

RAPPORT

Kapacitetsanalys Linköping – Fiskeby tåg 8844

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/100759



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Linköping – Fiskeby tåg 8844

Författare: Per Högman

Dokumentdatum: 2020-03-27

Ärendenummer: TRV 2019/100759

Version: 1.0

Kontaktperson: Per Högman

Innehåll

Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	4
Beslut om överbelastad infrastruktur.....	5
Förutsättningar trafik.....	6
Förutsättningar infrastruktur.....	7
Investeringsplan för järnvägen	7
Analys av intressekonflikten	7
Metod för att åtgärda intressekonflikten	8
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter	9
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	9
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon ...	9
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder	9
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	9
Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken).....	9
Nytt dubbelspår Hallsberg-Degerön	9
Slutsatser	10
Referenser.....	10
Bilagor	11

Sammanfattning

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Linköping-Fiskeby överbelastad tisdag-fredag klockan 15:24-15:55 under perioden 200706-200809. Konflikten består av att AB Östgötatrafiken och Green Cargo AB framställt oförenliga önskemål om tåglägen på sträckan Linköping-Fiskeby. Trafikverket valde efter konfliktlösning att fördela kapaciteten enligt förslag med högsta samhällsekonomisk nytta.

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.

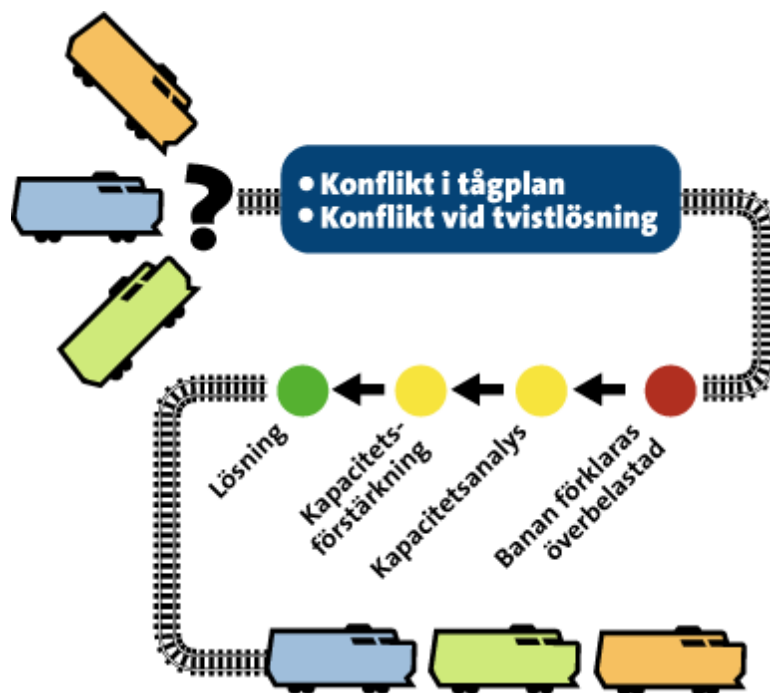
Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2019.

På sträckan Linköping-Fiskeby framställde AB Östgötatrafiken och Green Cargo AB oförenliga önskemål om tåglägen. AB Östgötatrafiken anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 8844.

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 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 tidtabellsåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.



Figur 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Linköping-Norrköping överbelastad tisdag-fredag klockan 15:24-15:55 under perioden 200706-200809. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Linköping-Norrköping. 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

Sträckan Linköping-Fiskeby är en del av Södra stambanan mellan Linköping och Norrköping och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg. Framförallt är pendeltågstrafiken tät mellan Mjölby och Norrköping.



Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2019. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2019

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Linköping-Fiskeby är dubbelspårig med största tillåtna hastighet 110-200 km/h. Sträckan är 42 kilometer lång och är elektrifierad. Det finns ett förbigångsspår i Fiskeby som är placerat på uppspårssidan och ett förbigångsspår i Kimstad som är placerad på nedspårssidan. Förbigångsspåret i Fiskeby har en hinderfri längd på 691 meter och förbigångsspåret i Kimstad är 678 meter långt.

Investeringsplan för järnvägen

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

Nytt dubbelspår Hallsberg-Degerön och mellan Hallsbergs rangerbangård och Västra stambanan. Hela utbyggnaden väntas vara klar år 2028.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge.

