

Följande är en studie över hur persontrafiken kan förbättras/räddas på banan Halmstad-Nässjö (HNJ).

Som underlag har använts Bandata från Trafikverket, kartor i Google Maps och från Lantmäteriets hemsida. Dessutom Wikipedia, Linjeboken, Linjebeskrivning, Grafisk tidtabell och Resplus tidtabeller.

En förbättrad tågtrafik (snabbare, oftare) skulle inverka positivt på orterna längs sträckan. En sådan positiv inverkan kan man se många exempel på: Skånetrafiken, Svealandsbanan, Blekinge kustbana och Botniabanan.

Omvänt skulle dock en nedläggning av trafiken på HNJ kunna bli ett dråpslag för orterna längs banan och för flera av dessa i värsta fall få till följd en snabb befolkningsminskning. Inte att förglömma att hela banan har en strategisk betydelse, se mer på sista sidan.

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.

En annan, utförlig, undersökning av denna bana gjordes 2015 av Per Corshammar för Värnamo kommun:
http://www.jarnvag.ch/Halmstad_Nassjo_Jarnvagar_Per_C.pdf

Två dokument till om Halmstad – Nässjö Järnväg:

[Järnvägen Halmstad - Nässjö - en resurs för befolkning och näringsliv](#) (2006)

[Halmstad-Nässjö En kvalitativ stråkstudie](#) (2008)

Innehåll,
sidan:

2. Dagens situation, Upprustning av järnvägen
3. Orter läng sträckan
4. Det lägre utbyggnadsförslaget, nr.1
5. Förslag till tidtabell – lägre utbyggnadsförslag, nr. 1
7. Utbyggnadsförslag nr. 2
8. Förslag till tidtabell – utbyggnadsförslag nr. 2
12. Utbyggnadsförslag 3 – kurvrätning till genomgående 160 km/h, Framtida tågtrafik
13. Järnvägen har strategisk betydelse
14. Bilaga 1: Utvecklingen på fordonssidan

Dagens situation (2019)

Det tar 2 h 24-40 min att köra bil mellan Halmstad och Nässjö, enligt google.maps, eniro och hitta Degens tågförbindelse Halmstad – Nässjö har 5 dubbelturer M-F, 3-4 L-S, restid 2 h 40 min, d.v.s. tågresan går nästan lika snabbt som bilresan.

Banan har gott om rel. tvära kurvor, med radier 300 - 600 m, vilket tyvärr begränsar hastigheten i befintlig sträckning. Två avsnitt av banan har rustats upp, medan största delen har skarvspår i grusballast.

Upprustning av järnvägen

För att få en attraktiv persontågstrafik måste delar av banan upprustas till högre största tillåtna hastighet (sth) än dagens. Spårgeometrin tillåter 140-160 km/h på flera avsnitt, medan nedsatt hastighet till 80 – 100 km/h blir nödvändig på kurviga avsnitt. För att kunna genomföra denna hastighetshöjning är helsvetsat spår och makadamballast nödvändiga.

Största tillåtna hastighet har beräknats med banverkets formel, med insatta kurvradier och $h_a = h_b = 150$ mm (h_a = rälsförhöjning och h_b = rälsförhöjningsbrist) För att inte få alltför täta ändringar av sth har vissa korta avsnitt med olika möjliga sth lagts ihop till längre avsnitt med vald sth till samma som lägsta sth för respektive korta avsnitt som ingår i det längre avsnittet.

I de två lägsta utbyggnadsförslagen, 1 och 2, finns inga kurvrätningar med, utan befintlig bansträckning har förutsatts. Det finns dock möjligheter att räta ut kurvor en aning på befintlig banvall, när nytt spår läggs in. Sträckan Jönköping – Vaggeryd behandlas inte i denna studie förutom att anslutande tåg finns med i tidtabellförslagen.

I studien behandlas tre utbyggnadsförslag. Det lägsta, nr. 1, innefattar upprustning av de sträckor som har skarvspår i grus till helsvetsat i makadam. Nr. 2 utgår från det lägre utbyggnadsförslaget och innefattar nybygge av Hyltebruk-Landeryd, återuppbyggnad av Gislaved-Reftele och elektrifiering av hela HNJ-nätet. I det högsta utbyggnadsförslaget, nr. 3, finns många kurvrätningar för att möjliggöra en hastighet på genomgående minst 160 km/h. I detta fall kan ett tåg med 6 mellanstopp köra sträckan Nässjö-Halmstad på 1 timme och 40 min.

