



Astrid Lindgrens Hembygd
Lokalt ledd utveckling



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling Europeiska
investor i landsbygdsutveckling



Vår vision om järnvägen Nässjö-Oskarshamn

Högländsbanan

Denna vision har tagits fram inom ramen för projektet **Utveckling av transporter i Astrid Lindgrens Hembygd, ALH, 2017-2019**. Det stöds ekonomiskt av Leaderföreningen ALH och medel från Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling.

Först lite historik.

Nässjö – Oskarshamns järnväg (NOJ) var en av de första järnvägarna i landet. Byggandet finansierades med utländskt kapital. Bolaget bildades 1869 och banan stod klar i hela sin längd 1874. Den totala linjelängden är 148 km varav 83 km avser sträckan Nässjö-Hultsfred. Banan kallades i folkmun för ”Bockabanan”. Orsaken lär vara de märkliga lok de engelska ägarna köpte med förarhytten i mitten och med en ångpanna på vardera sidan. Som nytt namn föreslås Högländsbanan.

Järnvägen fick svenska ägare i slutet av 1800-talet, förstatligades 1946 och blev därmed en del av Statens Järnvägar. Genom riksdagsbeslut 1988 kom banan att betecknas som länsjärnväg. Länstrafiken i Jönköpings och Kalmar län tog över ansvaret för persontrafiken 1990. Namnet Länstågen ändrades 2002 till Krösatågen.

Delsträckan Hultsfred – Berga 37 km är gemensam med Stångådalsbanan mellan Kalmar – Linköping. Under åren 1996 – 2005 delades persontrafiken upp så att Nässjö – Hultsfred var en del av Krösatågen medan Hultsfred – Oskarshamn ingick i Stångådalsbanans trafiksystem Kustpilen.



Persontrafiken med tåg på delsträckan Eksjö-Hultsfred upphörde i december 2014. Resenärerna hänvisades istället till busslinjen Nässjö-Eksjö-Vimmerby. Tågtrafiken Berga – Oskarshamn blev kvar till juni 2019.

Vår vision –

Det tunga godsets väg är järnvägen

Godstrafiken har under lång tid spelat en viktig roll för järnvägen Nässjö-Oskarshamns ekonomi. Näringar kopplade till främst trä och metall har med järnväg varit anslutna till södra stambanan i Nässjö och till hamnen i Oskarshamn för omlastning till och från fartyg.

Produktionen av trävaror ökar och förädlas alltmer men den del av godset som går på järnväg har minskat kraftigt. Godstrafiken består idag bara av ett tågpar vardagar mellan Nässjö och Oskarshamn och tåg med sågat virke från Hjärtevad (Vida Timber). Dagens godskunder är bl a IKEA Industry Group och förpackningsföretaget OKAB.

Näringslivet ser positivt på järnvägstransporter

Oskarshamns kommun och Scania CV AB har i en gemensam avsiktsförklaring lagt grunden för att bygga en ny godsterminal på Kvastmossen väster om staden med anslutning till järnväg samt till Rv37/47 och E 22. Scania lyfter fram målet att halvera sina koldioxidutsläpp till år 2025 och att få en högklassig transportlösning där last av råmaterial och färdiga hytter snabbt och enkelt ska kunna lyftas över från tåg till lastbil och vice versa. Då handlar det även om långväga transporter till de industriella centra i Europa där lastbilarna monteras samman.



IKEA Industry Group i Hultsfred tar i dagsläget det lim som används för tillverkning av spånskivor via järnväg. Företaget undersöker möjligheterna av att kunna leverera färdiga produkter från sin anläggning på järnväg. Även i detta fall fortsätter en stor del av godsflödet ut i Europa. Företagets VD Klas Steensrum ser samtidigt behov av att öppna persontrafik på järnvägen för att lättare kunna rekrytera kompetent personal och underlätta besök från omvärlden där man idag tvingas åka bil långa sträckor för att besöka fabriken.

Vår vision –

Framtidens tågresa Göteborg-Oskarshamn på 3 timmar

Tung godstrafik med tåglängder på upp mot 700 meter kräver att banan rustas upp och elektrifieras. Dessa investeringar bidrar till att förbättra förutsättningarna för persontrafik. Upphandling av nästa generation motorvagnar har redan påbörjats. De första enheterna kan vara i trafik redan om fem år. Det är fordon anpassade för hastighet upp till 200 km/h som relativt lätt kan ställas om från fossila drivmedel till ren eldrift.



