

Kapacitetsanalys Energyda – Hässleholm

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2019

Ärendenummer: TRV 2019/99386



Dokumenttitel: Kapacitetsanalys

Skapat av: Rutger Hörnlund

Dokumentdatum: 2019-05-10

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: TRV 2019:99386

Projektnummer:

Version:

Foto: Magnus Backman (GreenCargotåg i Energyda)

Publiceringsdatum: 2019-05-15

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Rutger Hörnlund

Uppdragsansvarig: Jonas Westlund

Tryck:

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

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund och syfte	4
Beslut om överbelastad infrastruktur	5
Förutsättningar trafik.....	5
Förutsättningar Infrastruktur	5
Investeringsplan för järnvägen	5
Analys av intressekonflikten	6
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter	6
Exempel på åtgärder som kan mildra den aktuella konfliktens påverkan för kunden och operatören	7
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt. 7Fel! Bokmärket är inte definierat.	
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig järnvägsnät och fordon	7
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder	7
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	7
Slutsatser.....	7
Begrepps- och ordförklaring	7
Referenser	8

Sammanfattning

Trafikverket planerar för ett antal växelbyten under 2019 på Södra stambanan mellan Energyda och Hässleholm. Arbetet omfattar utbyte och justering av växlar och spårläge på fyra driftplatser, varav tre är belägna mellan Älmhult och Hässleholm och den fjärde mellan Energyda och Älmhult.

Eftersom det inte var möjligt för samtliga berörda sökande att enas om Trafikverkets förslag under tvistlösningen förklarade Trafikverket sträckan överbelastad. I enlighet med tvistlösningsförfarandet tog Trafikverket fram ytterligare lösningförslag för att få fram underlag för beslut om kapacitetstilldelning med hjälp av prioriteringskriterier. De tre lösningförslagen innebär i princip:

- Alt 1: Ursprungsförslaget med totalavstängning under fyra veckoslut där en driftplats skulle åtgärdas per veckoslut
- Alt 2: Totalavstängning av sträckan Energyda-Hässleholm under sju sammanhängande dygn
- Alt 3: Totalavstängning med fyra dygn över ett veckoslut för sträckan Energyda-Älmhult och totalavstängning med fyra dygn över ett annat veckoslut för sträckan Älmhult-Hässleholm

Eftersom inget järnvägsföretag förordade alternativ 3 löste Trafikverket konflikten genom att tillämpa prioriteringskriterier och jämföra den samhällsekonomiska kostnaden för alternativ 1 och 2. Alternativ 2 visade sig ge den lägsta samhällsekonomiska kostnaden och Trafikverket fastställde därför tilldelningen i enlighet med alternativ 2.

I den mer detaljerade planeringen av de beslutade arbetena har det visat sig att det trots allt under banarbetet blir möjligt att trafikera den mellanliggande stationen Älmhult antingen söderifrån eller norrifrån, vilket gör att konsekvenserna för järnvägsföretagen kan begränsas i förhållande till den planering som presenterades under tvistlösningen. När arbetet vid Diö är färdigt kommer banarbetet att flytta till tre driftplatser söder om Älmhult och det blir då möjligt för Green Cargo och andra att nå Älmhult (och i förlängningen Olofström) norrifrån.

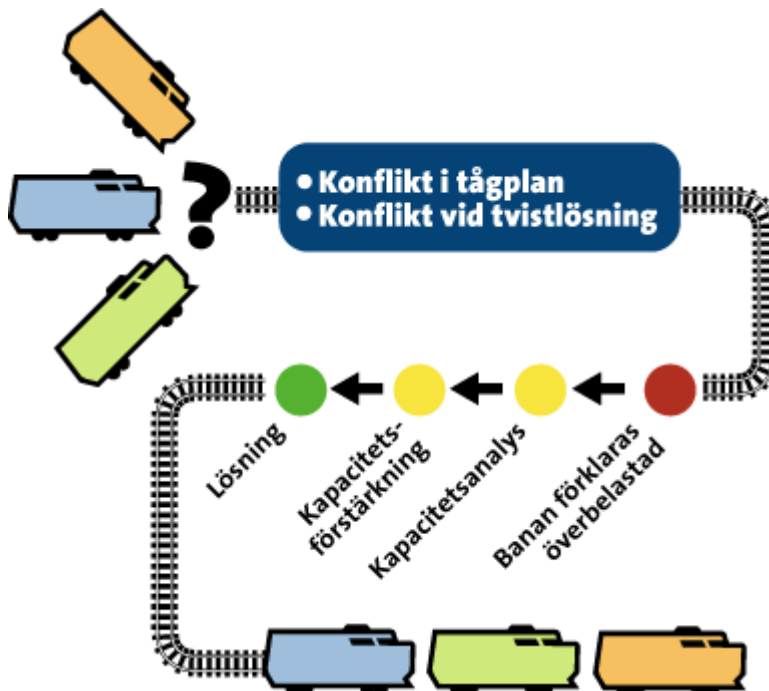
Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2018.

