

RAPPORT

Kapacitetsanalys Älvsjö godsbangård – Gnesta Green Cargo tåg 4431

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2022



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Älvsjö godsbangård-Gnesta Green Cargo tåg 4431

Författare: Per Högman, Trafikverket

Dokumentdatum: 2022-03-07

Ärendenummer: TRV 2021/106285

Version: 1.0

Bild första sidan: Armin Ruge, Trafikverket

Kontaktperson: Per Högman

Innehåll

.....	
Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	5
Beslut om överbelastad infrastruktur.....	6
Förutsättningar trafik.....	7
Förutsättningar infrastruktur.....	9
Investeringsplan för järnvägen	9
Analys av intressekonflikten	10
Metod för att åtgärda intressekonflikten	11
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter	12
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	12
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon .	12
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder	14
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	16
Slutsatser	16
Referenser.....	17

Sammanfattning

Trafikverket förklarade i Tågplan 2022 infrastrukturen Älvsjö godsbangård – Gnesta för överbelastad under tidsperioden måndagar klockan 06:03-06:40.

Berörda parter var Green Cargo AB, SJ AB, Mälardalstrafik MÄLAB AB, AB Östgötatrafiken och Jönköpings Länstrafik AB. På sträckan Älvsjö – Gnesta ansökte järnvägsföretagen Green Cargo, SJ och Mälardalstrafik om tåglägen som Trafikverket ansåg vara oförenliga. Green Cargo anmälde en tvist avseende ansökta godståg 4431 eftersom man ansåg att det var för mycket tid då tåget ställdes på sidan för förbigång av andra tåg, s.k. ”skogstid”, som man inte accepterade eftersom ”skogstid” kostar lok, vagnar och förartimmar.

Enligt Järnvägslagen ska en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan upprättas efter en överbelastningsförklaring. I kapacitetsanalysen identifieras orsaker till kapacitetsbristen och hur den ska lösas antingen genom tidtabellåtgärder och/eller genom åtgärder i infrastrukturen.

Trafikverket har under tvistlösningsperioden presenterat tre olika lösningsförslag till berörda parter som berörs av tvisten sträckan Älvsjö godsbangård – Gnesta.

Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ. De olika lösningsalternativen var:

- **Alternativ 0 (Trafikverkets förslag till tågplan).** Tåg 4431 avgångstid Älvsjö godsbangård klockan 04:33 (ansökan 06:03), ankomst/avgång Nässjö klockan 10:28/11:23 (ansökan 10:33/11:18) samt ankomsttid Älmhult klockan 13:08 (ansökan styrande tid 13:05). Nettogångtiden med detta förslag blev mellan Älvsjö godsbangård och Nässjö 5 timmar och 55 minuter, mellan Nässjö och Älmhult 1 timme och 45 minuter. Totalt är nettogångtiden Älvsjö godsbangård – Älmhult 7 timmar och 40 minuter. I detta förslag låg även ett förarbyte i Norrköping på 3 minuter plus 21 minuter innan ledig kanal fanns för avgång från Norrköping, totalt 24 minuter,
- **Alternativ 1.** Tåg 4431 avgångstid Älvsjö godsbangård klockan 04:56 (ansökan 06:03), ankomst/avgång Nässjö klockan 09:43/10:48 (ansökan 10:33/11:18) samt ankomsttid Älmhult klockan 12:25 (ansökan styrande tid 13:05). SJ AB tåg 519 Stockholm C – Malmö C får ett förslag på avgång Stockholm C klockan 05:15 (ansökan 05:20). Orsaken till att tåg 519 behöver avgå Stockholm C 5 minuter tidigare, är att tåg 4431 kan senareläggas med 23 minuter från Älvsjö godsbangård, och det innebär att tåg 519 kan förbigå tåg 4431 i Kolke och sedan komma i sitt ansökta läge i Flen. Jönköpings länstrafiks tåg 27607 Tranås – Nässjö får 2 minuters senare ankomsttid till Nässjö än ansökt (ankommer Nässjö klockan 09:47, ansökt tid klockan 09:45). Detta alternativ innebär att tåg 4431 får en reducerad ”skogstid” från 134 minuter till 76 minuter. ”Skogstiden” minskade alltså med 58 minuter. Inga brutna associationer uppstod och inga tåglägen behövde exkluderas i detta lösningsförslag. Dessutom kan tåg 4431 avgå Älvsjö godsbangård senare än i Trafikverkets förslag till tågplan och ankomma tidigare till Nässjö och Älmhult. Nettogångtiden med detta förslag blev mellan Älvsjö godsbangård och Nässjö 4 timmar och 47 minuter, mellan Nässjö och Älmhult 1 timme och 37 minuter. Totalt är nettogångtiden Älvsjö godsbangård – Älmhult 6 timmar och 24 minuter. Med detta förslag behövdes inget förarbyte i Norrköping, utan det kan ske i Nässjö.
- **Alternativ 2.** Tåg 4431 avgångstid Älvsjö godsbangård klockan 04:56 (ansökan 06:03), ankomst/avgång Nässjö klockan 09:30/12:05 (ansökan 10:33/11:18) samt

ankomsttid Älmhult klockan 13:36 (ansökan styrande tid 13:05).

SJ AB tåg 519 Stockholm C – Malmö C får ett förslag på avgång Stockholm C klockan 05:15 (ansökan 05:20). Orsaken till att tåg 519 behöver avgå Stockholm C 5 minuter tidigare, är att tåg 4431 kan senareläggas med 23 minuter från Älvsjö godsbangård, och det innebär att tåg 519 kan förbigå tåg 4431 i Kolke och sedan komma i sitt ansökta läge i Flen.

