

Kapacitetsförstärkningsplan

Nässjö–Ralingsås

Tågplan 2025

Ärendenummer 2025/88813



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Nässjö–Rälsås

Författare: Charlotte Högnelid, Jenny Trlicik

Dokumentdatum: 2025-08-13

Ärendenummer: TRV 2025/88813

Kontaktperson: Charlotte Högnelid, Jenny Trlicik

Foto: Benjamin Hass

Innehåll

Bakgrund och syfte.....	4
Orsakerna till överbelastad infrastruktur	4
Den sannolika framtida trafikutvecklingen.....	4
Föreslagna alternativ för kapacitetsförstärkning.....	5
Aktuella och planerade åtgärder	6
Hinder för infrastrukturutveckling	6
Kostnads- och nyttoanalys	6
Planerade ändringar av tillträdesavgifter.....	9
Trafikverkets ställningstagande och tidsplan	9
Samrådsredogörelse	9
Begrepps- och ordförklaring	9
Referenser	9

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägsmarknadslagen 2022:365 och Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Kapacitetsförstärkningsplanen är framtagen utifrån upprättad kapacitetsanalys samt det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i tågplaneprocessen.

Kapacitetsförstärkningsplanen innehåller orsakerna till överbelastningen, den sannolika trafikutvecklingen och eventuella hinder för infrastrukturutveckling. Den innehåller även en kostnads- och nyttoanalys för kapacitetsförstärkning, utifrån de alternativ som tagits fram i kapacitetsanalysen. Kapacitetsförstärkningsplanen visar vilken eller vilka åtgärder Trafikverket avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

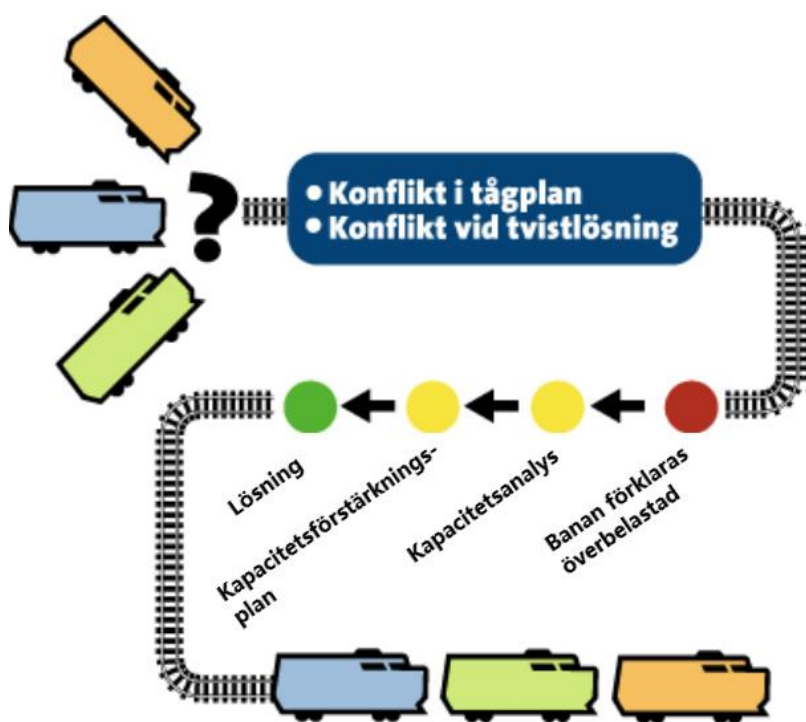


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur.

Orsakerna till överbelastad infrastruktur

På grund av intressekonflikt/oförenliga önskemål om tåglägen mellan ett godståg och ett resandetåg på sträckan Nässjö—Ralingsås har Trafikverket förklarat sträckan Nässjö—Ralingsås överbelastad 2024-12-15 – 2025-12-13, måndag-torsdag klockan 23.06– 23.21.

Konflikten består i att ett långsammare godståg får stå i Nässjö 17 minuter längre än ansökt tid för att släppa förbi ett snabbare resandetåg.

