

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Järna-Katrineholm tåg 9803

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/103822



Trafikverket

Postadress: Brigadgatan 10-12 587 58 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Järna-Katrineholm

Författare: Jonas Bälter

Kalkylansvarig: Pär Ström

Dokumentdatum: 2020-09-21

Ärendenummer: TRV 2019/103822

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	5
Trafiksituation	5
Aktuella och planerade åtgärder	5
Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken).....	5
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	6
Hinder för infrastrukturutveckling.....	7
Effektbeskrivning	7
Kostnads – och nyttoanalys	7
UA1 period 1	8
Värderade effekter järnvägsföretag	8
Värderade effekter resenärer	8
Värderade effekter godstransportkunder	8
Värderade effekter Trafikverket	8
Värderade effekter för Samhället i övrigt.....	8
UA1 period 2	8
Värderade effekter järnvägsföretag	8
Värderade effekter resenärer	8
Värderade effekter godstransportkunder	8
Värderade effekter Trafikverket	8
Värderade effekter för Samhället i övrigt.....	8
Sammanfattning	9
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen.....	9
Samrådsredogörelse	10
Trafikverkets ställningstagande	10
Valda åtgärder och tidsplan.....	10
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	10
Begrepps- och ordförklaring	10
Referenser.....	10

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 Järna-Katrineholm framställde Green Cargo AB och Mälardalstrafik AB oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 9803.

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Järna-Katrineholm överbelastad måndag-torsdag klockan 20:30-21:04 under perioden 2019-12-16 – 2020-12-12. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Järna-Katrineholm. 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

Sträckan Järna och Katrineholm är en del av Västra stambanan. Denna bana är en av Sveriges viktigaste då den förbinder Stockholm och Göteborg. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg.

Kapacitetsutnyttjande på sträckan Järna-Katrineholm under dygnet och under max 2 timmar redovisas nedan (mätt tågplan 2019).



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 Järna-Katrineholm är dubbelspårig med största tillåtna hastighet 200 km/h. Sträckan är 85 kilometer lång och är elektrifierad.

Trafiksituation

Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg är, tillsammans med Södra stambanan, en av Sveriges viktigaste och hårdast belastade järnvägar. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg. Kapacitetsutnyttjandet är tidvis mycket högt och det är under vissa tider på dygnet inte möjligt att bevilja fler tåglägen.

De stora skillnaderna i hastighet mellan tågen gör att tidtabellsläggningen försvåras.

Aktuella och planerade åtgärder

Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken)

År 2035 beräknas Ostlänken, en dubbelspårig höghastighetsjärnväg 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.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

I jämförelsealternativet (Trafikverkets utkast till tågplan)

Alternativ JA (Trafikverkets utkast till tågplan)

Green Cargo tåg har föreslagen avgångstid Rosersberg klockan 19.14 (ansökan klockan 19.47), ankomst Malmö godsbangård klockan 01.40 (ansökan klockan 01.40).

Mälardalstrafik AB tåg 147 perioden 2019-12-16 -2020-06-21 föreslagen avgångstid Stockholm Central klockan 19.59 (ansökan 19.59), ankomst Hallsberg klockan 21.40 (ansökan klockan 21.41).

Mälardalstrafik AB tåg 147 perioden 2020-08-17-2020-12-12 föreslagen avgångstid Stockholm Central klockan 20.04 (ansökan klockan 19.59), ankomst Hallsberg klockan 21.40 (ansökan klockan 21.41).

Alternativ 1 period 2019-12-16 – 2020-06-21

Green Cargo tåg 9803 avgår Rosersberg klockan 19.49 (ansökan klockan 19.47), ankomst Malmö godsbangård klockan 01.39 (ansökan klockan 01.40).

Mälardalstrafik AB tåg 147 perioden avgår Stockholm Central klockan 19.42 (ansökan klockan 19.59), ankomst Hallsberg klockan 21.23 (ansökan klockan 21.41).

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tids-vinst	Tids-förlust	Tids-förskjutning	Påverkar association
9803	Green Cargo	GS	94	36		1	
147	Mälardalstrafik	RS	94			17	x

*= association FA ansökt förbindelse 12 minuter på Katrineholm C från tåg 2159 (ankomst Katrineholm C klockan 20:54). Med detta alternativ bryts förbindelsen till 147 mot Hallsberg.

Alternativ 1 period 2020-08-17 – 2020-12-12

Green Cargo tåg 9803 avgår Rosersberg klockan 19.49 (ansökan klockan 19.47), ankomst Malmö godsbangård klockan 01.39 (ansökan klockan 01.40).

