

Kalmar länstrafik | Region Kalmar län

Tågtrafiken 2022

Vi inledde den nya tidtabellsåret T22 som startade 11 december 2021 med att vårt varumärke Kustpilen avskaffades efter att ha varit en del av vårt utbud under 25 år.

Sträckorna inkorporerades i Krösatågssystemet som i och med detta blev ett sammanhållet regionaltågssystem i sydöstra Sverige.

Ett nytt avtal startades upp med SJ AB som ansvariga både för drift och för underhåll av fordonen i systemet.

Det nya avtalet ersatte fem tidigare avtal. Två driftavtal och tre underhållsavtal.

Avtalet med SJ AB för Krösatågstrafiken är ett avtal som sträcker sig från december 2021 till december 2033. Tyvärr blev avtalet överklagat av VY Tåg. Överklagandeprocessen har pågått under hela 2022 och domslut kom i nu i tisdags. VY Tåg beviljades inte någon prövningrätt i HFD så Kammarrättens dom till beställarens förmån står fast och vi kan nu teckna ordinarie avtal.

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Kammarrätten i Jönköpings dom den 5 oktober 2022 i mål nr 4171–4176-21

SAKEN

Upphandling; fråga om prövningstillstånd

HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLENS AVGÖRANDE

Högsta förvaltningsdomstolen meddelar inte prövningstillstånd. Kammarrättens avgörande står därmed fast.

Tågtrafiken 2022

Uppstarten av det nya avtalet var kantat av problem, främst när det gällde underhållet.

SJ AB hävdade att fordonen vi ställde till deras förfogande var i sämre skick än de hade förväntat sig. Detta i kombination med att SJ AB till viss del har strängare bestämmelser i vissa trafiksäkerhetsfrågor gjordes att det förhandlades fram en överenskommelse att åtgärda skador och eftersläpat underhåll på fordonen.

Den dåliga statusen på fordonen var ett arv efter den tidigare underhållsentreprenören Bombardier. Under 2022 har förhandlingar genomförts mellan regionerna och Bombardier om avslutet av underhållsavtalen.

Det har också till och från varit problem med ersättningstrafiken och bemanningen på densamma i det nya avtalet. Dialog med SJ för att hitta en lösning pågår.