På sträckan Eneryda-Hässleholm har Transdev Sverige AB, SJ AB och Real Rail AB framställt oförenliga önskemål om tåglägen mot banarbeten. Övriga berörda är Tågfrakt i Sverige AB, Green Cargo AB, Öresundståg AB, Hector Rail AB, TX-Logistik AB, Tågåkeriet i Bergslagen AB, Kalmar Veterantåg, Kalmar Läns Trafik AB, DB Cargo Scandinavia A/S, Nordic train AB, Skånetrafiken, Svenska Tågkompaniet AB, Jönköpings Länstrafik AB och Länstrafiken Kronoberg. Transdev Sverige AB, SJ AB och Real Rail AB har till Trafikverket anmält tvist avseende banarbetena.

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 faktorer inverkan på infrastrukturen. De åtgärder som särskilt ska 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 tidtabellåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.



Figur 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Inför Tågplan 2019 förklarade Trafikverket sträckan Energyda-Hässleholm som överbelastad. Överbelastningen gällde måndag-söndag 2019-03-03 - 2019-06-27. Berörda parter var Transdev Sverige AB, SJ AB, Real Rail AB och Trafikverket.

Intressekonflikten gällde oförenliga önskemål om tåglägen och tider för banarbeten som framfördes av Transdev Sverige AB, SJ AB och Real Rail AB respektive Trafikverket.

Transdev Sverige AB, SJ AB och Real Rail AB anmälde till Trafikverket tvist avseende samtliga påverkade tåglägen som berördes av Trafikverkets förslag till arbetstider.

Trafikverket höll samrådsmöten med berörda parter varefter parterna anförde att konsekvenserna av Trafikverkets förslag innebar orimligt ökade kostnader och att det inte var möjligt att upprätthålla en effektiv/attraktiv trafik för resenärerna/godstrafiken. Trafikverket tog fram två alternativa förslag till utförande.

Twisterna kunde inte lösas under tvistlösningen. Trafikverket beslutade att tilldela banarbetena mellan Energyda-Hässleholm mellan vecka 18-22 i enlighet med alternativ 2.

Trafikverket fann vid tillämpningen av prioriteringskriterierna att Trafikverkets förslag alternativ 2 hade högst samhällsekonomisk nytta.

Förutsättningar trafik

Tågtrafiken på sträckan Energyda-Hässleholm är mycket 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 mycket hårt ansträngd. Öresundstågen och Krösatågen har delvis uppehåll på mellanliggande driftplatser.

Förutsättningar Infrastruktur

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

Investeringsplan för järnvägen

T21: Kontaktledningsupprustning Älmhult-Hässleholm, enkelspårdrifter nattetid. Arbetet pågår 2021—2024 med diverse avstängningar.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att intressen och önskemål för att underhålla och reinvestera i anläggningen kräver tillgång till spåret och detta medför på den tätt trafikerade Södra Stambanan ett oundvikligt påverkande på den trafik som kan framföras.

Konflikten gäller hur prioriteringen bör ske mellan intresset att framföra tåg och intresset att utföra nödvändiga banarbeten för att säkerställa långsiktig funktion.

Konflikten består också i den ekonomiska konsekvensen för respektive part.

Den part som berörs av färre beviljade tåglägen, och därmed förenad ersättningstrafik med buss, får ökade kostnader för denna medan den part som vill genomföra banarbetet får kostnader om arbetet ska bedrivas på annat sätt än det anförda.

