

# Åtgärdsvalsstudie

Nässjö Bangård



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Nässjö bangård

Författare: Stefan Berg, Christina Ripa, Trafikverket, Malin Ekman, David Lindvert,  
Ramböll

Dokumentdatum: 2019-02-25

Ärendenummer: TRV 2018/6917

Version: 1.0

Fastställt av: Tanja Jevtic, Plsyu

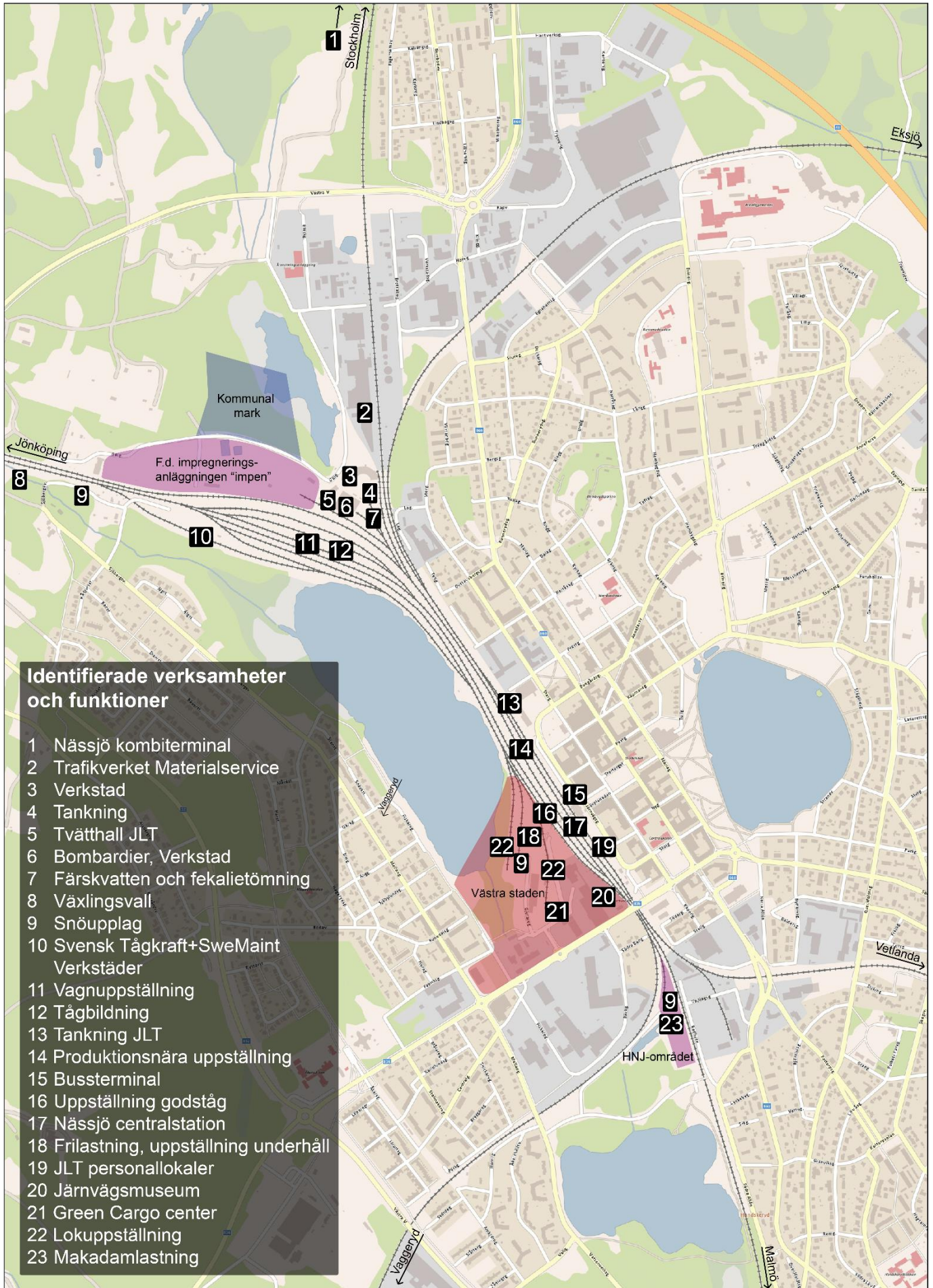
Kontaktperson: Stefan Berg, Plsyu

**Trafikverket**

Postadress: 551 91 Jönköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



**Identifierade verksamheter och funktioner**

- 1 Näsby kombiterminal
- 2 Trafikverket Materialservice
- 3 Verkstad
- 4 Tankning
- 5 Tvätthall JLT
- 6 Bombardier, Verkstad
- 7 Färskvatten och fekalietömning
- 8 Växlingsvall
- 9 Snöupplag
- 10 Svensk Tågkraft+SweMaint Verkstäder
- 11 Vagnuppställning
- 12 Tågbildning
- 13 Tankning JLT
- 14 Produktionsnära uppställning
- 15 Bussterminal
- 16 Uppställning godståg
- 17 Näsby centralstation
- 18 Frilastning, uppställning underhåll
- 19 JLT personallokaler
- 20 Järnvägmuseum
- 21 Green Cargo center
- 22 Lokuppställning
- 23 Makadamlastning

**Namn på åtgärdsvalsstudie:** ÅTGÄRDSVALSSTUDIE NÄSSJÖ BANGÅRD

---

**Ansvarig för genomförande:** STEFAN BERG

**Organisation:** TRAFIKVERKET REGION SYD

**Datum - start:** 2018-01-01

**Datum - avslut:** 2019-02-25

---

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INITIERA.....</b>	<b>6</b>
1.1	Bakgrund .....	6
1.2	Syfte.....	6
1.3	Problembild .....	7
1.4	Mål .....	7
1.5	Avgränsningar.....	8
1.6	Arbetsprocessen, berörda aktörer och intressenter .....	9
1.7	Utredningar och åtgärder med påverkan på Nässjö bangård .....	10
<b>2</b>	<b>FÖRSTÅ SITUATIONEN .....</b>	<b>12</b>
2.1	Infrastrukturen.....	12
2.2	Trafikering.....	16
2.3	Markanvändning .....	21
2.4	Miljö .....	22
2.5	Kommunal planering.....	24
<b>3</b>	<b>PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR.....</b>	<b>26</b>
3.1	Effektbedömning.....	28
<b>4</b>	<b>INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>35</b>
4.1	Åtgärder som tas vidare inom Trafikverkets löpande verksamhet .....	35
4.2	Åtgärder som tas vidare i Trafikverkets planering för fysiska åtgärder .....	35
4.3	Fortsatt dialog mellan Trafikverket och annan aktör .....	35
4.4	Samverkan.....	36

## BILAGOR

Bilaga 1	Lista över inbjudna och deltagande aktörer
Bilaga 2	Samlad Effektbedömning (SEB)

# 1 Initiera

## 1.1 Bakgrund

Nässjö bangård är en drygt hundrafemtioårig anläggning som är en viktig nod i det nationella järnvägsnätet. När Södra stambanan färdigställdes 1864 blev Nässjö knutpunkten mot Jönköpingsbanan som kopplar mot Jönköping och mot Västra stambanan i Falköping. Nässjö har alltsedan dess varit en viktig knutpunkt både för person- och godstrafik bland annat tack vare sin omfattande godsbangård. Bangården har byggts ut i flera omgångar sedan slutet av 1800-talet men ingen större ombyggnation har gjorts de senaste åren. Nässjös unika läge där sex banor sammanstrålar i en bangård innebär också att platsen är strategiskt viktig för Trafikverkets underhållsverksamhet.

Under senare år har ett antal brister och behov påtalats både internt i Trafikverket och från externa användare av anläggningen. Ett tydligt uttryckt önskemål i närtid är Region Jönköpings län/Jönköpings länstrafiks behov av att etablera en ny verkstadsdepå för de nya regionala tågfordon som skall driftsättas senast 2024. Bangården ligger centralt i Nässjö och under senare år har Nässjö kommun uttryckt önskemål om att kunna förtäta staden i direkt anslutning till Nässjö centralstation för att på så sätt skapa attraktiva områden för både bostäder och kommersiella lokaler. Mark som idag skulle vara fysisk möjlig att exploatera används för järnvägsverksamhet och ingår i Nässjö bangård. Under 2017 genomfördes den statliga utredningen om bostadsbyggande på statens fastigheter<sup>1</sup>. En fastighet i Nässjö kommun nämns i utredningen som möjlig att överlåta till bostadsbebyggelse och är i denna åtgärdsvalsstudie (ÅVS) benämnd som ”Västra staden”. På grund av att anspråken på olika sätt ständigt har ökat på Nässjö bangård beslutades att genomföra en ÅVS för att analysera utpekade brister och föreslå möjliga åtgärder och inriktningar.

Som underlag till Åtgärdsvalsstudien har en funktionsutredning genomförts. Denna startade våren 2018 och avslutade under hösten. Fokus låg på järnvägsanläggningen ur ett tekniskt perspektiv och den har fungerat som ett viktigt underlag i den bredare dialog med olika aktörer som sedan har skett i denna studie

## 1.2 Syfte

Åtgärdsvalsstudien har två tydliga syften:

1. Föreslå konkreta förbättringsåtgärder i järnvägsanläggningen i Nässjö bangård, utifrån identifierade brister.
2. I en dialog med olika aktörer inom Nässjö bangård utröna möjligheterna till att upplåta statlig mark för etablering av en ny verkstadsdepå samt för bostadsbyggande som möjliggör stadsutveckling i kollektivtrafiknära läge.

Utifrån detta formas en övergripande fortsatt inriktning för möjlig markanvändning samt konkreta förbättringsåtgärder.

---

<sup>1</sup> Utredningen om bostadsbyggande på statens fastigheter (N 2017:03)

### 1.3 Problembild

Under senare år har ett flertal brister och behov påtalats från flera olika håll. Godstrafiken har pekat på generellt ökande behov av uppställningsspår och förbigångsspår. Dessa behöver även bli längre eftersom godstågen ökar i längd. Idag är de längsta godstågen upp till 750 m långa men på sikt ser branschen tåglängder på över 800 m.

Relativt stora delar av bangården består idag av ej signalreglerade spår och det innebär att Trafikverket med dagens uppföljningsverktyg och metoder har svårt att följa upp faktisk nyttjandegrad av vissa spår.

Under 2015 genomfördes en större åtgärdsvalsstudie som omfattade Jönköpingsbanan Nässjö-Falköping. Denna studie hanterade inte Jönköpingsbanans del inne på Nässjö driftplats<sup>2</sup>, en sträcka på drygt 2 km. Det har därför påtalats behov av att säkra plats för ett framtida dubbelspår inne på driftplatsen samt säkra en dubbelspårsanslutning in i befintlig järnvägsanläggning.

Region Jönköpings län har idag en stor del av underhållet av dagens Krösatågsfordon placerad i Nässjö. Regionen genom Jönköpings länstrafik planerar för en modernisering av sin fordonsflotta med start senast 2024. Dessa tåg blir betydligt längre och en ny verkstadsdepå behöver anläggas för service och underhåll av dessa fordon. Nässjö är ur ett trafikeringsperspektiv mycket lämplig som underhållsnod för nästa generations regionala tågtrafik då flertalet av linjerna trafikerar Nässjö. De nya tågen beräknas bli ca 80 meter långa mot dagens som längst ca 55 m. (Itino Y32) Befintliga plattformar i Nässjö klarar av de nya tåglängderna.

Nässjö kommun är en typisk järnvägsstad som byggdes upp när Södra stambanan etablerades. Järnvägsidentiteten är fortsatt viktig och kommunen vill utveckla staden kring järnvägen. Kommunen efterfrågar ytor för järnvägsnära, och därmed kollektivtrafikhäna, byggande av bostäder och affärsverksamhet.

### 1.4 Mål

Ett första övergripande mål formulerades tidigt i studien och beskrev behovet av en inriktning som skulle beskriva utbredning, innehåll och nödvändiga funktioner för Nässjö bangård. Detta utvecklades tillsammans med deltagande aktörer och fördjupades till tre mål med underliggande förtydliganden:

1. Nässjö bangård ska vara funktionell, säker och ändamålsenlig och kunna möta framtidens behov av trafik och transporter.
  - Säkra en effektiv spår användning
  - Rätt storlek med rätt placerade funktioner
2. Nässjö bangård ska möjliggöra en funktionell regional kollektivtrafik.
  - Tillhandahålla infrastruktur för nästa generations persontrafik

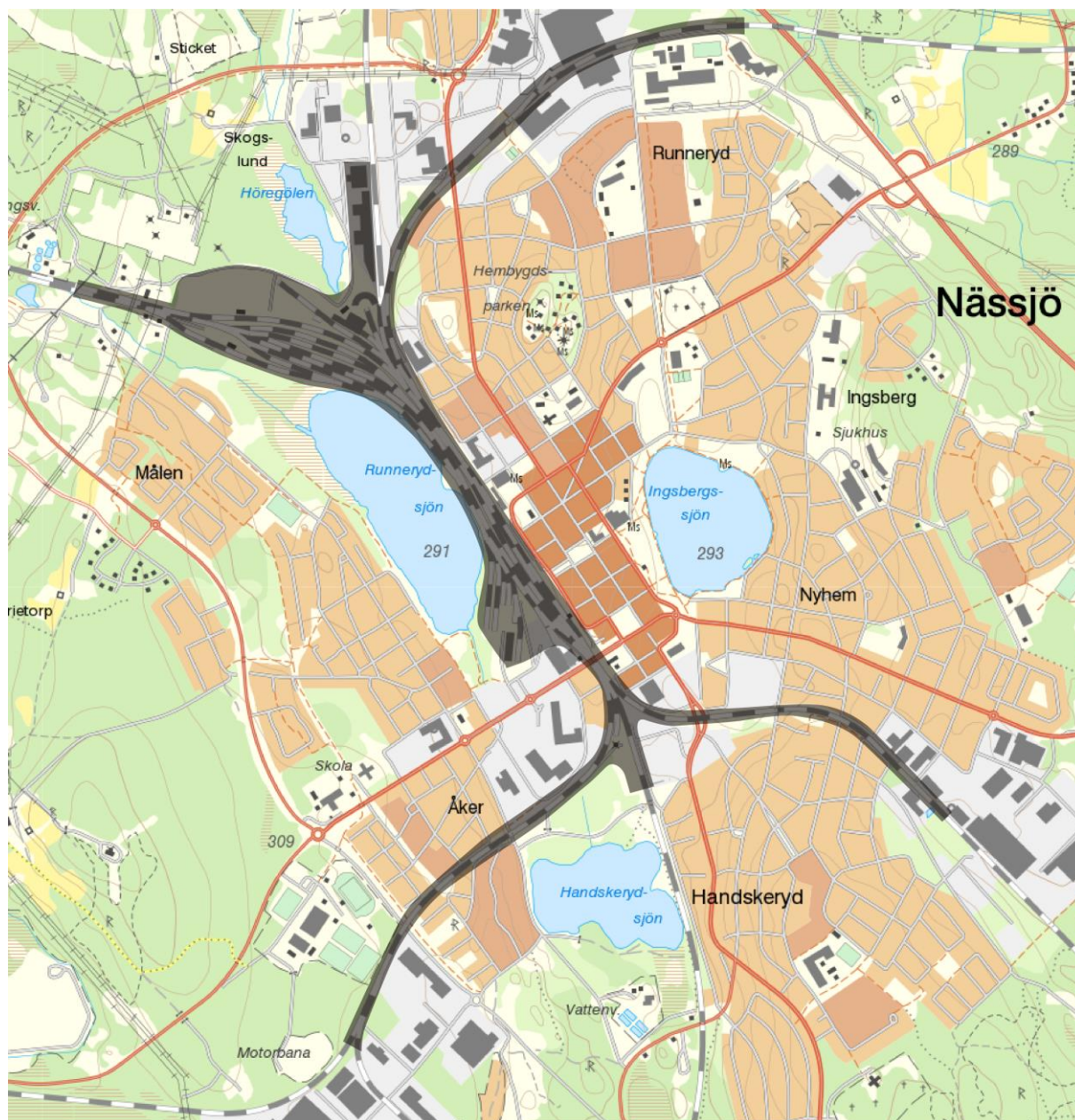
---

<sup>2</sup> Nässjö driftplats avgränsas formellt av infartssignalerna på de olika järnvägslinjerna. I denna studie används Nässjö bangård synonymt.

