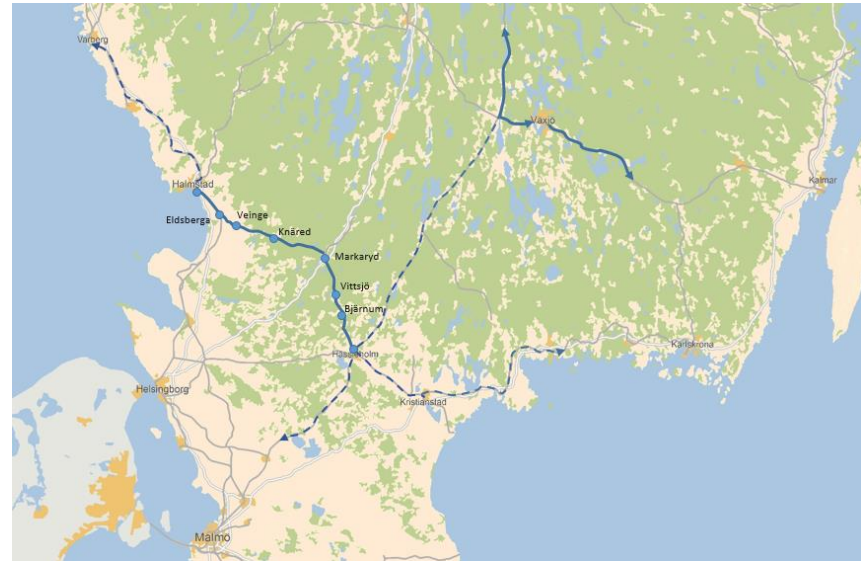


ÅVS
Markarydsbanan



TRAFIKVERKET

Fredrik Bärthel
Trafikverket PLväu

Vad händer

Avtal är på gång mellan Trafikverket, Region Halland och Laholms kommun rörande station i Veinge och station/mötesspår i Knäred.

Arbete med Halmstad Central (Namngivet objekt) där trafikering 2025 med förslag på ”provisoriska lösningar” för att klara trafiken under ombyggnaden tas fram.

Åtgärdsvalsstudie

bdl 931 [Halmstad] – Eidsberga –
Hässleholm

Ärendenummer: 2017/15007



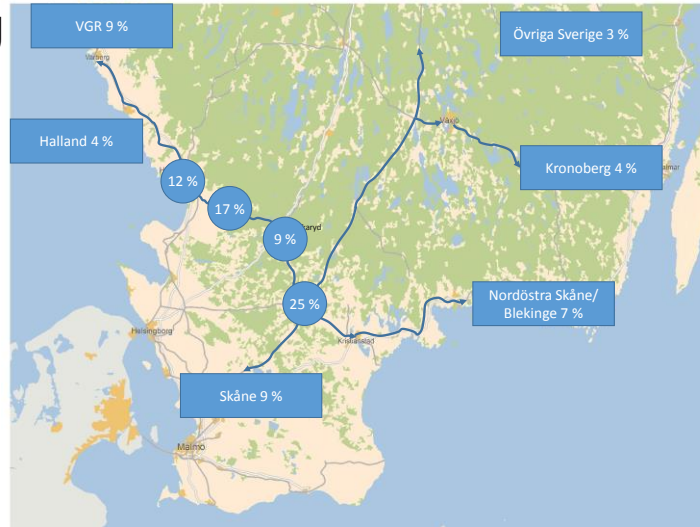
Syftet med åtgärdsvalsstudien

- Syftet med Åtgärdsvalsstudien Markarydsbanan är att utgående från banans nuvarande funktion som gods- och omledningsbana utreda de trafikala och infrastrukturella förutsättningar för att komplettera nuvarande funktion med regional och/eller interregional persontrafik.
- Funktionsförändringen skall kunna ske under förutsättningarna att:
 - Den föreslagna region- och/eller interregionala trafiken bedöms som attraktiv, enkel, pålitlig samt kostnadseffektiv.
 - Den föreslagna region- och/eller interregionala trafiken inte påverkar näringslivets möjligheter till transporter på samt från/till Markarydsbanan.

