

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Vislanda-Diö Norra tåg 5613

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer TRV 2020/100912



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: 2022-02-03

Ärendenummer: TRV 2020/100912

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

.....	1
Bakgrund och syfte	3
Förutsättningar	3
Berört område	4
Trafiksituation.....	4
Aktuella och planerade åtgärder	5
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	5
Hinder för infrastrukturutveckling.....	9
Effektbeskrivning	9
Kostnads och nyttoanalys	9
Sammanfattning	12
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen	12
Samrådsredogörelse	14
Trafikverkets ställningstagande.....	14
Planerade ändringar av tillträdesavgifter.....	14
Begrepps- och ordförklaring.....	14
Referenser	14

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 Vislanda och Diö Norra har Green Cargo AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 5613 då tåget har fått en omotiverat senarelagd tidtabell och i och med det en senare ankomst till slutstation än ansökt.

Trafikverket förklarar sträckan Vislanda-Diö Norra överbelastad måndag till fredag klockan 12.50- 14.00 under perioden 2021-07-12 – 2021-08-15

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 regionaltåg 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 trafikeras till och från Malmö godsbangård och vidare ut/in från kontinenten.

De stora skillnaderna i hastighet mellan tågen gör att tidtabellslaggningsen 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 måndag

Tåg 5613 Avgång Hallsberg lokuppställning 20:33 (ansökt 07:12), ankomst Malmö godsbangård 08:24 (ansökt 16:27)

Tåg 2181 Avgår Västerås 07:03 (ansökt 07:03), Avgår Katrineholm C 08:29 ankommer Norrköping C 08:53 (ansökt 08:53)

Tåg 259 Avgår Stockholm 07:36 (ansökt 07:36), Avgår Södertälje 07:57 ankommer Linköping 09:27 (ansökt 09:27)

Tåg 82181 Avgår Norrköping 09:13 (ansökt 09:07), ankommer Linköping 09:37 (ansökt 09:32)

Tåg 531 Avgår Stockholm 11:22 (ansökt 11:22), Ankommer Lund 15:33, ankommer Malmö 15:48 (ansökt 15:48)

Tåg 1077 avgår Kalmar C 13:00 (ansökt 13:00), ankommer Höör 15:35, ankommer Malmö 16:11 (ansökt 16:11), ankommer Pepparholm 16:29 (ansökt 16:29)

Tåg 1225 Avgår Kristianstad 15:01 (ansökt 15:01), Ankommer Malmö 16:27 (ansökt 16:27)

Tåg 1473 Avgår Helsingborg 15:38 (ansökt 15:35), Kävlinge 16:02 (ansökt 16:02) ankommer Hyllie 16:33 (ansökt 16:33)

*Tåg 531 bryts associationen FOH till tåg 548 avgång 18:05 (ansökt 18:05), minimum 2h och 22min.

UA måndag

Tåg 5613 avgång Hallsberg lokuppställning 06:31 (ansökt 07:12), ankomst Malmö godsbangård 16:14 (ansökt 16:27).

Tåg 2181 avgår Västerås 07:03 (ansökt 07:03), avgår Katrineholm C 08:29, ankommer Norrköping C 09:00 (ansökt 08:53)

Tåg 259 avgår Stockholm 07:36 (ansökt 07:36), Avgår Södertälje 07:57, ankommer Linköping 09:39 (ansökt 09:27)

Tåg 82181 Avgår Norrköping 09:28 (ansökt 09:07), ankommer Linköping 09:52 (ansökt 09:32)*

Tåg 531 avgår Stockholm 11:22 (ansökt 11:22), Ankommer Lund 16:02, ankommer Malmö 16:23 (ansökt 15:48).**

Tåg 1077 avgår Kalmar C 13:00 (ansökt 13:00), ankommer Höör 15:40, ankommer Malmö 16:27 (ansökt 16:11), ankommer Pepparholm 16:45 (ansökt 16:29). Missar sin slottid över bron.***

Tåg 1225 Avgår Kristianstad 15:01 (ansökt 15:01), Ankommer Malmö 16:54 (ansökt 16:27)

Tåg 1473 Avgår Helsingborg 15:38 (ansökt 15:35), Kävlinge 16:02 (ansökt 16:02). Inställs Kävlinge-Hyllie.****

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
5613	GCAB	GT	128min		41min	5
2181	MÅLAB	RS		7min		1
259	SJAB	RX		12min		3
82181	SJAB	TT			15min	1
531*	SJAB	FS		35min		5
1077***	Ö-Tåg	RX		16min		5
1225	Skåne	RX		27min		5
1473***	Skåne	RX				5

*Tåg 531 bryts associationen FOH till tåg 548 avgång 18:05 (ansökt 18:05), minimum 2h och 22min.