Orter längs sträckan (Uppgifter om orterna ur Wikipedia)Huvudlinjen

Halmstad, 58 577 inv., hamn, industri

Sannarp är en del av Halmstad

Oskarsström, 4 071 inv., befolkning ung. konstant sedan 1980, industri

Torup, 1 183 inv., sidobanan till Hyltebruk utgår härifrån

Kinnared, 287 inv., befolkningen minskar sedan 1980

Landeryd, 367 inv., befolkningen minskar sedan 1960

Smålandsstenar, 4 530 inv., befolkning ung konstant sedan 1980, industri

Reftele, 1 282 inv., befolkning ung. konstant sedan 1975

Bredaryd, 1 466 inv., befolkning ung. konstant sedan 1990

Forsheda, 1 459 inv., befolkning ung. konstant sedan 1980, industri

Värnamo, 18 696 inv., befolkningen ökar, industri, järnvägsknut

Klevshult, 267 inv., befolkningen minskar sedan 1980,

Skillingaryd, 3 889 inv., befolkningen ökar, industri

Vaggeryd, 4 920 inv., befolkningen ökar, industri, järnvägsknut

Hok, 637 inv., befolkningen minskar sedan 1990

Malmbäck, 1 031 inv., befolkningen minskar sedan 1975, viss industri

Nässjö, 16 678 inv., befolkningen minskade 1970-90, men är efter 1990 ung. konstant, arbetstillfällen framför allt hos järnvägen och industrin

Sammanfattat minskar de mindre orterna och ökar de flesta större orterna, För de flesta mellanstora orterna är folkmängden konstant.

Tåget stannar i dagsläget normalt på alla dessa orter och det föreslås att detta bibehålls.

Hyltebruk

Hyltebruk, 3 716 inv., befolkningen ung. konstant, industri

Persontågstrafik till Hyltebruk saknas, däremot finns busslinje 400 Halmstad-Hyltebruk med minst en tur per timme M-F och varannantimmestrafik L-S. Denna turtäthet, tillsammans med storleken på orten Hyltebruk motiverar återinsatt persontrafik på järnväg Hyltebruk-Torup(-Halmstad)

Gislaved, Anderstorp

Gislaved 10 037 inv. (konstant befolkning)

Anderstorp 4 965 inv. (konstant befolkning)

Dessa två orter har bussförbindelser med framför allt Värnamo, upp till 4 turer per timme. Mot Jönköping och Borås går det betydligt färre bussar. Resorna görs därför i första hand till och från Värnamo.

Landeryd – Limmared

Broaryd 270 inv. (befolkning minskar)

Burseryd, 850 inv.

Sjötofta 146 inv.

Ambjörnarp 270 inv.

Tranemo 3 170 inv.

Limmared 1 400 inv.

Järnvägen ligger kvar till Burseryd och sedan finns banvallen kvar till största delen upp mot Limmared.

Det lägre utbyggnadsförslaget, nr.1

Avsnitten Värnamo – Torup, 76 km, Oskarström – Furet, 16 km, och Torup – Hyltebruk, 12 km, har skarvräls med träsliprar. En höjning av sth till vad som är möjligt i kurvorna förutsätter därför upprustning till helsvetsat, betongsliprar och makadam.

Avsnitten Nässjö – Värnamo och Torup – Oskarström har redan helsvetsat i makadam.

Uppskattning av kostnader:

Det har räknats med schablonkostnad 6 milj/km för inbyggnad av helsvetsat med betongsliprar i makadam.

Värnamo – Torup 76 km x 6 milj/km =	456 milj kr
Hyltebruk – Torup 12 km x 6 milj/km =	72 milj kr
Oskarström – Furet 16 km x 6 milj/km =	96 milj kr
Fröslida blir åter mötesstation – kostnad =	15 milj kr
Totalt 456+72+96+15 =	639 milj kr

Tillkommer viss kostnad för bl.a. höjning (omskytning) av sth på redan upprustade sträckor.

Förslag till förbättrad persontrafik

Resandeunderlaget motiverar minst ett tåg varannan timme Halmstad – Nässjö och en förbindelse varje timme M-F Halmstad – Hyltebruk. L-S endast varannan timme Torup – Hyltebruk. Det presenterade förslaget utgår från denna förutsättning.

Med tåg enligt förslaget skulle resan Halmstad – Nässjö från centrum till centrum ta 2 h 28 min, vilket är ungefär lika snabbt som med bil.

För den föreslagna trafiken räcker i normalfall fyra tågsätt. Tre tågsätt pendlar Halmstad – Nässjö, ett Hyltebruk – Halmstad och ett Hyltebruk – Torup.

Trafik:

- Normalt ett tåg varannan timme Nässjö – Värnamo – Halmstad
- Normalt ett tåg varannan timme M-F Hyltebruk – Halmstad
- Normalt ett tåg varannan timme Hyltebruk – Torup med direkt anslutning till/från Halmstad.
- Anslutande busslinje 417 i Landeryd till och från Hyltebruk

Anmärkning: I en [tidningsartikel i Hallandsposten](#) 2019 föreslår Sten-Göran Andersson pendeltrafik Hyltebruk – Halmstad. I korthet uppger han en restid på ½ timme, med uppehåll i Åled, Oskarström och Torup. Kostnaden uppskattar han till ca. 800 milj. kr och innehåller spårupprustning, elektrifiering och förbättrat vägskydd. Det framgår dock inte om och hur han har räknat med kurvvrätningar för att kunna uppnå sth 160 km/h.

