

# RAPPORT

## Kapacitetsförstärkningsplan Kärreberga-Perstorp

### Green Cargo tåg 6142

Tågplan T22

Ärendenummer 2021/108309



## **Trafikverket**

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Kärreberga-Perstorp, Green Cargo tåg 6142

Författare: Rutger Hörnlund, Trafikverket Malmö, Tina Jansson Trafikverket Solna

Kalkylansvarig: Patrik Sterky, Kreera samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2022-10-26

Ärendenummer: TRV 2021/108309

Version: 1.0

Foto: Magnus Backman Trafikverket

Kontaktperson: Rutger Hörnlund, Trafikverket Malmö

Innehåll .....	1
Bakgrund och syfte .....	4
Förutsättningar .....	5
Berört område .....	5
Trafiksituation .....	5
Sannolika framtida trafikutveckling.....	6
Aktuella och planerade åtgärder .....	7
Hinder för infrastrukturutveckling.....	7
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	7
JA (alternativ 0), Trafikverkets utkast till tågplan .....	7
UA .....	7
Effektbeskrivning .....	9
Kostnads och nyttoanalys .....	9
UA .....	9
Sammanfattning .....	10
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen .....	10
Samrådsredogörelse .....	11
Trafikverkets ställningstagande .....	11
Planerade ändringar av tillträdesavgifter .....	11
Begrepps- och ordförklaring .....	12
Referenser.....	12

## Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2022:365 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder Trafikverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

Syftet med en kapacitetsförstärkningsplan är att identifiera orsaker till kapacitetsbrist och att analysera åtgärder för att lösa kapacitetsbristen på medellång sikt (upp till sex år) genom tidtabellsåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.

Kapacitetsförstärkningsplanen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2021.

Sökande Green Cargo AB har begärt tvistlösning för tågläge 6142 på sträckan Kärreberga-Perstorp då gångtiden avviker från ansökan på ett sätt som sökande inte kan acceptera.

Trafikverket har presenterat lösningsförslag vilket har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ. Eftersom det inte har varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten med de berörda parterna har Trafikverket förklarat sträckan Kärreberga-Perstorp överbelastad 2021-12-12–2022-12-10 måndag-fredag klockan 07.35-08.00.

Observera att denna överbelastning och överbelastningen för sträckan Kristianstad godsbangård-Vinslöv tåg 6141 (Kapacitetsanalys och Kapacitetsförstärkningsplan 2021/105668) involverar samma tåg och samma period, skillnaden mellan de båda överbelastningarna är sträckan.

# Förutsättningar

Överbelastningen består i att Green Cargo tilldelades ett tågläge för tåg 6142 där den totala gångtiden är längre än den ansökta tiden. Den så kallade ”skogstiden” accepterades inte av Green Cargo.

## Berört område

Sträckan Kärreberga-Perstorp är en del av Skånebanan som sträcker sig mellan Kristianstad och Kattarp/Helsingborg. Banan är enkelspårig med största tillåtna hastighet på 130 km/h samt elektrifierad. Mötesmöjligheter finns på samtliga driftplatser mellan Hässleholm-Åstorp. I Hässleholm och Helsingborg finns större godsbangårdar som hanterar mycket godstrafik, även i Kristianstad finns det en godsbangård. Banan används även vid omledningar då det är trafikavbrott mellan Hässleholm-Lund.

