

Titel: Tågtrafik i Basprognos 2030 beskrivning av trafikeringen

Publikationsnummer: ISBN: 978-91-7467

Ärendenummer: TRV 2015/17190

Utgivningsdatum: 2015-04-01

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson och författare: Lennart Lennefors

Produktion: Trafikverket

Distributör: Trafikverket

Dokumentdatum: 2015-04-01

Version: 0.5

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
1.2	TRAFIKERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
1.3	PUNKTLIGHET 2008-2014	5
2	FÖRUTSÄTTNINGAR I BASPROGNOS 2030	7
3	LÅNGVÄGA PERSONTRAFIK.....	9
4	REGIONAL PERSONTRAFIK	11
4.1	MÄLARDALEN.....	11
4.2	SKÅNE OCH BLEKINGE	13
4.3	ÖSTRA GÖTALAND	14
4.4	VÄSTSVRIGE.....	15
4.5	VÄRMLAND OCH BERGSLAGEN	16
4.6	SÖDRA NORRLAND	17
4.7	NORRA SVERIGE.....	17
5	GODSTRAFIK 2030	19
6	TOTAL TRAFIK OCH KAPACITET.....	20
6.1	TRAFIKFÖRÄNDRING 2015-2030	20
6.2	KAPACITET MED BASPROGNOS 2030	21

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Trafikverket tar årligen fram prognoser för transportsystemet. Förutsättningarna är då att gällande planer för infrastrukturen fullföljs. Föreliggande prognos är en Basprognos för 2030 som förutsätter utbyggnad enligt fastställda planer för 2014-2025. En annan förutsättning är att beslutad politik gäller, exempelvis högre kostnader för järnväg och sjöfart genom höjning av banavgifter och införande krav på lägre svavelhalt för sjöfarten. Syftet med detta PM är att beskriva järnvägstrafikens del i basprognosen med tyngdpunkt på persontrafiken.

1.2 Trafikeringsförutsättningar

Av naturliga skäl finns det stora osäkerheter kring den framtida tågtrafikeringen. Det beror dels på svårigheter att bedöma den framtida efterfrågan, dels på hur trafikutövarna vill köra med hänsyn till efterfrågan och dels på svårigheter att bedöma hur olika tåg kommer att prioriteras sinsemellan.

När trafikeringen 2030 ska prognostiseras är det ca 15 år fram till prognosåret, vilket medför svårigheter att bedöma den framtida trafikefterfrågan. Det finns heller inte några planer så långt fram i tiden. När det gäller persontrafik så är det rimligt att tro att trafiktillväxten i första hand kommer att ske i storstäderna.

I normalfallet är det infrastrukturen som begränsar trafikutbudet, men på framförallt dubbelspåriga sträckor med blandad trafik finns ofta möjlighet att öka utbudet genom anpassningar av trafiken. En av grundtankarna med trafikeringen i Basprognosen är att det vid kapacitetsbrist på dubbelspåriga banor, (framförallt i storstadsområden) antas vara mer optimalt att köra fler tåg med liten hastighetsskillnad mellan olika tåg, än att köra färre tåg med stora hastighetsskillnader. Att öka antal tåg genom att jämna ut medelhastigheterna är bara möjligt på dubbelspårssträckor, på enkelspårssträckor måste antal tåg normalt anpassas till infrastrukturen.

I kapitel 2 görs en beskrivning av de trafikeringsantaganden som använts. Beskrivningen är geografiskt uppdelad, i vissa fall finns samma trafik beskriven på flera olika ställen. Det är viktigt att påpeka att den åsatta trafikeringen skall ses som en av många tänkbara framtida trafikeringar med hänsyn till tillgänglig infrastruktur och gällande trafikpolitik.

För att kunna bedöma efterfrågan på tågtrafik 2030 är det viktigt att utgå från trafikutövarnas önskemål på lång sikt. De tydligaste planerna finns för den regionala persontrafiken och för den tunga malmtrafiken. För den regionala persontrafiken är utgångspunkten att ta med trafikering som betraktas som relativt säker. Den långväga persontrafiken och övrig godstrafik är mer svårbedömd, då eftersom efterfrågan mer styrs av konjunkturen. En annan stor osäkerhet gäller avregleringen av persontrafiken som hittills endast medfört ny trafik på vissa långväga persontrafiklinjer.

I Basprognos 2030 antas det gå lika många turer i båda riktningar. Därför används benämningarna dubbelturer (dtr) eller tågpar när trafikeringen för persontåg beskrivs. I båda fallen avses antal tåg i en riktning. Totalt antal tåg är då antal dubbelturer multiplicerat med 2. Godståg kör oftast med olika antal tåg i olika riktningar, därför brukar inte dubbelturer användas för godståg.

1.3 Punktlighet 2008-2014

Punktligheten i järnvägssystemet mäts som det antal tåg som är mer än fem minuter försenade till sin slutstation. Inställda tåg ingår inte. I tabell 1.1 visas hur punktligheten utvecklats under åren 2008–2014 uppdelat på olika trafiksystem samt för godstrafiken.

Det kan tyckas vara irrelevant att jämföra punktligheten för olika trafiksystem när de skiljer sig åt så mycket. Godståg och långväga persontrafik går betydligt längre sträckor, vilket medför att en försening på strax över 5 minuter är en liten del av hela restiden/transporttiden. Arlanda Express och pendeltågen har en betydligt kortare omloppstid vilket torde medföra att det är lättare att undvika en försening på mindre än 5 minuter. Erfarenheten från andra länder visar dock att höghastighetståg som kör långa sträckor kan ha en punktlighet > 95 % där Japan och Spanien ligger högst med 99,5 respektive 98 %. Den höga punktligheten i dessa länder kan till stor del förklaras av att tågssystemen till största delen är separerade från andra tågssystem, vilket snabbtågstrafiken i Sverige inte är.

Tabell 1.1 visar att den långväga persontrafiken på sträckan Stockholm – Malmö/Köpenhamn är det tågssystem som haft den allra sämsta punktligheten med ett genomsnitt på ca 65 % under åren 2008-2014 och en bottennotering 2010 med ca 51 %. Därefter kommer nattåg till Norrland, Stockholm – Göteborg/Uddevalla och Stockholm – Karlstad/Oslo med 66 respektive 72 %. Dessa fyra tågssystem har en sämre punktlighet än godstrafiken, vilket avviker från mönstret i många andra länder. Att både Stockholm – Malmö och Stockholm – Göteborg har så låg punktlighet är lite märkligt då dessa tågssystem verkligen borde prioriteras när de genererar stor företagsekonomisk vinst. Detta visar dock att det är svårt att prioritera dessa tåg på två banor med många trafikuppgifter och hög belastning. Arlanda Express har den högsta punktligheten med ca 97 %. Därefter kommer pendeltågen där Östgötatrafiken och pendeltåg i Göteborg.

