

RAPPORT

Kapacitetsanalys Norrköping – Fiskeby tåg 8853

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 Norrköping – Fiskeby tåg 8853

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 Norrköping-Fiskeby överbelastad måndag-fredag klockan 17:03-17:11 under perioden 200706-200809. Konflikten består av att AB Östgötatrafiken och Green Cargo AB framställt oförenliga önskemål om tåglägen på sträckan Norrköping-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.

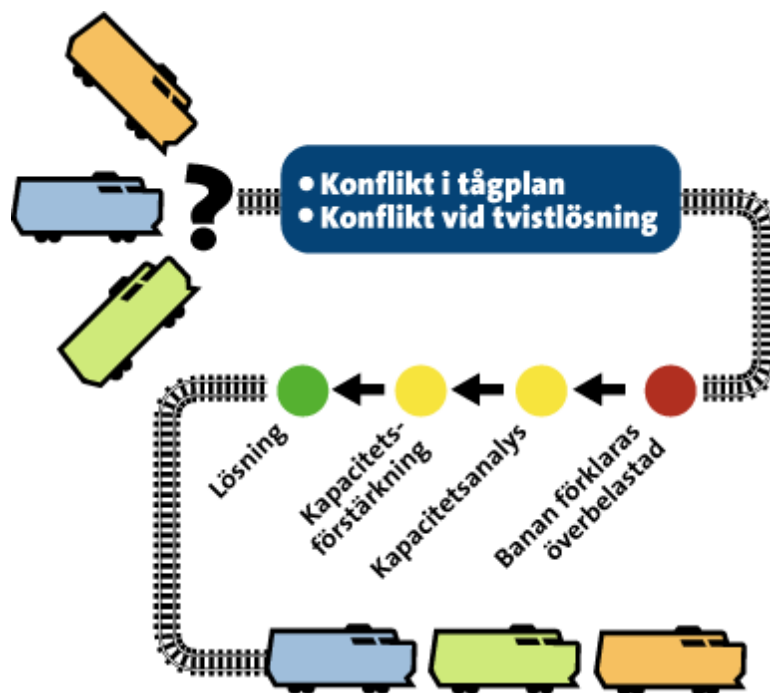
Bakgrund och syfte

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

På sträckan Norrköping-Fiskeby framställde AB Östgötatrafiken och Green Cargo AB oförenliga önskemål om tåglägen. AB Östgötatrafiken anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 8853 (operativt tågnummer 8883).

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 Norrköping-Fiskeby överbelastad måndag-fredag klockan 17:03-17:11 under perioden 200706-200809. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Norrköping-Fiskeby. 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 Norrköping-Fiskeby är en del av Södra stambanan mellan Stockholm C och Malmö C och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg. Framförallt är pendeltågstrafiken tät mellan Norrköping och Mjölby.



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



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2019

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Norrköping-Fiskeby är dubbelspårig med största tillåtna hastighet 130-150 km/h. Sträckan är 5 kilometer lång och är elektrifierad. Det finns det ett förbigångsspår i Fiskeby som är placerat på uppspårssidan med en hinderfri längd på 691 meter.

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 Hallsberg-Katrineholm-Norrköping-Mjölby alternativt via Hallsberg-Falköping-Nässjö. I detta fall är det Green Cargos tåg 5615 (operativt tågnummer 15016-15017) mellan Hallsbergs rangerbangård och Malmö godsbangård, som leds om via Katrineholm-Norrköping-Mjölby på grund av detta banarbete. Detta godståg går måndag-fredag. Normalt när inte sträckan Hallsberg-Motala är avstängt, går detta godståg den vägen. När detta tåg skulle planeras att ledas om tjugofem vardagar under högsommaren i tågplaneprocessen, så uppstod en intressekonflikt om kapaciteten med Östgötatrafikens pendeltåg 8853 på sträckan Norrköping-Fiskeby.

Tåg 8853 går mellan Norrköping och Tranås. För att hitta den bästa helhetslösningen där alla ansökta tåg får plats på denna hårt trafikerade järnvägssträcka, så tidigarelades Östgötatrafikens tåg 8853 (fick då ett operativt tågnummer 8883) med 3 minuter från Norrköping. Från Kimstad och hela vägen till Tranås erhöles de ansökta tiderna.