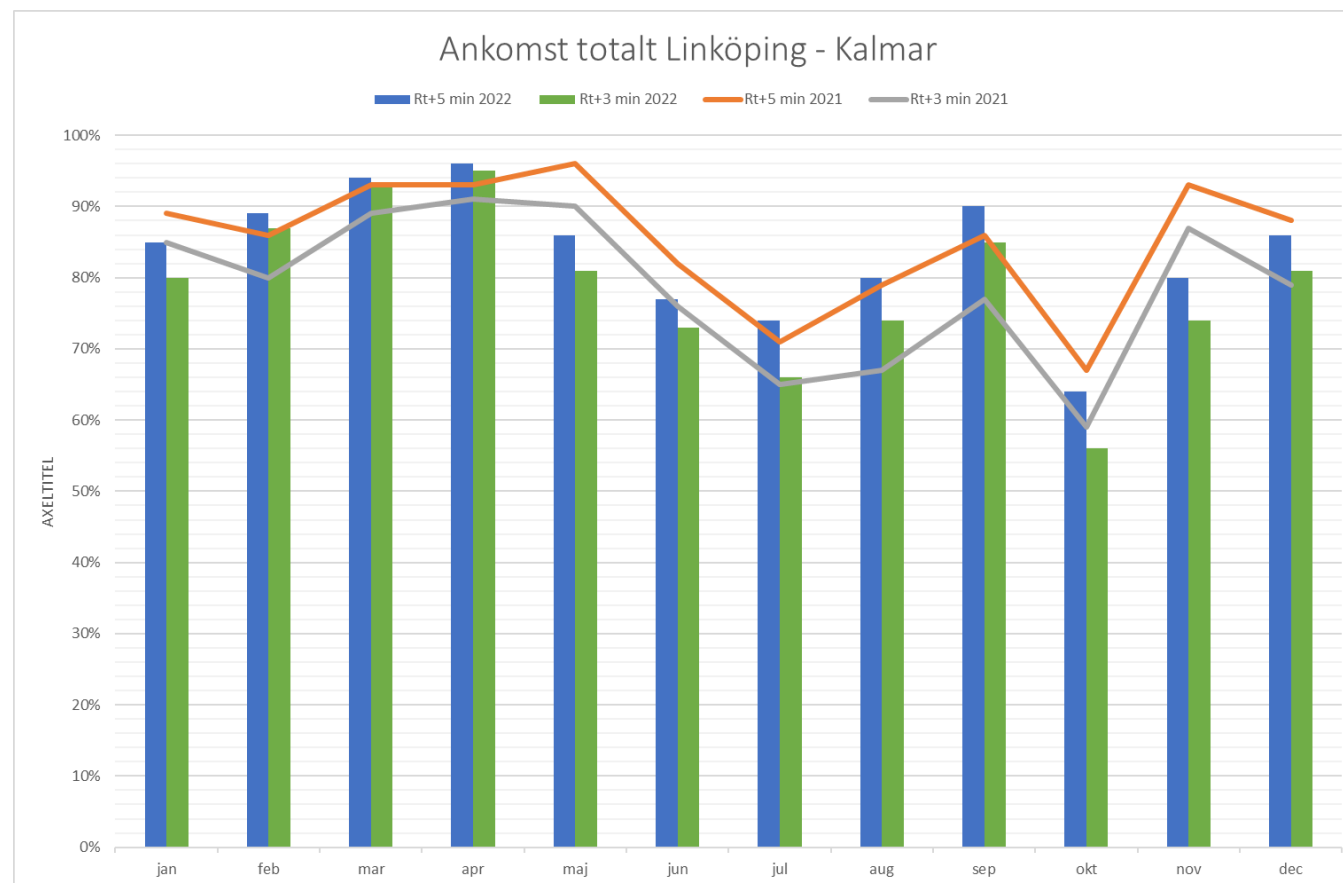
Stångådalsbanan 2022

79 % av tågen kom fram i rätt tid + 3 minuter till slutstation när vi summerar den totala punktligheten för året. Det är en procentenhet bättre när vi jämför med 2021.

Punktligheten till slutstation var när vi mäter ankomsttiden på nivån rätt tid + 5 minuter 84 %.

Det var många hastighetsnedsättningar på grund av mycket varmt väder under sommaren.

Spårhalkan var mycket besvärlig under hösten och det har varit hastighetsnedsättningar vid en del obevakade övergångar.

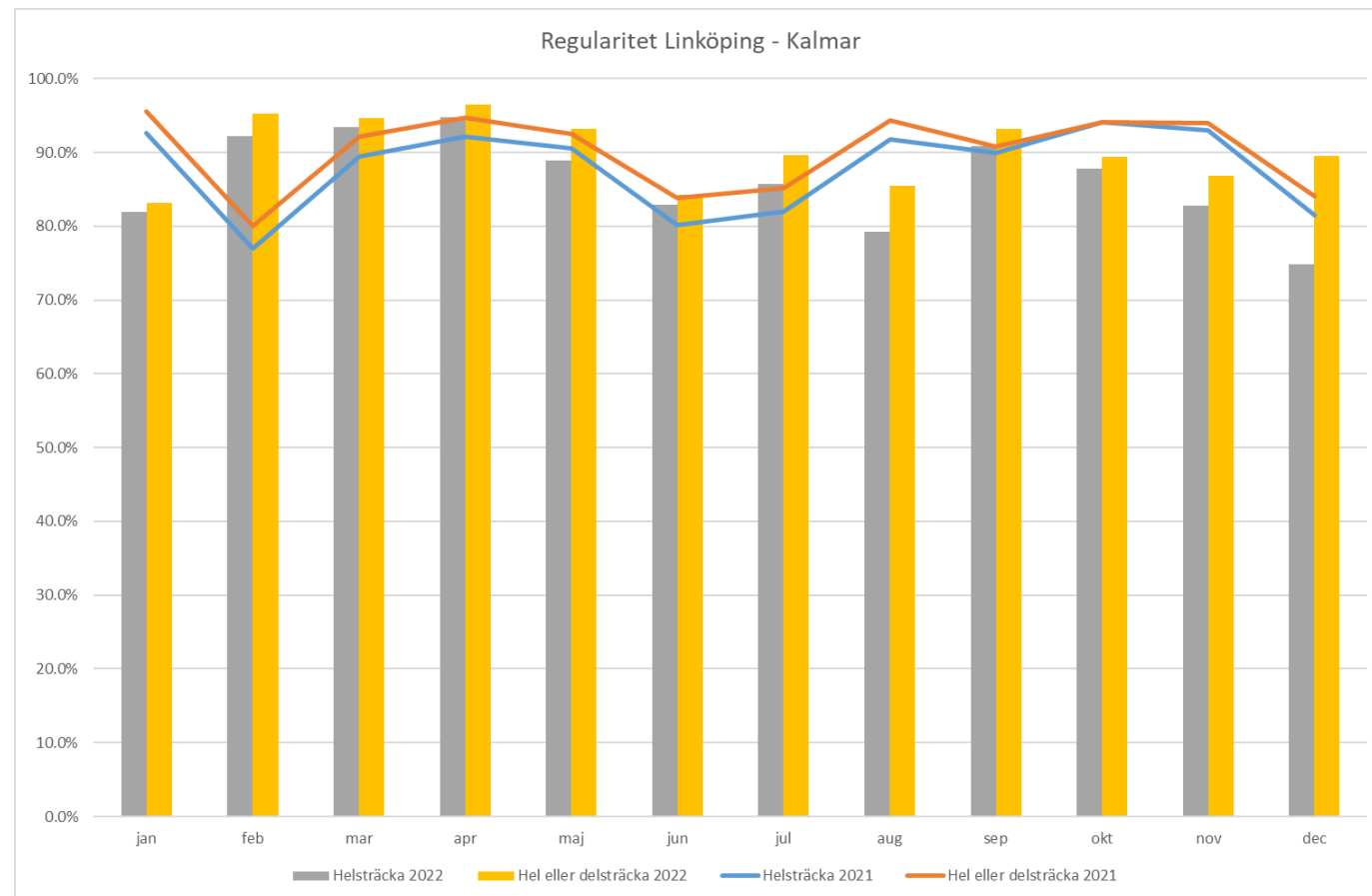


Stångådalsbanan 2022

6007 tåg var planerade att gå under 2022. Regulariteten för året var 86,2 % vilket är 1,6 procentenhet sämre än 2021.