En åtgärdsvalsstudie som mer kommer att handla om trafikupplägg
än åtgärder i infrastrukturen

Etablering av en attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik

Regiontåg



Attraktiv, pålitlig, kostnadseffektiv

- Långsiktighet
- Timmestrafik på fasta minuttal
- Anpassade anslutningar
- Marginal i tidtabellen
- Kostnadstäckningsgrad



Kommersiell trafik



Omledning



En avvägning mellan aktörers krav

- Regiontåg

- Långsiktighet
- Taktfasthet
- Timmestrafik
- Restid

- Bra anslutningar

- Pålitlighet
- Återhämtningsförmåga

- Kostnadseffektivitet



- Kommersiell trafik och omledning

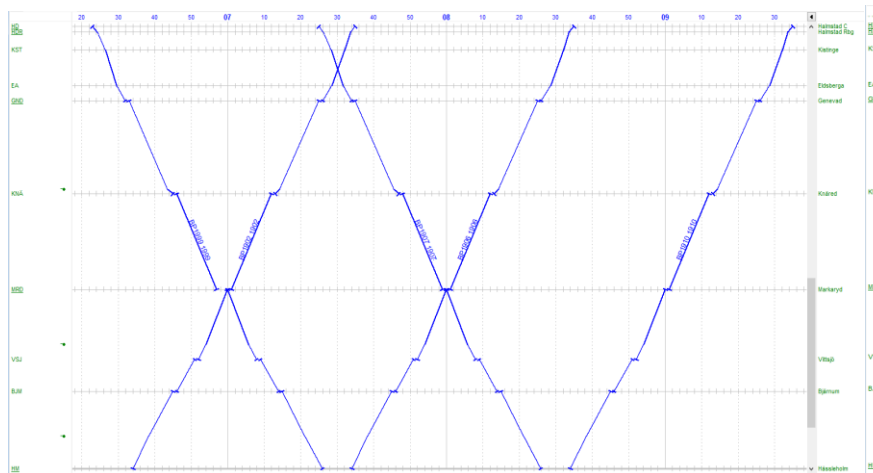
- Min 1 tågläge per timme (HT) med oförändrad ledtid.

- Medger ekvivalent full tåglängd och/eller tågviikt som kringliggande bandelar

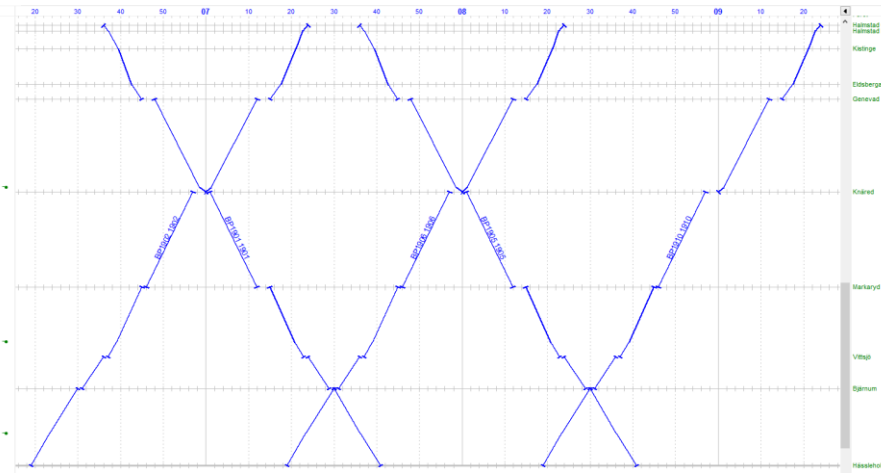
- Medger en attraktiv (restid) och kostnadseffektiv kommersiell trafik.

