

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Diö Norra- Vislanda tåg 4260

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2021

Ärendenummer TRV 2020/100914



Trafikverket

Postadress: Gelbgjutaregatan 2 582 54 58 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Vislanda-Diö Norra

Författare: Bälter Jonas, TRpl

Kalkylansvarig: Fredrik Boke, Sweco

Dokumentdatum: 2022-02-02

Ärendenummer: TRV 2020/100914

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

Bakgrund och syfte	3
Förutsättningar	3
Berört område	4
Trafiksituation.....	4
Aktuella och planerade åtgärder	4
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	5
Hinder för infrastrukturutveckling.....	5
Effektbeskrivning	5
Kostnads och nyttoanalys	6
Sammanfattning	7
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen	8
Samrådsredogörelse	8
Trafikverkets ställningstagande.....	8
Planerade ändringar av tillträdesavgifter.....	8
Begrepps- och ordförklaring.....	9
Referenser	9

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.

På sträckan mellan Vislanda och Diö Norra har Green Cargo AB till Trafikverket anmält tvist avseende att tidtabellstekniskt uppehåll för tåg 4260 bör flyttas till Nässjö där personalbyte skall ske.

Trafikverket förklarar sträckan Vislanda-Diö Norra överbelastad måndag till fredag klockan 19.00 - 19.30.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Vislanda- Diö norra. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ. Eftersom det inte har varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten med de berörda parterna, så har Trafikverket förklarat infrastrukturen för ovanstående sträcka överbelastad.

Förutsättningar

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 ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir hårt ansträngd.



Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2020

Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%)

Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2020

Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%)

Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)

Berört område

Sträckan är 2 mil dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 200 km/h samt elektrifierad.

Trafiksituation

Södra stambanan mellan Malmö och Stockholm är, tillsammans med Västra stambanan, en av Sveriges viktigaste och hårdast belastade järnvägar. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg. Kapacitetsutnyttjandet är tidvis mycket högt och det är under vissa tider på dygnet inte möjligt att få in fler tåg mellan de tåg som redan trafikerar banan.

Mellan Alvesta och Hässleholm går SJ AB´s snabbtåg Stockholm-Malmö/Köpenhamn och Intercitytåg Stockholm-Malmö. Transdev Sverige AB går Stockholm-Malmö med "Snälltåget" där hastigheten mellan tåglägena varierar mellan 200 kilometer/timmen och 160 kilometer/timmen. Något enstaka tåg går Stockholm-Berlin. Snälltåget har dessutom nattåg Storlien-Stockholm-Malmö.

Den regionala trafiken består av Öresundståg och JLT som trafikerar Kalmar/Växjö–Köpenhamn, Växjö-Hässleholm.

Godstågstrafiken i detta stråk är omfattande, då mycket gods trafikerar till och från Malmö godsbangård och vidare ut/in från kontinenten.

De stora skillnaderna i hastighet mellan tågen gör att tidtabellsläggningen försvåras och det är vanligt med förbigångar, framförallt måste godstrafiken ofta ställas åt sidan för snabbtåg och regionaltåg men även regionaltåg och långväga fjärrtåg för att förbigås av snabbtåg.

Aktuella och planerade åtgärder

Kontaktledningsbyte Hässleholm-Älmhult.

Kontaktledningsbyte och växelbyten på Alvesta driftplats.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA

Tåg 4260 Avgång Helsingborgs godsbangård 17.01 (ansökt 17.01), Nässjö 21.23 - 21.29, ankomst Hallsbergs Rangerbangård 00.02 (ansökt 23.43).

Tåg 3934 Avgång Malmö C 18.20 (ansökt 18.20), ankomst Nässjö 20.38 -20.40 (ansökt 20.31 -20.33), ankomst Stockholm C 23.47 (ansökt 23.25).

UA1

Tåg 4260 Avgång Helsingborgs godsbangård 17.01 (ansökt 17.01), Nässjö 20.58 -21.29, Hallsbergs Rangerbangård 00.02 (ansökt 23.43).