3. Öka möjligheterna att utveckla Nässjö till en hållbar och attraktiv stad
  - Stödja stadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen
  - Bibehålla och utveckla Nässjös identitet som järnvägsstad

## 1.5 Avgränsningar

Den geografiska avgränsningen är hela utbredningen av Nässjö driftplats, se Figur 1. Driftplatsen i sin tur avgränsas av infartssignaler på de olika järnvägslinjerna. Denna utredning väljer att benämna avgränsningen som Nässjö bangård.



Figur 1. Nässjö driftplats

Ett viktigt område som har diskuterats är den kombiterminal med tillhörande spåranläggning strax norr om Nässjö vid Gamlarp. Gamlarp ingår formellt inte i studiens utredningsområde men belyses på olika sätt i arbetet.



Nässjö bangård kan även på sikt komma att ha en viktigare funktion för ökad godstrafik från östra Sverige. Järnvägen Nässjö- Eksjö-Hultsfred och vidare mot Oskarshamn har idag ett godståg i vardera riktning på sträckan vardagar men diskussioner mellan olika intressenter förs om en utökning av trafiken. Konsekvenser för Nässjö bangård av en framtida utökning av godstrafik har inte hanterats i denna utredning eftersom det i dagsläget inte finns några beslut tagna eller ett fastställt trafikeringsunderlag på någon av de mindre banorna som ansluter i Nässjö.

Användningen och funktionen av resecentrum med tillhörande plattformar och den regionala och lokala busstrafiken ingår inte i studien. Effektivt resandeutbyte måste kopplas mot framtida trafikupplägg och är en viktig aspekt som bör utredas i egen studie. Ett sådant arbete förutsätter långsiktiga strategier kring hur regional trafikering av persontåg kan se ut och där det är centralt hur tillgängligheten till och från centralorten Jönköping skall se ut.

### 1.5.1 Transportslagsövergripande perspektiv

Utifrån de avgränsningar som satts i denna utredning har det transportslagsövergripande perspektivet varit att de fysiska åtgärder som föreslås stöder effektivare godsupplägg på järnväg. Det underlättar överflyttning av gods från väg till järnväg. Åtgärder som föreslås effektiviserar även personresandet med tåg vilket på sikt kan innebära en förflyttning av personresor från bil till tåg.

## 1.6 Arbetsprocessen, berörda aktörer och intressenter

Studien drivs i enlighet med Trafikverkets åtgärdsvalsstudiemetodik genom en process i fyra faser, se Figur 2. I den inledande **Initiera-fasen** har Trafikverket tillsammans med Nässjö kommun och Region Jönköpings län bildat en arbetsgrupp i vilken resterande delar av åtgärdsvalsstudien har planerats och genomförts.



Figur 2. Åtgärdsvalsstudiens fyra steg.

Fasen **Förstå situation** går i stort ut på att kartlägga nuläget och identifiera behov, brister och problem kopplat till berörd infrastruktur. I den aktuella studien genomfördes i denna fas en första workshop som hölls i Nässjö i september 2018. Inför workshopen skickades inbjudan ut brett till olika typer av aktörer verksamma inom järnvägsnäringen i Nässjö. Responserna var goda och vid workshopen deltog förutom representanter från Trafikverket, Nässjö kommun och Region Jönköpings län även tågoperatörer, fastighetsägare, anläggningsägare, underhållsentreprenörer m.fl. En lista över inbjudna och deltagande aktörer finns i bilaga 1. Vid workshopen fick respektive aktör möjlighet att beskriva sina verksamheter samt vilka brister man ser idag samt vilka behov och möjligheter man ser framöver. Samtliga inbjudna har getts möjlighet att inkomma med synpunkter mellan de olika workshopparna.

Arbetet under workshop ett resulterade i en gemensam bild över funktioner, behov och brister på Nässjö bangård. Denna bild blev grunden till arbetet i fasen **Pröva tänkbara lösningar**. I oktober hölls en andra workshop i Nässjö, även denna gång med ett brett deltagande från berörda aktörer. Målet med workshopen var att identifiera åtgärder som möter upp mot de brister, behov och problem som identifierats vid workshop ett. Vid workshopen fanns även möjlighet för aktörerna att ge inspel kring de förslag på mål för åtgärdsvalsstudien som tagits fram av arbetsgruppen.

Efter workshop två har identifierade åtgärdsförslag bearbetats och utvärderats av arbetsgruppen. Åtgärdsförslagen har även stämts av mot målen för åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsförslag som inte

bedöms uppfylla målen, som hamnar utanför studiens avgränsning eller som av någon anledning inte bedöms vara genomförbara har sorterats bort. Slutligen har arbetet i denna fas resulterat i en lista med åtgärder som arbetsgruppen bedömer är möjliga att gå vidare med.

Åtgärdsvalsstudiens sista fas, **Forma inriktning och rekommendera åtgärder**, går ut på att rekommendera vilka åtgärder respektive aktör bör gå vidare med samt att ta fram en plan för hur det fortsatta arbetet med de olika åtgärderna ska gå till. I denna fas hölls ett avslutande möte där arbetsgruppen redovisade resultatet av åtgärdsvalsstudien för de aktörer som deltagit i det tidigare workshoparbetet. Vid detta tillfälle fanns möjlighet för aktörerna att göra ett sista inspel kring föreslagna åtgärder.

En åtgärdsvalsstudie genomförs alltid innan den formella planeringsprocessen kan starta. Denna studie visar på möjligheter och ger förslag på åtgärder som måste omhändertas i nästa planeringssteg. Det kommer finnas behov av ytterligare fördjupningar och mer formella dialoger mellan de parter som berörs av de förslag som pekas ut här.

## 1.7 Utredningar och åtgärder med påverkan på Nässjö bangård

Inga större utredningar gällande Nässjö bangård har genomförts under senare år. Den Funktionsutredning som pågått parallellt med denna studie har varit det viktigaste underlagsmaterialet för åtgärdsvalsstudien. Utöver detta har relevanta underlag från deltagande parter använts, bland annat utvecklingsstrategier från Nässjö kommun som belyser kommunens utvecklingsplaner när det gäller stadsutveckling. Nässjö kombiterminal i Gamlarp är inne i en utvecklingsfas och åtgärder som planeras där kan påverka användningen och effektiviteten av Nässjö bangård. Utredningar som genomförts och som har resulterat i utpekade investeringsobjekt i nu gällande Nationell transportplan beskrivs i kapitel 2.1.4

### 1.7.1 Genomförda utredningar och åtgärder med påverkan på Nässjö bangård

#### *Nässjö bangård-Funktionsutredning*

Åtgärdsvalsstudien har föregåtts av en Funktionsutredning av mer teknisk karaktär. Inför uppstarten av funktionsutredningen hölls möten med flera aktörer på bangården för att fånga upp viktiga utredningsområden och problemställningar.

#### *ERTMS*

Införandet av ERTMS<sup>3</sup> i Sverige kommer att beröra Nässjö bangård. Detta har utretts separat och påverkas inte direkt av de åtgärder och inriktningar som här föreslås. Vid införandet, som i nuläget är planerat att genomföras senast 2024, kan vissa justeringar behöva göras om de föreslagna åtgärderna i denna utredning genomförs innan införandet av ERTMS.

### 1.7.2 Pågående utredningsarbete med påverkan på Nässjö bangård

#### *Elektrifiering Nässjö-Eksjö.*

I Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029 finns medel avsatta för ett åtgärds paket kallat "Åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor". Paketet syftar till att på sikt elektrifiera alla banor som trafikeras av regionaltåg. Nässjö-Eksjö bedöms vara den sträcka med högst prioritet, utöver behov av elektrifiering bedöms banan vara i relativt gott skick. Enligt Region Jönköpings län kan det i närtid

---

<sup>3</sup> ERTMS: *European Rail Traffic Management System* är ett EU-gemensamt signalsystem. Enkelt innebär det att på sikt alla optiska signaler vid spåret ersätts av intern signalering direkt till föraren inne i fordonet (lok/motorvagn m fl) på en monitor.

bli aktuellt att påbörja arbetet med att ta fram järnvägsplan för elektrifiering av sträckan för att utveckla persontrafiken men även möjliggöra utvecklad godstrafik.

#### *ÅVS Vetlanda-Nässjö (Jönköping)*

Under 2018 har Trafikverket tillsammans med kommunerna Nässjö och Vetlanda samt Region Jönköping initierat en åtgärdsvalsstudie med fokus på personresandet mellan Nässjö och Vetlanda(Jönköping). Syftet med studien är att peka ut en riktning för utvecklingen av persontrafiken i relationen.

#### *Värnamo-Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet*

I Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 finns elektrifiering och höjd hastighet Värnamo-Jönköping/Nässjö med som ett namngivet investeringsobjekt med planerad byggstart i perioden 2024-2029. Medfinansiering av objektet finns även med i Regional transportplan för Jönköpings län 2018-2029.

Objektet omfattar elektrifiering av bandelarna Värnamo–Vaggeryd, Vaggeryd–Nässjö, Vaggeryd–Byarum, Byarum–Torsvik samt ny bansträckning mellan Byarum och Tenhult, totalt 24 kilometer. Objektet omfattar även bullerskyddsåtgärder.

Det utpekade investeringsobjektet har föränletts av *Åtgärdsvalsstudie järnvägen Jönköping-Värnamo* från 2015. Nästa steg i planeringsprocessen blir att ta fram järnvägsplaner.

#### *Gamlarp*

Under 2018 har det pågått testkörningar för att slippa dela tåg inne på Nässjö bangård och istället köra längre kombitåg direkt in till Nässjö kombiterminal trots att spårlängderna inne på terminalen idag egentligen inte är tillräckliga. Det är möjligt att genomföra detta genom tillfälliga undantag i befintligt regelverk. I samband med detta har det även utretts förslag på fysiska åtgärder i järnvägsanläggningen som möjliggör mottagning av långa kombitåg. Beslut om eventuella åtgärder förväntas under 2019.

## 2 Förstå situationen

### 2.1 Infrastrukturen

#### 2.1.1 Anslutande banor

Nässjö är en viktig järnvägsknut ur såväl nationellt som regionalt perspektiv. I Nässjö möts hela sex olika banor vilket inte förekommer någon annanstans i Sverige. I Nässjö ansluter fyra system H-linjer, vilket innebär att banorna har automatiserade säkerhetssystem med fjärrblockering.

- Södra stambanan (SSB) från norr
- Södra stambanan från (SSB) söder
- Jönköpingsbanan
- Halmstad-Nässjö, Nässjö-Vaggeryd-Halmstad (fjärrblockerad sedan hösten 2018)

I Nässjö ansluter även två system M-linjer, vilket innebär icke automatiserade banor och att tågklarering sköts manuellt av tågklarare. Banorna är inte elektrifierade

- Bockabanen, Nässjö-Eksjö-Hultsfred (Oskarshamn)
- Nässjö–Vetlanda

De inkommande banorna styrs från tre olika Trafikcentraler (TC). SSB norr om Nässjö styrs från TC Norrköping, Jönköpingsbanan styrs från TC Göteborg. Övriga linjer styrs från TC Malmö.



Figur 3 Järnvägslinjer som ansluter till Nässjö

#### Säkerhetssystem på Järnväg

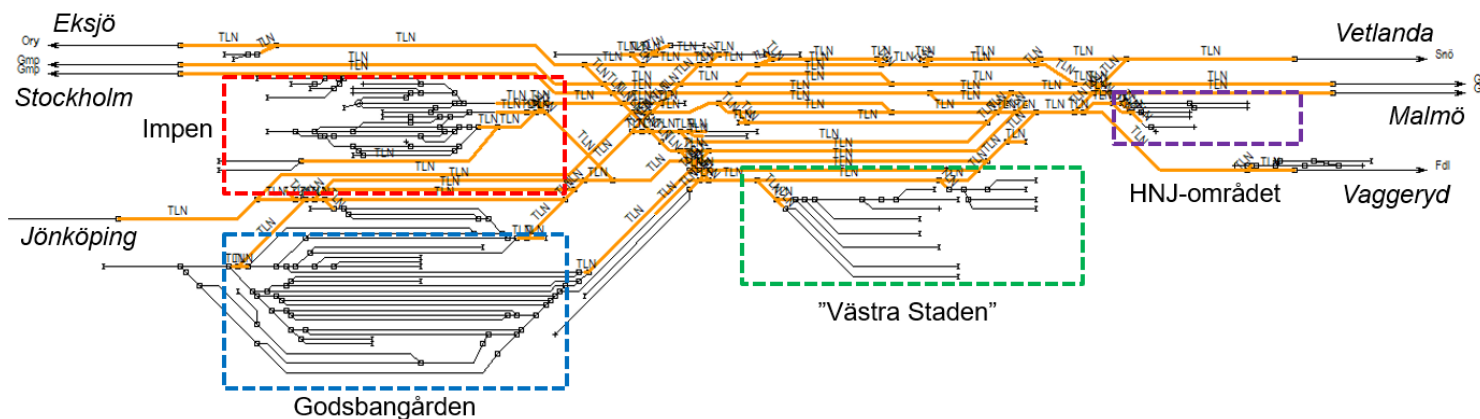
**System H** - trafikeringssystem som baseras på att det finns fullständiga signalställverk på driftplatserna och linjeblockering på linjen. Driftplatserna är antingen bevakade eller stängda.