Under sommaren var det stora problem med solkurvor på grund av det mycket varma väder. Under hösten var det problem med blåst och snö som orsakade bekymmer.

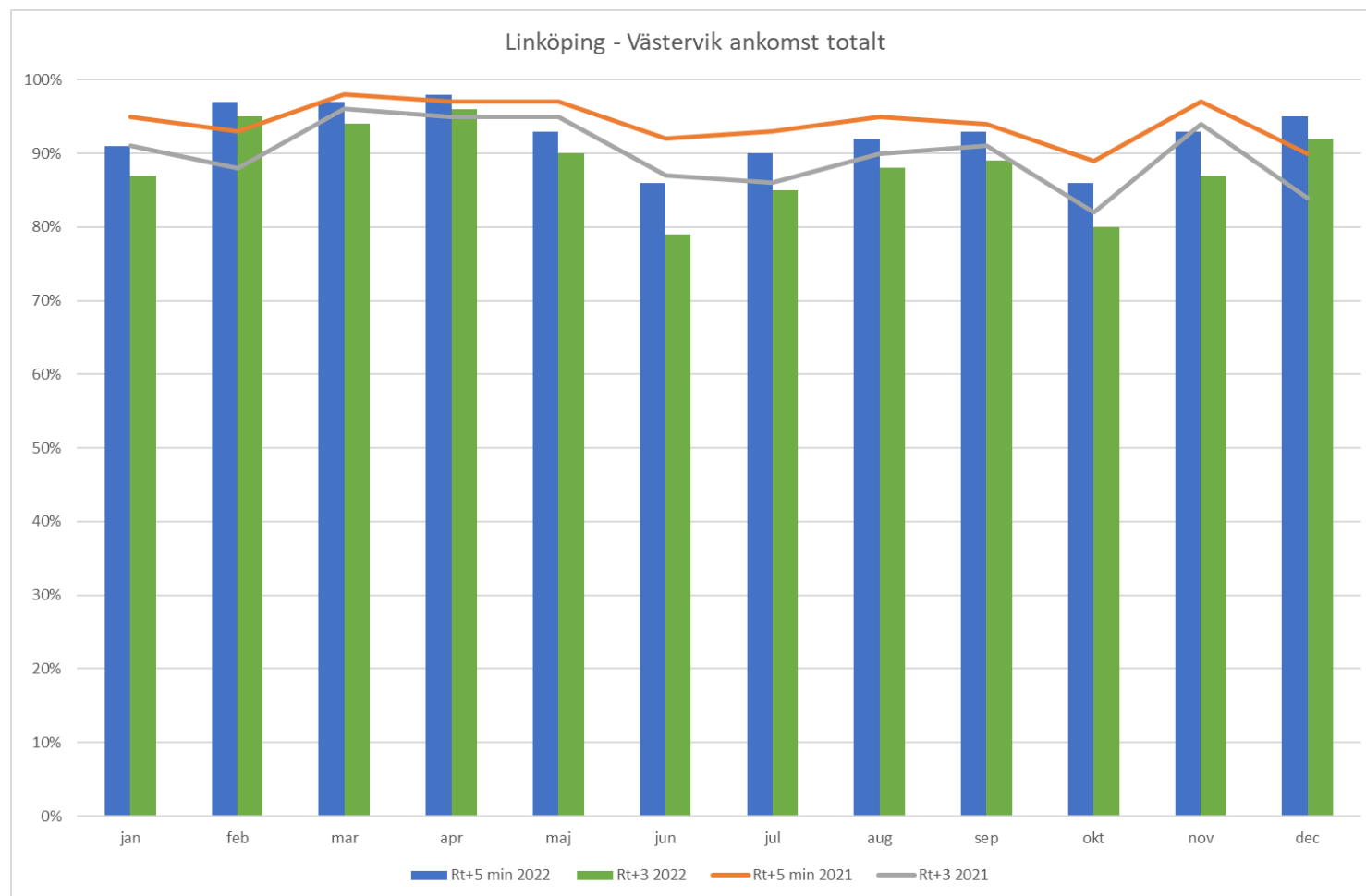
Det har under året varit problem med fordonsbrist. Dock har antalet inställda tåg på banan som beror på fordonsfel minskat från totalt 470 tåg 2021 till 354 tåg 2022.



Tjustbanan 2022

89 % av tågen kom fram i rätt tid + 3 minuter till slutstation när vi summerar den totala punktligheten för året. Det är en procentenhet sämre när vi jämför med 2021.

Punktligheten till slutstation var när vi mäter ankomsttiden på nivån rätt tid + 5 minuter var 93 %.