Tidtabellsförslag (se sidorna 4 och 5)

Tidtabellen är lagd så att så få tågsätt som möjligt måste användas .

Kommentarer till tabellen:

Fett markerar tågmöte

Kursivt markerar anslutning med tågbyte

Fröslida är bara mötesstation, utan resandeutbyte

Förslag till tidtabell – lägre utbyggnadsförslag, nr. 1

	M - F	M-F	M - F	M - F *	M - F	M - F L S	M - F	M - F L S		
Nässjö fr				7.21		9.21		11.21	o.s.v. var- annan timme	
Malmbäck				7.34		9.34		11.34		
Hok				7.47		9.47		11.47		
Vaggeryd t				7.54		9.54		11.54		
<i>Jönköping fr</i>			6.13	7.13	8.13	9.13	10.13	11.13		
<i>Vaggeryd t</i>			6.50	7.50	8.50	9.50	10.50	11.50		
Vaggeryd fr			6.55	7.55	8.55	9.55	10.55	11.55		
Skillingaryd			7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00		
Skillingaryd			7.01	8.01	9.01	10.01	11.01	12.01		
Klevshult			7.06	8.06	9.06	10.06	11.06	12.06		
Värnamo t			7.17	8.17	9.17	10.17	11.17	12.17		
<i>Värnamo fr</i>			7.20		9.20		11.20			
<i>Växjö t</i>			8.08		10.08		12.08			
<i>Växjö fr</i>				6.36		9.20		11.23		
<i>Värnamo t</i>				7.31		10.08		12.09		
Värnamo fr		6.18		8.18		10.18		12.18		
Forsheda		6.28		8.28		10.28		12.28		
Bredaryd		6.33		8.33		10.33		12.33		
Reftele		6.42		8.42		10.42		12.42		
Smålandsstenar t		6.50		8.50		10.50		12.50		
Smålandsstenar fr		6.51		8.51		10.51		12.51		
Landeryd t		7.00		9.00		11.00		13.00		
<i>Landeryd fr buss 417</i>		7.05		9.05		11.05		13.05		
<i>Hyltebruk t buss 417</i>		7.22		9.22		11.22		13.22		
Landeryd fr		7.01		9.01		11.01		13.01		
Kinnared		7.12		9.12		11.12		13.12		
Torup t		7.19		9.19		11.19		13.19		
<i>Hyltebruk fr</i>	6.15	7.09	8.15	9.09	10.15	11.09	12.15	13.09		
<i>Torup t</i>	6.23	7.17	8.23	9.17	10.23	11.17	12.23	13.17		
Torup fr	6.24	7.20	8.24	9.20	10.24	11.20	12.24	13.20		
Fröslida	(6.32)	(7.28)	(8.32)	(9.28)	(10.32)	(11.28)	(12.32)	(13.28)		
Oskarström	6.38	7.36	8.38	9.36	10.38	11.36	12.38	13.36		
Sannarp	6.49	7.45	8.49	9.45	10.49	11.45	12.49	13.45		
Halmstad t	6.53	7.49	8.53	9.49	10.53	11.49	12.53	13.49		

* = Tåget kör Värnamo – Halmstad dagligen

Feta tider anger tågmöte, t.ex. **7.00-7.01** i Skillingaryd

(Feta tider inom parentes) anger tågmöte utan resandeutbyte, t.ex. **(6.32)** i Fröslida

Förslag till tidtabell – lägre utbyggnadsförslag, nr. 1

	M - F	M - F	M - F L S	M - F	M - F L S	M - F	M - F L S		
Halmstad fr	6.11	7.07	8.11	9.07	10.11	11.07	12.11	o.s.v. var- annan timme	
Sannarp fr	6.15	7.11	8.15	9.11	10.15	11.11	12.15		
Oskarsström fr	6.26	7.22	8.26	9.22	10.26	11.22	12.26		
Fröslida	(6.32)	(7.28)	(8.32)	(9.28)	(10.32)	(11.28)	(12.32)		
Torup t	6.40	7.36	8.40	9.36	10.40	11.36	12.40		
<i>Torup fr</i>	6.43	7.37	8.43	9.37	10.43	11.37	12.43		
<i>Hyltebruk t</i>	6.51	7.45	8.51	9.45	10.51	11.45	12.51		
Torup fr	6.41		8.41		10.41		12.41		
Kinnared t	6.48		8.48		10.48		12.48		
Landeryd t	6.59		8.59		10.59		12.59		
<i>Hyltebruk fr buss 417</i>	6.38		8.38		10.38		12.38		
<i>Landeryd t buss 417</i>	6.55		8.55		10.55		12.55		
Landeryd fr	7.00		9.00		11.00		13.00		
Smålandsstenar t	7.09		9.09		11.09		13.09		
Smålandsstenar fr	7.10		9.10		11.10		13.10		
Reftele fr	7.18		9.18		11.18		13.18		
Bredaryd fr	7.27		9.27		11.27		13.27		
Forsheda fr	7.32		9.32		11.32		13.32		
Värnamo t	7.42		9.42		11.42		13.42		
<i>Värnamo fr</i>	8.08		10.08		12.08		14.08		
<i>Växjö t</i>	8.50		10.50		12.50		14.50		
<i>Växjö fr</i>		6.36		9.52		11.52			
<i>Värnamo t</i>		7.31		10.40		12.40			
Värnamo fr	7.43	8.43	9.43	10.43	11.43	12.43	13.43		
Klevshult fr	7.54	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54	13.54		
Skillingaryd t	7.59	8.59	9.59	10.59	11.59	12.59	13.59		
Skillingaryd fr	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00		
Vaggeryd t	8.05	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05		
<i>Vaggeryd fr</i>	8.10	9.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10		
<i>Jönköping t</i>	8.47	9.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47		
Vaggeryd fr	8.06		10.06		12.06		14.06		
Hok fr	8.13		10.13		12.13		14.13		
Malmbäck fr	8.26		10.26		12.26		14.26		
Nässjö t	8.39		10.39		12.39		14.39		