**System M** - trafikeringssystem som baseras på att linjen övervakas av två tågklarare utan hjälp av linjeblockering eller radioblockering. Driftplatserna kan övervakas med manuella metoder med stöd av enkelt signalställverk men kan också ha fullständiga signalställverk. Det kan förekomma att driftplatser är obevakade, bevakade eller stängda.

**System S** - trafikeringssystem som baseras på att linjen övervakas med manuella metoder av endast en tågklarare. Inga driftplatser förekommer men däremot linjeplatser utan huvudspår. Dessa linjeplatserns gränser är markerade med tavlor. Innanför dessa tavlor är samtliga spår sidospår. Linjen i övrigt har huvudspår, även förbi andra linjeplatser. Inga tågfärder kan förekomma i system S utan alla rörelser på linjen ska ske som spärrfärd

## 2.1.2 Nässjö driftplats

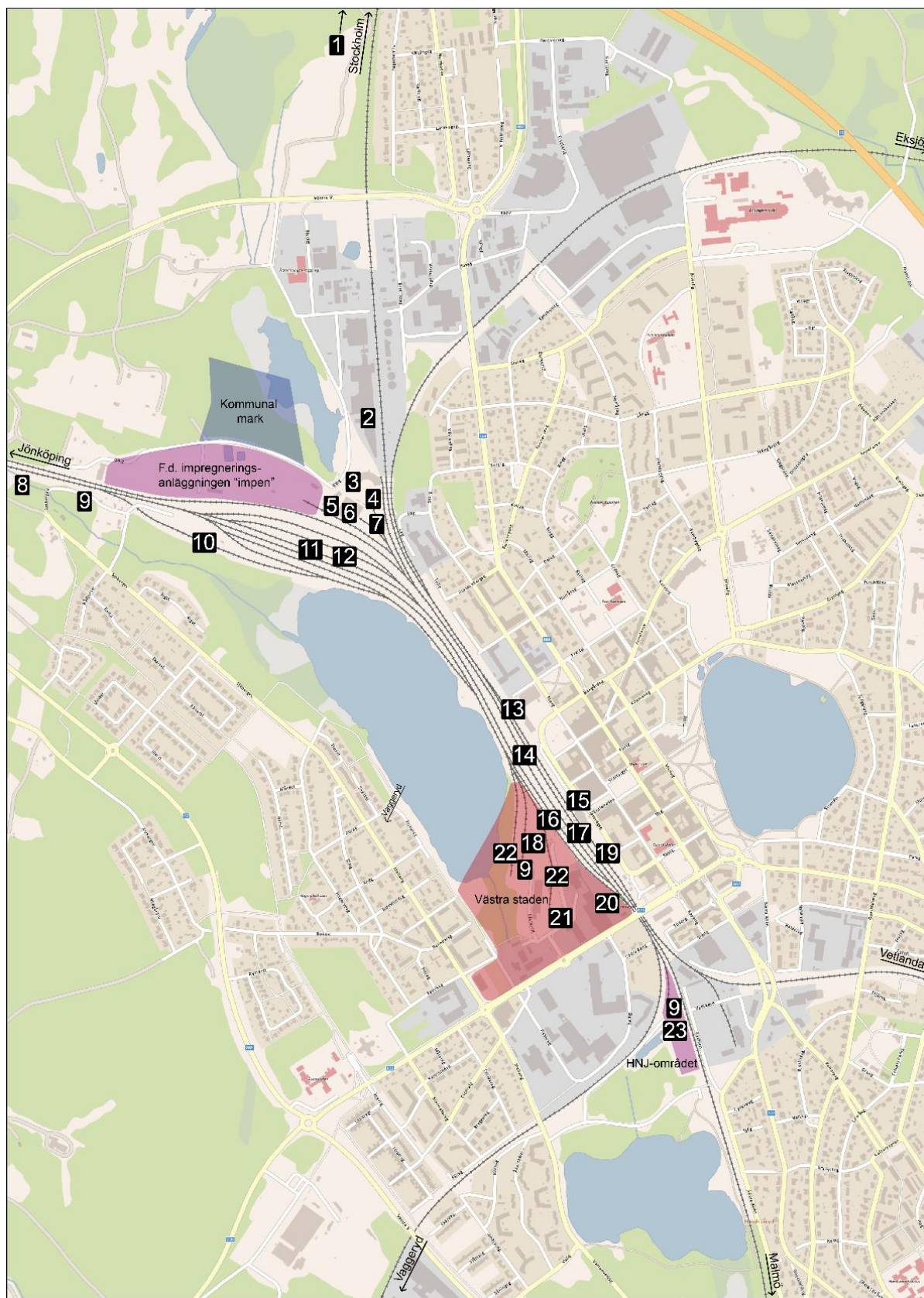
Nässjö driftplats består av ett stort antal spår och växlar, se Figur 4. De spår och växlar som är gula i figuren är signalreglerade och styrs idag av lokal tågklarerare i Nässjö. Efter införandet av ERTMS kommer dessa styras från Malmö. Spår som är svarta i figuren är inte signalreglerade och växlar på dessa spår hanteras manuellt av växlingspersonal.



Figur 4. Spårkarta över Nässjö driftplats med viktig delområdet utpekade. Gula spår är signalreglerade, svarta spår är ej signalreglerade.

### 2.1.3 Funktioner på och kring Nässjö driftplats

I kartan nedan visas de olika järnvägsrelaterade verksamheter och funktioner som identifierats i samband med workshop ett.



<b>Nr</b>	<b>Funktion</b>	<b>Beskrivning</b>
1	Nässjö kombiterminal	Lokaliserad längs Södra stambanan ca 2,5 km norr om Nässjö bangård vid Gamlarp. Vid kombiterminalen sker omlastning av lastbärare såsom containrar och trailers från tåg till lastbil.
2	Trafikverkets materialservice	Försörjer Trafikverkets projekt och entreprenader med tekniskt godkänt järnvägsmateriel. In- och uttransport sker endast på väg.
3	Svensk Tågkraft verkstad	Tungt underhåll för järnvägsfordon, ersätts sannolikt av Nr 10
4	Tankställe	Tankning av diesellok
5	Bombardier verkstad	Servar och underhåller JLT:s persontåg
6	Tvätthall	JLT:s persontåg
7	Färskvatten och latrin	Påfyllning av färskvatten och tömning av latrin för persontåg
8	Växlingsvall	För godsbangården
9	Snöupplag	
10	Verkstad	Svensk Tågkrafts nya verkstad samt SweMaints befintliga verkstad för tungt underhåll
11	Vagnuppställning	
12	Tågbildning	Tågset delas och byggs av i huvudsak Green Cargo
13	Tankningsställe	Tankning av JLT:s fordon
14	Produktionsnära uppställning	Uppställning av JLT:s och Västtrafiks persontåg
15	Bussterminal	Regional och lokal busstrafik
16	Uppställning av godståg	För genomgående godståg. Används tex vid förbigång eller förarbyten
17	Nässjö Centralstation	Station för all persontrafik
18	Frilast med lastkaj	Frilast med möjlighet till lastning mellan järnvägsvagn och lastbil samt spår med lastkaj. Spåren används även för periodvis uppställning av underhållsmaskiner av Trafikverkets upphandlade underhållsentreprenörer.
19	Personallokaler	För JLT:s personal
20	Nässjö Järnvägsmuseum	Både spår och lokaler
21	Green Cargo Center	Administration samt övernattnig för Green Cargos personal
22	Lokuppställning	Används av Green Cargo i direkt anslutning till GC-center
23	Makadamlastning	Används av underhållsentreprenörer

### 2.1.4 Andra namngivna investeringsprojekt med påverkan på Nässjö bangård

Nedan beskrivs de investeringsprojekt inom järnväg som finns med i gällande nationella och regionala transportplaner och som i olika utsträckning bedöms kunna ha påverkan på de funktioner som idag finns vid Nässjö bangård.

#### *Jönköpingsbanan: Falköping-Jönköping-Nässjö*

De åtgärder som skall genomföras har fokus på kortare restid och snabbare tågmöten. Nio befintliga mötesstationer skall byggas om så att de får möjlighet till samtidig infart. Genomförs mellan 2018 och 2020 och har en direkt påverkan på person- och godstrafik till och från Nässjö

#### *Y:et, Värnamo-Vaggeryd - Jönköping samt Värnamo-Vaggeryd- Nässjö*

Sträckan har under 2018 försett med fjärrstyrning och åtgärder har genomförts för höjd hastighet. Senare skall sträckan elektrifieras. Ett viktigt fokus är att skapa bättre förutsättningar för godsterminalerna i Torsvik och Båråmo söder om Jönköping. Planerad byggstart för elektrifiering är idag 2024-2029. Åtgärderna har en direkt påverkan på person- och godstrafik till och från Nässjö.

#### *Övriga åtgärder*

Ett flertal projekt som ligger geografiskt längre bort från Nässjö kommer att genomföras på järnvägsnätet i södra Sverige. Vilken påverkan dessa åtgärder kan få på Nässjö bangård är inte möjligt att bedöma i dagsläge. Åtgärderna som planeras är i huvudsak kapacitetshöjningar:

- Dubbelspårsutbyggnad Motala-Hallsberg
- Sydostlänken: Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana
- Triangelspår Alvesta
- Mötesstation Skruv

## 2.2 Trafikering

Alla de sex banor som ansluter i Nässjö trafikeras idag av såväl persontrafik och godstrafik. I tabellen nedan redovisas antal tåg under ett vardagsmedeldygn under 2017<sup>4</sup> samt Trafikverkets Basprognos 2040. Med "Övriga tåg" avses i huvudsak olika typer av underhållsfordon. I tabellen syns tydligt att det totala antalet tåg är klart flest på Södra stambanan. Antalet persontågsavgångar är dock flest på Jönköpingsbanan. I tabellen syns även prognos för trafikeringen år 2040 och generellt gäller att såväl person- som godstrafiken förutspås öka.

Trafikverket basprognoser utgör bland annat underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. Trafikprognosberäkningar görs med hjälp av godstransport- och persontrafikmodeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader. Dessutom krävs information om hur omvärldsförutsättningar såsom befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader med flera kan förväntas utvecklas.

---

<sup>4</sup> Källa: Stigfinnaren, Trafikverket



Tabell 1 Genomförd trafik 2017 samt basprognos 2040

Sträcka	Genomförd trafik 2017			Basprognos 2040 (2018-11-15)	
	Persontåg	Godståg	Övriga tåg	Persontåg	Godståg
Nässjö-Aneby (SSB norr)	66	42	9	84	70
Nässjö-Sävsjö (SSB söder)	54	45	6	78	72
Nässjö-Forserum (Jkpg-banan)	74	6	2	64	13
Nässjö-Vaggeryd	10	2	0	10	3
Nässjö-Vetlanda	7	2	0	20	1
Nässjö-Eksjö	6 <sup>5</sup>	2	0	20	2

## 2.2.1 Persontrafik

### Regionaltrafik

Nässjö utgör en nod i det så kallade Krösatågssystemet. Krösatågen är ett samarbete mellan länstrafikbolagen i Jönköping, Kalmar, Halland, Blekinge, Kronoberg och Skåne. De Krösatågslinjer som trafikerar Nässjö trafikerar i huvudsak Jönköpings och Kronoberg län. På sträckan mellan Jönköping och Nässjö trafikerar, utöver Krösatågen, även Västtågen med linjen Skövde/Göteborg-Falköping-Jönköping-Nässjö. Se linjekarta för Krösatågen i figur 5.

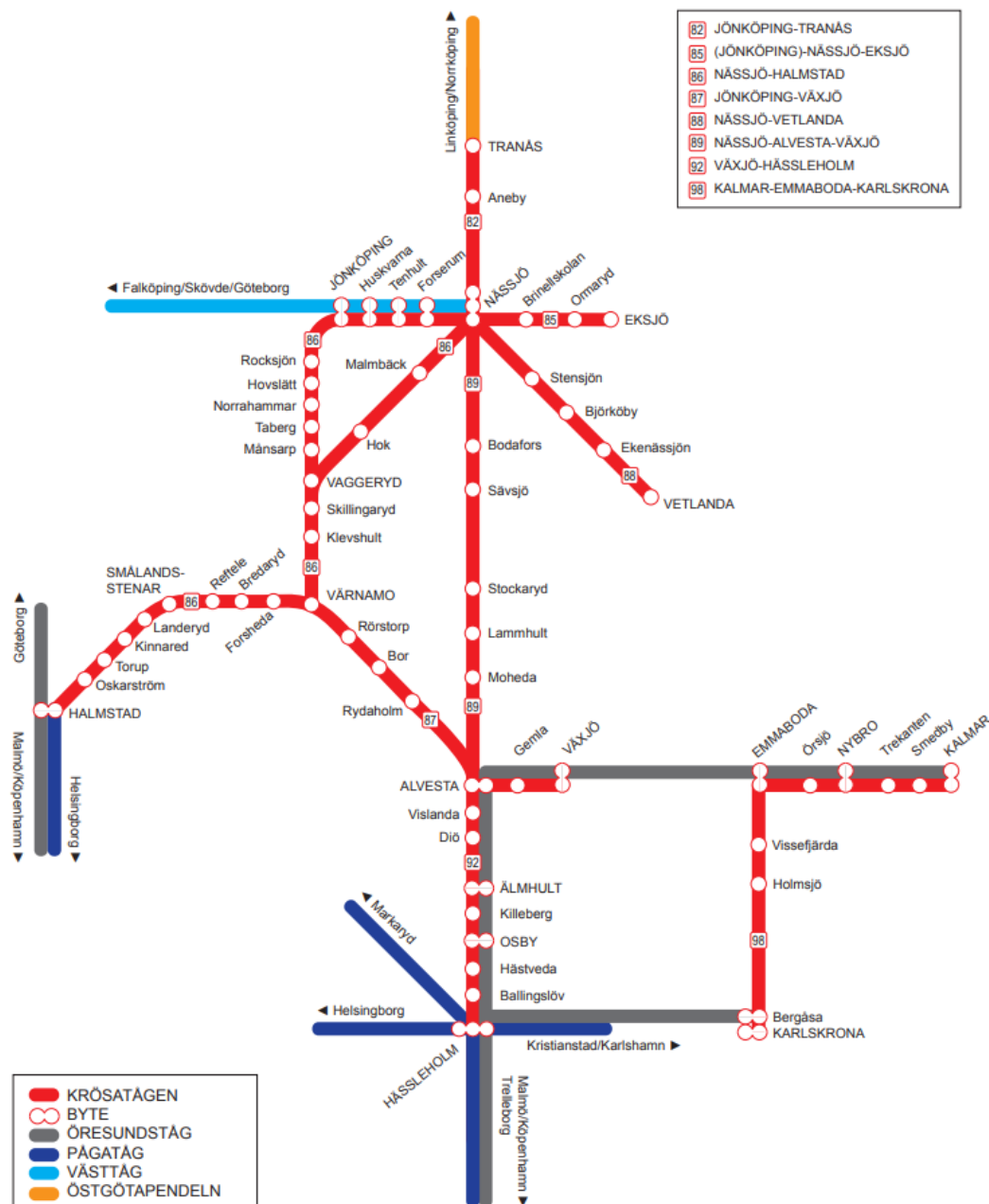
I tabellen nedan visas antalet regionaltågsavgångar per vardag och riktning på de olika linjerna som sammanstrålar i Nässjö. Siffrorna i tabellen utgår från tidtabeller för hösten 2018.