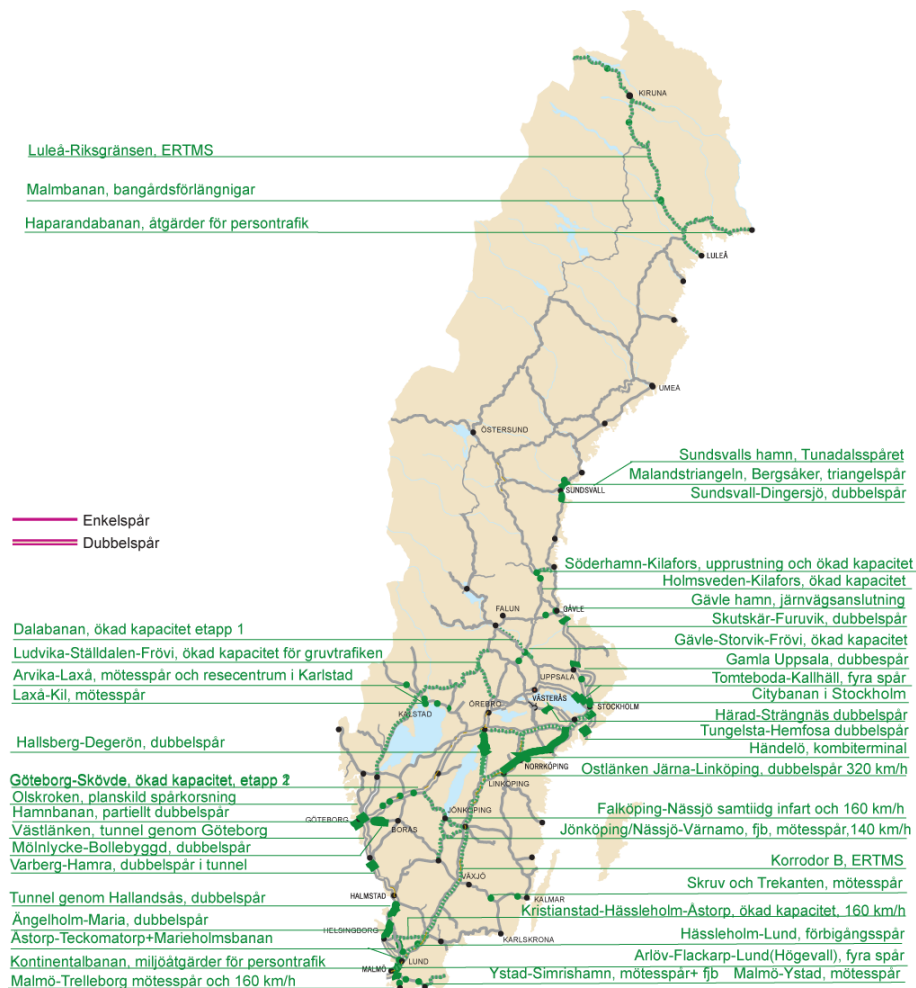
Tabell 1.1: Punktlighet 2008-2014 för berörda eller anskutande tågssystem

Inställda tåg ej medräknade	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008-2014
Atrain, Arlandabanan	97,8%	98,1%	96,3%	97,1%	97,3%	96,9%	96,6%	97,1%
Dalabanan	79,1%	84,6%	72,7%	67,5%	79,1%	84,7%	81,9%	78,5%
Göteborg-Karlstad	77,4%	82,9%	69,2%	72,1%	85,3%	83,8%	80,3%	78,7%
Göteborg-Malmö/Köpenhamn	83,6%	83,9%	79,9%	76,8%	91,0%	91,3%	84,7%	84,5%
Göteborg-Oslo	74,0%	82,8%	59,7%	66,4%	79,4%	89,8%	89,7%	77,4%
Tjust- och Stångådalsbanan	76,7%	83,6%	83,4%	87,4%	89,8%	89,9%	93,0%	86,3%
Krösatåg Småland	94,9%	95,3%	92,3%	94,1%	93,5%	95,4%	93,4%	94,1%
Göteborg-Kalmar/Karlskrona	88,2%	86,6%	80,8%	79,4%	77,8%	83,3%	71,1%	81,0%
Gävle-Stockholm-Linköping	89,8%	91,6%	80,5%	83,9%	85,3%	83,0%	86,4%	85,8%
Sundsvall-Östersund-Storlien	87,2%	92,3%	88,0%	88,8%	84,7%	84,0%	90,4%	87,9%
Natttåg till Norrland	73,7%	71,4%	56,1%	46,0%	61,0%	79,0%	74,1%	65,9%
Norrtåg/Botniatåg	74,6%	67,2%	48,8%	80,3%	81,6%	81,6%	84,6%	74,1%
Pendeltåg i Göteborg	96,5%	97,1%	93,1%	94,0%	95,0%	95,9%	96,2%	95,4%
Pendeltåg i Stockholm	93,9%	95,6%	90,5%	93,5%	94,0%	94,7%	94,3%	93,8%
Pågatåg i Skåne	96,3%	94,6%	91,9%	90,8%	94,1%	94,4%	91,9%	93,4%
Regionaltåg i Västra Götaland	93,4%	93,6%	89,0%	89,9%	90,8%	89,9%	91,1%	91,1%
Stockholm-Göteborg/Uddevalla	72,9%	79,3%	60,5%	73,2%	67,5%	73,3%	75,0%	71,7%
Stockholm-Malmö/Köpenhamn	64,9%	72,4%	50,7%	57,7%	75,8%	61,0%	71,5%	64,8%
Stockholm-Karlstad-Oslo	80,3%	74,8%	69,2%	69,7%	83,6%	59,1%	69,1%	72,3%
Stockholm-Norrland	75,4%	81,1%	72,4%	75,5%	78,0%	75,9%	80,6%	77,0%
TiB, Tåg i Bergslagen	91,2%	91,7%	86,4%	89,6%	91,7%	90,7%	87,5%	89,8%
UL-tåg, Uppsala-Gävle/Sala	88,9%	93,7%	90,1%	92,9%	94,0%	95,4%	95,2%	92,9%
Mälardalstrafiken, TIM	89,4%	90,3%	83,4%	88,5%	89,7%	87,0%	89,6%	88,3%
Värmlandstrafiken	92,2%	92,5%	87,0%	84,7%	89,4%	88,2%	88,6%	89,0%
X-Trafik	91,8%	91,2%	86,2%	87,9%	90,6%	89,9%	91,3%	89,8%
Öresundståg	89,8%	87,8%	84,3%	81,7%	87,7%	88,7%	86,3%	86,6%
Östgötatrafiken	98,1%	97,8%	91,8%	93,3%	96,0%	94,5%	95,8%	95,3%
Godståg	74,2%	75,8%	65,6%	68,7%	77,0%	80,0%	78,1%	74,2%

2 Förutsättningar i Basprognos 2030

Basprognosen har numera horisontår 2030 och uppdateras årligen. Trafikeringen i nya Basprognos 2030 är klar och bygger på att projekten i de fastställda planerna 2014-2025 genomförs inklusive sådant som bara hinner påbörjas före 2025. Själva prognosen som visar antal resor och godsflödet blir dock klar först i april 2015. I figur 2.1 visas nyinvesteringar i Basprognos 2030 som påverkar trafikering och kapacitet.

Figur 2.1 Kapacitetspåverkande utbyggnader i fastställda planer 2014-2025



Landets två mest belastade dubbelsspår förutsätts tillföras mer kapacitet, dels genom Citybanan i Stockholm och dels genom utbyggnad till fyra spår mellan Arlöv och södra delarna av Lund. Olskroken i Göteborg som är landets mest belastade korsningspunkt åtgärdas tillsammans med utbyggnad av Västlänken som innebär att trafiken in mot Göteborg kan utökas. För godstrafiken är tunneln genom Hallandsås viktig för att kunna köra tyngre tåg och leda dem den kortaste vägen. Det medför tillsammans med dubbelsspår Ängelholm – Norra Helsingborg en kraftig förbättring av kapaciteten längs Västkustbanan, det medför också att restiden Halmstad – Helsingborg minskar från ca 60 min till ca 45 min. Dubbelsspår Varberg – Hamra medför tätare trafik söder om Varberg och kortare restid.

Ostlänken som är ett nytt dubbelsspår mellan Järna och Linköping för högre hastigheter medför att flaskhalsarna Järna – Katrineholm och Norrköping – Linköping åtgärdas.

