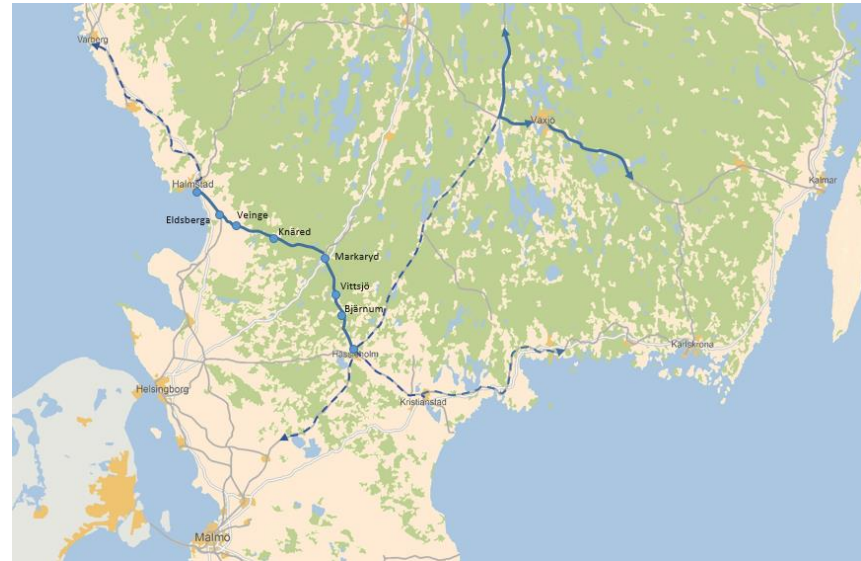


ÅVS
Markarydsbanan



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



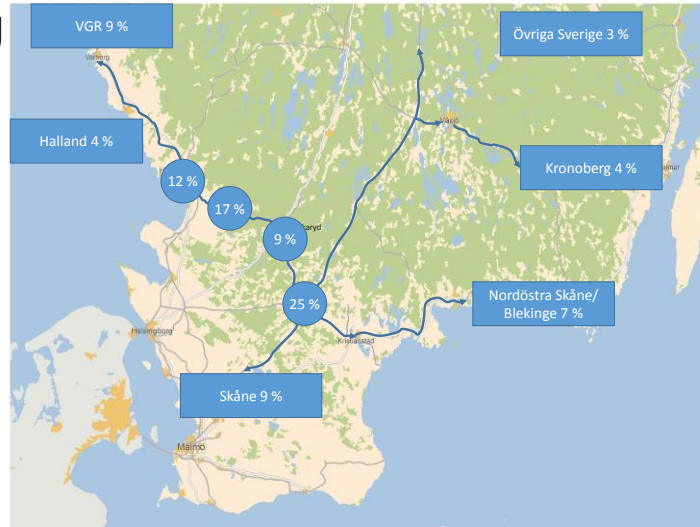
Syftet med åtgärdsvalsstudien

- 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



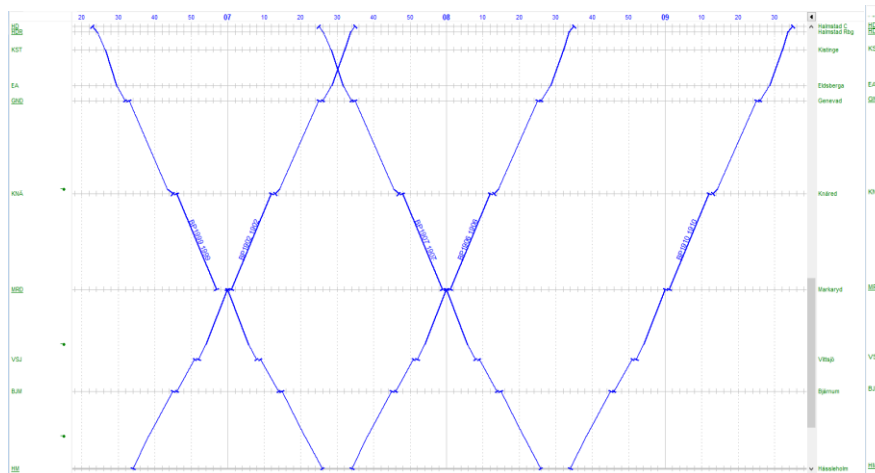
- Kommersiell trafik och omledning
 - Min 1 tågläge per timme (HT) med oförändrad ledtid.

