

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Norrköping – Mjölby

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan 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: Kapacitetsförstärkningsplan Norrköping-Mjölby

Författare: Per Högman

Kalkylansvarig: Pär Ström

Dokumentdatum: 2020-09-21

Ärendenummer: TRV 2019/100759

Version: 1.0

Kontaktperson: Per Högman

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	6
Trafiksituation	7
Aktuella och planerade åtgärder	8
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	8
Hinder för infrastrukturutveckling.....	10
Effektbeskrivning	10
Kostnads- och nyttoanalys.....	10
Samrådsredogörelse	13
Trafikverkets ställningstagande	13
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	13
Begrepps- och ordförklaring	13
Referenser.....	13

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 Norrköping-Mjölby framställde AB Östgötatrafiken och Hector Rail AB oförenliga önskemål om tåglägen. AB Östgötatrafiken anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 8847.

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Norrköping-Mjölby överbelastad tisdagar klockan 15:40-16:31 under perioden 200706-200809. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Norrköping-Mjölby. 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 Norrköping-Mjölby 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. Kapacitetsutnyttjande på sträckan Norrköping-Mjölby 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 Norrköping-Mjölby är dubbelspårig med största tillåtna hastighet 110-200 km/h. Sträckan är 79 kilometer lång och är elektrifierad. Mellan Norrköping och Linköping finns det 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. Mellan Linköping och Mjölby finns ett förbigångsspår Vikingstad som är placerad på uppspårssidan och ett förbigångsspår i Mantorp som är placerad på nedspårssidan. Förbigångsspåret i Vikingstad har en hinderfri längd på 764 meter och förbigångsspåret i Mantorp är 740 meter långt.



Bild 3: Sträckan Norrköping-Mjölby är rödmarkerad på kartan.

Trafiksituation

Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö är, tillsammans med Västra stambanan, en av Sveriges viktigaste och hårdast belastade järnvägar. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg. Framförallt är pendeltågstrafiken tät mellan Norrköping och Mjölby. Kapacitetsutnyttjandet är tidvis mycket högt och det är under vissa tider på dygnet inte möjligt att få in fler tåg mellan de tåg som redan trafikerar banan.

Mellan Katrineholm och Mjölby går SJ ABs snabbtåg och Intercitytåg Stockholm- Malmö och Transdevs ”Snälltåget”. I T21 har även operatören Flixbus ansökt om kapacitet för tågtrafik Stockholm- Malmö, varvid det är sannolikt att denna trafik finns även i T22.

Den regionala trafiken består av Mälardalstrafiks olika upplägg Västerås- Katrineholm- Norrköping- Linköping och Stockholm- Nyköping/Katrineholm- Norrköping- Linköping samt SJ ABs ”Östpendel” Gävle- Stockholm- Linköping.

Pendeltågstrafiken består av Östgötatrafikens pendeltågstrafik mellan Norrköping- Mjölby- Motala. Trafiken har ett grundutbud på 30-minuterstrafik kompletterat med insatståg i rusningstrafiken.

Godstrafiken i detta stråk är omfattande, där målpunkterna är Norrköpings Godsbangård, Kimstad (Skärblacka) och Katrineholm. Genomgående godståg i form av posttåg och tåg Malmö/Kontinenten – Älvsjö/Rosersberg finns också.

De stora skillnaderna i hastigheten mellan tågen gör att tidtabellsläggningen försvåras och det är vanligt med förbigångar, framförallt måste godstrafiken ofta ställas åt sidan för snabbtåg och regionaltåg.

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.

	Dygn	Max2timme	Antal godståg	Antal snabbtåg	Antal persontåg	Antal pendeltåg
Mjölby-Linköping	49%	76%	10	15	6	48
Linköping-Norrköping	61%	100%	8	17	32	48
Norrköping - Åby	30%	50%	11	17	48	0
Åby-Katrineholm	42%	68%	9	17	31	0
Katrineholm-Hallsberg	64%	100%	9	31	21	0

Bild 4: Kapacitetsutnyttjande per dygn och max 2 timme samt tågantal

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. 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 2029. Efter detta år behöver inte sträckan Mjölby-Norrköping-Katrineholm-Hallsberg användas som omledningssträcka under sommarperioden för godstågen som normalt går mellan Hallsberg och Mjölby och kapaciteten mellan Norrköping och Mjölby beräknas då vara tillräcklig för den tänkta ansökta trafiken.