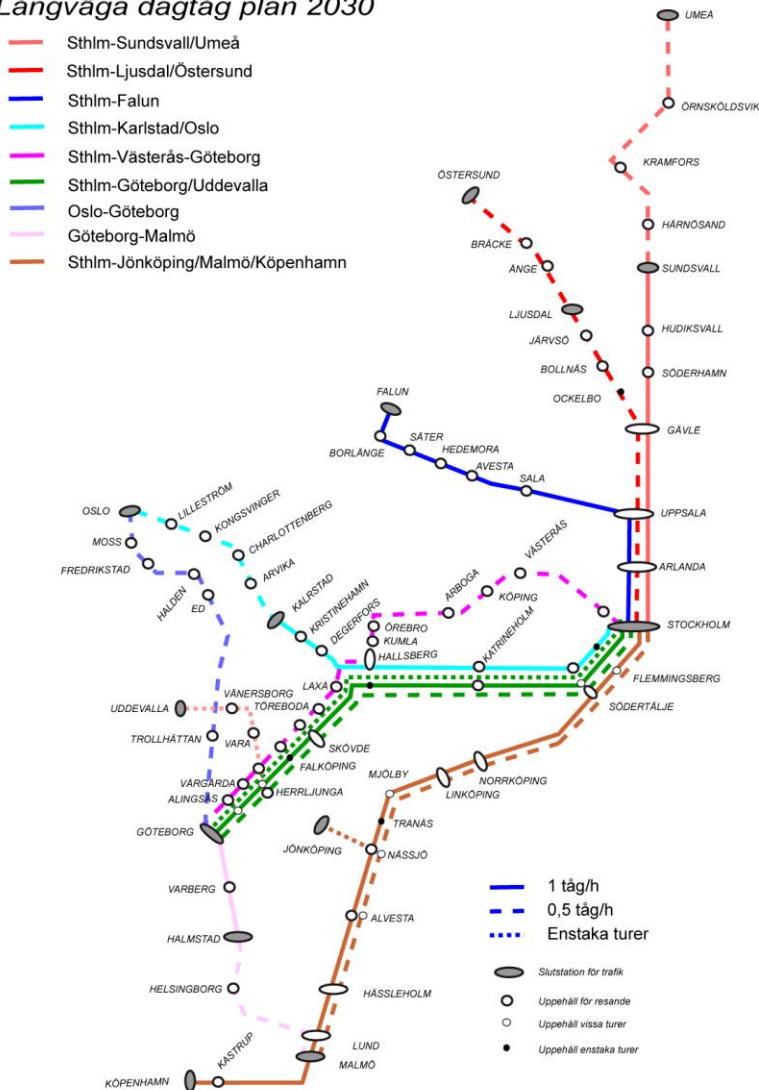
Samtidigt minskar restiden Stockholm – Linköping med ca 30 min. Mellan Göteborg och Borås ingår en första etapp av ett nytt dubbelspår för högre hastigheter. Det medför möjligheter till halvtimmestrafik samt att restiden Göteborg – Borås minskar med 6-10 min. Ökad kapacitet Göteborg – Skövde medför möjligheter att utöka godstrafiken längs Västra stambanan. Utökad kapacitet Storvik – Frövi och dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön medför att godståg i nord-sydlig riktning kan ledas den kortaste vägen. Utbyggnad av fyra spår Tomtebodavägen – Kalhäll och dubbelspår Strängnäs – Härad medför att trafiken kan öka både på Mälardalen och Svealand.

3 Långväga persontrafik

För den långväga persontrafiken finns inte några tydliga avsiktsförklaringar om omfattning och turutbud. Antagandena grundas i stor utsträckning på en förväntad efterfrågeökning med hänsyn till den förbättrade infrastrukturen. Figur 3.1 nedan visar det förutsatta utbudet.

Figur 3.1: Snabbtåg och intercitytåg Bas 2030

Långväga dagtåg plan 2030



Längs Västra stambanan finns en stor efterfrågan på långväga persontrafik och under 2015 startar MTR upp ny trafik mellan Stockholm och Göteborg i konkurrens med SJ i slutet på året. Det medför att mellan Stockholm och Göteborg kommer det att gå totalt 28 dubbelturer/dygn förutom trafiken över Örebro. Det antas att detta stora utbud är tillräckligt även 2030, dessutom kommer det att vara ytterst svårt att inrymma fler tåg, utan att tränga undan annan trafik.

På Södra stambanan har trafikutbudet också ökat, men här är det än så länge konkurrenternas utbud begränsat till några få turer. Här antas trafiken öka med 3-4 dubbelturer/dygn till följd av Ostlänken. På Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall

bedöms snabbtågstrafiken inte kunna utökas, men några IC-tåg bedöms ändå kunna komplettera under vissa tider. Längs Västkustbanan kvarstår enkelspår strax norr om Helsingborg, som medför svårigheter att utöka trafiken. Några turer antas därför bara gå till Halmstad, se figur 2.2.

Nattågstrafiken antas bibehålla dagens struktur, men det troliga är att trafiken anpassas än mer till säsong. Det är dock svårt att ta hänsyn till i prognosen. Figur 3.2 visar det förutsatta utbudet.

Figur 3.2: Nattåg 2020, antal dubbelturer/dygn



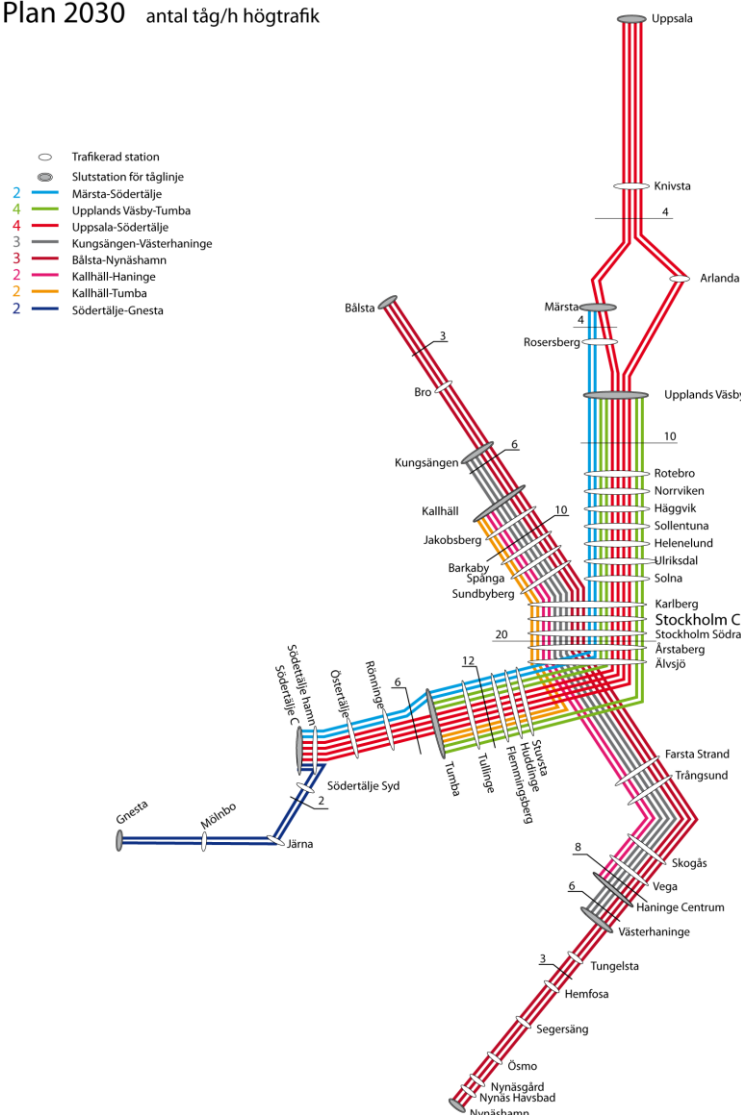
4 Regional persontrafik

4.1 Mälardalen

Den kraftiga tillväxten av boende och arbetsplatser i framför allt Stockholms län skapar en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor. Det ställer höga krav på att SL:s trafik utvecklas i motsvarande omfattning. Utbyggnaden av Citybanan bedöms medge 20-22 pendeltåg per timme. Trafikförvaltningen har i stornätsstrategi från 2014 bedömt en möjlig trafikering utifrån förutsättningarna i planerna. Trafikförvaltningen utreder två trafikeringalternativ: Ett med 10-minuters stomtrafik samt insatståg under rusningstid samt ett alternativ med 15-minuters stomtrafik kompletterat med 15-minuters skip-stop-trafik och insatståg under rusningstid. Figur 4.1 visar en bedömd trafikering utifrån intentionerna i Trafikförvaltningens stornätsstrategi. En kapacitetshämmande del är av korsningspunkten Skavstaby söder om Arlanda som bara medger 2 pendeltåg/h till Arlanda. Därför har det prioriterats att vissa pendeltåg till Uppsala går via Märsta. Efter att trafikeringen fastställts har det börjats diskutera skip-stop upplägg. Detta får beaktas i kommande basprognos.