Mälardalstrafik tåg 2103 Västerås – Linköping föreslås att ställas in Norrköping – Linköping och tåg 2120 Linköping – Sala föreslås att ställas in Linköping – Norrköping (tågvändning) för att få fram tåg 4431 tidigare till Nässjö.

Östgötatrafikens tjänstetåg 98815 Linköping – Mjölby föreslås att senareläggas med 12 minuter från Linköping till Mjölby och Östgötatrafikens tjänstetåg 98843 Mjölby – Boxholm senareläggs med 4 minuter.

Nettogångtiden med detta förslag blev mellan Älvsjö godsbangård och Nässjö 4 timmar och 34 minuter, mellan Nässjö och Älmhult 1 timme och 31 minuter. Totalt är nettogångtiden Älvsjö godsbangård – Älmhult 6 timmar och 5 minuter. Med detta förslag behövdes inget förarbyte i Norrköping, utan det kan ske i Nässjö. Inga brutna associationer uppstod men två tåglägen behövde exkluderas på en delsträcka i detta lösningsförslag.

Trafikverket höll ett tvistlösningsmöte den 10:e september med samtliga berörda. Då redovisades ovanstående tre lösningsförslag. Dock kunde inte de berörda parterna komma fram till en samstämmig lösning, varför Trafikverket förklarade sträckan Älvsjö godsbangård – Gnesta för överbelastad 2021-12-12 – 2022-12-10, måndagar klockan 06:03-06:40.

Då de samhällsekonomiska beräkningarna gjordes framkom det att alternativ 1 var samhällsekonomiskt mest lönsamt. Därför fastställdes tågplanen efter detta alternativ.

Kapacitetsanalysen har inte kunnat identifiera några mindre infrastrukturåtgärder som kan lösa den uppkomna konflikten. För att lösa konflikten med ny infrastruktur krävs större åtgärder som inte bedöms vara genomförbara på tre års sikt.

Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2021.

På sträckan Älvsjö – Gnesta ansökte järnvägsföretagen Green Cargo, SJ och Mälardalstrafik om tåglägen som Trafikverket ansåg vara oförenliga. Green Cargo tåg 4431 framförs med största tillåtna hastighet (sth) 100 km/h och snabb- och regionaltågen framförs i de allra flesta fall med sth 200 km/h som skapar ikappkörningseffekter på den gemensamma sträckan Älvsjö – Gnesta – Katrineholm.

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

körplaner, 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.

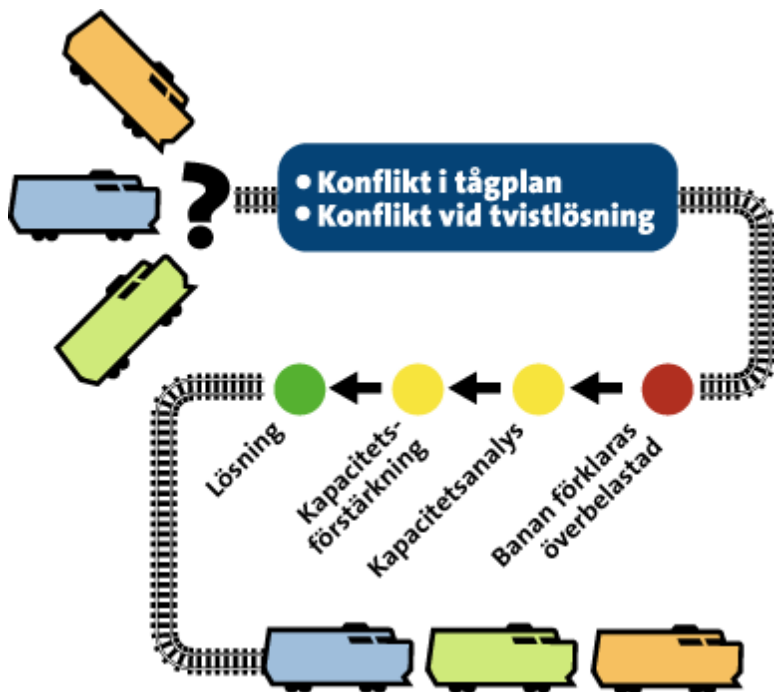


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket har i tågplan 2022 förklarat sträckan Älvsjö godsbangård – Gnesta överbelastad 2021-12-12 – 2022-12-10 måndagar klockan 06:03-06:40.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Älvsjö – Gnesta. De berörda parterna är Green Cargo AB, SJ AB, Mälardalstrafik MÅLAB AB, AB Östgötatrafiken och Jönköpings Länstrafik AB. 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 trafik

Tågtrafiken på sträckan Älvsjö – Gnesta är mycket intensiv och utgörs av en blandning mellan snabbtåg och regionaltåg (regionaltågen, som också framförs med sth 200 km/h, har dock fler uppehåll än snabbtågen och behöver därför mer kapacitet), långsammare fjärr- och godståg samt även pendeltåg som trafikerar sträckorna Älvsjö – Flemingsberg (som dock består av fyra spår och där pendeltågen normalt trafikerar på innerspårerna) och Järna – Gnesta (dessa pendeltåg trafikerar sträckan Södertälje Centrum – Gnesta). Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir mycket hårt ansträngd. Att skapa tåglägen för godståg i södergående riktning under högtrafiktimmarna är därför mycket svårt, inte sällan tvingas dessa ställas upp på förbigångsspår för att låta snabbare persontåg passera, något som leder till längre transporttider.