Tabell 2 Trafikering regional persontrafik enligt tidtabell 2018

Linje	Antal avgångar per vardag och riktning (tidtabell 2018)	Kommentar
Nässjö - Jönköping	38	Oregelbunden tidtabell. Ca. 15-30 min mellan avgångar i högtrafik. • Inkluderar avgångar med både Västtåg och Krösatåg.
Nässjö - Tranås (SSB norr)	15	• Oregelbunden tidtabell. Tätare mellan avgångarna i högtrafik.
Nässjö - Alvesta - Växjö (SSB söder)	10	• Oregelbunden tidtabell. Nästan entimmestrafik morgon och eftermiddag.
Nässjö - Vaggeryd	7	• Linjen trafikerar endast med dieseltåg.
Nässjö - Vetlanda	7	• Linjen trafikerar endast med dieseltåg.
Nässjö - Eksjö	8	• Linjen trafikerar endast med dieseltåg.

<sup>5</sup> Krösatågstrafiken hade under 2017 stora fordonsproblem som innebar att många avgångar ersattes med buss. Detta avspeglar sig tydligt i tabellen i relationerna Nässjö-Vetlanda, Nässjö-Eksjö.

Då Nässjö är en central nod i Krösätågssystemet används Nässjö bangårdsområde för nattuppställning av ett flertal Krösätåg varje natt. Även vissa av Västtrafikens tåg har behov av nattuppställning i Nässjö. Från Nässjö utgår även en stor del av Krösätågens personal. I norra delen av bangårdsområdet finns även service- och verkstadsdepå för Krösätågen.



Figur 5. Linjekarta för Krösätågen samt övriga anslutande regionaltåg.

### Fjärtrafik

Persontågstrafiken på Södra stambanan förbi Nässjö domineras av SJ:s snabbtågstrafik mellan Malmö och Stockholm med ca 15 turer per vardagsdygn och riktning. SJ kör även ett nattåg på sträckan Malmö-Stockholm. Utöver SJ trafikeras Malmö-Stockholm även av Snälltåget med två dagliga avgångar i vardera riktning. Vintertid kör Snälltåget även nattåg mellan Malmö och olika destinationer i svenska fjällen.

## 2.2.2 Godstrafik

Nässjö bangård är viktigt för godstrafiken på järnväg såväl regionalt som nationellt och olika delar av bangårdsområdet trafikeras av flera olika typer av godstågsupplägg.

I Nässjö finns en betydande tågbildning av godsvagnar som ska till eller från olika slutkunder runt om i södra Sverige. Till Nässjö kommer långa fjärrgodståg. På Nässjö bangård delas vagnarna sedan upp och bildar flera olika lokaltåg i vilka vagnarna sedan dras ut till slutkunder längs de olika järnvägslinjerna som utgår från Nässjö. I motsatt riktning kommer vagnar med lokaltågen in till Nässjö där vagnar från olika lokaltåg sätts ihop till längre fjärrgodståg som kan köras längre sträckor till exempelvis rangerbangårdarna i Hallsberg eller Malmö. Det är i huvudsak Green Cargo som har tågbildningsverksamhet i Nässjö.

I Nässjö förekommer även kortare uppställning av godsvagnar i väntan på att de ska användas på annan plats i närområdet. Ett exempel på detta är rundvirkeståg till och från virkesterminalen i Stockaryd ca 4 mil söder om Nässjö längs Södra stambanan. Efterfrågan på att köra gods på järnväg varierar relativt mycket över tid. Under perioder kan det därför förekomma att tomma godsvagnar står uppställda på Nässjö bangård under längre tid, så kallade konjunkturvagnar.

Även genomgående godståg på Södra stambanan använder delar av Nässjö bangårdsområde. Direkt sydväst om plattformsspåren vid Nässjö C finns ett antal uppställningsspår som kan användas för förbigång på Södra stambanan. På dessa spår görs även förarbyten på många av Green Cargos genomgående godståg.

### Nässjö kombiterminal- Gamlarp

En betydande del av godstrafiken till och från Nässjö utgörs av kombitåg till och från Nässjö kombiterminal som är lokaliserad vid Gamlarp ca 2,5 km norr om Nässjö bangård längs Södra stambanan. Gamlarp ingår idag inte i Nässjö driftplats.

Till/från Nässjö kombiterminal går dagligen hela tågset till/från Haparanda, Luleå/Umeå, Sundsvall, Göteborg, Helsingborg, Malmö samt Duisburg i Tyskland. Terminalen trafikeras av flera olika operatörer. Vid kombiterminalen lastas containrar, trailers eller växelflak om mellan tågsvagn och lastbil för distribution till slutkund. Nässjö kombiterminal hanterar därmed gods för ett stort omland kring Nässjö. I dagsläget förekommer längre kombitåg än vad som kan tas emot inne på kombiterminalen. I många fall behöver därför kombitrafiken även nyttja Nässjö bangård för att ställa upp delar av tåg i väntan på att de kan komma in på terminalen.

Det pågår idag en dialog mellan Trafikverket och parterna involverade i kombiterminalen om möjligheterna att på sikt få in hela kombitåg på terminalen utan att de behöver delas på Nässjö bangård. För att få in tågen söderifrån krävs i huvudsak enklare trimningsåtgärder med signalteknik



Figur 6. Lokalisering av Nässjö kombiterminal vid Gamlarp.

men även viss ny spåranläggning inne i terminalens infrastruktur. Norrifrån krävs det större investeringar i form av ny spåranläggning inne i terminalens infrastruktur samt att nytt spår måste passera under Rv40 i en ny spårport. Dessa åtgärder avlastar Nässjö bangård och skulle därför vara mycket positiva utifrån de utgångspunkter och mål denna ÅVS har.

Ett införlivande av kombiterminalen i Nässjö driftplats skulle även vara positivt för kapaciteten på Nässjö bangård. Denna process pågår redan i samband med införande av ERTMS som idag är planerat till 2024 på Nässjö driftplats. Eftersom dessa frågor redan idag hanteras i parallella projekt föreslår denna ÅVS inga åtgärder direkt kopplat mot Nässjö kombiterminal.

Vid Gamlarp finns, utöver kombiterminal, även Postnords terminal med egen järnvägsanslutning direkt mot Södra stambanan. I anslutning till kombiterminalen finns även ytterligare en lagerfastighet med egen järnvägsanslutning.

### **2.2.3 Underhåll**

Utöver person- och godståg trafikeras Nässjö bangård även i viss mån av olika typer av järnvägsfordon tillhörande Trafikverkets olika upphandlade underhållsentreprenörer. Med sitt strategiska läge med koppling mot många olika banor spelar Nässjö bangård en viktig roll för uppställning av olika typer av underhållsfordon. På banorna kring Nässjö gäller flera olika underhållskontrakt och i teorin kan det vara upp till fyra olika underhållsentreprenörer som behöver någon form av uppställningskapacitet på Nässjö bangård.

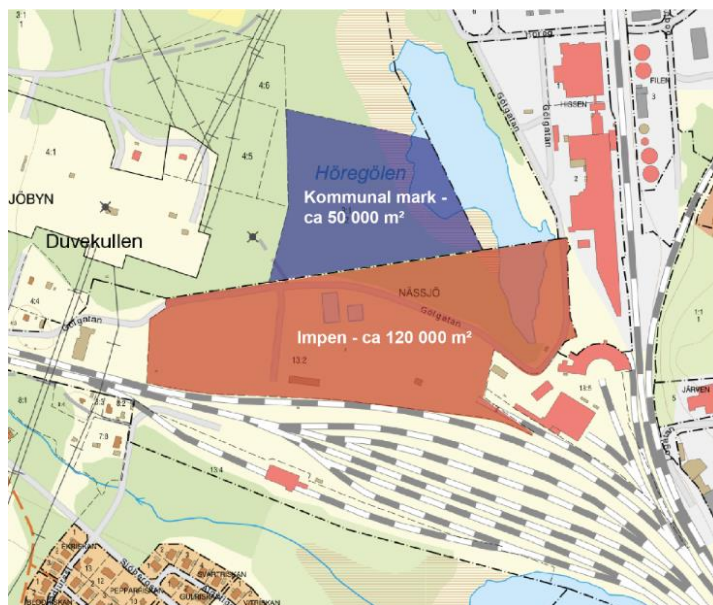
Uppställningsbehovet för underhållsfordon varierar mycket över tid. Det kan handla om mindre maskiner för att sköta dagligt felavhjälpande underhåll men det kan även handla om maskiner och utrustning för större underhållsentreprenader som utförs mer sällan, exempelvis spårbyten eller kontaktledningsbyten. Behovet av uppställning varierar även efter säsong. På vintern finns behov av uppställning av snöröjningsmaskiner med god tillgänglighet till bangården. På sommaren kan det finnas behov av uppställning för tåg med släckvatten.

## 2.3 Markanvändning

Den totala ytan som utredningen omfattar är på ca 550 000 m<sup>2</sup> och omfattar nedanstående delområden.

### 2.3.1 Impen

I området fanns mellan 1918 och 2005 en anläggning för impregnering av träslipers för järnvägen, därav smeknamnet ”Impen”. Impregneringsverksamheten gjorde området kraftigt förorenat. Sedan 2016 är marken dock sanerad och kan åter användas för järnvägsändamål eller annan industriverksamhet. Impen-fastigheten ägs av Trafikverket och är ca 120 000 m<sup>2</sup> stor, se Figur 7. Fastigheten är idag till största delen obebyggd sånär som på två nybyggda uppställningsspår samt utdragsspår för Bombardiers verkstad på intilliggande fastighet. Väster om Impen finns en omformarstation ägd av Trafikverket som försörjer järnvägen med ström samt en högspänningsanläggning ägd av E.ON. Dessa anläggningar innebär att det är svårt att utvidga järnvägsmarken västerut.



Figur 7. Impen-fastigheten och kommunal mark norr om Impen.

### 2.3.2 Kommunal mark norr om Impen

Norr om Impen-fastigheten finns idag en fastighet som ägs av Nässjö kommun. I arbetet med åtgärdsvalsstudien har kommunen uttryckt att fastigheten skulle kunna vara aktuell för etablering av järnvägsverksamhet om behov finns. Fastigheten är på ca 50 000 m<sup>2</sup>, se Figur 7. I Nässjö kommuns *Fördjupad Översiktsplan för Nässjö stad* är den aktuella fastigheten utpekad som naturmark och utgörs idag till största delen av skogsmark.

### 2.3.3 HNJ-området

HNJ är förkortning för *Halmstad-Nässjö Järnvägar*, det järnvägsföretag som byggde och fram till 1945 ägde järnvägen Halmstad-Värnamo-Vaggeryd-Nässjö. Bolaget hade tidigare verksamhet i området mellan Södra stambanan och banan mot Vaggeryd. I området finns idag ett fåtal uppställningsspår som bland annat används för lagring av viss underhållsmateriel samt viss uppställning av underhållsfordon. Den av Trafikverket ägda marken i området uppgår till ca 16 000 m<sup>2</sup>, Figur 8.

### 2.3.4 Järnvägsmark inom "Västra Staden"

Sydväst om Nässjö centralstation finns området som Nässjö kommun kallar "Västra Staden". Delar av området, ca 7 000 m<sup>2</sup>, används idag för järnvägsverksamhet och ägs av Trafikverket. I området finns spår för lokuppställning, frilast, uppställningsspår för underhållsfordon samt Nässjö järnvägsmuseum, se Figur 9. Resterande del av Västra Staden-området används idag för verksamheter och industri.

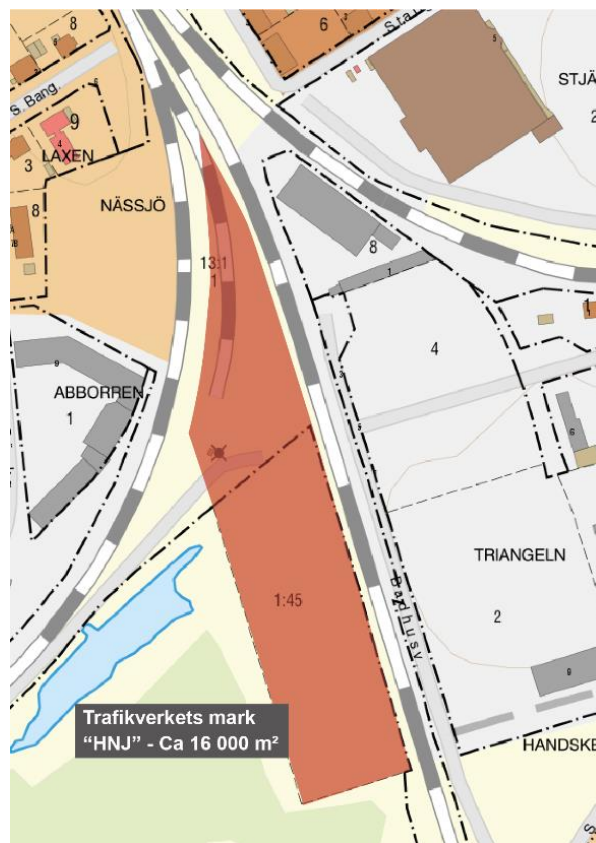
### 2.3.5 Övrig Järnvägsmark

Utöver ovan utpekade delområden finns ca 360 000 m<sup>2</sup> järnvägsmark som utgörs av bangård, spårområden kring Södra stambanan och Jönköpingsbanan, uppställningsspår för gods, plattformsspår med plattformar, verkstäder och verkstadsdepå m.m.