Trafikutredningsalternativ

Trafikeringsalternativ 1



Trafikeringsalternativ 2

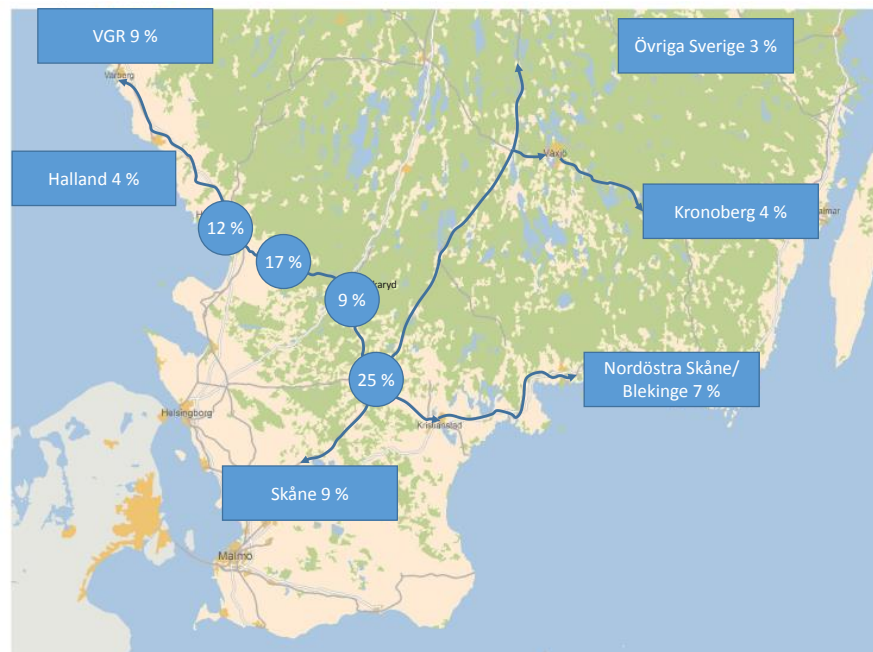


Trafikeringsalternativ 3 = Knyta an till annan Pågatågstrafik

	Frekvens	Restidskvot	Taktfasthet	Anslutningar	Tidläggning	Pålitlighet	Kostnadseff.	KU-Linje	KU-KNP	Totalt	Rang
	0,25	0,03	0,11	0,19	0,11	0,31	0,50	0,25	0,25		
Trafikeringsalternativ 1a	2	1	2	2	1	1	1	0	0	2,1	5
Trafikeringsalternativ 1b	1	1	2	2	1	1	1	0	0	1,8	6
Trafikeringsalternativ 2a	2	1	2	1	2	2	2	1	1	3,3	1
Trafikeringsalternativ 2b	1	1	2	1	2	2	2	1	1	3,0	2
Trafikeringsalternativ 3a	2	1	2	2	1	1	2	0	0	2,6	4
Trafikeringsalternativ 3b	1	1	2	1	1	2	2	1	1	2,9	3

Trafikering (Kostnadstäckningsgrad)

Dagens trafikering	35 %
Varannan timmestrafik	37 %
Timmestrafik	53 %
Timmestrafik med konkurrens	47 %



Svårt att anpassa tidtabellen med anslutningarna

Etableringsprocessen

		Beslutad trafikstart?	Tillgänglighet	Restid	Attraktiv		Robust	Nätverk		Kostnadseffektiv	Omledning?	Dimensionering
					Frekvens [min]	Taktfasthet	Pålitlighet	Eget/Knutet system	Anslutningar	Kostnads-täckningsgrad		
Steg 1	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
	Ingen mötesstation Knäred											
	Ej plankorsningsåtgärder											
	Ej kontaktledningsbyte											
Steg 2	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
	Ingen mötesstation Knäred											
	Plankorsningsåtgärder											
	Ej kontaktledningsbyte											
Steg 3	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 - Bjärnum
	Ny mötesstation Knäred											
	Plankorsningsåtgärder											
	Kontaktledningsbyte											
Steg 4	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											