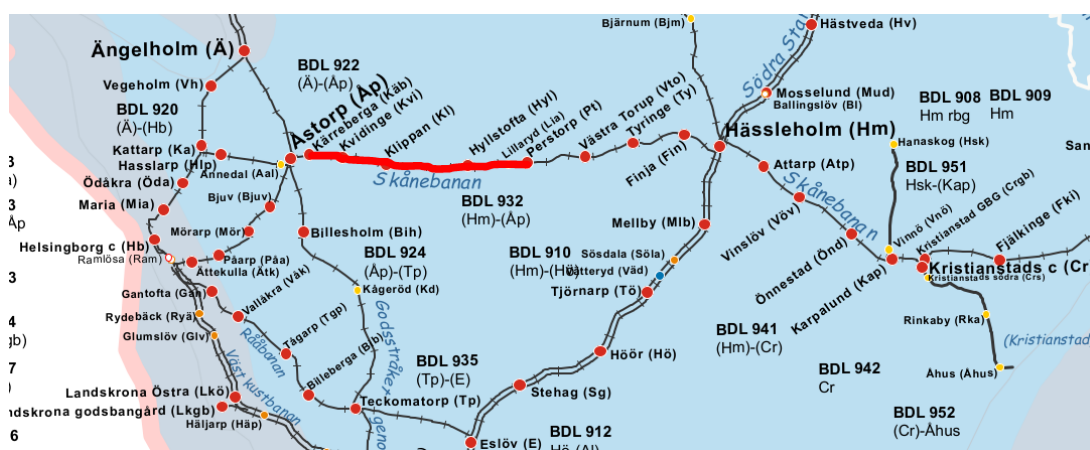


Bild 1: Överbelastad sträcka Kärreberga-Perstorp är rödmarkerad på kartan.

## Trafiksituation

Sträckan Kärreberga-Perstorp är en mycket trafikerad enkelspårig sträcka, där resandetåg av olika slag samsas med godståg. Resandetågen består av mestadels av motorvagnståg som går mellan Hässleholm-Helsingborg. Några resandetåg går även till/från Kristianstad och till/från Malmö. Godstrafiken består av både långväga och kortare transporter främst till godsbangårdarna i Hässleholm och/eller Helsingborg. Kapacitetsutnyttjandet på banan är hög. På sträckan mellan Kärreberga-Perstorp är trafikmängden en vardag 58 resandetåg och 17 godståg.



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande dygn 2021

Kärreberga blå prick, Perstorp ljusgrön prick

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande, Blå = avstängd



Bild 3: Kapacitetsutnyttjande maxperiod 2 timmar 2021

Kärreberga blå prick, Perstorp ljusgrön prick

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande, Blå = avstängd

### Sannolika framtida trafikutveckling

Trafikverket har inte sett några tendenser till en ökning eller minskning av trafiken på sträckan Hässleholm-Helsingborg utan trafiken kommer i stort se ut som dagens trafik även de närmaste åren.



## Aktuella och planerade åtgärder

Hastighetshöjning till 160 km/h är planerat inom de närmaste åren sträckan Kärreberga-Perstorp. Höjningen gäller på hela sträckan Hässleholm-Åstorp och gör att tiden på väntande möte kan kortas ned något eftersom tågen kan gå fortare mellan mötesstationerna.

## Hinder för infrastrukturutveckling

Inga hinder har kunnats identifieras som skulle kunna resultera i att arbetet med hastighetshöjningen inte utförs.

# Åtgärdsalternativ och effektbedömning

## JA (alternativ 0), Trafikverkets utkast till tågplan

Green Cargo tåg 6142 går från Helsingborgs godsbangård till Karlshamn måndag till fredag med avgångstid från Helsingborgs godsbangård klockan 07.31, ansökt tid klockan 08.30. Ankomsten till Karlshamn är klockan 11.04, ansökt tid klockan 11.30.

Green Cargo tåg 6141 går från Karlshamn till Helsingborgs godsbangård måndag till fredag med avgångstid från Karlshamn klockan 08.50, som även är den ansökta tiden. Ankomsten till Helsingborgs godsbangård är klockan 12.56, ansökt tid klockan 11.33.

Skånetrafiken tåg 1812 går från Helsingborgs central till Hässleholm dagligen med avgångstid från Helsingborgs godsbangård klockan 09.16, ansökt tid 09.17. Ankomsten till Hässleholm är klockan 10.18, som även är den ansökta tiden.

Green Cargo tåg 5234 går från Malmö godsbangård till Älmhult måndag till fredag, dock ingår endast måndagsläget i denna överbelastning. Tåget avgår från Malmö godsbangård klockan 09.20, ansökt klockan 09.37 och ankommer Älmhult klockan 12.40, ansökt klockan 12.35. På Helsingborgs godsbangård har tåget vagn tillkoppling klockan 10.08–11.00, ansökt klockan 10.15–10.55.

## UA

Observera att detta lösningsförslag förutsätter att lösningsförslaget för Green Cargo tåg 6141 också infaller, eftersom tågen annars skulle mötas i Hässleholm vilket spåren i denna relation är för korta för. Se *Kapacitetsförstärkningsplan Kristianstad godsbangård-Vinslöv tåg 6141, ärendenummer 2021/108309*.