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

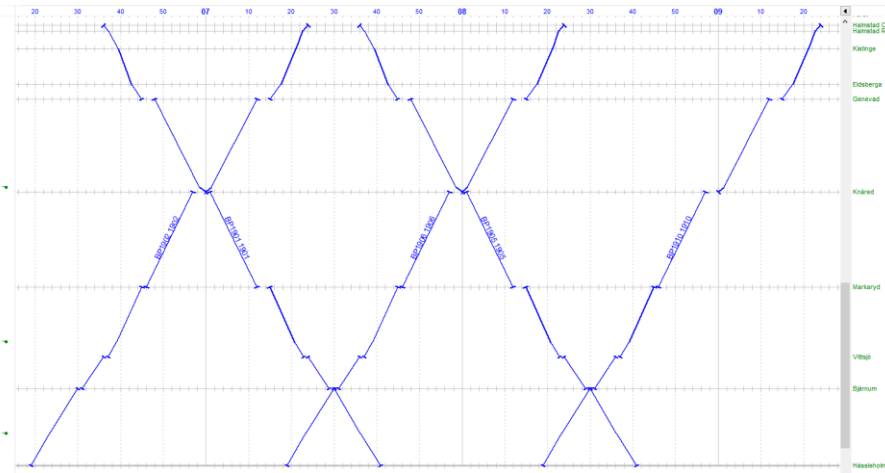
 - Medger en attraktiv (restid) och kostnadseffektiv kommersiell trafik.

Trafikutredningsalternativ

Trafikeringsalternativ 1



Trafikeringsalternativ 2

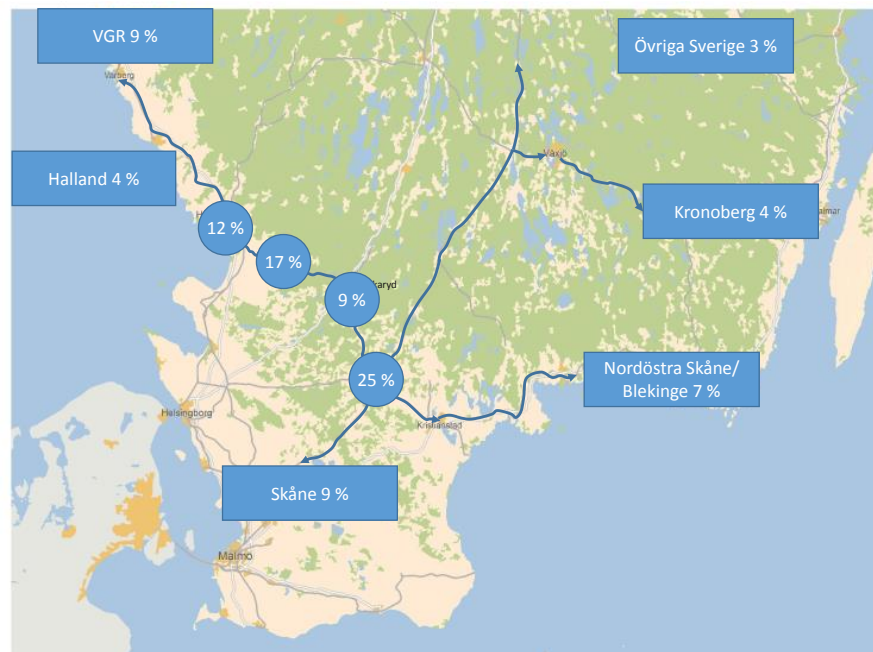


Trafikeringsalternativ 3 = Knyta an till annan Pågatågstrafik

	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											

Processen framåt

		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027	
		Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec	Jan-Jun	Jul-Dec
Nationellt projekt	Resecentrum Halmstad																				
Nationellt projekt	ERTMS - Ställverksbyte Halmstad																				
Regional plan	Mötesstation Knäred + plattform																				
Regional plan	Station Veinge (plattform)																				
	Inspel Nationell plan 2022-2033																				
ÄVS	ÄVS Markarydsbanan	ÄVS MRD-banan																			
ÄVS	Järnvägssystemet Halmstad		ÄVS JVG SYST Hd																		
Trimningsåtgärder	Hd: Mellansignaler spår I och IV	AKJ/Proj		Genomförande																	
Trimningsåtgärder	Bandel 931: B-tåg																				
Trimningsåtgärder	Bandel Mbbsi																				
Underhåll	Kontaktledningsbyte MRD-banan																				
Angränsande projekt	Kapacitet Söderåsbanan																				
Angränsande projekt	Kapacitet Lommabanan																				
Angränsande projekt	Dubbelspår Ängelholm - Maria																				
	Tidvis: Omledning via Markarydsbanan																				
	Förlängning Öresundståg (1/2 timestrafik söder om Hd?)																				

