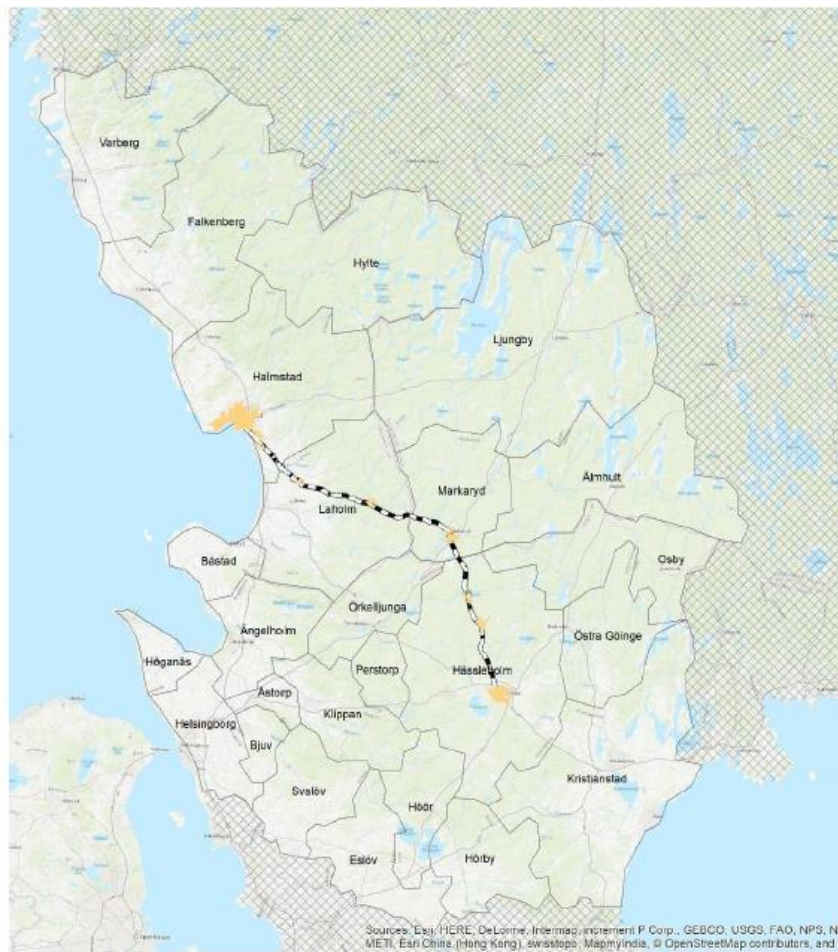


ÅVS Markarydsbanan

Förslag till slutsatser och framtida inriktning

Hässleholm

2018-05-18

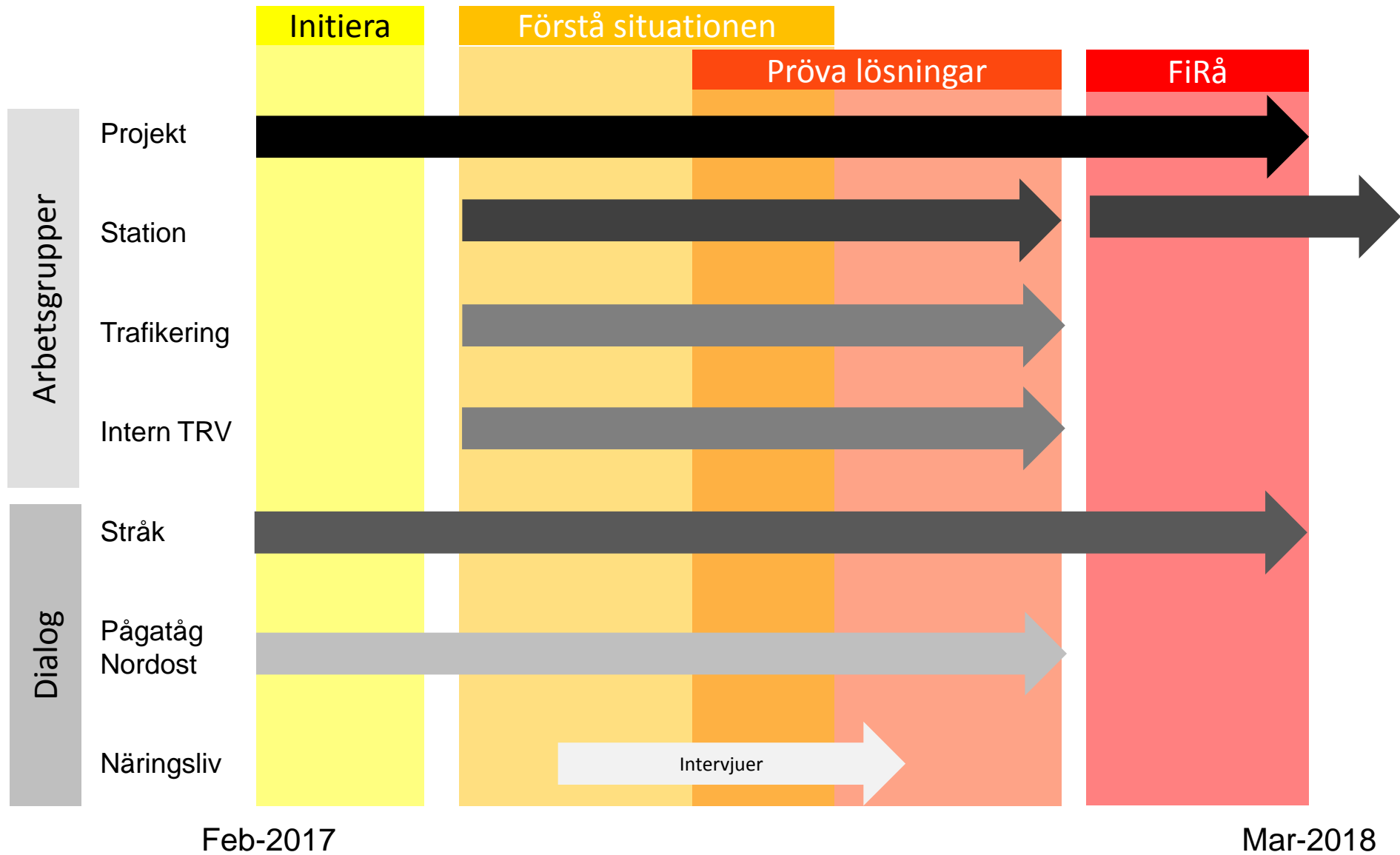


TRAFIKVERKET

Syfte och arbetsprocess

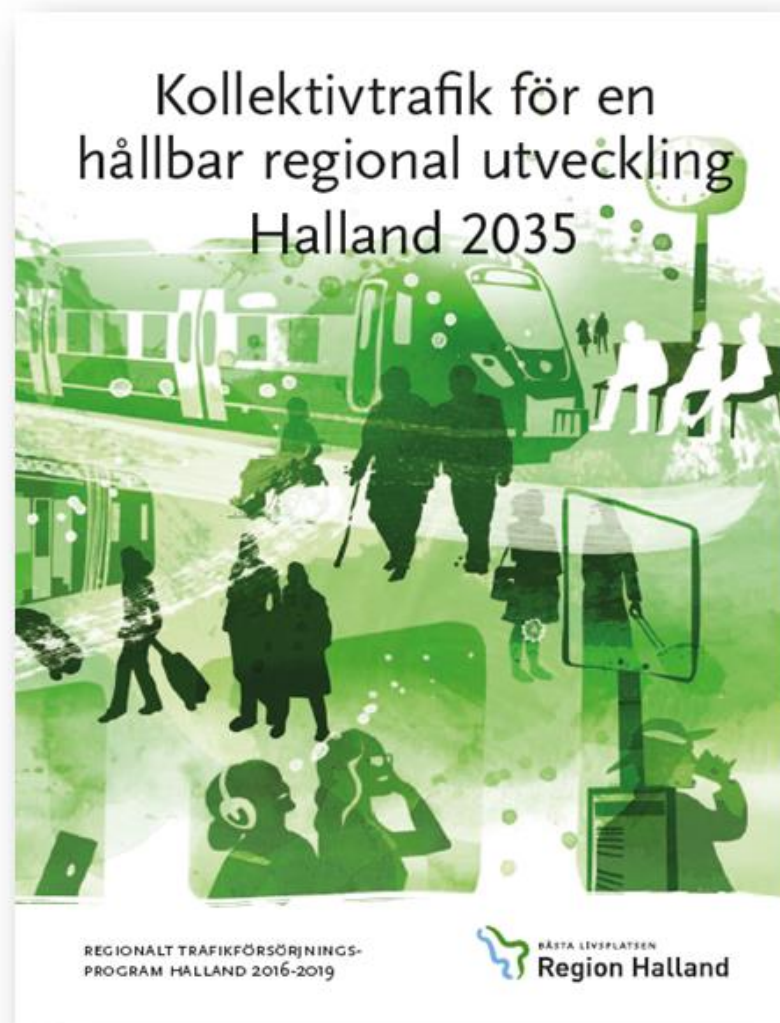
- Identifiera åtgärder som kan utveckla Markarydsbanans funktion till en kombinerad regiontågs-, gods- och omledningsbana.
 - skall ge en tillräcklig god trafikal effekt enligt trafikoperatörernas krav
 - skall vara möjliga på kort sikt och realistiska.
 - skall vara samhällsekonomiskt motiverade, d.v.s. $NNK > 0$.
- Projekt mål:
 - att ta fram och sammanställa ett av aktörerna accepterat planeringsunderlag för infrastrukturen längs Markarydsbanan för att möjliggöra att banans funktionalitet utökas på kort sikt med attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik.

