

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Garsås-Mora

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/103828



Trafikverket

Postadress: Brigadgatan 10-12 587 58 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Garsås-Mora

Författare: Jonas Bälter

Kalkylansvarig: Pär Ström

Dokumentdatum: 2020-09-21

Ärendenummer: TRV 2019/103828

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	5
Trafiksituation	5
Aktuella och planerade åtgärder	5
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	6
Hinder för infrastrukturutveckling.....	6
Effektbeskrivning	6
Kostnads – och nyttoanalys	7
Sammanfattning	8
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen.....	8
Samrådsredogörelse	8
Trafikverkets ställningstagande	9
Valda åtgärder och tidsplan.....	9
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	9
Begrepps- och ordförklaring	9
Referenser.....	9

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2004:519 och Järnvägsförordningen 2004:526 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder Trafikverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

Syftet med en kapacitetsförstärkningsplan är att identifiera hur kapaciteten i form av tåglägen kan utökas på kort sikt (upp till ett år) och på medellång sikt (upp till tre år) till exempel genom tidtabellåtgärder, åtgärder relaterade till fordon och/eller åtgärder i infrastrukturen.

På sträckan Garsås-Mora framställde Green Cargo AB och Tåg i Bergslagen oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo AB anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 9653.

Trafikverket beslutade att förklara sträckan Garsås-Mora överbelastad måndag-torsdag klockan 05:40-06:10 under perioden 2020-08-17 - 2020-12-12.

I Kapacitetsförstärkningsplanen redovisas de samhällsekonomiska effekterna av de studerade alternativen.

Förutsättningar

Tågtrafiken på sträckan Borlänge-Mora är intensiv och utgörs av en blandning av fjärr-, regional- samt godståg. Tågens varierande hastighet, längd, vikt och uppehållsbild leder till att kapaciteten blir ansträngd morgon och eftermiddag.

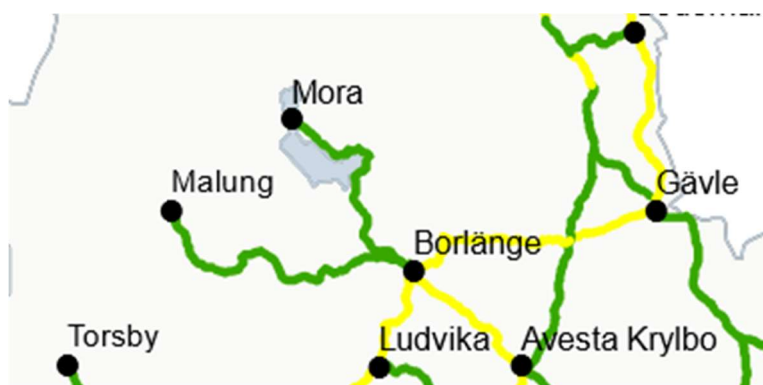


Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2019. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2019

Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%)

Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)

Berört område

Sträckan Mora- Borlänge är enkelspårig med största tillåtna hastighet på 140 km/h. Sträckan är 105 kilometer samt elektrifierad.

Trafiksituation

Tågtrafiken på sträckan Borlänge-Mora är intensiv och utgörs av en blandning av fjärr-, regional- samt godståg. Tågens varierande hastighet, längd, vikt och uppehållsbild leder till att kapaciteten blir ansträngd morgon och eftermiddag.

Mellan Mora och Borlänge går SJ ABs Intercitytåg Stockholm- Mora och Tågab fjärrtåg Göteborg-Mora. Godstågsföretagen Green Cargo AB, Hector Rail AB och Tågab avgår och ankommer Mora från/till flertalet destinationer bortom Borlänge.

Den regionala trafiken består av Tåg i Bergslagen AB regionaltåg och Green Cargo AB lokala godståg.

Godstrafiken på detta stråk är omfattande, där målpunkterna är Mora, Insjön och Borlänge.

Aktuella och planerade åtgärder

Fjärrstyrning av driftplatsen Mora. Arbetet är säkerhetshöjande och skapar möjlighet till ökad punktlighet, kapacitet och flexibilitet samt geografisk obundenhet dygnet runt.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

Alternativ JA

Tåg 9653 (operativt tågnummer 19652) föreslagen avgångstid Gävle godsbangård klockan 21:32 (ansökan klockan 21:32), uppehåll i Garsås 05:51-06:06, ankomst Mora klockan 06:20 (ansökan klockan 06:01).