Den sannolika framtida trafikutvecklingen

Sträckan Nässjö – Mjölby är en del av Södra Stambanan som är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser, både för person- och godstrafik. Banan förbinder södra Sverige och kontinenten med Hallsbergs rangerbangård och Mälardalen. Trafiken består av persontåg i

olika hastigheter och uppehållsmönster samt godståg. Denna blandning av hastigheter kan medföra längre gångtider. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar i början av 2030-talet pekar prognoser på en ökad trafikering vilket ställer krav på en förbättrad infrastruktur, exempelvis fler förbigångsspår. I tabellen nedan presenteras kapacitetsutnyttjandet för 2024 samt prognosticerat utnyttjande för 2045.

Tabell 1. Sammanställning över utnyttjad kapacitet ett vardagsmedeldygn i Tågplan 2024 samt Basprognos (BP) 2045. Kapacitetsutnyttjandet beräknas enligt UIC Code 406.

År	Snabb-tåg	Regional-tåg	Lokaltåg	Godståg	Totalt	Kapacitets-utnyttjande
2024	15	7	14	25	61	60 %
BP 2045	24	5	18	36	83	85 %

Föreslagna alternativ för kapacitetsförstärkning

Från Kapacitetsanalysen togs följande förslag fram som kan åtgärda orsaken till kapacitetsbristen. Metoderna gäller inom tidsramarna kort sikt (maximalt ett år) samt medellång sikt (maximalt sex år).

a) Omledning av trafik

- Omledning gör att gångtiden blir längre samt trafikuppgiften förloras för tågen då sökt trafikaktivitet ej kan tillgodoses.
- Metod a är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

b) Ändring av tidtabell, till exempel uppehållsbild, uppehållstid, fördröjning, förskjutning

- **JA (jämförelsealternativ)** En tidtabellslösning kan vara att det långsammare tåget går före det snabbare tåget hela deras gemensamma väg, vilket gör att det snabbare tåget går bakom och därmed får längre gångtid.
- **UA (utredningsalternativ)** Det långsammare tåget får ett längre uppehåll än vad behovet är för att släppa förbi det snabbare tåget vid lämplig driftplats.
- Metod b är alternativ för att lösa kapacitetsbristen på kort sikt.

c) Ändrade hastigheter, till exempel annan fordonstyp eller konstruktionshastighet

- Resandetågets affärsmässiga uppdrag är att snabbt transportera resande, vilket inte kan uppnås av sänkt konstruktionshastighet. Största tillåtna hastighet för dagens godståg är 160 km/h. Det finns idag inga fordonstyper som tillåter högre hastigheter för godstrafik.
- Metod c är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

d) Förbättringar av infrastrukturen, till exempel ökad spårkapacitet, möjlighet att framföra längre tåg, möjlighet att

köra tåg i tätare intervaller, förbättra tillgängligheten på driftplatser

- Det finns godkända bygghandlingar enligt järnvägsplanen för två nya förbigångsspår öster om Katrineholm, ett för norrgående och ett för södergående trafik. Dessa spår kommer öka kapaciteten och underlätta för förbigångar för tåg på både Södra och Västra Stambanan.
- Metod d är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

Aktuella och planerade åtgärder

Infrastrukturåtgärder längs Södra Stambanan inom de närmaste 6 åren:

- Årstaberg-Stockholm, signalåtgärder
- Älvsjö-Huddinge, hastighetshöjande åtgärder
- Södertälje Syd övre, signalåtgärder
- Ostlänken: ombyggnad av Nyköpings resecentrum
- Katrineholm, nytt förbigångsspår
- Vislanda, signalåtgärder
- Eneryda, signalåtgärder
- Slätthult, förbigångsspår
- Alvesta-Hässleholm, signalåtgärder
- Hässleholm norra, förbigångsspår
- Malmö, bangård

Hinder för infrastrukturutveckling

För flera av ovanstående aktuella och planerade åtgärder har Trafikverket inte fått något byggstartsbeslut och därför riskerar att genomföras senare än inom 6 år.

Kostnads- och nyttoanalys

En samhällsekonomisk analys har genomförts för samtliga utredningsalternativ. I analysen har de effekter som uppstår mellan de olika utredningsalternativen och ett jämförelsealternativ värderats monetärt. Värderingen av effekterna har gjorts med de värden och förutsättningar som redovisas i Järnvägsnätsbeskrivning 2025 (JNB), bilaga 4B och som används vid prioritering av tåglägen.

Uppräkning till en kalkylperiod på 60 år och hanteringen av eventuell investeringskostnad har därefter skett enligt Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden (ASEK) för aktuell JNB.

