

ÅVS Markarydsbanan



TRAFIKVERKET

2017-09-29

Målsättningen

- Målsättningen är att ta fram och sammanställa ett planeringsunderlag för Trafikverket respektive Region Halland, Region Kronoberg och Region Skåne.
- Planeringsunderlaget omfattar:
 - Under vilka förutsättningar regional-/interregional persontrafik kan etableras på Markarydsbanan.
 - Omfattning och förutsättningar för en bibehållen/utvecklad planenlig/ej planenlig (omledning) godstrafik på Markarydsbanan.
 - Omfattning och prioritering av åtgärder, såväl för drift och underhåll som för investeringar, för att bibehålla och utveckla Markarydsbanans funktion som regional/interregional järnväg för person- och godstrafik.

Projektets resa

Utredning

Nulägesanalys

Ursprungligt uppdrag:
Mötesspår Knäred
Station Veinge

Få plats med regiontrafiken

Tidtabellsanalys:
Fungerar nästan
(ej uteslutet)

Trafik- och infra
Markarydsbanan

Används för annan trafik
Funktion Kommersiell trafik
Funktion Godstrafik
Funktion Omledning
Anslutande trafik

ÅVS

Halmstad C

Kapacitet noder

Kapacitet Linje

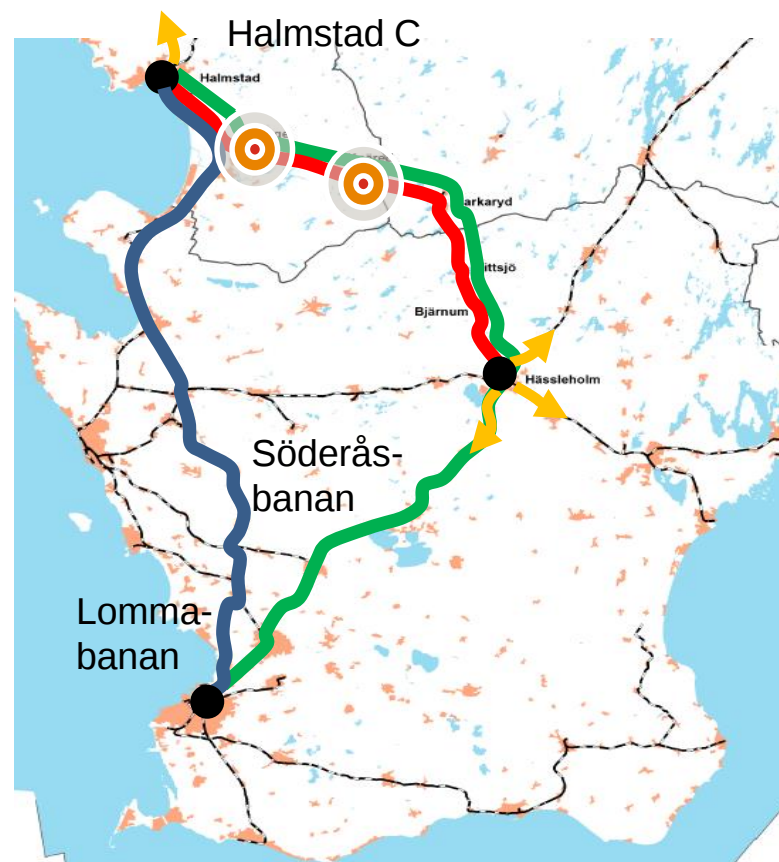
Linjeåtgärder (Vmax)

