

Sammanfattning av konsekvenser - Elektrifiering och upprustning av befintlig järnväg genom Tabergsdalen

Inledning

Detta dokument syftar till att belysa och förtydliga innebörd och konsekvenser av en eventuell upprustning av järnvägen genom Tabergsdalen, dvs Vaggerydsbanan på sträckan mellan Byarum och Jönköpings station.



Figur 1 Krösatåget kör över bro i Taberg. Foto: Trafikverket

Bakgrund

Under 2015 gjordes en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för framtida trafikering från Värnamo till Jönköping. ÅVS:en utredde ett flertal alternativ, bland annat upprustning av banan genom Tabergsdalen (UA2) och ny järnväg Byarum-Tenhult (UA3). Efter ÅVS:en tog Trafikverket ställning för fortsatt arbete med UA3. En järnvägsplan för den nya järnvägen pågår. En del i att upprätta en järnvägsplan är att utvärdera möjligheten att bygga om i befintlig sträckning.

Syfte och mål med upprustning av järnvägen

Trafikverket planerar för en stor upprustning av järnvägen i Jönköpings län på sträckorna Värnamo-Jönköping och Vaggeryd-Nässjö. Standardhöjningen omfattar bland annat elektrifiering för att kunna köra med snabbare, tystare

Skapat av
Virefjäll Matilda, PRp1b

Dokumentdatum
2025-11-21

och mer miljövänliga tåg. Syftet är att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan regionens större orter samt att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg. Bland annat så ska restiden mellan Värnamo och Jönköping kortas ned till max 50 minuter.

Utmaningar

Järnvägen genom Tabergsdalen byggdes på 1890-talet efter dåtidens krav och behov. Järnvägen anpassades och utformades efter befintligheter och sträckor med komplicerade förhållanden blev ofta både kurviga och branta.

Kurvig bana

Sträckan har många snäva kurvor. Detta begränsar kraftigt vilken hastighet tågen kan hålla.

Banans lutning

Banan har en kontinuerlig lutning från Jönköpings godsbangård till Månsarp. På vissa ställen är lutningen så stor som 20 promille. Lutningen begränsar hur tunga godståg som kan dras och innebär stora begränsningar för godstrafiken. Även om sträckan elektrifieras kommer den maximala tågvikten begränsas till 1200 ton. Detta innebär att det inte går att köra med lika långa godståg på Tabergsbanan som på övriga banor i länet. Problemen med profilgeometrin är i princip omöjliga att bygga bort.

Plankorsningar

På sträckan mellan Byarum och Jönköpings station finns ett 30-tal plankorsningar varav många saknas aktivt skydd eller i vissa fall är helt oskyddade. Plankorsningar är olyckdrabbade och varje år omkommer ett 20-tal personer i Sverige i plankorsningsolyckor. Plankorsningar kan byggas bort eller få en säkrare utformning men detta kostar mycket pengar och ökar järnvägens barriäreffekt genom tätorter.

Närliggande bebyggelse.

Järnvägen ligger nära den bebyggda miljön i Tabergsdalen. Vid nyproduktion rekommenderas inte bostadsbebyggelse närmare än 30 meter från järnvägen. I samhällena längs Tabergsbanan finns ca 140 bostadsfastigheter inom detta skyddsavstånd. Att bo nära järnvägen är förenat med risker kopplat till bland annat elsäkerhet, trafiksäkerhet och risker med farligt gods men också med störningar såsom buller och vibrationer.

Geotekniska förhållanden

På sträckan mellan Ljungarum och Månsarp är järnvägens bank mycket smal och brant. För att motsvara dagens standard skulle banken behöva breddas 2–3 meter vilket är svårt med tanke på närheten till vattendrag och bebyggelse.

Skapat av
Virefjäll Matilda, PRp1b

Dokumentdatum
2025-11-21

År 1990 skedde ett större ras i höjd med Taberg. Idag finns ett skredvarningssystem på delsträckan.

