

RAPPORT

Kapacitetsanalys Vislanda-Diö Norra tåg 5615

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T21

Ärendenummer 2020/100913



Trafikverket

Postadress:

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Vislanda-Diö Norra tåg 5615

Författare: Jonas Bälter, TRpl

Dokumentdatum: 2021-01-20

Ärendenummer: TRV 2020/100913

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

Innehåll	3
Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	4
Beslut om överbelastad infrastruktur.....	5
Förutsättningar trafik.....	6
Förutsättningar infrastruktur.....	6
Investeringsplan för järnvägen	6
Analys av intressekonflikten	7
Metod för att åtgärda intressekonflikten	7
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter	8
Slutsatser	8
Referenser.....	8

Sammanfattning

Trafikverket förklarar sträckan Vislanda-Diö Norra överbelastad måndag till fredag klockan 20:00-21:00. Konflikten består av att Green Cargo AB, Tågakeriet i Bergslagen AB, Öresundståg samt Skånetrafiken, önskar nyttja samma kapacitet mellan Vislanda och Diö Norra. Trafikverket valde efter tvistlösning att fördela kapaciteten enligt det förslag som hade högst samhällsekonomisk nytta.

Trafikverket tog fram ett lösningsförslag men då detta enligt prioriteringskriterierna innebar en högre samhällsekonomisk kostnad tilldelades tågen tider enligt Trafikverkets utkast till tågplan.

Kapacitetsanalysen har inte kunnat identifiera några åtgärder som bedöms kunna lösa konflikten på tre års sikt.

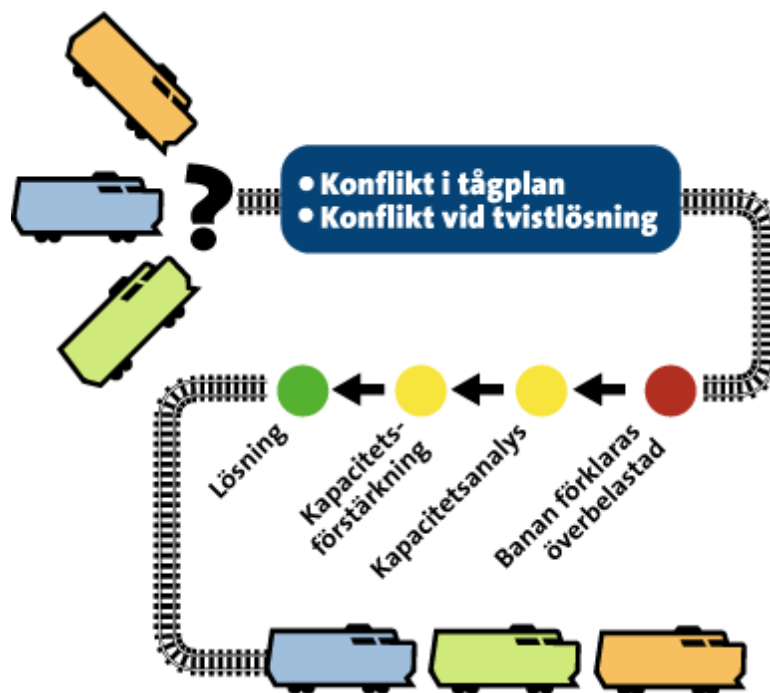
Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2020.

På sträckan Vislanda och Diö Norra har Green Cargo AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 5615 då tåget har fått omotiverat mycket ”skogstid”, längre gångtid och i och med det en senare ankomst till slutstation än ansökt.

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2004:519 och Järnvägsförordningen 2004:526 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs samt alla dessa faktorerers inverkan på infrastrukturen. De åtgärder som särskilt beaktas avser omledning av trafik, ändring av tidtabeller, ändrade hastigheter eller förbättringar av infrastruktur. Kapacitetsanalysen ska vara avslutad inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats för överbelastad.

Syftet med kapacitetsanalysen är att identifiera orsaker till kapacitetsbrist och att analysera åtgärder för att lösa kapacitetsbristen på medellång sikt (upp till tre år) genom tidtabellsåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.



Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket förklarar sträckan Vislanda-Diö Norra överbelastad måndag till fredag klockan 20:00-21:00.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till de parter som berörs av tvisten på sträckan Vislanda-Diö Norra, dessa är Green Cargo AB, Tågåkeriet i Bergslagen AB, Öresundståg samt Skånetrafiken. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket har hållit tvistlösningsmöten den 8, 10, 14, 16 och 18 september med samtliga berörda parter. Någon samstämmig lösning kunde inte berörda parter komma överens om på mötet. På grund av detta har det inte varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten.

Förutsättningar trafik

Tågtrafiken på sträckan Alvesta-Hässleholm är intensiv och utgörs av en blandning mellan snabba persontåg samt långsammare regional och godståg. Tågens varierande hastigheter leder till i kappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir hårt ansträngd.



Kapacitetsutnyttjande dygn 2020. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande.



Kapacitetsutnyttjande max 2 timmar 2020.

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan är dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 200 km/h samt elektrifierad.

Investeringsplan för järnvägen

Kontaktledningsbyte Hässleholm-Älmhult.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabelläge. Green Cargo AB framförde att det är angeläget att inte transporttiderna blir orimligt långa eftersom det är mycket kostsamt då det genererar en stor flotta av lok och vagnar.

Trafikverket tog fram ett lösningsförslag där alla ansökta tåg får plats vilket innebar en restidsförlängning av Green Cargo AB tåg 5615, som fick en ankomsttid till Malmö godsbangård 64 minuter senare än ansökt.

Enligt prioriteringskriterierna var Trafikverkets utkast till tågplan det alternativ som hade den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Metod för att åtgärda intressekonflikten

Föreslagna åtgärder för att lösa intressekonflikten har analyserats enligt den så kallade fyrstegsmodellen vilket innebär i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.

Detta innebär planering, styrning, reglering och information i syfte att minska transportefterfrågan eller föra över trafik till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare transportsystem.

2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon.

Omfattar insatser inom planering, styrning, reglering, påverkan och information riktade till järnvägstransportsystemets komponenter i syfte att kunna nyttja den befintliga infrastrukturen mer effektivt.

3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Rymmer investeringar i till exempel signalsystem eller banunderbyggnad för att nå en bättre punktlighet.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Innebär större investeringar exempelvis utbyggnader från dubbelspår till fyrspår, nya mötesstationer och dylikt.

Normalt krävs åtgärder från flera av stegen för att lösa ett problem.

Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Slutsatser

Inga infrastrukturåtgärder som kan lösa konflikten inom tre år har identifieras.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 5615 tilldelas tider enligt Trafikverkets utkast till tågplan är det alternativ som har den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T21

Beslut om överbelastad infrastruktur på sträckan Vislanda-Diö Norra Tågplan 2021

T21_Minnesant_tvistlråd_GreenCargo_200908-200918



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Brigadgatan 10-12, 587 58 Linköping
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se