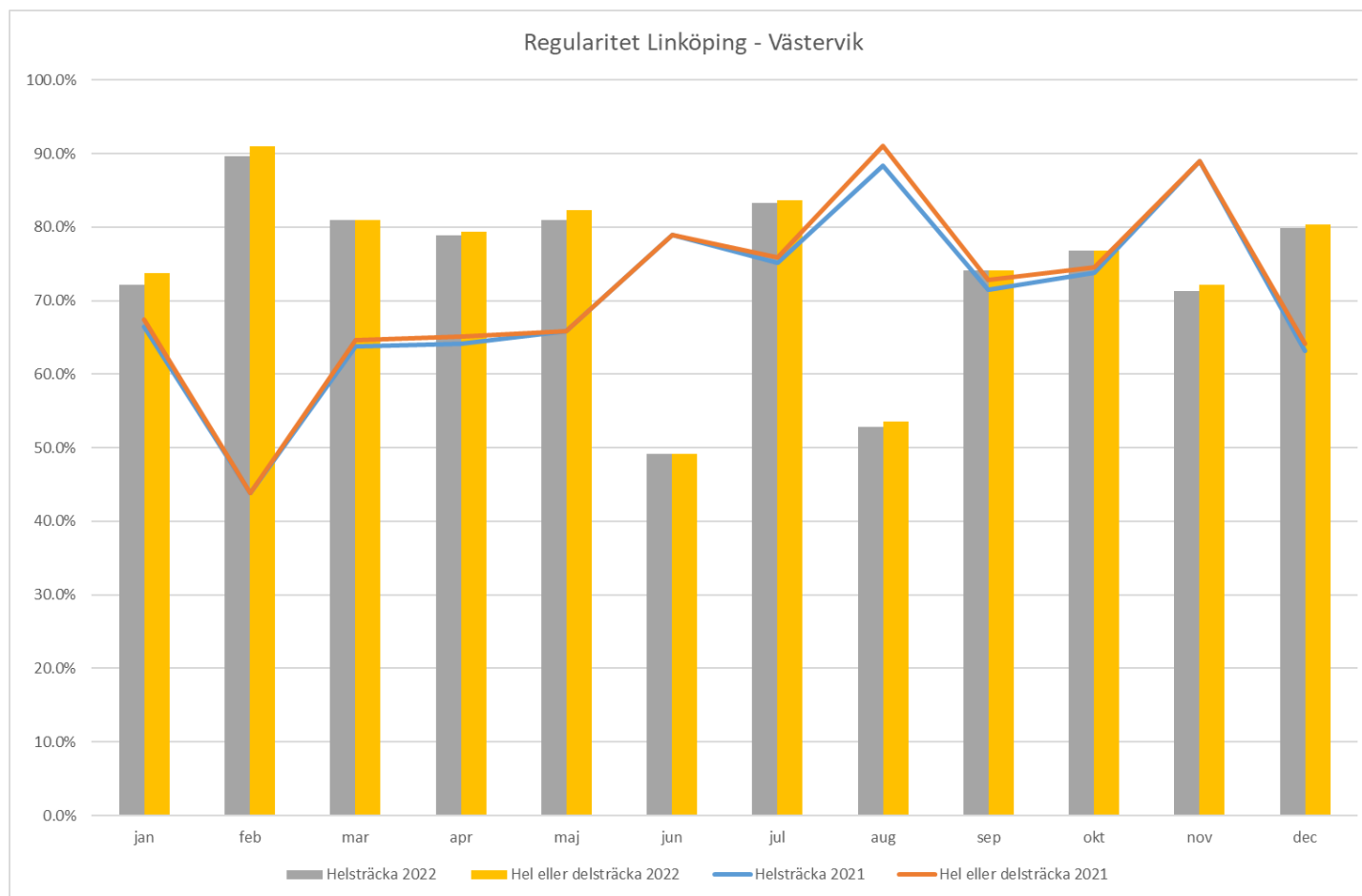


Tjustbanan 2022

5507 tåg var planerade att gå under 2022. Regulariteten för året var 74,0 % vilket är 4,6 procentenhet bättre än 2021.