**Tåg 1077 beräknas som exkluderat mellan Malmö och Peberholm med distansen 21,959km och direkttiden 8 minuter och 39 sekunder enligt T19 för tågtypen RX. Vad som sker på den danska sidan beaktas ej i beräkningen av exkluderingen.

***Tåg 1473 beräknas som exkluderat mellan Kävlinge och Hyllie med distansen 34,343km och direkttiden 14 minuter och 29 sekunder enligt T19 givet Distans RX HB-HIE=75,950km Direkttid RX HB-HIE=32min 2sek. Association FOH Helsingborg, minimum 10min från tåg 1470, associationen bryts. Association FOH Hyllie, minimum 20min från tåg 1476, associationen bryts.

JA tisdag - torsdag

Tåg 5613 avgång Hallsberg lokuppställning 20:33 (ansökt 07:12), ankomst Malmö godsbangård 08:24 (ansökt 16:27)

Tåg 2181 avgår Västerås 07:03 (ansökt 07:03), avgång Katrineholm C 08:29, ankommer Norrköping C 08:53 (ansökt 08:53)

Tåg 259 avgår Stockholm 07:36 (ansökt 07:36), avgång Södertälje 07:57 ankommer Linköping 09:27 (ansökt 09:27)

Tåg 82181 Avgång Norrköping 09:13 (ansökt 09:07), ankommer Linköping 09:37 (ansökt 09:32).

Tåg 97613 Avgång Sommen 11:10 (ansökt 10:31), ankommer Tranås 11:17 (ansökt 10:38)

Tåg 48336 Avgång Kristinehamn 07:20 (ansökt 07:24), ankommer Vislanda 14:16 (ansökt 13:07)

Tåg 531 Avgång Stockholm 11:22 (ansökt 11:22), Ankommer Hässleholm 15:05 (ansökt 15:05) ankommer Malmö 15:48 (ansökt 15:48).*

Tåg 1077 Avgång Kalmar C 13:00 (ansökt 13:00), ankommer Hässleholm 15:16 (ansökt 15:16), ankommer Malmö 16:11 (ansökt 16:11), ankommer Pepparholm 16:29 (ansökt 16:29)

Tåg 1225 Avgång Kristianstad 15:01 (ansökt 15:01), Ankommer Malmö 16:27 (ansökt 16:27)

*Tåg 531 bryts associationen FOH till tåg 548 avgång 18:05 (ansökt 18:05), minimum 2h och 22min.

UA tisdag - torsdag

Tåg 5613 Hallsberg lokuppställning 06:31 (ansökt 07:12), ankomst Malmö godsbangård 17:24 (ansökt 16:27)

Tåg 2181 avgår Västerås 07:03 (ansökt 07:03), Avgår Katrineholm C 08:29 ankommer Norrköping C 09:00 (ansökt 08:53)

Tåg 259 avgår Stockholm 07:36 (ansökt 07:36), Avgår Södertälje 07:57, ankommer Linköping 09:39 (ansökt 09:27)

Tåg 82181 Avgår Norrköping 09:28 (ansökt 09:07), ankommer Linköping 09:52 (ansökt 09:32)*

Tåg 97613 Avgår Sommen 11:02 (ansökt 10:31), ankommer Tranås 11:09 (ansökt 10:38),

Tåg 48336 Avgår Kristinehamn 07:20 (ansökt 07:24), ankommer Vislanda 14:26 (ansökt 13:07)

Tåg 531 avgår Stockholm 11:22 (ansökt 11:22), Ankommer Hässleholm 15:21 (ansökt 15:05), ankommer Malmö 16:11 (ansökt 15:48)**

Tåg 1077 avgår Kalmar C 13:00 (ansökt 13:00), ankommer Hässleholm 15:28 (ansökt 15:16), ankommer Malmö 16:24 (ansökt 16:11), ankommer Pepparholm 16:42 (ansökt 16:29).