Processen



Trafikförsörjningsprogrammet
antogs i Regionfullmäktige april
2016

Programmet föregicks av en
Behovskartläggning och behovsanalys





PM Mål för persontrafiken på Markarydsbanan


En del i utvecklingen av södra Sverige



Ny regiontågstrafik

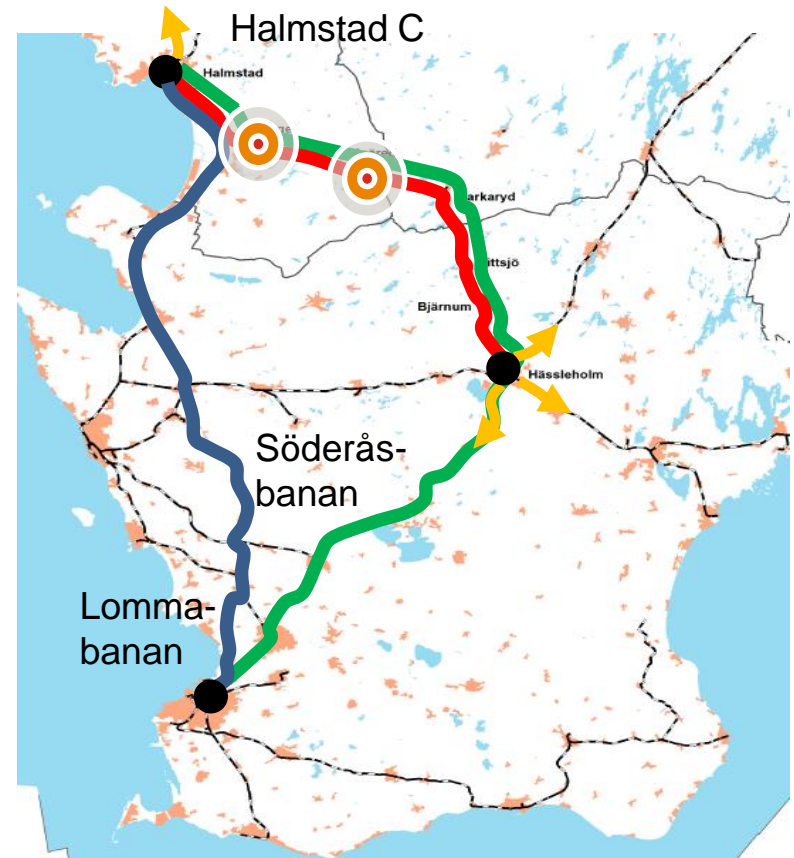
”När resenären själv får välja”

En avvägning mellan operatörernas krav

- Regiontåg
 - Tillgänglighet (Knäred och Veinge)
 - Restid (avstånd)
 - Frekvens
 - Taktfasthet
 - Bra anslutningar
 - Koordinerad trafik
 - Pålitlighet
 - Återhämtningsförmåga
 - Kostnadseffektivitet
 - Godstrafik och omledning
 - Min 1 tågläge per timme (HT) med oförändrad ledtid.
 - Medger ekvivalent full tåglängd och/eller tågvtikt som kringliggande bandelar
 - Medger en attraktiv och kostnadseffektiv godstrafik.
- 

- Godstransporter
 - Transportvolymen 250 000 årston
 - Undanträngd volym 250 000 ton
 - Transportpotential 500 000 ton
- Summa 1 miljon årston (stämmer väl med TRV Basprognos)
- Krav på stråket
 - Pålitlighet i transporterna och robust infrastruktur
 - Standarden på banan skall vara som omgivande stråk
- Strategisk länk för omledning - upp till 20 godståg per dygn
 - Söderåsbanan 2020 – 2021
 - Lommabanan 2020 – 2021

Trafiken på bandelen



Ersättning för lastplatsen i Markaryd

Utredningsalternativ

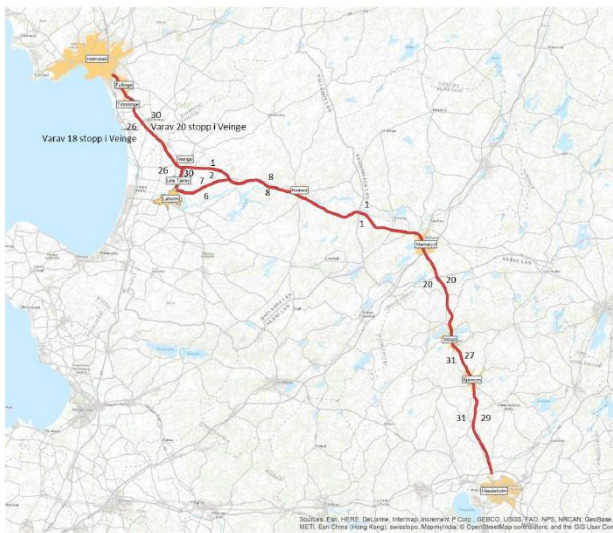
		Regiontåg		Kommersiell trafik	Godstrafik
		Hässleholm - Markaryd	Markaryd - Halmstad	Hässleholm - Göteborg	
Jämförelsealternativ	JA	12	Buss	0	5
Utredningsalternativ ½	UA½	12	6	0	5
Utredningsalternativ 1_Markaryd	UA1C	12	12	0	5
Utredningsalternativ 1_Knäred/Bjärnum	UA1D	12	12	0	5
Utredningsalternativ 2	UA2	12	12	6	5

Dimensionering med
minst ett tågläge för
konkurrerande trafik

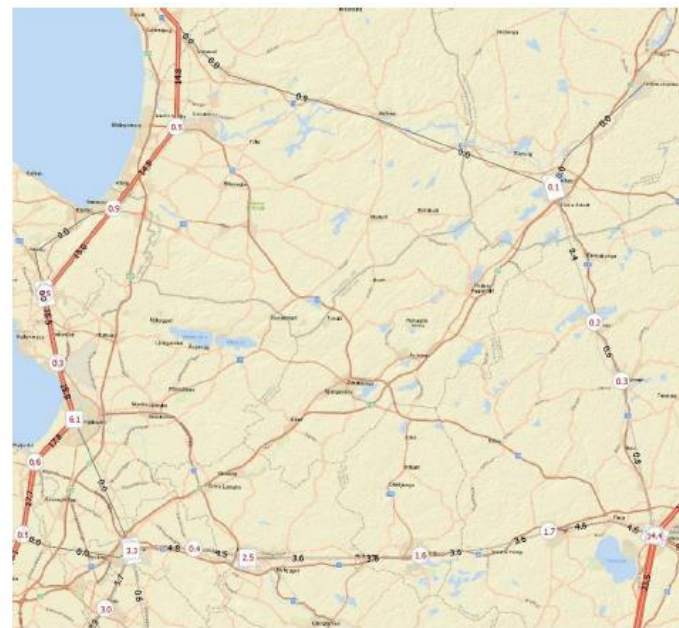
JA: Befintlig Buss/RegionTåg

- Begränsat utbud, utan genomgående förbindelser
- Låg turtäthet buss Veinge – Knäred – Markaryd.
- Etablering tog 4 år från avtal till trafikstart – dec-2013.