Tåg 3934 Avgång Malmö 18.20 (ansökt 18.20), Nässjö 21.09 -21.11 (ansökt 20.31 -20.33), ankomst Stockholm C 00.30 (ansökt 23.25).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
4260	GCAB	GS	25			135
3934	Transdev	FX		43		135

Hinder för infrastrukturutveckling

På kort och medellång sikt finns inga kapacitetshöjande åtgärder planerade på den aktuella sträckan, i och med detta riskerar tvisten kvarstå i kommande tågplaner.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA1, leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken drabbas av längre transporttider medan godstrafiken får transporttidsvinster.

De effekter som uppstår påverkar person- och godstrafikens företag på flera olika sätt. Detsamma gäller dess resenärer och godstransportkunder. Nedan redovisas en samhällsekonomisk kalkyl av ovanstående effekter.

Kostnads och nyttoanalys

Baserat på de effekter som redovisats ovan har en samhällsekonomisk analys genomförts för utredningsalternativet. I analysen har de effekter som uppstår mellan utredningsalternativet och jämförelsealternativet värderats monetärt. Värderingen av effekterna har gjorts med de värden som redovisas i JNB 2020, bilaga 4B och som används vid prioritering av tåglägen.

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 utredningsalternativets kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet

UA1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 1 181 322 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 159 475 kr under samma period.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till negativ påverkan på grund av transporttidsförlusterna. Värdet av det bedöms därför till (-). Å andra sidan bedöms de kortare transporttiderna för godstrafiken leda till positiva effekter på transportintäkterna. Den effekten bedöms vara (+). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (0) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på 3 556 515 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 747 642 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
Järnvägsföretag	
Transportkostnader persontrafiken	-1181322
Transportkostnader godstrafiken	159475
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidvinster	-3556515
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Slopat uppehåll	(0)
Godstransportkostnader	
Varutidvinster	747642
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-3830719

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA1 är sämre än JA. Eventuella intäktsförändringar för person- och godstrafiken bedöms inte påverka resultatet. JA är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Osäkerheter i beräkningarna gällande fordonsomlopp

I en del fall inkluderar beräkningarna brutna associationer i form av fordonsomlopp. Värderingen av sådana fordonsomlopp avser främst inköp och underhåll av nya tåg, men tar inte riktigt hänsyn till tiden på dygnet för den brutna associationen och mängden tillgängliga tåg.

Om ett fordonsomlopp bryts på kvällen kl 22.00, under lågtrafiken, så bör tillgängligheten på andra tåg vara ganska hög, givetvis beroende på operatörens storlek och geografisk placering.

Om ett fordonsomlopp istället bryts kl. 07.00 på morgonen, under rusningstrafiken, så är tillgängligheten på andra tåg låg eftersom de flesta är i drift.

Många beräkningar innehåller brutna fordonsomlopp oavsett tid på dygnet. I många fall sker de på linjenivå både i Jämförelsealternativet och i Utredningsalternativet, vilket innebär att differensen av det blir 0. I andra fall sker de bara i Jämförelsealternativet eller i Utredningsalternativet och i de fallen kan resultatet påverkas. I en del fall förekommer inga fordonsomlopp.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo AB, Transdev samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetar in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen.

Trafikverkets ställningstagande

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA1 är sämre än JA. Eventuella intäktsförändringar för person- och godstrafiken bedöms inte påverka resultatet. JA är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Tågplanen fastställdes enligt JA där Green Cargo AB tåg 4260 önskemål om att flytta tidtabellstekniska uppehållet till Nässjö de dagarna som tåg 3934 framgår.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

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

Begrepps- och ordförklaring

Dubbelspår: Sträcka med två huvudspår på linjen mellan två angränsande driftplatser.

JA: Jämförelsealternativ, trafikverkets utkast till tågplan.

UA: Utredningsalternativ

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

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

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

Kapacitetsanalys Vislanda-Diö Norra tåg 4260