Under denna tidsperiod som konflikten uppstår, är sträckan Hallsberg-Motala avstängd för all tågtrafik (vecka 2028-2032). Orsaken till detta är nödvändiga arbeten som måste utföras för att bygga dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön. För att minimera trafikpåverkan så mycket som möjligt är dessa banarbeten planerade under högsommaren.

De godståg, som normalt trafikerar denna sträcka, leds istället om via Mjölby-Norrköping-Katrineholm-Hallsberg alternativt via Nässjö-Falköping-Hallsberg. I detta fall är det Green Cargos tåg 4170 (operativt tågnummer 14170) mellan Malmö godsbangård och Borlänge, som leds om via Mjölby-Norrköping-Katrineholm-Flen-Eskilstuna-Kolbäck-Snyten-Avesta Krylbo-Borlänge på grund av detta banarbete. Detta godståg går tisdag-fredag. Normalt när inte sträckan Motala-Hallsberg är avstängt, går detta godståg via Mjölby-Motala-Hallsberg-Frövi-Ludvika-Borlänge. När detta tåg skulle planeras att ledas om tjugo vardagar under högsommaren i tågplanprocessen, så uppstod en intressekonflikt om kapaciteten med Östgötatrafikens pendeltåg 8844 på sträckan Linköping-Fiskeby.

Tåg 8844 går mellan Tranås och Norrköping. Ansökt avgångstid från Tranås är klockan 14:49 och ankomsttid i Norrköping klockan 15:57. Denna tidsperiod kännetecknas av mycket tät tågtrafik mellan Linköping och Norrköping (se Bilagor). Under tvistlösningen accepterades ingen av de lösningsförslag som presenterades. Målet var att finna en lösning som innebar att tåg 8884 fick sina ansökta tider samtidigt som godståg 4170 fick en accepterad körtid mellan Malmö och Borlänge. Konsekvenserna för Green Cargo tåg 4170 var en förlängd körtid på 4 timmar och 10 minuter om Östgötatrafikens tåg 8844 hade tilldelats tågläge enligt ansökan. Trafikverkets lösningsförslag var att inte tilldela tåg 8844 kapacitet mellan Tranås och Norrköping, utan låta tåg 4170 (operativt tågnummer 14170) få denna tidtabellskanal mellan Linköping och Norrköping. När de samhällsekonomiska beräkningarna genomfördes på dessa två alternativ, så blev det samhällsekonomiska bästa resultatet att inte tilldela tåg 8844 kapacitet. Dock tilldelades tåg 8844 kapacitet måndagar, när inte tåg 4170 (operativt tågnummer 14170) går.

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 t ex signalsystem eller banunderbyggnad för att nå en bättre punktlighet.

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.

Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

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

Kapacitetssituationen i aktuellt område kommer vara ansträngt även kommande år när omledning av trafik är nödvändigt. Buss kan behöva ersätta resandetåg hela eller delar av ansökt sträcka.

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

Eftersom att sträckan Mjölby-Hallsberg kommer att stängas av flera sommarveckor de kommande åren pga. arbeten med dubbelspårsbygget Hallsberg-Degerön, så kommer Trafikverket att ta fram en kapacitetsplan på omledningssträckorna Mjölby-Katrineholm-Hallsberg och Nässjö-Falköping-Hallsberg till Tågplan 2022. En kapacitetsplan beskriver den möjliga trafikeringen på en infrastruktur som har tillfälliga begränsningar eller kapacitetsrestriktioner. Kapacitetsplanen ska följas av sökande och när kapacitet tilldelas i en Primär tågplan och Fastställd tågplan.

Trafikverket noterar att långväga godstrafik normalt inte kan ersättas av andra transportslag, varför den omleds på sträckor som den normalt inte trafikerar.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Vissa kapacitetsförstärkande åtgärder är planerade att genomföras på sträckan Mjölby-Norrköping, som t.ex. en ny plattform samt signalreglerad uppställningsspår i Mjölby. Dessutom byggs en ställverklåsning i Mantorp bort, så att man kan göra förbigångar där (förbigångsspåret ligger på nedsspårssidan i Mantorp).

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken)

År 2035 beräknas Ostlänken, en dubbelspårig höghastighets- järnväg mellan Järna och Linköping, att tas i bruk. Sträckan beräknas bli 16 mil lång. Den nya järnvägen innebär att stora delar av tågtrafiken kan flyttas över från Södra och Västra stambanan.