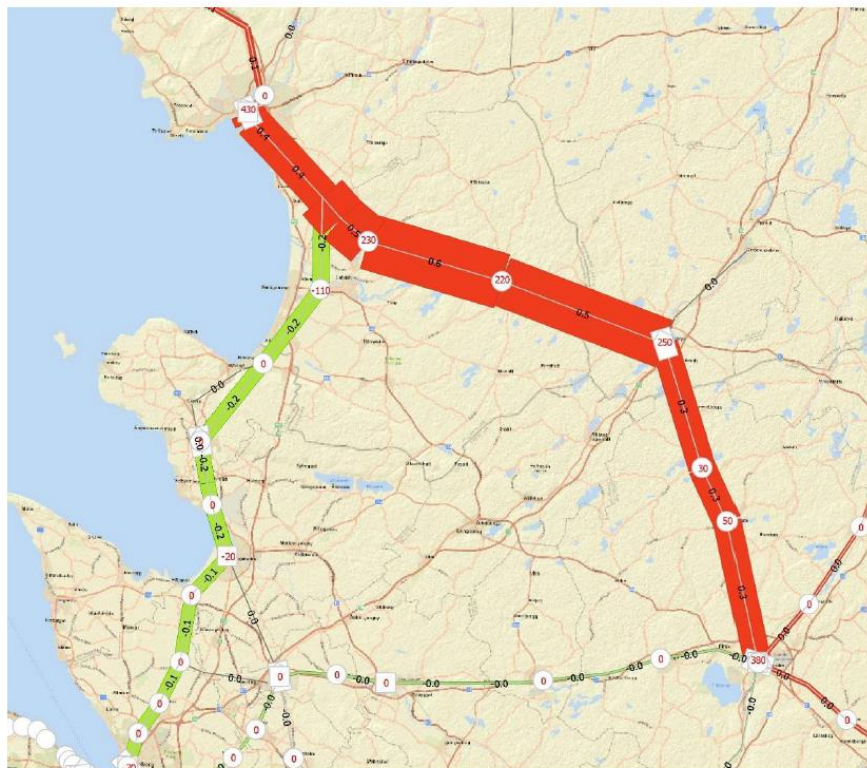
22%



Figur: Bussutbud i Trafikverkets basår och basprognos i stråket för Markarydsbanan.