Moderna motorvagnståg kan ha likartat grundkoncept för både banor med eller utan elektrifiering. Tåget på bilden har en särskild motorenhet som alstrar ström till de elmotorer som finns i fordonets boggier. Den dag fordonet enbart ska gå på elektrifierade linjer kan motorenheten kopplas bort. Fordonet utrustas istället med strömvtagare och transformator.

Restiderna kan minskas

När persontrafiken Eksjö – Hultsfred ersattes med buss hänvisades resenärer Göteborg – Oskarshamn i de flesta fall att ta tåg till Kalmar och där byta till buss. Resan tar normalt 5:30 - 6:00 timme. Sträckan är ca 43 mil att jämföra med ca 37 mil när resan gick Göteborg-Oskarshamn med byte i Nässjö. Motsvarande bilresa efter Rv 40 är ca 32 mil och beräknas ta 4 timmar utan raster och måltidsuppehåll.

Med återupptagen persontrafik Nässjö – Oskarshamn kan restiden Göteborg – Oskarshamn minska till ca 5 timmar inkl. tågbyte i Nässjö. Restiden till Oskarshamn blir ungefär densamma från Malmö eller Halmstad. Moderna motorvagnar med god acceleration gör det möjligt att behålla uppehåll på de flesta av de stationer där tågen tidigare stannat.

Det verkliga genombrottet i restid kommer när en ny och rakare höghastighetsbana står färdig Göteborg - Stockholm. Resans längd blir då ungefär densamma för tåg- och bilresenärer men tågresenären som nu får byta redan i Jönköping klarar sin resa på drygt 3 timmar!

En annan fördel mot tidigare trafik är att tåg till och från Nässjö ges anslutning till Stångådalsbanan i Hultsfred och Berga med ett pärlband av stationer mellan Kalmar – Linköping. Hultsfred blir åter en järnvägsknut för persontrafiken.

Hur arbetar vi för att förverkliga våra visioner?

Astrid Lindgrens Hembygd, ALH, är ett av Sveriges leaderområden för landsbygdsutveckling. 2016 gavs ALH i uppdrag av de sex medlemskommunerna Nässjö, Eksjö, Hultsfred, Vimmerby, Högsby och Oskarshamn att se vad man kan göra gemensamt för att stärka landsbygdsutvecklingen och främja kommunikationerna. Bra transporter och kommunikationer skapar hållbart liv i bygderna. Järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn passerar en rad större och mindre tätorter i fem av de sex medlemskommunerna. Därför bildades projektet Transporter i Astrid Lindgrens Hembygd med företrädare för föreningens styrelse och medlemskommunerna. Det fortsätter 2019-2020 som Transporter 2.0

Några axplock av vad projektet tagit initiativ till under de gångna åren.

24 nov 2017

Resa med motorvagn för att besiktiga sträckan Nässjö – Hultsfred. Intrycket var att banan fortfarande är i hyggligt skick men att det krävs insatser i mötesspår, linjerätning, säkerhetsanläggningar och på sikt elektrifiering för att ta hand om större godsmängder från den blivande kombiterminalen i Oskarshamn.

3 mars 2018

Godsseminarium i Oskarshamn. Satsningen på kombiterminal har skapat intresse för järnvägstransporter även från andra företag i området. Trafikverket pekade vid mötet på möjligheten att använda medel från den näringslivspott för godstransport som väntas ingå i kommande nationella trafikplan med ett totalt anslag på 1,2 miljarder kr fördelat på 12 år.

27-28 september 2018

Studieresa till och seminarium i Skåne om utveckling av regional person- och godstågtrafik.

11 oktober 2019

Seminarium i Nässjö om förutsättningarna för framtida trafik på Höglandsbanan och anslutande banor med medverkan från Regionerna och ALH-kommunerna i Jönköpings och Kalmar län samt Trafikverket.

2020

Ett förslag till Tågtrafikupplägg i Astrid Lindgrens Hembygd och tåganslutning till Gotlandsfärjan presenteras för fortsatt behandling i projektet, ALH styrelse, kommuner och regioner.

Det här är givetvis bara början på en process som ska leda till att järnvägen Nässjö – Oskarshamn åter blir en viktig länk för transporter och resor från västkust till ostkust och med Nässjö som en av landets största järnvägsknutar och Oskarshamn som porten till Östersjön.



Frågor med anledning av denna beskrivning av våra visioner besvaras av projektledare Torbjörn Midunger, 070-375 00 65 eller konsult Ingemar Lundin 076-831 88 68.