

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Torsby-Kil

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519
Tågplan 2019 Ärendenummer: TRV2018/99724



Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Torsby-Kil

Skapat av: Anna Broberg

Dokumentdatum:2019-12-02

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: TRV 2018:99724

Projektnummer:

Version:

Publiceringsdatum: 2020-01-08

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Anna Broberg

Kalkylansvarig: Pär Ström

Uppdragsansvarig: Jonas Westlund

Tryck:

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge telefon: 0771-921 921

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	4
Trafiksituation.....	4
Aktuella och planerade åtgärder	4
Åtgärdsalternativ och effektbedömning	5
Jämförelsealternativ	5
Utredningsalternativ 1.....	5
Utredningsalternativ 2.....	6
Hinder för infrastrukturutveckling.....	6
Kostnads – och nyttoanalys	7
Samrådsredogörelse	10
Trafikverkets ställningstagande.....	10
Valda åtgärder och tidsplan	10
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	10
Begrepps- och ordförklaring.....	10
Referenser	10

Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2004:519 och Järnvägsförordningen 2004:526 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder Trafikverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

Syftet med en kapacitetsförstärkningsplan är att identifiera hur kapaciteten i form av tåglägen kan utökas på kort sikt (upp till ett år) och på medellång sikt (upp till tre år) till exempel genom tidtabellåtgärder, åtgärder relaterade till fordon och/eller åtgärder i infrastrukturen.

Trafikverket har i tågplan 2019 förklarat sträckan Torsby-Kil för överbelastad under tidsperioden måndag-fredag klockan 13:00-16:30 med anledning av att Tågåkeriet i Bergslagens och Tågkompaniets behov av kapacitet inte kunnat samordnas. Tågåkeriet i Bergslagen tåg 48472 ansökta avgångstid klockan 13.25 innebar konflikt längs sträckan med tre ansökta tåglägen för Tågkompaniet, tåg 8959, 8961 och 8966.

Trafikverket har utrett två alternativa avgångar för tåg 48472, klockan 13.00 och klockan 13.25 för att optimera kapaciteten.

Förutsättningar

Kapacitetsutnyttjandet varierar längs sträckan med ett lågt utnyttjande över dygnet sträckan Torsby-Sunne och ett medelhögt utnyttjande Sunne-Kil över dygnet. I max 2 timme är dock kapacitetsutnyttjandet mycket högt. (mätt tågplan 2018)

Berört område

Sträckan Torsby-Kil är inte elektrifierad och är enkelspårig med största tillåtna hastighet 80 km/h. Mellan Torsby-Sunne gäller dock 40 km/h för godståg och mellan Sunne-Kil 70 km/h. Driftplatserna längs sträckan bevakas i varierande omfattning av lokaltågklarare. Torsby driftplats är slutstation för sträckan och är en så kallad säckstation där tågen måste vända.

Trafiksituation

Tågtrafiken på sträckan Torsby-Kil utgörs av en blandning av regional- och godståg. Efterfrågan på kapacitet har varit relativt oförändrad de senaste åren, men det finns starka regionala önskemål om att kunna korta restiderna för regionaltågen på sträckan Torsby-Kil-Karlstad.

Aktuella och planerade åtgärder

Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på sträckan Torsby-Kil består i ombyggnad och upprustning av plankorsningar. Sträckan Kil-Sunne startade under 2018 och sträckan Sunne-Torsby planeras starta 2020. I nationell plan för transportsystemet 2018-2029 finns även åtgärder för spårupprustning på sträckan nämnd.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA

I jämförelsealternativet har tåg 48472 en avgångstid från Torsby klockan 13.00, (ansökt tid 13.25) och möter tåg 8959 i Sunne och tåg 8961 i Bäckebron. Tåget ankommer sin slutstation Grums klockan 15.36 (ansökt tid klockan 15.55).

Tåg 8959 avgår Karlstad klockan 12.55 (ansökt tid klockan 12.55), avgår Kil klockan 13.11 (ansökt tid klockan 13.10) och ankommer Torsby klockan 14.35 (ansökt tid klockan 14.29).

Tåg 8961 avgår Kristinehamn klockan 13.00 (ansökt tid klockan 13.50), avgår Kil klockan 14.00 (ansökt tid klockan 14.34) och ankommer Torsby klockan 15.19 (ansökt tid klockan 15.55).

Tåg 8966 avgår Torsby klockan 15.20 (ansökt tid klockan 14.40), ankomst Karlstad klockan 17.00 (ansökt tid klockan 16.16).