Kapacitetsförstärkande åtgärder Mjölby-Norrköping

Vissa kapacitetsförstärkande åtgärder är planerade att genomföras på sträckan Mjölby-Norrköping inom 3 år, 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 nedspårssidan i Mantorp).

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA

I jämförelsealternativet (Trafikverkets utkast till tågplan) slopas Östgötatrafikens tåg 8847 helt mellan Norrköping och Mjölby (tisdagar).

Hector Rails tåg 41811 (operativt tågnummer 41501) har föreslagen avgångstid Timrå klockan 06:00 (ansökan klockan 06:10), ankomst Stockaryd klockan 18:00 (ansökan klockan 18:45).

UA1

Östgötatrafikens tåg 8847 (operativt tågnummer 8897) har en föreslagen avgångstid från Norrköping klockan 15:29 (ansökan klockan 15:38), Linköping klockan 15:53-15:54 (ansökan klockan 16:02-16:03), ankomst Mjölby klockan 16:09 (ansökan klockan 16:22). Uppehållen i Vikingstad och Mantorp är slopade.

Hector Rails tåg 41811 (operativt tågnummer 41501) har föreslagen avgångstid Timrå klockan 06:00 (ansökan klockan 06:10), ankomst Stockaryd klockan 18:00 (ansökan klockan 18:45).

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tids-vinst	Tids-förlust	Association	Tids-förskjutning	Påverkan exkludering
8847	Östgötatrafik	RX	5		4		9*	Ja
41811	Hector Rail	GS	5		0**			

*= association FOH ansökt minimum fordonsvändning minst 8 minuter på Norrköping C från tåg 8740 (ankomst Norrköping C klockan 15:12). Associationen håller i detta alternativ. Association FOH ansökt minimum fordonsvändning minst 15 minuter i Mjölby till tåg 8850 (avgång Mjölby klockan 16:35). Associationen håller i detta alternativ.

**=tidsförlusten avser jämförelsen mellan JA och UA1 på sträckan Norrköping-Mjölby för tåg 41811. Tidsvinsten för tåg 41811:s ansökta tid och den erhållna på hela sträckan Timrå-Stockaryd är 35 minuter.

UA2

Östgötatrafikens tåg 8847 (operativt tågnummer 8897) har en föreslagen avgångstid från Norrköping klockan 15:40 (ansökan klockan 15:38), Linköping klockan 16:05-16:06 (ansökan klockan 16:02-16:03), ankomst Mjölby klockan 16:25 (ansökan klockan 16:22).

Hector Rails tåg 41811 (operativt tågnummer 41501) har föreslagen avgångstid Timrå klockan 06:00 (ansökan klockan 06:10), ankomst Stockaryd klockan 19:22 (ansökan klockan 18:45).

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tids-vinst	Tids-förlust	Association	Tids-förskjutning	Påverkan exkludering
8847	Östgötatrafik	RX	5		1	X*	2	Ja
41811	Hector Rail	GS	5		82			

*= association FOH ansökt minimum fordonsvändning minst 8 minuter på Norrköping C från tåg 8740 (ankomst Norrköping C klockan 15:12). Associationen håller i detta alternativ. Association FOH ansökt minimum fordonsvändning minst 15 minuter i Mjölby till tåg 8850 (avgång Mjölby klockan 16:35). Associationen håller inte i detta alternativ.

Trafikverket har för tågplan 2022 tagit fram en Kapacitetsplan för omledningssträckorna Mjölby-Norrköping-Katrineholm-Hallsberg och Falköping-Nässjö. Denna kapacitetsplan tas fram utifrån bilaga VII till SERA-direktivet 2012/34/EU och ska användas som planeringsförutsättning i tågplaneprocessen i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande under den period då sträckan Hallsberg– Degerön är avstängd på grund av dubbelspårsutbyggnad.

