuvarande banstandard på Almedals driftplats anses därför vara mindre intressant för studien.

Möten

Den nya utformningen av Almedals driftplats möjliggör inte planskild övergång mellan Västkustbanan/Västlänken och Kust till kustbanan i båda relationerna. Ett flertal alternativ har utretts i utredningsarbetet för Västlänken men de planskilda alternativen har valts bort på grund av stor påverkan på E6 under byggtiden, intrång i fastigheter och fornlämningar, för brant lutning för godståg eller för stora kostnader (Västlänken järnvägsplan, planbeskrivning 2014).

Anslutande järnvägar

Västkustbanan går mellan Göteborg och Lund via bland annat Varberg, Halmstad och Helsingborg. Den är dubbelspårig på nästan hela sträckan, medger höga hastigheter och trafikeras av fjärrtåg, regionaltåg och godståg.

Västlänken är en dubbelspårig järnväg i tunnel som byggs under centrala Göteborg med stationer vid Göteborgs centralstation, Haga och Korsvägen. Tåg från befintlig Kust till kustbana kommer ej trafikera Västlänken.

5.2.2. Almedal–Borås

Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås är enkelspårig, elektrifierad, utrustad med tågskyddssystemet ATC och med automatisk fjärrblockering (trafikeringsystem H). Banan invigdes 1894 och karakteriseras av snäva kurvor, många obevakade plankorsningar och låg hastighet jämfört med övriga Kust till kustbanan. I samband med stora banarbeten i regionen kommer den användas som omledningsbana i varierande mängd fram till 2027.

Stationer och mötesstationer

I Tabell 16 presenteras information om stationer och mötesstationer längs sträckan.

Tabell 16. Almedal–Borås. Mellanhög plattform (550 mm) används vid nybyggnation, hög och låg plattform är äldre varianter. Standardlängd för godståg är idag 750 meter, tidigare 630 meter.

Driftplats/ linjeplats/ hållplats	Resande- utbyte	Plattformsspår /plattformstyp	Plattform höjd/längd (m)	Största möteslängd (m)	Samtidig infart
Mölnalds övre	Nej			475	Nej
Mölnlycke	Ja	2/sida	Mellan/192	766	Ja
Härryda	Nej			766	Ja
Hindås	Ja	2/sida	Hög, låg/ 154, 147	477	Nej
Rävlanda	Ja	2/sida	Mellan/130	661	Ja
Bollebygd	Ja	1/sida	Mellan/120	-	-
Rödberg	Nej			766	Ja
Sandared	Ja	2/sida	Mellan/132	509	Ja

Mölnalds övre

Mölnalds övre är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängder 468–475 meter. Plattform för resandeutbyte saknas. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Ställverket är av modell 85 men saknar samtidig infart.

Mölnlycke station

Mölnlycke är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängder 665–766 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, båda är mellanhöga och 192 meter långa. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 85 och utrustat med samtidig infart från båda håll.

Härryda

Härryda är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängder 662–766 meter samt ett 110 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Plattform för resandeutbyte saknas. Ställverket är av modell 85 och utrustad med samtidig infart från båda håll.

Hindås

Hindås är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 477 meter samt ett 90 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns: den ena är hög och 154 meter lång, den andra låg och 147 meter lång. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Ställverket är av modell 59 och saknar samtidig infart.

Rävlanda

Rävlanda är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 561–661 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, båda är mellanhöga och 130 meter långa. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Ställverket är av modell 85 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Bollebygd

Bollebygd är en linjeplats utrustad med en sidoplattform och uppställningsspår. Plattformen är mellan hög och 120 meter lång, uppställningsspåret 85 meter långt och oelektrifierat.

Rödberg

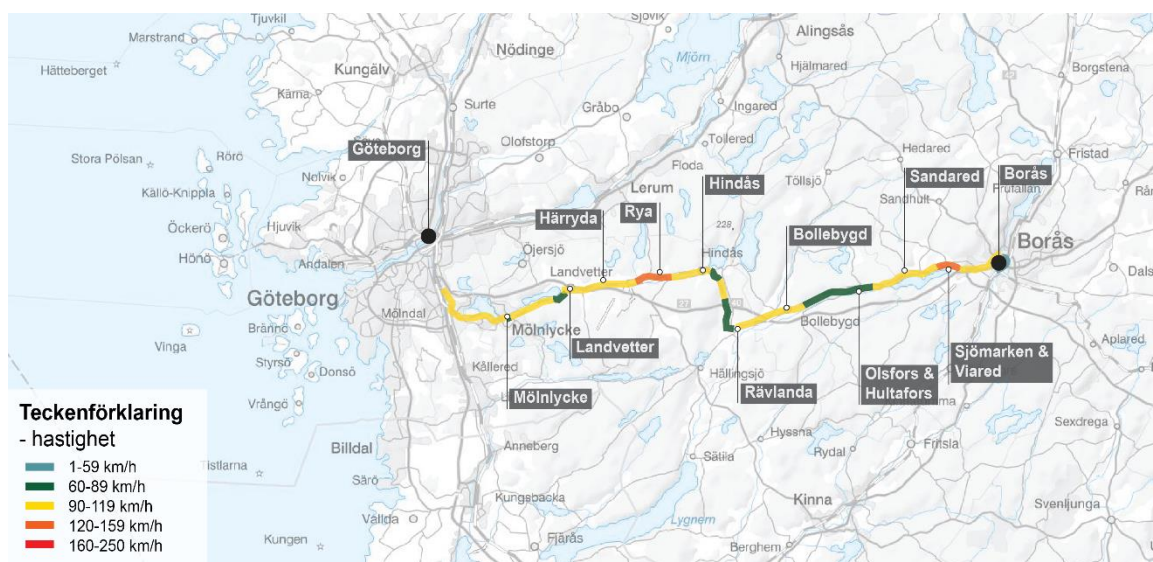
Rödberg är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängder 646–766 meter. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Plattform för resandeutbyte saknas. Ställverket är av modell 59 och utrustad med samtidig infart åt båda håll.

Sandared

Sandared är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 404–509 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, båda är mellan höga och 132 meter långa. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Ställverket är av modell 85 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Hastighet

Hastigheten mellan Almedal och Borås varierar stort, se *Figur 55*. Långa sträckor ligger hastigheten för godståg runt sth 100, men genom några stationer och längs längre kurviga avsnitt är hastigheten sänkt till sth 65–75.



Figur 55. Karta över gällande hastigheter (sth A-tåg) för sträckan Almedal-Borås.

Banstandard

Huvudspåret och avvikande huvudspår är byggda 1990 och håller god standard (räler 50 kg, betongsliprar). Sidospåren är äldre, håller generellt något sämre standard och är i behov av upprustning (räler 43 kg, spik- och heyback-befästning, träsliprar). Det finns problem med vittrande betongsliprar.

Det finns sex tunnlar och fyrtio broar på sträckan. Samtliga tunnlar är konstaterat trånga och med begränsad höjd till kontaktledning. Broarna är byggda mellan 1893 och 2006 och i relativt gott skick.

De signaltekniska anläggningarna är av varierande ålder. Kontaktledningen är i godkänt skick men kontaktledningsstolparna är till stor del från 1930-talet och svårt rostangripna. På några av mötesstationerna finns en äldre form av kontaktledning (S 4,9/5,9 kN) som högst tillåter sth 120. Trädsäkring har utförts på större delen av sträckan.

Plankorsningar

Sträckan Almedal–Borås har 51 plankorsningar och kännetecknas av att 22 stycken är obevakade, relativt många jämfört med övriga Kust till kustbanan. Alla obevakade plankorsningar redovisas i Tabell 17.

Tabell 17. Almedal–Borås. Förteckning över plankorsningar som saknar bomanläggning.

Plankorsning	Vägartyp	Skydd/säkerhet	Sth	Kommentar
Idrottsplatsen, Mölndals övre	Serviceväg	Låst grind, kryssmärke	90	Sporadisk trafik
Km 14+868, Mölnlycke	Gång- och cykelväg	Ljud- och ljussignal	90	
Badplatsen, Långnäs	Stig	Gångfälla	90	Närsikt ej tillräcklig
Bockö, Långnäs	Lokal väg	Enkel ljussignal	90	Olycka: krock med fordon
Hällsnäs sjukhem, Hällsnäs	Lokal väg	Enkel ljussignal	90	Närsikt ej tillräcklig
Km 19+457, Ramberget	Stig	Oskyddad	65	Närsikt ej tillräcklig
Ålyckan, Härryda	Gång- och cykelväg	Gångfälla, ljudsignal	95	Rälsförhöjning 135 mm
Magnusro, Härryda	Lokal väg	Enkel ljussignal	110	Dubbelspår; Närsikt ej tillräcklig
Risbohultsvägen, Rya–Hindås	Stig	Gångfälla, kryssmärke	85	Närsikt ej tillräcklig; låg hastighet ev. p.g.a. oskyddad plankorsning
Harås, Hindås–Rävlanda	Stig	Gångfälla	100	Närsikt ej tillräcklig
Rävlanda plattformsovergång	Gångväg	Gångfälla, ljus- och ljudsignal	105	Dubbelspår
Östergården, Rävlanda	Ägoväg	Enkel ljussignal	105	
Furuheden, Bollebygd	Gång- och cykelväg	Gångfälla, ljus- och ljudsignal	105	
Berghem, Bollebygd	Lokal väg	Kryssmärke, enkel ljussignal	105	Närsikt ej tillräcklig
Rammtorp, Bollebygd	Stig	Gångfälla, ljudsignal	105	
Sandared plattformsovergång	Gångväg	Gångfälla	40	Siktkrav ej uppfyllda
Nya Zeeland, Sjöhagen	Gång- och cykelväg	Gångfälla, ljud- och ljussignal	130	
Furugatan, Borås	Gång- och cykelväg	Gångfälla, ljudsignal	95	Olycka: personpåkörning
Västergatan, Borås	Gång- och cykelväg	Gångfälla, ljudsignal	95	

5.2.3. Borås centralstation

Banstandard

Borås bangård består nästan uteslutande av träsliprar med skarvfritt spår. 16 av 56 växlar är av äldre modell, övriga inlagda 60- till 80-tal. Det finns fyra broar längs Kust till kustbanan genom Borås, de flesta stålkonstruktioner och samtliga i gott skick. Signaltekniken på Borås driftplats är av äldre modell, ett så kallat el-el-ställverk från 1951 som saknar både fjärrstyrning och ATC-utrustning. Ett ställverksbyte är planerat till åren 2020–2022. Kontaktledningssystemet är nyligen bytt och i så gott som nyskick.

Totalt finns fem plattformsspår. De två mittplattformarna vid spår 2–5 är 182 meter och mellanhöga, plattformen vid spår 1 närmast stationshuset är 253 meter och låg- och mellanhög.

Plattformsovergångarna är utrustade med helbomsanläggningar.

Borås ligger i Viskans dalgång och Kust till kustbanans infart från Göteborg ligger i brant lutning, vilket är problematiskt vid extrema förhållanden som lövhalka eller start/stopp i backe, främst för godståg.

Möten

I Borås möts tre järnvägsstråk: Kust till kustbanan, Älvsborgsbanan och Viskadalsbanan. Längs Kust till kustbanan kör genomgående gods- och persontåg samt Västtågen mellan Göteborg och Borås. På de andra banorna går genomgående Västtåg på sträckan Herrljunga–Borås–Varberg medan godstrafik förekommer sporadiskt, främst vid omledning. För den framtida Götalandsbanan är stationsläge på befintligt stationsområde ett av alternativen.

Anslutande järnvägar

Älvsborgsbanan (Herrljunga–Fristad–Borås) och Viskadalsbanan (Borås–Kinna–Varberg) trafikerades 2019 av tretton persontåg per dag och riktning, varav åtta går hela vägen Herrljunga–Varberg. samt enstaka godståg och arbetståg. Banorna används för omledning vid stopp på Västkustbanan Varberg–Göteborg respektive Västra stambanan Herrljunga–Göteborg. Hastigheten och banstandarden på de båda banorna är låg med skarvspår, dåliga sliprar, slitna räler och många obevakade plankorsningar. Ett spårbyte Herrljunga–Varberg och fjärrblockering Herrljunga–Borås kommer åtgärda vissa av problemen.

5.2.4. Borås–Värnamo

Stationer och mötesstationer

I *Tabell 18* presenteras information om stationer och mötesstationer längs sträckan.

Tabell 18. Borås–Värnamo. Mellanhög plattform (550 mm) används vid nybyggnation, hög och låg plattform är äldre varianter. Standardlängd för godståg är idag 750 meter, tidigare 630 meter.

Driftplats/ linjeplats/ hållplats	Resande- utbyte	Plattformsspår /plattformstyp	Plattform höjd/längd (m)	Största möteslängd (m)	Samtidig infart
Aplared	Nej	Lastplats 15 m			
Hillared	Nej			653	Ja
Limmared	Ja	2/mitt	Mellan/123	903	Ja
Grimsås	Nej				
Hestra	Ja	2/sida	Mellan/189,214	1087	Ja
Gnosjö	Ja	1/mitt	Mellan/120	642	Ja
Hillerstorp	Ja	2/sida	Mellan/82	622	Ja

Aplared

Aplared är en linjeplats med två oelektrifierade stickspår och en mindre lastplats. Plattform för resandeutbyte saknas. Angiven hastighet på stickspåret saknas.

Hillared

Hillared är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängder 542–643 meter samt ett 130 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Plattform för resandeutbyte saknas. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart från båda håll.

Limmared

Limmared är en driftplats med totalt sju spår och ett stickspår. Mellan spår 2 och 3 finns en mittplattform för resandeutbyte, mellan hög och 132 meter lång. Hastigheten på spår 3 är sth 40. Ställverket är av modell 85 och utrustat med samtidig infart från båda håll. Spår 4–7 används av godståg som ska angöra industrispåret till Ardaghs glasbruk i norra Limmared.

Grimsås

Grimsås är en linjeplats med ett 240 meter långt oelektrifierat stickspår. Plattform för resandeutbyte saknas. Angiven hastighet på stickspåret saknas.