Idag är avståndet mellan förbigångsspårerna i vissa fall mycket långt vilket ytterligare minskar möjligheterna att skapa tåglägen för godstågen, sträckan bör därför på sikt kompletteras med ett antal förbigångsstationer som både planerligt och operativt kan användas vid förbigångar. Avstånden mellan dessa förbigångsstationer bör inte heller vara alltför långt: längre avstånd mellan förbigångsstationerna innebär att godstågen måste stå och vänta innan en tillräckligt stor tidslucka mellan resandetågen uppstår som kan nyttjas för vidare färd – kortare avstånd medger att godstågen kan förflytta sig mindre sträckor utan långa uppehåll när förbigångar sker. Detta minskar både transporttiderna för godstågen mellan Stockholm och södra Sverige samt riskerna för att förseningar sprider sig till flera trafiksystem eftersom långsammare tåg kan förbigås av snabbare tåg på flera platser.

Den sannolika trafikutvecklingen på sträckan Stockholm C – Gnesta – Katrineholm är att antalet snabba persontåg kommer att fortsätta att öka de kommande åren. Detta gör att den långsammare trafiken, som t.ex. godståg, kommer att få allt svårare att erhålla snabba och attraktiva körplaner och därför är det viktigt att fler förbigångsspår byggs. Dock kommer Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping, som beräknas vara klar år 2035, frigöra mer kapacitet för gods- och pendeltåg när de snabbare tågen flyttar över till den nya stambanan mellan Järna och Linköping.

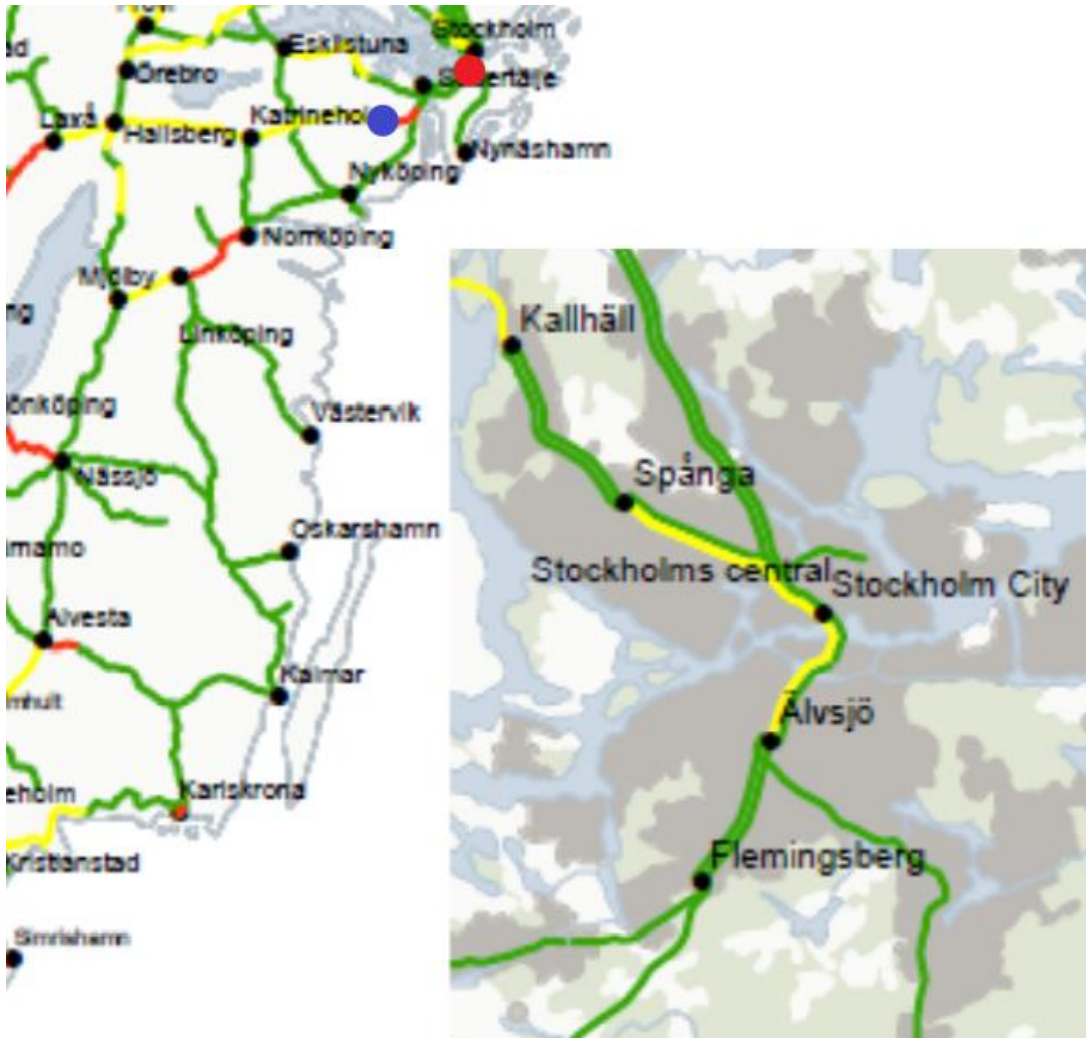


Bild 2: Kapacitetsutnyttjande från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn 2020. Gnesta blå prick, Älvsjö godsbangård röd prick.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 3: Kapacitetsutnyttjande max två timmar 2020 (de mest trafikerade timmarna per dygn). Gnesta blå prick, Älvsjö godsbangård röd prick.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Älvsjö – Gnesta består av fem spår Älvsjö – Stuvsta, fyra spår Stuvsta – Flemingsberg och två spår Flemingsberg – Södertälje syd övre – Gnesta (ytterligare två spår går via Flemingsberg – Södertälje Hamn – Järna. Dessa används främst för pendeltågstrafiken, men även enstaka godståg går den vägen). Driftplatserna Södertälje syd övre och Järna har fyra spår. Största tillåtna hastighet 200 km/h. Sträckan är 76 kilometer lång och är elektrifierad.

