

Mellan Linköping och Kalmar är det 237 km, därav utgör 233 km den enkelspåriga Stångådalsbanan utan kontaktledning. På denna körs idag direkta regionaltåg varannan timme hela sträckan och dessutom enstaka godståg. I nuvarande tidtabell finns på morgonen och kvällen även några regionaltåg på delsträckor.

Banan har på större delen av sträckningen 50-kg-räler i makadamballast, men som skarvspår. Detta, i kombination med rätt ofta förekommande kurvor med radier även under 300 m, begränsar hastigheten, så att många avsnitt endast har sth 80 km/h. Körtiden

mellan Linköping och Kalmar blir därför rätt lång, enligt Resplus 2017 mellan 3 h och 3 h 20 min. Vidare är det glest mellan mötesplatserna, upp till 42 km, vilket begränsar kapaciteten till 1 à 2 tåg per timme och riktning

Trafikverket vill tyvärr skylla på bristande resurser för att lägga ner järnvägar som inte är stambanor eller förortsbanor runt storstäderna. Ett sådant förfarande går stick i stäv mot såväl klimatmålet som regionernas behov av fungerande infrastruktur. Det bör i sammanhanget också nämnas att det finns en lag som heter [Järnvägsförordningen](#) som skall förhindra att underhållet på eller nedläggning av järnväg skall kunna ske över huvudet på lokala intressen

Denna studie vill istället visa vilken potential det finns i att rusta upp Stångådalsbanan. Det resulterar i kortare gångtider, även utan kurvrätningar, genom att genomgående utrusta banan med helsvetsat spår i makadamballast. I korthet vill jag visa att körtiden kan minskas med ½ timme till ca. 2½ timmar. Därtill behövs byggande av nya mötesstationer och även triangelspår. Vidare framgår vilken utökad trafik som blir möjlig på en upprustad bana med ytterligare mötesspår.

Uppskattade kostnader finns inte med i föreliggande studie, jag hänvisar istället till *Infrastrukturkansliets i Hultsfred rapport*:

<http://multi.mediapaper.nu/Pdf/?PubId=72ECCDA95764D778EAEAE1CDD26EBA>

Rapporten är från 2012, men torde i stort sett vara aktuell än idag, med vissa undantag, bl.a. uppskattas totalkostnaden idag till SEK 1,2 mdr.

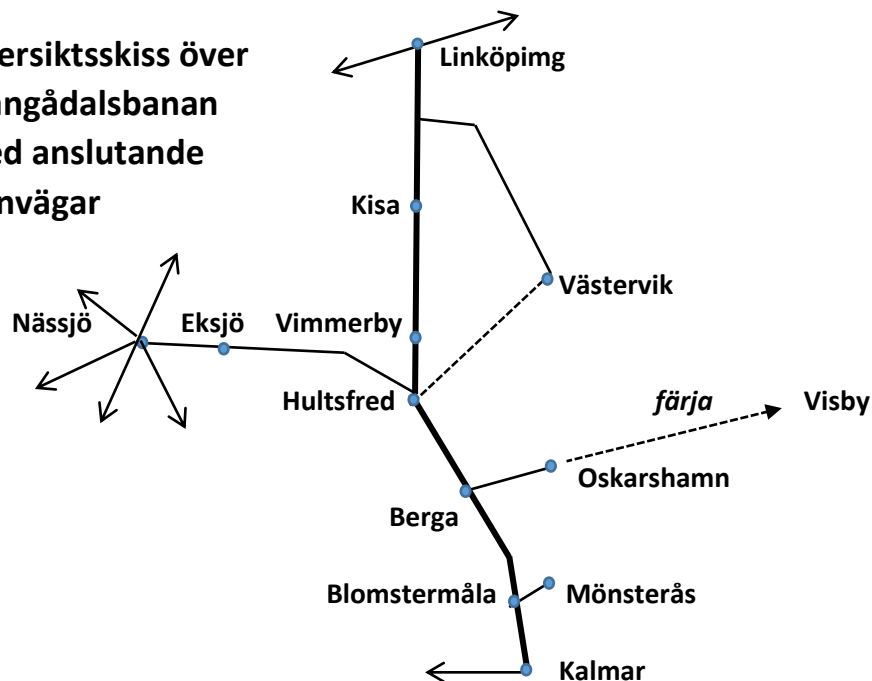
Nämnda infrastrukturkansli har publicerat ett flertal dokument om Stångådalsbanan och konsulten Per Corshammar har även skrivit en rapport om densamma. Konsultbolaget *Kreera* visar i en rapport att en satsning på Stångådalsbanan är samhällsekonomiskt mycket lönsam. Dessa tre dokument finns tyvärr inte längre åtkomliga på internet.