Hestra

Hestra är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 520–1087 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, båda är mellan höga och 214 respektive 189 meter långa. En gångtunnel med trappor och hissar förbinder plattformarna med varandra. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll. Ett industrispår ansluter till Vidas sågverk i norra Hestra.

Gnosjö

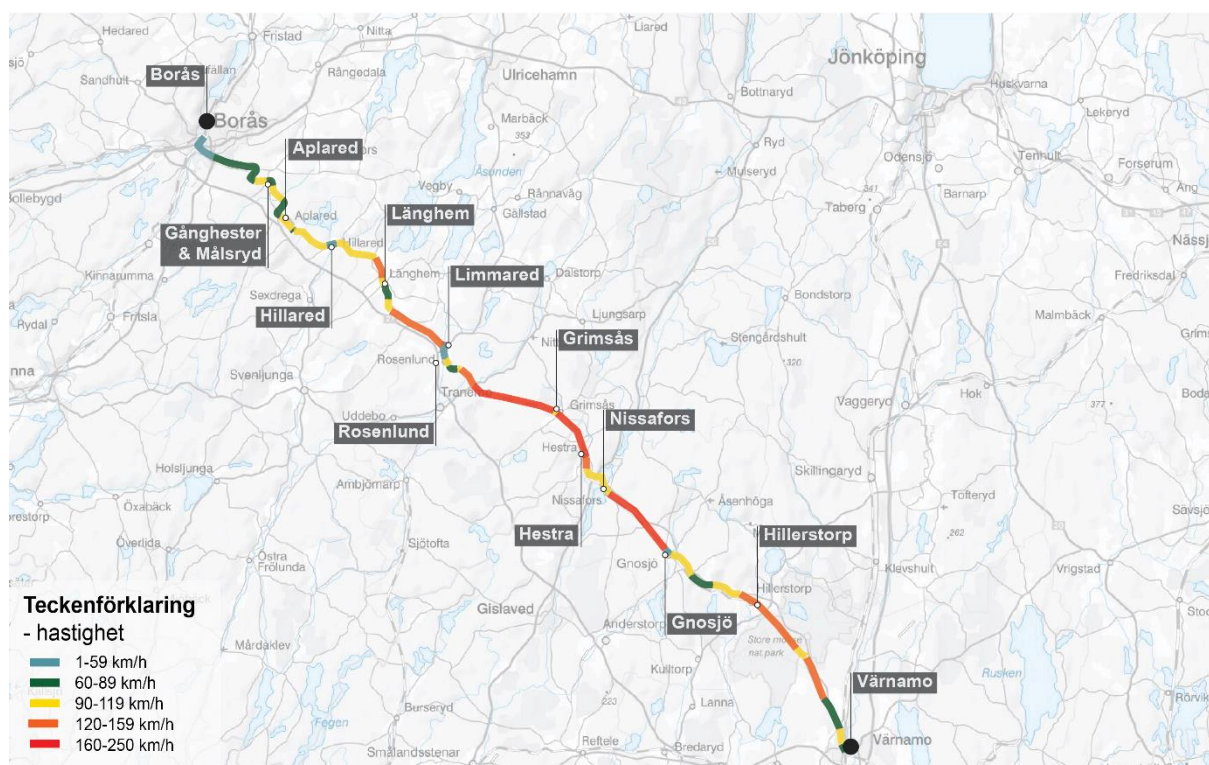
Gnosjö är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 542–642 meter samt ett 150 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. En mittplattform för resandeutbyte finns, mellan hög och 120 meter lång. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Hillerstorp

Hillerstorp är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 502–622 meter samt ett 100 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, båda är mellan höga och 82 meter långa. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Hastighet

Hastigheten mellan Borås och Värnamo varierar, se *Figur 56*. Mellan Borås och Hillared är den något lägre, sth 70–100. Mellan Hillared och Värnamo är den något högre, sth 85–160.



Figur 56. Karta över gällande hastigheter (sth A-tåg) för sträckan Borås–Värnamo.

Banstandard

Huvudspåret är av olika åldrar med de äldsta delarna från 50-talet. Rälerna är genomgående 50 kg med trä- och betongsliprar. Ett spår- och växelbyte är planerat delen Borås–Hillared och ett flertal kurvor får nya räler och sliprar för att kompensera uteblivet spårbyte på resten av sträckan. Avvikande huvudspår och sidospår håller generellt något sämre standard och är i behov av upprustning (räler 32/43/50 kg, träsliprar och äldre befästningar).

Det finns tre tunnlar på sträckan, samtliga är konstaterat trånga och med begränsad höjd till kontaktledning. Underhåll av tunnelarna är planerat 2019. Vidare finns 33 broar, alla i relativt gott skick. De signaltekniska anläggningarna är förhållandevis moderna och i bra skick. Kontaktledningen inklusive stolpar är i godkänt skick. Trädsäkring har utförts på större delen av sträckan.

Plankorsningar

Sträckan Borås–Värnamo har 37 plankorsningar varav 7 är obevakade, se *Tabell 19*.

Tabell 19. Borås–Värnamo. Förteckning över plankorsningar som saknar bomanläggning.

Plankorsning	Vägtyp	Skydd/säkerhet	Sth	Kommentar
Strömsdal, Borås	Gång- och cykelväg	Gångfälla	80	
Anneborg, Gånghester	Stig	Gångfälla	70	
Glafered, Borås–Apled	Stig	Gångfälla	80	
Trollsjön, Apled–Hillared	Stig	Gångfälla	100	
Limmared, plattformsovergång	Gångväg	Gångfälla	40	Korsar tre spår
Tingsåsen, Limmared–Grimsås	Ågoväg	Enkel ljussignal	140	
Hästbacken, Limmared–Grimsås	Lokal väg	Enkel ljussignal	140	

5.2.5. Värnamo station

Banstandard

I Värnamo kommer en större bangårdsombyggnad genomföras 2023 som påverkar i stort sett hela anläggningen. Ställverket av modell el-el från 1953 byts ut till ett modernt datoriserat ställverk. Alla befintliga signaler byts ut, nya signaler tillkommer för att förbättra kapaciteten och ATC-utrustning installeras för höjd säkerhet. 26 kontaktledningsbryggor inklusive fundament byts ut och i stort sett alla spår elektrifieras. Spårbyte genomförs på totalt 4 000 meter och ett stort antal spår får förnyad dragnings eller slopas. Nio växlar byts ut och sju slopas. En ny 120 meter lång sidoplattform byggs på befintligt spår 1 och befintlig mittplattform höjs till mellan hög och förlängs till totalt 450 meter. Plattformarna tillgänglighetsanpassas och dynamiska skyltar installeras. Efter ombyggnaden kommer kapaciteten på stationen höjas betydligt för både persontåg och godståg jämfört med dagens situation.

Möten

På stationen möts genomgående regional tåg på Kust till kustbanan och genomgående regional tåg Halmstad–Nässjö/Jönköping. Trafiken är i nuläget på en nivå som gör att möten kan hanteras utan problem, framför allt efter det att kapaciteten på bangården höjts. En framtida eventuell trafikering av höghastighetståg på nya stambanor tas inte i beaktande då det ligger alltför långt fram i tiden.

Anslutande järnvägar

Järnvägen mot Halmstad trafikeras av cirka sju persontåg per dag samt av ett antal godståg och enstaka arbetståg. Banan är oelektrifierad och har många obevakade plankorsningar. Hastigheten ligger mellan sth 70–100.

Järnvägen norrut mot Jönköping/Nässjö (Y:et) trafikeras av femton persontåg per dag och riktning mellan Värnamo och Jönköping/Nässjö. Tågen norrut delar därefter upp sig och har antingen slutstation Jönköping eller Nässjö. Sträckan trafikeras också av ett antal godståg och enstaka arbetståg. Hastigheten mellan Värnamo och Vaggeryd ligger på sth 100–140.

5.2.6. Värnamo–Alvesta

Stationer och mötesstationer

I Tabell 20 presenteras information om stationer och mötesstationer längs sträckan.

Tabell 20. Värnamo–Alvesta. Mellanhög plattform (550 mm) används vid nybyggnation, hög och låg plattform är äldre varianter. Standardlängd för godståg är idag 750 meter, tidigare 630 meter.

Driftplats/ linjeplats/ hållplats	Resande- utbyte	Plattformsspår /plattformstyp	Plattform höjd/längd (m)	Största möteslängd (m)	Samtidig infart
Rörstorp	Ja	1/sida	Mellan/80		
Bor	Ja	2/sida	Mellan/80	423	Ja
Rydaholm	Ja	2/mitt	Mellan/80,98	600	Ja

Rörstorp

Rörstorp är en hållplats i sydöstra Värnamo utan mötesstation. En sidoplattform för resandeutbyte finns, mellan hög och 80 meter lång.

Bor

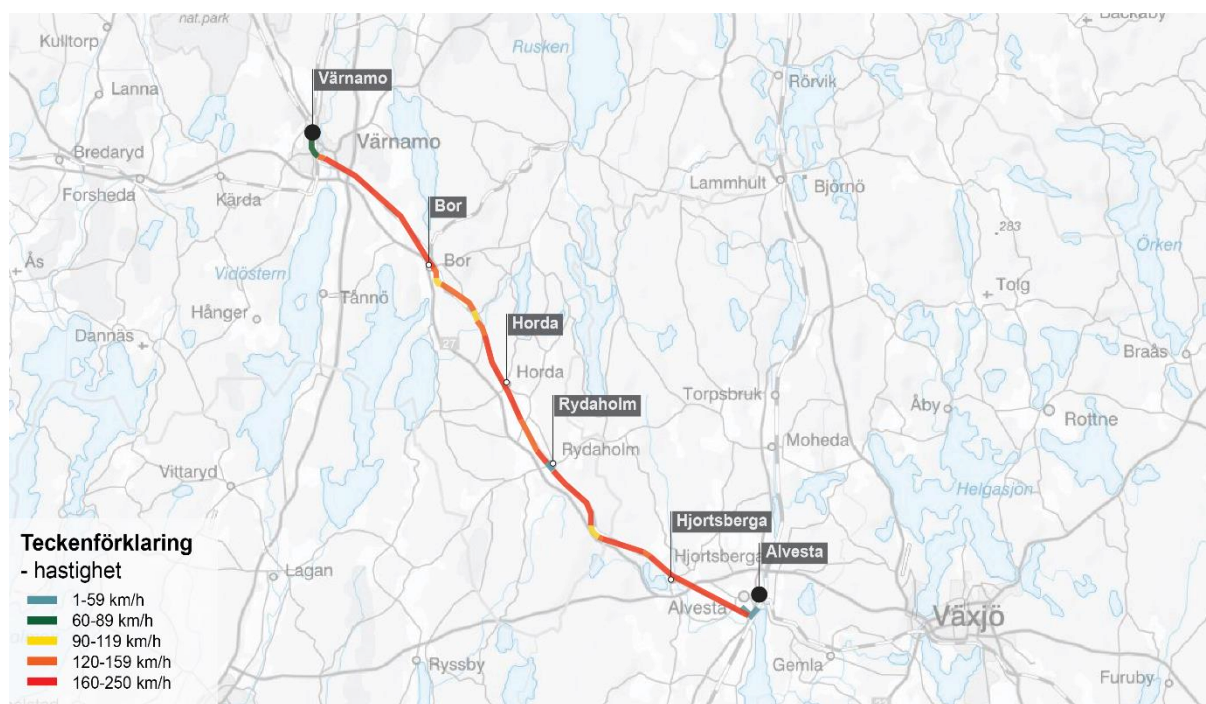
Bor är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 323–423 meter samt ett 110 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, båda mellan höga och 80 meter långa. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Rydaholm

Rydaholm är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 481–600 meter samt ett 70 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. En mittplattform för resandeutbyte finns, mellanhög och 120 meter lång. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Hastighet

Hastigheten mellan Värnamo och Alvesta är relativt hög, se *Figur 57*. Långa sträckor ligger den på sth 140–160 och sänks endast korta sträckor till som lägst sth 110.



Figur 57. Karta över gällande hastigheter (sth A-tåg) för sträckan Värnamo–Alvesta.

Banstandard

Spåret på sträckan Värnamo–Bor består av träsliprar och är i relativt gott skick. Resterande sträcka är från 1990-talet, vilket innebär betongsliprar och helsvetsat spår, och är i gott skick. Under perioden 2019–2024 kommer nya mellanblocksignaler byggas mellan Bor och Alvesta för att öka kapaciteten.

Plankorsningar

Sträckan Värnamo–Alvesta har 15 plankorsningar, samtliga utrustade med hel- eller halvbommar.

5.2.7. Alvesta station

Alvesta station har en något äldre utformning med smala plattformar, korta spårlängder, växlar som inte klarar höga hastigheter och med inte helt rationella anslutningar för Kust till kustbanan. Ett större spårbyte är planerat 2022 där träsliprar och äldre befästningar byts ut till betongsliprar samt reinvestering i ett antal växlar. I övrigt håller banöverbyggnaden god standard.

Ett triangelspår sydväst om Alvesta för att underlätta för godståg som kör mellan Värnamo–Alvesta–Älmhult finns med i nationell plan med planerat genomförande 2019–2024, se *avsnitt 7.1.1*. I samband med detta behöver även ett mötesspår byggas längs Kust till kustbanan för att underlätta de korsande tågvägar som uppstår.

Möten

Alvesta station är trång och har många korsande tågvägar, tågvändningar och mycket trafik till och från enkelspåret mot Växjö:

- De tåg som kör längs Kust till kustbanan genom Alvesta tvingas korsa trafiken på Södra stambanan.
- De tåg som kör Nässjö–Växjö tvingas byta färdriktning vilket tar extra tid.
- De godståg som kommer från Värnamo och ska vidare mot Hässleholm och omvänt tvingas vända genom lokrundgång, en tidsödande process som även använder en stor del av driftplatsens kapacitet.