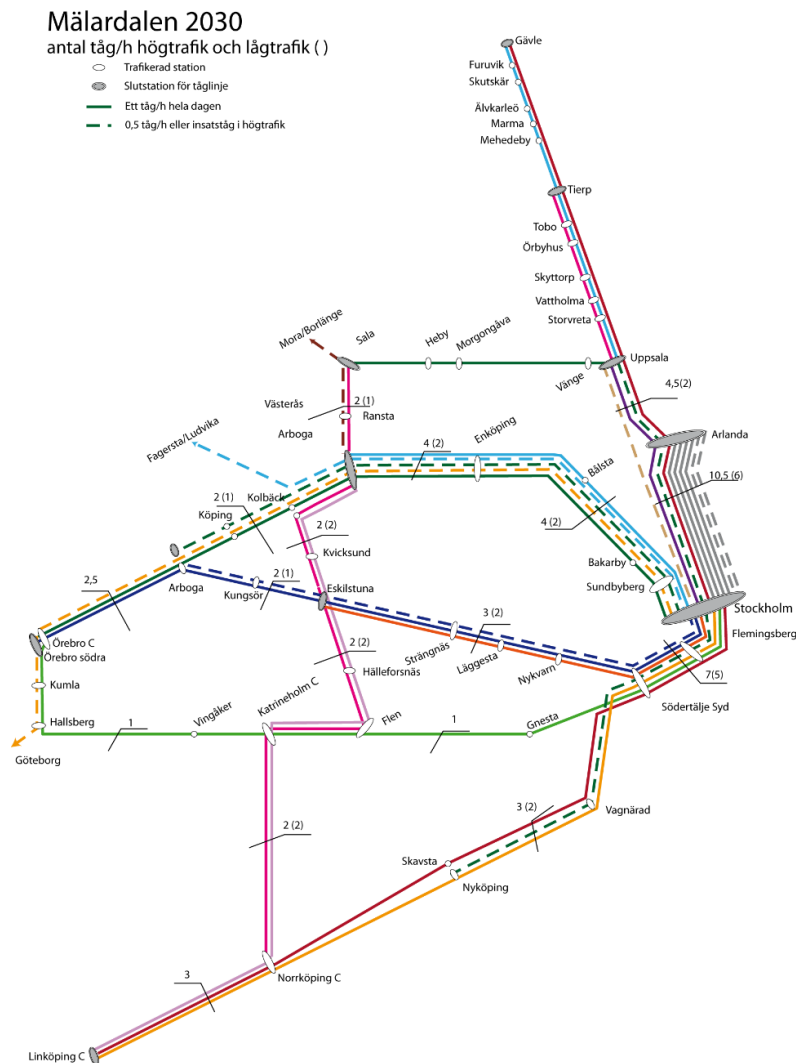
Figur 4.1: Pendeltågstrafik i Stockholm, Bas 2030

Plan 2030 antal tåg/h högtrafik



För den regionala trafiken i Mälardalen har Mälab (Mälardalstrafik AB) tagit fram ett trafikeringsförslag för 2017 i samband med att Citybanan är klar, trafikeringen har blivit mer strukturerad, men utökningen sker framförallt i lågtrafik. Det är en del osäkerhet hur mycket av SJ:s trafik som kommer att vara kvar, framförallt mot Uppsala. Det finns även olika förslag få olika trafikupplägg i syfte att öka tillgängligheten och stärka kollektivtrafiken till Arlanda. På Mälardalen finns starka önskemål att utöka till fyra tåg per timme Västerås – och Stockholm och 2-3 tåg/h Eskilstuna – Stockholm. Figur 4.2 visar bedömd trafikering

Figur 4.2: Regionaltåg i Mälardalen, Bas 2030



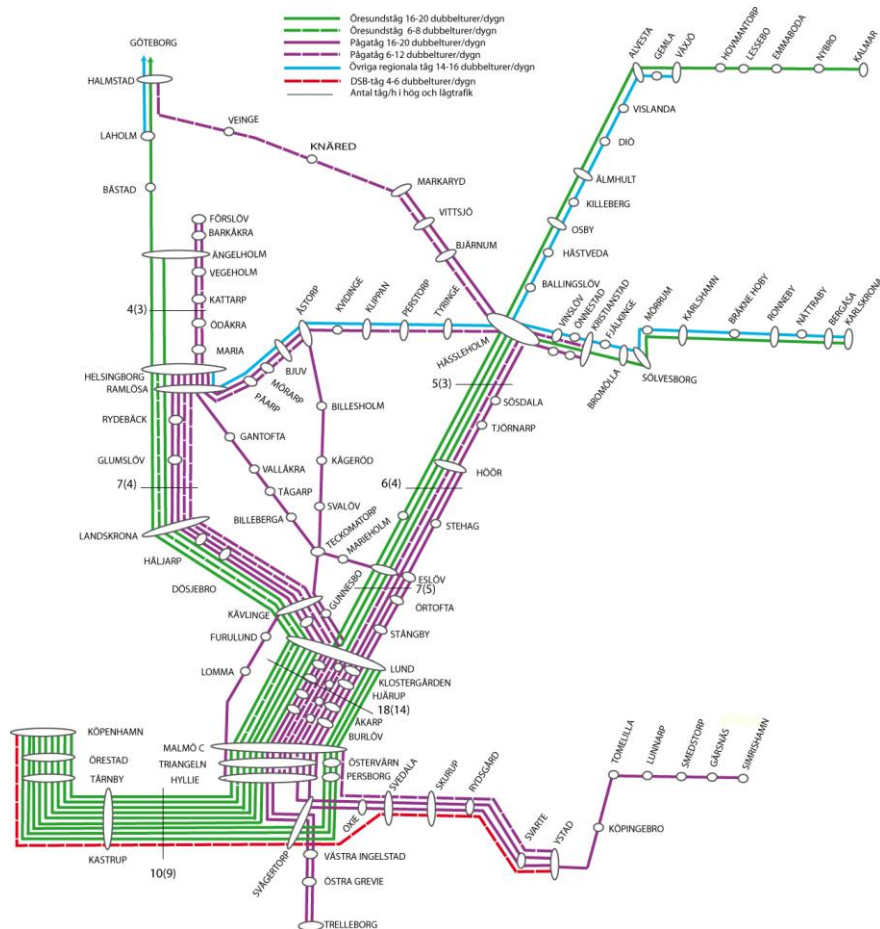
Jämfört med 2015 är de största förändringarna följande:

- Örebro – Västerås – Stockholm utökas till timmestrafik
- Västerås – Stockholm utökas till 4 tåg/h i högtrafik
- Eskilstuna – Stockholm utökas till 2,5 tåg/h i högtrafik, vissa tåg till Uppsala
- Hallsberg – Stockholm utökas till timmestrafik
- Gävle – Skavsta – Linköping och Stockholm – Nyköping – Linköping utökas till timmestrafik, insats Uppsala – Stockholm – Nyköping varje timme i högtrafik.
- Uppsala – Stockholm försörjs huvudsakligen med genomgående tåg via Arlanda. Stopp i Märsta ersätts av SL/UL pendeltåg.
- Nuvarande Uppsalapendel antas endast få vissa direkttåg i högtrafik.