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

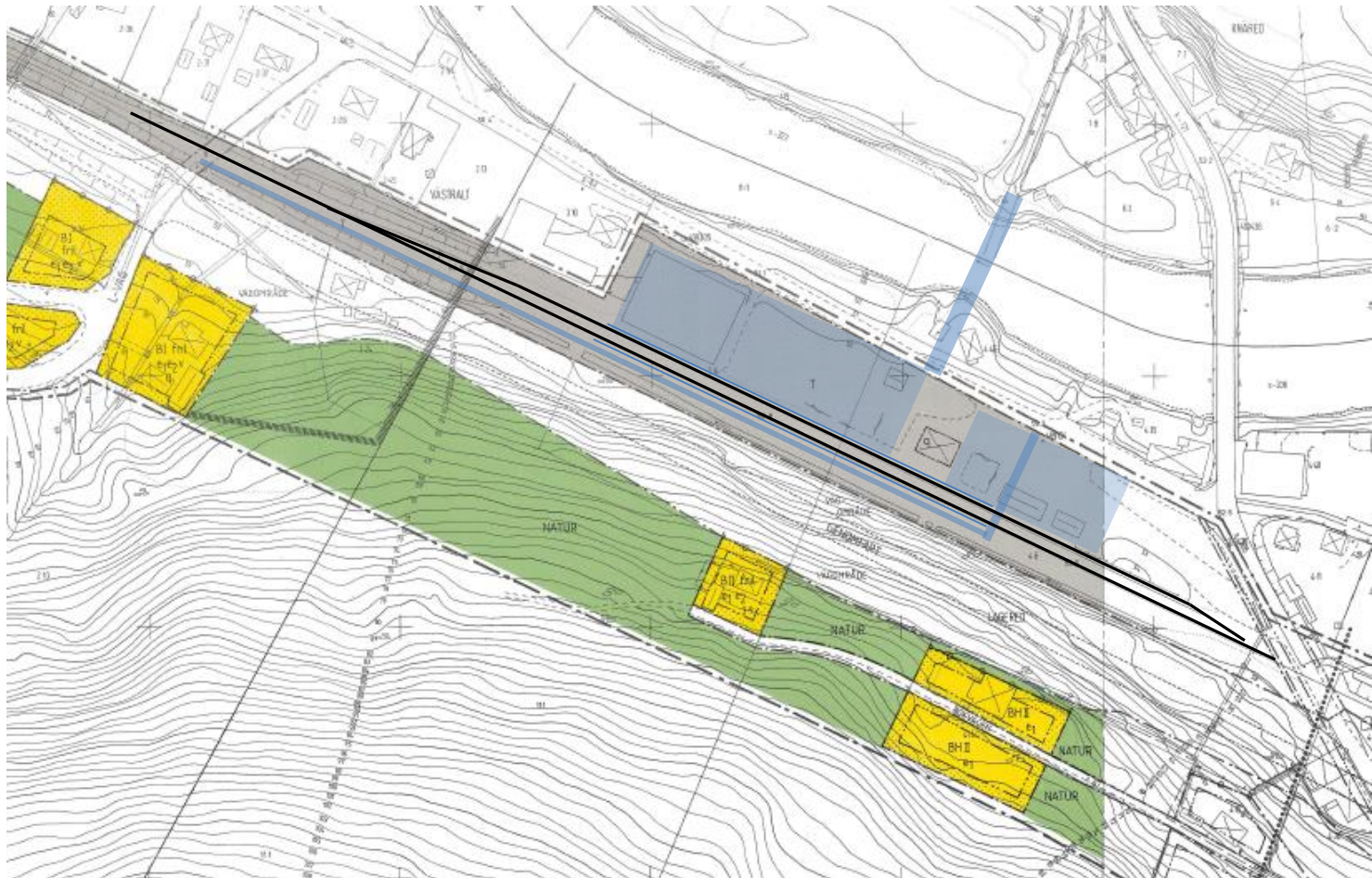
Åtgärdsförslag Veinge

- Plattform
- Planskildhet



Laholms kommun eget ortsutvecklingsprogram

Åtgärdsförslag Knäred

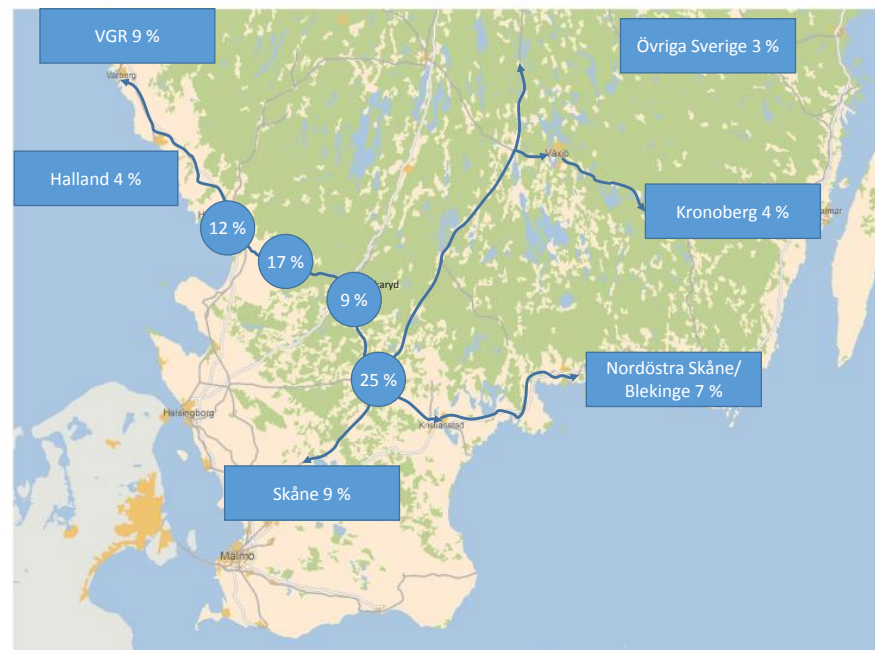