Anslutande järnvägar

I Alvesta möts Kust till kustbanan och Södra stambanan, en av Sveriges mest trafikerade banor med snabbtåg och intercity-tåg Stockholm–Malmö–(Köpenhamn), omfattande godstrafik och flera regionaltågslinjer. Den höga nyttjandegraden är en av anledningarna till att nya stambanor för höghastighetståg diskuteras.

5.2.8. Alvesta–Emmaboda

Sträckan Alvesta–Växjö är ett av de mest trafikerade enkelspåren i Sverige med 103 tåg per dag varav två godståg. De persontågslinjer som trafikerar är Öresundståg Kalmar–Malmö–Köpenhamn, tre Krösatåg Växjö–Jönköping/Värnamo/Hässleholm, samt SJ:s regionaltåg Kalmar–Göteborg. Mellan Växjö och Emmaboda trafikerar endast Öresundståg och SJ:s regionaltåg. Under perioden 2019–2024 kommer Råppe få repeterbaliser och en tredje mötesstation planeras i Grönsängen öster om Alvesta.

Stationer och mötesstationer

I *Tabell 21* presenteras information om stationer och mötesstationer längs sträckan.

Tabell 21. Alvesta–Emmaboda. Mellanhög plattform (550 mm) används vid nybyggnation, hög och låg plattform är äldre varianter. Standardlängd för godståg är idag 750 meter, tidigare 630 meter.

Diftplats/ linjeplats/ hållplats	Resande- utbyte	Plattformsspår /plattformstyp	Plattform höjd/längd (m)	Största möteslängd (m)	Samtidig infart
Gemla	Ja	2/sida	Mellan/162	614	Ja
Råppe	Nej			956	Ja
Åryd	Nej			468	Ja
Hovmantorp	Ja	2/mitt	Mellan/189	632	Ja
Lessebo	Ja	2/mitt	Mellan/220	754	Ja
Skruv	Nej			896	Ja
Emmaboda	Ja		Mellan/194,228	835	Ja

Gemla

Gemla är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 486–614 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, mellanhöga och 162 meter långa. Driftplatsen är utrustad med plattformsovergång med automatiska bommar. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Räppe

Räppe är en tvåspårig driftplatsdel inom Växjö driftplats. Möteslängder är 254–956 meter. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 95 och mötesstationen är utrustad med samtidig infart från båda håll. Plattform för resandeutbyte saknas i dagsläget men planer finns på en ny station i samband med att ett nytt lässjukhus byggs precis norr om järnvägen, se *avsnitt 7.4.3*.

Växjö

Växjö bangård är nybyggd under 2010-talet. Det finns fyra genomgående spår med plattformar upp till 270 meter som är indelade i två eller tre signalsträckor. Det gör att två eller tre korta Krösatåg kan använda samma plattform, en effektiv och platsbesparande lösning.

Åryd

Åryd är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängder 368–468 meter. Hastigheten på sidospåret är sth 80. Plattform för resandeutbyte saknas. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart från båda håll.

Hovmantorp

Hovmantorp är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 507–632 meter samt ett 300 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. En mittplattform för resandeutbyte finns, mellanhög och 189 meter lång. Driftplatsen är utrustad med plattformsovergång med automatiska bommar. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Lessebo

Lessebo är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 647–754 meter samt ett 350 meter långt oelektrifierat uppställningsspår. En mittplattform för resandeutbyte finns, mellanhög och 220 meter lång. Driftplatsen är utrustad med plattformsovergång med automatiska bommar. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Skruv

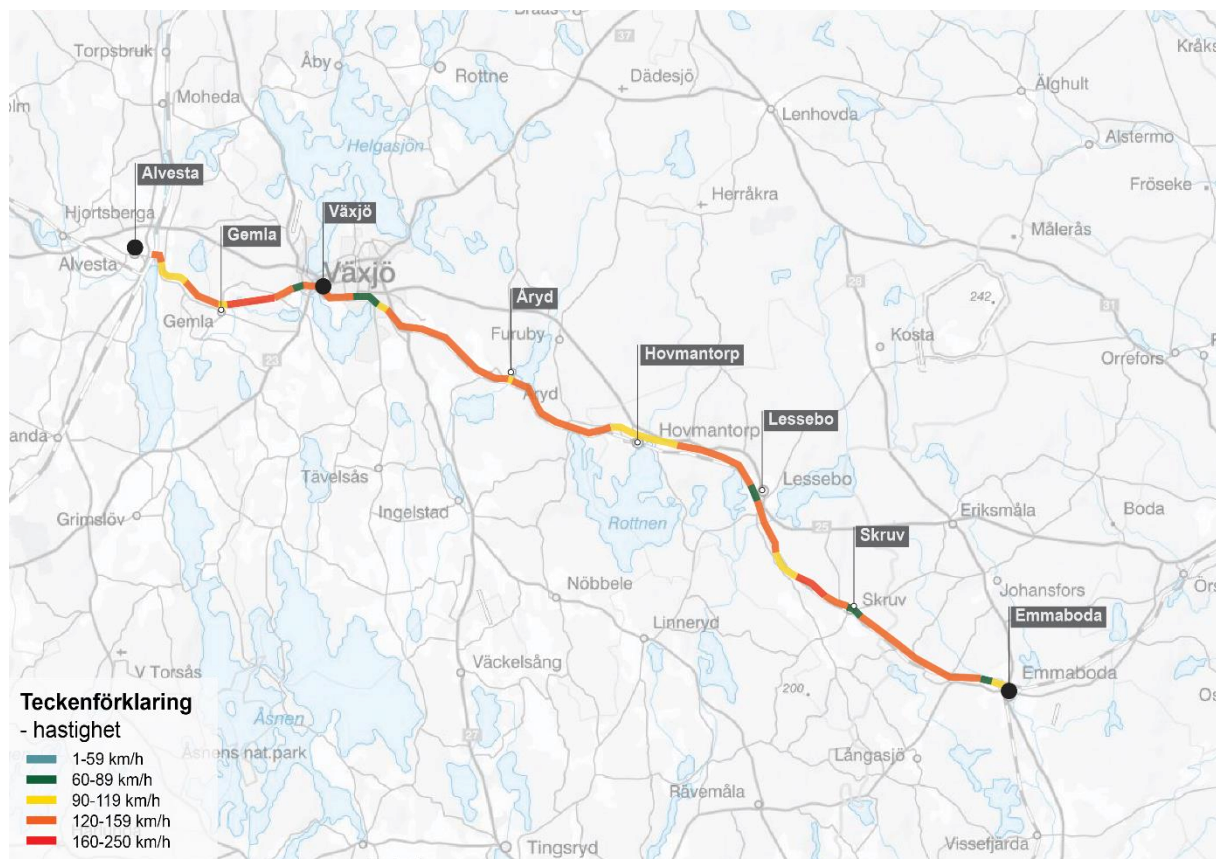
Skruv är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängder 472–896 meter. Hastigheten på sidospåret är sth 80. Plattform för resandeutbyte saknas. Ställverket är av modell 95 och utrustat med samtidig infart från båda håll.

Emmaboda

Emmaboda är en driftplats med totalt sex spår, varav fyra är tågspår med möteslängder 71–835 meter. Spår 1 har en mellanhög, 228 meter lång sidoplattform och spår 2 och 3 har en mellanhög, 194 meter lång mittplattform. Hastigheten på sidospåren är sth 70–80. Ställverket är av modell 95 och utrustat med samtidig infart åt båda håll. Ett längre, oelektrifierat industrispår sträcker sig västerut från driftplatsen och en lastplats finns registrerad på ett stickspår i östra delen av stationsområdet.

Hastighet

Hastigheten mellan Alvesta och Emmaboda är hög, se *Figur 58*. Längs hela sträckan, förutom genom Växjö, ligger den på sth 110–160.



Figur 58. Karta över gällande hastigheter (sth A-tåg) för sträckan Alvesta–Emmaboda.

Banstandard

Banstandarden på sträckan är god, sträckan Råppe–Växjö samt mötesstationerna Skruv och Åryd är byggda under 2010-talet. Övriga mötesstationer är byggda eller upprustade på 1990-talet.

Plankorsningar

Det finns 26 bevakade plankorsningar på sträckan samt en obevakad korsande stig på Alvesta stationsområde.

5.2.9. Emmaboda–Kalmar

Stationer och mötesstationer

I Tabell 22 presenteras information om stationer och mötesstationer längs sträckan.

Tabell 22. Emmaboda–Kalmar. Mellanhög plattform (550 mm) används vid nybyggnation, hög och låg plattform är äldre varianter. Standardlängd för godståg är idag 750 meter, tidigare 630 meter.

Diftplats/ linjeplats/ hållplats	Resande- utbyte	Plattformsspår /plattformstyp	Plattform höjd/längd (m)	Största möteslängd (m)	Samtidig infart
Örsjö	Ja	1/sida	Mellan/120	331	Ja
Nybro	Ja	2/sida	Mellan, låg/ 176, 184	198	Ja
Fredrikslund	Nej			849	Ja
Trekanten	Ja	2/sida	Mellan/120	753	Ja
Smedby	Ja	1/sida	Mellan/120		
Kalmar södra	Nej			1252	Ja

Örsjö

Örsjö är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 231–331 meter. En sidoplattform för resandeutbyte finns, mellanhög och 120 meter lång. Hastigheten på sidospåret är sth 80. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Nybro

Nybro är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 198–944 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, den ena mellanhög och 176 meter lång, den andra mellanhög samt låg på en kortare sträcka vid stationshuset och 182 meter lång. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 59. Ett längre industrispår (del av nedlagda banan Nybro–Nässjö) ansluter till driftplatsens västra del.

Fredrikslund

Fredrikslund är en mötesstation som ingår i driftplats Nybro med möteslängd 749–849 meter. Plattformar för resandeutbyte saknas, samtidig infart finns från båda håll. Hastigheten på sidospåret är sth 80. Sidospåret ansluter även till industrispåret till Nybro kombiterminal.

Trekanten

Trekanten är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 653–753 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, mellanhöga och 120 meter långa. Hastigheten på sidospåret är sth 80. Ställverket är av modell 59 och utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Smedby

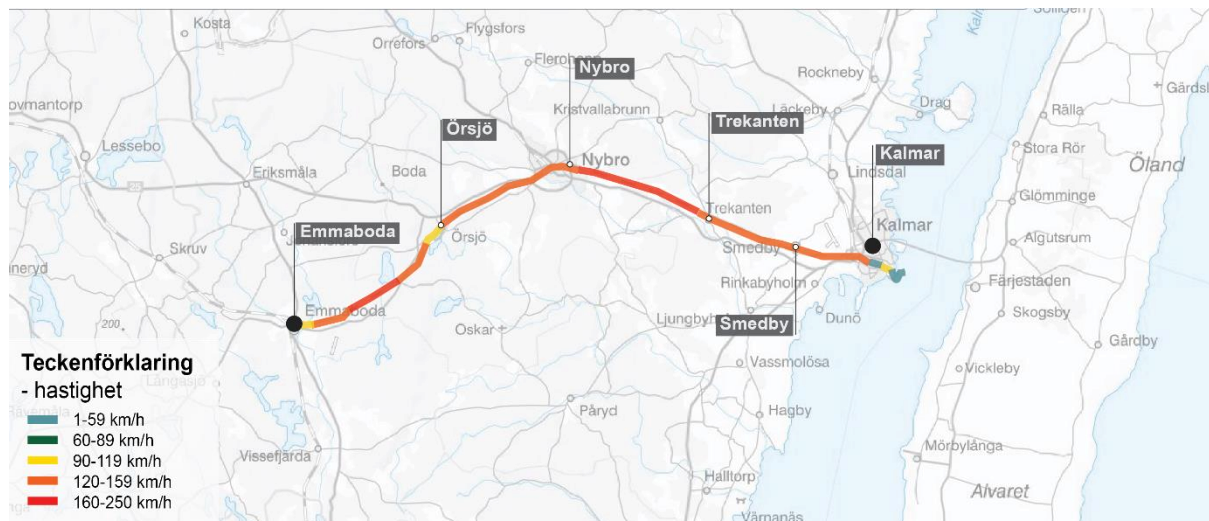
Smedby är en hållplats mellan Trekanten och Kalmar södra utan mötesstation. En sidoplattform för resandeutbyte finns, mellanhög och 120 meter lång.

Kalmar södra

Kalmar södra ingår i Kalmar driftplats. Mötesstationen har trespårig mötesstation med möteslängd 578 meter och ställverket är utrustat med samtidig infart. Plattformar för resandeutbyte saknas. Norr om mötesstationen finns bangård, depå och industrispår.

Hastighet

Hastigheten mellan Emmaboda och Kalmar är hög, se *Figur 59*. Långa sträckor ligger den på sth 140–160, mellan Nybro och Kalmar sth 200 för persontåg, och sänks endast korta sträckor till som lägst sth 105.



Figur 59. Karta över gällande hastigheter (sth A-tåg) för sträckan Emmaboda–Kalmar.

Banstandard

Standarden är god. Spåret är relativt nytt, flera av mötesstationerna på sträckan är byggda efter 2000. Trots detta är det fortfarande långt mellan mötesstationer och eftersom mellanblocksignaler saknas ger störningar i värsta fall stora förseningar med långa väntetider vid tågmöten.

Plankorsningar

Det finns tretton bevakade plankorsningar på sträckan.

5.2.10. Kalmar centralstation

Banstandard

Kalmar C är en säckstation med tre plattformsspår för som längst 250 meter långa tåg samt tre uppställningsspår med längder 120–175 meter. Spåret består av trä- och betongsliprar. Ett större spårbyte av befintligt skarvspår och nybyggnad av etableringsytor på Kalmar södra planeras 2025.

Möten

Sträckan Kalmar södra–Kalmar C består av ett enkelspår med tre bevakade plankorsningar. I dagsläget består trafiken av knappt 70 tågrörelser till och från Kalmar C. Det leder till att bommarna under högtrafik är fällda uppemot 20 minuter per timme, något som kan öka till 40 minuter per timme om planer på utökad tågtrafik genomförs. För att åtgärda barriäreffekten har Kalmar kommun initierat en utredning om planskilda korsningar eller nytt stationsläge väster om befintligt, se *avsnitt 7.4.4*.