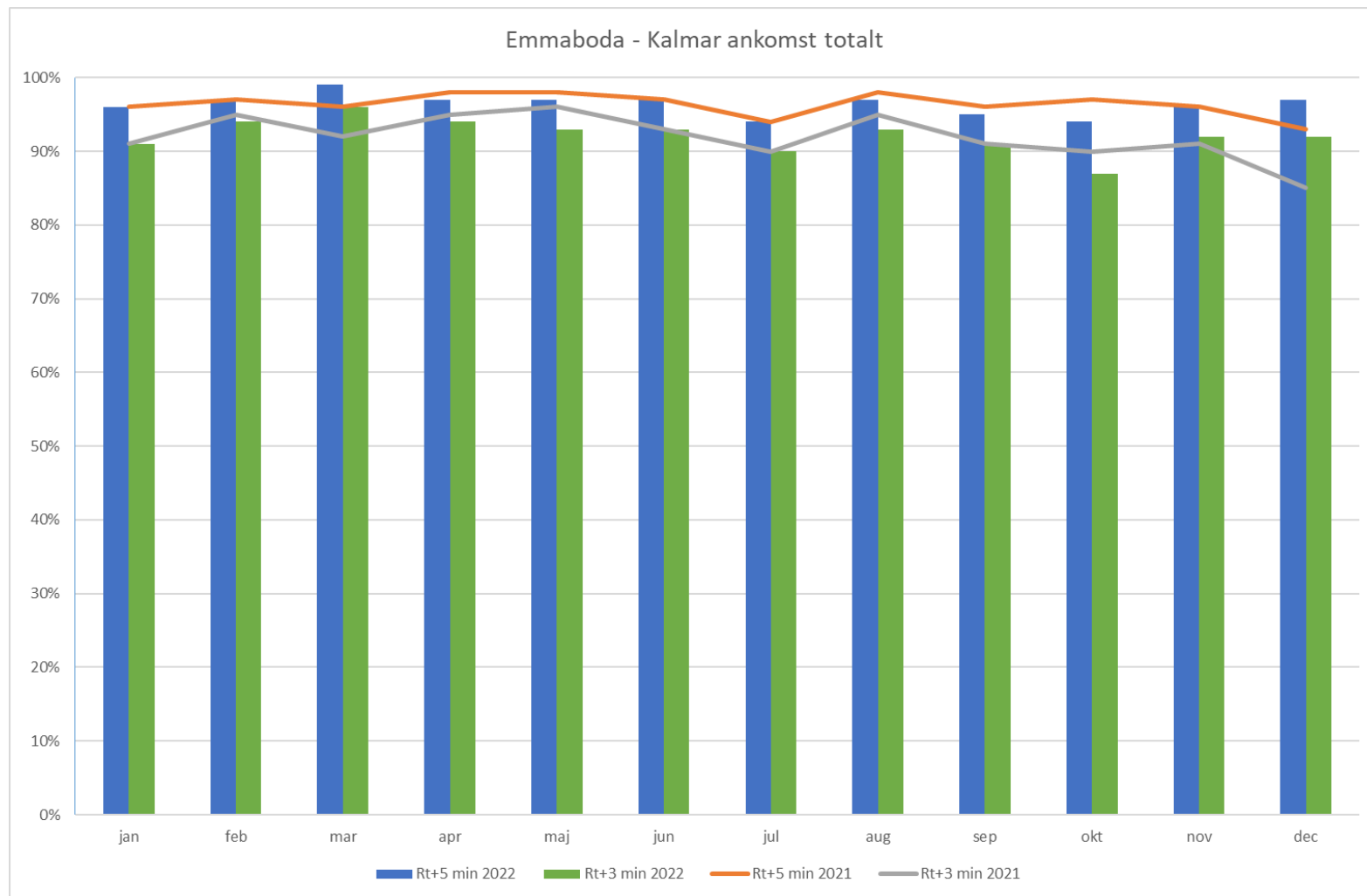
Vi ställde in 1430 tåg totalt under året. Det är 190 tåg mindre än under 2021.

Det har under året varit problem med fordonsbrist. Dock har antalet inställda tåg på banan som beror på fordonsfel minskat från totalt 1353 tåg 2021 till 996 tåg 2022.



Emmaboda - Kalmar 2022

- Punktligheten på den här sträckan har under 2022 varit bra.
- 92 % av tågen kom fram till slutstation inom rätt tid +3 minuter. Det är på exakt samma nivå som 2021.
- 96 % av tågen kom fram till slutstation inom rätt tid + 5 minuter.



Emmaboda – Kalmar 2022

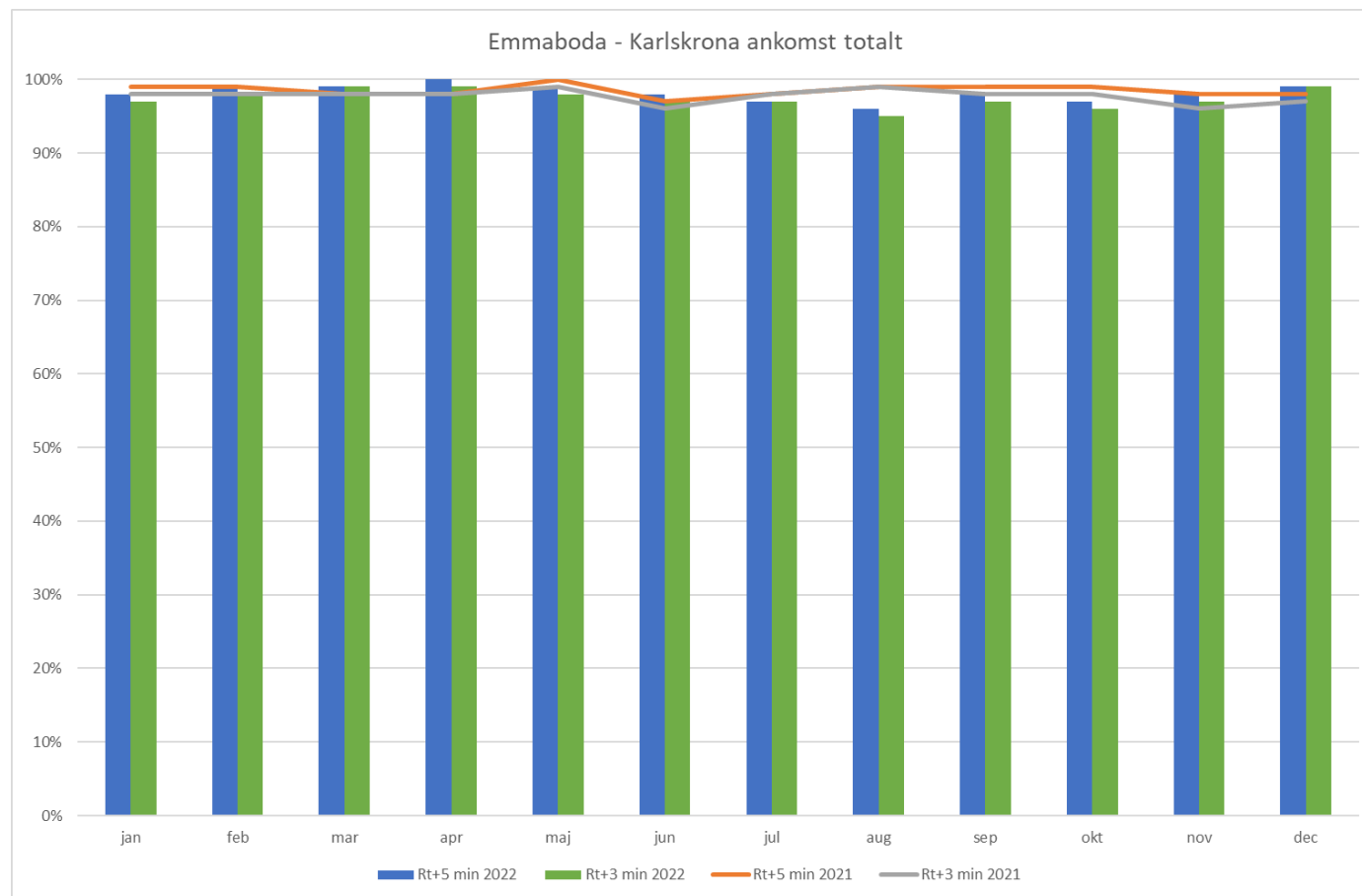
5610 tåg var planerade att gå under året. Vi ställde totalt in 221 tåg. Det är 82 tåg mer inställda än under 2021.