Utbyggnadsförslag nr. 2

Detta förslag förutsätter att utbyggnadsförslag nr. 1 genomförs. Förslag nr. 2 innebär nybyggnad av bana Hyltebruk-Landeryd, återuppbyggnad av Gislaved-Reftele och kontaktledning över hela HNJ. En elektrifiering av hela banan skulle bl.a. möjliggöra direkta tåg Halmstad – Östergötland (-Stockholm) och även omledning av tåg vid trafikstörningar eller i normalfall.

Hyltebruk – Landeryd

Ny bansträckning föreslås Hyltebruk – Landeryd, 7.65 km, så att personförande tåg kan köras via Hyltebruk, medan Sträckan Torup – Kinnared – Landeryd blir kvar så att ett dubbelspår uppstår Torup – Landeryd. Sträckan över Kinnared används främst för godstrafik.

Den nya bansträckningen till Landeryd börjar på Hyltebruks station och leder över Nissan och i en 1/4 km lång lutning, ca. 22 ‰, genom och öster om Tollsbo. 2½ km från Hyltebruk korsas på broar Nissastigen och en annan väg och banan leder vidare över Karlstorpsån för att sedan långsamt sänka sig ner norrut och väster om S. Åkerhult. I en högerkurva korsas Österån innan spåret ansluter till befintlig banlinje 1 km sydväst om Landeryd.

Den föreslagna sträckningen visas till höger. Blått visar broarna över vattendrag. De korta tvärsträcken markerar varje km. SGUs karta över jordarter visar på morän, sandig morän, isälvsediment och torv, så det torde inte uppstå några svårigheter att bygga järnvägen i denna sträckning.

Ett alternativ till denna utbyggnad kunde vara en sträckning med mindre lutning, 10 ‰, för att möjliggöra trafik även med godståg. Denna utbyggnad skulle dock bli väsentligt dyrare, då en ca. 1 km lång tunnel under Tollsbo skulle behövas.

Innevånarna i den lilla orten Kinnared har i dag bussförbindelser Kinnared-Torup och Kinnared-Hyltebruk. Men ännu bättre vore förstås med tågförbindelser, t.ex. Smålands Burseryd – Landeryd – Kinnared – Torup – Halmstad, i Landeryd direkt förbindelse till och från tågen på huvudlinjen över Hyltebruk.



Gislaved – Anderstorp – Reftele

Banvallen finns kvar Gislaved – Reftele. Därför är det intressant att återuppbygga spåret på detta avsnitt så att tågtrafik åter blir möjlig för de rel. stora orterna Gislaved (ca. 10 000 inv. och industri) och Anderstorp (ca. 5 000 inv. och industri). Gislaved och Anderstorp har enligt bussturlistor mest trafik med Värnamo. Värnamo-Anderstorp-Gislaved körs för närvarande buss med upp till 4 avgångar i timmen, restid 62-65 min. Direkt tågtrafik föreslås därför via Reftele mot Värnamo, körtid 43 min. Bilresan Gislaved-Värnamo tar 44 min enligt hitta.se

Då banvallen Gislaved-Reftele ligger kvar i sin helhet enligt Google Maps, blir en spårläggning betydligt billigare än en nybyggd järnväg. För spårläggningen av 19 km Gislaved-Reftele räknas med schablonkostnaden 15 milj/km inkl. elektrifiering, vilket skulle ge totalt 285 milj.

Anm. Till skillnad från Per Corshammars utredning förordar jag återuppbyggnad av spåret, så att direkta resor utan byten kan göras Gislaved – Reftele – Värnamo.

De färre bussturerna Gislaved-Jönköping kan däremot knappast ersättas av tågresa via Värnamo, som skulle bli mycket längre och därmed ta längre tid. Nuläget är att buss 132 kör 11 turer Gislaved-Jönköping på 1 h 20 min. Ytterligare några förbindelser finns med byte via Värnamo eller Gnosjö med åktid över 2 h.

