

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 kurvradier ner till och under 300 m, begränsar hastigheten, så att många sträckor endast har sth 80 km/h. Körtiden mellan Linköping och Kalmar blir därför rätt lång,

enligt Resplus 2017 från 3 tim 02 min till mer än 3 ¼ timme. Vidare är det glest mellan mötesplatserna, upp till 42 km mellan dessa, vilket begränsar kapaciteten till 1-2 tåg i timmen och riktning

Trafikverket vill tyvärr, skyllande på bristande resurser, lägga ner banor som inte är stambanor eller förortsbanor runt storstäderna. Ett sådant förfarande skulle gå stick i stäv mot både klimatmålet och regionernas behov av fungerande infrastruktur. Det bör i detta sammanhang 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 en upprustad Stångådalsbana. Detta med minskade körtider, även utan kurvrätningar, genom att utrusta banan genomgående med helsvetsat spår i makadamballast. I korthet visas att körtiden kan minskas med ½ timme till ca. 2½ timme. Därtill behövs byggande av nya mötesstationer och triangelspår. Vidare visas vilken utökad trafik som blir möjlig på en upprustad bana med ytterligare mötesspår.

Uppskattade kostnader finns inte med i föreliggande studie, det hänvisas istället till Infrastrukturkansliets i Hultsfred rapport:

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

Rapporten är från 2012, men torde i stort sett fortfarande vara aktuell idag, med vissa undantag. Bl.a. uppskattas totalkostnaden idag till 1 200 milj.

Detta infrastrukturkansli har publicerat ett flertal dokument om Stångådalsbanan:

<http://www.infrastrukturkansliet.se/stangadalsbanan/>

För detta kansli har konsulten Per Corshammar gjort en rapport över Stångådalsbanan:

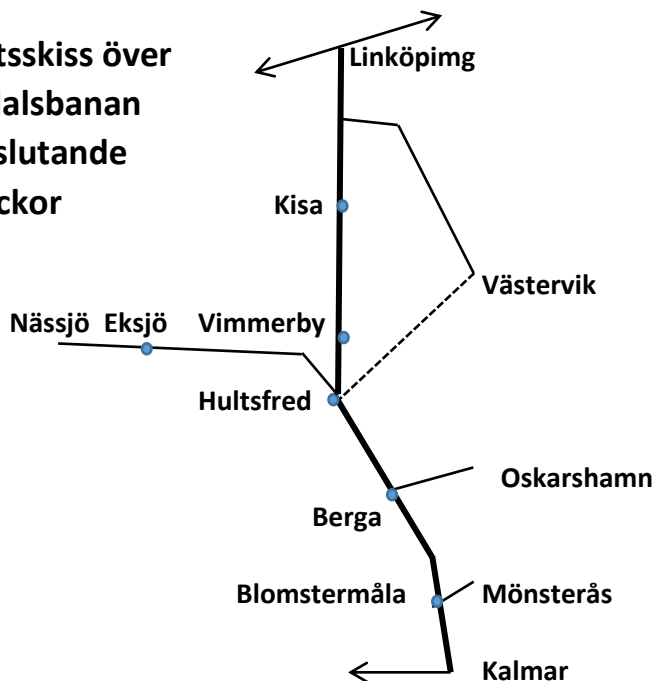
<http://www.infrastrukturkansliet.se/stangadalsbanan/tag-och-buss-i-samverkan/>

Konsultbolaget Kreera visar i en [rapport](#) att en satsning på Stångådalsbanan är samhällsekonomiskt mycket lönsam.

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

Jag, Birger Tiberger, 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 järnvägs-politik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken kan återupptas på ett urval nedlagda järnvägar.

Översiktsskiss över Stångådalsbanan med anslutande bansträckor



Dagens situation:

Linköping-Kalmar har genomgående personförande tåg varannan timme. Kör tid 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 lika snabbt 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, Näs sjö-Oskarshamns Järnväg, öppnad 1874

Berga-Kalmar öppnades 1897 som smalspårsbanan Kalmar-Berga Järnväg. Banan blev ombyggd till normalspår 1978 och fick persontrafiken tillbaka 1996

Stångådalsbanan är som nämnts bitvis mycket krokig, med kurvradier ner mot och 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:

Näs sjö – Hultsfred, 83 km, persontrafik numera endast Näs sjö – Eksjö, Näs sjö – 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, 95 km, behandlas dock inte i denna studie.

I Linköping och Kalmar ansluter banor med eldrift av stambanestandard

Utbyggnad av Linköping – Kalmar

Det föreslås att utrusta hela Stångådalsbanan med helsvetsat spår i makadam och även elektrifiera banan. Hastigheten kan därmed höjas till vad kurvradierna tillåter. Genom detta blir det möjligt att minska gångtiden Linköping-Kalmar till ca. 2½ timme. För närvarande (2017) har enligt uppgift ca. 80 km spår helsvetsat, återstår ca. 155 km att få helsvetsat.

