



### Trafiken på Stångådalsbanan december 2025

Antal tåg som skulle ha körts: 494  
Antal inställda tåg: 6 (1,2 %)  
Orsaken till de inställda tågen var fordonsproblem.

### Fordonsläget per den 1 januari 2026

Y2 1383 var inte i trafik under december månad; tåget har stått still sedan i juli 2025.

### Resandet under jul

Antalet resenärer på Stångådalsbanan under julhelgen var mycket högt. På SJ:s säljkanaler finns drygt 60 bokningsbara platser till varje tåg. 13 tåg på Stångådalsbanan under julen var helt slutsålda.

Tillgången på Y2 var dock god så vid endast ett tillfälle kördes förstärkningsbuss.

### Växlarna i Hjulsbro och Bjärka-Säby

När Trafikverket de närmaste åren ersätter "radio-blocksystemet" på linjen Linköping - Rimforsa på Stångådalsbanan (och därefter på Tjustbanan) med ett ERTMS-system, ska, om redaktören för Månadsbladet läser rätt i Trafikverkets "Systemspecifikation Styrområde Bjärka-Säby", de återfjädrande växlarna i Hjulsbro, Bjärka-Säby och Rimforsa utrustas med motorer för omläggning av växeln, **men** de nuvarande hastighetsnedsättningarna till 40 km/h genom växlarna behållas. "Hastighet i växlarnas räckvidd på normalhuvudspår ska inte höjas. Orsakerna är att spårets egenskaper är okända och närsikt för obehagade plankorsningar på driftsplatser är anpassade till 40 km/h." "Om hastigheten i växlar höjs till en hastighet som överstiger 40 km/h är kravet att tungkontrollkontakter (TKK) ska införas".

Det skulle betyda att största tillåtna hastighet genom Hjulsbro, Bjärka-Säby och Rimforsa skulle vara 40 km/h också efter det att växlarna uppgraderats från "fjädrväxlar" till "vanliga växlar". Om inte direktiven ändrats/ändras...

Linjehastigheten genom Hjulsbro var före fjädrväxlarnas tid, alltså före 1996, 90 km/h. Efter det goda spårbytet 2013 skulle det kunna vara högre. Spårets egenskaper torde inte vara okända just med

tanke på spårbytet 2013, och någon obehagad plankorsning finns inte.

I Bjärka-Säby var den tidigare linjehastigheten 60 km/h. Här finns en obehagad övergång till plattformen för spår 2 och 3, men eftersom inga tåg gör uppehåll i Bjärka-Säby för resandeutbyte torde den övergången lätt kunna tas bort.

Tungkontrollkontakter (TKK) behövs förmodligen för att ställverket ska veta att växlarna ligger rätt.

Det vore en "långt hängande frukt" att växlarna i Hjulsbro, Bjärka-Säby och Rimforsa får vara som alla andra vanliga växlar och anslutna till ställverk så som växlar brukar vara. Den fullt mätbara restidsvinst tågen skulle göra, framför allt i Hjulsbro och Bjärka-Säby, gör kostnaden för att göra växlarna där till helt normala växlar till en synnerligen lönsam investering.

Vi kollar med Trafikverket.

Om "fjädrande växlar" stod för övrigt att läsa i Månadsblad nr 20, november 2022.

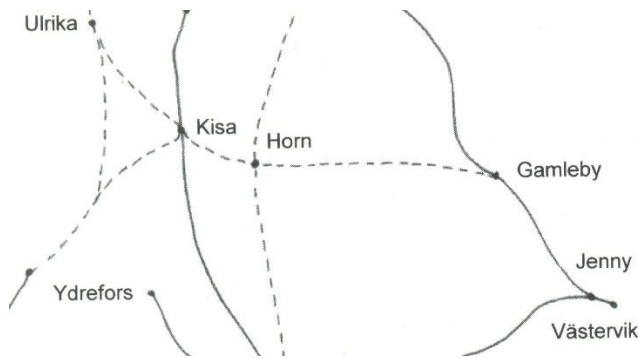
Man kan också notera att i Trafikverkets rapport om Stångådalsbanan år 2024 ("Westins rapport") står att när fjädrväxlarna byts bort betyder det att hastighetsnedsättningarna genom Hjulsbro och Bjärka-Säby kan hävas (rapporten sid 30). Jo, så bör det, som sagt, vara...