Niklas Adell i Linköping har lämnat ett mycket uttömmande [remissvar angående Stångådalsbanan](#)

Föreningen "Astrid Lindgrens Hembygd" har ett [förbättringsförslag](#) för linjen Nässjö – Oskarshamn.

Jag, Birger Tiberg, är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben och uppvuxen i Sverige, men flyttade 1980 till Schweiz, där jag nu är bosatt. Efter min pensionering engagerar jag mig aktivt i svensk järnvägspolitik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken kan återupptas på ett urval nedlagda järnvägar.

Översiktsskiss över Stångådalsbanan med anslutande järnvägar



Dagens situation:

Linköping – Kalmar har genomgående personförande tåg varannan timme. Körtid för hela sträckan 237 km, 3 h 02 min – 3 h 20 min → 71-78 km/h i genomsnitt
Största tillåten hastighet (sth) varierar omkring 70-120 km/h.

Restid med bil: Kalmar – Linköping 3 h 9 min (hitta.se), alltså ungefär samma tid som med tåg.

Stångådalsbanan kan historiskt delas upp i tre avsnitt (Källa [Wikipedia](#)):

Linköping – Rimforsa – Hultsfred är den dåvarande ÖCJ, Östra centralbanan, öppnad 1902

Hultsfred – Berga är en del av den dåvarande NOJ, Nässjö - Oskarshamns Järnväg, öppnad 1874

Berga – Kalmar öppnades 1897 som smalspårsbanan Kalmar - Berga Järnväg och blev ombyggd till normalspår i två etapper under 1970-talet samt fick persontrafiken tillbaka 1996

Stångådalsbanan är som nämnts bitvis mycket krokig, med kurvradier även under 300 m, speciellt gäller detta i norra delen, f.d. ÖCJ. Detta tillåter naturligtvis inga högre hastigheter. Vidare är det bitvis mycket glest mellan mötesplatserna, upp till 42 km (avsnittet Kisa – Vimmerby).

Anslutande banor:

Nässjö – Hultsfred, 83 km, persontrafik numera endast Nässjö – Eksjö, Nässjö – Hultsfred godstrafik

Berga – Oskarshamn, 28 km, person- och godstrafik

(Blomstermåla -) Sandbäckshult – Mönsterås – Mönsterås bruk, ca. 22 km, endast godstrafik

Hultsfred – Västervik, 70 km, 891 mm smalspår, endast museitrafik

Bjärka-Säby – Västervik (Tjustbanan), 95 km, behandlas dock inte i denna studie.

I Linköping och Kalmar ansluter järnvägar med eldrift av stambanestandard

Utbyggnad av Linköping – Kalmar

Jag föreslår att hela Stångådalsbanan utrustas med helsvetsat spår i makadam samt att banan elektrifieras. Hastigheten kan därmed höjas till vad kurvradierna tillåter, varvid det blir möjligt att minska gångtiden Linköping – Kalmar till ca. 2½ timmar. För närvarande (2017) har enligt uppgift ca. 80 km av banan helsvetsat, alltså återstår ca. 155 km.

För beräkningarna av körtid har jag räknat med 1 (en) min uppehåll på stationerna, vid tågmöten 1 à 2 min stopp, samt 1 min reservtid per 30 km sträcka för att kunna hämta in ev. förseningar. Vidare har jag använt Banverkets formel för beräkning av sth (största tillåten hastighet) i kurvorna, med insatta värden på rälsförhöjning och rälsförhöjningsbrist till 150 mm. För att få jämnare körning räknar jag i de flesta fall med sammanhängande avsnitt på minst 2 km och med den hastighet som den tväraste kurvan tillåter på dessa avsnitt. Acceleration och inbromsning 0.6 m/s².