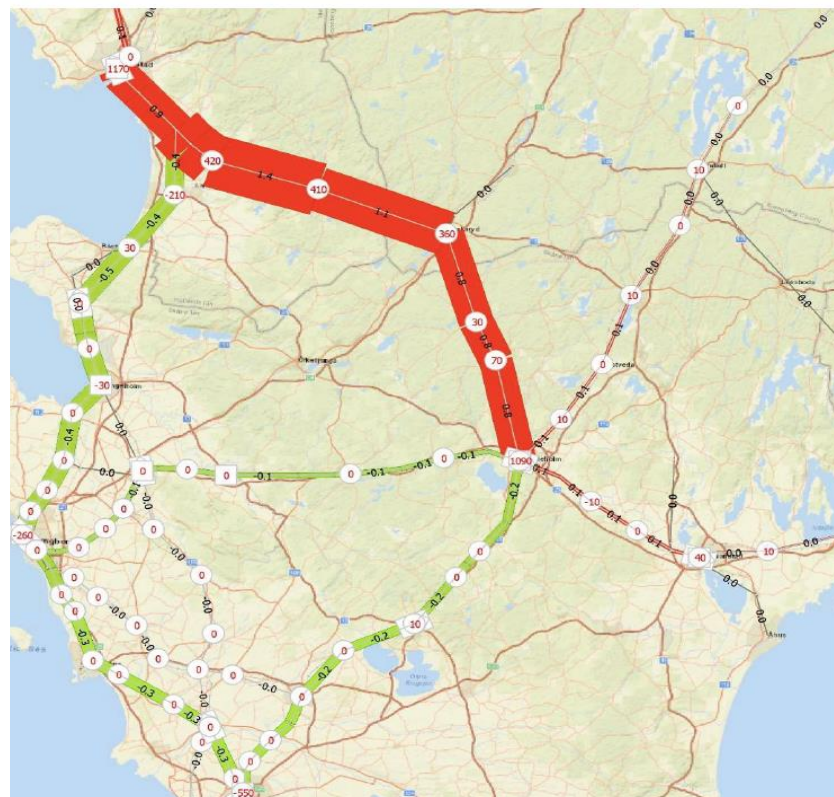


UA½ 2-timmarstrafik



31%

UA1 1-timmestimmestrafik



53%

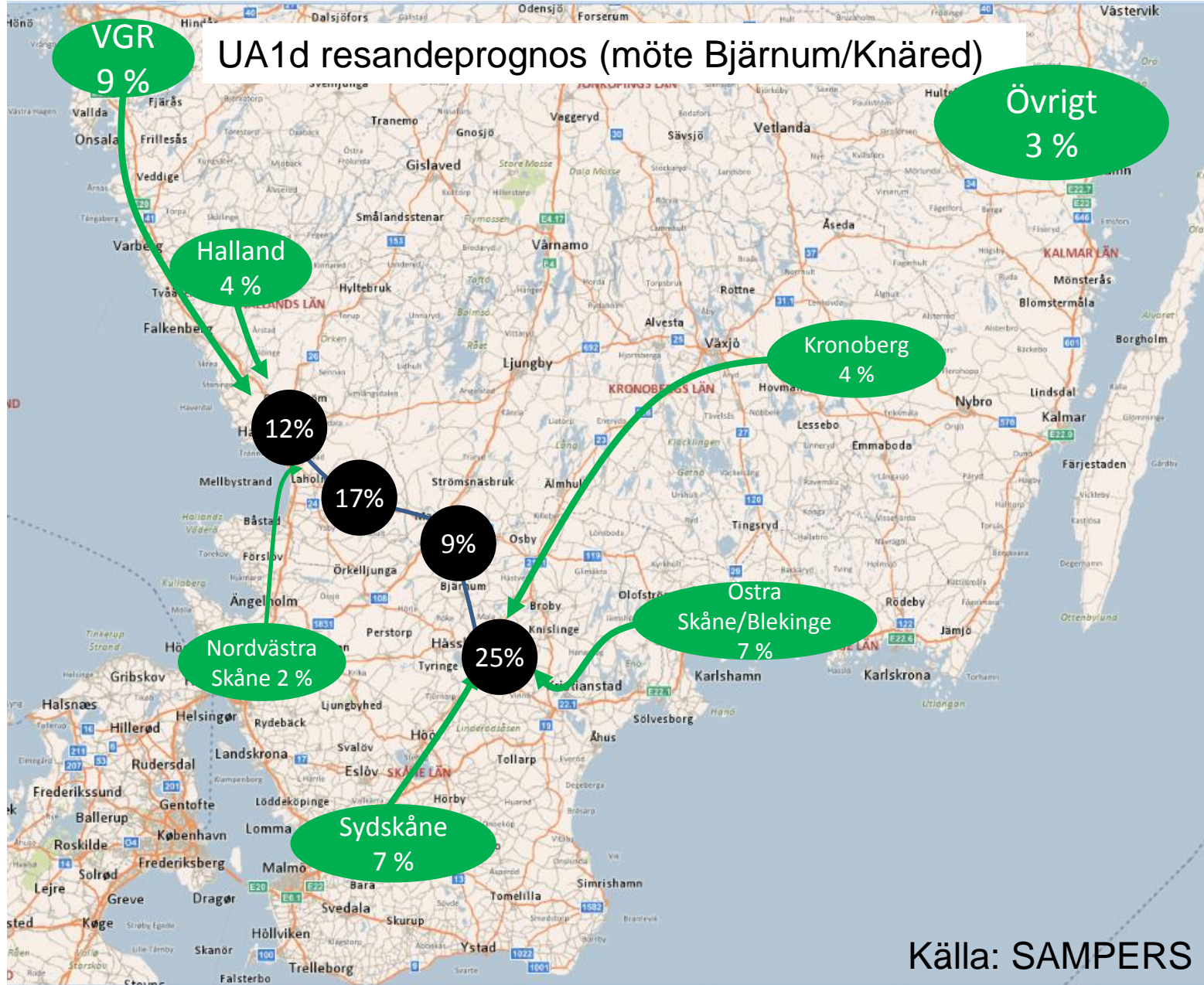
Frekvens +100 %



Resande +160 %



UA1d resandeprognos (möte Bjärnum/Knäred)



Källa: SAMPERS

UA2: kompletterande trafik Göteborg – Hässleholm

- Primär skillnad är en ökning av antal resande mellan 50 – 70 %.
- Antal resande i Regiontågen minskar med 25 – 40 %.
- Andelen fjärresenärer ökar från 1/3 till hälften.