4.2 Skåne och Blekinge

Skånetrafiken har tagit fram en tågstrategi för 2020, 2030 och 2037. Utgångspunkten har varit att klara efterfrågan i tågstrategin för 2030 förutom på sträckor som förutsätter spårutbyggnader som inte ingår i nationell plan eller regional plan. På Södra stambanan söder om Hässleholm är det redan idag mycket trångt på spåren till följd av tågens olika medelhastigheter. För att möjliggöra en utökning, krävs att de regionala tågen får mindre inbördes skillnader i körtider genom att Öresundståg med minst antal uppehåll får fler uppehåll, samtidigt som Pågatåg med flest uppehåll får färre uppehåll, se figur 4.3.

Figur 4.3 Öresundståg och Pågatåg, Bas 2030



Figur 4.3 visar en bedömd trafikering utifrån intentionerna i tågstrategin och den förutsatta infrastrukturen. Jämfört med 2015 är de största förändringarna följande:

- Hässleholm – Malmö utökas med 1 tåg/h i högtrafik
- Ny linje Åstorp – Teckomatorp – Lomma – Malmö med ring runt Malmö
- Helsingborg – Teckomatorp – Malmö går via Eslöv och startar i Förslöv
- Ystad – Malmö går vidare till Kävlinge, insatståg Ystad-Malmö
- Helsingborg – Landskrona – Malmö utökas till Trelleborg
- Ängelholm – Helsingborg kopplas ihop med Helsingborg – Åstorp/Hässleholm
- Hässleholm – Markaryd utökas varannan timme till Halmstad
- Göteborg – Halmstad utökas till Laholm
- Öresundståg Lund – Svågertorp-Köpenhamn i högtrafik

4.3 Östra Götaland

Under 2015 har Östgötatrafiken under vissa timmar börjat köra fyra tåg per timme på sträckan Norrköping – Mjölby. Det medför en stark upplåsning av tidtabellen, när Ostlänken är klar kan detta klaras utan stora inskränkningar för annan trafik. Linjen Nässjö –Stockaryd/Alvesta fick under 2012 nya hållplatser i Lammhult och Moheda. Önskemålet är att utöka turtätheten och förlänga linjen till Jönköping respektive Växjö, men det blir mycket svårt att få plats med ytterligare tåg på sträckan Alvesta – Växjö. Det pågår diskussioner om att starta trafik Värnamo – Gnosjö och förlänga den till Borås. Figur 4.4 visar en bedömd trafikering och jämfört med trafikering 2015 är de största förändringarna följande:

- Norrköping – Mjölby – Motala utökas till Kolmården
- Oskarshamn – Berga utökas till Kalmar
- Kalmar – Emmaboda utökas till Växjö
- Alvesta – Nässjö utökas till Jönköping, kopplas ihop med Öresundståg till Kalmar

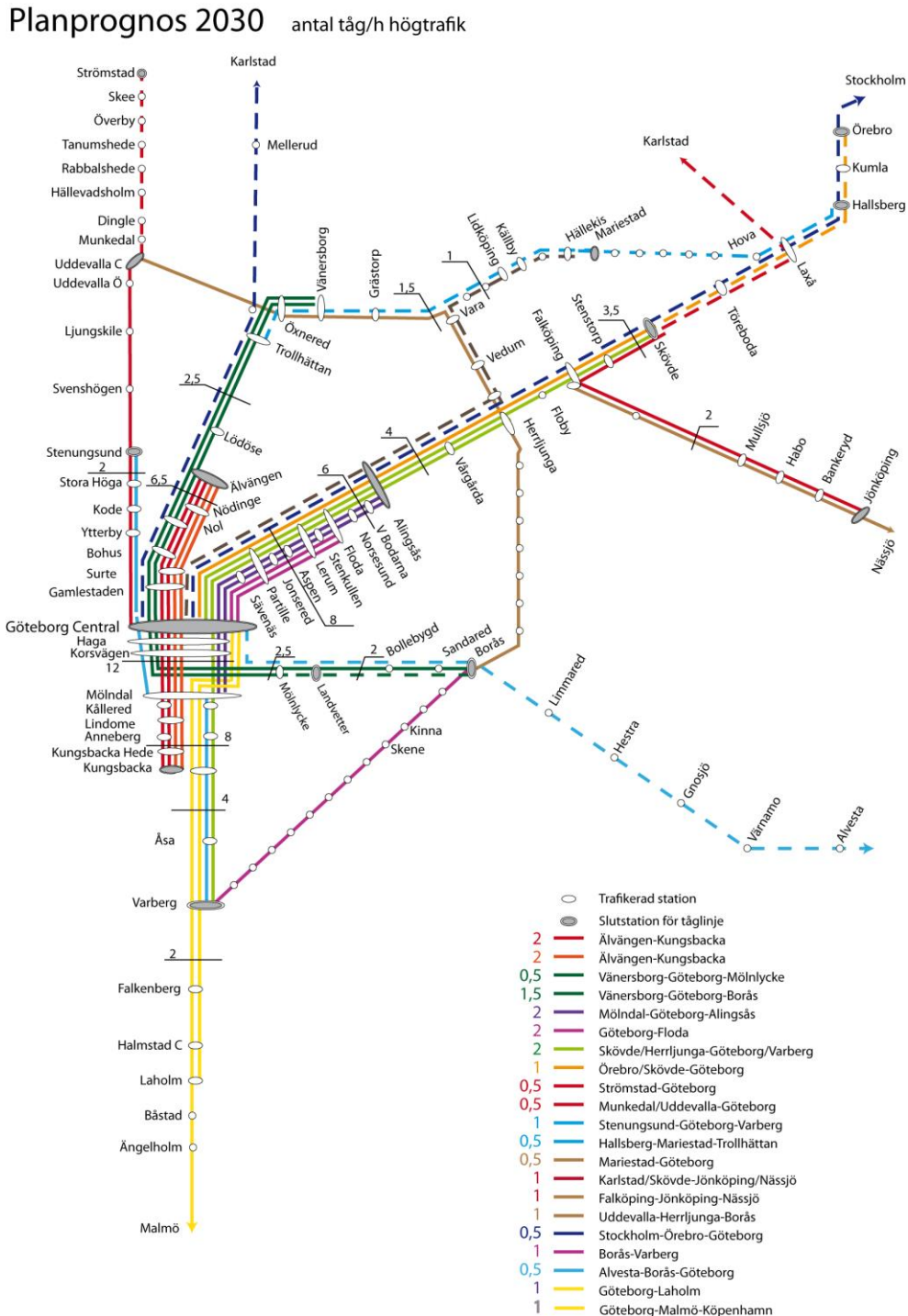
Figur 4.4 Regionaltåg i östra Götaland, Bas 2030



4.4 Västsverige

Den föreslagna trafikeringen bygger dels på Västtrafiks tågstrategi för 2016, 2021, 2028 och 2035. Utgångspunkten är önskemål om antalet tåg per timme 2028. På sträckorna från Göteborg mot Älvängen, Alingsås och Kungsbacka är dubbelsåren hårt belastade på grund av att pendeltågstrafik med många stopp snabbt blir ikappköra av regionaltåg med få stopp. För att klara en viss utökning Göteborg-Alingsås antas i vissa fall utjämat antal stopp mellan pendeltåg och regionaltåg, se figur 4.5. I Basprognosen antas inte någon ombyggnad i Mölndal, som begränsar antal tåg i Västlänken till 12 tåg/h.