Detta ger en regularitet på 90,1% vilket är 7,4 % mindre när vi jämför med 2021



Krösatågen Emmaboda - Karlskrona 2022

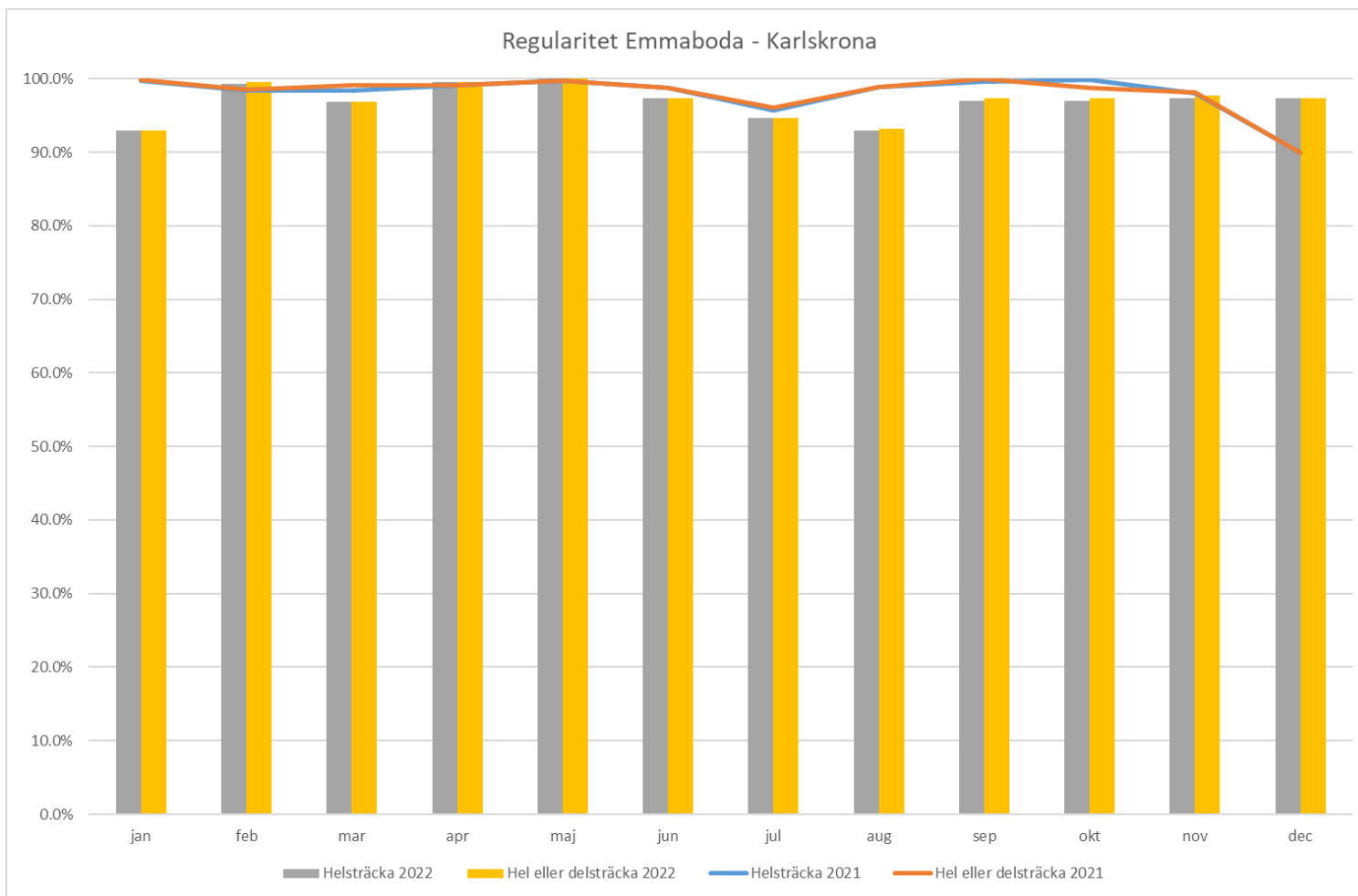
- Punktligheten på den här sträckan har under 2022 varit bra.
- 97 % av tågen kom fram till slutstation inom rätt tid +3 minuter. Det är en försämring med en procentenhet jämfört med 2021
- 98 % av tågen kom fram till slutstation inom rätt tid + 5 minuter.