Genom Ostlänken fördubblas antalet spår mellan Järna och Östergötland. När de snabba persontågen flyttas till Ostlänken blir det mer plats för godståg, regionaltåg och pendeltåg på Södra och Västra stambanan. Kapaciteten på den gamla stambanan mellan Linköping och Norrköping kommer alltså öka betydligt när den nya Ostlänken är tagen i bruk.

Nytt dubbelspår Hallsberg-Degerön

Järnvägen mellan Hallsberg och Degerön byggs succesivt ut till dubbelspår. Sträckan är 46 km lång. Utbyggnaden består av flera sträckor som befinner sig i olika skeden. Inne i

Hallsberg byggs det dubbelspår mellan rangerbangården och Västra stambanan. Detta arbete görs för att öka kapaciteten på sträckan Mjölby-Hallsberg. Hela utbyggnaden beräknas vara klart år 2028.

Slutsatser

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

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tågläge 8844 inte tilldelas det ansökta tågläget mellan Tranås och Norrköping tisdag-fredag är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att godståg 4170 (operativt tågnummer 14170) inte erhåller en stor tidsförskjutning.

Referenser

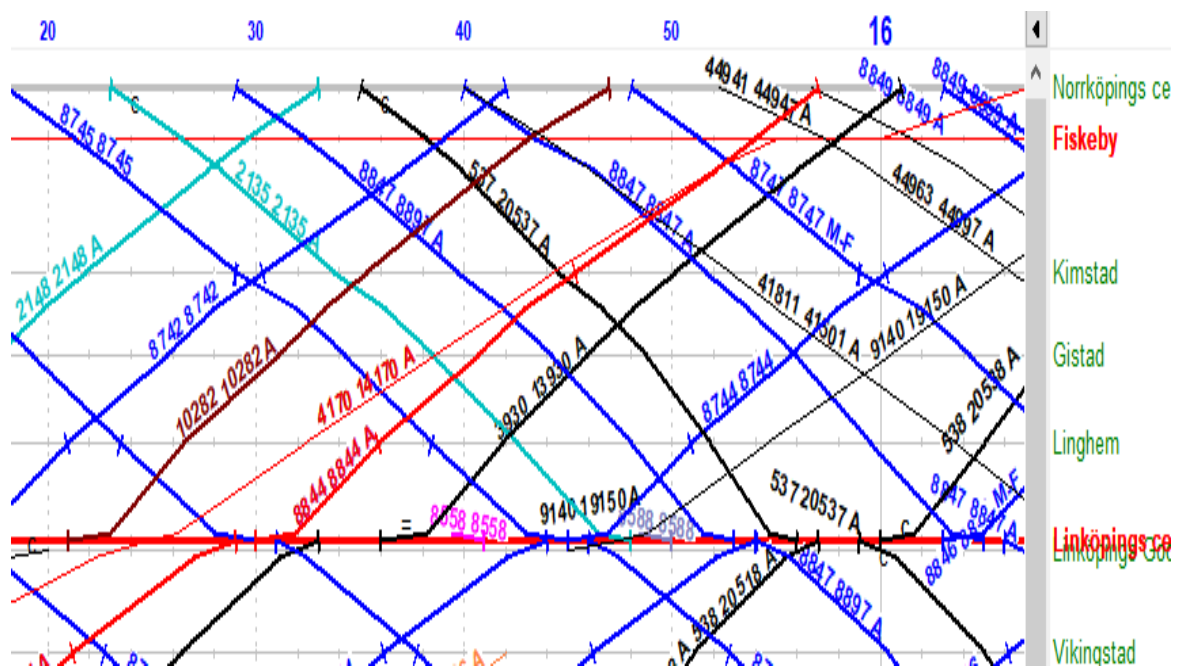
Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T20

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2019/100759)

Bilagor



Figur 2: en grafisk tidtabell som visar konflikten mellan pendeltåg 8844 och godståg 4170 på sträckan Linköping-Fiskeby. Trafikverkets lösning på konflikten är att exkludera tågläget för 8844 och låta tåg 4170 (operativt tågnnummer 14170) få denna tåglägeskanal mellan Linköping och Fiskeby.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se