Figur 4.5 Pendeltåg och regionaltåg i västra Götaland, Bas 2030



Jämfört med trafikering 2015 innebär det följande förändringar:

- Vänersborg – Göteborg kopplas ihop med Göteborg – Mölnlycke/Borås,
- Strömstad – Göteborg går via Trollhättan
- Skövde/Herrljunga – Göteborg utökas till Varberg/Laholm
- Stenungsund – Göteborg utökas till Varberg
- Mariestad – Herrljunga/Göteborg går till Trollhättan

Efter att trafiken fastställdes, har det upptäckts att det verkar svårt att på plats med 8 tåg/h mellan Kungsbacka och Mölndal. Detta kommer att ändras i kommande prognos.

4.5 Värmland och Bergslagen

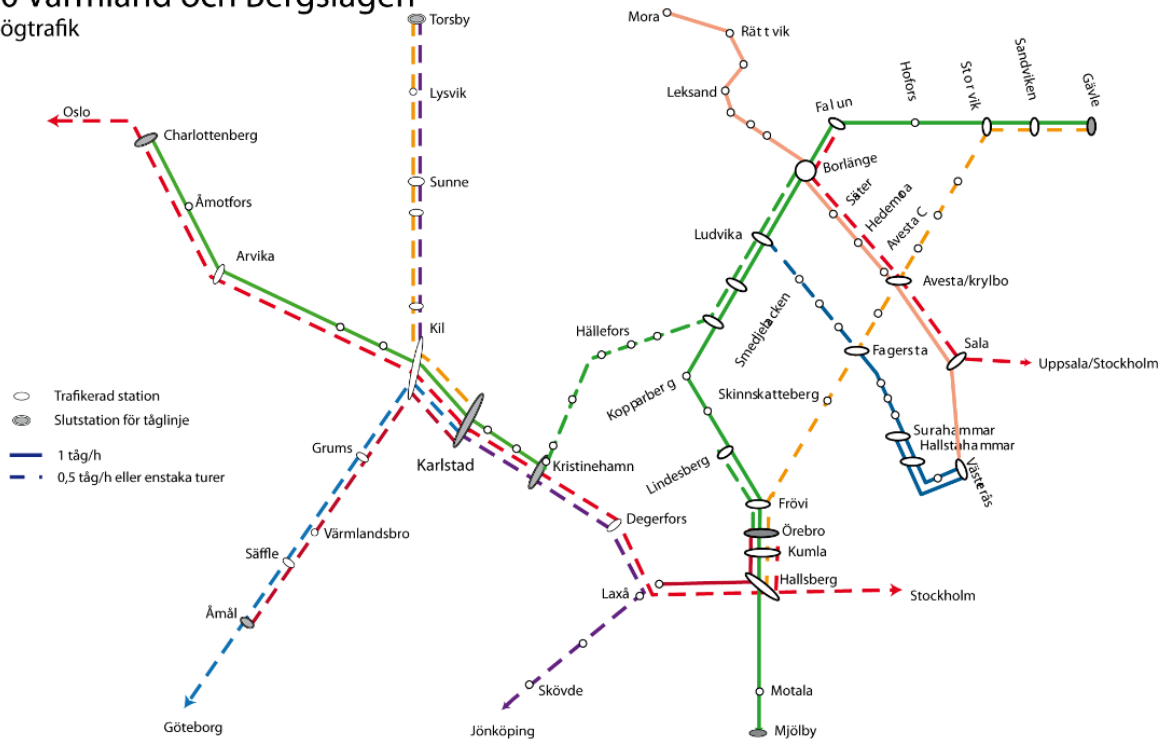
Även Värmlandstrafiken har tagit fram en tågstrategi. Det antas en utökning av trafiken på sträckan Arvika – Karlstad – Kristinehamn. Dessutom kan fler tåg från Torsby gå hela vägen till Karlstad.

På Dalabanan och på sträckan Örebro – Mjölby finns ett stort intresse från berörda län att utöka trafiken till timestrafik. I Bergslagen ingår endast några mindre investeringar i plan, men dubbelspår Hallsberg–Degerön medför att persontrafiken kan utökas till timestrafik, samtidigt som restiderna förkortas. Det antas en utökning av trafiken på Dalabanan genom att regionala tåg kör Mora – Borlänge – Västerås som komplement till snabbtågstrafik Stockholm – Dalarna med färre uppehåll. Det har antagits förtätad trafik mellan Surahammar och Västerås samt Lindesberg – Örebro se figur 4.6. Trafiken Storvik – Fagersta – Örebro är mer osäkert om länen vill fortsätta att utveckla. En utökning till konsekvent tvåtimmarstrafik har dock antagits i Basprognosen.

Figur 4.6: Regionaltågstrafik i Värmland och Bergslagen, Bas 2030

Plan 2030 Värmland och Bergslagen

antal tåg/h högtrafik

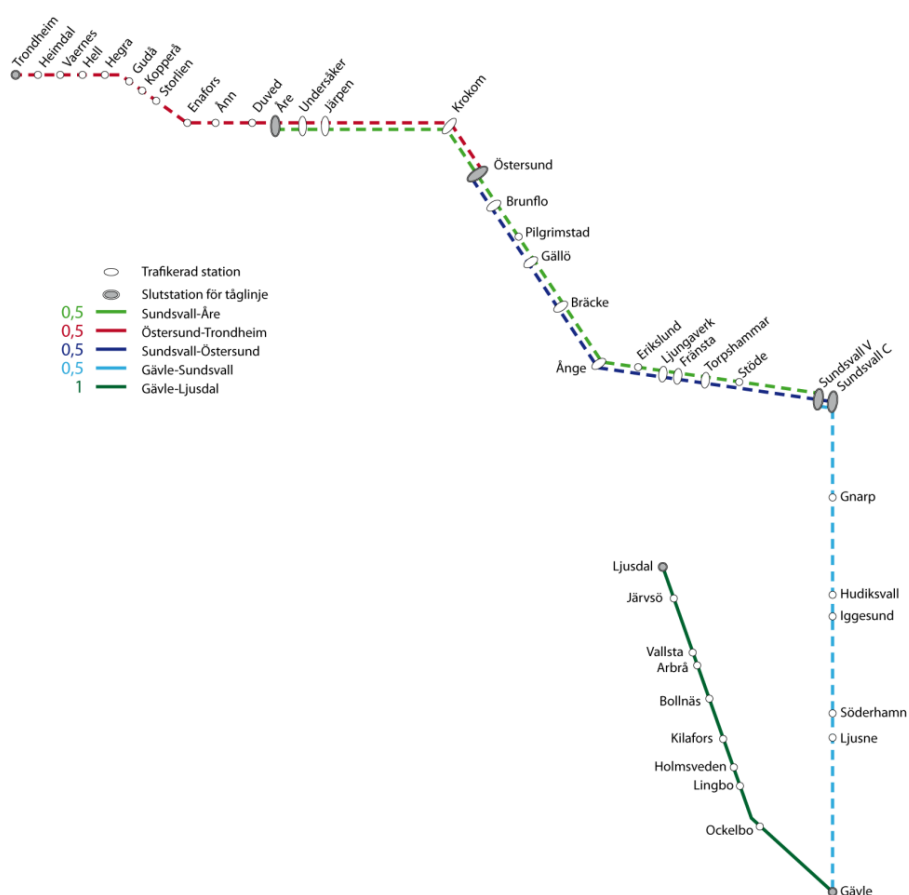


4.6 Södra Norrland

Den regionala tågtrafiken i södra delen av Norrland antas ha kvar samma struktur som i dag. Kapacitetsförbättringar med sju mötesstationer på Ostkustbanan medför att fler godståg kan framföras, men det är inte möjligt att utöka den regionala tågtrafiken söder om Hudiksvall.