För beräkningarna av körtid har 1 min stopp på stationerna räknats med, vid tågmöten 1-2 min stopp. Dessutom 1 min reservtid per 30 km sträcka för att kunna köra ifatt ev. förseningar. Vidare har Banverkets formel använts för beräkning av största tillåten hastighet i kurvorna, med insatta värden på rälsförhöjning och -brist till 150 mm. För att få jämnare körning är i de flesta fall räknat med sammanlagda 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 ställen mellan Bjärka Säby och Kisa
- Stationsanpassningar för regionalstågstrafik

Kostnaden för dessa åtgärder uppskattas i dagens läge (2017) till ca. 1 200 milj.

Utöver dessa föreslagna åtgärder behövs det också för att den bifogade tidtabellen skall bli möjlig:

- 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. möjligheten förbättras att köra in förseningar.

Även mötesstationer i Verveln, Södra Vi, Storebro och Målilla är intressanta för att kunna utöka 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 skulle på flera sätt vara fördelaktig. Direkta godståg skulle därigenom bli möjliga in på Stångådalsbanan från stambanorna och dessutom direkta tåg Kalmar-Stockholm, se även nedan. Tillkommer miljöargument.

Direkttåg till Stockholm.

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

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

Godstrafik

Idag (2017) körs bara enstaka godståg per dygn, detta Hultsfred-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 avsett för godståg och för personförande tåg utan stopp i Berga.



Källa: Lantmäteriet

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



Källa: Lantmäteriet

Tidtabellsförslag

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

Tågtiderna visas för ett tvåtimmarsintervall. Det är tänkt att motsvarande tider finns med tvåtimmars 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 är tiderna markerade med **fet skrift**, t.ex. **9.20**

Stopp i parentes och kursivt är bara till för 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, vilka de är framgång av tidtabellerna.

Vad som inte visas i tidtabellen är att tågen mellan Kalmar och Berga skulle i Berga kunna kopplas ihop med tågen mot Hultsfred-Linköping och i Hultsfred delas tåget åter så att delen från Kalmar fortsätter mot Nässjö-Jönköping. Därigenom skulle också direkta förbindelser mellan Kalmar och Nässjö-Jönköping fås. På detta sätt skulle intressanta direktförbindelser erhållas i varje tvåtimmarsintervall: ena timmen Linköping-Kalmar och Jönköping-Nässjö-Oskarshamn och 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 att tågen inrättas för transport av barnvagnar och cyklar. Det blir så möjligt för folk att ta cykeln in till närmaste station för att pendla in till större orter, där de fortsätter med cykeln. Även cykelturismen skulle främjas i detta område.

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
-------------------	------------------------

F.d. Nässjö Oskarshamns Järnväg

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

Nässjö-Hultsfred

Hela sträckan, 83 km, utrustas genomgående med helsvetsat i makadam och elektrifieras. Det räknas med 10 mellanstopp à 1 min eller samma antal stopp som i Resplus 2011: Brinellskolan, Ormaryd, Eksjö, Hult, Bruzaholm, Hjärtevad, Ingatorp, Mariannelund, Lönneberga och Silverdalen. Vidare återuppbyggd mötesstation i Vallnäs, endast för tågmöten. 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 i makadam och elektrifieras. Inga mellanstopp. Körtid 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 förbindelser till och från Linköping och Kalmar, se tidtabellsförslaget på nästa sida.

Gotlandsfärjorna

Det föreslås att Gotlandsfärjornas tidtabell läggs så att byte kan ske mellan dessa och tågen. Avståndet färjeterminalen-stationen är endast ca. 100 m. Så skulle goda förbindelser till Visby fås från bl.a. Jönköping och Nässjö med byte endast i Oskarshamn. Med ytterligare ett byte 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. Tidtabellsförslaget 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 fås 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>

Möjliga framtidsplaner

Kurvrätning

Ytterligare förkortade restider är endast möjliga, antingen genom att sätta in tågsätt med lutningsteknik, eller genom att rätta ut kurvor. 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 stannar skulle dock i praktiken inte förkorta restiden. 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 skulle någon gång i framtiden kunna bli aktuell, men då naturligtvis i normalspår och elektrifierad. Därigenom skulle tåg kunna ledas om Linköping-Hultsfred-Växjö-Alvesta. Även viss lokaltrafik skulle kunna återupptas, efter att den legat nere sedan 1984. Viktigt är i dagsläget dock att hålla banan/banvallen obruten så långt det är möjligt för att begränsa kostnaden för en eventuell framtida återuppbyggnad. Anm. Dressincykling 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 sträckor har.

Birger Tiberg
21 april 2018