KTL-byte

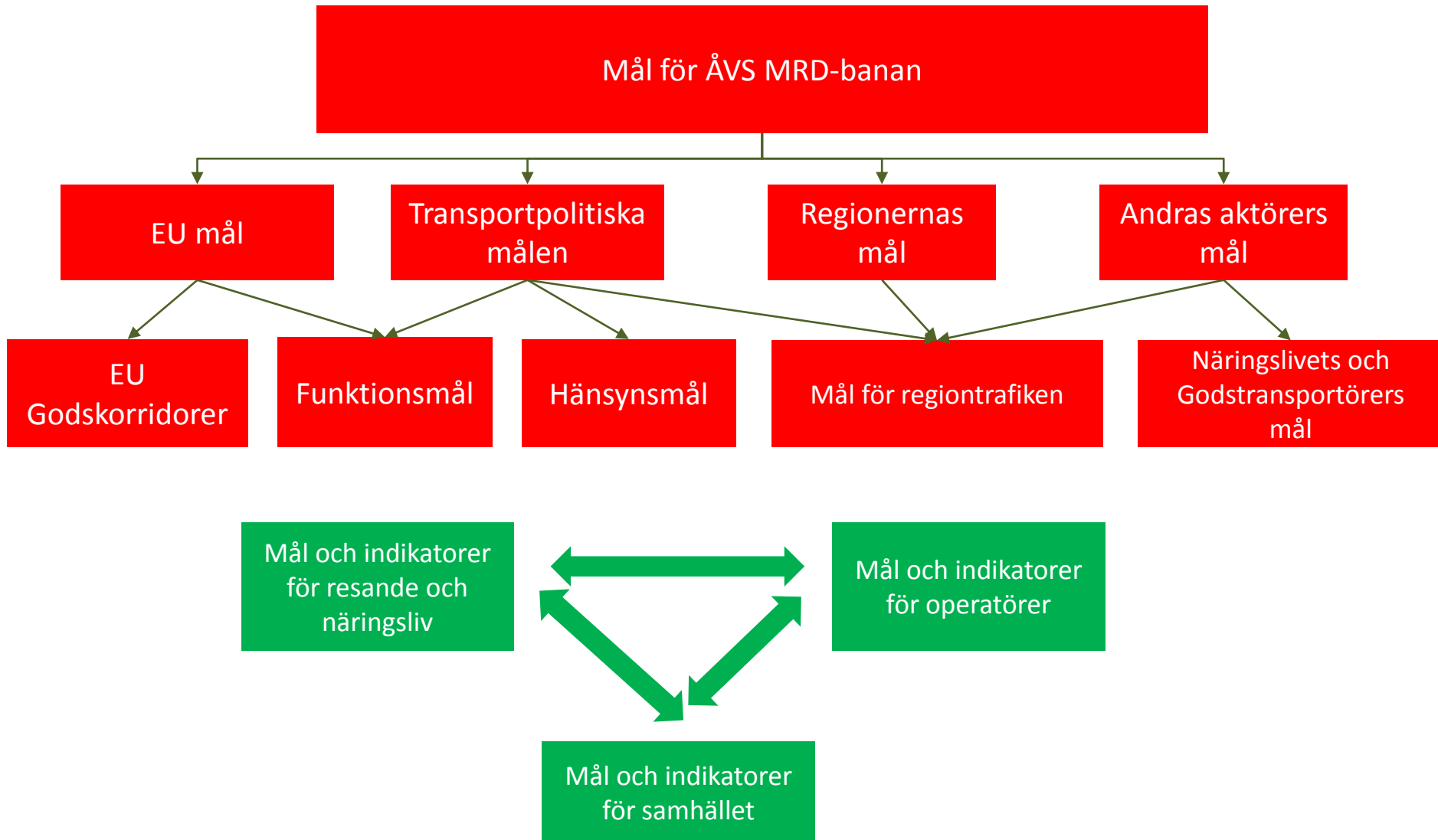
Analys
Rapport

Åtgärdsvalsstudie Markarydsbanan

- Om regionerna skall satsa på etablering av regiontågstrafik ställer de krav på att kunna etablera en **attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv** trafik som är anpassad för arbets- och studiependling samt fjärresenärer.
- Markarydsbanan - central länk för näringslivet mellan Skåne/Västra Blekinge och Västkusten.
 - Godståg 0-4 godståg per dygn
- Omledning upp till 20 godståg per dygn
 - Planerad ej planenlig godstrafik
 - Söderåsbanan – ombyggnad 2020 – 2021
 - Lommabanan – ombyggnad 2020 – 2021
- Halmstad C – ombyggnad 2023 - 2024
- Kontaktledningsbyte 2023 - 2024



Mål för ÅVS Markarydsbanan



FM1: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet (Regionernas Trafikerings-PM).