För de effekter som inte gått att värdera har en bedömning gjorts där negativa eller positiva effekter beskrivits genom olika grader av minus (-) eller plus (+). När effekter beskrivs med + eller – så har en sjugradig skala (+++, ++, +, 0, -, --, ---) använts.

Nedan redovisas utredningsalternativens (UA) kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet (JA).

JA (Långsammare tåg går före det snabbare hela den gemensamma sträckan)

Värderade effekter järnvägsföretag

JA leder till negativa effekter för transportkostnaderna för persontrafiken under kalkylperioden.

Hur JA påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats monetärt, men bedöms vara (-) under kalkylperioden, då restiden för resenärerna påverkas negativt totalt sett.

Transportkostnaderna för godstrafiken påverkas positivt under kalkylperioden.

Hur JA påverkar transportintäkterna för godstrafiken har inte värderats monetärt, men bedöms vara (+) under kalkylperioden då varutidsvinsterna påverkas positivt totalt sett.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer JA leda till negativa effekter gällande restidsförluster och förskjutna tåglägen under kalkylperioden.

Värderade effekter godstransportkunder

JA innebär positiva effekter för godstransportkunderna ifråga om varutidsvinster men har ingen effekt gällande förskjutna tåglägen under kalkylperioden.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för Trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

Sammanfattning

En sammanfattning av samtliga värderade effekter redovisas nedan i miljoner kronor. Negativa poster motsvarar en samhällsekonomisk kostnad och positiva poster motsvarar en samhällsekonomisk nytta.

De två föreslagna åtgärderna har ställts mot varandra i beräkningen som JA och UA. Det innebär att om nyttan totalt sett är positiv så är JA sämre än UA. Om nyttan totalt sett är negativ så är JA bättre än UA.

Tabell 2. Sammanfattning av samtliga värderade effekter, miljoner kr.

Alternativ	Diff. Mellan UA och JA
Värderade effekter mnkr/kalkylperiod	mnkr/kalkylperiod
Järnvägsföretag	
Transportkostnader Persontrafiken	-20,8
Transportkostnader Godstrafiken	13,8
Transportavståndskostnader Persontrafiken	0,0
Transportavståndskostnader Godstrafiken	0,0
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidsvinster	-127,1
Förskjutet tågläge Persontrafiken	-7,2
Bruten association Persontrafiken	0,0
Tidsåtgång Persontrafiken	
Exkluderat tågläge Persontrafiken	
Slopat uppehåll Persontrafiken	
Godstransportkunder	
Varutidsvinster	64,8
Förskjutet tågläge Godstrafiken	0,0
Bruten association Godstrafiken	0,0
Tidsåtgång Godstrafiken	
Exkluderat tågläge Godstrafiken	
Trafikverket	0,0
Samhället i övrigt	0,0
Summa nyttor	-76,6

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att JA, motsvarande åtgärd UA enligt Kapacitetsförstärkningsplanen, är det bästa alternativet av de två åtgärdsförslagen. Eventuella intäktsförändringar för godstrafiken bedöms inte påverka slutsatsen. UA, att låta det långsammare tåget vänta för att släppa förbi det snabbare tåget enligt Kapacitetsförstärkningsplanen, är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Trafikverket har i dagsläget ingen fastställd metod och arbetssätt för hantering av tillträdesavgifter.

Trafikverkets ställningstagande och tidsplan

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA, att låta det långsammare tåget vänta för att släppa förbi det snabbare tåget, är det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Resultaten av kalkylen återfinns i tabell redovisad i Tabell 2 ovan.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsanalys samt förslag till kapacitetsförstärkningsplan till berörda järnvägsföretag/trafikorganisatörer som trafikerar den överbelastade infrastrukturen. Inga synpunkter har inkommit.

Begrepps- och ordförklaring

ASEK- Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden

Fehmarn Bält-förbindelsen: En pågående byggnation av bro- och tunnelförbindelse i Tyskland

JA- Jämförelsealternativ

JNB- Järnvägsnätsbeskrivning

UA- Utredningsalternativ

Referenser

Kapacitetsanalys Nässjö—Ralingsås, diarienummer TRV 2024/96927

Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32

Järnvägsmarknadslagen 2022:365

UIC Leaflet 406 – Capacity. ISBN 978-2-7461-2159-1



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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