Östgötatrafiken har i sin ansökan till tilldelningsprocessen T20, önskat en avgångstid från Norrköping klockan 17:03, Linköping klockan 17:30-17:31, Mjölby klockan 17:50-17:51 och ankomst Tranås klockan 18:11. Vid fastställelsen av tågplanen tilldelades tåg 8853 (operativt tågnummer 8883) dessa tjugofem vardagar (perioden 200708 till 200805) en avgångstid från Norrköping klockan 17:00. I övrigt erhöles de ansökta tiderna hela vägen till Tranås. Observera att denna lösning enbart gäller tjugofem vardagar under högsommaren. Övrig tid som tåg 8853 går i denna tågplan, har Östgötatrafiken fått den avgångstid från Norrköping som de har ansökt om.

Green Cargos godståg 5615 (operativt tågnummer 15016-15017) behövde inte, med Trafikverkets förslag, slopas helt som hade blivit fallet om Östgötatrafikens tåg 8853

(operativt tågnummer 8883) hade tilldelats den ansökta tiden på sträckan Norrköping-Kimstad.

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

Inga steg 1-åtgärder är tillämpliga då samtliga tåg har erhållit tågläge.

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, regionalståg 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 8853 (operativt tågnummer 8883) får den avgångstid från Norrköping och ankomsttid till Kimstad som följer av beslutet är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas eller erhålla stora tidsförskjutningar.

Referenser

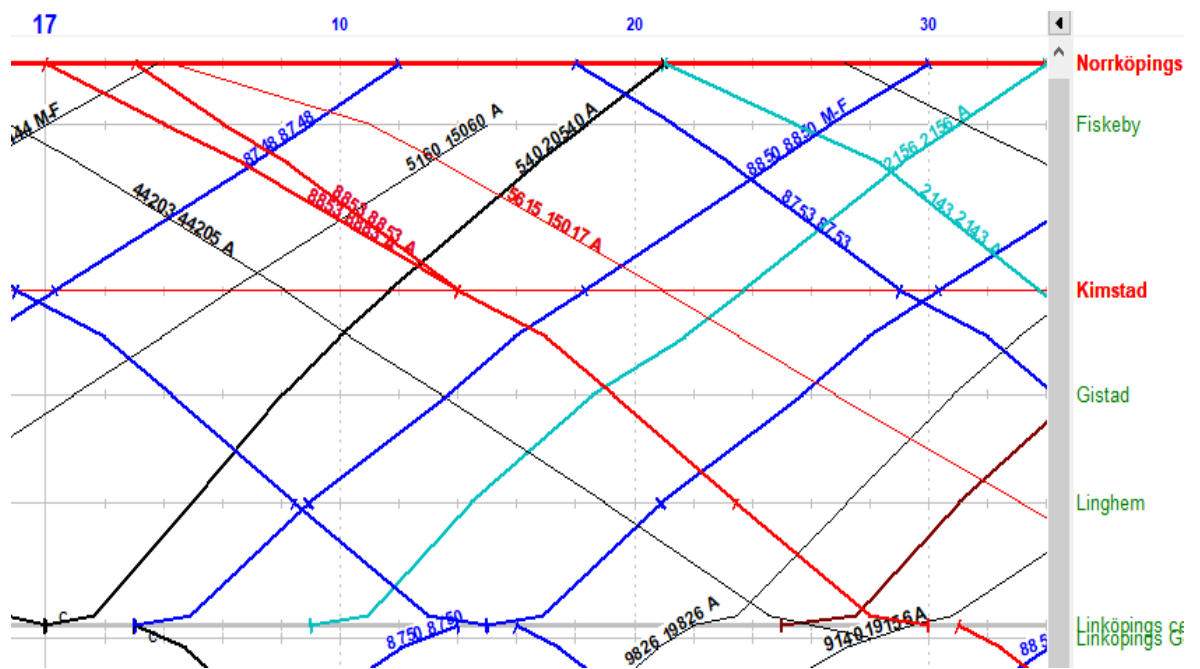
Järnvägslag 2004:519

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 8853 och godståg 5615 på sträckan Norrköping-Kimstad. Trafikverkets lösning på konflikten är en tidigareläggning av tåg 8853 (operativt tågnummer 8883) med 3 minuter från Norrköping till Kimstad.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se