



Dagens snabbtåg på stambanan, de som förr hette X2000, gör att man inte alls får in så många avgångar som annars vore möjligt till Älmhult. Det är blandningen av olika sorters trafik som ställer till det i kapaciteten.

FOTO: JOHAN KRISTENSSON

Trafikverket: Älmhult kan räkna med flera tåg

● Att höghastighetsbanan ska dras via Älmhult målas ut som avgörande för framtiden. Men skulle man gå miste om en station på den banan minskas inte trafiken jämfört med idag - tvärtom.

ÄLMHULT. I maj släppte Trafikverket sin rapport om hur tågtrafiken skulle kunna organiseras när Sverige får sina nya höghastighetsbanor. En svår trafikprognos att göra.

– Det är ingen som vet hur den trafikeringen kommer att se ut, men vi kan säga att för persontrafiken söderut från Växjö och Älmhult så minskar inte möjligheten att köra Krösatåg eller Öresundståg på Södra Stambanan. Oavsett var höghastighetsbanan hamnar. Tvärtom, säger Lennart Lennefors,

analytiker på Trafikverket och en av Sveriges ledande experter på höghastighetståg.

Bara det faktum att man får bort dagens snabbtåg från södra Stambanan ökar kapaciteten markant. Så mycket komplicerar det blanda långsamma godståg, halvlångsamma persontåg med snabbtåg på ett och samma spårssystem.

– Det vi har problem med idag är egentligen inte själva antalet tåg på linjerna utan blandning-

en, säger Lennart Lennefors.

I Trafikverkets beräkningar får man då in 16-20 dubbelturer med Öresundståget per dygn men också att Krösatågen inte bara går att köra med stopp på alla småorter utan också i direktlinjer mellan Växjö-Älmhult-Hässleholm och vidare söderut.

– Och där ser vi alltså en klar möjlighet att utöka antalet avgångar jämfört med idag om det finns en efterfrågan.

Det är för de lite längre

regionresorna Älmhult riskerar att förlora stort på en utebliven höghastighetsbana. Då får man inte möjlighet att hoppa på den helt nya linjen mellan Malmö-Växjö-Jönköping där tågen kommer att gå i 250 kilometer i timman. Restiderna blir inte alls så attraktiva som i utmålats, där Malmö till exempel nås på under en timme.

Får kommunen ändå en station på banan blir det i Trafikverkets beräkningar fyra snabbtåg per timma som kör rakt genom sam-

hället utan att stanna. Det gäller de tåg där restiden mellan Malmö och Stockholm ska pressas ner mot 2,5 timmar. Det är tågset som är 400 meter långa och kan ta upp till 1 000 passagerare.

Dragningen av höghastighetsbanan sägs vara en ödesfråga för utvecklingen av Älmhult och för kommunikationerna, håller du med om det?

– Nja, här kanske de olika kommunerna överdriver något. Det är fortfarande mycket persontrafik som kommer att köras, säger Lennart Lennefors.



TEXT
JENS NIELSEN
jens.nielsen@smp.se
0470-77 04 69

ENKÄT

Rätt att vilja flytta Stena?

Kommunen vill flytta på Stena för att göra plats för snabbtåg genom Älmhult. Rätt eller fel?



ROLAND ÖBERG:

– Å ena sidan har man släppt bostäder för nära Stena, å andra sidan har de varit där länge. Men det är bra att flytta dem. Snabbtåg är bra.



ÅKE OLOFSSON:

– Att flytta på Stena måste vara en bra idé. De kan inte byggas in i samhället. Är det nödvändigt bör de flytta på sig.



KARIN MATTSSON:

– Att flytta på Stena var det dummaste jag hört. Det har ju inte gått tidigare så varför skulle det gå nu? Och tåg går det ju här ändå.



SVEN CEDERBLAD:

– Jag är inte riktigt insatt. Men jag tycker att man borde se till så att den befintliga järnvägen fungerar först. Och jag tror inte snabbtågen har så stor effekt.



EMMA HAGSTRÖM:

– Jag vill gärna ha bort Stena. Men hade hellre sett ett stort grönområde, typ Lunds stadspark med lekplatser och ytor att umgås på.

Johan Kristensson

Ikea funderar inte ens på E4-alternativet

Ikea ägnar inte ens en tanke åt möjligheten att höghastighetsjärnvägen skulle dras längs E4:an. Och väntar fortfarande på svar kring hur näringslivet ska kunna bidra.

Enligt Gudmund Vollbrecht, senior advisor på Ikea AB, för man inga resonemang kring vad som skulle hända ifall den västliga dragningen väljs.

– Nej, vi tittar på möjligheten via Älmhult och

Växjö. Det hade stärkt vår position som arbetsgivare.

Han har svårt att bedöma chanserna för den ena eller andra dragningen, säger han. Fortfarande återstår många variabler i

nyttoberäkningarna.

– Det är ett 1 500-meterslopp och vi har knappt gjort första varvet ännu. Det tar fler varv innan vi vet vart det bär, säger han.

Om Ikea själva kommer

att erbjuda sig att bidra på ena eller andra viset är också för tidigt att säga.

– Frågan kring hur näringslivet ska bidra är ställd till Sverigeförhandlingarna, men inte besvarad.

JOHAN KRISTENSSON