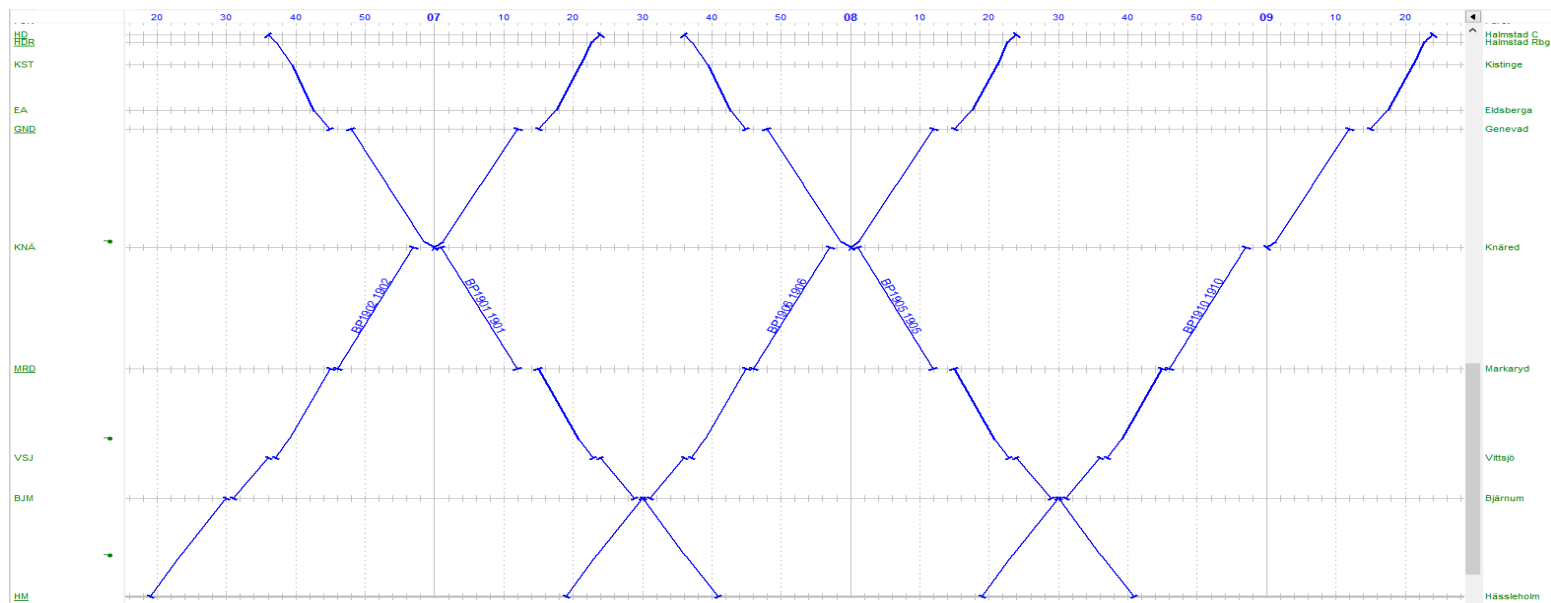


Räcker det med hastighetshöjande åtgärder?

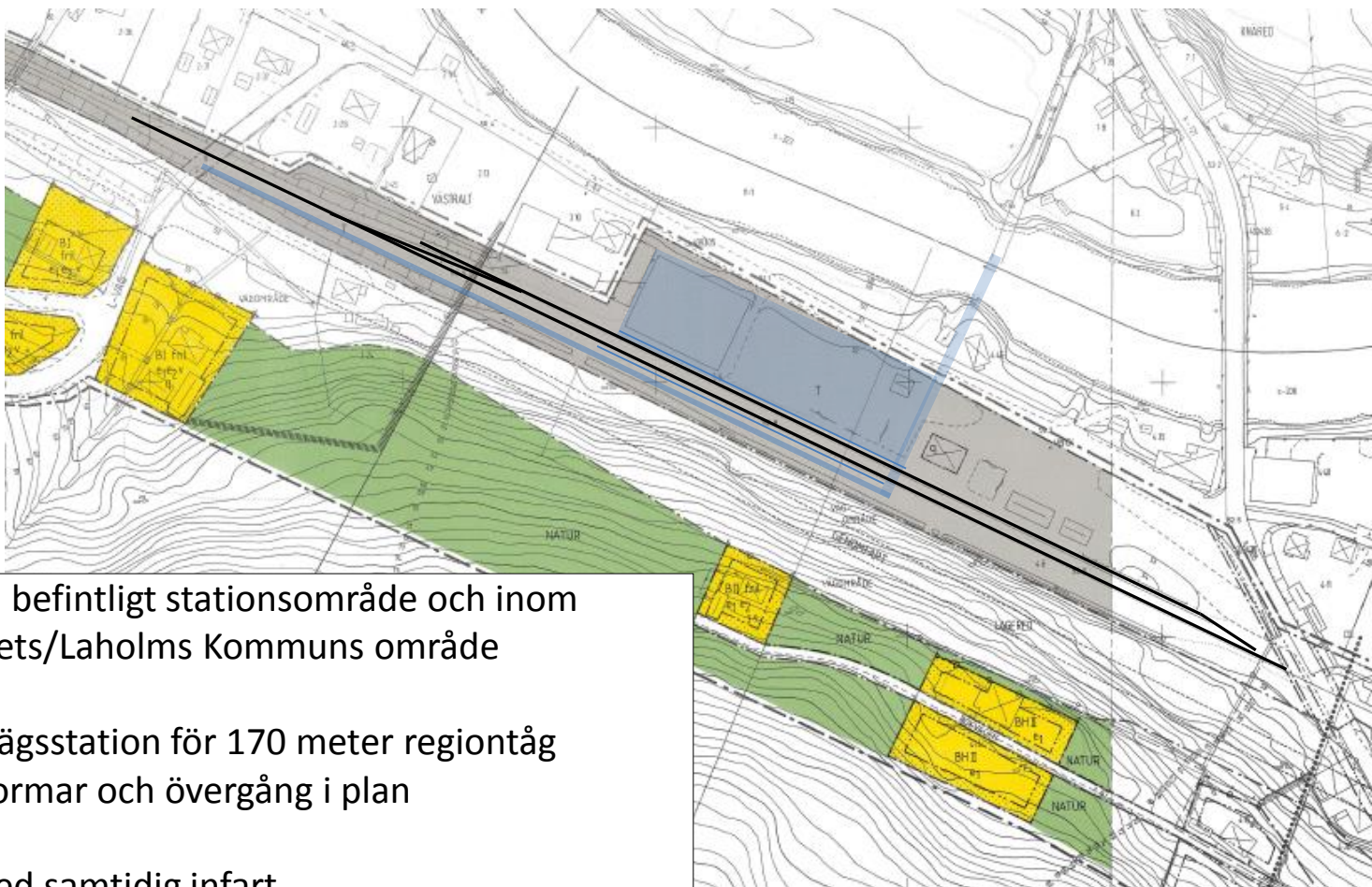
- Hastighetshöjning på Regionaltåg till 130/140/160 km/tim
- Effekter:
 - 1,7 – 2,5 - 4 minuters kortare restid
 - Större marginaler och därmed minskad risk för försening
 - Enbart hastighetshöjning: begränsningarna i och kring Halmstad kvarstår
- Investeringssumma: 5 – 11 – 35 MSEK
- Samhällsekonomisk nytta: 15 – 10 – 4
- Tidplan
 - Projektering och genomförande av åtgärd (efter finansiering) 3 år
 - Sth över 140 km/tim kräver kontaktledningsbyte (planerat 2023-2024)

Det tidtabellsupplägg som tillgodoser målsättningen i ÅVS:en med taktfast tidtabell med avgångar varje timme.