- Attraktiv (Restid)
 - Målet är en ledtid/restidskvot som i de centrala relationerna inom stråket och mellan stråket och viktiga start/målpunkter utanför stråket skall motsvara en restidskvot på minst 0,8.
- Attraktiv (anslutningar)
 - Omstigningstiden i Hässleholm (riktning Kristianstad/Blekinge) bör inte överstiga 10 (max 12 min)
 - Omstigningstiden i Hässleholm (riktning Södra Stambanan Norrut) bör inte överstiga 10 (max 12 min)
 - Omstigningstiden i Hässleholm (riktning Södra Stambanan Söderut) bör inte överstiga 10 (max 12 min)
 - Omstigningstiden i Halmstad (riktning Varberg/Göteborg) bör inte överstiga 10 (max 12 min)
 - Anslutande busstrafik koordineras i knutpunkterna med den nya trafiken
- Robust (Tillförlitlig)
 - Målet är en regiontågstrafik med minst 95 % punktlighet (+/- 5 min)
 - Vändtiden i Halmstad och Hässleholm (knutpunkterna) ska vara minst 10 min (utan återhämtningstid) – robust trafik/ekonomi
- Linjekapaciteten skall medge taktfast tidtabell med en avgång per timme (per riktning) med taktfast entimmes-tidtabell – med önskan att kunna köra ytterligare insatstrafik i pendlingstider.

FM2: Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

- Introduktionen av ny regiontrafik (med de krav som Regionerna och LTB ställer får/bör) inte påverka godstransportbolagens förutsättningar för godstrafik negativt.
 - Kapaciteten längs stråket får inte påverkas mer än marginellt.
 - Antalet tilldelbara tåglägen (för godstrafik) längs stråket skall minst motsvara de krav som ställs på stråk inom EU Godsskorridorer.
 - Möjliga tilldelbara tåglägen får/bör inte ha restriktioner gällande tågvikter (gångtider) och tåglängder ska minst vara 630 m eller önskvärt 750 m (eller vad som dimensioneras av anslutande stråk).
 - Banans standard ska (för konkurrenskraft).
 - Om godsanalysen indikerar behov behöver kortsiktigt kapaciteten på en lastplats (inom stråket eller i dess omedelbara närhet) kunna tilldelas – om det inte finns en tilldelbar lastplats så bör en plats för en strategiskt lokaliserad plats identifieras som på sikt kan exploateras.

FM3: Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.

- Tillgängligheten ska förbättras mellan Halland och Norra Skåne, Bleking och Öster län längs södra stambanan
- Tillgängligheten förbättras inom stråket för arbets- och studiependling.

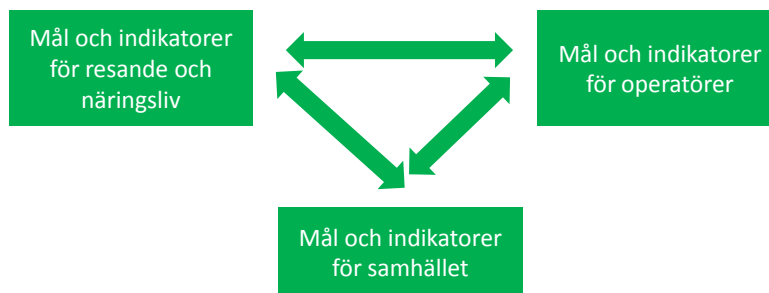
FM7: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, (gång och cykel) förbättras.

- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik inom stråket eller mellan stråket och till stråket kransregion skall förbättras
 - Anpassade anslutningar i knutpunkterna (koordinering av kollektivtrafik och regiontågstrafiken) för att främja den sömlösa resan. Lätt och smidigt att byta mellan olika färdmedel i knutpunkterna.
 - Åtgärden skall främja möjligheterna till förbättrad attraktivitet hos kollektivtrafiken genom Ökad frekvens och kortare ledtider
- Sidoeffekterna (ex minskad tillgänglighet kollektivtrafik) för resandegrupper i mindre trafikstarka transportrelationer eller i relationer som ersätts av tåget (ex kräver nytt extra byte) ska med etablering av regiontrafik vara begränsade.