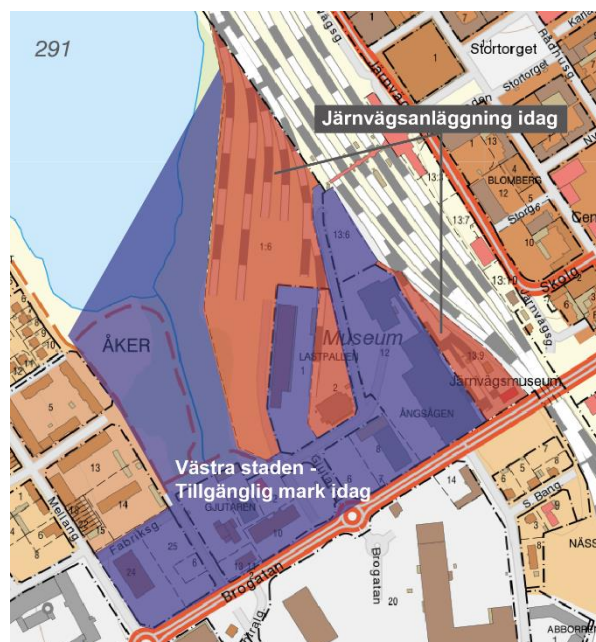
## 2.4 Miljö

### 2.4.1 Förorenad mark

Eftersom det har bedrivits järnvägsverksamhet på Nässjö bangård i närmare 150 år kan marken vara förorenad i olika grad. Det saknas i nuläget fullständig kunskap om vilken verksamhet som har funnits på platsen. Det är även sannolikt att det under åren har skett vissa utsläpp på grund av olyckor/spill mm. Marken som i dagligt bruk kallas "Impen" har alltsedan 1918 använts för impregnering av träslipers. Verksamheten lades ner 2005 och området har under senare år sanerats till en kostnad på över 100 miljoner kr och betecknas idag som sanerad och kan användas för järnvägsverksamhet. Ett av tillsynsmyndigheten godkänt femårigt kontrollprogram där det tas prover på både grundvatten och ytvatten i närliggande Runnarydssjön löper fram till 2022. Det skall då utvärderas. Bedömningen är att en exploatering kan ske så länge som gällande kontrollprogram kan följas. Fram till dags dato har inga förhöjda halter av föroreningar påträffats under de prov som tagits.



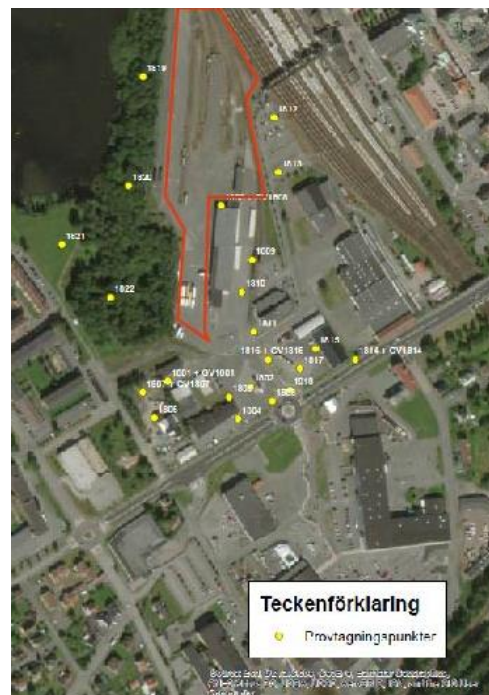
Figur 8. HNJ-området mellan Södra stambanan och banan mot Vaggeryd.



Figur 9. Delar av "Västra Staden" som idag är järnvägsmark.

Nässjö kommun har under 2018 genomfört mark- och vattenprovtagningar på de fastigheter som inte är statliga och som är en del i Västra staden-området. Dessa analyser indikerar relativt homogena och måttliga förorening av grundvatten och då i huvudsak förhöjda tungmetallhalter, ammonium och grumlighet. Resultaten från genomförda markprover var mer heterogent och påvisade varierande grad av föroreningar av PAH, alifater men även PCB i en punkt. Det samlade resultatet får anses vara rätt naturligt i ett område som haft industriverksamhet i varierande grad under lång tid. Denna undersökning indikerar att sanering av området sannolikt behöver genomföras om marken skall exploateras.

På den statliga fastigheten (röd markering) inom Västra staden som inte är provtagen är kunskapen om geotekniska förhållanden och eventuella markföroreningar okänd men utifrån kommunens analyser kan det antas att ungefär samma föroreningar kan hittas även här. Om området skall exploateras behövs en fullständig analys av mark- och vattenföroreningar genomföras. En plats för frilast har under lång tid funnits på området, det kan vara en riskfaktor när det gäller förorenad mark.



Figur 10 Provtagningspunkter Västra staden från Miljöteknisk undersökning, Trapezia 2018

## 2.4.2 Buller

Järnvägsverksamhet bullrar i olika grad. En stor del av Nässjö bangård har relativt långt till närmaste bostäder varför bullerproblematiken kopplad till verksamhet som kan relateras direkt till bangården är liten. Utifrån de åtgärder som föreslås i utredningen ser vi att bullersituationen från framtida järnvägsverksamhet kan bli något bättre. Utredningen visar att det är möjligt att förlägga en ny depå på Impen. Om även den lastplats som idag finns på Västra staden-området flyttas upp till Impen innebär det att viss tung trafik avlastas från centrala Nässjö. Impen är bättre lokaliserat när det gäller att ta sig till området med tung trafik med mindre risk för bullerproblem

Kommunens önskemål att stadsutveckla på Västra Staden-området kan innebära en risk att fastigheter nära järnvägsanläggningen blir bullerexponerade. Detta får i så fall hanteras i den fortsatta processen kring Västra Staden.

Buller är en viktig aspekt som sannolikt kommer att vara aktuell vid ett genomförande av flera av de åtgärder som föreslås och som då måste omhändertas. Bedömningen är att i detta tidiga utredningsskede behöver ingen djupare analys av bullersituationen genomföras.

### 2.4.3 Naturvärden

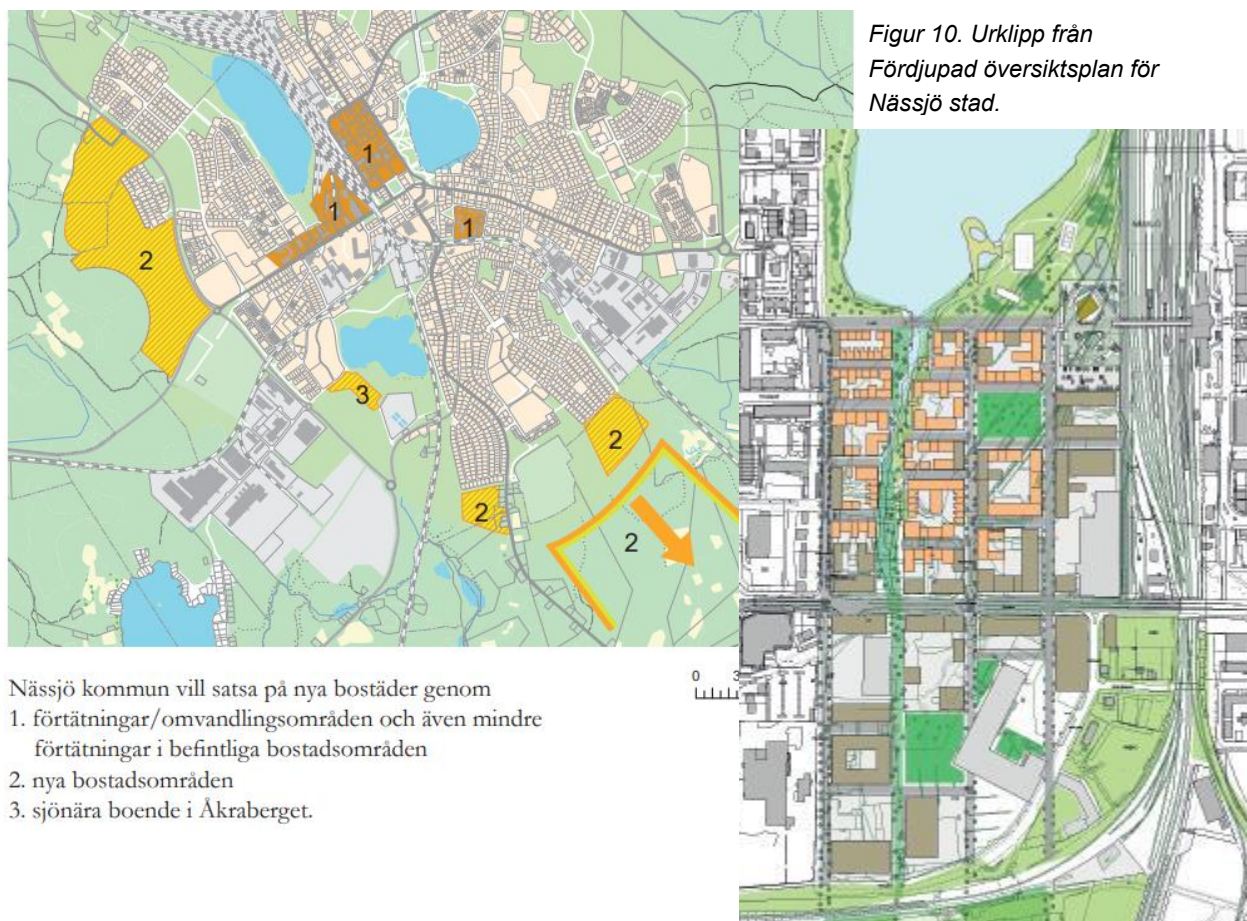
Hela Nässjö bangård har inventerats utifrån biologisk mångfald och artrikedom. Bangården har klassats i klass 3 "Påtagligt naturvärde". Inga rödlistade arter har identifierats. Exploatering av Impen skulle innebära att utbredningen av det som kallas ruderat<sup>6</sup> mark kommer att minska.

### 2.4.4 Kulturvärden

Nässjö lokstall med tillhörande vändskiva från 1911 är ett byggnadsminne och är med sina 15 platser ett av de få större lokstall i Sverige som är komplett, se nr 3 i karta och tabell i avsnitt 2.1.3. Delar av byggnaden används av Nässjö Järnvägsmuseum.

## 2.5 Kommunal planering

Nässjö kommun antog 2016 *Fördjupad översiktsplan för Nässjö stad*. I den sägs att kommunen ska utreda möjligheterna för att omvandla området sydväst om Nässjö C till en så kallad blandstad med bostäder, kontor, hotell, handel och liknande se Figur 10. Delar av det aktuella området berörs av utredningen om bostadsbyggnad på statens fastigheter från 2017.



Figur 10. Urklipp från  
Fördjupad översiktsplan för  
Nässjö stad.

- Nässjö kommun vill satsa på nya bostäder genom
1. förtätningar/omvandlingsområden och även mindre förtätningar i befintliga bostadsområden
  2. nya bostadsområden
  3. sjönära boende i Åkraberget.

Figur 11. Visionsskiss över Västra Staden.

<sup>6</sup> Ruderat mark kan enklast beskrivas som "skräpmark" som ofta är störd av mänsklig aktivitet. Exempel är upplagsplatser, gamla industritomter mm.



Arbetet har tagits vidare genom framtagande av ett planprogram för *Västra Staden – Den digitala trästaden*. Västra staden är tänkt att bli en ny stadsdel med bostäder i kollektivtrafiknära läge och närhet till vatten, se Figur 11. Området är även tänkt att bli en testbädd/demoplats för hållbart stadsbyggande.

En stor del av den mark som är tänkt att utgöra Västra Staden används idag för olika järnvägsändamål. För att bygga blandstad inom hela Västra Staden-området förutsätts att huvuddelen av järnvägsverksamheten i området kan flyttas till annan plats. Nässjö kommun belyser dock vikten av att bibehålla och utveckla Nässjöns identitet som järnvägsstad. Järnvägen är viktig för kommunen och en betydande del av kommunens arbetsplatser finns inom företag och organisationer kopplade till järnvägen. I det fortsatta arbetet med Västra Staden måste det därför säkerställas att funktioner kopplade till Nässjö bangård kommer kunna upprätthållas och utvecklas.

### 3 Pröva tänkbara lösningar

Under processens gång har ett antal olika åtgärder och inriktningar varit uppe för diskussion. Åtgärder har diskuterats både vid workshops med externa aktörer och interna arbetsmöten med olika specialistkompetenser inom Trafikverket. Trafikverket och konsult har i detta skede bedömt relevans och genomförbarhet och på så sätt gjort en första sällning av åtgärder att gå vidare med. I detta skede är bedömningen mycket grov och har gjorts enligt skalan Låg-Medel-Hög. I kolumnen genomförbarhet har en grov avvägning gjorts som oftast kan relateras till kostnader och nyttor medan relevans kopplar mot projektmålen.