Parterna har framfört olika syn på hur arbetet bör tillåtas genomföras med hänsyn till trafikens önskemål och behov.

Konsekvenserna av den av Trafikverket framförda metoden är att de andra parterna drabbas av flertalet inställda tåg och/eller omledning av trafik annan väg. Det i sig, anför parterna medför en sänkt attraktivitet för tågtrafiken generellt. Exempelvis bussersättningen som istället behöver köras fördubblar restiden Enerýda-Hässleholm jämfört med tågen. Att köra bussersättning innebär för resandetågen en kostnad speciellt då den behöver ske när resandet är högt och att således flera ersättningsbussar krävs per avgång för att erbjuda kapaciteten som tåget skulle gett. Vad avser godstrafiken uppkommer svårigheter att upprätthålla terminaltider och därmed vidare transporter.

Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

Nedan redovisas de analyserade alternativen. Samtliga alternativ innebär att tåg omleds eller inte tilldelas kapacitet.

JA – Trafikverkets förslag till tågplan

Utgörs av Trafikverkets förslag på arbete med fyra totalavstängningar på helg.

Lösning: Arbetet bedrivs under fyra helger med totalavstängningar om 48 alternativt 56 tim. samt två helger, en omfattande tio timmar och en omfattande åtta timmar.

UA1 – Fastställd tågplan

Utgörs av den lösning som Trafikverket framförde i tvistlösningen som alternativ 2 och som sedan också blev den lösning som tillämpades i den fastställda tågplanen.

Lösning: Arbetet bedrivs med sammanhängande kapacitetsbegränsning med totalavstängning 7 dygn vecka 20. Under vecka 18, 19, 21 och 22 är kapaciteten begränsad på grund av enkelspårsdrift 5 timmar/natt med tillhörande hastighetsnedsättning för arbetarskydd.

UA2 – Annan användning av tillgänglig kapacitet

Utgörs av ett förslag där totalavstängningar är färre än JA fast med dubbelt så många enkelspårsdrifter och hastighetsnedsättningar.

Lösning: Arbetet bedrivs med sammanhängande kapacitetsbegränsning med totalavstängning fyra dygn vecka 20 och med fyra dygn vecka 39. Under vecka 18, 19,

21, 22, 37, 38, 40 och 41 är kapaciteten begränsad på grund av enkelspårdrift 5 tim/natt med tillhörande hastighetsnedsättning för arbetarskydd.

Exempel på åtgärder för att mildra den aktuella konflikten påverkan för kunden och operatören.

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

Längre tåg

Genom att nyttja den tillgängliga kapaciteten till längre tåg kan fler resenärer/mer gods framföras på samma kapacitet. Medellängden på godstågen är normalfallet 450 meter. För persontågen är medellängden ca 100 meter.

Åtgärdens genomförbarhet är begränsad av att flera konkurrerande operatörer och fordonstyper används samt att uppehållsbilden varierar.

Operatörssamarbeten

För persontrafiken kan en lösning vara att tillämpa (ytterligare) biljettsamarbeten för att resenärer ska kunna använda de tillgängliga tåg som framförs. Därutöver kan andra överenskommelser träffas för att ge bättre försörjning med reducerat antal tåg.

Åtgärdens genomförbarhet är begränsad av att flera konkurrerande operatörer och fordonstyper används samt att uppehållsbilden varierar.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

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

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

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

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

Slutsatser

Enligt Trafikverkets prioriteringskriterier är alternativ 2 den lösning som ger lägst samhällsekonomisk kostnad och är därför också den lösning som fastställdes i tågplanen.

Arbetet bedrivs med sammanhängande kapacitetsbegränsning med totalavstängning 7 dygn vecka 20. Under vecka 18, 19, 21 och 22 är kapaciteten begränsad på grund av enkelspårdrift 5 timmar/natt med tillhörande hastighetsnedsättning för arbetarskydd.

Begrepps- och ordförklaring

Enkelspårdrift: Sträcka med som tillfälligt bara har ett huvudspår på linjen mellan ett eller fler angränsande driftplatser.

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

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T19

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

Trafikverket, 21118 Malmö

Besöksadress: Gibraltargatan 7

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se