Infrastrukturkansliet i Hultsfred föreslår i sin [rapport](#) följande åtgärder:

- Spårbyte Hultsfred – Berga
- Spårupprustning Bjärka Säby – Hultsfred, Berga - Kalmar
- Triangelspår i Berga och Sandbäckshult
- Mötesstationer i Högsby och Gullringen
- Plankorsningsåtgärder
- Bankförstärkningar på två avsnitt mellan Bjärka-Säby och Kisa
- Stationsanpassningar för regionaltågstrafik

Kostnaden för dessa åtgärder uppskattas i dagens läge (2017) till ca. SEK 1,2 mdr.

Utöver ovan föreslagna åtgärder behövs även detta för att mitt tidtabellsförslag skall bli möjligt:

- Nya mötesstationer i Tannefors, Brokind, Slätmon och Rockneby
- För godstrafik en mötesstation i Ruda och ytterligare en mellan Blomstermåla och Kalmar

De föreslagna mötesstationerna gör också tidtabellen robustare, d.v.s. tidtabellens stabilitet förbättras.

Även mötesstationer i Verveln, Södra Vi, Storebro och Målilla är intressanta för att kunna höja banans kapacitet. Med de nämnda mötesstationerna blir det även möjligt att vid behov kunna leda om enstaka tåg från Södra Stambanan.

Elektrifiering av Linköping – Kalmar och Sandbäckshult – Mönsterås bruk är inte direkt nödvändig för att kunna genomföra tidtabellen, men är på flera sätt fördelaktig. Direkta godståg kan därigenom ledas från stambanorna via Stångådalsbanan dessutom kan direkta tåg köras Kalmar – Linköping – Stockholm, se även nedan. Tillkommer miljöargument.

Direkttåg till Stockholm.

Det öppnar sig en möjlighet att köra direkttåg Kalmar – Linköping – Stockholm, även innan Stångådalsbanan elektrifieras, detta utan att köra med dieselmotor under kontaktledning. Sådana tåg finns redan, då enligt uppgift [Stadler Rail](#) skall leverera två motorvagnståg till Norge, som kan köras elektriskt under kontaktledning (15 kV) och med dieselmotor på icke elektrifierade sträckor. Denna tågtyp kan alltså köras Kalmar – Linköping – Stockholm.

Nya tågsätt med antikrängningsteknik tillåter högre hastigheter i kurvorna och ger därmed kortare restider. I tidtabellsförslagen är dock räknat med tågsätt utan antikrängningsteknik.

Godstrafik

Idag (2017) körs bara enstaka godståg per dygn Hulfsfred – Berga – Oskarshamn och Kalmar – Blomstermåla – Mönsterås. Med de föreslagna utbyggnaderna kan ytterligare godståg köras.

Triangelspåret i Berga kan se ut som nedan. 1000 m radie, tillåter 160 km/h.
Triangelspåret är avsett för godståg och för personförande tåg utan uppehåll i Berga.



Källa: Lantmäteriet

Triangelspår i Sandbäckshult 300 m radie, tillåter 85 km/h
Triangelspåret är avsett för godståg norrifrån till Mönsterås bruk.



Källa: Lantmäteriet

jarnvag.ch	Stångådalsbanan
-------------------	------------------------

Tidtabellsförslag

Tidtabellsförslaget vill i första hand visa vilken trafik som blir möjlig med de föreslagna upprustningsåtgärderna.

Tågtiderna visas för ett tvåtimmarsintervall. Avsikten är att motsvarande tider finns med två timmars förskjutning, så att t.ex. från Linköping avgår de snabbare tågen 6.38, 8.38, 10.38, 12.38 osv. och de långsammare 7.13, 9.13, 11.13, 13.13, osv.

Vid tågmöte på station anges tid med **fetstil**, t.ex. **9.20**

Tid inom parentes och i *kursiv* stil betyder tågmöte, alltså inget resandeutbyte, t.ex. *(10.41)*

Restid Kalmar – Linköping 2 h 33 min med den snabbaste förbindelsen

Mellan Oskarshamn och Högsby samt mellan Mönsterås och Blomstermåla kan även anslutningsbussar sättas in, markerade med * i tidtabellerna.