*En av de aktuella växlarna i Hjulsbro, i all sin ensamhet vid spårbytet 2013.*

### 100 år sedan "Tjusts Kinda Järnvägsaktiebolag" gick i likvidation

1916 sökte interimsstyrelsen för Tjusts Kinda Järnvägsaktiebolag koncession ("tillstånd") för en normalspårig järnväg från Kisa till Västervik via Horn, Hycklinge och Odensviholm; ja, det fanns också andra alternativ.



Ansökan beviljades 1918. Tanken var att Östra Centralbanans Järnvägsaktiebolag skulle arrendera banan, så som ÖCJ gjorde med Bjärka-Säby - Åtvidabergs-banan dess första år.

Tjusts Kinda Järnvägsaktiebolag bildades, men mycket mer än så blev det inte. Bolaget trädde i likvidation den 30 juni 1926 och koncessionsansökan anmäldes frånträdd den 28 oktober 1926.

Till hantverksmässan i Västervik 1926 byggdes i alla fall ett "tåg" av trä med "lok" och vagn försedda med bansignaturen VKJ, rimligen uttolkad "Västervik - Kinda/Kisa Järnväg."



Västervik 1926.

### Riksintresset

Under år 2026 ska ett nytt beslut tas om vad som betraktas som "Riksintressen" och alltså omfattas av de skydd som ett sådant har. Trafikverket har gjort ett förslag som nu går på remiss. I det förslaget är linjen Linköping - Hultsfred inte ett riksintresse. Övriga delar av Stångådsbanan är det.

Så är fallet också nu. Linköping - Hultsfred ströks som riksintresse 2022, jämför Månadsbladet nr 32, november 2023. Det väckte uppmärksamhet den gången.

### Stockholmstrafiken - så började den

Redan vid starten av den genomgående trafiken mellan Linköping och Kalmar i augusti 1996 var ett önskemål direkttrafik till och från Stockholm.

Lördagen den 16 augusti 1997 kördes ett invigningståg Kalmar - Stockholm och åter. Två extra Y2-tåg kopplades in ordinarie morgontåget 8306. Tåget var fullsatt, med alltså mer än 400 resenärer. Fast biljettpriset var lågt, 200 kr för en tur och retur-biljett.

Den 18 augusti 1997 startade den ordinarie trafiken med en tur i varje riktning måndag - fredag. Trafiken utökades den 5 januari 1998 med ytterligare ett tågpar och till att gå även lördagar. Från den 8 juni 1998 utökades trafiken på Stockholm med ytterligare ett tågpar. Från sommaren 1998 gick alltså tre genomgående turer Kalmar - Linköping - Stockholm.

Trafiken var populär och antal resenärer ökade stadigt. I Trafikverkets rapport om Stångådsbanan år 2024 ("Westins rapport") noteras: "Bland viktigare händelser som påverkat resandet kan nämnas direkttågen till Stockholm som upphörde efter 2003" (rapporten s. 41).

2003 tog den privata järnvägsoperatören BK-Tåg över trafiken på Stångådsbanan. På den tiden hade SJ monopol på resandefrafiken på stambanorna. Det ledde till att stockholmstrafiken upphörde.

Vilket förstas var ett svårt bakslag för resenärerna på Stångådsbanan.

Monopolet på stambanorna är sedan länge upphävt och inget hindrar att stockholmstrafiken kommer igång igen. Ett lämpligt tillfälle uppstår i december 2027 när de nya tågen på Stångådsbanan tas i drift, de som är byggda för trafik på ömsom elektrifierade linjer, ömsom ännu inte elektrifierade.

Vi vet i alla fall att stockholmstrafiken genererar fler resenärer.

### Föreningen Stångådsbanans Vänner



#### Ordförande:

Per Lönn  
Vinkelvägen 16, 590 45 Brokind  
0703-14 54 99  
[per.lonn@allt2.se](mailto:per.lonn@allt2.se)



Medlemsavgiften för år 2026 är 200 kronor, tillkommande familjemedlem 100 kronor. Den betalas till föreningens bankgirokonto eller Swish nr.



Föreningens bankgirokonto har nr. 5701-7709 och Swish nr. 1234232864



Hemsida: [www.stangadalsbanan.se](http://www.stangadalsbanan.se)