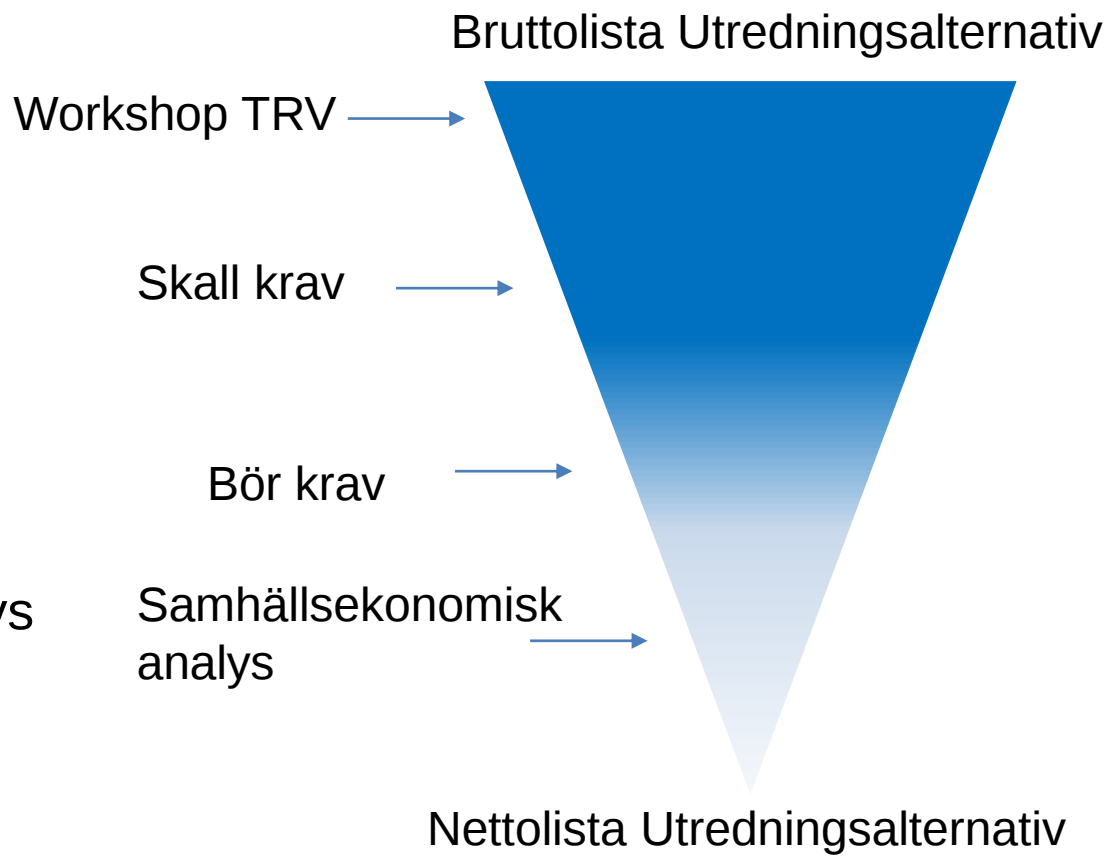
Operatörernas mål

- Kapaciteten (beräknat som kapacitetstillägget för befintlig godstrafik respektive lagringsbehovet av godståg i Halmstad och Hässleholm) längs stråket får inte påverkas mer än marginellt.
- Fordonseffektiviteten för insatta resurser bör (inklusive reserv) överstiga 170 000 km per år och fordon (vid 12 dt TFT).
- Regiontågstrafiken skall generera en kostnadstäckningsgrad på minst 30/50 % (på ett par års sikt)
- Vändtiden i Halmstad och Hässleholm (knutpunkterna) ska vara minst 10 min (utan återhämtningstid) – robust trafik/ekonomi
- Plattformar vid nya stationer ska ha samma längddimensioner som befintliga stationer (Bjärnum och Vittsjö).
- Plattformkapaciteten i Halmstad och Hässleholm ska vara tillräcklig för att tillåta den föreslagna trafiken – och utan sidoeffekter på befintlig trafik på anslutande järnvägar.
- Uppställningskapaciteten i Halmstad/Hässleholm ska vara tillräcklig för trafiken erforderliga drifts- och reservvagnssätt