Det pågår diskussioner om kraftigt förbättrad tågtrafik på delen Sundsvall – Östersund – Trondheim och det har föreslagits en elektrifiering av Meråkersbanan på den norska sidan och att det på svenska sidan byggs ett antal mötesspår, så att persontrafiken mellan Östersund och Trondheim kan öka. Mellan Sundsvall och Östersund antas då timestrafik, och delar av trafiken förlängs till Åre, se figur 4.7.

Figur 4.7: X – tåget och Jämtland, Bas 2030



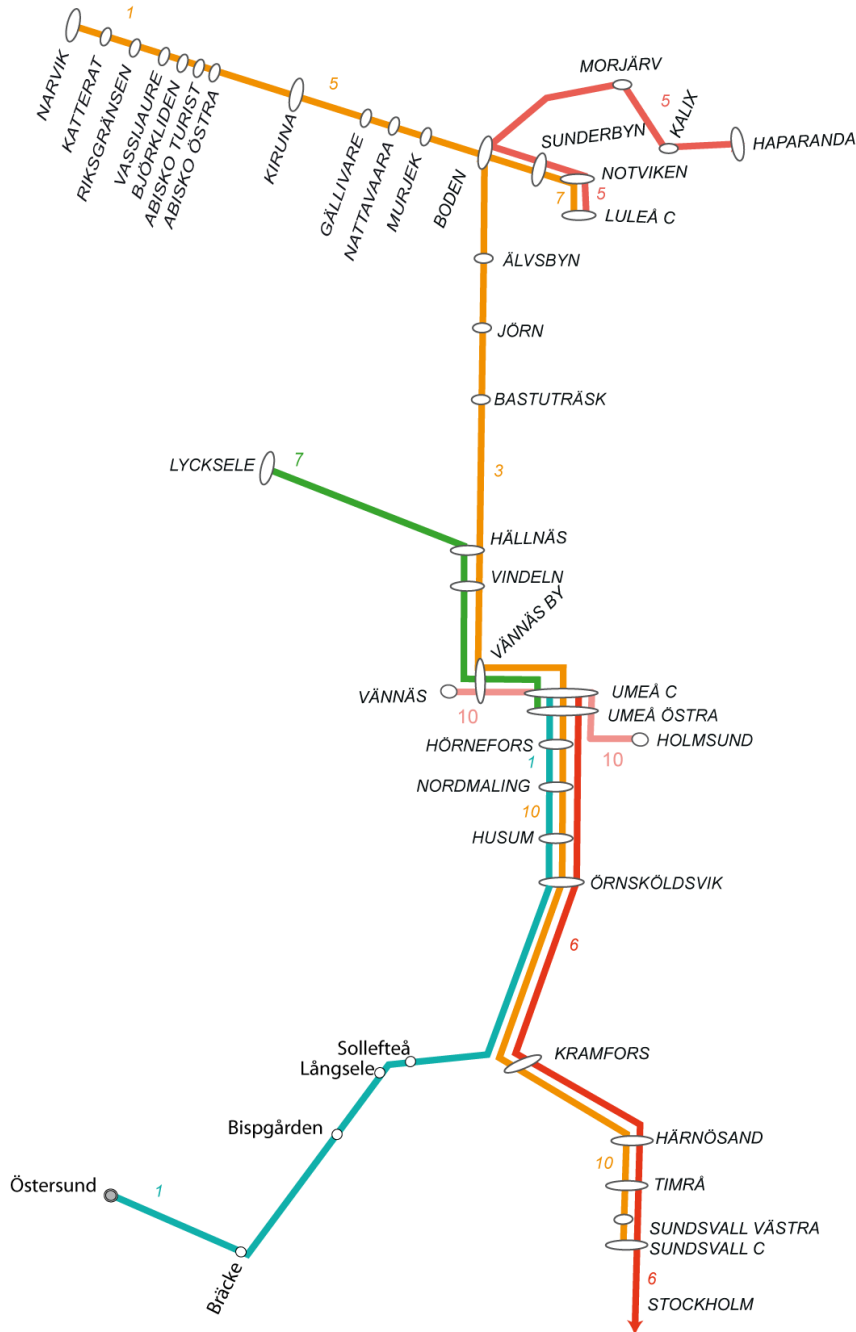
4.7 Norra Sverige

Hösten 2011 startade Norrtåg trafik på delen Umeå – Lycksele, denna trafik antas utökas med fler turer och utökas till Holmsund, se figur 4.8.

Norr om Umeå antas en liten utökning mot Luleå och Kiruna. Norrtåg har även intresse att utöka trafiken på delen Boden–Luleå. Genom utbyggnaderna längs Haparandabanan antas att Norrtåg även etablerar persontrafik mellan Luleå och Haparanda via

Kalix. Ytterligare en sträcka som diskuteras är Umeå – Östersund via Sollefteå. Det förutsätter dock ett byte av det gamla spåret på delen Långsele – Nyland, vilket är osäkert. Det antas dock att det startar en dubbeltur/dygn Umeå – Östersund.

Figur 4.8: Persontrafik i norra Sverige exkl. nattåg, antal dubbelturer/dygn



5 Godstrafik 2030

Godstrafiken i Basprognos 2030 beskrivs i en separat rapport¹. I samband med Kapacitetsuppdraget har Trafikverket slagit fast att den långsiktiga inriktningen för uttag av banavgifter är att banavgifterna skall baseras på marginalkostnadsprissättning, för att uppnå full internalisering inom järnvägssektorn. För godståg innebär den antagna nivån på banavgifterna en höjning av körkostnaden med knappt 20%. Fehmarn-Bältförbindelsen mellan Tyskland och Danmark har lagts till i prognosnätet för 2030.

Fram till 2030 medför utbyggnaderna i Bergslagen och dubbelspårsutbyggnaden Hallsberg – Degerön att det inte längre krävs några omledningar av godstrafik i nord-sydlig riktning. Genom utbyggnaden av Ostlänken förbättras kapaciteten för godstrafiken på den hårt belastade sträckan Järna – Katrineholm. Godståg i riktning Stockholm – Östergötland kan dessutom ledas den kortare vägen via Nyköping när den blivit avlastad.