Åtgärdsförslag

- Huvudåtgärder
 - Ny station i Veinge
 - Ny station med mötesspår i Knäred
- Trimningsåtgärder (förbättrad pålitlighet)
 - Mellanblocks signaler
 - Högre hastighet för regiontåg
- Åtgärds kostnader = omkring 120 MSEK
- Avfärdade alternativ
 - Mötesstationer Skogaby, Majenfors

Åtgärdsförslag Veinge

- Plattform
- Planskildhet



Laholms kommun eget ortsutvecklingsprogram

Åtgärdsförslag Knäred

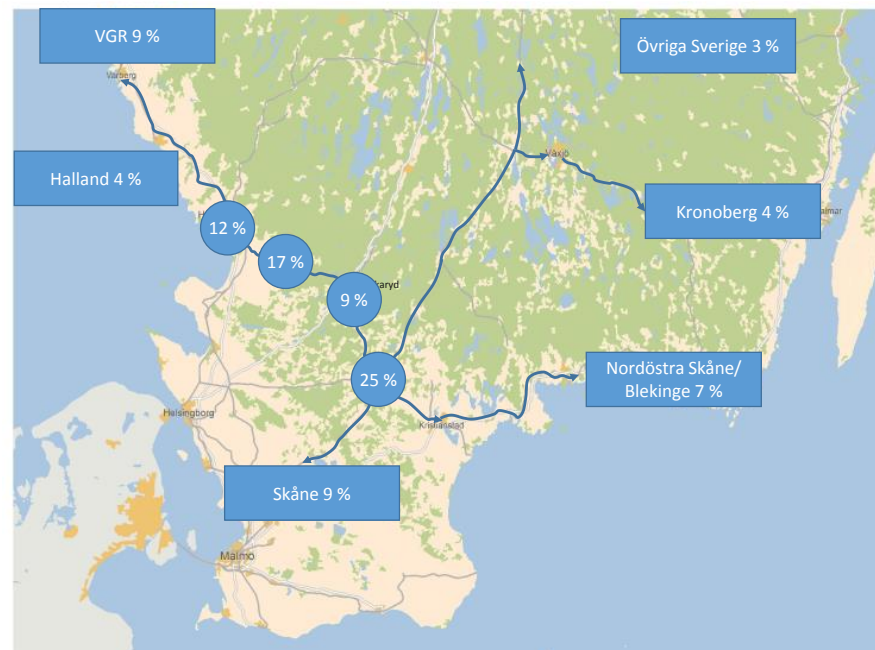


Järnvägsplan?

- Bedömning av Trafikverkets typfall :
 - Åtgärden innebär att en ny funktion permanent tillförs till anläggningen och bör således anses vara byggande av järnväg enligt lagen om byggande av järnväg. Det kan utesluta plantyp 1.
 - Åtgärdens omgivningspåverkan bedöms endast som marginell.
 - Stationen föreslås anläggas på befintligt järnvägsområde, där det tidigare varit anlagt ett mötesspår. Alternativa lägen har undersökts, men prioriterats ned. Det utesluter plantyp 4.
 - Åtgärden behöver ej tillåtlighetsprövas av regeringen. Det utesluter plantyp 5.
- Utifrån ovanstående konstateras att järnvägsplan **av plantyp 2** enligt Trafikverkets definition bör vara aktuellt för åtgärden. Bedömningen utifrån den information som finns tillgänglig i dagsläget är att plantyp 2 bör vara utgångspunkten för åtgärden men att **plantyp 1** (Små och okomplicerade åtgärder) bör undersökas.