Tåg 8959, 8961 och 8966 har i tider justerade i förhållande till ansökan som beror på belastning på Värmlandsbanan som skall passas in mot Fryksdals banan, något som accepterats i samrådet.

UA 1

Tåg 48472 avgår Torsby klockan 13.10 (ansökt tid klockan 13.25) och ankommer Grums klockan 15.36 (ansökt tid klockan 15.55). Tåg 48472 möter tåg 8959 i Sunne och tåg 8961 i Bäckebron med skillnaden att båda tågen får stå kvar längre på driftplatserna för mötet.

Tåg 8959 avgår Karlstad klockan 12.55 (ansökt tid klockan 12.55), och får en senare ankomsttid i Torsby klockan 14.45 (ansökt tid klockan 14.29).

Tåg 8961 avgår Kristinehamn klockan 13.00 (ansökt tid klockan 13.50) och får en senare ankomsttid i Torsby klockan 15.54 (ansökt tid klockan 15.55).

Tåg 8966 avgår Torsby klockan 15.13 (ansökt tid klockan 14.40) för att kunna möta tåg 8961 i Lysvik, ankomst Karlstad klockan 17.00 (ansökt tid klockan 16.16).

Tåg 40786 måste tidigareläggas från Grums avgångstid klockan 14.22 (ansökt tid klockan 15.10), ankomst Hällefors klockan 16.34 (ansökt tid klockan 16.40), och associationen från vändande tåg 40785 bryts.

Tåg	Sökande	Priokod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
48472	Tågåkeriet i Bergslagen	GF	10			252
8959	Tågkompaniet	RS		10		210
8961	Tågkompaniet	RS		35		210
8966	Tågkompaniet	RS		8		210
40786	Hector Rail	GR		44		131

UA2

Tåg 48472 avgår Torsby klockan 13.25 (ansökt tid klockan 13.25), ankomst Grums klockan 16.13 (ansökt tid klockan 15.55). Tåg 48472 möter tåg 8959 i Sunne och tåg 8961 i Bäckebron båda tågen får ytterligare längre ståtider på respektive driftplats än i UA1.

Tåg 8959 avgår Karlstad klockan 12.55 (ansökt tid klockan 12.55), ankomst Torsby klockan 15.00 (ansökt tid klockan 14.29).

Tåg 8961 avgår Kristinehamn klockan 13.00 (ansökt tid klockan 13.50), ankomst Torsby klockan 15.53 (ansökt tid klockan 15.55).

Tåg 8966 avgår Torsby klockan 15.12 (ansökt tid klockan 14.40) för att kunna möta tåg 8961 i Lysvik, ankomst Karlstad klockan 17.00 (ansökt tid klockan 16.16).

Tåg	Sökande	Priokod	Tidsvinst	Tidsförslut	Tidsförskjutning	Antal dagar
48472	Tågåkeriet i Bergslagen	GF		12	25	252
8959	Tågkompaniet	RS		25		210
8961	Tågkompaniet	RS		34		210
8966	Tågkompaniet	RS		9		210

Hinder för infrastrukturutveckling

I de planerade åtgärderna finns inga åtgärder som inom tre år bedöms kunna lösa ut den uppkomna konflikten. Det bedöms inte heller som rimligt att åtgärder som skulle kunna åtgärda kapacitetsbristen kan genomföras inom tre år då de innefattar stora förändringar i infrastrukturen t.ex. så som byta ut systemet från system M till system H.

Effektbeskrivning

De båda utredningsalternativen (UA1 och UA2) leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. I UA1 och UA2 uppstår såväl restids- och transporttidsvinster som förluster i förhållande till jämförelsealternativet (JA). I UA2 påverkas godstrafiken även av ett positivt förskjutet tågläge. Medan i UA1 påverkas godstrafiken av en bruten association.

De restidsvinster och förluster som uppstår påverkar även person- och godstrafikens transportkostnader. Persontrafikens biljettintäkter kan också påverkas av såväl UA1 som UA2.

Hur transportkostnaderna och restid- och transporttidsvinster/förluster påverkar person- och godstrafiken har värderats nedan. Detsamma gäller förskjutet tågläge och den brutna associationen. När det gäller hur effekterna av restidsförluster/vinster påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har det inte gått att monetärt värdera denna effekt. Därför redovisas i analysen en kvalitativ bedömning av effekten.