Mälardalstrafik AB tåg 147 perioden avgår Stockholm Central klockan 19.44 (ansökan klockan 19.59), ankomst Hallsberg klockan 21.21 (ansökan klockan 21.41).

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tids-vinst	Tids-förlust	Tids-förskjutning	Påverkar association
9803	Green Cargo	GS	100	36		1	
147	Mälardalstrafik	RS	100		1	19	x

*= association FA ansökt förbindelse 12 minuter på Katrineholm C från tåg 2159 (ankomst Katrineholm C klockan 20:54). Med detta alternativ bryts förbindelsen till 147 mot Hallsberg.

Hinder för infrastrukturutveckling

Eftersom att Ostlänken, en dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping, beräknas bli klart först år 2035, så kommer de alltså inte att genomföras inom tre år. Kapacitetsbristen på sträckan kommer därför inte att kunna åtgärdas under denna tidsperiod.

Effektbeskrivning

UA1 leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Effekterna är olika beroende på vilken trafikperiod man tittar på.

Person- och godstrafiken påverkas av såväl restidsvinster som restidsförluster. Likaså påverkas person- och godstrafiken av förskjutna restider. Persontrafiken kommer vidare att drabbas av en bruten association under båda perioderna.

De effekter som uppstår påverkar person- och godstrafikens företag på flera olika sätt. Detsamma gäller dess resenärer och transportköpare. 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 respektive period 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 respektive periods kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet.

UA1 period 1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1, period 1, leder till minskade transportkostnader för tåg 9803 på 159 901 kr under perioden. Transportkostnaderna för tåg 147 påverkas inte.

I UA1, period 1, bedöms däremot tidsförskjutningen av tåg 147 påverka dess biljettintäkter negativt. Detsamma gäller den brutna associationen. Påverkan bedöms vara måttlig och bedöms till (--) under perioden. Den tidsförskjutning som drabbar tåg 9803 bedöms inte ha några monetära effekter (o) på dess transportintäkter.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till förskjutningstidsförluster på 225 318 kr under perioden. Dessutom drabbas resenärerna av en bruten association motsvarande en kostnad på 918 380 kr under perioden.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna får dels varutidsvinster motsvarande 749 636 kr under perioden. Dels ökade kostnader för förskjuten transporttid med 15 604 kr under perioden.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA1 period 2

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1, period 2, leder till minskade transportkostnader för tåg 9803 på 170 107 kr under perioden. Transportkostnaderna för tåg 147 ökar med 7 200 kr under perioden.

I UA1, period 2, bedöms tidsförskjutningen av tåg 147 påverka dess biljettintäkter negativt. Detsamma gäller den brutna associationen. Däremot bedöms inte transporttidsförlusten påverka biljettintäkterna. Påverkan bedöms därför samlat vara lika stor som i period 1. Det vill säga måttligt negativ (--) under perioden. Den tidsförskjutning som drabbar tåg 9803 bedöms inte ha några monetära effekter (o) på dess transportintäkter.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till förskjutningstidsförluster på 267 900 kr och restidsförluster på 18 800 kr under perioden. Dessutom drabbas resenärerna av en bruten association motsvarande en kostnad på 977 000 kr under perioden.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna får dels varutidsvinster motsvarande 797 485 kr under perioden. Dels ökade kostnader för förskjuten transporttid med 16 600 kr under perioden.

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 period 1	UA1 period 2
Järnvägsföretag		
Transportkostnader persontrafiken	0	-7 200
Transportkostnader godstrafiken	159 901	170 107
Förändrade biljettintäkter	(--)	(--)
Förändrade transportintäkter	(0)	(0)
Resenärer		
Förskjutet tågläge	-225 318	-267 900
Restidsvinster	0	-18 800
Bruten association	-918 380	-977 000
Godstransportkunder	0	0
Varutidsvinster	749 636	797 485
Förskjutet tågläge	-15 604	-16 600
Trafikverket	0	0
Samhället i övrigt	0	0
Summa total	-249 765	-319 908

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att ingen av perioderna 1 eller 2 i UA 1 är bättre än JA. Resultatet påverkas heller inte av om hänsyn tas till ej värderade effekter.

Jämförelsealternativet (JA) är därför det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till AB Östgotatrafiken, Hector Rail AB, 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

Dubbelspår: Sträcka med två huvudspår på linjen mellan två angränsande driftplatser.

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 2019/103822)

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