Tåg 8141 föreslagen avgångstid Mora strand klockan 05:51 (ansökan klockan 05:51), uppehåll Mora 05:54-05:56 (ansökt 05:54-05:56), uppehåll Rättvik 06:19-06:20 (ansökt 06:20-06:21), ankomst Borlänge klockan 07:13 (ansökan klockan 07:13).

UA

Tåg 9653 (operativt tågnummer 19652) föreslagen avgångstid Gävlegodsbangård klockan 21:32 (ansökan klockan 21:32), uppehåll Garsås 05:51-05:54, ankomst Mora klockan 06:08 (ansökan klockan 06:01).

Tåg 8141 föreslagen avgångstid Mora strand klockan 05:39 (ansökan klockan 05:51), uppehåll Mora 05:42-05:44 (ansökt 05:54-05:56), uppehåll Rättvik 06:07-06:20 (ansökt 06:20-06:21), ankomst Borlänge klockan 07:13 (ansökan klockan 07:13).

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tidsvinst	Tidsförlust
8141	SJ AB	RS	68		12
9653	Green Cargo	GT	68	12	

Hinder för infrastrukturutveckling

INTET

Effektbeskrivning

Utredningsalternativ UA1 leder till flera olika effekter för persontrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Dels leder det till förändrade transportkostnader för person- och godstrafiken. Dels leder det till förändrade restider och transporttider för resenärer och godstransportkunderna. Vidare kan det tänkas att persontrafikens biljettintäkter och godstrafikens transportintäkter påverkas.

Nedan redovisas en samhällsekonomisk kalkyl av ovanstående effekter.

Kostnads – och nyttoanalys

Baserat på de effekter som redovisats ovan har en samhällsekonomisk analys genomförts för utredningsalternativet. I analysen har de effekter som uppstår mellan utredningsalternativet och jämförelsealternativet värderats monetärt. Värderingen av effekterna har gjorts med de värden som redovisas i JNB 2020, bilaga 4B och som används vid prioritering av tåglägen.

För de effekter som inte gått att värdera har en bedömning gjorts där negativa eller positiva effekter beskrivits genom olika grader av minus (-) eller plus (+). När effekter beskrivs med + eller – så har en sjugradig skala (+++, ++, +, 0, -, --, ---) använts.

Nedan redovisas utredningsalternativets kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet.

UA1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken på 58 752 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 37 968 kr under samma period. Den samlade effekten blir således ökade transportkostnader med 20 784 kr.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms vara relativt begränsad varför den bedöms till (-) under trafikåret. Inte heller godstransportföretagens eventuella godstransportintäkter har gått att värdera monetärt. Men bedömningen är att även dessa påverkas relativt begränsat varför de värderas till (+) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på 153 408 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få varutidsvinster på 151 776 kr under trafikåret.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

Sammanfattning

En sammanfattning av samtliga värderade effekter redovisas nedan i kronor. Negativa poster motsvarar en samhällsekonomisk kostnad och positiva poster motsvarar en samhällsekonomisk nytta.

Värderade effekter kr/trafikår	UA1
Järnvägsföretag	
Transportkostnader persontrafiken	-58 752
Transportkostnader godstrafiken	37 968
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter gods	(+)
Resenärer	
Restidsvinster	-153 408
Godstransportkunder	151 776
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-22 416

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA1 är något sämre än JA. Eventuella biljettintäktsförändringar och transportintäktsförändringar för godstrafiken bedöms inte påverka resultatet eftersom dessa bedöms ta ut varandra. JA är således det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo AB samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetat in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen.

Utskick gjordes 21:e september och samrådet var t o m 5:e oktober. Inga synpunkter eller kommentarer inkom till Trafikverket.

Trafikverkets ställningstagande

Valda åtgärder och tidsplan

Om den samhällsekonomiska kalkylen har ett positivt resultat tyder det på att utredningsalternativet är att föredra framför jämförelsealternativet till Utkast Tågplan 2020 som publicerades den 1 juli 2019. Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen. Sammantaget visar det sig att JA har en högre samhällsekonomisk nytta än UA1. Tågplanen fastställdes enligt lösning JA.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Tillträdesavgifter räknas upp årligen enligt den Nationella planen för transportsystemet år 2018-2029.

Begrepps- och ordförklaring

Kapacitetsplan: En beskrivning av den möjliga trafikering på en infrastruktur som har tillfälliga begränsningar eller kapacitetsrestriktioner. Kapacitetsplanen ska följas av sökande och när kapacitet tilldelas i tågplanen. (SERA bilaga 7, punkt 17)

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1)

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2019/103828)