Utvärdering i flera steg



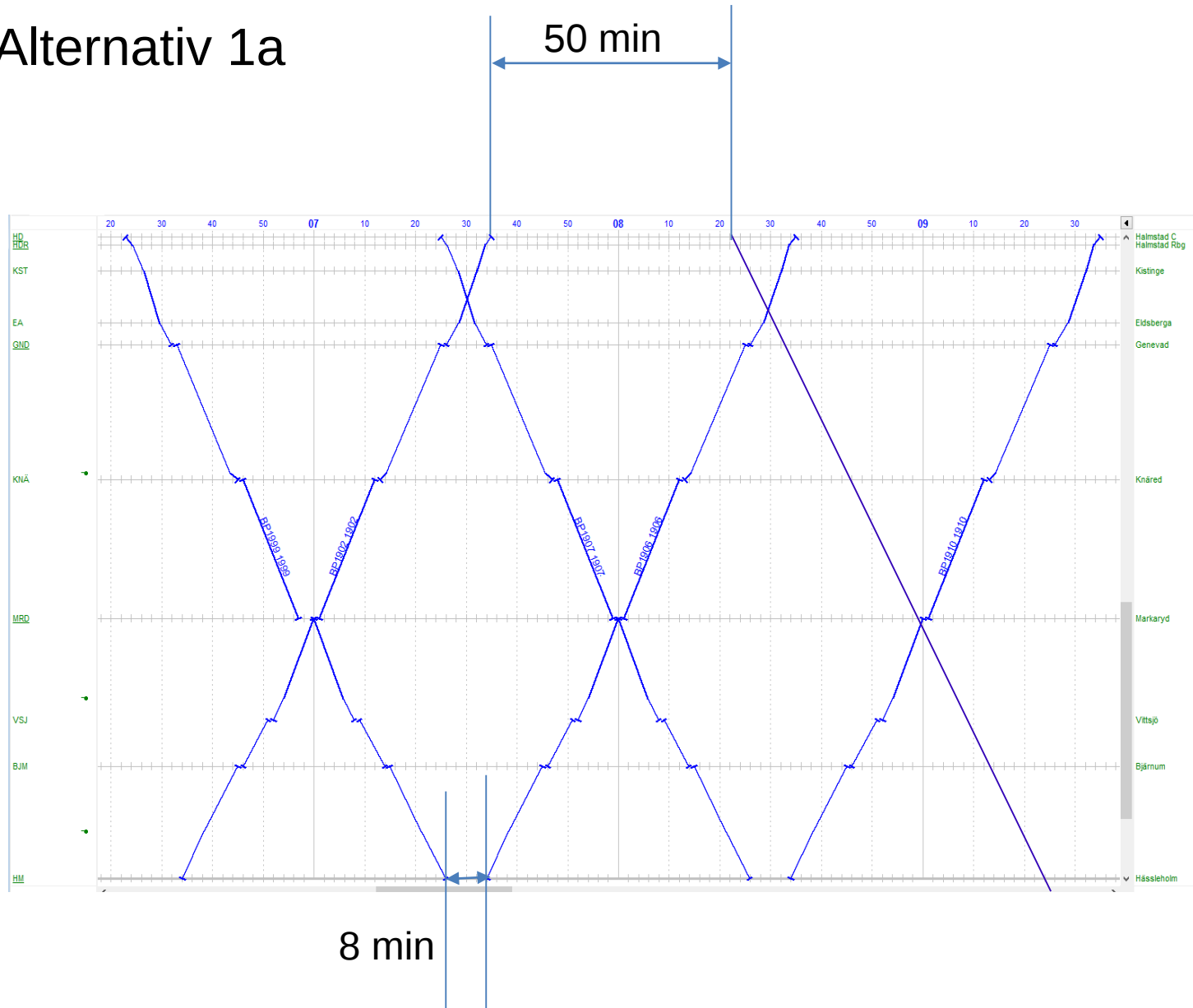
- Steg 1: Dialog om realistiska alternativ
- Steg 2: Skall/börkrav
- Steg 3: Samhällsekonomisk analys