Missar sin slottid över bron.***

Tåg 1225 Avgår Kristianstad 15:01 (ansökt 15:01), Ankommer Malmö 16:54 (ansökt 16:27)

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
5613	GCAB	GT	58min		41min	15
2181	MÅLAB	RS		7 min		3
259	SJAB	RX		12min		9
82181*	SJAB	TT			15min	3
97613	JLT	EL			8 min	15
48336	TÅGAB	GF		10 min		2
531**	SJAB	FS		23 min		15
1077***	Ö-Tåg	RX		13 min		15
1225	Skåne	RX		27 min		15

*Tåg 82181 senareläggs för att undvika bruten association med tåg 2181.

**Tåg 531, associationen FOH till tåg 548 bryts med 28min, minimum 2h och 22min, tåg 548 avgår 18:05 (ansökt 18:05).

***Tåg 1077 beräknas som exkluderat mellan Malmö och Peberholm med distansen 21,959km och direkttiden 8 minuter och 39 sekunder enligt T19 för tågtypen RX.

JA fredag

Tåg 5613 Föreslagen avgångstid Hallsberg lokuppställning 20:33 (ansökt 07:12), uppehåll Hallsberg rangerbangård U-gruppen 20:38-21:18 (ansökt 07:17-07:57), Nässjö 02:17-02:26 (följande dygn), ankomst Malmö godsbangård 08:24 (följande dygn) (ansökt 16:27).

Tåg 2181 (Går endast vecka 32) avgår Västerås 07:03 (ansökt 07:03) Avgår Katrineholm C 08:29 (ansökt 08:29), ankommer Norrköping C 08:53 (ansökt 08:53).

Tåg 259 Avgår Stockholm 07:36 (ansökt 07:36), Södertälje 07:57 (ansökt 07:57), uppehåll Norrköping 09:01-09:03 (ansökt 09:01-09:03), ankommer Linköping 09:27 (ansökt 09:27).

Tåg 82181 (Går endast vecka 32) Avgår Norrköping 09:13 (ansökt 09:07), ankommer Linköping 09:37 (ansökt 09:32).

UA Fredag

Tåg 5613 avgångstid Hallsberg lokuppställning 06:31 (ansökt 07:12) ankomst Malmö godsbangård 17:24 (ansökt (16:27)

Tåg 2181 avgång Västerås 07:03 (ansökt 07:03) Avgår Katrineholm C 08:29 ankommer Norrköping C 09:00 (ansökt 08:53)

Tåg 259 avgår 07:36 (ansökt 07:36) Avgår Södertälje 07:57 ankommer Linköping 09:39 (ansökt 09:27)

Tåg 82181 Avgår Norrköping 09:28 (ansökt 09:07) ankommer Linköping 09:52 (ansökt 09:32).*

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
5613	GCAB	GT	58min		41min	5
2181	MÅLAB	RS		7 min		1
259	SJAB	RX		12 min		3
82181*	SJAB	TT			15min	1

*Tåg 82181 senareläggs för att undvika bruten association med tåg 2181.

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 högre transportkostnader medan godstrafiken får lägre transportkostnader.

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 tågplaner.

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

UA Måndag

Värderade effekter järnvägsföretag

UA måndag leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 97 011 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 29 779 kr under samma period.

Hur UA måndag 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 UA måndag leda till restidsförluster på 184 689 kr under trafikåret.

Resenärerna påverkas av brutna associationer motsvarande 385 000 kr under trafikåret.

Persontransportföretagen drabbas av exkluderade tåglägen motsvarande 107 637 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 119 280 kr under trafikåret.

De drabbas dock av förskjutna tåglägen motsvarande en kostnad på 28 655 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.

UA Tisdag-Torsdag

Värderade effekter järnvägsföretag

UA Tisdag-Torsdag leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 210 480 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 39 561 kr under samma period.