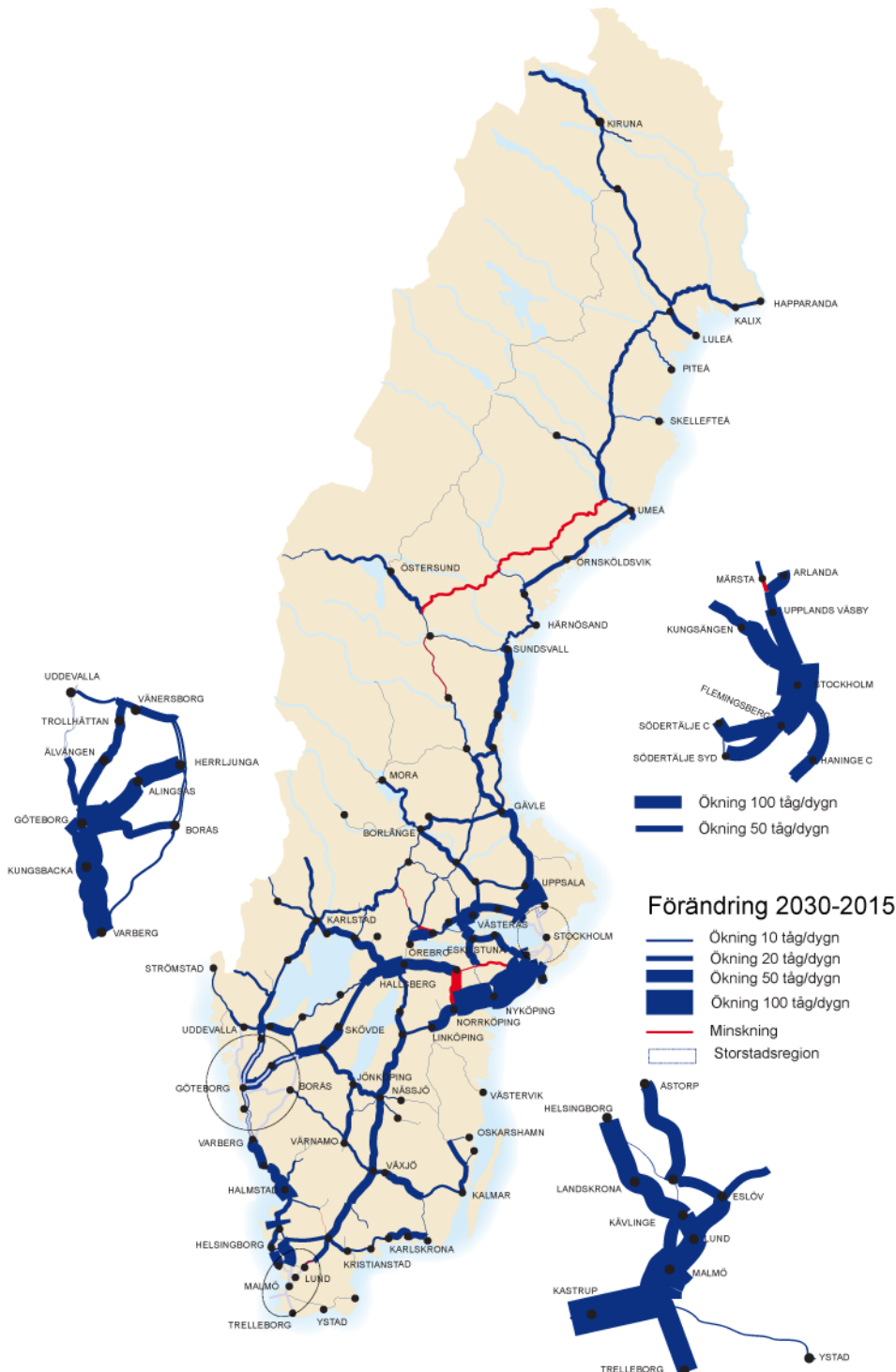
¹ Prognos för godstransporter 2030 – Trafikverkets basprognos 2015 Publikationsnummer: 2015:051, 2015-04-01

6 Total trafik och kapacitet

6.1 Trafikförändring 2015-2030

Figur 6.1 visar hur den totala trafiken antas förändras mellan 2015 och 2030. Stora ökningar mellan sker längs Ostlänken Järna – Nyköping/Skavsta – Norrköping – Linköping och på Västra stambanan närmast Göteborg. Det sker även stora ökningar på Mälmarbanan, Grödingebanan och Ostkustbanan delen Uppsala – Märsta/Arlanda.

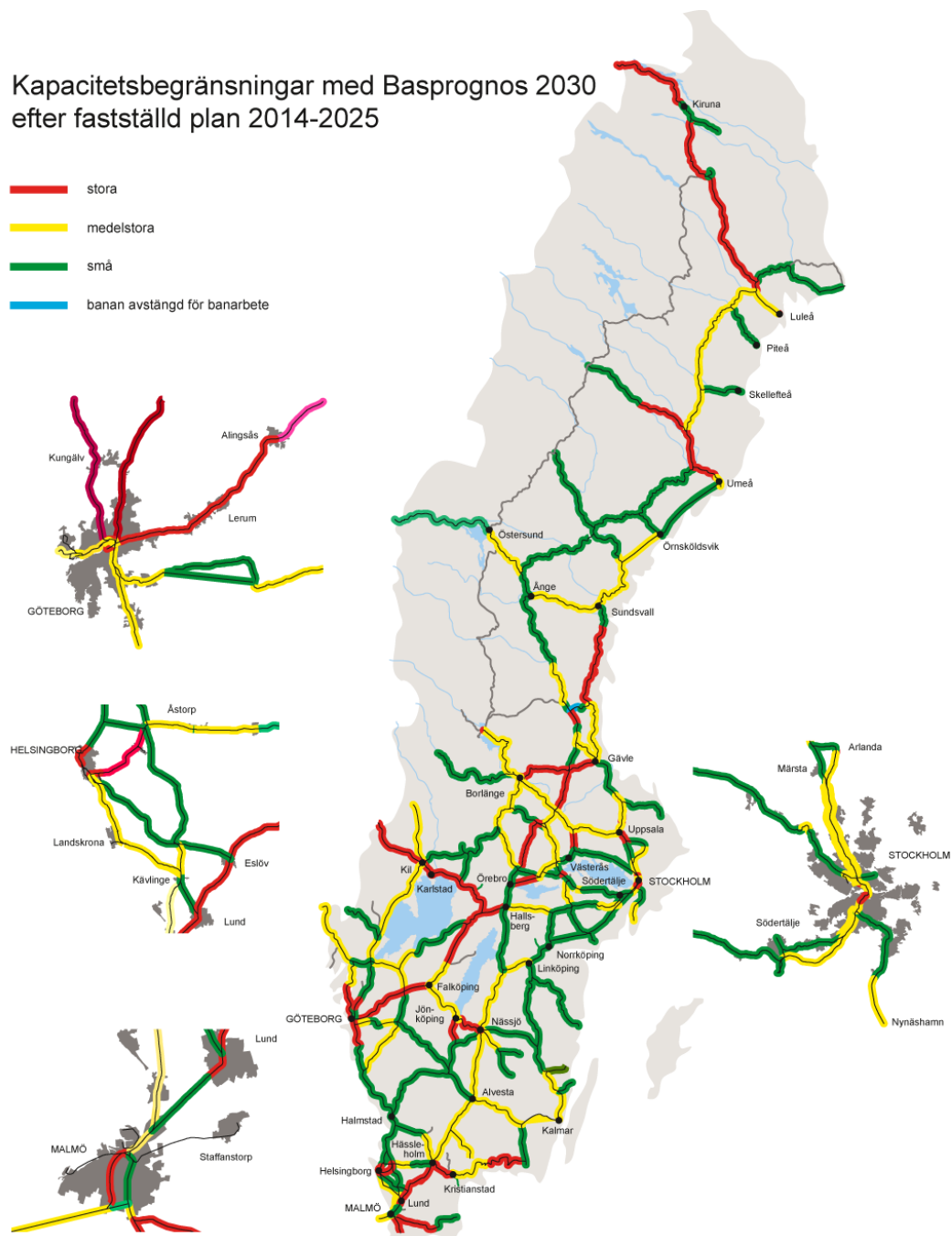
Figur 6.1: Förändring av antal tåg/dygn mellan 2015 och 2030



6.2 Kapacitet med Basprognos 2030

Trafikeringen i Basprognosen är anpassad till den tillgängliga infrastrukturen, så att den är körbar. Antalet sträckor med stora kapacitetsproblem förväntas dock öka jämfört med 2015, vilket medför att det kommer att vara ett sårbart system. I framförallt storstadsområdena med stora toppar i högtrafik kommer att vara ännu större problemen under de två mest belastade timmarna, men trafiken antas ändå vara körbar. Figur 6.2 visar kapacitetsbegränsningar över dygnet med Basprognos 2030 och utbyggnader enligt fastställda planer 2014-2025.

Figur 6.2: Kapacitetsbegränsningar över dygnet med Basprognos 2030





TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se