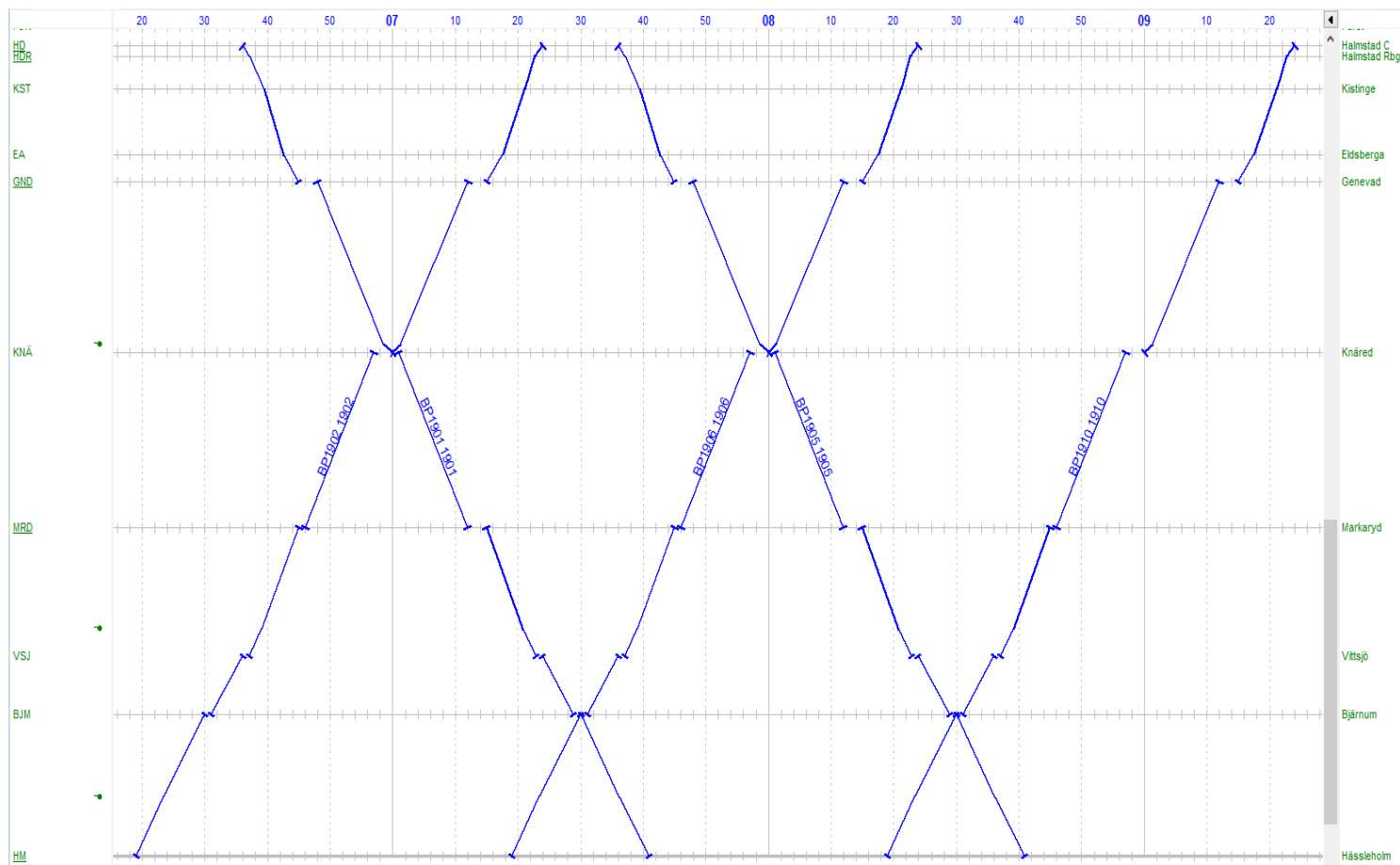
Arbetsprocess Utredningsalternativ

	Regiontågstrafik	Interregional trafik	Godstrafik	Omledning
	12 dt	6 dt	5 dt	5-10 dt
Utan mötesspår Knäred med hasthøj				
Utan mötesspår Knäred med hasthøj				
Med mötesspår Knäred				
Med mötesspår Knäred med hasthøj				