Hur UA Tisdag-Torsdag påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till måttligt 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 (-) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA Tisdag-Torsdag leda till restidsförluster på 362 226 kr under trafikåret.

Resenärerna får färre brutna associationer motsvarande totalt en vinst på 115 500 kr under trafikåret.

Persontransportföretagen drabbas av exkluderade tåglägen motsvarande en kostnad på 121 901 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 1614 451 kr under trafikåret.

Förskjutna tåglägen motsvarande en förlust på 85 965 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.

UA Fredag

Värderade effekter järnvägsföretag

UA fredag leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 9 240 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 13 493 kr under samma period.

Hur UA fredag påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till måttligt 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 12 240 kr under trafikåret.

Resenärerna får färre brutna associationer motsvarande en vinst på 38 500 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 54 049 kr under trafikåret.

Förskjutna tåglägen motsvarande en förlust på 28 655 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	UA Mån	UA Tis-Tors	UA Fre	UA Totalt
Järnvägsföretag				
Transportkostnader persontrafiken	-97011	-210480	-9240	-316730
Transportkostnader godstrafiken	29779	39561	13493	82833
Förändrade biljettintäkter	(-)	(--)	(-)	(--)
Förändrade transportintäkter	(+)	(+)	(+)	(+)
Resenärer				
Restidsvinster	-184689	-362226	-12240	-559155
Förskjutet tågläge	0	0	0	0
Bruten association	-385000	115500	38500	-231000
Tidsåtgång	0	0	0	0
Exkluderat tågläge	-107637	-121901	0	-229538
Slopat uppehåll	(0)	(0)	(0)	(0)
Godstransportkostnader				
Varutidsvinster	119280	161451	54049	334780
Förskjutet tågläge	-28655	-85965	-28655	-143276
Bruten association	0	0	0	0
Tidsåtgång	0	0	0	0
Exkluderat tågläge	0	0	0	0
Trafikverket	0	0	0	0
Samhället i övrigt	0	0	0	0
Summa total	-653933	-464060	55907	-1062086

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

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

Ser man till periodiseringen så är JA bättre än UA under trafikuppläggen för måndag till torsdag. Samtidigt så är JA sämre än UA under fredagen.

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.

Nedan framgår resultatet utan fordonsomloppen.

Värderade effekter kr/trafikår	UA Mån	UA Tis-Tors	UA Fre	UA1 Totalt
Järnvägsföretag				
Transportkostnader persontrafiken	-97011	-210480	-9240	-316730
Transportkostnader godstrafiken	29779	39561	13493	82833
Förändrade biljettintäkter	(-)	(-)	(-)	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)	(+)	(+)	(+)
Resenärer				
Restidvinster	-184689	-362226	-12240	-559155
Förskjutet tågläge	0	0	0	0
Bruten association	0	0	0	0
Tidsåtgång	0	0	0	0
Exkluderat tågläge	-107637	-121901	0	-229538
Slopat uppehåll	(0)	(0)	(0)	(0)
Godstransportkostnader				
Varutidvinster	119280	161451	54049	334780
Förskjutet tågläge	-28655	-85965	-28655	-143276
Bruten association	0	0	0	0
Tidsåtgång	0	0	0	0
Exkluderat tågläge	0	0	0	0
Trafikverket	0	0	0	0
Samhället i övrigt	0	0	0	0
Summa total	-268933	-579560	17407	-831086

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo AB, SJAB, Mälardalstrafik MÅLAB AB, Jönköpings Länstrafik, Tågakeriet i Bergslagen AB, Skånetrafiken, Öresundståg AB samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetar in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen.

Trafikverkets ställningstagande

Om den samhällsekonomiska kalkylen har ett positivt resultat tyder det på att utredningsalternativet är att föredra framför jämförelsealternativet till Utkast Tågplan 2021 som publicerades den 2 juli 2020.

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

Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i Sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen.

Tågplanen fastställdes enligt UA där Green Cargo AB tåg 5613 avgår Hallsberg klockan 06:31 och ankommer Malmö godsbangård klockan 17.24.

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)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 582 54 Linköping. Besöksadress: Gelbjutaregatan 2
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se