Nya mötesstationer

I Fredriksdal och Kärda måste mötesspår byggas upp igen för att möjliggöra persontrafik enligt tidtabellsförslaget.

För godstrafik enligt förslaget behövs också mötesspår i Bredaryd och Åled. För närvarande körs dock bara enstaka godståg och det bara på kortare delavsnitt av järnvägen Halmstad – Nässjö.

Uppskattning av kostnader:

Det har räknats med följande schablonkostnader:

- 100 milj/km för nybyggd bana (utan tunnlar) inkl. kontaktledning
- 15 milj/km för återuppbyggnad av bana inkl. kontaktledning.
- 4 milj/km för uppsättande av kontaktledning på befintlig bana
- 15 milj för återuppbyggd mötesstation

Elektrifiering av (Jönköping-) Vaggeryd – Värnamo är redan beslutad, så den kostnaden tas inte upp här.

Hyltebruk – Landeryd nybygge (inkl. kontaktledning) 7.65 km x 100 milj/km =	765 milj kr
Gislaved – Reftele återuppbyggnad (inkl. kontaktledning) 19 km x 15 milj/km =	285 milj kr
Nässjö – Vaggeryd kontaktledning 44 km x 4 milj/km =	176 milj kr
Värnamo – Kinnared – Torup kontaktledning 76 km x 4 milj/km =	304 milj kr
Hyltebruk – Halmstad kontaktledning 51 km x 4 milj/km =	204 milj kr
Nya mötesstationer i Fredriksdal, Kärda, Bredaryd och Åled 4 x 15 milj =	60 milj kr
Totalt	1 794 milj kr

Förslag till tidtabell – utbyggnadsförslag nr. 2

Tidtabellen vill i första hand visa hur omfattande trafik som blir möjlig med de föreslagna utbyggnaderna.

I tidtabellen finns följande förbindelser:

- Interregiotåg varannan timme Halmstad – Nässjö – Linköping
- Regionaltåg varannan timme Halmstad – Jönköping
- Regionaltåg varje timme Gislaved – Reftele – Värnamo
- Regionaltåg varannan timme Jönköping – Värnamo – Växjö
- Regionaltåg varannan timme Vaggeryd – Nässjö

På den grafiska tidtabellen på sidan 10 finns också tidtabellslägen för godståg inritade.

Med den föreslagna tidtabellen uppnås kapacitetstaket för järnvägen Halmstad - Nässjö. Om ännu fler tåg skall köras, måste framför allt avsnittet Vaggeryd – Värnamo – Reftele förses med dubbelspårsavsnitt och/eller ny mötesstation mellan Klevshult och Värnamo. Även mellan Malmbäck och Vaggeryd blir en åtruppbyggd mötesstation nödvändig.

Förslag till tidtabell – utbyggnadsförslag nr. 2

	M-F	M-F	M-F *	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S		
Linköping fr						7.30						9.30	o.s.v. var- annan timme
Nässjö t						8.20						10.20	
Nässjö fr			7.17			8.30			9.17			10.30	
Malmbäck			7.32						9.32				
Hok			7.45						9.45				
Vaggeryd t			7.52			8.59			9.52			10.59	
Jönköping fr			7.13		8.11				9.13		10.11		
Vaggeryd t			7.50		8.48				9.50		10.48		
Vaggeryd fr			7.55		8.49	9.01			9.55		10.49	11.01	
Skillingaryd t			8.00		8.54	9.06			10.00		10.54	11.06	
Skillingaryd fr			8.01		8.55	9.08			10.01		10.55	11.08	
Klevshult			8.06		9.01				10.06		11.01		
Värnamo t			8.17		9.11	9.20			10.17		11.11	11.20	
Värnamo fr					9.14						11.14		
Växjö t					10.02						12.02		
Växjö fr			6.36						9.20				
Värnamo t			7.31						10.08				
Värnamo fr	6.18	7.53	8.18	8.53		9.22	9.53	10.18	10.53			11.22	
Forsheda	6.28	8.04	8.28	9.04			10.04	10.28	11.04				
Bredaryd	6.33	8.09	8.33	9.09			10.09	10.33	11.09				
Reftele t	6.42	8.14	8.42	9.17		9.40	10.17	10.42	11.17			11.40	
Reftele fr		8.21		9.21			10.21		11.21				
Gislaved t		8.36		9.36			10.36		11.36				
Gislaved fr	6.24		8.24			9.24		10.24				11.24	
Reftele t	6.39		8.39			9.39		10.39				11.39	
Reftele fr	6.42		8.43			9.41		10.43				11.41	
Smålandsstenar t	6.50		8.50			9.48		10.50				11.48	
Smålandsstenar fr	6.51		8.51			9.50		10.51				11.50	
Landeryd t	7.00		9.00			9.59		11.00				11.59	
Landeryd fr	7.01		9.01			10.01		11.01				12.01	
Hyltebruk t	7.06		9.06			10.06		11.06				12.06	
Hyltebruk fr	7.07		9.07			10.08		11.07				12.08	
Torup	7.20		9.20					11.20					
Oskarström	7.30		9.30			10.30		11.30				12.30	
Sannarp	7.44		9.44					11.44					
Halmstad t	7.47		9.47			10.44		11.47				12.44	
Halmstad fr	7.52		9.52			10.52		11.52				12.52	
Göteborg t	9.05		11.05			12.05		13.05				14.05	
Halmstad fr	8.12		10.12			11.12		12.12				13.12	
Malmö t	9.51		11.51			12.51		13.51				14.51	