Kostnads – och nyttoanalys

Baserat på de effekter som redovisats ovan har en samhällsekonomisk analys genomförts för utredningsalternativen. I analysen har de effekter som uppstår mellan respektive utredningsalternativ och jämförelsealternativet värderats monetärt. Värderingen av effekterna har gjorts med de värden som redovisas i JNB 2019, bilaga 4B och som används vid prioritering av tåglägen.

För de effekter som inte gått att värdera (biljettintäkter) 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 respektive utredningsalternativs kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet.

UA1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till minskade transportkostnader för tåg 48472 på 115 920 kr under trafikåret. Övriga person- och godstrafikföretag kommer att drabbas av ökade transportkostnader. Samlat leder det till att persontrafikens kostnader ökar med 801 360 kr och godstrafikens kostnader ökar med 149 224 kr under trafikåret. När det gäller godstrafiken kommer den även att drabbas av en bruten association till kostnaden 6 879 688 kr under trafikåret.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna har inte gått att monetärt värdera men UA1 bedöms leda till ungefär lika stora minskningar av biljettintäkter som UA2 eftersom persontrafiken drabbas av ungefär lika stora samlade restidsförluster i UA1 och UA2. På den kvalitativa skalan (+++, ++, +, 0, -, --, ---) bedöms de därför till två minus (--).

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på sammanlagt 2 092 440 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstrafikens kunder kommer att drabbas av varutidsförluster på 816 748 kr under trafikåret trots att tåg 48472 kunder får en varutidsvinst på 88 200 kr under trafikåret.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för Trafikverket.

Värderade effekter för samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA2

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 leder till ökade transportkostnader för både person- och godstrafiken. Persontrafikens transportkostnader ökar med 1 028 160 kr under trafikåret. Godstrafikens transportkostnader ökar med 139 104 kr under trafikåret.

Hur UA2 påverkar biljettintäkterna har inte gått att monetärt värdera men UA2 bedöms leda till ungefär lika stora minskningar av biljettintäkter som UA1 eftersom persontrafiken drabbas av ungefär lika stora samlade restidsförluster i UA2 och UA1. På den kvalitativa skalan (+++,++,+,0, -, --, ---) bedöms de därför till två minus (--).

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 leda till restidsförluster på sammanlagt 2 684 640 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstrafikens kunder kommer att drabbas av varutidsförluster på 105 840 kr under trafikåret. Tåg 48472 kommer dock att förskjutas mot ett tågläge som mer motsvarar önskat tågläge varför godstransportkunderna får en förskjutningstidsvinst på 163 800 kr under trafikåret.

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 kronor. Negativa poster motsvarar en samhällsekonomisk kostnad och positiva poster motsvarar en samhällsekonomisk nytta.

Värderade effekter kr/trafikår	UA1	UA2
Järnvägsföretag		
Transportkostnader persontrafiken	-801 360	-1 028 160
Transportkostnader godstrafiken	-149 224	-139 104
Bruten association godstrafiken	-6 870 688	0
Biljettintäkter	(- -)	(--)
Resenärer		
Förskjutet tågläge	0	0
Restidsvinster	-2 092 440	-2 684 640
Godstransportkunder		
Varutidsvinst	-816 748	-105 840
Förskjutet tågläge	0	163 800
Trafikverket	0	0
Samhället i övrigt	0	0
Summa total	-10 730 460	-3 793 944

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att inget av alternativ UA1 eller UA2 är bättre än JA. UA2 är dock betydligt bättre än UA1. Hur alternativen påverkar biljettintäkterna har inte värderats monetärt. Men bedömningen är att förändrade biljettintäkter inte skulle kunna påverka resultatet av analysen mer än marginellt. Jämförelsealternativet JA är därför att föredra framför de båda utredningsalternativen ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Tågåkeriet i Bergslagen, Tågkompaniet (numera Vy), Hector Rail samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail. Kapacitetsförstärkningsplanen skickade ut den 5:e december och synpunkter skall inkomma Trafikverket senast den 19:e december. Inga synpunkter har inkommit till Trafikverket.

Trafikverkets ställningstagande

Valda åtgärder och tidsplan

Om den samhällsekonomiska kalkylen har ett positivt resultat tyder det på att utredningsalternativet är att föredra framför jämförelsealternativet Tågplan 2019. Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen. Sammantaget har både UA1 och UA2 en lägre nytta än JA, men UA2 ligger närmare JA. Den största nyttan uppkommer i JA då Tågåkeriet i Bergslagen tåg 48472 tilldelas tågläge med avgångstid från Torsby klockan 13.00.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Tillträdesavgifter räknas upp årligen enligt den Nationella planen för transportsystemet år 2018-2029.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1)

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2018/99724)

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