Samhällsekonomisk analys

- Den samhällsekonomiska nyttan
 - HA½ = 400 MSEK.
 - HA = 1500 MSEK.
 - KA1 = 1600 MSEK.
- Kostnaden 120 – 125 MSEK
- Nytto-nuvärdeskvoten 9-11.



	SEK-Inv-kostnad (inkl Skattefaktor)	Netto-nuvärde	Nytta	NNK-i	ΔSEK-Inv_Kost	ΔNetto-nuvärde	ΔNNK
HA: Huvudanalys	127	1372	1499	10,8	0	0	
KA1: B-tåg 130 km/tim Halmstad - Hässleholm	153	1438	1591	9,4	26	92	2,6
KA2: 160 km/h Halmstad - Hässleholm	310	1416	1725	4,6	182	226	0,2

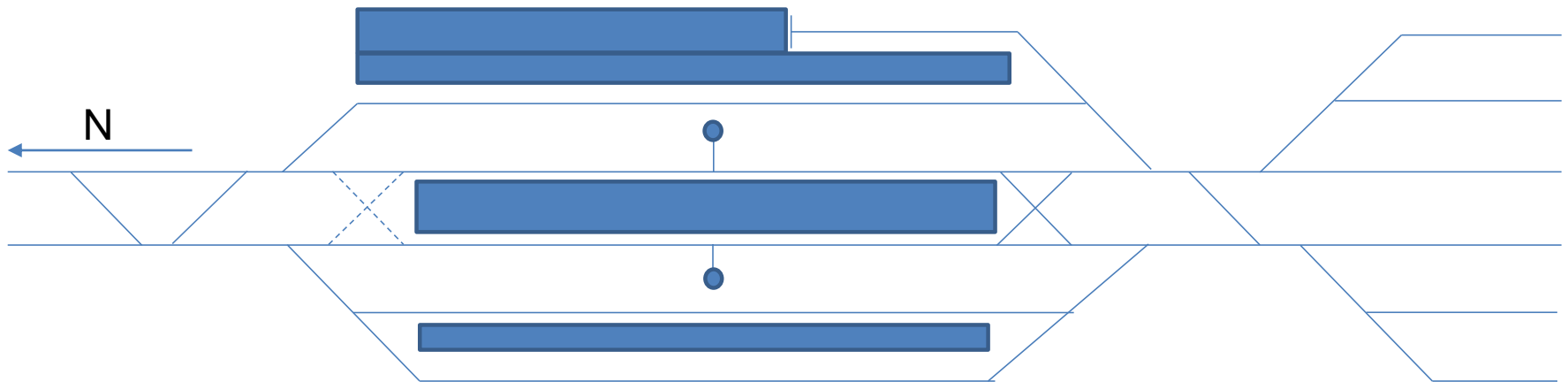
Vilka åtgärder planeras och krävs på Halmstad C



Trafikering 2025/2035

Åtgärder under ombyggnaden

Uppställningsbangård



Slutsatser

- För att säkerställa attraktiv, pålitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik - utan att påverka godstrafiken, krävs åtgärder i såväl:
 - Halmstad (grundförutsättning)
 - Veinge (skulle kunna vara klart till T22)
 - Knäred (skulle kunna vara klart till T25)
- Åtgärderna i Halmstad skulle kunna medföra trafikstart under år 2021/2022
 - Varannan timme
 - Bedömning omledning
 - Bedömning kontaktledningsbyte
- Åtgärderna Knäred skulle kunna medföra trafikstart under år 2024
 - Timmestrafik
 - Järnvägsplan Knäred (omgivningspåverkan och Marktillgång)
- Investeringssumman beräknas till 120 – 125 MSEK (Veinge och Knäred). Den planerade åtgärderna visar på samhällsekonomiskt lönsamhet (NNK 9-11).
- Kvarstående: åtgärder krävs under ombyggnaden av Halmstad 2025-27.

Frågor?

Fredrik Bärthel

Trafikverket Region Väst
Fredrik.barthel@trafikverket.se

010 – 123 00 35