Emmaboda – Karlskrona 2022

10553 tåg var planerade att gå under året. Vi ställde totalt in 336 tåg. Det är 117 tåg fler än under 2021

Detta ger en regularitet på 96,8 % vilket är 1,3 % lägre än 2021



Väder – sommar, höst, vinter

Stångådalsbanan och Tjustbanan drabbas ofta av inställda tåg och hastighetsnedsättningar pga väder. Informationen om varför inställelserna sker är ofta bristfällig och ställer till stora problem för våra resenärer. I somras pga värme, senast lövhalka och storm, snart blir det vinterproblem.

Påkörda träd har orsakat trafikavbrott men även stora skador på vår fordonsflotta. Fordon har haft årslånga stillestånd pga trädpåkörningar som påverkar fordonstillgången och i sin tur regulariteten.

Påkörningar

22 december körde Y2 1383 på ett träd strax utanför Hultsfred i norrgående riktning. Tåget spårade ur. Inga personskador men däremot blev det stora skador på tåget och banan. Trafiken var inställd mellan Hultsfred och Kalmar fram till den 29 december. Bussar ersatte på sträckan.

Under året har vi kört på 36 träd på Stångådalsbanan och 9 träd på Tjustbanan. Påkörningarna har orsakat stillestånd och reparationer av tågen. En diskussion har påbörjats med Trafikverket om vilka åtgärder som kan vidtas för att minska dessa påkörningar i framtiden.

Träd på körningar Stångådalsbanan och Tjustbanan 2021-12-11—2023-01-06

Stångådalsbanan: Totalt 36 Träd på körningar

Fördelade på följande sträckor

Bjärka Säby – Hultsfred 15

Blomstermåla – Kalmar 7

Hjulsbro – Bjärka Säby 7

Hultsfred – Berga 5

Berga – Blomstermåla 2

Tjustbanan 9

Årtal	Antal träd på körningar	Kommentar
2018	37	
2019	46	
2020	28	
2021	90	Körde på ca 40 hängande träd vid samma tillfälle. Orsak blötsnö.

Obevakade plankorsningar - planåtgärder

Det finns många obevakade plankorsningar på våra banor som påverkar olycksrisken och robustheten för trafiken.

2019 hände senaste olyckan vid Berga gård och har legat sedan dess. Åtgärder var planerade att utföras 2021. Senaste beskedet är att åtgärden är framflyttad och planeras åtgärdas 2024. Hastighetsnedsättningen förbi berörd plats ger en förlängd restid med 103 s. Sedan 2019 ger denna hastighetsnedsättning nu en förlorad robusthet med 28 900 minuter eller över 20 dygn pga att en prioriterad åtgärd skjuts framåt. Tyvärr är det inte det enda exemplet på ej åtgärdade åtgärder på obevakade plankorsningar i länet

Händelseid	Plats	Tid	Orsak	Registrerad merförse- ning	AntalTåg	Interntext
H2851627	Bg	2019-03-31- Saknas	Olyckor/Tillbud och yttre faktorer / Människa / -	346	76	hastighetsnedsättning km. 67+100-68+450. förlängd res själva som har begärt nedsättningen pga. tidigare års olycka med traktor på en av övergångarna på aktuell sträcka. Nedsättningen startar 2019-03-31 kl. 13:00 fram till 2019-10-31 kl. 12:00.