Anslutande järnvägar

Stångådalsbanan går mellan Kalmar och Linköping och trafikeras av 9 dubbelturer per dag. Banan är oelektrifierad och håller låg standard med skarvspår på stora delar, långa avstånd mellan mötesstationer och många obebakade plankorsningar. Hastigheten är låg, sth 70–110, och fjärrblockering saknas.

5.2.11. Emmaboda–Karlskrona

Stationer och mötesstationer

I Tabell 23 presenteras information om stationer och mötesstationer längs sträckan.

Tabell 23. Emmaboda–Karlskrona. Mellanhög plattform (550 mm) används vid nybyggnation, hög och låg plattform är äldre varianter. Standardlängd för godståg är idag 750 meter, tidigare 630 meter.

Driftplats/ linjeplats/ hållplats	Resande- utbyte	Plattformsspår /plattformstyp	Plattform höjd/längd (m)	Största möteslängd (m)	Samtidig infart
Vissefjärda	Ja	2/sida	Mellan/80	380	Ja
Holmsjö	Ja	2/sida	Mellan/80	351	Ja
Spjutsbygd	Nej			435	Ja
Gullberna	Nej			291	Ja
Bergåsa	Ja				

Vissefjärda

Vissefjärda är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 180–380 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, mellanhöga och 80 meter långa. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 95, styrs från Emmaboda och är utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Holmsjö

Holmsjö är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 151–351 meter. Två sidoplattformar för resandeutbyte finns, mellanhöga och 80 meter långa. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 95, styrs från Emmaboda och är utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Spjutsbygd

Spjutsbygd är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 235–435 meter. Plattformar för resandeutbyte saknas. Hastigheten på sidospåret är sth 40. Ställverket är av modell 95, styrs från Emmaboda och är utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Gullberna

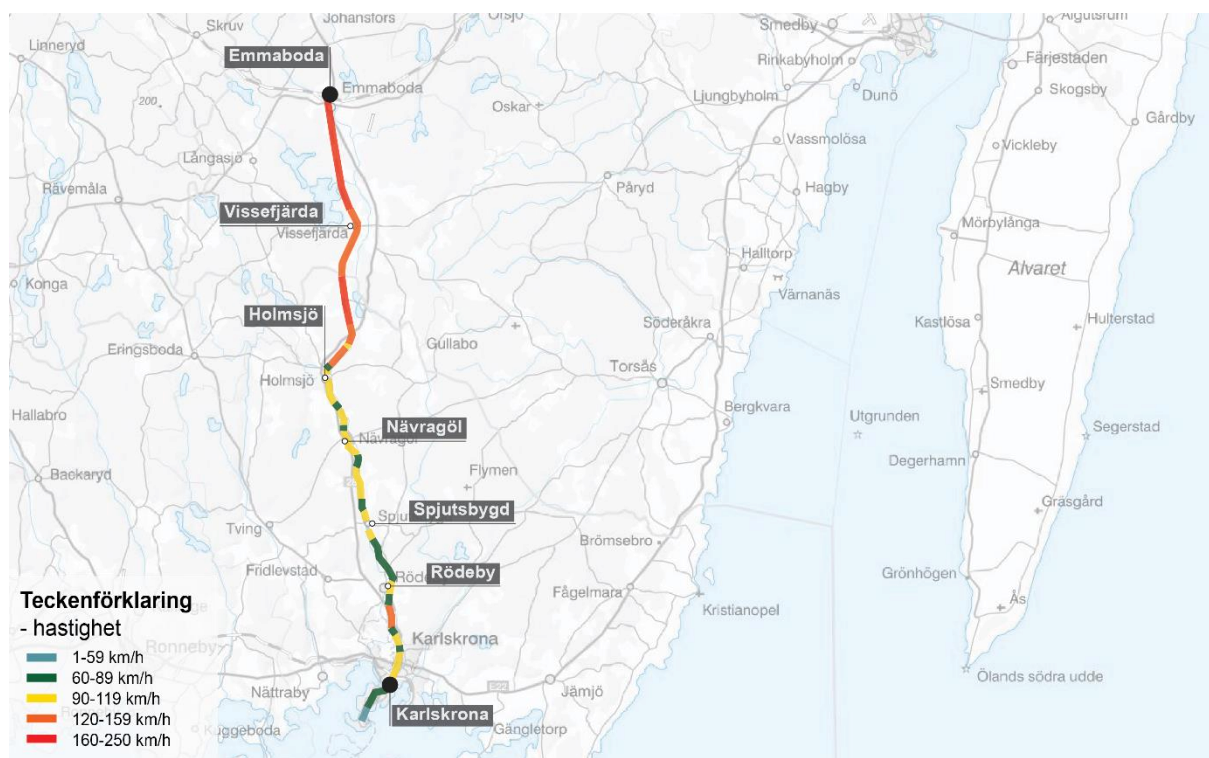
Gullberna är en driftplats med tvåspårig mötesstation med möteslängd 82–291 meter. Det är också anslutningspunkt för Blekinge kustbana samt industrispåret till Verkö. Plattformar för resandeutbyte saknas. Hastigheten på sidospåret är sth 70. Ställverket är av modell 95, styrs från Emmaboda och är utrustat med samtidig infart åt båda håll.

Bergåsa

Bergåsa är en hållplats mellan Gullberna och Karlskrona C utan mötesstation. En sidoplattform för resandeutbyte finns, mellanhög och 160 meter lång.

Hastighet

Hastigheten mellan Emmaboda och Karlskrona är hög på sträckan Emmaboda–Holmsjö med sth 140–200. Efter Holmsjö sänks hastigheten till sth 75–120 på grund av kurvig, slingrande bana, se *Figur 60*.



Figur 60. Karta över gällande hastigheter (sth A-tåg) för sträckan Emmaboda–Karlskrona.

Banstandard

Banöverbyggnaden håller god eller mycket god standard. Sträckan Emmaboda–Gullberna byggdes helt om i början av 2010-talet och i samband med det byttes kontaktledningen även på sträckan Gullberna–Karlskrona. Spåret Gullberna–Karlskrona håller relativt god standard.

Plankorsningar

Det finns tolv bevakade plankorsningar på sträckan.

5.2.12. Karlskrona centralstation

Banstandard

Karlskrona C är en säckstation med fem plattformsspår för som längst 180 meter långa tåg samt ett uppställningsspår med längd 340 meter. Spåret består av betongsliprar och är i gott skick.

Möten

Sträckan Karlskrona C–Gullberna består av ett enkelspår med hållplats Bergåsa mellan driftplatserna. I dagsläget består trafiken av 35 dubbelturer till och från Karlskrona C.

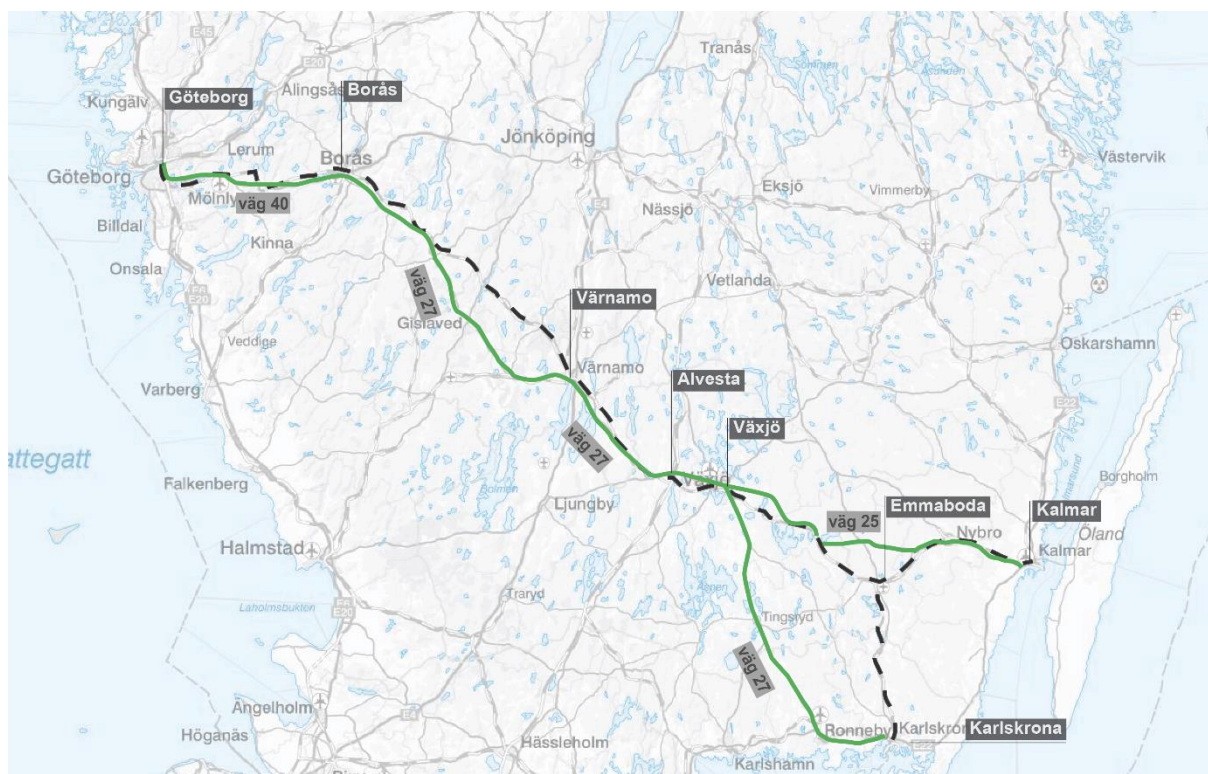
Anslutande järnvägar

Blekinge kustbana går mellan Kristianstad och Karlskrona och trafikeras av 19 dubbelturer per dag in mot Karlskrona. Banan är elektrifierad och håller relativt god standard, men har långa avstånd mellan mötesstationer och många obevakade plankorsningar. Hastigheten varierar från sth 75 i kurviga partier till sth 160 som högst.

6. Befintliga förhållanden – väg

6.1. Parallellt vägnät

Längs med Kust till kustbanan löper ett parallellt vägnät som utgörs av väg 25, väg 27 samt väg 40, se *Figur 61*. De delar av vägarna som berörs är väg 40 Göteborg–Borås, väg 27 Borås–Karlskrona samt väg 25 Alvesta–Kalmar. Väg 40 och väg 25 ingår i det nationella stamvägnätet och väg 40 är även en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). De tre vägarna ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) och är utpekade med hänsyn till samtliga fyra funktioner: dagliga personresor (undantaget väg 27 Viaredsmotet–Kråkered), godstransporter, kollektivtrafik (undantaget väg 27 Viaredsmotet– Kråkered samt väg 25 Lessebo–Nybro) samt långväga personresor.



Figur 61. Kust till kustbanan och det parallella vägnätet som utgörs av väg 25, 27 och 40 i grönt.

6.1.1. Väg 40, Göteborg–Borås

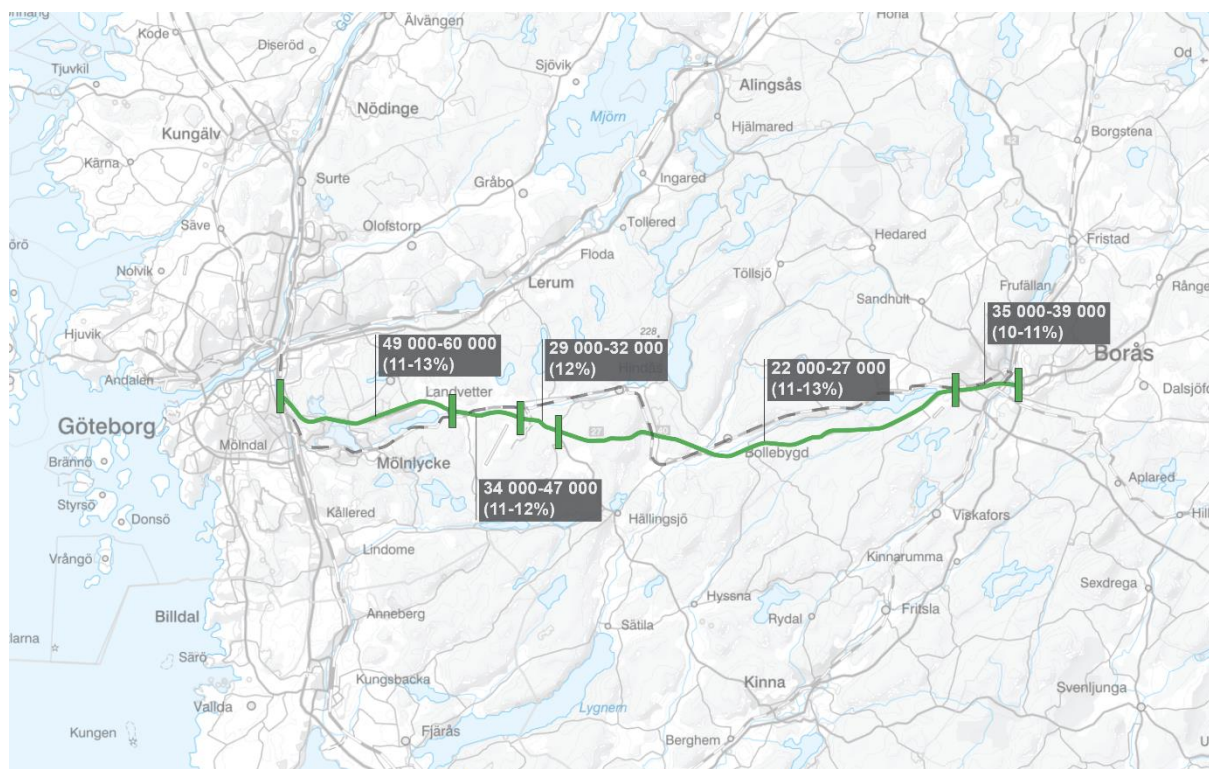
Väg 40 går mellan Göteborg och Västervik via bland annat Borås och Jönköping. Väg 40 är en viktig förbindelse i väst–östlig sträckning och binder samman E6:an, E4:an med E22:an. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och är en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Mellan Göteborg och Borås går väg 40 parallellt med Kust till kustbanan och är således ett viktigt komplement till järnvägen. Vägen är viktig för den genomgående trafiken och väg 40 har nationell betydelse som transportled för långväga gods- och persontransporter samtidigt som den är betydelsefull ur ett regionalt perspektiv samt för arbetspendling Göteborg–Borås. Väg 40 trafikeras även av en omfattande busspendling på sträckan Göteborg–Borås.