För att kunna höja banans linjeklass, dvs hur tunga tåg som kan köra på banan, skulle omfattande förstärkningsarbeten behöva utföras

Mötesmöjligheter

På sträckan mellan Byarum och Jönköping C kan tågen endast mötas i Månsarp och på Jönköpings godsbangård. Detta begränsar möjligheten att köra tåg med täta och regelbundna avgångar och ökar restiden. Det skapar även stora begränsningar för att kombinera gods- och persontrafik. Godstrafik kräver långa mötesspår på upp emot 1 km. Vid lutningar över 10 promille riskerar tågen att köra fast vid kall väderlek.

Miljö

I nära anslutning till järnvägen ligger Tabergs naturreservat som även är Natura 2000. Längs sträckan finns också ett stort antal olika fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Lillån och Tabergsåns raviner är riksintressen för naturvården norr om Hovslätt.



Figur 2 Järnvägen parallellt med Tabergsånen i Taberg. Foto: Trafikverket

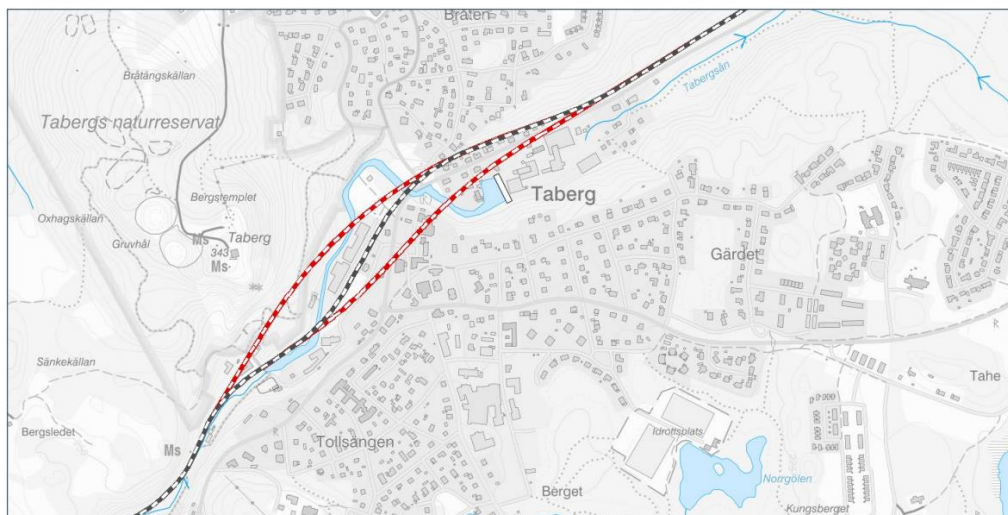
Längs sträckan finns miljöfarliga verksamheter som kan påverkas vid större ombyggnadsåtgärder. Den befintliga järnvägen går även genom en stor grundvattenförekomst som anses ha hög känslighet.

Övriga brister

- Många broar på sträckan är från 1800-talet. För att kunna köra tyngre och snabbare tåg kan många av dessa behöva bytas. Även om alla äldre broar inte behöver bytas måste bärigheten utredas för att säkerställa att de klarar den nya trafikeringen. Detta är både tidskrävande och kostsamt. För att bygga dubbelspår eller mötesspår kan broar behöva bytas.
- Befintliga plattformar behöver höjas och förlängas om de ska fortsätta användas
- Banöverbyggnaden består mestadels av skarvspår och grusballast och behöver bytas.

Konsekvenser av upprustning befintlig sträcka

För att uppnå restidsmålet på 50 minuter med halvtimmestrafik behöver hastigheten höjas på en stor del av sträckan. För att höja hastigheten mer än marginellt behöver banans geometri förbättras. Nedan skiss är ett exempel på hur en kurvrätning skulle kunna se ut. Svart-vit linje är nuvarande järnväg och röd-vit linje visar två förslag på linjerätning för att möjliggöra 160 km/h (radie 1000 m).



Figur 3 Principskiss linjerätning i Taberg, källa: WSP

Dessutom måste möjligheten för tåg att mötas på sträckan förbättras. Konsekvensen av detta kan bland annat bli inlösen av fastigheter, behov av nya broar och tunnlar och förändringar av befintliga vägar. Sammanvägt blir det stora kostnader och omfattande intrång i bebyggda miljöer.