Förbindelser mellan Stångådalsbanan och Nässjö – Oskarshamn

Med det presenterade tidtabellsförslaget blir förbindelser möjliga varje timme mellan å ena sidan Linköping och Nässjö – Jönköping och å andra sidan Oskarshamn och Kalmar. En del av dessa är direktförbindelser medan andra förutsätter tågbyte i Hultsfred och/eller Berga, dessa framgår av tidtabellerna.

Vad som inte visas i tidtabellen är att tåg mellan Kalmar och Berga kan kopplas ihop med tåg mot Hultsfred – Linköping i Berga samt i Hultsfred åter delas så att delen från Kalmar fortsätter mot Nässjö – Jönköping. Därigenom erhålls direkta förbindelser mellan Kalmar och Nässjö – Jönköping. På detta sätt skapas intressanta direktförbindelser i tvåtimmarsintervall: ena timmen Linköping – Kalmar och Jönköping – Nässjö – Oskarshamn samt andra timmen Linköping - Oskarshamn och Jönköping – Nässjö – Kalmar. Motsvarande gäller i andra riktningen. I den visade tidtabellen är dock som sagt dock inte dessa ihop- och isärkopplingar med. Den beskrivna förbindelsen Nässjö – Kalmar är ändå möjlig, men då med tågbyten i Hultsfred och Berga.

Cykeltransport

Förutom att tågen görs handikappvänliga föreslås även att de ges god plats för medförande av barnvagnar och cyklar. Det ger bl.a. möjlighet att cykla i båda ändar vid pendling mellan bostad och arbete. Även cykelturismen främjas i sammanhanget.

Tidtabellsförslag - Linköping-Kalmar

<i>Stockholm fr</i>					8.40	
Linköping C fr		9.13			10.38	
Tannefors		9.20			(10.41)	
Hjulsbro						
Sturefors		9.29				
Brestorp		9.40				
Brokind		9.45			(11.00)	
Rimforsa		9.54				
Slätmon		(11.00)				
Kisa		10.14			11.21	
Gullringen,		10.25			(11.36)	
Södra Vi		10.32				
A Lindgrens Värld		10.40				
Vimmerby		10.43			11.45	
Storebro		10.50				
Hultsfred t		10.57			11.57	
<i>Jönköping fr</i>		9.12				10.12
<i>Nässjö fr</i>		9.42				10.42
<i>Eksjö fr</i>		10.01				11.01
<i>Hultsfred t</i>		10.55				11.53
					↕ - - ↩	
Hultsfred fr		11.02			12.01	12.07
Målilla		11.10				12.15
Mörlunda		11.17				12.22
Berga t		11.27	↕			12.32
<i>Oskarshamn t</i>		11.44				12.49
<i>Oskarshamn fr</i>			11.11		*	
Berga fr			11.29			
Högsby			11.34		12.27	
Ruda			11.37			
Blomstermåla t			11.58		12.44	
<i>Mönsterås t</i>			*		12.54	
<i>Mönsterås fr</i>	11.05		*			
Blomstermåla fr	11.22		12.06		12.45	
Ålem	11.27		12.11			
Rockneby	11.38		12.23		(13.00)	
Läckeby	11.43		12.28			
Lindsdal	11.49		12.34			
Kalmar C t	11.55		12.40		13.11	

Tidtabellsförslag – Kalmar-Linköping

Kalmar C fr	10.05			10.49		11.20	
Lindsdal	10.12					11.27	
Läckeby	10.28					11.33	
Rockneby	10.23			(11.00)		11.37	
Ålem	10.35					11.49	
Blomstermåla t	10.39			11.15		11.53	
<i>Mönsterå s t</i>	10.54					*	
<i>Mönsterås fr</i>				11.05		*	
Blomstermåla fr				11.16		12.02	
Ruda						12.23	
Högsby				11.35		12.26	
Berga t						12.31	↴
<i>Oskarshamn t</i>				*		12.49	
<i>Oskarshamn fr</i>			11.11				12.16
Berga fr			11.28				12.33
Mörlunda			11.39				12.44
Målilla			11.45				12.50
Hultsfred t			11.53	11.59			12.58
				↴ - - ↵			
<i>Hultsfred fr</i>			12.05				13.05
<i>Eksjö t</i>			12.59				13.59
<i>Nässjö t</i>			13.18				14.18
<i>Jönköping t</i>			13.48				14.48
Hultsfred fr				12.03			13.03
Storebro							13.11
Vimmerby				12.15			13.18
A Lindgrens Värld							13.21
Södra Vi							13.29
Gullringen,				(12.24)			13.36
Kisa				12.39			13.52
Slätmon							(14.00)
Rimforsa							14.06
Brokind				(13.00)			14.15
Brestorp							14.20
Sturefors							14.23
Hjulsbro							
Tannefors				(13.19)			14.41
Linköping C t				13.22			14.45
<i>Stockholm t</i>				15.20			