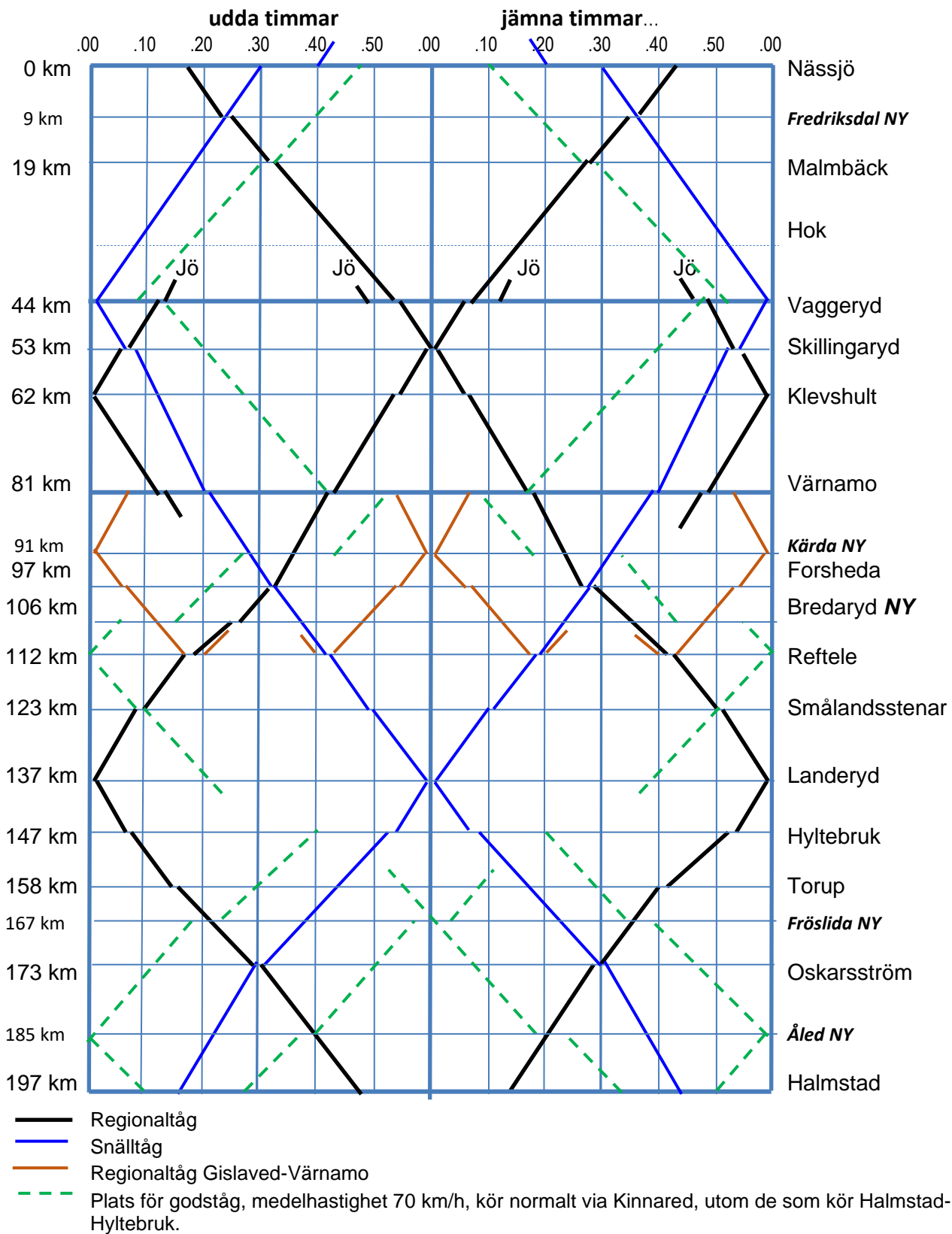
* = Tåget kör Värnamo – Halmstad dagligen