Investeringsplan för järnvägen

Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping, beräknas vara klar år 2035.

I nationell plan för transportsystemet 2022-2033 finns nya förbigångsspår i Katrineholm nämnd. Ett förbigångsspår på uppspårssidan och ett förbigångsspår på nedspårssidan. Dessa förbigångsspår är placerade strax norr om Katrineholm C. Planerad byggstart är år 2025.

Trimningsåtgärder finns planerade på sträckan Älvsjö – Huddinge, dessa består i en höjning av hastigheten samt signalåtgärder på innerspårerna. Åtgärderna beräknas vara utförda under år 2023.

Analys av intressekonflikten

I Trafikverkets förslag till tågplan tilldelades tåg 4431 en avgångstid från Älvsjö godsbangård klockan 04:33 (ansökan 06:03), ankomst/avgång Nässjö klockan 10:28/11:23 (ansökan 10:33/11:18) och ankomst Älmhult klockan 13:08 (ansökan styrande tid 13:05).

Green Cargo sökte en önskad avgångstid klockan 06:03 från Älvsjö godsbangård måndagar hela tågplan 2022 för tåg 4431. Dock var ankomsttiden i Älmhult styrande och sattes till klockan 13:05. Den ansökta största tillåtna hastigheten (sth) angavs till 100 km/h och tåglängden ansöktes till 599 meter Älvsjö godsbangård – Nässjö och 450 meter sträckan Nässjö – Älmhult. Green Cargo ansökte inte om några associationer för tåg 4431.

Tågtrafiken söderut från Stockholm C är tät från klockan 06 och flera timmar framåt. Det är många snabb- och regionaltåg med en största tillåtna hastighet på 200 km/h som trafikerar sträckan Stockholm C – Katrineholm. En ikappkörningseffekt uppstår när ett godståg med största tillåtna hastighet av 100 km/h ska kombineras med dessa dubbelt så snabba tåg. Därför tidigarelades avgången från Älvsjö godsbangård med 90 minuter (i Trafikverkets förslag till tågplan fick tåg 4431 avgångstiden kl. 04:33 från Älvsjö godsbangård) för att kunna hålla undan för de snabbare persontågen.

Eftersom den styrande tiden för tåg 4431 var i Älmhult, så konstruerades tåget ”baklänges” under tågplaneprocessen, det vill säga genom att låsa tågets ankomsttid i Älmhult och sedan räkna gångtiden bakåt till tågets utgångsstation (Älvsjö godsbangård). Tågtrafiken på Södra Stambanan mellan Norrköping och Älmhult är också intensiv med många snabba persontåg, så därför ställdes tåg 4431 på förbigångsspår på ett antal driftplatser: 21 minuter på Norrköpings godsbangård (plus de ansökta 3 minuter för personalbyte), 53 minuter i Kimstad, 37 minuter i Linköping, 10 minuter i Nässjö (plus de ansökta 45 minuter för växling och personalbyte) samt 13 minuter i Gävetorp. Dessa tider som tåget står still för att möta eller släppa förbi andra, snabbare tåg, kallar Green Cargo för ”skogstid”. Totalt uppgick ”skogstiden” till 134 minuter för tåg 4431 i Trafikverkets förslag till tågplan som publicerades 210705.

Eftersom Green Cargo ansåg att ”skogstiden” var för stor, så anmälde man tvist till Trafikverket avseende tågläge 4431. ”Skogstid” kostar Green Cargo lok, vagnar och förartimmar som innebär ekonomiska förluster.

Problemet med trängsel på stambanorna söderut från Stockholm C kommer att öka de kommande åren med tanke på persontrafikens planerade expansion. En dellösning med ansökta långsamma tåg i högrafik kan vara att försöka höja den största tillåtna hastigheten för dessa, t.ex. för godståg. Ett annat förslag är att låta snabba persontåg anpassa sig efter långsamtgående tåg, som t.ex. godståg, med längre gångtider som följd. Dock är dessa snabba tåg tidskänsliga och konkurrerar med bland annat inrikesflyget och bilen. Fram till

att Ostlänken öppnar för trafik Järna – Linköping år 2035 så kommer problemet med att få fram långsamtgående tåg utan alltför långa gångtider bestå.

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 fyrspar, nya mötesstationer och dylikt.

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

Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

Alternativ 0 (Trafikverkets förslag till tågplan). Tåg 4431 avgångstid Älvsjö godsbangård klockan 04:33 (ansökan 06:03), ankomst/avgång Nässjö klockan 10:28/11:23 (ansökan 10:33/11:18) samt ankomsttid Älmhult klockan 13:08 (ansökan styrande tid 13:05).

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

Inte relevant i detta sammanhang då tåg anses vara det enda transportmedlet som uppfyller kraven på hög transportkapacitet.