Väg 40 klassas som motorväg mellan Göteborg och Borås och är fyrfilig på sträckan, se *Tabell 24*. Hastighetsbegränsningen är 80 km/h mellan *Kallebäcksmotet* och *Delsjömotet* för att öster om *Delsjömotet* höjas till 100 km/h. Efter *Ryamotet* höjs hastigheten till 110 km/h för att vid Borås sänkas till 80 och sen 70 km/h.

Tabell 24. Väg 40. Vägtyp, hastighetsbegränsning och antal körfält.

Startpunkt	Slutpunkt	Längd (km)	Vägtyp	Hastighetsbegränsning	Antal körfält
Kallebäcksmotet (Göteborg)	Annelundsmotet (Borås)	60	Motorväg	70–110 km/h	4

I *Figur 62* redovisas årsmedeldyngstrafik (ÅDT) för väg 40 mellan Göteborg och Borås (Trafikverket, 2019d). Trafikflödet mellan Göteborg och Borås varierar med högst flöde närmst Göteborg respektive Borås. Den största förändringen av trafikflödet sker efter *Flygplatsmotet* vid Landvetter flygplats där flödet minskar markant. Öster om *Ryamotet* minskar trafiken ytterligare. Den tunga trafiken är procentuellt sätt relativt jämnt fördelad längs sträckan.



Figur 62. Årsdygnstrafik (ÅDT) och andel tung trafik på väg 40 mellan Göteborg och Borås (Trafikverket, 2019d).

6.1.2. Väg 27, Borås–Karlskrona

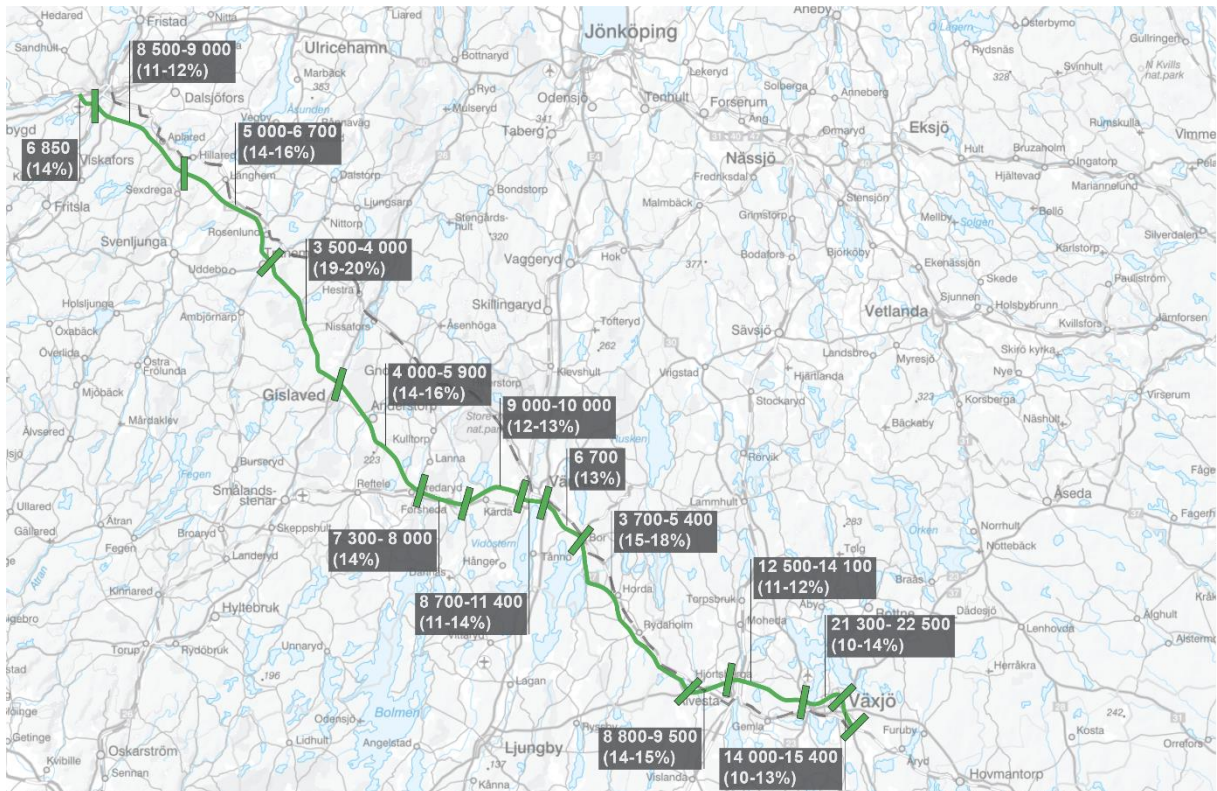
Väg 27 sträcker sig mellan Göteborg och Ronneby via bland annat Borås, Värnamo, Alvesta och Växjö. Väg 27 har gemensam sträckning med väg 40 mellan Göteborg och Borås samt gemensam sträckning med väg 25 mellan Moasjön och Växjö. Vägen är en viktig förbindelse för genomgående trafik från Karlskrona och norrut till Växjö samt vidare mot väg 40 Borås–Göteborg. Dessutom är väg 27 viktig för den regionala arbetspendlingen. Den är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) och klassas som en regionalt viktig väg.

Väg 27 har varierande standard och är mötesfri på vissa sträckor men stora sträckor utgörs av vanlig tvåfältsväg, se *Tabell 25*. Hastighetsbegränsning varierar mellan 70 och 110 km/h som bashastighet. Dock finns det på ett flertal ställen lokala nedsänkningar av hastigheten ned mot 50 km/h i samband med korsningspunkter och tätorter, vilka ej redovisas i *Tabell 25*.

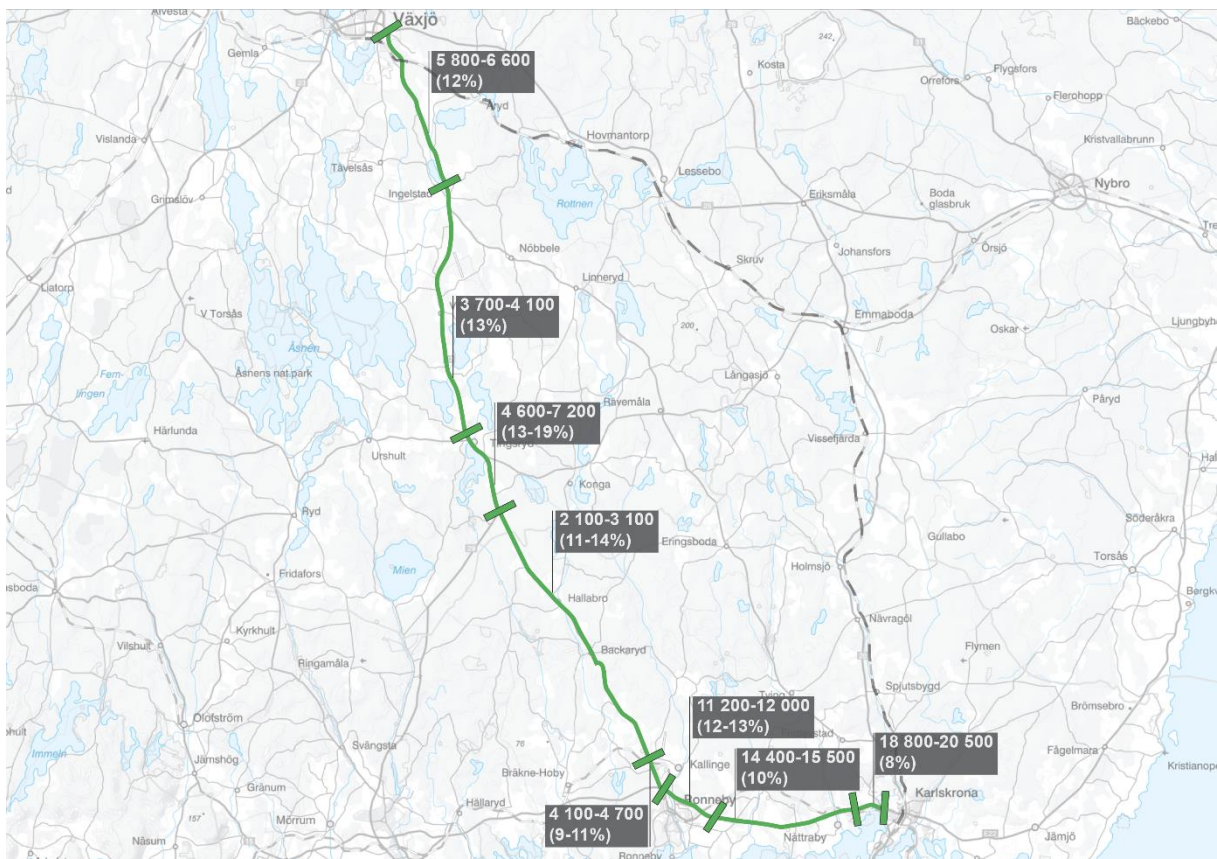
Tabell 25. Väg 27. Vägtyp, hastighetsbegränsning och antal körfält.

Startpunkt	Slutpunkt	Längd (km)	Vägtyp	Hastighetsbegränsning	Antal körfält
Viaredsmotet (Borås)	Hillared (Kilakorset, väg 154)	21	Mötesfritt, planskilt	80–100 km/h	2+1
Hillared (Kilakorset, väg 154)	Gislaved (väg 26)	43	Övrig väg	90 km/h	2
Gislaved (väg 26)	Söder om Anderstorp (väg 599)	11	Mötesfritt, planskilt	100 km/h	2+1
Söder om Anderstorp (väg 599)	Bredaryd (väg 153)	11	Övrig väg	90 km/h	2
Bredaryd (väg 153)	Öster om Forsheda	7	Övrig väg	90 km/h	2
Öster om Forsheda	Värnamo (E4)	13	Mötesfritt	100 km/h	2+1
Värnamo (E4)	Moasjön (väg 25)	39	Övrig väg	90 km/h	2
Moasjön (väg 25)	V Alvesta (väg 707)	4	Övrig väg	80 km/h	2+1
V Alvesta (väg 707)	V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	15	Mötesfritt	100 km/h	4
V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	NÖ Växjö (väg 23/27)	7	Motortrafikled, mötesfritt	90 km/h	2+1
NÖ Växjö (väg 23/27)	Ö Växjö (väg 25)	3	Övrig väg	70 km/h	2
Ö Växjö (väg 25)	Säljeryd (väg 693)	20	Övrig väg	90 km/h	2
Säljeryd (väg 693)	Väckelsång	9	Mötesfritt	100 km/h	2+1
Väckelsång	Ronneby (E22)	51	Övrig väg	80–100 km/h	2
Ronneby (E22)	Karlskrona	29	Mötesfritt	100 km/h	2+1

I *Figur 63* och *Figur 64* redovisas årsmedeldyngstrafik (ÅDT) för väg 27 mellan Borås och Karlskrona (Trafikverket, 2019d). Trafikflödet är allra högst där väg 27 har gemensam sträckning med E22 mellan Ronneby och Karlskrona samt mellan Alvesta och Växjö där väg 27 har gemensam sträckning med väg 25. Den tunga trafiken är förhållandevis hög på delar av sträckan och är procentuellt sett högst mellan Tranemo och Gislaved.



Figur 63. Årsdygnstrafik (ÅDT) och andel tung trafik på väg 27 mellan Borås och Växjö (Trafikverket, 2019d).



Figur 64. Årsdygnstrafik (ÅDT) och andel tung trafik på väg 27 mellan Växjö och Karlskrona (Trafikverket, 2019d).

6.1.3. Väg 25, Alvesta–Kalmar

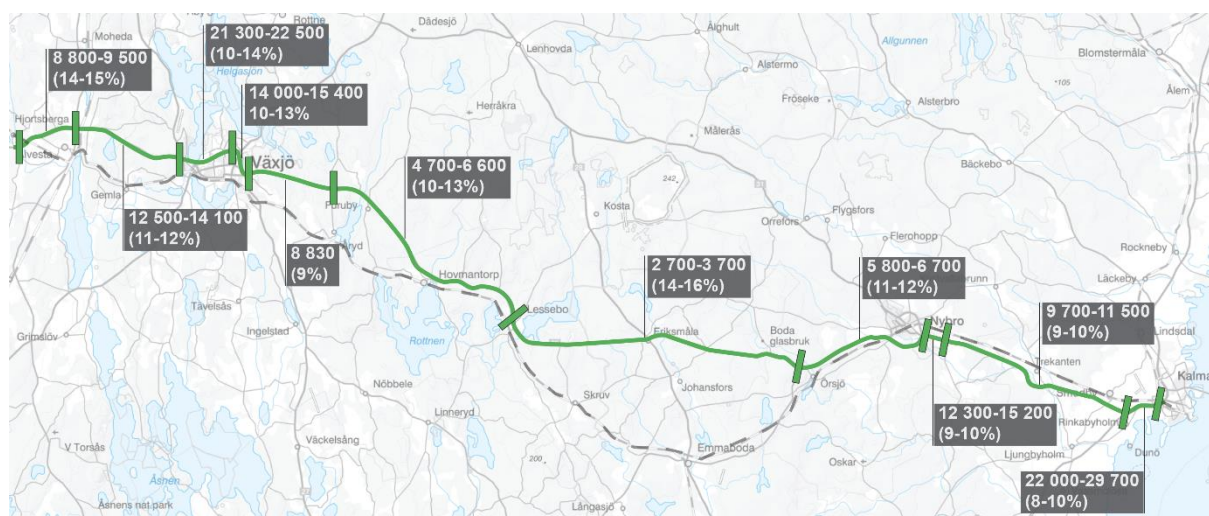
Väg 25 ingår i det nationella stamvägnätet och sträcker sig från Halmstad på västkusten till Kalmar på ostkusten. Väg 25 länkar samman bland annat Halmstad, Växjö och Kalmar. Väg 25 går parallellt med Kust till kustbanan mellan Alvesta och Kalmar via bland annat Växjö, Lessebo och Nybro. Vägen är en viktig förbindelse för långväga resor och transporter samt för arbetspendlingen. Väg 25 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) och klassas som en nationellt viktig väg.