Åtgärd/inriktning	Steg i fyrstegsprincipen	Relevans	Genomförbarhet	Gå vidare med i AVS	Kommentar
<b>Kapacitet</b>					
<b>Införliva Gamlarp i Nässjö driftplats</b>	3	Hög	Hög	Nej	Arbete pågår i andra processer, arbetet med införande av ERTMS
<b>Etablera långa godsspår i Gamlarp</b>	4	Medel	----	Nej	En strategisk viktig framtidsfråga som inte kan hanteras i denna studie
<b>Förlängda godsspår spår 10-13</b>	3	Hög	Medel	Ja	Förslaget kommer från funktionsutredningen. Viktigt att hitta förbigångsspår för långa godståg (>750 m eftersträvas)
<b>Inkopplingspunkter dubbelspår Jönköpingsbanan</b>	--	Hög	---	Ja	Förslaget kommer från funktionsutredningen. Viktigt att säkra vid åtgärder som kopplas mot Impen
<b>Höja hastigheten Jönköpingsbanan</b>	3	Hög	Hög	Ja	Förslaget kommer från funktionsutredningen. Teoretisk tidsvinst på ca 50 sek
<b>Nya uppställningsspår vid befintlig verkstad (nu STAB) i norra delen av bangården</b>	4	Hög	Låg	Nej	Förslaget kommer från funktionsutredningen. Att idag rekommendera generell ökad spårkapacitet finns det inte tillräckliga underlag för i dagsläget.
<b>Effektivare verktyg för tilldelning av spår (inkl spår som inte är signalreglerade)</b>	2	Hög	Låg	Nej	Viktig fråga som inte kan hanteras lokalt. Nationellt arbete pågår → medskick (Ad Hoc)
<b>Förbigångsspår vid infart Jönköpingsbanan, där persontåg kan köra förbi godståg</b>	3	Låg	Låg	Nej	Brist och behov är inte tillräckligt hög

<b>Införa ett system med slottider, där tillgång till spår endast ges vid givna tider</b>	2	Hög	Låg	Nej	Kan inte hanteras lokalt, vidarebefordras till ansvarig nationellt inom Trafikverket
<b>Tillgängliggöra listan för kapacitetstilldelning samt utöka informationen</b>	2	Hög	Hög	Nej	Kan inte hanteras lokalt, vidarebefordras till ansvarig nationellt inom Trafikverket
<b>Införa en samlad aktör för driftplatsen som "packar spåren" för flera operatörer</b>	2	Hög	Låg	Nej	Komplicerat juridiskt Se över vad det innebär i ansvar vid en eventuell olycka för utpekade aktören
<b>Differentiera priset för spårbokning för att få ett effektivare kapacitetsutnyttjande</b>	2	Hög	Hög	Nej	Kan inte hanteras lokalt, vidarebefordras till ansvarig nationellt inom Trafikverket
<b>Etablera ny verkstadsdepå på Stenas fastighet (Upplandsgatan)</b>	4	Låg	Låg	Nej	Ytan är inte tillräcklig, dålig placering med korsande tågvägar på södra stambanan
<b>Markanvändning</b>					
<b>Exploatera mark längs Eksjöbanan bortom företaget ELDON</b>	--	Låg	Låg	Nej	Bedöms ej vara lämpligt för de exploateringar som efterfrågas (ej elektrifierat bana bl a)
<i>Markanvändning HNJ-området</i>					
<b>Etablera ett skalskydd</b>	2	Medel	Medel	Ja	För att utnyttja området behöver skalskyddet förbättras pga risk för vandalisering/stöld
<i>Markanvändning "Västra staden"-området</i>					
<b>Flytt av frilastområde</b>	3	hög	hög	Ja	Möjligt. Ny plats Impen
<b>Flytt/förändring av spår</b>	3	Hög	Medel	Ja	Möjligt att flytta både inom Västra staden och till annan del av bangården
<b>Flytt av GC-center</b>	4	Medel	Medel	Ja	Funktionen överliggning och administration är möjlig att flytta. Viktigt med sammanhållen effektiv verksamhet (lokuppställning, förarbyten)
<b>Flytt av järnvägmuseet till annan plats på bangården</b>	3	Medel	Medel	Nej	Föreningen har uttryckt önskan om att samla sin verksamhet. Idag spridd på flera ställen på bangården. Ingår i markanvändning Västra staden.

*Markanvändning Impen*

<b>Etablera ny verkstadsdepå</b>	4	Hög	Hög	Ja	
<b>Etablera "nytt" frilastområde (lastplats)</b>	4	Hög	Hög	Ja	Innebär egentligen en omflyttning från idag annan plats, funktionen behövs
<b>Samverkan</b>					
<b>Behov av en lokal samverkansgrupp när lokal tågklarering upphör</b>	2	låg	medel	Ja	På försök genomföra ett till två möten under 2019
<b>Utveckla de samordningsmöten som idag genomförs 2 ggr/år för fasta driftställen till att även ta med kapacitet på Nässjö bangård</b>	2	låg	låg	Nej	Få deltar enligt Green Cargo, Skickar frågan vidare till nationellt ansvarig
<b>Utse en samordningsansvarig för hela driftplatsen</b>	2	Låg	medel	Nej	

### 3.1 Effektbedömning

Denna utredning har haft fokus på att finna specifika åtgärder för identifierade brister, en viktig aspekt har också varit att se på möjligheter till förändrad och utökad användning av mark som idag är järnvägsmark och tillhör Nässjö bangård. Fokus har då varit att utvärdera om all idag befintlig verksamhet och även viss typ av ny järnvägsverksamhet kan få plats inom Nässjö bangård. Detta samtidigt som mark eventuellt skulle kunna frigöras för stadsutveckling.

För specifika åtgärder har en grov samlad effektbedömning gjorts. Den innehåller även en grov samhällsekonomisk analys samt en bedömning av nyttan utifrån de transportpolitiska målen och en beskrivning av hur åtgärderna påverkar de uppsatta projektmålen. (se bilaga 2). Då det varit möjligt har en kostnad bedömts för åtgärden. De större åtgärderna som föreslås behöver fördjupade utredningar för att dessa skall tas vidare in i den formella planeringsprocessen.

#### 3.1.1 Kapacitet och spårbokning

Tidigt identifierades brister i kunskapen om hur hög den faktiska nyttjandegraden av spåren på Nässjö bangård är. Under utredningsarbetet har analyser genomförts med underlag från de spårbokningssystem som Trafikverket har. I systemet Opera skall varje järnvägsvagn som på något sätt ställs upp på Nässjö bangård registreras. Efter analys av all trafik under sammanlagt sex månader har det identifierats att över 17 000 vagnar på något sätt använt sig av Nässjö bangård. Det finns så pass stora brister i registrering/identifiering i Opera så att inga absoluta slutsatser kan dras av enbart denna analys.

Spårbokningssystemet som idag används innebär oftast att spårbehov bokas upp årsvis av tågbolagen, i vilken grad de sedan utnyttjas finns det idag inga objektiva möjligheter att följa upp. Under dialogen med deltagande aktörer har det frekvent påtalats att det finns behov av mer uppställningsmöjligheter men det baseras i huvudsak på subjektiva bedömningar från enskilda verksamhetsutövare.

Utifrån den kunskap som kommit fram genom dialog med tågoperatörer m fl i ÅVS-arbetet och de analyser som genomförts i funktionsutredningen kan åtgärdsvalsstudien inte ge några rekommendationer avseende behovet av att öka eller minska antalet spårmeter på Nässjö bangård.

Att objektivt få en fullständig bild av faktiskt spårutnyttjande inom Nässjö bangård är med dagens system inte möjligt. Det är viktigt att Trafikverket fortsätter det arbete som påbörjats för att få en bättre uppföljning av hur spårkapaciteten används och att spår användningen i framtiden blir mer transparent.

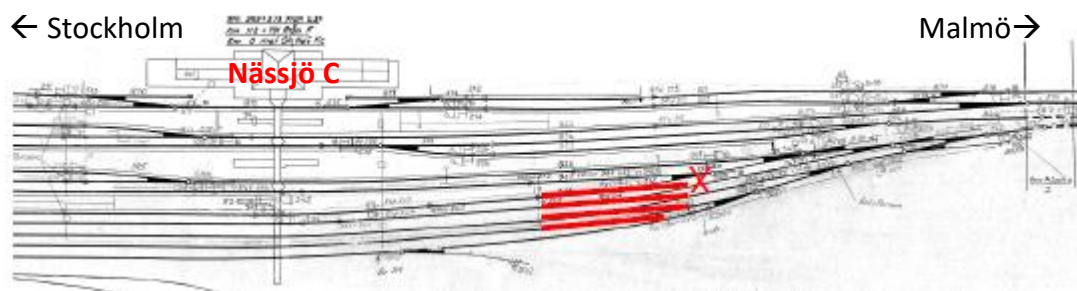
Utgångspunkten utifrån detta är att ÅVS:en rekommenderar att vara försiktig i att minska antalet spårmeter på Nässjö bangård samtidigt som det heller inte är möjligt att rekommendera någon större utbyggnation av den generella kapaciteten.

#### *Långa spår för gods*

Inom ramen för projektet långa tåg i Södra triangeln; Malmö-Hallsberg-Göteborg hade funktionsutredningen ett uppdrag att utreda möjligheten till att etablera spårlängder på minst 750 meter, inom bangården, framförallt för att möjliggöra effektiva förarbyten.

I praktiken innebär det att se över möjligheten att förlänga de förbigångsspår för gods som idag finns på Nässjö bangård. Om förarbyten sker på förbigångsspår minskar risken för trafikpåverkan på södra stambana genom att huvudspåren avlastas. Funktionsutredningen har sett möjligheten att skapa två spår med längder över 750 m genom att flytta/byta växlar och genomföra en del måttliga spårförändringar. Funktionsutredningens förslag har ytterligare bearbetats i en intern expertgrupp som bedömt att åtgärdens kostnad är ca 28 mkr. Åtgärden skapar två spår över 750 m (762 m och 777 m). Tre spår får en kortare hindersfri längd men nyttan av de långa spåren är större på grund av ökad effektivitet och flexibilitet. Dessutom bidrar åtgärden till en mer enhetlig standard på Södra stambanan.

Spår över 800 m som på sikt efterfrågas av branschen är inte möjligt att skapa inne på Nässjö bangård utan mycket omfattande förändringar. Detta medför sannolikt även stora negativa följd effekter på andra funktioner i anläggningen. Längder över 800 m i närheten av Nässjö är mest sannolikt strax norr om Nässjö i anslutning till Nässjö kombiterminal, Gamlarp. Detta har inte utretts i denna studie.



Figur 12 Nya växlar och spårförändringar medger spårlängder >750 m på förbigångsspår (berör spår 10-14)

### *Höjd hastighet på Jönköpingsbanan delen inom Nässjö bangård*

En stor del av Jönköpingsbanans (spår 21) sträckning inom bangården har en hastighetsbegränsning på STH 40km/h. Skälet till detta är en säkerhetsfråga på grund av närheten till spår 62 som används för ankommande/avgående längre godståg till/från bangården. De ankommande godstågen delas på spår 62 och personal rör sig frekvent längs spåren. Spår 62 till 64 (se figur 15) är de enda längre signalreglerade spåren i anslutning till bangården som fungerar som ankomstspår för godståg i Nässjö där spår 62 är viktigast och längst (ca 620 m). Personal till och från bangården passerar i viss utsträckning Jönköpingsbanan från området där lokstallarna och verkstad idag finns. Området har idag endast en ringklocka som varnar om tåg är på väg att passera, det har tidigare funnits varning med ringsignal utefter en längre sträcka men dessa är sannolikt nu ur funktion. Säkerheten i detta område är låg, därav STH 40 km/h. Om säkerhetsbristerna kan lösas kan hastigheten höjas till STH 70 km/h på ca 1500 m. Det innebär en teoretisk tidsvinst på ungefär 50 sekunder för persontåg till och från spår 7 (plattformsspår).

Utifrån diskussioner i workshops samt efterföljande interna möten bedöms att det fortsatt finns ett visst behov att ta sig från området runt befintlig vagnverkstad/gamla lokstallarna ut på den del av bangården där tåg bildning och viss uppställning sker men att denna typ av rörelser inte motiverar hastighetssänkningen. Det är det arbete som pågår utefter spår 62 som idag motiverar den låga hastigheten.

Idag pågår en viss omstrukturering av verksamhet då Svensk Tågkraft omlokaliserar mycket av sin verksamhet till nordvästra delen av bangården. Behovet att passera över Jönköpingsbanan minskar sannolikt men arbete utmed spår 62 kommer fortsatt att vara en viktig verksamhet då tåg bildning fortsatt kommer att ske där.

Möjliga åtgärder som diskuterats är att sätta ett skyddsstängsel mellan Jönköpingsbanan och spår 62. Denna åtgärd enskilt har avfärdats eftersom avstånden är för korta mellan dessa spår. Utredningen har bedömt att det krävs måttliga/omfattande spårförändringar för att skapa ett tillräckligt avstånd mellan Jönköpingsbanan och spår 62 men att det är möjligt. Det finns ett antal olika alternativ som möjliggör detta och det behövs en fördjupad detaljstudie i nästa skede för att finna den bästa lösningen. Det är i dagsläget mycket svårt att bedöma en kostnad eftersom många olika spårförändringar är möjliga. Men mycket grovt bedöms kostnaden till ca 75 mkr.

Oavsett ses denna åtgärd som mycket viktig eftersom robustheten i systemet direkt blir bättre och på sikt kan den teoretiska tidsvinsten tillsammans med det pågående projektet med att införa samtidig infart på stationer på Jönköpingsbanan användas i effektivare trafikupplägg.



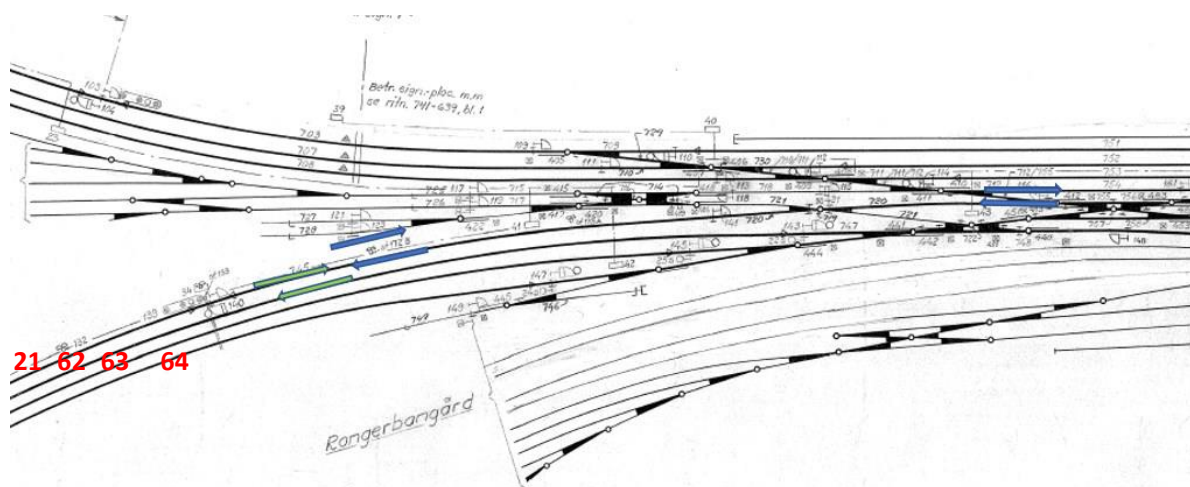
*Figur 13 Ut/infart Jönköpingsbanan (spår med tåg)*



*Figur 14 Mycket kort avstånd i kurva mellan Jönköpingsbanan, spår 21/Spår 62*

### Inkopplingspunkter framtida dubbelspår Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan är idag enkelspårig och högt kapacitetsutnyttjad. För att säkra en framtida uppgradering till dubbelspår är det viktigt att det är tekniskt och utrymmesmässigt möjligt att ansluta med nytt dubbelspår inne på Nässjö bangård. Denna fråga utreddes i huvudsak i funktionsutredningen eftersom det är en järnvägsteknisk fråga. De åtgärder som kan bli aktuella på Impen får inte förhindra en framtida dubbelspårsutbyggnad. Bedömningen är att åtgärden även bör nämnas i denna åtgärdsvalsstudie som en viktig förutsättning som inte får försvåras om andra åtgärder genomförs. Anslutning av dubbelspår går sannolikt att ske både norr om Jönköpingsbanana (spår 21) eller söder om genom att till viss del använda spår 62. Denna åtgärd måste tas med som en viktig aspekt när en fördjupad studie om åtgärder för att möjliggöra hastighetshöjning på Jönköpingsbanana genomförs.