jarnvag.ch	Stångådalsbanan
-------------------	------------------------

Nässjö – Oskarshamns Järnväg

Förutom själva Stångådalsbanan presenteras i denna studie även sträckor på den tidigare Nässjö – Oskarshamns Järnväg. (Bockabanen)

Nässjö – Hultsfred

Hela sträckan, 83 km, utrustas genomgående med helsvetsat i makadam och elektrifieras. Jag räknar med 10 uppehåll à 1 min, dvs. samma antal som i Resplus 2011: Brinellskolan, Ormaryd, Eksjö, Hult, Bruzaholm, Hjaltevad, Ingatorp, Mariannelund, Lönneberga och Silverdalen. Vidare återuppbyggd station i Vallnäs, ej för resandeutbyte. Hastigheterna och gångtiderna efter upprustning beräknade på samma sätt som för Linköping – Kalmar. Reservtid 4 min för hela sträckan. Totala körtiden Nässjö – Hultsfred kan beräknas till 73 min, inkl. 10 mellanstopp och 4 min reservtid. Tågen körs varje timme mellan (Jönköping -) Nässjö och Hultsfred, se nästa sida

Berga – Oskarshamn

Även denna sträcka utrustas genomgående med helsvetsat spår i makadam och elektrifieras. Inga uppehåll föreslås och körtiden blir 16 min, inklusive 2 min reservtid.

Nässjö-Oskarshamn

När så hela sträckan Nässjö – Oskarshamn blivit upprustad och försedd med kontaktledning kan direkta tåg köras Jönköping – Nässjö – Oskarshamn. Dessa tåg möts i Hultsfred och Eksjö och har i Hultsfred direkta anslutningar till och från Linköping och Kalmar, se tidtabellsförslaget på nästa sida.

Gotlandsfärjorna

Jag föreslår att Gotlandsfärjorna och tågen samordnas så att byten blir smidiga, avståndet färjeterminalen – stationen är ju endast ca. 100 m. Härmed skapas direkt tågförbindelse från bl.a. Jönköping och Nässjö till Oskarshamn och färjan. Med ett tågbyte finns även goda förbindelser från Linköping via Hultsfred, från Skövde – Falköping via Jönköping, från Halmstad – Värnamo via Nässjö, o.s.v. Tåget kommer till Oskarshamn 10.49 och har en fin förbindelse till färjan som avgår 11.25. Förslaget visar en god förbindelse även i andra riktningen: Om tiderna för färjan istället förskjuts 2, 4, 6 osv. timmar finns det naturligtvis också motsvarande fina förbindelser.

Föreningen ”Astrid Lindgrens Hembygd” har ett [förbättringsförslag](#) för banan Nässjö – Oskarshamn.

jarnvag.ch	Stångådalsbanan
-------------------	------------------------

Tidtabellsförslag (Jönköping-) Nässjö – Hultsfred – Oskarshamn (- Visby)

Tågtiderna visas för ett tvåtimmarsintervall. Mellan Nässjö och Oskarshamn finns hela dagen en förbindelse varje timme, varannan direkt och varannan med byte i Hultsfred.

Vid tågmöte på station är tiden markerad med **fet skrift**, t.ex. **8.59**

I Vallnäs stopp endast för tågmöten, inte för av- och påstigning.