Väg 25 är i huvudsak mötesfri men på delsträckor utgörs vägen av vanlig tvåfältsväg utan mötesseparering, se *Tabell 26*. Hastighetsbegränsningen varierar mellan 70 och 110 km/h. Dock finns det lokala nedsänkningar av hastigheten ned mot 40 km/h i samband med tätorter, vilka ej redovisas i *Tabell 26*.

Tabell 26. Väg 25. Vägtyp, hastighetsbegränsning och antal körfält.

Startpunkt	Slutpunkt	Längd (km)	Vägtyp	Hastighetsbegränsning	Antal körfält
Moasjön (väg 27)	V Alvesta (väg 707)	4	Övrig väg	80 km/h	2+1
V Alvesta (väg 707)	V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	15	Mötesfritt	100 km/h	4
V Växjö (tpl Öjaby, väg 30)	NÖ Växjö (väg 23/27)	7	Motortrafikled, mötesfritt	90 km/h	2+1
NÖ Växjö (väg 23/27)	Ö Växjö (väg 25)	3	Övrig väg	70 km/h	2
Ö Växjö (väg 25)	Hovmantorp	21	Mötesfritt	100 km/h	2+1
Hovmantorp	Eriksmåla (väg 28)	26	Övrig väg	90 km/h	2
Eriksmåla (väg 28)	Ö Nybro (väg 31)	29	Mötesfritt	100 km/h	2
Ö Nybro (väg 31)	Rinkabyholm (E22)	22	Mötesfritt	100 km/h	2+1
Rinkabyholm (E22)	Kalmar	4	Motorväg	100–110	4

I *Figur 65* redovisas årsmedeldyngstrafik (ÅDT) för väg 25 mellan Alvesta och Kalmar (Trafikverket, 2019d). Trafikflödet är högst där väg 27 har gemensam sträckning med E22 mellan Rinkabyholm och Kalmar samt genom Växjö. Den tunga trafiken är procentuellt sett relativt jämnt fördelad längs sträckan.



Figur 65. Årsdyngstrafik (ÅDT) och andel tung trafik på väg 25 mellan Alvesta och Kalmar (Trafikverket, 2019d).

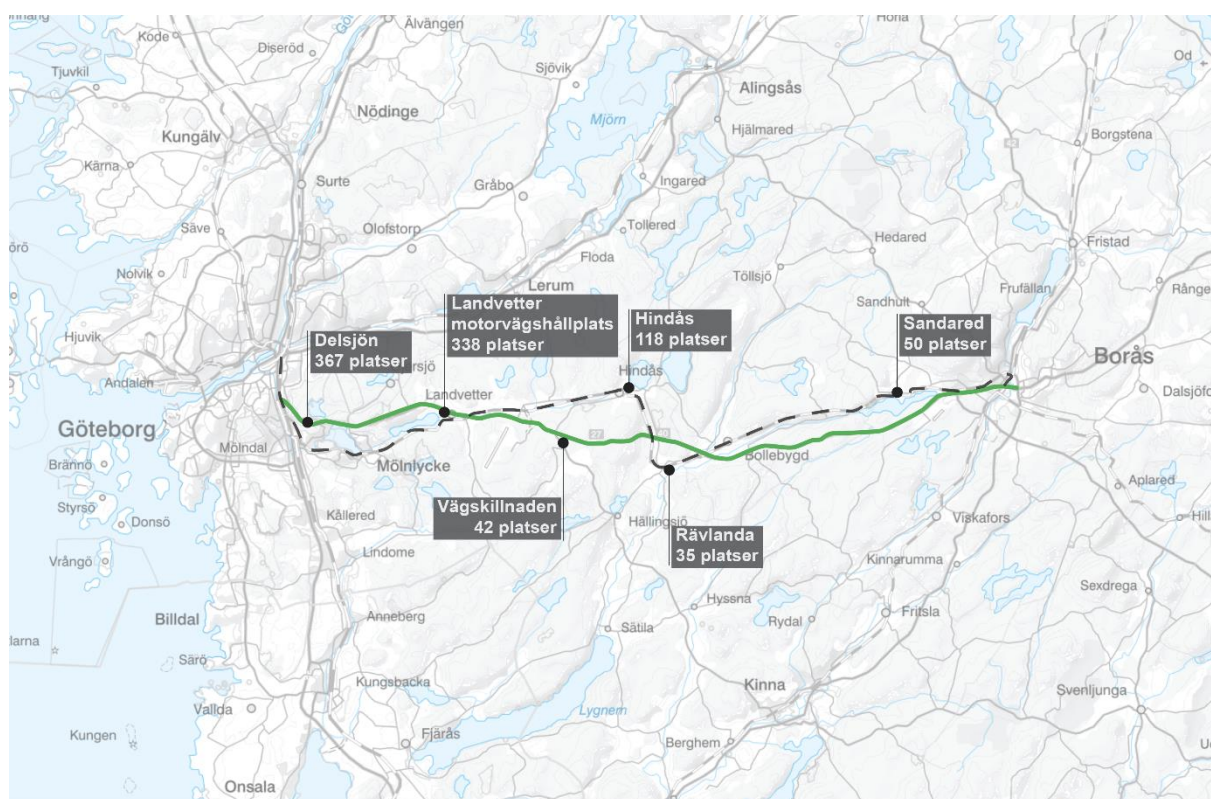
6.2. Pendelparkeringar i stråket

För biltrafiken är parkeringsmöjligheterna kring stationerna viktigt för att åstadkomma kombinationsresor med tåg och bil. Parkeringsytor och pendelparkeringar blir således mycket viktigt. I detta avsnitt redovisas befintliga pendelparkeringar för Göteborg–Borås respektive Borås–Kalmar/Karlskrona.

6.2.1. Göteborg–Borås

För sträckan Göteborg–Borås finns goda möjligheter att byta från bil till tåg på de flesta stationer på Kust till kustbanan. I *Figur 66* redovisas pendelparkeringarna i stråket Göteborg–Borås inklusive antal parkeringsplatser. Utöver de pendelparkeringar som finns vid järnvägsstationerna så finns det även ett antal pendelparkeringar utmed väg 40.

Vid Göteborgs centralstation finns främst avgiftsbelagda korttidsparkeringar som ej bedöms användas vid pendling. Det finns även två avgiftsbelagda långtidsparkeringar. Vid Borås centralstation finns ingen dedikerad pendelparkering men runt stationen finns ett antal avgiftsbelagda parkeringar.



Figur 66. Pendelparkeringar vid stationerna på Kust till kustbanan Göteborg-Borås (Västtrafik, 2019).

6.2.2. Borås–Kalmar/Karlskrona

Längs Kust till kustbanan och det parallella vägnätet Borås–Kalmar/Karlskrona finns det inte anordnade pendelparkeringar på samma tydliga sätt som i stråket Göteborg–Borås. Däremot finns det på de flesta stationer goda möjligheter att parkera och byta färdmedel från tåg till bil.

Parkeringsmöjligheterna vid respektive station på Kust till kustbanan på sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona har översiktligt kartlagts.

Limmared station har en pendelparkering med 14 platser (Västtrafik, 2019). Värnamo station, Rörstorp, Bor, Rydaholm har avgiftsfri parkering (Jönköpings länstrafik, 2019). Vid Alvesta station finns utöver ett antal korttidsparkeringar även en långtidsparkering, samtliga är avgiftsbelagda (Alvesta kommun, 2018). Kring Växjö station finns ett antal parkeringar där samtliga är avgiftsbelagda (Växjö kommun, 2019b). I Hovmantorp och Lessebo finns avgiftsfri parkering i anslutning till stationen (Länstrafiken Kronoberg, 2019). Vid Emmaboda station finns avgiftsfri parkering (Emmaboda kommun, 2019). I anslutning till Nybro station finns avgiftsfri parkering (Nybro kommun, 2019). Vid Kalmar centralstation finns i anslutning till stationen en avgiftsbelagd långtidsparkering (Kalmar kommun, 2019). Holmsjö har en avgiftsfri parkering i anslutning till stationen men Bergåsa har ingen parkering i anslutning till stationen (Blekingetrafiken, 2019). Vid Karlskrona centralstation finns möjlighet att parkera på ett antal avgiftsbelagda parkeringar (Karlskrona kommun, 2019b).

För ett antal stationer återfanns ingen information om parkeringsmöjligheterna vid stationen. Dock kan det konstateras att det finns parkeringsytor och således möjlighet att byta färdmedel från tåg till bil. Detta gäller för följande stationer: Hestra, Gnosjö, Värnamo, Gemla, Örsjö, Trekanten, Smedby och Vissefjärda.

7. Framtida investeringar och utveckling

7.1. Investeringar på järnväg

7.1.1. Namngivna objekt

Triangelspår Alvesta

En anslutning planeras mellan Kust till kustbanan väster om Alvesta och Södra stambanan söder om Alvesta. Triangelspåret möjliggör för godståg på sträckan att köra direkt utan riktningsbyte inne på Alvesta bangård. Det görs idag bland annat för de systemtåg som kör Olofström–Göteborg. Åtgärden ökar främst kapaciteten för godståg, men ger även ökad robusthet då möjligheterna till omledning vid stora störningar ökar för tåg i hela södra Sverige. Åtgärden har planerad byggstart 2024–2029.

Sydostlänken

Sydostlänken kallas järnvägen Älmhult–Olofström–Karlshamn. För att underlätta för godstrafiken planeras det att byggas en ny bana mellan Karlshamn och Olofström med byggstart 2024–2029. Den nya banan blir en länk mellan Blekinge Kustbanan och Södra stambanan. En fortsättning på befintlig bana Älmhult–Olofström till Blekinge kustbanan är tänkt att främst trafikeras av godståg till och från Karlshamn och Karlskrona. Älmhult–Olofström rustas upp med elektrifiering och spårbyte i en första etapp.

Dubbelspår över Göta älv och ökad kapacitet Göteborgs hamnbana

Järnvägen mellan Olskroken och Göteborgs hamn byggs ut för att underlätta för godstransporter på järnväg. Den redan idag relativt stora godstrafiken på Kust till kustbanan kan möjligtvis öka när persontågen kör i Västlänken istället för Gårdatunneln. Endast delen Eriksberg–Pölsebo återstår och beräknas öppna för trafik 2023.

Elektrifiering Värnamo–Jönköping/Nässjö

Y:et mellan Värnamo och Jönköping/Nässjö är idag oelektrifierad. I samband med en elektrifiering möjliggörs ökad trafik på Kust till kustbanan med genomgående tåg Jönköping–Värnamo–Växjö och utökad godstrafik till godsoderna Jönköping, Nässjö, Torsvik och Båråmo. Kust till kustbanan skulle även kunna användas som omledningsbana för Södra stambanan vid stopp mellan Nässjö och Alvesta, något som dock förutsätter triangelspår i Alvesta. Kapaciteten och trafiken kan därför öka på anslutande banor vilket riskerar ge större belastning på Kust till kustbanan än idag. Robustheten blir av samma anledning både bättre och sämre.

Spänningshålningen på sträckan Sjömarken (Borås)–Alvesta är dålig och i samband med den ökning av elektrifierad trafik som förväntas kommer belastningen bli ännu högre än idag. I en separat utredning (Trafikverket 2019f) föreslås ett antal åtgärder som ger förbättrade förutsättningar att klara en trafikökning.

7.1.2. Reinvesteringar

Almedal–Värnamo bro- och tunnelreparationer, kontaktledningsåtgärder

Åtgärderna syftar till att hålla anläggningen i gott skick och bidrar till ett mer robust system.

Ställverksbyte Borås

Det äldre elektriska ställverket byts till ett nyare datorstyrt ställverk. Åtgärden kommer leda till en mer robust anläggning och ökad kapacitet för persontåg. För godståg minskar kapaciteten eftersom möteslängderna kortas, men redan i dagsläget är mötesmöjligheter för godståg på Borås station begränsad. Åtgärden är planerad att genomföras 2019–2022.

Ställverksbyte och bangårdsombyggnad Värnamo

Det äldre elektriska ställverket byts till ett nyare datorstyrt ställverk. Åtgärden kommer leda till en mer robust anläggning och ökad kapacitet för både person- och godståg.

Spår- och växelbyte Borås–Värnamo

Spår- och växelbyte kommer genomföras på platser som idag är utsatta, exempelvis snäva kurvor. Åtgärden syftar till att hålla anläggningen i gott skick och bidrar därmed till ett mer robust system.

Spår- och växelbyte Alvesta genomfartsspår

Åtgärden syftar till att hålla anläggningen i gott skick och bidrar till ett mer robust system. Planerat att genomföras år 2022.

Spår- och växelbyten Kalmar södra

Åtgärden syftar till att hålla anläggningen i gott skick och bidrar till ett mer robust system.

7.2. Investeringar på väg

Information om kommande investeringar på väg har samlats in via Trafikverket (Trafikverket, 2019g) samt via respektive regions länstransportplan.

7.2.1. Väg 40, Göteborg–Borås

Kommande och pågående investeringar på väg 40 sammanställs nedan.