Hinder för infrastrukturutveckling

Eftersom att Ostlänken, en dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping, beräknas bli klart först år 2035 och att dubbelspåret Hallsberg-Degerön beräknas vara klart år 2029, så kommer de alltså inte att genomföras inom tre år. Kapacitetsbristen på sträckan kommer därför inte att kunna åtgärdas under denna tidsperiod. En Kapacitetsplan kommer dock att upprättas till tågplan 2022 för omledningssträckorna Mjölby-Norrköping-Katrineholm-Hallsberg och Falköping-Nässjö. Se föregående kapitel.

Effektbeskrivning

De båda utredningsalternativen (UA1 och UA2) leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. I UA1 och UA2 påverkas persontrafiken av såväl restidsförluster som förskjuten restid. Vidare leder UA1 och UA2 till att tåg 8847 får tillbaka sitt exkluderade tågläge från jämförelsealternativet. I UA2 får persontrafiken en bruten association. Godstrafiken påverkas inte av några effekter i UA1. Däremot påverkas godstrafiken av transporttidsförluster i UA2.

De effekter som uppstår påverkar person- och godstrafikens företag på flera olika sätt. Detsamma gäller dess resenärer och godstransportköpare. Nedan redovisas en samhällsekonomisk kalkyl av ovanstående effekter.

Kostnads- och nyttoanalys

Baserat på de effekter som redovisats ovan har en samhällsekonomisk analys genomförts för utredningsalternativen. I analysen har de effekter som uppstår mellan respektive utredningsalternativ 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 utredningsalternativs kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet.

UA1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till ökade transportkostnader för tåg 8847 på 4 860 kr under trafikåret. Däremot kommer UA1 leda till att tåg 8847 får tillbaka sitt tågläge vilket värderas till 160 385 kr.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna har inte bedömts eftersom värdet av att tåg 8847 fått tillbaka sitt tågläge redan har värderats.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster och förskjutningstidsförluster på 6 060 kr respektive 10 260 kr under trafikåret. UA1 leder vidare till effekter för resenärer då två uppehåll slopas. Dessa uppehåll har dock inte gått att värdera monetärt. Värdet av den försämringen har bedömts vara minus (-).

Värderade effekter godstransportkunder

Inga effekter bedöms uppstå för Trafikverket.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för Trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA2

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 leder till ökade transportkostnader för tåg 8847 på 1 215 kr under trafikåret. UA2 kommer även leda till att tåg 8847 får tillbaka sitt tågläge vilket värderas till 160 385 kr. Tåg 8847 kommer vidare drabbas av en bruten association till en kostnad av 192 500 kr under trafikåret.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna har inte bedömts eftersom värdet av att tåg 8847 fått tillbaka sitt tågläge redan har värderats.

I UA2 kommer godstrafikens transportkostnader öka med 19 270 kr under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 leda till restidsförluster och förskjutningstidsförluster på 1 515 kr respektive 2 280 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

I UA2 kommer godstrafikens kunder kommer att drabbas av varutidsförluster på 91 020 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	UA2
Järnvägsföretag		
Transportkostnader persontrafiken	-4 860	-1 215
Transportkostnader godstrafiken	0	-19 270
Bruten association godstrafiken	0	-192 500
Exkluderat tågläge återlämnat	160 385	160 385
Resenärer		
Förskjutet tågläge	-10 260	-2 280
Restidsvinster	-6 060	-1 515
Slopade uppehåll	(-)	0
Godstransportkunder		
Varutidsvinst	0	-91 020
Förskjutet tågläge	0	0
Trafikverket	0	0
Samhället i övrigt	0	0
Summa total	139 205	-147 415

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att alternativ UA1 är bättre än såväl UA2 som JA. Hur alternativen påverkas av att uppehåll slopas i UA1 har inte värderats monetärt. Men bedömningen är att den effekten inte skulle kunna påverka resultatet av analysen mer än marginellt. UA1 är därför att föredra framför både UA2 och JA ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat kapacitetsförstärkningsplan till AB Östgötatrafiken, 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:a september och samrådet var t o m 5:e oktober. Inga synpunkter eller kommentarer inkom till Trafikverket.

Trafikverkets ställningstagande

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 UA1 har en högre samhällsekonomisk nytta än JA och UA2. Tågplanen fastställdes enligt lösning UA1 tisdagar under perioden 200706-200809.

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 2019/100759)

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029



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

www.trafikverket.se