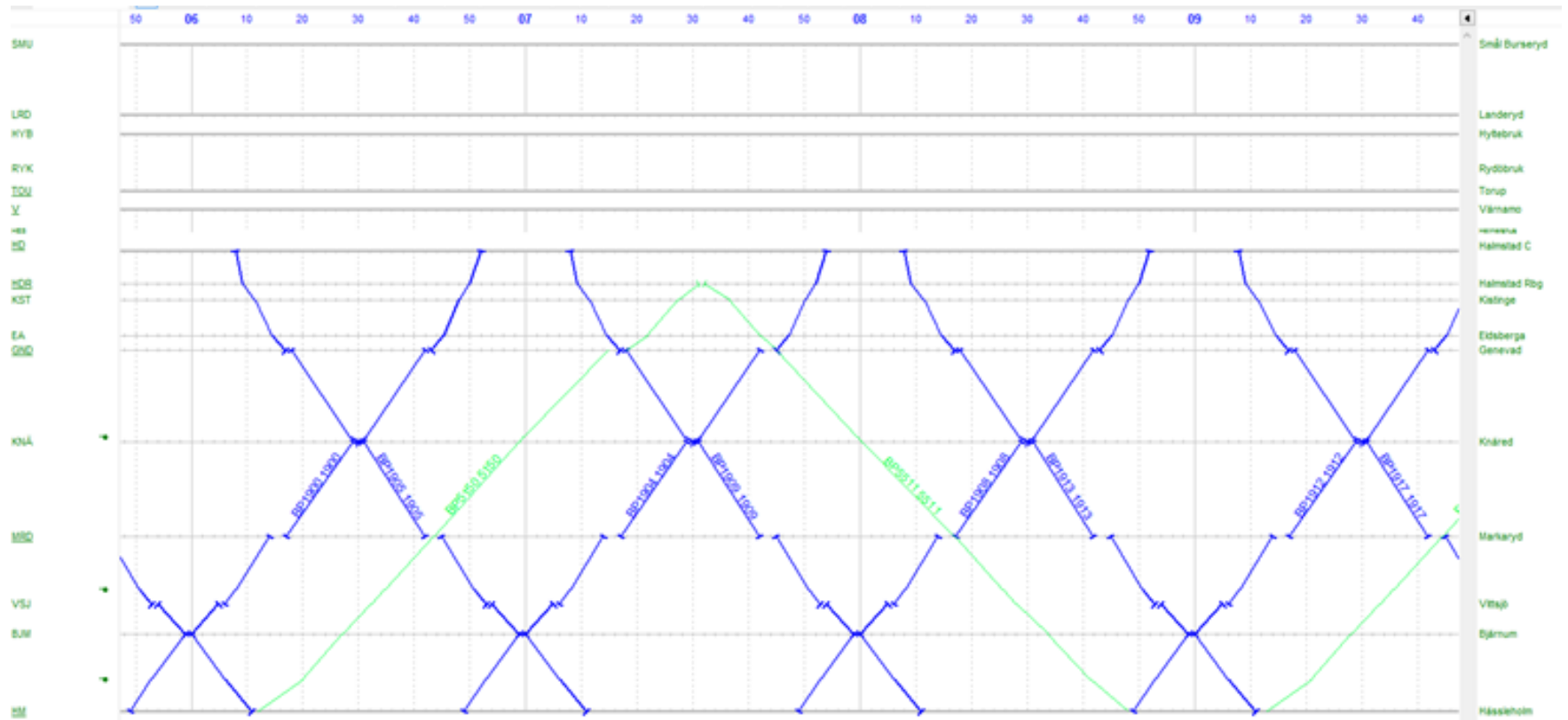
Alternativ 1a



Utredningsalternativ 2a



Alternativ 2b



Trafikverkets rekommendationer - Trafikering

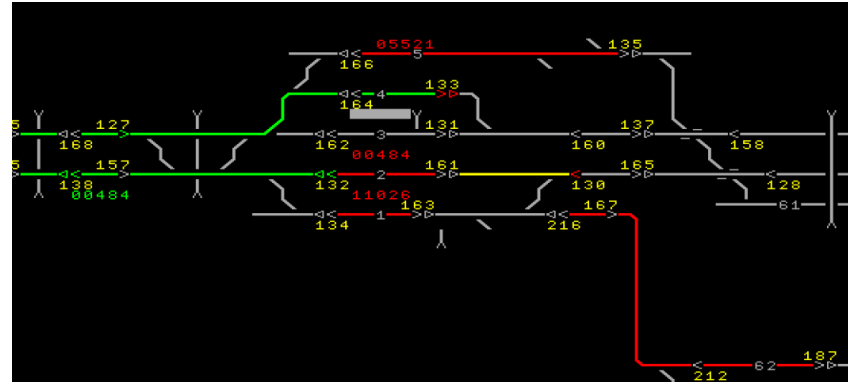
- Regiontågstrafik kan etableras om:
 - Kapaciteten i Halmstad tillåter ökad Trafikering
 - Ett mötesspår byggs i Knäred
 - Med ett mötesspår kan tom enstaka tåg tillåtas i halvtimmestrafik.
 - Kapaciteten i Hässleholm tillåter redan denna trafikering
 - Randvillkor: Interregional och godstrafik = max 1 tåg per timme
- Vad styr tidtabellsläggningen
 - Kapaciteten knutpunkterna (framför allt Halmstad C)
 - Bjärnum – Knäred = max 30 minuter
 - Bjärnum – Hässleholm – Bjärnum – max 30 minuter (inklusive 10 min vändtid).