Kallebäcksmotet, E6 syd–väg 40, ny direktförbindelse

Ny direktförbindelse i Kallebäcksmotet mellan E6 syd och väg 40 i riktning österut. Genomförs för att öka kapacitet och framkomlighet i Kallebäcksmotet samt för att avlasta Sankt Sigfridsgatan från regional och nationell trafik. Byggstart hösten 2019 beräknas klart hösten 2020.

Övriga investeringar – utpekade i länstransportplanerna

Inga konkreta investeringar, utöver ovanstående, finns utpekade för väg 40.

7.2.2. Väg 27, Borås–Karlskrona

Kommande och pågående investeringar på väg 27 sammanställs nedan. Överlag finns det för väg 27 genom Blekinge ett flertal satsningar som syftar till att lyfta vägens standard till mötesfri landsväg etappvis från Ronneby i söder och upp till länsgränsen i norr.

Väg 27, förbifart Bor, mötesfri väg

Ny förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med ett mitträcke och hastigheten blir 100 km/h. Byggstart är planerad till år 2022/2023

Väg 27, förbifart Hallabro, mötesfri väg i ny sträckning

Väg 27 får förbi Hallabro en ny sträckning väster om samhället och vägen blir mötesseparerad med mitträcke. Vägen byggs som en gles 2+1-väg. Byggstart planeras till år 2024.

Väg 27, Backaryd–Hallabro, mötesfri väg i ny sträckning

Förbi Backaryd får väg 27 en ny sträckning öster om samhället samt att vägen mellan Backaryd och Hallabro byggs om i befintlig sträckning. Byggstart planeras till år 2020.

E22 och väg 27, ombyggnad av trafikplats Ronneby Väst

Trafikplats Ronneby väst, vid korsningen mellan E22 och väg 27, planeras att byggas om. Förslaget innebär påfartsramper på E22 i både östlig och västlig riktning, samt bättre utfart på väg 27 från avfartsramper. Syftet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten inom trafikplatsen. Byggstart planeras till 2020.

Övriga investeringar – utpekade i länstransportplanerna

I länstransportplanen 2018–2029 för Kronobergs län pekas väg 27 Säljeryd–Växjö ut som en prioriterad sträcka för framtida standardförbättringar. Föreslagen åtgärd innebär mötesseparering i befintlig sträckning med syftet att öka trafiksäkerheten och förbättra den regionala tillgängligheten. Hastigheten kan eventuellt höjas till 100 km/h. Objektet ligger med en planerad utbyggnad i slutet av planperioden (2024–2029) och knappt hälften av kostnaden inryms i planperioden. Åtgärden etappindelas i Länstransportplanen 2018–2029. I länstransportplanen 2018–2029 för Kronobergs län framhävs även att väg 27 från Blekinges länsgräns–Väckelsång och Sjöatorp–Jönköpings länsgräns är en konstaterad större brist som behöver utredas.

I länstransportplanen 2018–2029 för Jönköpings län anges väg 27 förbifart Bor samt Bredaryd–Anderstorp som prioriterade åtgärder för samfinansiering från nationell plan. Förbifart Bor har planerad byggstart och Bredaryd–Anderstorp har utretts men inga åtgärder har påbörjats.

I länstransportplanen 2018–2029 för Västra Götalandsregionen anges väg 27, från Kila-korset (väg 154) söderut till länsgränsen, bland de högst prioriterade bristerna 2018–2029 där åtgärdsvalsstudie kan påbörjas 2019. I länstransportplanen för Jönköpings län anges att åtgärdsvalsstudien bör förlängas över länsgränsen, fram till Gislaved.

7.2.3. Väg 25, Alvesta–Kalmar

Kommande och pågående investeringar på väg 25 sammanställs nedan.

Väg 25, Sjöatorp–Forsa, mötesfri väg

Väg 25 planeras att på sträckan Sjöatorp–Forsa byggas om till mötesfri väg med mitträcke. Inom projektet kommer även två nya trafikplatser att byggas, trafikplats Alvesta Väst och trafikplats Hjortsberga. Byggstart är planerad till 2021.

Väg 25, Österleden i Växjö, ny trafikplats vid Fagrabäck

En ny trafikplats och ombyggnad av Österleden planeras i Växjö. Österleden mittsepareras och i den nya trafikplatsen hålls den passerande trafiken från väg 25 och 27 planskilt från lokaltrafiken. När byggnationen är klar kan hastigheten för den genomgående trafiken på väg 25 höjas till 100 km/h. Byggstart är planerad till 2021.

Övriga investeringar – utpekade i länstransportplanerna

Inga konkreta investeringar, utöver ovanstående, finns utpekade för väg 25.

7.3. Nationell utveckling

7.3.1. Basprognos 2018

Trafikverket utför med jämna mellanrum prognoser med verktygen Samgods och Sampers. Enligt senaste basprognosen för godstransporter från 2018 (Trafikverket 2018a) beräknas gods på järnväg öka med 1,4 procent och gods på väg med 1,9 procent årligen fram till 2040 vilket motsvarar en total ökning på cirka 30 respektive 45 procent. Antagandet bygger dock på en kraftig tillväxt av efterfrågan på godstransporter. Om tillväxten istället fortsätter i samma takt som från 1980-talet till idag blir ökningen något lägre för järnvägsgods (1,1 procent) samt betydligt lägre för väggods (0,9 procent).

För Kust till kustbanan beräknas ökningen per år fram till år 2040 bli 1 miljon nettoton Göteborg–Värnamo, 0,5 miljoner nettoton Värnamo–Alvesta och Emmaboda–Kalmar, samt en minskning med 0,5 miljoner netton Alvesta–Emmaboda. I kalkylen ingår nytt dubbelspår Göteborg–Borås, elektrifiering av Y:et, elektrifiering och nytt enkelspår på sydostlänken Älmhult–Karlshamn och mötesspår i Skruv (färdigställt), men triangelspår i Alvesta ingår inte.

I motsvarande prognos för persontransporter (Trafikverket 2018b) förväntas långväga persontransporter på järnväg öka med 1,7 procent per år och regionala med 1,6 procent per år fram till 2040. Totalt motsvarar det en ökning på 50–55 procent under drygt 20 år. Motsvarande siffror för personbiltrafik är en ökning med 1 procent per år och för buss 0,7 procent per år för både långväga och regionala resor fram till 2040. Ökningen av persontrafik är inte specificerad för enskilda sträckor.

7.4. Regional och kommunal utveckling

Under kartläggningen har ett antal större utvecklingsprojekt med tydlig koppling till stråket identifierats. De har valts ut och presenteras i ett eget avsnitt eftersom de bedöms ha stor betydelse för stråket längs Kust till kustbanan.

7.4.1. Västra Götalandsregionen

Landvetter södra

Landvetter södra är ett expansionsområde utpekad av Härryda kommun, söder om Landvetter samhälle och väster om Landvetter flygplats. Invånarantalet beräknas bli 15 000 personer i området vilket kräver utbyggnad av både bostäder och transportnät (Härryda kommun, 2012a). Landvetter södra ska enligt en fördjupad översiktsplan funktionellt samordnas med Landvetter flygplats. Detta gäller allt från service och handel till vägsystem och kollektivtrafik. I området planeras det att byggas 3 100 bostäder till år 2035 (Härryda kommun, 2018).

I Härrydas översiktsplan beskriver kommunen vikten i att kollektivtrafiken i utbyggnadsområdet kopplas till Landvetter. De ser flera möjligheter för att åtgärda detta. Bland annat spårtaxisystem, PRT-system (personal rapid transit), en kabinbana eller trådbussar (Härryda kommun, 2012a). Kommunen ser gärna att en station ska anläggas på Götalandsbanan i Landvetter Södra (Härryda kommun, 2018). Den bilburna trafiken kommer huvudsakligen ske från nordost men kan även anordnas i nordväst. Vidare kommer även en potentiell väg längs Götalandsbanan att diskuteras (Härryda kommun, 2012a).

För att möta utvecklingen som Landvetter Södra står inför, framgår det i översiktsplanen att tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik ska finnas. Därför ska kollektivtrafiken stärkas i samtliga delar av regionen. Kommunen ser även gärna expansion av pendelparkeringar för att underlätta resor från glesare områden (Härryda kommun, 2012a).

Landvetter flygplats

År 2017 fastställde Swedavia Airports ett plandokument vars syfte var att visa på vilka möjligheter som Landvetter flygplats har att utvecklas (Swedavia Airports, 2017). Planen agerar beslutsstöd och visar möjliga utvecklingsscenarion samt identifierar områdets framtida behov. Det är enligt Swedavia sannolikt att flygplatsen behöver en framtida kapacitet på över 18 miljoner årspassagerare.

En av framtidsbilderna av Landvetter flygplats är att flygplatsen ska vara en del av det nationella och storregionala transportnätet samt anslutas via järnväg och bättre väganslutningar. Biltrafik är idag det mest använda transportsättet i anslutning till flygplatsen. Trafikverket planerar en station vid flygplatsen längs den nya stambanan för höghastighetståg mellan Göteborg och Borås, något som kommer öka tillgängligheten till flygplatsen. Vad beträffar vägnätet så ansluter väg 40 till flygplatsen från norr. Kapaciteten på denna väg riskerar att vara för låg och i framtiden behövs därför enligt Swedavia Airports (2017) utbyggnad av vägnätet kopplat till flygplatsen. Planen föreslår vidare arbete i att förstärka anslutningar via väg och framtida järnvägsuppgångar samt att diskutera parkeringsfrågor vidare (Swedavia Airports, 2017).

7.4.2. Region Jönköpings län

Inga större utvecklingsprojekt längs Kust till kustbanan har identifierats i Jönköpings län.

7.4.3. Region Kronoberg

Nytt akutsjukhus i Räfte (Växjö)

Den 29 maj 2019 beslutade Regionfullmäktige att investera i ett nytt sjukhus i stadsdelen Räfte som är belägen strax utanför Växjö stads kärna. Planeringsarbete för det nya sjukhuset inleds omgående och byggstart är planerat till 2023. Ambitionen är att sjukhuset ska stå klart år 2027 (Region Kronoberg, 2019b). Den aktuella tomten är belägen i Räfte som ligger i västra delen av Växjö tätort, se *Figur 67*.



Figur 67. Översikt av planområdet för Räfte sjukhus (Region Kronoberg, 2019c).

Figur 67 illustrerar lämplig plats för etablering av sjukhuset. Region Kronoberg tog tillsammans med Växjö kommun fram några kriterier för placering av nytt sjukhus. Två av dessa kriterier pekar åt att sjukhuset bör ha närhet till större vägar och spårbunden trafik, vilket ledde till vald placering. Det sker 70 000 serviceresor och 6000 livräddande transporter per år till sjukhuset vilket ställer höga krav på tillgängligheten (Region Kronoberg, 2019c).

Den föreslagna tomten angränsar till Kust till kustbanan vilken har en mötesstation i västra delen av området. Region Kronoberg har uttryckt en önskan om att anlägga en perrong vid den tidigare nämnda mötesstationen för att möjliggöra uppehåll för tågen. För tillfället ser Region Kronoberg att Krösatågen bör göra uppehåll men att detta inte är aktuellt för Öresundstågen då deras system bygger på maximalt ett stopp per kommun. Ett eventuellt extrastopp för Krösatåget vid sjukhuset skulle möjliggöra god tillgänglighet för tågresenärer västerifrån. Resenärer från öster blir dock tvungna att byta från Öresundståg till Krösatåg i Växjö för att ta sig till området (Region Kronoberg, 2019c).

Tomten är även placerad med hänsyn till vägnätet då den är kopplad till Växjö västra infart. I öster angränsar väg 23 vilken möter väg 25 och 27 norr om tomten. Detta möjliggör god tillgänglighet för både privatbilar och nyttotrafik (Region Kronoberg, 2019b).

7.4.4. Region Kalmar län

Eventuell flytt av Kalmar Centralstation

I Kalmar kommuns översiktsplan konstaterar kommunen att staden ska växa inom de fysiska ramarna och nå hållbar utveckling genom tätare och effektivare stad. Bilberoendet har ökat vilket har medfört ökade utsläpp, barriärer och exploatering av naturmark. Ett nytt läge för ett framtida resecentrum kommer utredas för att eventuellt öka utvecklingen och kvalitén av staden (Kalmar kommun, 2013).

Kalmar Centralstation har idag stora brister gällande den barriäreffekt som tågspårets bommar medför. Vid 2020 års utökning av kollektivtrafiken kommer fyra avgående och fyra ankommande tåg varje timme. Detta skulle innebära en tågrörelse var sjunde minut mellan Kalmar C och Kalmar Södra vilket innebär att bommarna kan komma att vara nere upp till 40 minuter (Kalmar kommun, 2017).

I en åtgärdsvalsstudie för Kalmar C presenteras tre potentiella nya stationslägen. Två av dessa har beslutats lämpliga nog att studera vidare. Det första läget är ett stationsläge vid Brageplan. Det kräver dock viss ombyggnation av gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Det andra läget är i Törneby/flygplatsområdet. Detta stationsläge beskrivs dock inte lösa barriäreffekten i staden. Slutligen föreslår åtgärdsvalsstudien som rekommenderat förslag ett befintligt stationsläge och att istället utforma två planfria korsningar mellan Kalmar C och Kalmar Södra (Kalmar kommun, 2017).

7.4.5. Region Blekinge

Inga större utvecklingsprojekt längs Kust till kustbanan har identifierats i Region Blekinge.

Referenser

Alvesta kommun (2018). *Avgift för långtidsparkering*. <https://www.alvesta.se/Bostad--Miljo/Trafik--vagar/Parkeringsplatser-i-Alvesta-tatort/avgift-for-langtidsparkering/> [2019-11-14]

Alvesta kommun (2017). *Aktualitetsprövning av översiktsplan för Alvesta kommun* <https://www.alvesta.se/Bostad--Miljo/Fysisk-planering/Oversiktsplan/> [2019-11-08]

Alvesta kommun (2008). *Översiktsplan för Alvesta kommun*. <https://www.alvesta.se/Bostad--Miljo/Fysisk-planering/Oversiktsplan/> [2019-11-08]

Bollebygds kommun (2002). *ÖP 2002 – Översiktsplan Bollebygds kommun*. <http://www.bollebygd.se/byggaboomiljo/samhallsplanering/oversiktligplanering/oversiktsplan.4.4of1fd0e16924b95d6124df1.html> [2019-11-08]

Bollebygd, Härryda och Marks kommuner (2014). *Utvecklingsplan för del av Bollebygd, Härryda och Marks kommuner. Förslag 2014-06-03*.