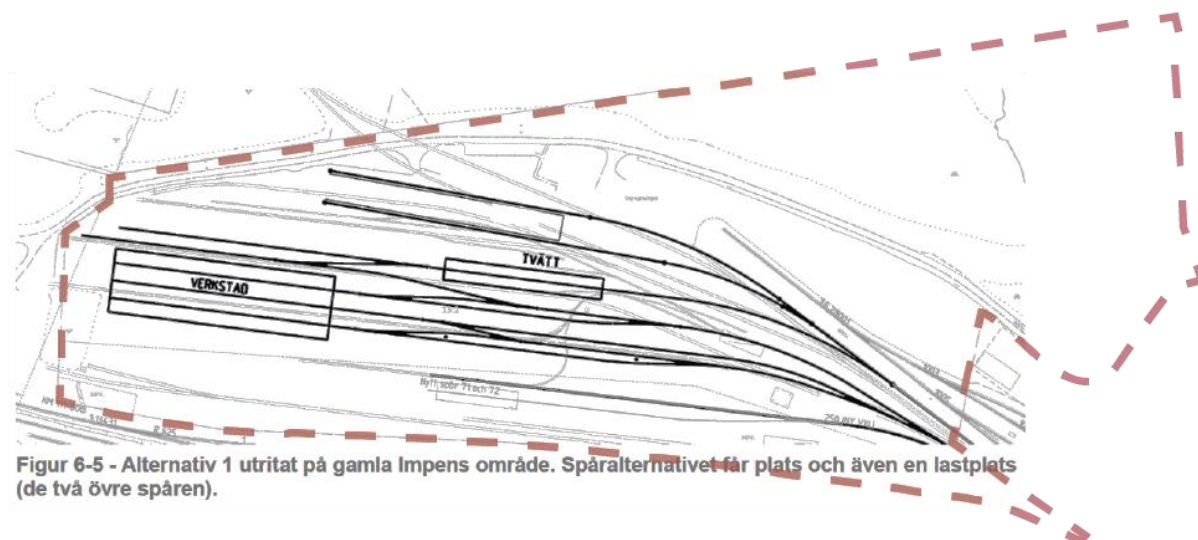


Figur 15: pilar markerar möjliga inkopplingspunkter för dubbelspår Jönköpingsbanan (spårnummer i rött)

### 3.1.2 Markanvändning

#### Ny verkstadsdepå på Impen

Region Jönköpings län/Jönköpings länstrafik har uttryckt ett tydligt önskemål om att anlägga en ny verkstadsdepå för nya längre regionaltåg i Nässjö. Det geografiska läget i Nässjö skulle minimera tiden då tågen är ur drift eftersom de flesta tåglinjer har omlopp via Nässjö. Utifrån tillgänglig mark i området kring befintlig bangård har Impen setts som en naturlig plats för ny depå. I arbetet med den funktionsutredning som bedrivits parallellt med denna åtgärdsvalsstudie konstateras det att en depå med efterfrågade funktioner skulle kunna få plats inom Impenfastigheten samt kunna anslutas till befintlig spåranslaggning, se fig 16. In- och utfarterna till depån skulle endast ge försumbara kapacitetsbegränsningar på Jönköpingsbanan. Det konstateras samtidigt att med övriga funktioner och anläggningar oförändrade rymmer Impen endast en depå utan genomkörningsmöjlighet. I detta skede har det endast grovt utretts om möjligheten att etablera en verkstadsdepå. En djupare utredning i nästa skede kan visa på nya möjligheter för olika typlösningar. Exempelvis skulle byggandet av en ny depå kunna frigöra mark där befintlig verkstadsdepå idag står.



Figur 6-5 - Alternativ 1 utritat på gamla Impens område. Spåralternativet får plats och även en lastplats (de två övre spåren).

Figur 16. Skiss från funktionsutredningen över möjlig layout för ny persontågsdepå inom Impen. Streckad linje visar gränsen för Trafikverkets fastighet.

I skissen ovan kan det även konstateras att Impenfastigheten kan inrymma ytterligare funktioner utöver en verkstadsdepå. Exempel på sådana funktioner skulle kunna vara frilastspår, uppställning av underhållsfordon eller upplag för underhållsmaterial. Såväl en ny verkstadsdepå som frilastspår och underhållsupplag genererar en betydande mängd tung trafik och det är därför viktigt med god tillgänglighet till det övergripande vägnätet. Till Impen är tillgängligheten för tung trafik god redan idag och lastbilar kan nå området utan att behöva trafikera genom bostadsbebyggelse.

Vid uppförande av nya byggnader och spår på Impen behöver hänsyn tas till säkerhetsavstånd till Jönköpingsbanan och transporter av farligt gods. Det är även viktigt att säkra den långsiktiga funktionen för Jönköpingsbanan och reservera utrymme för ett framtida dubbelspår.

#### *Utökat användande av HNJ-området*

Vad gäller HNJ-området har det konstaterats att området bör kunna användas i större utsträckning än vad som görs idag. Detta förutsätter dock åtgärder i form av förbättrat skalskydd. Möjliga funktioner som kan lokaliseras till HNJ-området bedöms vara uppställning av olika typer av underhållsfordon samt materialupplag för underhållsentreprenader. Vissa av de funktioner som idag finns i Västra Staden-området bör därmed kunna flyttas till HNJ-området. HNJ-området är idag tillgängligt från vägnätet, för att nå området behöver lastbilstransporter dock köra genom stadsbebyggelse. Detta gäller dock även för dagens uppställningsplats/frilast.

En uppgradering av HNJ-området kan vara en del i ett större åtgärds paket som innebär att frigöra mark inom Västra Staden-området.



### Förändrad markanvändning i Västra Staden

Planprogrammet för Västra Staden omfattar ett relativt stort sammanhängande område sydväst om de genomgående spåren vid Nässjö C, se Figur 17. Betydande delar av området används idag för järnvägsverksamhet, dock långt ifrån hela området, se Figur 18. Det bedöms därmed vara möjligt att inleda en utveckling av delar av Västra Staden-området från söder och väster redan idag.

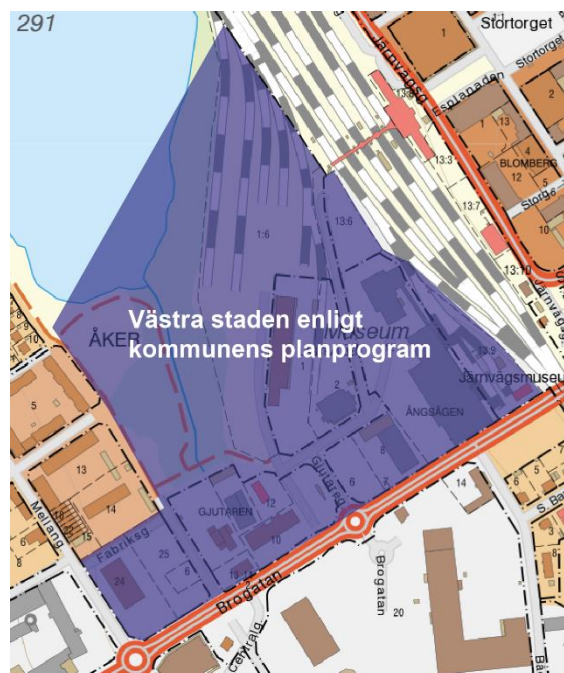
För att få till en sammanhängande stadsbebyggelse med goda kopplingar mot stationsområdet och vidare mot Nässjös befintliga centrum krävs dock att mark som idag nyttjas för järnvägsändamål tas i anspråk. Detta skulle även innebära att den barriäreffekt som dagens verksamhet skapar skulle minska och tillgängligheten inom staden ökar.

Vissa funktioner såsom frilast och uppställning av underhållsfordon bedöms vara fullt möjliga att flytta till andra platser inom Nässjö driftplats. Aktuella platser är Impen och/eller HNJ-området.

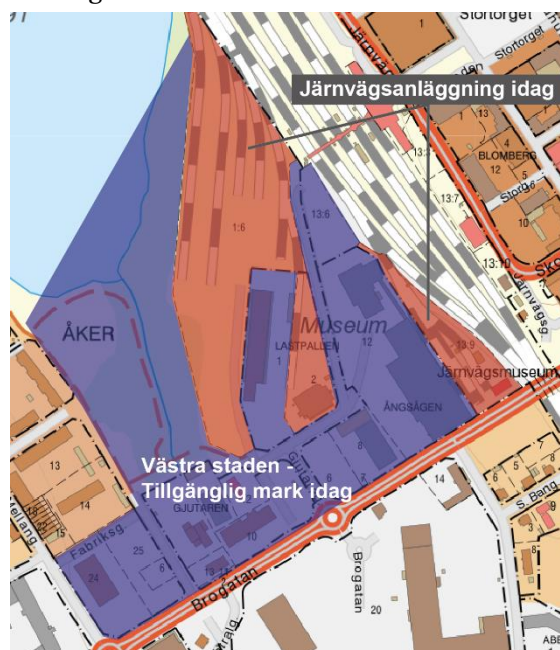
Ca 60 % av spårlängden, motsvarande ca 950-1000 meter, inom Västra Staden-området används idag av Green Cargo för lokuppställning. Lokalisering av lokuppställning är beroende av närheten till Green Cargo Center (GCC) som idag finns inom Västra Staden-området. Green Cargo menar själva att lokaliseringen av GCC i sin tur är beroende av närheten till de långa förbigångsspåren på Södra stambanan i höjd med Nässjö C. Detta då Green Cargos utför en stor mängd förarbyten i just Nässjö och att personalen då utgår från GCC. I GCC finns även överliggning för Green Cargos personal.

En flytt av GCC och tillhörande lokuppställning till exempelvis Impen bedöms inte var omöjlig. Plats för uppställningsspår finns, se Figur 16, och GCC skulle kunna förläggas i en ny byggnad. En flytt skulle dock innebära väsentligt längre resvägar vid personalbyte för Green Cargo vilket företagets egna bedömning skulle försvåra deras verksamhet. Att flytta verksamheter, i synnerhet spåranslagningar, innebär även mycket stora kostnader.

I samband med de workshopar som hållits inom ramen för åtgärdsvalsstudien har Green Cargo själva uttryckt att behovet av spårmetrar för lokuppställning är mindre än vad som finns idag. Man säger sig idag ha behov av uppställning för ca 7 lok. Detta bedöms motsvara ett spårbehov på max 200 meter.



Figur 17. Planprogramområde för Västra Staden.



Figur 18. Delar av Västra Staden som idag används för järnvägsändamål i rött.



## 4 Inriktning och rekommenderade åtgärder

### 4.1 Åtgärder som tas vidare inom Trafikverkets löpande verksamhet

#### *Kapacitet och spårbokning*

Utredningen bedömer att det inte är möjligt att utifrån den kunskap som idag finns att objektivt bedöma behovet av antal spårmeter på Nässjö bangård. Diskussioner som förts med deltagande aktörer visar på att bangården fungerar men att det på sikt finns en oro för att kapaciteten är otillräcklig. Kapacitet för uppställning och för att bedriva järnvägsverksamhet är en fråga som bäst hanteras i ett nationellt perspektiv. De förändringar som i nuläget planeras på Nässjö kombiterminal kan relativt snart förbättra situationen på Nässjö bangård. Det pågår utvecklingsarbete inom Trafikverket både när det gäller att beräkna kapacitet på bangårdar samt att effektivisera spårbokning på bangårdar. Den kunskap som har tagits fram i denna ÅVS överlämnas till de nationella utvecklingsuppdragen inom Trafikverket.

Den funktionsutredning som gjorts inom ramen för denna studie visar på ett antal olika större eller mindre åtgärder som skulle öka antalet spårmeter. Dessa åtgärder kan bli aktuella att utreda vidare i ett senare skede.

### 4.2 Åtgärder som tas vidare i Trafikverkets planering för fysiska åtgärder

#### *Långa spår för gods*

Det förslag som ligger och som kan skapa två långa godsspår inne på Nässjö bangård är en mycket viktig åtgärd som förbättrar möjligheterna att köra 750 m långa godståg på Södra stambanan. Samtidigt som det inte ger några betydande försämringar på bangården. ÅVS:en rekommenderar att gå vidare med åtgärden. Det krävs en fördjupad utredning för att säkerställa den bedömda kostnaden på ca 35 mkr.

#### *Höjd hastighet på Jönköpingsbanan delen inom Nässjö bangård*

En höjning av hastigheten på Jönköpingsbanan inne på Nässjö bangård från STH 40 km/h till STH 70 km/h ger en restidsvinst på ca 50 sek vilket är en mycket stor förbättring och som förutom framtida restidsvinster för persontåg även ger en ökad robusthet i systemet. ÅVS:en rekommenderar att gå vidare med åtgärden och säkra upp att hastighetshöjningen kan genomföras med hänsyn till arbetsmiljön för dem som vistas i närheten av spåret. I detta skede har ett åtgärdsalternativ kostnadsbedömts till ca 75 mkr men det krävs ytterligare fördjupade utredningar som även utreder alternativa lösningar.

### 4.3 Fortsatt dialog mellan Trafikverket och annan aktör

#### *Ny verkstadsdepå på Impen*

Studien har utrett möjligheten att anlägga en ny verkstadsdepå på Impen för Region Jönköpings nya regiontåg som beräknas sättas i trafik 2024. Syftet har varit att säkra att plats finns samtidigt som en etablering inte omöjliggör annan järnvägsverksamhet på Impen som kan behöva flyttas från andra delar av bangården på grund av förändrad markanvändning. Det gäller framförallt ett frilastområde men även ytor för uppställning och upplag. ÅVS:en bedömer att detta är möjligt och att inga järnvägstekniska hinder finns för att starta den formella planeringsprocessen för att etablera en ny verkstadsdepå på Impen.

#### *Utökat användande av HNJ-området*

HNJ-området som idag är på 16 000 m<sup>2</sup> och ligger mellan Södra stambanan och banan mot Vaggeryd är lämpligt för uppställning av fordon samt som upplag för underhållsverksamheten på järnvägen.

Idag är området avskilt beläget och oskyddat. Ett skalskydd runt området innebär att ytan blir mer användbar. Sannolikt går även ytan att utökas om framtida behov finns. Området kan vara aktuellt för verksamhet som kan behöva flyttas om markanvändningen i Västra staden förändras. ÅVS:en rekommenderar att utreda möjligheterna till att etablera ett skalskydd runt HNJ-området som en del i den förändrade markanvändningen i Västra staden. Ingen kostnadsbedömning har tagits fram i detta skede.