Skapat av
Virefjäll Matilda, PRp1b

Dokumentdatum
2025-11-21

Det är inte möjligt att uppnå restidsmålet bara genom att exempelvis göra färre stopp på sträckan.

Det alternativ som huvudsakligen studerades under arbetet med ÅVS:en (UA2) har mindre omgivningspåverkan men klarar inte restidsmålet.

Inget av upprustningsalternativen löser problemet med banans branta lutning.

Frågor och svar

Vad krävs för att klara restidsmålet på befintlig sträcka?

- Trafikverket har studerat vilka möjligheter som finns både med större och mindre åtgärder på den befintliga banan. Med mindre åtgärder såsom spårbyte, mindre justeringar av kurvor, ombyggnad av mötesstationer mm på sträckan kan restiden från Värnamo minskas till 55 minuter. Då är den planerade hastighetshöjningen till STH 160 km/h mellan Vaggeryd och Värnamo medräknad.
- För att klara restidsmålet på 50 minuter krävs betydligt större ombyggnad av den nuvarande anläggningen. Ett antal kurvrätningar behöver utföras vilket bland annat kräver inlösen av bostäder och stor påverkan på befintliga vägar och broar. Utöver detta behöver vi bygga dubbelspår från Hovslätt till Jönköpings godsbangård. Detta åtgärder skulle få stor påverkan på samhällena längs banan och medföra stora kostnader.

Varför kan inte godstrafiken köra Tabergsbanan?

- Godstågen kör på banan idag men med begränsningar. Eftersom banan inte är elektrifierad används diesellok som inte kan dra lika mycket. Därför kör man med halva tåg som sedan kopplas om i Jönköping vilket är ineffektivt och dyrt.

Även om banan skulle elektrifieras och rustas upp så begränsar lutningen hur tunga tåg man kan köra på banan. För de företag som kör gods på järnvägen är det viktigt att kunna köra så långa tåg som möjligt.

Borde det inte bli billigare att bygga om den befintliga järnvägen?

- Om den befintliga järnvägen ska byggas om till den moderna standard som framtida tågtrafik kommer kräva behövs stora och omfattande åtgärder. Kurvrätningar kommer att kräva omfattande ingrepp med bland annat fastighetsinlösen till följd. På grund om områdets

Skapat av
Virefjäll Matilda, PRp1b

Dokumentdatum
2025-11-21

förutsättningar blir en sådan ombyggnad troligtvis mer kostsam än att bygga i ny sträckning.

- Även en mindre omfattande upprustning av banan kommer att bli mycket kostsam med bland annat bullerskyddsåtgärder, förstärkningsåtgärder, ombyggnad av mötesspår, plankorsningsåtgärder, ombyggnad av broar mm. Vid en sådan upprustning klaras inte restidsmålet och banans kapacitet för godstrafik fortsätter vara begränsad.

Vad händer med den gamla järnvägen efter att den nya är färdigbyggd och hur påverkas de som idag reser med tåg från tex Norrahammar och Taberg?

- Det är i dagsläget inte slutligt bestämt vad som kommer hända med den gamla banan när den nya tagits i drift. Det är Länstrafikens uppdrag att anpassa sina trafikupplägg efter rätt förutsättningar för att ge goda möjligheter till kollektivt resande.

Finns det några fördelar om järnvägen skulle försvinna genom Tabergsdalen?

- Järnvägen som barriär genom samhällena försvinner. Det blir mindre buller och störningar för de boende. Riskerna med plankorsningar försvinner om trafikeringen upphör. Mark frigörs som i framtiden kan användas exempelvis till gång- och cykelbana.

Dokumentegenskaper: Skapat av Virefjäll Matilda, PRp1b Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2025-11-21, Konfidentialitetsnivå 2 Intern, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Sammanfattning av konsekvenser - Elektrifiering och upprustning av befintlig järnväg genom Tabergsdalen