Stångådalsbanans anslutning

Avstämning

Trafikverket, Region Kalmar län och kommuner från Kalmar län

2023-02-08



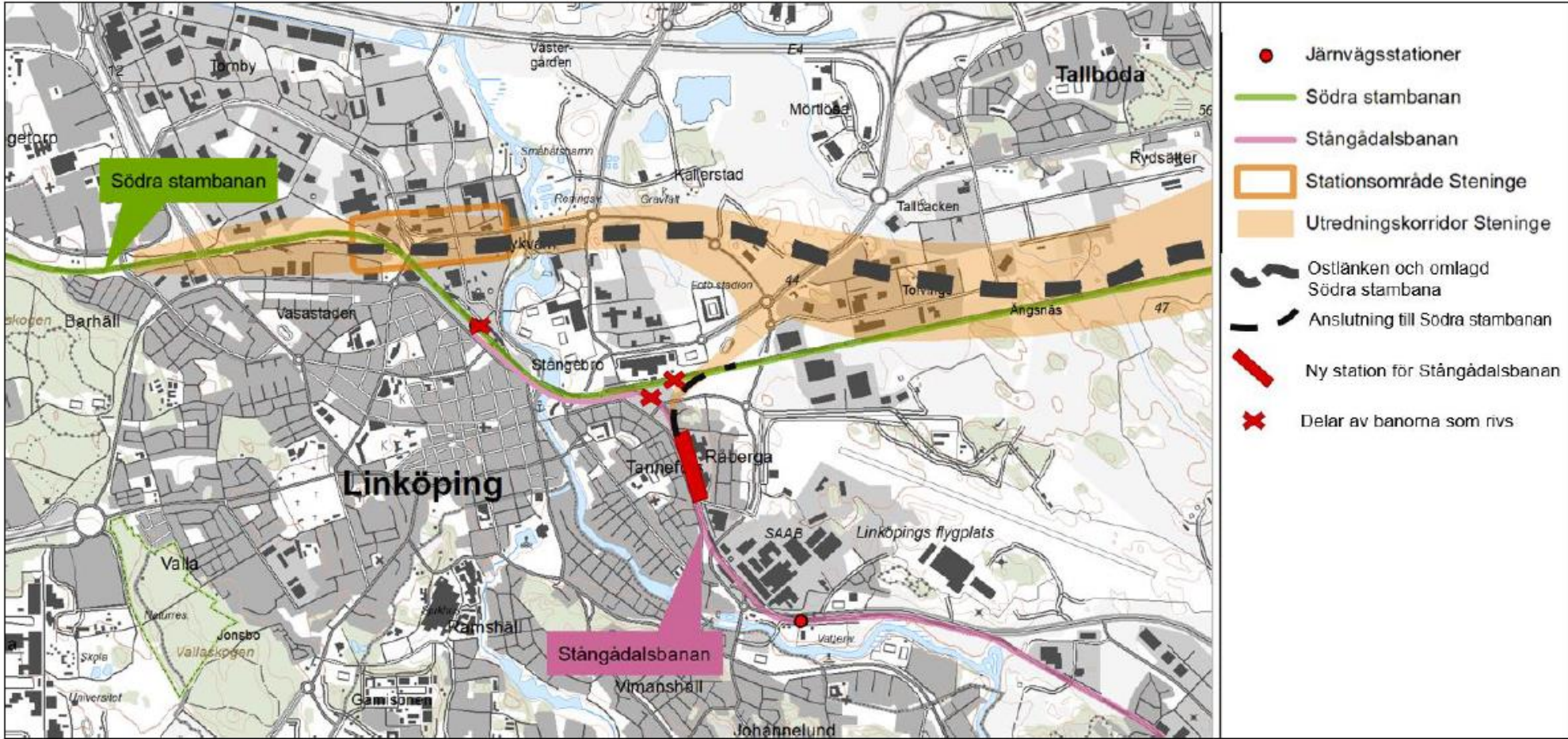
Ostlänken (Järna–Linköping)

- 160 km dubbelspår
- 5 nya resecentrum
- 91 miljarder SEK
- Planerad trafikstart 2035

Ostlänken – fokus på regionala nyttor och kostnadsreducering

- Regeringsuppdrag att minska kostnader med samma tidplan
- Optimering utifrån regionala nyttor
 - Inget hoplänkat system av nya stambanor
- Trafikverket redovisar eventuella förändringar till regeringen i juni 2023, därefter årlig rapportering.

Förordat alternativ i bild



Förordat alternativ

- Inriktningen för ställningstagande utgår från att Stångådalsbanans funktion ska ges en likvärdig funktion som idag.
- Det innebär att Projektet ska utgå ifrån följande:
 - anslutning till Södra stambanan österut
 - ny station med vändmöjlighet vid det geografiska läget "Tannerfors Norra"
 - resenärer till/från Stångådalsbanan ska ges goda möjligheter att med buss nå viktiga hållpunkter inom Linköping.
- Ställningstagandet sker dels genom en fördjupning av ovan utgångspunkter och ett säkerställande av dess genomförbarhet, dels genom framtagande en avsiktsförklaring med syfte att skapa god intermodalitet mellan trafikslag inom Linköpings kommun.

Avsiktsförklaringen bör arbetas fram tillsammans mellan Trafikverket, Linköpings kommun, Östgötatrafiken och region Östergötland.

Kostnader

Alternativ	Max totalkostnad mnr	Trolig totalkostnad mnr	Min totalkostnad mnr
1a Ansluta till ny station via befintliga spår	1 318	1 014	710
1b Ansluta till ny station med nya spår öster om flygplatsen	1 880	1 446	1 012
2 Befintlig station och ansluten till SSB	315	242	169
3 Tannefors Norra och ansluten till SSB	424	326	228
4 Säckstation vid Tannefors	216	166	116

The background is a vibrant yellow with several overlapping, semi-transparent circles of varying shades. In the center, a heart shape is formed by the intersection of two overlapping circles. The text is centered within this heart.

Tillsammans
för ett **friskare**
tryggare och
rikare liv