- Ny mötesstation och "hållplats" i Knäred.
- Hållplats i Veinge.
- Tågen möts inbördes i Knäred och Bjärnum.
- Upplägget bedöms körbart utan speciella problem



Mötesstation Knäred



- Förslag på befintligt stationsområde och inom Trafikverkets/Laholms Kommuns område
- Kort järnvägsstation för 170 meter regiontåg
- Två plattformar och övergång i plan
- Station med samtidig infart
- Räknar med investering 80 – 100 MSEK

Samverkan med Laholms kommun

Vad medför trimnings- och ombyggnad Halmstad

- **Utan åtgärder** i Halmstad ställer krav på att ett upplägg till och från Hässleholm integreras med ett annat upplägg
 - Pågatåg Helsingborg – Halmstad
 - Öresund insatståg Göteborg – Halmstad
 - men låsningar p.g.a. anpassning till annan trafik (lång väntid i Halmstad).
- **Med trimningsåtgärder** (och därmed ökad kapacitet)
 - ett avskilt system skulle kunna etableras
 - låsningarna p.g.a. anpassningar till annan trafik i Halmstad kvarstår.
- Låsningarna försvinner om en mötesstation i Knäred byggs.

Samhällsekonomisk analys

- Den samhällsekonomiska nyttan varierar:

- UA½ = 523 MSEK.
- UA1 (Mrd) = 1 169 MSEK.
- UA1 (Knä) = 2 051 MSEK.
- UA2 = 2 697 MSEK.

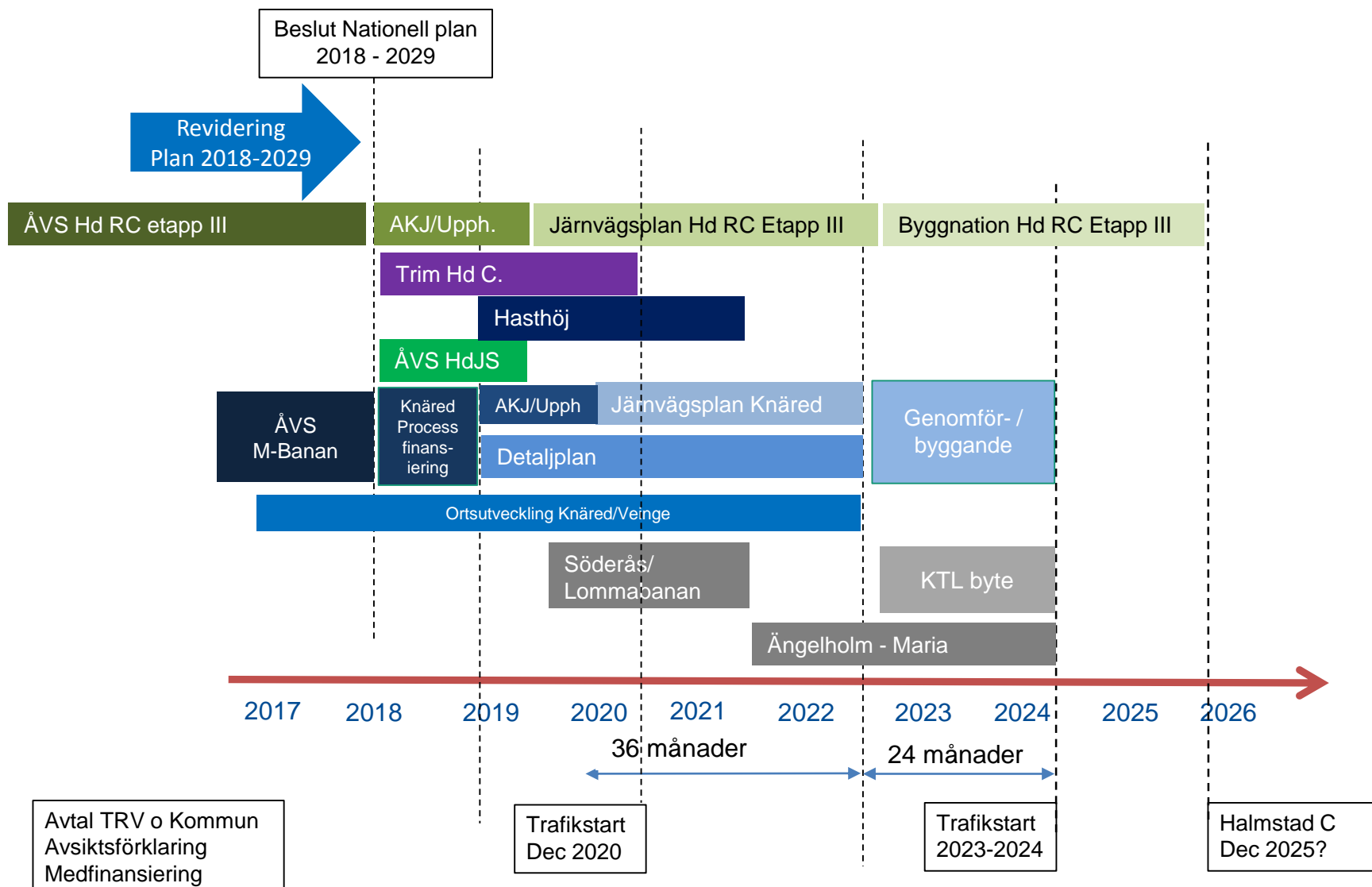
- Kostnaden 75 – 150 MSEK

- Nytto-nuvärdeskvoten 5-13.