<i>Jönköping fr</i>	8.12		9.12	
Nässjö fr	8.42		9.42	
Brinellskolan	8.45		9.45	
Ormaryd	8.52		9.52	
Eksjö t	8.59		9.59	
Eksjö fr	9.01		10.01	
Hult	9.10		10.10	
Bruzaholm	9.18		10.18	
Hjältevad	9.23		10.23	
Ingatorp	9.27		10.27	
Vallnäs	(9.30)		(10.30)	
Mariannelund	9.37		10.37	
Lönneberga	9.45		10.45	
Silverdalen	9.48		10.48	
Hultsfred t	9.55		10.55	
<i>Vimmerby t</i>	<i>10.15</i>		<i>11.18</i>	
<i>Kalmar t</i>	<i>11.10</i>		<i>12.35</i>	
<i>Linköping fr</i>	<i>8.38</i>			9.13
Hultsfred fr	10.07			11.02
Målilla	10.16			11.10
Mörlunda	10.22			11.17
Berga t	10.32			11.27
Berga fr	10.33			11.28
Oskarshamn t	10.49			11.44
<i>Oskarshamn fr</i>	<i>11.25</i>			
<i>Visby t</i>	<i>14.25</i>			

<i>Visby fr</i>	7.35			
<i>Oskarshamn t</i>	<i>10.35</i>			
Oskarshamn fr	11.11		12.16	
Berga t	11.27		12.32	
Berga fr	11.28		12.33	
Mörlunda	11.39		12.44	
Målilla	11.45		12.50	
Hultsfred t	11.53		12.58	
<i>Linköping t</i>	<i>13.22</i>		<i>14.45</i>	
<i>Kalmar fr</i>	<i>10.49</i>			<i>11.23</i>
<i>Vimmerby fr</i>	<i>11.45</i>			<i>12.44</i>
Hultsfred fr	12.05			13.05
Silverdalen	12.12			13.12
Lönneberga	12.15			13.15
Mariannelund	12.23			13.23
Vallnäs	(12.30)			(13.30)
Ingatorp	12.33			13.33
Hjältevad	12.37			13.37
Bruzaholm	12.42			13.42
Hult	12.50			13.50
Eksjö	12.59			13.59
Eksjö	13.01			14.01
Ormaryd	13.07			14.07
Brinellskolan	13.16			14.16
Nässjö t	13.18			14.18
<i>Jönköping t</i>	<i>13.48</i>			<i>14.48</i>

jarnvag.ch	Stångådalsbanan
-------------------	------------------------

Möjliga framtidsplaner

Kurvrätning

Ytterligare förkortade restider är möjliga antingen genom att rätta ut kurvor eller att sätta in tågsätt med lutningsteknik. Vid planering av kurvrätningar bör dessa i första hand göras på krokiga avsnitt som på båda sidor ansluter till avsnitt med högre hastighet. Att rätta kurvor i anslutning till stationer, där tågen ändå stannar ger mycket marginella tidsvinster. Vid planering av kurvrätning bör även hänsyn tas till hur tågmötesplatserna förskjuts genom att gångtiderna mellan stationerna ändras.

Västervik

Någon gång i framtiden kanske till och med återupptagen daglig trafik på smalspåriga Hultsfred – Västervik kan bli intressant. Det finns på marknaden redan idag moderna lokaltåg i smalspår, med diesel- eller eldrift, tillverkare bl.a. [Stadler Rail](#)

Hultsfred – Växjö

Även en återuppbyggnad av linjen Hultsfred – Växjö kanske någon gång i framtiden blir aktuell, men då naturligtvis i normalspår och elektrifierad. Därigenom kan tåg ledas om Linköping – Hultsfred – Växjö – Alvesta. Även viss lokaltrafik kan återupptas, efter att den legat nere sedan 1984. Viktigt i dagsläget är dock att hålla banan/banvallen obruten så långt som möjligt för att begränsa kostnaden för en framtida återuppbyggnad. Anm. Dressincyklning är idag möjlig mellan Hultsfred och Åseda: <http://smalsparet.com/cykla-dressin/> så där ligger spåret kvar.

Med dessa tre exempel, tillsammans med det redovisade utbyggnadsförslaget, vill jag i första hand visa vilken utvecklingspotential som Stångådalsbanan med anslutande järnvägar har.

Birger Tiberg
16 maj 2020

(Första utgåvan 2018-04-21)