#### *Förändrad markanvändning i Västra staden*

Studien har utrett möjligheten att flytta järnvägsverksamhet från området som benämns Västra staden. Detta för att frigöra marken för exploatering av bostäder och verksamhetslokaler i kollektivtrafiknära läge. ÅVS:en bedömer att det är möjligt och att inga järnvägstekniska hinder finns för att starta en formell dialog mellan berörda aktörer för att djupare utreda vilka hinder och möjligheter det finns att exploatera Västra staden med bostäder och verksamhetslokaler.

## **4.4 Samverkan**

### *Lokal samverkansgrupp*

För att kunna bedöma vilka möjligheter till att bilda en lokal samverkansgrupp på Nässjö bangård där de som bedriver verksamhet skulle vara potentiella deltagare anordnas två möten under 2019. Trafikverket föreslås ta initiativet till dessa. Huvudsyftet är att utröna det faktiska intresset för en lokal samverkansgrupp i Nässjö och tydliggöra syfte och mål samt vilken aktör som kan leda denna samverkan.

## Bilaga 1 – Deltagande aktörer

Nedan listas de aktörer som bjudits in att delta i workshoparbetet samt vilka aktörer som närvarat vid de olika tillfällena.

Aktör	Workshop 1	Workshop 2	Möte 3
	2018-09-05	2018-10-03	2018-11-12
Trafikverket Planering	x	x	x
Ramboll (konsult Trafikverket ÅVS*)	x	x	x
Nässjö kommun	x	x	x
Region Jönköpings län	x	x	x
Jönköpings lokaltrafik	x	x	x
Green Cargo	x	x	x
Svensk Tågkraft	x	x	x
Transab / Nässjö kombiterminal	x	x	x
Jernhusen	x	x	x
SML Fastighet AB	x	x	x
Atkins (konsult Trafikverket FU*)	x	x	
Structon rail	x	x	
Nässjö järnvägsmuseum	x		x
Trafikverket Trafikledning	x		
Infra Nord	x		
Trafikverket Underhåll			
Nässjö Järnvägsfastigheter AB			
Bombardier			
SweMaint			
CFL-Cargo			
Hector rail			
Transdev Sverige AB			
Västtrafik			
SJ		Har lämnat synpunkter via mejl	
Nässjö Näringsliv AB			

\* ÅVS=Åtgärdsvalsstudie, FU=Funktionsutredning

## Bilaga 2 Samlad effektbedömning

### Kontaktuppgifter

#### Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2019-01-17; Christina Ripa, Trafikverket, PLSyu

#### Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

2019-01-19; Tore Edbring, PLEk; Johan Mattisson, PLEk; Peter Olander, PLSys; Christina Ripa, PLSyu

2019-01-25; Charlie Drab, Jönköpings Länstrafik; Christina Ripa, Trafikverket (PLSyu)

2019-01-28; Stina Granberg Lindor, Nässjö kommun; Malin Ekman, Ramböll; Peter Olander, Trafikverket; Stefan Berg, Trafikverket; Christina Ripa, Trafikverket

2019-01-31; Avstämning via e-post

#### Kontaktperson:

Datum; Stefan Berg och Christina Ripa, PLSyu

### Förklaring

Positivt bidrag

Negativt bidrag

Försumbart bidrag

## Samhällsekonomisk analys

Åtgärd		Två 750 meter långa spår	Höjd hastighet på in-/utfart mot Jönköpingsbanan	Ny verkstadsdepå	Etablering av "Västra staden" på järnvägsmark
Beskrivning		Ombyggnad så att spår 10 och 11 får en hindersfri längd på 750 meter vardera	Ombyggnad för att öka avståndet mellan huvudspår mot Jönköping (spår 21) och godsbangården för att möjliggöra hastighetshöjning på in- och utfarten mot Jönköping.	Ny verkstadsdepå för nya regionala tågfordon på "Impen"	Flytt av järnverksverksamhet från området söder om Runnerydssjön till "Impen" och "HNJ-området"
Konsekvenser		Hindersfri längd (-10 m) Spår 10: 684 m -> 762 m Spår 11: 624 m -> 777 m (602 m utan att blockera spår 12-14) Spår 12: 629 m -> 577 m Spår 13: 577 m -> 565/425 m Spår 14: 297 m -> 425 m	Tidsvinst på 50 sek för persontåg till/från spår 7. Spår 64 rivning av ca 500 m Spår 62 och 63 flyttas 1,7 meter i sidled, cirka 860 meter Spår 5g signalregleras	Möjliggör drift av nya längre tåg samt frigör den gamla depån för andra ändamål	Järnvägverksamhet flyttar för att möjliggöra exploatering av Västra staden
Fyrstegsanalys		Steg 2-3	Steg 3	Steg 4	Steg 2-3
Miljö	Klimat	Ökad kapacitet kan ge överflyttningseffekter och därmed minskat utsläpp av CO <sub>2</sub> .	Restidsvinster kan ge överflyttningseffekter och därmed minskat utsläpp av CO <sub>2</sub> .	Längre och fler eltåg ger minskade utsläpp av CO <sub>2</sub> . Överflyttningseffekter från vägtrafiken med minskat utsläpp av CO <sub>2</sub> .	Kollektivtrafikhänsyn boende och arbetsplatser kan leda till överflyttning och minskat utsläpp av CO <sub>2</sub> . Västra staden ska byggas av trä, förnyelsebart byggmaterial.

	Hälsa	Fler tågmöten på bangården kan leda till ökad risk för buller och utsläpp av partiklar.	Ökad kollektivtrafikresande kan leda till en bättre folkhälsa.	Ökad kollektivtrafikresande kan leda till en bättre folkhälsa. Modern anläggning med effektiviseringar och mindre utsläpp.	Kollektivtrafiknära boende och arbetsplatser kan leda till mer GC-trafik vilket främjar folkhälsan. Ökad kollektivtrafikresande kan leda till en bättre folkhälsa. Ökad risk för bullerstörningar, vilket kommer att kräva åtgärder.
	Landskap				Minskad barriäreffekt i staden.
Övrigt	Resenärer	Ökad robusthet för godstrafiken kan få positiv påverkan för persontrafiken.	Restidsvinster och ökad robusthet.	Nya tåg ger ökad servicegrad för resenärer Ett bästa geografiska läget för en depå som minimerar tiden då tågen är ur drift	Fler kollektivtrafiknära bostäder
	Godstransporter	Ökad effektivitet och flexibilitet för godstrafiken. Kortare hinderfri längd på spår 12, 13 och 14 samt sämre tillgänglighet till dessa spår om ett 750 meter långt tåg står på spår 11.		Försumbar kapacitetsbegränsningar till Jönköpingsbanan.	Kan beroende på val av lösning påverka lokuppställning och verksamhet.
	Persontransport-företag		Möjliggör effektivare trafikupplägg. Attraktivare kollektivtrafik ger fler resenärer vilket genererar mer biljettintäkter. Robustheten ökar.	Ändamålsenlig verkstadslokal. De flesta tågen har omlopp via Nässjö.	



	Trafiksäkerhet		Förbättrad trafiksäkerhet med större avstånd mellan spåren för dem som arbetar i spår. Hastigheten ökar, vilket medför ökade risker för arbete i spår.		
	Övrigt			Ny depå ger bättre förutsättningar för en attraktivare arbetsmiljö.	Området förväntas utgöra demonstrationsplats för trä- och glastekniska innovationer i bostadsproduktionen.
	<b>Sammanvägda effekter</b>	Ökad effektivitet och flexibilitet för godstrafiken och en ökad robusthet för godstrafiken kan få positiv påverkan för persontrafiken	Restidsvinster och ökad robusthet samt möjliggör effektivare trafikupplägg	Ett bästa geografiska läget för en depå som minimerar tiden då tågen är ur drift.	Fler kollektivtrafknära bostäder och arbetsplatser. Minskad barriäreffekt i staden
	<b>Kostnadsbedömning (mkr)</b>	30 mkr	75 mkr	Ej beräknat	Ej beräknat
	<b>Kostnad i förhållande till nytta (samhällsekonomiskt lönsamt/olönsamt)</b>	Mycket bra åtgärd, bidrar till en mer enhetlig standard på Södra stambanan.	Tidsvinsterna är förhållandevis höga i förhållande till bedömda kostnader, mer utredningsarbete krävs.	Goda lokaliseringsmöjligheter med ett mycket bra geografiskt läge för en depå som minimerar tiden då tågen är ur drift.	Positiva nyttor genom en ny stadsdel i kollektivtrafknära läge. Ytterligare utredningsarbete krävs för att bedöma kostnaderna.

## Transportpolitiska mål

Transportpolitiska mål		Två 750 meter långa spår	Höjd hastighet på in-/utfart mot Jönköpingsbanan	Ny verkstadsdepå	Etablering av "Västra staden" på järnvägsmark
Funktionsmålet	Näringslivets transporter	Ökad effektivitet och flexibilitet för godstrafiken, vilket är i linje med målen för långa, tunga tåg.			
	Tillgänglighet	Bättre förutsättningar att trafikleda två långa godståg på 750 meter samtidigt.	Restidstidsvinster och ökad robusthet.	En ny depå är en förutsättning för att kunna öka servicegraden för resenärer.	Fler kollektivtrafikhärla bostäder och verksamhetslokaler. Bättre förutsättningar för en större arbetsmarknadsregion. Minskad barriäreffekt i staden.
	Jämställdhet		Satsningar på tågtrafiken kan öka jämställdheten då det är ett trafikslag som nyttjas av både kvinnor och män.	Satsningar på tågtrafiken kan öka jämställdheten då det är ett trafikslag som nyttjas av både kvinnor och män.	
	Funktionshindrade			De nya tågen som depån möjliggör kan öka inkludering av funktionsvarierade personer.	Ny stadsdel i kollektivtrafikhärla läge ger ökade förutsättningar för inkludering av funktionsvarierade personer.
	Barn och unga			De nya tågen som depån möjliggör, är mer anpassade för alla.	
	Kollektivtrafik, gång och cykel		Restidstidsvinster och ökad robusthet.	En ny depå är en förutsättning för de nya tågen.	Fler kollektivtrafikhärla bostäder och verksamhetslokaler. Bättre förutsättningar för en större arbetsmarknadsregion.

Hänsynsmalet	Klimat	Ökad kapacitet ge överflyttningseffekter och minskat utsläpp av CO <sub>2</sub> .	Restidsvinster kan ge överflyttningseffekter och minskat utsläpp av CO <sub>2</sub>	Längre och fler eltåg ger minskade utsläpp av CO <sub>2</sub> . Ny verkstadsdepå är ett steg närmare fossilfri kollektivtrafik. Överflyttningseffekter från vägtrafiken med minskat utsläpp av CO <sub>2</sub> .	Kollektivtrafikhänsynslokaler kan leda till överflyttning och minskat utsläpp av CO <sub>2</sub> . Västra staden ska byggas av trä, förnyelsebart byggmaterial.
	Hälsa	Fler tågmöten på bangården kan leda till ökat buller och utsläpp av partiklar.	Ökad kollektivtrafikresande kan leda till en bättre folkhälsa.	Ökad kollektivtrafikresande kan leda till en bättre folkhälsa. Moderna anläggningar med effektiviseringar och minskade utsläpp.	Kollektivtrafikhänsynslokaler kan leda till mer GC-trafik, vilket främjar folkhälsan. Bostäder närmare bangården ger ökad risk för bullerstörningar, vilket kommer att kräva åtgärder.
	Landskap				
	Trafiksäkerhet		Ökad säkerhet för personal med större avstånd mellan spåren. Högre hastigheter ger minskad trafiksäkerhet vid arbete ute i spår.	Ny depå ger en säkrare arbetsmiljö ute på spåren.	
	Fördelningsaspekter	Gynnar i första hand godstrafiken.	Gynnar i första hand persontrafiken.	Gynnar i första hand persontrafiken.	I första hand en lokal nytta för bostadsmarknaden och i andra hand regional nytta för arbetsmarknaden.
Målkonflikter		Ökad säkerhet för personal med större avstånd mellan spåren. Högre hastigheter ger minskad trafiksäkerhet.			

## Projekt mål samt regionala och lokala mål

Projektspecifika mål	Två 750 meter långa spår	Höjd hastighet på in-/utfart mot Jönköpingsbanan	Ny verkstadsdepå	Etablering av "Västra staden" på järnvägsmark
Nässjö bangård ska vara funktionell, säker och ändamålsenlig och kunna möta framtidens behov av trafik och transporter.	Ökad effektivitet och flexibilitet för godstrafiken.	Ökad funktionalitet med kortare restid och bättre kapacitet.	Ny verkstadsdepå bidrar till ökad funktionalitet för persontrafiken.	
Nässjö bangård ska möjliggöra en funktionell regional kollektivtrafik		Restidsvinster och ökad robusthet.	Ny verkstadsdepå ett steg närmare fossilfri kollektivtrafik. Modern anläggning med effektivisering och minskade utsläpp.	Utbyggnaden av Västra staden innebär ett större resandeunderlag och möjliggör därmed ett större kollektivtrafikutbud.
Öka möjligheterna att utveckla Nässjö till en hållbar och attraktiv stad med ökat bostadsbyggande i kollektivtrafikhärläge, utan att inskränka bangårdens verksamhet		Kortare restider vidgar arbetsmarknader och ökar förutsättningen för matchningen på arbetsmarknaden.	Ny verkstadsdepå genererar fler arbetstillfällen.	Ger förutsättningar för fler kollektivtrafikhärläge bostäder och verksamhetslokaler samt en vidgad arbetsmarknadsregion.
Sammanvägt projektspecifika mål	Ökad effektivitet och flexibilitet för godstrafiken.	Ökad funktionalitet med kortare restid och bättre kapacitet.	Ny verkstadsdepå bidrar till ökad funktionalitet för persontrafiken .	Fler kollektivtrafikhärläge bostäder och verksamhetslokaler innebär ett större resandeunderlag.
Eventuella målkonflikter				

Mål till 2025: All kollektivtrafik drivs med förnyelsebara drivmedel Trafikens totala energiförbrukning/km minskar med minst 20 procent (från 2011 års nivå)			Möjliggör underhåll av nya fordon.	
Tågtrafikens antal resor fördubblas till 2025 (från 2011 års nivå)		Restidsvinster och ökad robusthet.	Möjliggör underhåll av nya fordon.	Utbyggnaden av Västra staden innebär ett större resandeunderlag och möjliggör därmed ett större kollektivtrafikutbud.
Nybyggnation ska i första hand lokaliseras så att befintlig infrastruktur, skola, service och vård kan nyttjas				Ger förutsättningar för fler kollektivtrafikhärla bostäder och verksamhetslokaler i centrala Nässjö tätort.
Eventuella målkonflikter				



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 551 91 Jönköping. Besöksadress: Bataljonsgatan 8.  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)