



Bygg Dubbelspår Växjö-Alvesta nu!

Vi kräver att objektet Dubbelspår Växjö-Räppe ska finnas kvar på namngiven plats i kommande Nationell Plan 2026–2037.

Då Växjö kommun genom möte med Trafikverket blivit medvetna om Trafikverkets planer på att prioritera bort objektet Dubbelspår Växjö-Räppe i kommande förslag till Nationell Plan vill vi å det bestämdaste, genom denna skrivelse, yrka på och poängtera behovet av att objektet fortsatt ska finnas kvar i kommande plan.

Objektet Dubbelspår Växjö-Räppe har sedan flera år återfunnits på namngiven plats i nuvarande Nationell Plan och det har hela tiden funnits stor regional politisk enighet kring detta objekt. Enigheten är så pass stor att objektet både med- och samfinansieras av flera av länets kommuner samt Region Kronoberg.

Järnvägssträckan mellan Växjö och Alvesta är en av Sveriges mest vältrafikerade enkelspåriga järnvägar med 108 tåg per vardag. Sträckan är enligt Trafikverkets klassificering **RÖD** med stora kapacitetsbegränsningar. Förutom gods så trafikerar sträckan av hela **fem** olika persontrafiklinjer med många arbetspendlare, studenter och lärare (Linnéuniversitetet) som passagerare, inte minst från Kalmar län. Regionen har flera företag, inte minst IKEA i Älmhult, som vittnat om och har understrukit behovet av denna upprustning av Kust till kustbanan, Växjö-Alvesta, vilken bedöms som kritisk för näringslivets arbetskraftsförsörjning. Om en tidigareläggning av ett dubbelspår inte prioriteras finns en risk för ökade förseningar och färre resande på sträckan till följd av detta. Detta kan följaktligen påverka en stor del av näringslivets kompetensförsörjning, attraktiviteten av sydostregionen som både boendeplats och arbetsmarknad samt punktligheten för godstrafiken.

Kust till kustbanan och nämnda järnvägssträcka utgör dessutom en viktig del och länk i det internationella godsstråket Baltic-Link, godstransportkorridoren mellan Göteborg och Adriatiska havet. Sträckan utgör även del av EU:s TEN-T/Motorways of the Sea system och bedöms få en ökad strategisk betydelse med det förändrade säkerhetsläget och Sveriges inträde i NATO.

För Försvarsmakten innebär konsekvenserna av Natomedlemskapet att (amerikanska) trupper och materiel måste kunna tas emot i svenska eller norska hamnar för att sedan transporteras till den svenska ostkusten och här utgör Kust till kustbanan denna strategiska förbindelselänk mellan västkusten och ostkusten.

Enligt Trafikverkets sammanställning av förseningsstatistik ligger Alvesta i botten i södra Sverige när det gäller punktlighet för tågtrafiken. Motsvarande statistik för Växjö är inte mycket bättre. Det beror till viss del på att kapaciteten mellan Växjö och Alvesta är otillräcklig i förhållande till den trafik som rullar på banan. Sträckan medger heller ingen återställningskapacitet för tågtrafik som redan är försenad. Förseningar som redan har uppstått riskerar i stället att växa på denna sträcka.

Det finns två mötesstationer mellan Alvesta och Växjö. **Ytterligare mötesstationer skulle förlänga restiderna och öka störningskänsligheten** utan att kapaciteten höjs mer än marginellt. Bankapaciteten ökas bäst genom byggandet av dubbelspår.

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

Utöver att sträckan redan idag uppvisar stor kapacitetsbrist så har Region Kronoberg, tillsammans med grannregionerna, ambitionen att ytterligare öka regionalstågtrafiken i syfte att stärka södra Sverige och indirekt hela landet. När Krösatågssystemet är utbyggt i sin helhet innebär det ytterligare 60 tågrörelser mellan Alvesta och Växjö. Det vore mycket olyckligt om infrastrukturen sätter hinder för denna utveckling. Vi har ambitionerna och viljan att utveckla trafiken. Nu är det dags att staten tar sin del av ansvaret och ser till att infrastrukturen och denna sträcka byggs ut.

Dessutom ser vi att det finns starka skäl för att utveckla en sammanhållen funktionell region i Sydost. Växjö, Karlskronas och Kalmars arbetsmarknadsregioner har idag närmare 400 000 invånare. Befolknings- och näringslivsutvecklingen är god. En akilleshäla, framlyft inte minst av OECD vid flera tillfällen, är brister i infrastrukturen, både mellan residensstäderna, inom regionen som helhet och de stora marknaderna i landet och Europa.

Järnvägen mellan Växjö-Alvesta är en av de hårdast belastade enkelspåriga bandelarna i Sverige. Sträckan trafikeras av många olika tågssystem samt godstrafik, vilket torde göra detta enkelspår unikt i Sverige. I nuläget trafikeras banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen. Ungefär 12 godståg per dygn trafikerar sträckan **och i maxtimmen trafikeras sträckan av totalt fyra tåg per timme och riktning.**



Av ovan skäl och argumentering ser vi ingen anledning till att bygga fler mötesstationer på sträckan utan **dubbelspåret måste börja byggas nu** och av den anledningen finnas kvar på namngiven plats i kommande Nationell Plan 2026–2037.

Växjö kommun

Malin Lauber (S)
Kommunstyrelsens ordförande

Maria Garmer (V)
Kommunstyrelsens 1:e vice ordf.

Pernilla Tornéus (M)
Kommunstyrelsens 2:e vice ordf.