Vad styr processen framöver?
Knutpunkter och stationer

Funktionsutredning Knäred

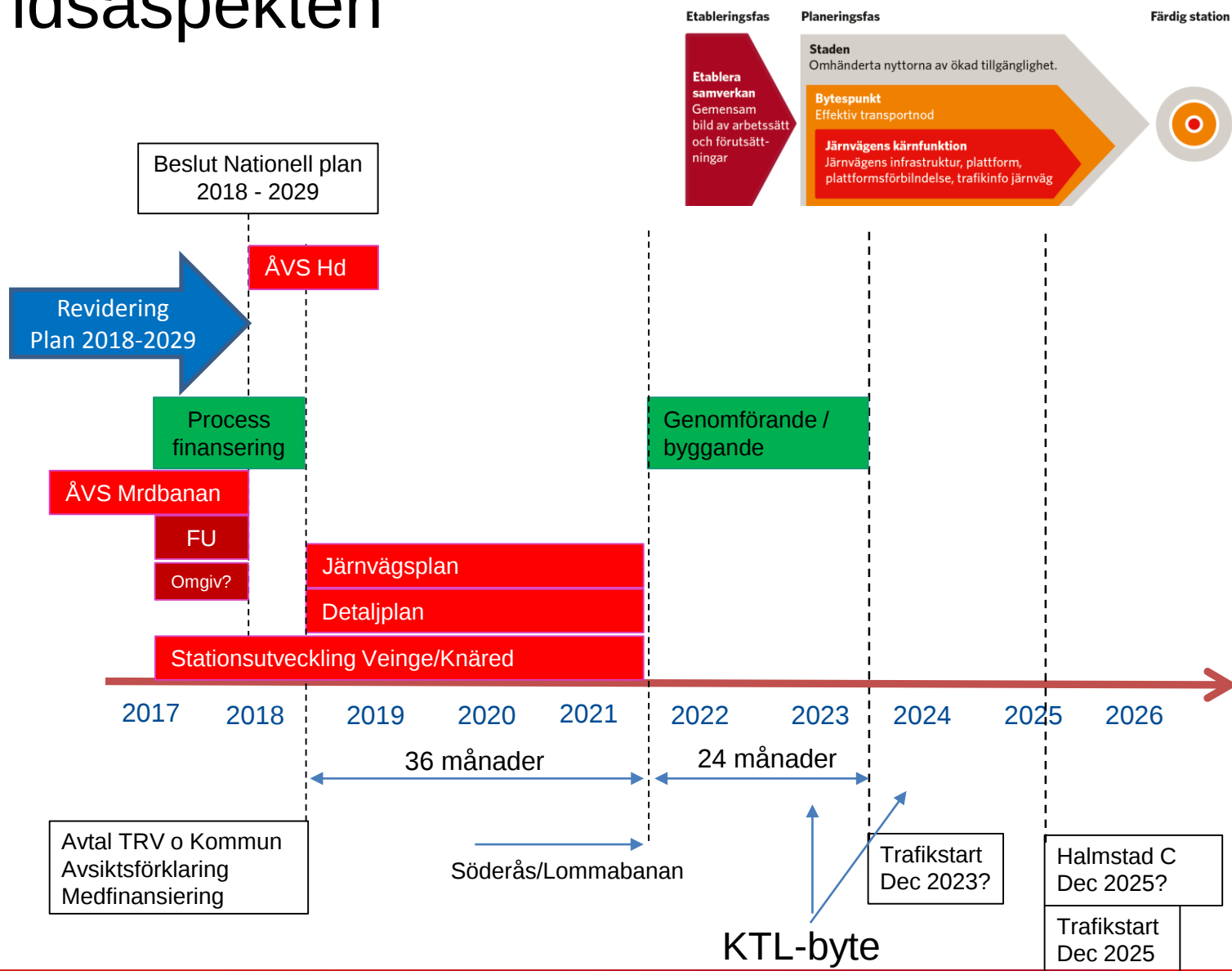


Halmstad personbangård



Trafikverket kommer under 2018 genomföra en ÅVS för Halmstad C

Tidsaspekten



Vad händer framöver

- Stråkgruppsmöte v 49-50 – inbjudan kommer
- Avslutande analyser
 - Godstransporter
 - Trafikering
 - Samhällsekonomiska analyser
- Avrapportering
 - Förslag till inriktning

Frågor?

Fredrik Bärthel

Trafikverket Region Väst

Fredrik.barthel@trafikverket.se

010 – 123 00 35