Förslag till tidtabell – utbyggnadsförslag nr. 2

	M-F	M-F	M-F *	M-F	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S	M-F L S		
Malmö fr			5.08			6.08		7.08				
Halmstad t			6.46			7.46		8.46				
Göteborg fr			5.25			6.25		7.25				
Halmstad t			6.37			7.37		8.37				
Halmstad fr	6.13		7.16			8.13		9.16			o.s.v. var- annan timme	
Sannarp fr	6.19					8.19						
Oskarsström fr	6.30		7.30			8.30		9.30				
Torup t	6.40					8.40						
Hyltebruk t	6.53		7.52			8.53		9.52				
Hyltebruk fr	6.54		7.54			8.54		9.54				
Landeryd t	6.59		7.59			8.59		9.59				
Landeryd fr	7.00		8.01			9.00		10.01				
Smålandsstenar t	7.09		8.10			9.09		10.10				
Smålandsstenar fr	7.10		8.12			9.10		10.12				
Reftele	7.17		8.19			9.17		10.19				
Reftele fr	7.21		8.21			9.21		10.21				
Gislaved t	7.36		8.36			9.36		10.36				
Gislaved fr		7.25			8.25		9.25			10.25		
Reftele t		7.40			8.40		9.40			10.40		
Reftele fr	7.18	7.43	8.20		8.43	9.18	9.43	10.20		10.43		
Bredaryd fr	7.27	7.51			8.51	9.27	9.51			10.51		
Forsheda fr	7.32	7.56			8.56	9.32	9.56			10.56		
Värnamo t	7.42	8.07	8.38		9.07	9.42	10.07	10.38		11.07		
Värnamo fr	8.08	8.20				10.08	10.20					
Växjö t	8.50	9.08				10.50	11.08					
Växjö fr				7.58					9.58			
Värnamo t				8.46					10.46			
Värnamo fr	7.43		8.40	8.49		9.43		10.40	10.49			
Klevshult fr	7.54			8.59		9.54			10.59			
Skillingaryd t	7.59		8.52	9.05		9.59		10.52	10.05			
Skillingaryd fr	8.00		8.54	9.06		10.00		10.54	11.06			
Vaggeryd t	8.05		8.59	9.11		10.05		10.59	11.11			
Vaggeryd fr	8.10			9.12		10.10			11.12			
Jönköping t	8.47			9.49		10.47			11.49			
Vaggeryd fr	8.08		9.01			10.08		11.01				
Hok fr	8.15					10.15						
Malmbäck fr	8.28					10.28						
Nässjö t	8.43		9.30			10.43		11.30				
Nässjö fr			9.40					11.40				
Linköping t			10.30					12.30				

* = Tåget kör Värnamo – Linköping dagligen

Förslag till tidtabell i grafisk form – utbyggnadsförslag 2



Utbyggnadsförslag 3 – kurvrätning till genomgående 160 km/h

Med ökat resande blir det intressant att genom spårbyggnader korta restiderna ytterligare. Detta kräver rätning av kurvor, speciellt sådana med liten radie, ca. 300 m. Endast på detta sätt kan körtider på under 2 timmar åstadkommas mellan Halmstad och Nässjö/Jönköping. Kostnaden för dessa åtgärder blir förstås mycket högre än för de hittills föreslagna åtgärderna.

Med en ökad sth till 160 km/h som genomsnitt för hela bansträckningen går det att komma ner i en **restid på 1 h 40 min Halmstad-Nässjö**. Tåget gör då 6 mellanstopp.

Med 15 mellanstopp, som idag, skulle restiden bli 2 timmar

Det finns också en möjlighet att köra direkta tåg Stockholm – Nässjö – Halmstad (-Malmö) med en utbyggd och elektrifierad järnväg. Man behöver bara se på kartan för att förstå att detta är den genaste vägen, men kanske inte den snabbaste.

Framtida tågtrafik

Erfarenheten från andra banprojekt visar att resandet brukar bli mycket större än beräknat om utbudet görs attraktivt. Vi kan därför räkna med att resandet på en upprustad järnväg kan bli högre, eller mycket högre, än vad beräkningar brukar visa.

Hestra-Gislaved

Hestra-Gislaved fanns det en gång en järnväg, som numera tyvärr är uppriven. När det gäller Hestra-Gislaved har bansträckningen delvis använts till riksväg 26. Därmed blir en återuppbyggnad dyrare än om banvallen hade funnits kvar intakt hela vägen. Någon gång i framtiden skulle detta dock kunna bli aktuellt. Man kan då tänka sig direkta tåg Göteborg – Borås – Hestra, där tåget delar sig så att ena delen körs till Gislaved och Anderstorp och andra delen till Värnamo.

Smålands Burseryd och Kinnared

I steg 2 nämndes bussturer från Kinnared mot Hyltebruk och mot Torup. De senare bör ersättas av en tågförbindelse Burseryd – Landeryd – Kinnared – Torup – Halmstad. En förlängning norrut av denna från Burseryd mot Tranemo-Limmared för lokal persontrafik är dock mycket tveksam på grund av det begränsade befolkningsunderlaget i mellanliggande samhällen. Detta skulle också kräva en återuppbyggnad av järnvägrn.