Järnvägsplan?

- 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

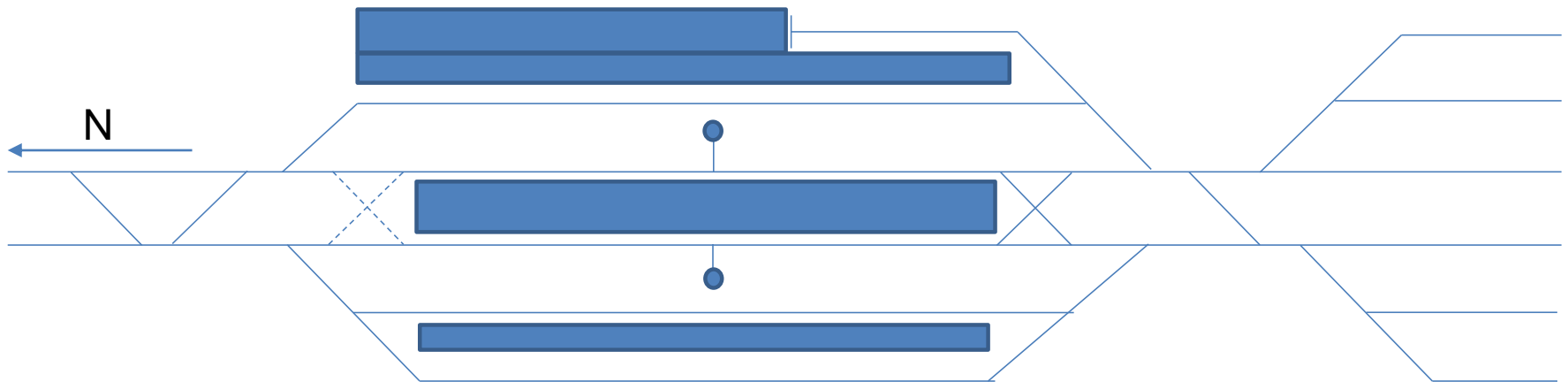
Vilka åtgärder planeras och krävs på Halmstad C



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