

RAPPORT

Kapacitetsanalys Linköping – Norrköping tåg 9807

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T20

Ärendenummer 2019/103822



Trafikverket

Postadress: Brigadgatan 10-12, 58758 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Norrköping-Linköping tåg 9807

Författare: Jonas Bälter

Dokumentdatum: 2020-04-06

Ärendenummer: TRV 2019/103822

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

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	7
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
Slutsatser	10
Referenser.....	10

Sammanfattning

Trafikverket förklarar sträckan Norrköping-Linköping överbelastad 2019-12-16 – 2020-12-12 måndag-torsdag klockan 23:15-23:45 Konflikten består av att Green Cargo AB, Arriva, CFL Cargo Scandinavia samt AB Östgötatrafiken önskar nyttja samma tidtabellsläge mellan Norrköping och Linköping. Trafikverket valde efter konfliktlösning att fördela kapaciteten enligt förslag med högst 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

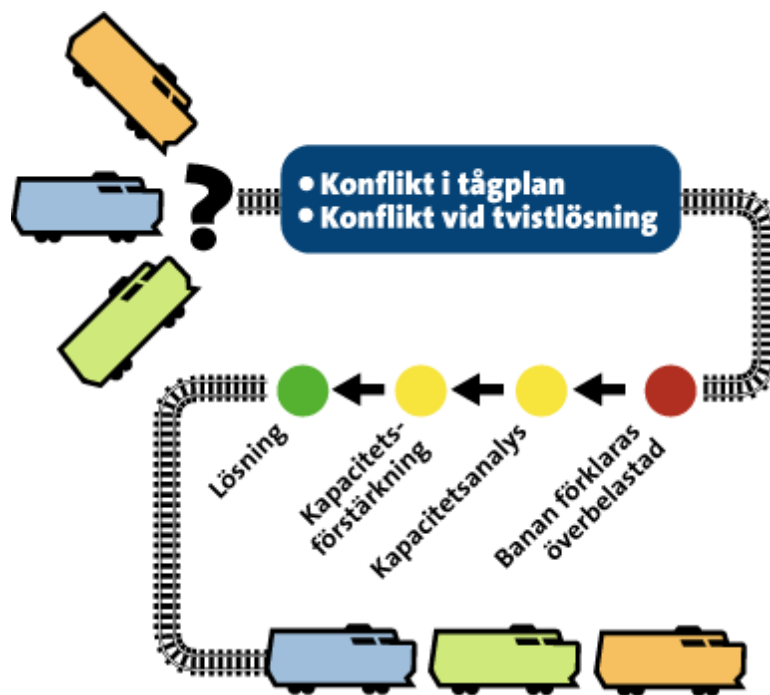
Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2019.

På sträckan Norrköping-Linköping framställde AB Östgötatrafiken, Green Cargo AB och CFL Cargo Scandinavia oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo AB anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 9807.

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-Linköping överbelastad måndag-torsdag klockan 23:15-23:45 under perioden 2019-12-16 – 2020-12-12. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Norrköping-Linköping. 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-Linköping är en delsträcka av Södra stambanan som 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 2018. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2018

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Norrköping-Linköping är dubbelspårig med största tillåtna hastighet 200 km/h. Sträckan är 47 kilometer lång och är elektrifierad. Det finns ett förbigångsspår i Fiskeby som är placerat på uppspårssidan och ett förbigångsspår i Kimstad som är placerat 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.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. Green Cargo framförde att det var angeläget att ansökt avgångs- och ankomsttid kan effektueras för att vara konkurrenskraftiga mot andra trafikslag.

För att hitta den bästa helhetslösningen där alla ansökta tåg får plats på den hårt trafikerade järnvägssträckan Norrköping-Linköping, så framfördes Green Cargo tåg 9807 utan stopp i Norrköping och Östgötatrafikens tåg 8777 försköts med 6 minuter från Norrköping till avgångstid klockan 23:24, och en ankomsttid till Linköping klockan 23:51.

Green Cargo AB har i sin ansökan till tilldelningsprocessen T20, önskat om en avgångstid från Rosersberg klockan 21:41 och ankomst Malmö Godsbangård klockan 02:38. De tilldelades tiderna avgång Rosersberg klockan 21:38 och ankomst Malmö godsbangård klockan 02:40

AB Östgötatrafiken har i sin ansökan önskat avgångstid från Norrköping klockan 23:18, ankomst Linköping klockan 23:45, ankomst Mjölby klockan 00:05 och fortsatt färd mot slutstationen Motala med ansökt ankomsttid klockan 00:25. De tilldelades tiderna: avgångstid från Norrköping klockan 23:24, ankomst Linköping klockan 23:51, ankomst Mjölby klockan 00:12 och ankomst Motala klockan 00:40.

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 fyrspar, 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

Inga steg 2- åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten

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 ställverkslösning 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 vissa 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.

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 9807 tilldelas den avgångstid från Rosersberg och ankomsttid till Malmö Godsbangård 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 2019/103822)



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se