

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Vislanda-Diö Norra tåg 5615

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2021

Ärendenummer TRV 2020/100913



Trafikverket

Postadress: Gelbgjutaregatan 2, 582 54 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 2020/100913

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

.....	1
Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	5
Trafiksituation	6
Aktuella och planerade åtgärder	6
Åtgärdsalternativ och effektbedömning	6
Hinder för infrastrukturutveckling	7
Effektbeskrivning.....	7
Kostnads och nyttoanalys.....	8
Värderade effekter järnvägsföretag.....	8
Värderade effekter resenärer	8
Värderade effekter godstransportkunder	8
Värderade effekter Trafikverket	8
Värderade effekter för Samhället i övrigt.....	8
Sammanfattning	9
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen	10
Samrådsredogörelse	11
Trafikverkets ställningstagande.....	11
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	11
Begrepps- och ordförklaring.....	11
Referenser	11

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 5615 då tåget har fått omotiverat mycket tid ståendes på sidan för att släppa förbi snabbare trafik så kallad "skogstid", längre gångtid och i och med det en senare ankomst till slutstation än ansökt.

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

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

Sträckan Vislanda-Diö Norra, som ligger mellan Alvesta och Hässleholm, är en del av Södra Stambanan. Denna bana är en av Sveriges viktigaste då den förbinder Malmö/Köpenhamn med Stockholm. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg.



Bild 1: 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 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 5615 Avgång Hallsberg lokuppställning, klockan 15:12 (ansökt 15:12), Ankomst Malmö godsbangård klockan 22:57 (ansökt 21:53).

Tåg 23077 Avgång Stockholm central klockan 16:37 (ansökt 16:45), Ankomst Malmö central klockan 21:48 (ansökt 21:40).

Tåg 47209 Avgång från Karlstad klockan 12:00 (ansökt 12:35), passerar Hässleholm klockan 19:50-20:23, Ankomst Vislanda klockan 21:56 (ansökt 21:05).

Tåg 4240 Avgång Helsingborg godsbangård klockan 19:00 (ansökt 19:00), Ankomst Älvsjögodsbangård klockan 04:22 (ansökt 02:32).

Tåg 1113 Avgång Kalmar C klockan 19:00 ansökt (19:00), Ankomst Malmö C klockan 22:11-22:13 ansökt (22:11-22:13), pass Peberholm klockan 22:29.

Tåg 1237 Avgång Kristianstad central klockan 21:01 (ansökt 21:01), Ankomst Hyllie klockan 22:36 (ansökt 22:36).

UA

Tåg 5615 Avgång Hallsberg lokuppställning klockan 15:12 (ansökt 15:12), Ankomst Malmö godsbangård klockan 22:19 (ansökt 21:53).

Tåg 23077 Avgång Stockholm central klockan 16:37 (ansökt 16:45), Ankomst Malmö C klockan 22:08 (ansökt 21:40).

Tåg 47209 Avgång Karlstad 12:00 (ansökt 12:35), passerar Hässleholm klockan 19:50-20:23, Ankomst Vislanda klockan 21:56 (ansökt 21:05).

Tåg 4240 Avgång Helsingborg godsbangård klockan 19:03 (ansökt 19:00), Ankomst Älvsjögodsbangård klockan 04:22 (ansökt 02:32).

Tåg 1113 Avgång Kalmar C klockan 19:00 (ansökt 19:00), Ankomst Malmö C klockan 22:24 (ansökt 22:11).

Tåg 1237 Avgång Kristianstad central klockan 21:01 (ansökt 21:01), Ankomst Hyllie klockan 22:49 ansökt (22:36).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
5615	GCAB	GT	38			226
23077	Flixtrain	FX		20		153
47209	TÅGAB	GR				20
4240	GCAB	GS	3			170
1113	Öresundståg	RS		13*		230
1237	Skånetrafiken	RS		13**		230

*= Tåg 1113 kan inte köra vidare i detta läge mot Danmark då Banedanmark inte accepterar att tåget går utanför sin kanal. Detta hanteras som en exkludering av delsträckan Malmö-Peberholm med avståndet 21,959km och direkttiden 9 minuter och 28 sekunder för tåg av RS-typ.

**= Tåg 1237 association FOH bryts med tåg 1438 i Hyllie

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 1 055 578 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 423 689 kr under samma period.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till negativ påverkan på grund av transporttidsförlusterna samt slopat uppehåll i Köpenhamn. 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 3 000 154 kr under trafikåret.

Bruten association i Hyllie är en förlust på 8 855 000 kr under trafikåret.

Exkluderad delsträcka mellan Malmö-Peberholm är en förlust på 914 526 kr under trafikåret.

Slopat uppehåll i Köpenhamn har bedömts som negativt för resenären.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 1 713 566 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	-1055578
Transportkostnader godstrafiken	423689
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidvinster	-3000154
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	-8855000
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge*	-914526
Slopat uppehåll	(-)
Godstransportkostnader	
Varutidvinster	1713566
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-11688003

*Angående exkludering av delsträcka

Exkludering av delsträcka har beräknats i enlighet med anvisning för exkludering av tågläge i JNB, men avser en kortare sträcka och tid än hela linjen. I aktuellt fall så har avståndet för sträckan Malmö-Peberholm, 21,959km, använts samt direkttiden 9 minuter och 28 sekunder. Båda angivelserna är hämtade från T19, för motsvarande tågtyp RS och för segmentet Malmö-Peberholm utifrån linjen som går på sträckan Kalmar-Malmö-Peberholm(Köpenhamn). Vad som händer på den danska sidan inkluderas ej i beräkningen för exkludering av delsträcka.

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 kl22.00, under lågtrafiken, så bör tillgängligheten på andra tåg vara ganska hög, givetvis beroende på operatörens storlek och geografisk placering.

Om ett fordonsomlopp istället bryts kl07.00 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 de 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	UA1
Järnvägsföretag	
Transportkostnader persontrafiken	-1055578
Transportkostnader godstrafiken	423689
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidsvinster	-3000154
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	-914526
Slopat uppehåll	(-)
Godstransportkostnader	
Varutidsvinster	1713566
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-2833003

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo AB, Tågakeriet i Bergslagen AB, Skånetrafiken, Öresundståg AB, Flixbuss Sverige 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 5615 avgår Hallsberg klockan 15:12 och ankommer Malmö godsbangård klockan 22:57

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 Vislanda-Diö Norra Tågplan 2021

Kapacitetsanalys Vislanda-Diö Norra tåg 5615



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se