Borås stad (2018). *Översiktsplan för Borås*. <https://www.boras.se/trafikochstadsplanering/stadsplaneringochsamhallsutveckling/oversiktsplanering/oversiktsplan.4.3d0de3801589104d012114c.html> [2019-11-08]

Blekingetrafiken (2019). *Stationer*. <https://blekingetrafiken.se/din-resa/innan-resan/stationer/#karlskrona-centralstation> [2019-11-14]

Emmaboda kommun (2019). *Parkering*. <https://www.emmaboda.se/trafik--infrastruktur/trafik-och-gator/parkering.html> [2019-11-14]

Emmaboda kommun (2012). *Översiktsplan 2012 Emmaboda kommun*. <https://www.emmaboda.se/bygga-bo--miljo/fastigheter-och-lantmaterioversiktsplan.html> [2019-11-08]

Gislaved kommun (2016). *Översiktsplan ÖP16*. <https://www.gislaved.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan/gallande-oversiktsplaner/oversiktsplan-op16> [2019-11-08]

Gnosjö kommun (2015). *Gnosjö kommun i framtiden – översiktsplan 2015*. <http://www.gnosjo.se/byggabomiljo/samhallsplanering/oversiktsplan.4.4d90a73f13dd704623f40e.html> [2019-11-08]

Göteborgs stad (2009). *Översiktsplan för Göteborg*. <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/d1f790ad-263d-4a42-ad8f-8777f65a094c/Del1.pdf?MOD=AJPERES> [2019-11-14]

Härryda kommun (2018). *Åtgärdsvalsstudie – Framtida väginfrastruktur riksväg 40, delen Landvettermotet–Ryamotet*. https://www.harryda.se/download/18.389f220c16705316bc343df7/1542094578090/%C3%85VS_Rv_40_Landvettermotet-Ryamotet_slutrapport_180910.pdf [2019-11-14]

Härreda kommun (2012a). *Översiktsplan för Härreda kommun ÖP 2012*.

<https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/planarbete/oversiktsplaner/oversiktsplan2012.4.59bdob7814b7ab4f221105e.html> [2019-11-08]

Härreda kommun (2012b). *Bebyggelseutveckling Landvetter*.

<https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/planarbete/oversiktsplaner/oversiktsplan2012.4.59bdob7814b7ab4f221105e.html> [2019-11-08]

Jönköpings länstrafik (2019). *Tillgänglighet på våra stationer och fordon*.

<https://www.jlt.se/resande/tillganglighet-pa-vara-stationer-och-fordon/> [2019-11-14]

Kalmar kommun (2019). *Nya parkeringsregler i Kalmar stadskärna*. <https://kalmar.se/trafik-och-resor/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2019-09-05-nya-parkeringsregler-i-kalmar-stadskarna.html> [2019-11-14]

Kalmar kommun (2017). *Kalmar Central – Enkel åtgärdsvalsstudie*.

<https://kalmar.se/download/18.b1486ae163f3ab933c5d0/1529310225976/atgardsvallsstudie-enkel-kalmar-c.pdf> [2019-11-14]

Kalmar kommun (2013). *Översiktsplan för Kalmar kommun*. <https://www.kalmar.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsutveckling/planering/oversiktlig-planering/oversiktsplan.html> [2019-11-08]

Karlskrona kommun (2019a). *Översiktsplan 2050 – programsamråd*.

<https://www.karlskrona.se/samhallsplanering-och-trafik/stadsutveckling/strategisk-planering/oversiktsplan/> [2019-11-14]

Karlskrona kommun (2019b). *Parkering*. <https://www.karlskrona.se/samhallsplanering-och-trafik/parkering-och-trafik/parkera-i-karlskrona/> [2019-11-14]

Karlskrona kommun (2010). *Översiktsplan 2030 Karlskrona kommun*.

<https://www.karlskrona.se/globalassets/samhallsplanering-och-trafik/planer-och-projekt/detaljplaner-dokument/oversiktsplan-2030/oversiktsplan-2030.pdf> [2019-11-14]

Landstinget i Kalmar län (2017). *Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län | 2017 – 2025*.

https://www.kalmarlanstrafik.se/globalassets/regional-kollektivtrafikmyndighet/trafikforsorjningsprogram_2017-2025.pdf [2019-11-08]

Lessebo kommun (2018). *Översiktsplan för Lessebo kommun*. <https://www.lessebo.se/sidor/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/oversiktsplanering.html> [2019-11-08]

Länstrafiken Kronoberg (2019). *Stationsinformation*.

<https://www.lanstrafikenkron.se/stationsinformation> [2019-11-14]

Mölnåls stad (2018). *Översiktsplan för Mölnåls (Samrådshandling – april 2018)*.

<https://www.molndal.se/startside/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering---molndal-vaxer/detaljplaner/detaljplaner/2017-01-05-oversikts-plan-for-molndal.html> [2019-11-08]

Norconsult Astando (2019). *Egna illustrationer*.

Nybro kommun (2019). *Parkering och parkeringsskiva*. <https://nybro.se/start/populara-sidor/parkering-parkeringsskiva/> [2019-11-14]

Nybro kommun (2007). *Översiktsplan Nybro kommun*. https://nybro.se/politik-kommun/framtid_utveckling/oversiktsplan-2007/ [2019-11-08]

Proposition 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*. Stockholm: Näringsdepartementet. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/> [2019-10-29]

Region Blekinge (2019). *Remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2020–2023*. <https://regionblekinge.se/trafik-och-resande/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogram-2020-2023---remiss.html> [2019-11-08]

Region Blekinge (2018). *Länstransportplan för Blekinge 2018–2029*. <https://regionblekinge.se/trafik-och-resande/lanstransportplanering.html> [2019-11-08]

Region Blekinge (2015). *Slutrapport – Projektet strukturbild Blekinge*. <https://regionblekinge.se/utveckling-och-projekt/attraktiva-blekinge---regional-utvecklingsstrategi/satsningar-som-utvecklar-blekinge/strukturbild-blekinge.html> [2019-11-08]

Region Jönköpings län (2018). *Regional transportplan Jönköpings län 2018–2029*. <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-transportplan---jonkopings-lan-2018-2029/> [2019-11-08]

Region Jönköpings län (2012). *Regionalt trafikförsörjningsprogram i Jönköpings län 2012–2020*. <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regionalt-trafikforsorjningsprogram-i-jonkopings-lan/> [2019-11-08]

Region Kronoberg (2019a). *Gröna Kronoberg – regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län 2019–2025*. <http://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/utvecklingsstrategi/> [2019-11-08]

Region Kronoberg (2019b). *Historiskt beslut i Region Kronoberg – Vi bygger nytt sjukhus*. <http://www.regionkronoberg.se/nyheter/historiskt-beslut-i-region-kronoberg---vi-bygger-nytt-sjukhus-i-vaxjo/> [2019-11-14]

Region Kronoberg (2019c). *Förstudie: Bygga om- och till centrallasarettet Växjö på befintlig tomt eller bygga nytt sjukhus strax utanför Växjö stadskärna*. <http://www.regionkronoberg.se/contentassets/9a214941581b4579a4bb8940846534ba/slutversion-forstudie-20190412.pdf> [2019-11-14]

Region Kronoberg (2018). *Länstransportplan för Kronobergs län 2018–2029*. <http://www.regionkronoberg.se/resor-och-trafik/utveckling-av-vagar-och-jarnvagar/> [2019-11-08]

Region Kronoberg (2015). *Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016–2025*. <http://www.regionkronoberg.se/resor-och-trafik/mal-med-kollektivtrafiken/regional-kollektivtrafikmyndighet/> [2019-11-08]

Regionförbundet i Kalmar län (2018). *Regional transportplan för Kalmar län 2018–2029*.
<https://www.ltkalmar.se/samarbetsportalen/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/regional-transportplan-kalmar-lan/> [2019-11-08]

Regionsamverkan Sydsverige (2019). *Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige*.
<https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2019/10/Positionspapper-kollektivtrafik-2019-10-07.pdf> [2019-11-08]

Resrobot (2019). *Reseplanerare*. <https://reseplanerare.resrobot.se/>

SCB (Statistiska centralbyrån) (2019a). *Statistiska tätorter 2018 – befolkning, landareal, befolkningstäthet*. www.scb.se/MIO810

SCB (Statistiska centralbyrån) (2019b). *Reginawebmap – tätorter 2018*.
<http://geodata.scb.se/reginawebmap/main/webapp/>

SCB (Statistiska centralbyrån) (2017). *Förvärvsarbetande 16+ år pendlare över kommungräns efter bostadskommun, arbetsställe kommun, kön och år*.
http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AMO207_AMO207L/AMO207PendlKomA04/

Svenljunga kommun (2019). *Översiktsplan Svenljunga* (utställningshandling).
<https://www.svenljunga.se/bygga-bo-miljo--trafik/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan/ny-oversiktsplan> [2019-11-08]

Swedavia Airports (2017). *Draft Masterplan Göteborg Landvetter Airport*.
<https://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/draft-masterplan-landvetter-2018-01-12.pdf> [2019-11-14]

Trafikanalys (2016). *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys* (Rapport 2016:7).
<https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/varufloden/godstransporter-i-sverige---en-nulagesanalys-6235/> [2019-11-13]

Trafikverket (2019a). *Kartor höghastighetsjärnväg*.
https://www.trafikverket.se/contentassets/of904e6c3101483785f0fb4389bc44cd/kartor_hoghastighe_tsjarnvag_191017.pdf [2019-11-15]

Trafikverket (2019b). *Projekt Göteborg-Borås*.
<https://www.trafikverket.se/contentassets/3a2d3cfa88f84e5f90db544e171c2bd3/prgb-leverantorsinformation-190220.pdf> [2019-11-08]

Trafikverket (2019c). *Järnvägsbeskrivning 2020*, utgåva 2019-06-26.
<https://jnbkarta.trafikverket.se/?year=2020> [2019-11-14]

Trafikverket (2019d). *Vägtrafikflödeskartan*. <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#> [2019-11-13]

Trafikverket (2019e). *Kapacitet*. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/jarnvag/Kapacitet/> [2019-11-08]

Trafikverket (2019f). *Sjömarken–Alvesta förstärkt kraftförsörjning. Utredning om förstärkningsåtgärder på sträckan Sjömarken-Alvesta samt påverkan vid elektrifiering av Y:et.* Version 0.1. Dokument-id: UHje 18-095.

Trafikverket (2019g). *Se alla projekt på karta.*

<https://www.trafikverket.se/karta/?MapCoord=1%2F692052.98%2F6919012.65%2F&Map=3&Layers=1%2b5%2b4%2b> [2019-11-07]

Trafikverket (2018a). *Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets basprognoser 2018.* TRV 2017/58771. Publikationsnummer 2018:087. ISBN 978-91-7725-273-3.

Trafikverket (2018b). *Prognos för persontrafiken 2040 – Trafikverkets basprognoser 2018.* TRV 2017/58771. Publikationsnummer 2018:089, ISBN 978-91-7725-275-7.

Trafikverket (2015). *Järnvägsplan Västlänken, planbeskrivning 1 december 2014.* TRV 2013/92333.

Trafikverket (2012). *Resvaneundersökning i sydöstra Sverige – Blekinge, Småland och Öland.*

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11581/RelatedFiles/2012_237_resvaneundersokning_i_sydostra_sverige.pdf [2019-11-01]

Trafikverket och Västra Götalandsregionen (2019). *Samverkan mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen för stråket Göteborg–Borås.*

Tranemo kommun (2010). *Översiktsplan 2009 – antagandeverision 2010-09-27.*

<https://www.tranemo.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering-och-detaljplaner/oversiktsplan/> [2019-11-08]

Värnamo kommun (2019). *Översiktsplan – Mitt Värnamo 2035.* <https://www.varnamo.se/bygga-bo-miljo-och-trafik/samhallsplanering-och-kartor/oversiktsplanering/oversiktsplan---mitt-varnamo-2035.html> [2019-11-08]

Västra Götalandsregionen (2018a). *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029.* <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/transportinfrastruktur/regional-infrastrukturplan/> [2019-11-08]

Västra Götalandsregionen (2018b). *Västtågsutredningen huvudrapport – en komplettering av Målbild Tåg 2035 med nya stationer.*

<https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogrammet--sa-utvecklas-kollektivtrafiken/malbild-tag-2035/> [2019-11-08]

Västra Götalandsregionen (2016). *Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland.*

<https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogrammet--sa-utvecklas-kollektivtrafiken/> [2019-11-08]

Västra Götalandsregionen (2013). *Målbild Tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland.*

<https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogrammet--sa-utvecklas-kollektivtrafiken/malbild-tag-2035/> [2019-11-08]

Västtrafik (2019). *Reseplaneraren – pendelparkering*.

<https://www.vasttrafik.se/reseplanering/reseplaneraren/?parkings=true> [2019-11-12]

Västsvenska paketet (2017). *Resvaneundersökning 2017*. <https://www.vastsvenskapaketet.se/wp-content/uploads/2018/06/Resvaneunders%C3%B6kning-2017-final.pdf> [2019-10-31]

Växjö kommun (2019a). *Översiktsplan Växjö kommun* (samrådshandling).

Växjö kommun (2019b). *Parkering*. <https://vaxjo.se/sidor/trafik-och-stadsplanering/parkering.html> [2019-11-14]

Bilagor

Bilaga 1. Tidigare utredningar Göteborg–Borås.

Bilaga 2. Godstrafik på Kust till kustbanan.



Trafikverket, 781 87 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.