HH-bana via Värnamo

Den nya HH-banan Jönköping – Skåne skall byggas via Värnamo. Därigenom kommer regionen Värnamo – Gislaved att bli mycket stark, speciellt i kombination med återupptagen tågtrafik till Gislaved och Anderstorp. Växjö kan få mycket god anslutning till HH-banan, om Värnamo – Alvesta – Växjö byggs ut till minst 200 km/h, från dagens 75-160 km/h.

Järnvägen har strategisk betydelse

Kurt Hultgren skriver 2019-12-17: *"Faktum är att Värnamo-Halmstad har en mycket mer strategisk betydelse än det rena lokal resandebehovet. Den kommer att spela en roll som reservsträcka för södra stambanan eftersom det inte finns några andra alternativ när ett stopp kan uppstå på fel ställe på stambanan. Alltför långa omvägar och alltför överlastade alternativa sträckor är en allvarlig situation. När en ny stambana så småningom kommer att avlasta och komplettera gamla södra stambanan så kommer Värnamo att vara en viktig knutpunkt. Även i det läget kommer det att behövas alternativ via sträckor både mot sydväst och sydost, även i ett läge när gamla södra stambanan står till förfogande. Men innan den nya stambanan via Värnamo kommit till stånd är det mycket angeläget att Värnamo-Halmstad görs användbar som en del i det större nätet. Ett nät behöver många maskor. Järnvägsnätet är hårt belastat och det blir allt mer belastat. Jag behöver bara nämna Rastatt."*

Vad Kurt Hultgren menar med "Rastatt" är det sju veckor långa stoppet på grund av raset vid ett tunnelbygge 12 aug. 2017. Den viktigaste nord-syd-förbindelsen genom Tyskland blev därigenom helt blockerad. Det fanns inga förberedda omledningssträckor, den viktiga trafiken blev därför lidande under hela sju veckor. Även i Sverige har liknande inträffat, men inte med så allvarliga konsekvenser: Branden i Hässleholm den 14.augusti 2019 störde tågtrafiken under tio dygn. Här hade en upprustad och elektrifierad järnväg Nässjö – Halmstad kunnat mildra konsekvenserna betydligt.

När det gäller järnvägen Halmstad-Nässjö (HNJ) borde man räkna mer samhällsekonomiskt man gör i idag. Bland annat borde man som jämförelse beräkna den extra kostnaden för företag på grund av den nämnda branden i Hässleholm 2019 med som följd totalstopp i tågtrafiken under 10 dygn: fördrade transporter, produktionsstörningar på grund av försenade eller uteblivna leveranser, m.m. Vidare förseningar för resande och då räknat med samma kostnad per timme som för bilresande. Om inte bara Nässjö – Värnamo upprustas och elektrifieras utan även Värnamo – Halmstad skulle dessa kostnader kunnat bli betydligt lägre och bör då räknas bort i nämnda investeringskostnad för Värnamo – Halmstad.

Det skall även betonas att järnvägen måste få en betydligt starkare ställning än vad den har idag om Sverige skall kunna uppnå uppsatt klimatmål, se http://www.jarnvag.ch/hallbar_trafik.pdf

Bilaga 1: Utvecklingen på fordonssidan

Eldrift under kontaktledning är en gammal känd teknik, som kräver uppsättande av kontaktledning, schablonkostnad 4 milj. SEK per km för 15 kV 16.7 Hz
För den strategiska betydelsen av denna elektrifiering hänvisar jag till föregående sida.

Dieseldrift är också en gammal känd teknik, tyvärr dock inte hållbar.

Fossilfritt fordonbränsle innebär i princip biobränsle. Detta bör dock vara av inhemskt ursprung, att transportera biobränsle från ett land till ett annat främjar inte klimatet. När det gäller råvaror får dessa inte vara palmolja. European Commission visar att en omställning från fossil diesel till HVO-diesel på palmolja *ökar* CO₂-utsläppet, om allt räknas in.

Bränslecellsdrift med vätgas har börjat / skall börja användas för drift av järnvägsfordon. På Zillertalbahn i Tyrolen har denna teknik utprovats och Stadler Rail har fått i uppdrag att tillverka sådana fordon.

Batteridrift är en gammal känd teknik, som fått ny aktualitet genom utvecklingen av ny batteriteknik, baserad på litiumbatterier. Viktigt är här att batterierna framställs hållbart, se http://www.jarnvag.ch/hallbar_trafik.pdf sidan 5

Kombination eldrift under kontaktledning / batteridrift skall börja användas i Nordtyskland för Nord-Ostsee-Bahn. [Fordonen tillverkas av Stadler Rail](#). Det anges att ett fulladdat batteri skall räcka för 100 km körning. Avståndet Halmstad – Värnamo är 115 km, varför något starkare batterier behövs om detta avsnitt inte elektrifieras.

Andra varianter kan också tänkas, som eldrift under kontaktledning / fossilfritt fordonbränsle, vidare eldrift under kontaktledning / bränslecellsdrift. Det är dock inte bekant för mig om sådana varianter kommer, eller skall komma, till användning

23. juli 2020