Väl utnyttjad befintlig infrastruktur ger i Trafikverkets modeller hög nytta.

	UA½	UA1[Mrd]	UA1[Knä]	UA2
Regionstågsnytta	407	1624	1907	2596
Godstågsnytta	-5	-50	-6	-49
Undanträngd godstrafik		-554		
Hastighetshöjande åtgärder	120	150	150	150
Summa	522	1171	2051	2697
Investering				
Halmstad_trimning	5	5	5	5
Veinge_station	20	20	20	20
Knäred_Mötesstation			75	75
Knäred_station	25	25	25	25
Hastighetshöjande åtgärder	11	11	11	11
2 nya Mblsi	12	12	12	12
Investeringskostnad	73	73	148	148
Kostnad [inkl Skattefaktor]	95	95	192	192
NNKi	5	11	10	13

Hur ser planeringsprocessen ut?



När kan trafiken starta?

För att säkerställa attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik

	Beslutad trafikstart?	Tillgänglighet	Restid	Frekvens [min]	Taktfasthet	Pålitlighet	Eget/Knutet system	Anslutningar	Kostnads-täckningsgrad	Omledning?	Dimensionering	Anmärkning
Befintlig bangård Halmstad	dec-19	Nej	Ok	6-8	Max 120 - men med låsningar i Halmstad	Nej, risk för merförorsening och följdförorsening	Knutet system	Beroende av låsningar i Halmstad och System	Låg/Medel	Ja	Kapacitet Halmstad samt 60 min Markaryd - Halmstad	Kommer påverka befintlig trafik Hässeholm - Markaryd. Knutet system påverkas av/påverkar VKB samt anslutningarna negativt.
Ingen mötesstation Knäred												
Ej plankorsningsåtgärder												
Ej kontaktledningsbyte												
Halmstad med trimningsåtgärder	dec-21	Veinge, Pif Knäred	Ok	6-8	Max 120 - men med låsningar i Halmstad	Nej, risk för följdförorsening	Eget	Beroende av låsningar i Halmstad	Medel	Troligen	Kapacitet Halmstad samt 60 min Markaryd - Halmstad	Kommer påverka befintlig trafik Hässeholm - Markaryd.
Ingen mötesstation Knäred												
Plankorsningsåtgärder												
Ej kontaktledningsbyte												
Halmstad med trimningsåtgärder	dec-23	Veinge och Knäred	Ok	12-16	Max 60 - men med låsningar i Halmstad	Ja	Eget	Beroende av låsningar i Halmstad	Hög	Nej	Kapacitet Halmstad C och 30 min Knäred - Bjänum	Obs: Ombyggnaden Halmstad Resecentrum behöver specialstuderas
Ny mötesstation Knäred												
Plankorsningsåtgärder												
Kontaktledningsbyte												
Halmstad Resecentrum klar	dec-25	Veinge och Knäred	Ok	12-16	Max 60	Ja	Eget	Eget	Hög	Nej	Ny konkurrerande trafik på VKB och linjen	
Ny mötesstation Knäred												
Plankorsningsåtgärder												
Kontaktledningsbyte												

Slutsatser

- Timmestrafik kontra varannan timme ökar antalet resande med 160 % och kostnadstäckningsraden från 26 % till 63 %
- För att säkerställa attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik - utan att påverka godstrafiken, krävs åtgärder i såväl Halmstad, Veinge som Knäred
- Åtgärderna i Halmstad och Knäred skulle kunna medföra trafikstart under år 2023-2024 (beroende på om det krävs järnvägsplan i Knäred).
- Investeringssumman beräknas till 140 – 150 MSEK (med Veinge och Knäred).
- De planerade åtgärderna visar på en kraftig samhällsekonomiskt lönsamhet (NNK 10-14).
- Kvarstående: åtgärder krävs under ombyggnaden av Halmstad 2023-25.

Etableringslösning för trafik norr om Markaryd

- Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg och Skånetrafiken studerar ett mindre trafikutbud för att etablera trafik.
Denna studie ligger utanför ÅVS för Markarydsbanan
- Trimningsåtgärder på Halmstad C (2020-2021) och godsstråket före trafikstart.

-> ger större möjligheter att från start uppnå en långsiktig, attraktiv och kostnadseffektiv tidtabell vid komplettering med ett tåg/timme.
- Trafikupplägg prövas i Trafikverkets tågplaneprocess. Ansökan om tågläge året innan aktuell tågplan.

Genomförandeprocessen

- Avsiktsförklaring Region Halland och kommunerna mars 2017
- ÅVS färdigställs nu och rapport skickas ut sommar 2018
- Medfinansieringsavtal Halmstad C i två etapper genom sam- och medfinansieringslösning.
- Trafikverket driver genomförandeprocessen vidare med Region Halland Laholms och Halmstad kommuner.
- Medfinansieringsavtal Knäred, Veinge håller på att tas fram 2018. Beslut om finansiering på Region Halland och kommunerna.
- Fastställelse av Nationell och Regional transportplan maj 2018?

Frågor?

Kontakta projektledare Fredrik Bärthel

Trafikverket Region Väst
Fredrik.barthel@trafikverket.se
010 – 123 00 35