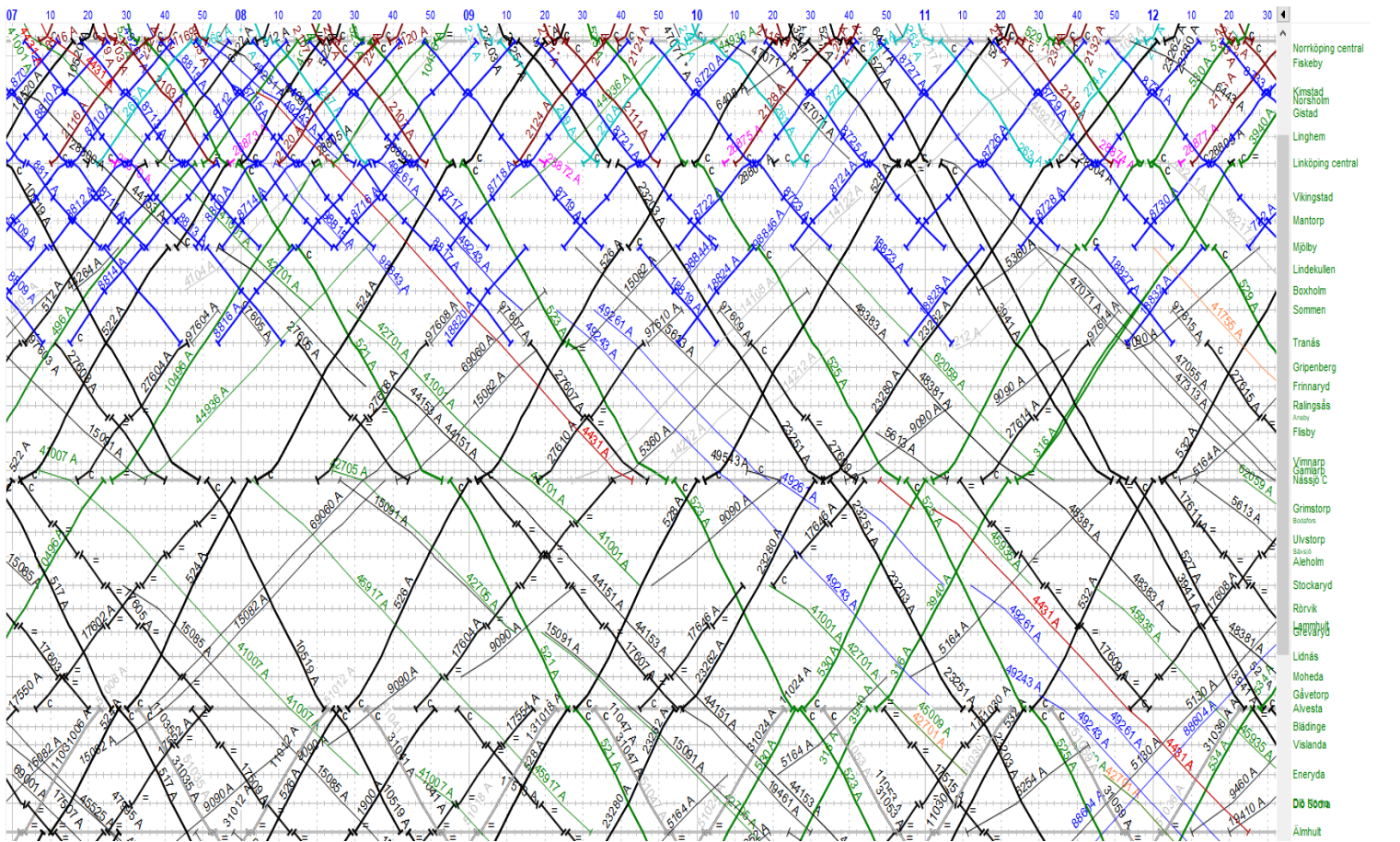
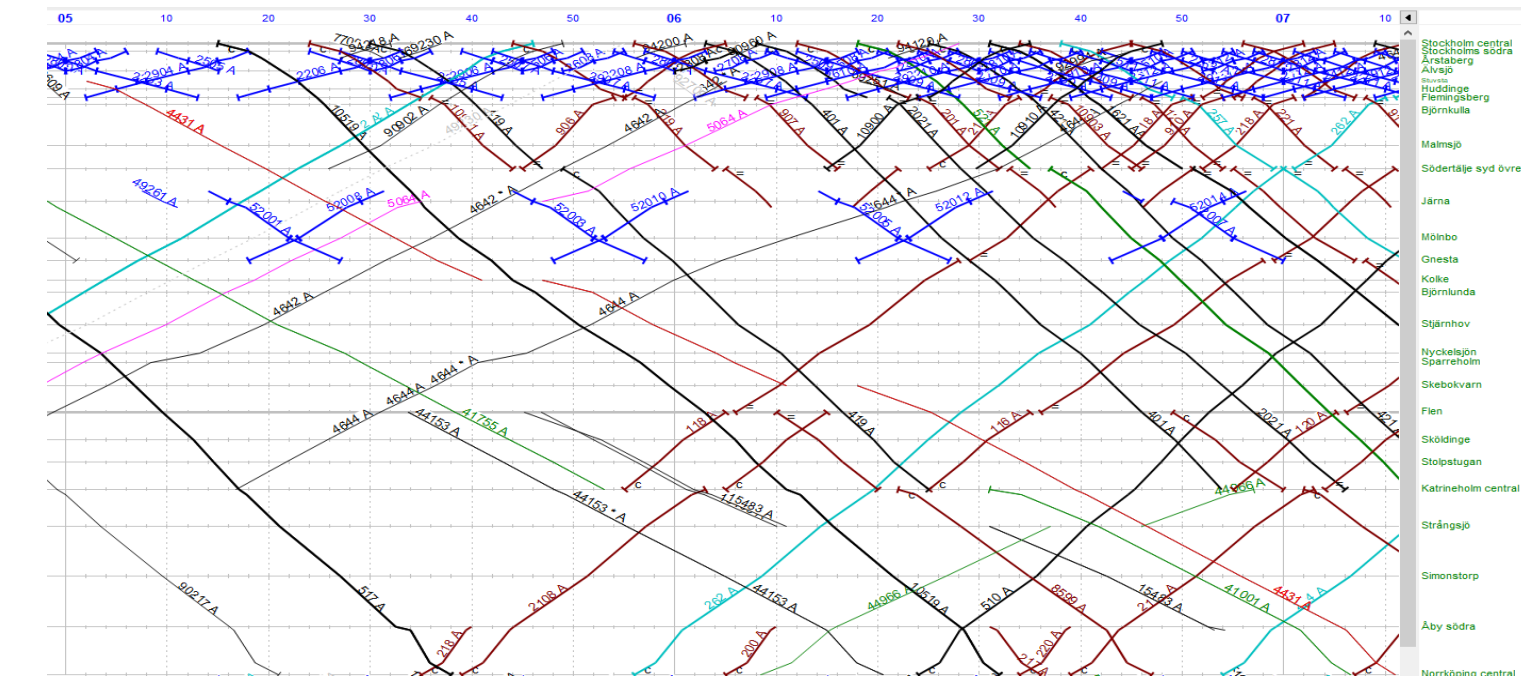
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon

Utredningsalternativ 1: Green Cargo tåg 4431 senareläggs från Älvsjö godsbangård och SJAB tåg 519 tidigareläggs från Stockholm C.

Beskrivning av åtgärden: Genom att tidigarelägga SJ AB tåg 519 med 5 minuter från Stockholm C (avgångstid klockan 05:15, ansökan klockan 05:20) kan Green Cargo tåg 4431 senareläggas med 23 minuter från Älvsjö godsbangård (avgångstid klockan 04:56, ansökan klockan 06:03) så att tåg 519 kan förbigå tåg 4431 i Kolke och sedan komma i sitt ansökta läge i Flen. Tåg 4431 får en ankomst/avgång Nässjö klockan 09:43/10:48 (ansökan 10:33/11:18) samt ankomsttid Älmhult klockan 12:25 (ansökan styrande tid 13:05). Jönköpings länstrafiks tåg 27607 Tranås–Nässjö får en 2 minuters senare ankomsttid till Nässjö pga. framförvarande tåg 4431.

Bedömning: UA1 uppfyller till stor del de flesta parternas önskemål om kapacitet för berörda tåg. SJ AB tåg 519 får en förlängd gångtid med 5 minuter på sträckan Stockholm C – Flen måndagar och JLT tåg 27607 får en förlängd gångtid på 2 minuter sträckan Tranås – Nässjö. Detta ska sättas i relation till att ”skogstiden” för Green Cargos tåg 4431 kan minska med 58 minuter i jämförelse med Trafikverkets förslag till tågplan.

Grafisk tidtabell sträckan Älvsjö–Norrköping och Norrköping–Älmhult UA1:

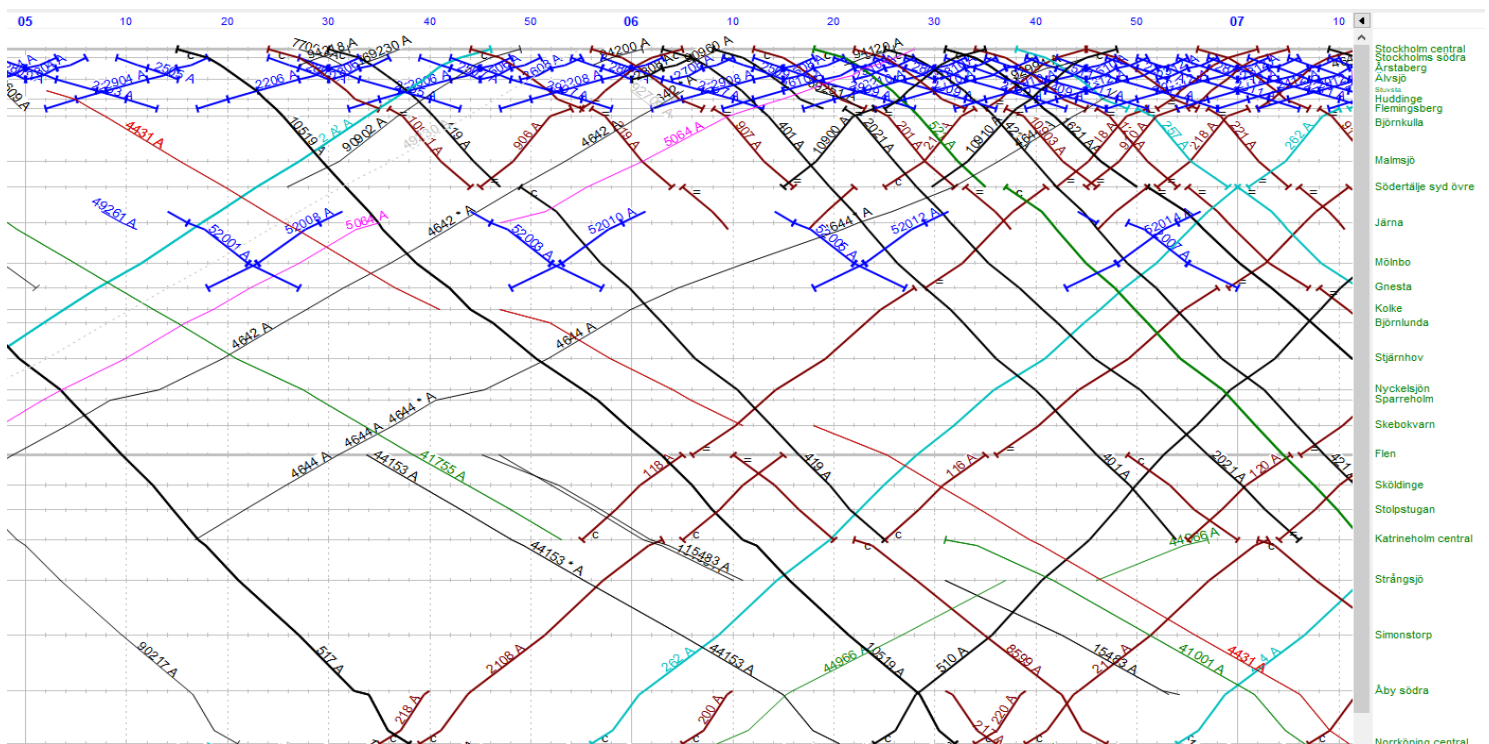


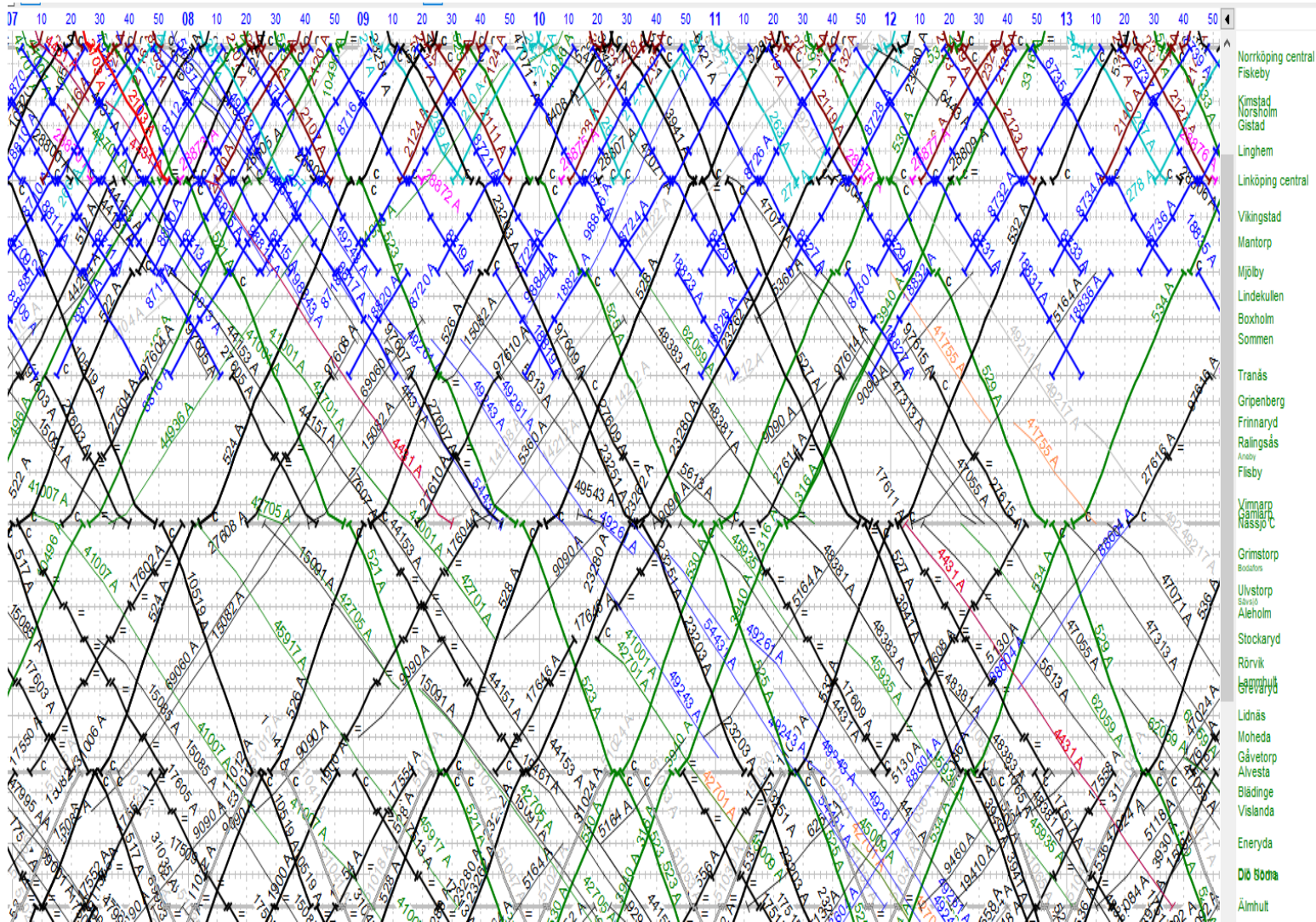
Utredningsalternativ 2: Green Cargo tåg 4431 senareläggs från Älvsjö godsbangård och SJAB tåg 519 tidigareläggs från Stockholm C, Mälardalstrafikens tåg 2103 och 2120 ställs in Norrköping – Linköping – Norrköping.

- *Beskrivning av åtgärden:* Genom att tidigarelägga SJ AB tåg 519 med 5 minuter från Stockholm C (avgångstid klockan 05:15, ansökan klockan 05:20) så kan Green Cargo tåg 4431 senareläggas med 23 minuter från Älvsjö godsbangård (avgångstid klockan 04:56, ansökan klockan 06:03) så att tåg 519 kan förbigå tåg 4431 i Kolke och sedan komma i sitt ansökta läge i Flen. Mälardalstrafikens tåg 2103 ställs in Norrköping – Linköping för att få fram tåg 4431 tidigare till Nässjö. Tåg 4431 får en ankomst/avgång Nässjö klockan 09:30/12:05 (ansökan 10:33/11:18) samt ankomsttid Älmhult klockan 13:36 (ansökan styrande tid 13:05). Även tåg 2120 behöver ställas in Linköping – Norrköping eftersom tåget vänder i Norrköping istället. Östgötatrafikens tjänstetåg 98815 Linköping – Mjölby senareläggs med 12 minuter från Linköping till Mjölby och Östgötatrafikens tjänstetåg 98843 Mjölby – Boxholm senareläggs med 4 minuter.

Bedömning: UA2 är ett betydligt sämre alternativ än UA1, eftersom fler tåg drabbas negativt av detta alternativ. Två av Mälardalstrafik tåg behöver ställas in en delsträcka samt att en bruten association uppstår mellan två av Östgötatrafikens tjänstetåg. Tåg 4431 ankommer dock Nässjö 13 minuter tidigare än i UA1, men ankommer senare till Älmhult.

Grafisk tidtabell sträckan Älvsjö–Norrköping och Norrköping–Älmhult UA2:





Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Vissa kapacitetsförstärkande åtgärder är planerade att genomföras på sträckan Älvsjö – Katrineholm under de närmaste åren, dessa bedöms dock inte vara tillräckliga för att till fullo tillgodose sökandes önskemål om avgångstid för de berörda tåglägena.

Det som bör utredas vidare är möjligheten att bygga fler förbigångsspår på Västra Stambanan, t.ex. mellan Järna och Hallsberg (två nya förbigångsspår, ett vid uppspåret och ett vid nedspåret, är planerade strax norr om Katrineholm med byggstart år 2025). Även på Södra Stambanan bör det utredas behovet av fler förbigångsspår genom Östergötland (t.ex. i Gistad) och mellan Linköping och Nässjö. En översyn bör ske på Nyköpingsbanan om möjligheten till trimningsåtgärder för att kunna köra långa godståg den vägen när kapaciteten är full med snabbgående tåg på Västra Stambanan.

Bedömning: Åtgärden med fler förbigångsspår på Södra- och Västra Stambanan gör att t.ex. godståg kan förflytta sig mindre sträckor utan långa uppehåll när förbigångar sker. Detta minskar både transporttiderna för godstågen mellan Stockholm och södra Sverige samt riskerna för att förseningar sprider sig till flera trafiksystem eftersom långsammare tåg kan

förbigås av snabbare på flera platser. Även trimningsåtgärder på Nyköpingsbanan kan göra att fler långsamgående tåg kan gå den vägen istället för på den hårt trafikerade sträckan Järna – Katrineholm – Åby där många snabbgående tåg framförs.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Utredningsalternativ 4: Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken)

Beskrivning av åtgärden: År 2035 beräknas Ostlänken, en dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping, att tas i bruk. Den nya järnvägen innebär att stora delar av tågtrafiken kan flyttas över från Västra stambanan.

Bedömning: Den nya järnvägen Ostlänken innebär att stora delar av tågtrafiken i relationen Stockholm – Östergötland/Skåne kan flyttas över från den hårt belastade sträckan Järna – Katrineholm. Banan kommer primärt att trafikeras av höghastighetståg men även av de snabbtåg som idag kör via Västra stambanan. En överflyttning kommer leda till att kapaciteten ökar på Västra stambanan när både antalet persontåg samt ikappkörningseffekterna minskar.

Slutsatser

Inga infrastrukturåtgärder som kan lösa konflikten inom 3 år har identifierats.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det utredningsalternativ, UA1, som innebär att tåg Green Cargo 4431, utifrån ansökt tid, tidigareläggs från Älvsjö godsbangård och att SJ AB tåg 519 tidigareläggs från Stockholm C är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas eller ingen association behöver brytas.

Alternativ 0 (Trafikverkets förslag till tågplan) innebar en alltför lång transporttid ("skogstid") för Green Cargo tåg 4431. Med utredningsalternativ 1 kunde "skogstiden" för tåg 4431 minska med nästan en timme utan att påverka så många andra tåg negativt. Två tåg fick dock längre gångtider: SJ AB tåg 519 fick 5 minuters längre gångtid måndagar (avgår Stockholm C 5 minuter tidigare än ansökt tid men är i sitt ansöka läge i Flen) och Jönköpings länstrafiks tåg 27607 fick 2 minuters längre gångtid mellan Aneby och Nässjö (ankommer Nässjö C 2 minuter senare än ansökt tid).

Utredningsalternativ 2 innebar att fler tåg drabbades negativt utan att körplanen för tåg 4431 blev nämnvärt snabbare (tåg 4431 ankommer Nässjö 13 minuter tidigare än i UA1). Mälardalstrafik tåg 2103 ställs in delsträcka Norrköping – Linköping och tåg 2120 ställs in delsträckan Linköping – Norrköping. Dessutom bryts en association mellan Östgötatrafikens tjänstetåg 98815 och 98843 i Mjölby. Därför förkastades detta alternativ.

Behovet av fler förbigångsspår på Södra- och Västra Stambanan bör utredas samt även genomföra trimningsåtgärder på Nyköpingsbanan som möjliggör att långa godståg kan ledas den vägen när sträckan Järna – Katrineholm – Åby är högt belastad. Det bör även utredas vidare möjligheten att öka den största tillåtna hastigheten för godståg så att ikappkörningseffekten blir mindre mot de snabbgående persontågen.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Trafikverket, Järnvägens kapacitet 2020, TRV 2020/124364

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2021/106285)

KTH Examensarbete ”Nyckeltal för skogstid” 2016-06-16