Green Cargo tåg 6142 senareläggs från Helsingborgs godsbangård med avgångstid klockan 09.30. Ankomsttiden i Karlshamn blir klockan 12.04. På grund av att ankomsttiden i Karlshamn senareläggs bryts associationen till tåg 6271 med 15 minuter.

Skånetrafiken tåg 1812 går från Helsingborgs central samma tid som i JA, klockan 09.16. Ankomsttiden till Hässleholm blir klockan 10.23. På grund av att ankomsttiden i Hässleholm senareläggs bryts associationen till tåg 1815 med 13 minuter. Associationen är ansökt med minimum 10 minuter men i underlaget för beräkning av priokriterier har det räknats med minimum 7 minuter.

Green Cargo tåg 5234 tidigareläggs från Malmö godsbangård, avgångstid klockan 08.51. Från Perstorp går tåget oförändrat mot JA, ankomst Älmhult klockan 12.40. Tiden för vagnkoppling Helsingborgs godsbangård ändras till klockan 09.29-10.39.

Green Cargo tåg 6141 går med samma avgångstid från Karlshamn som i JA, klockan 08.50. Ankomsttiden till Helsingborgs godsbangård är klockan 11.43, vilket är tidigare än i JA.

Bild 5: Tabellen visar en sammanfattning av UA

Tåg	JF	Priokod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
<b>6142</b>	Green Cargo	GN	59min			244
<b>6141</b>	Green Cargo	GN	73min	-	- 34	252
<b>1812</b>	Skånetrafiken	FOH		5min		252
<b>5234</b>	Green Cargo	GT		29min		51



# Effektbeskrivning

Utredningsalternativet UA leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera.

I UA förändras transportkostnader för både person- och godstrafiken. Resenärerna påverkas negativt och godstransportkunderna påverkas av både varutidsvinster och negativt förskjutet tågläge.

Nedan redovisas en samhällsekonomisk kalkyl av ovanstående effekter.

## Kostnads och nyttoanalys

Baserat på de effekter som redovisats ovan har en samhällsekonomisk analys genomförts för utredningsalternativet. I analysen har de effekter som uppstår mellan utredningsalternativet och jämförelsealternativet värderats monetärt. Värderingen av effekterna har gjorts med de värden som redovisas i JNB 2022, bilaga 4B och som används vid prioritering av tåglägen.

För de effekter som inte gått att värdera har en bedömning gjorts där negativa eller positiva effekter beskrivits genom olika grader av minus (-) eller plus (+). När effekter beskrivs med + eller - så har en sjugradig skala (+++, ++, +, 0, -, --, ---) använts.

Nedan redovisas utredningsalternativets kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet.

### **UA**

#### **Värderade effekter järnvägsföretag**

Transportkostnader för persontrafiken ökar medan godstrafikens transportkostnader för järnvägsföretagen minskar.

Påverkan på intäkterna för person- och godstrafiken har inte värderats monetärt. Värdet av påverkan på biljettintäkterna bedöms vara (-) och värdet av påverkan transportintäkter bedöms vara (++)

#### **Värderade effekter resenärer**

För resenärerna kommer UA leda till en försämring jämfört med JA genom både restidsförlust och bruten association.

#### **Värderade effekter godstransportkunder**

Godstransportkunderna påverkas positivt då värdet för varutidsvinster beräknas vara större än förlusterna som uppstår genom negativt förskjutet tågläge.

#### **Värderade effekter Trafikverket**

Inga effekter bedöms uppstå för Trafikverket.

#### **Värderade effekter för Samhället i övrigt**

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

# Sammanfattning

En sammanfattning av samtliga värderade effekter redovisas nedan i kronor. Negativa poster motsvarar en samhällsekonomisk kostnad och positiva poster motsvarar en samhällsekonomisk nytta.

Värderade effekter kr/trafikår	UA
<b>Järnvägsföretag</b>	
Transportkostnader persontrafiken	-84 613
Transportkostnader godstrafiken	1 678 763
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(++)
<b>Resenärer</b>	
Restidvinster	-257 771
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	-19 261 525
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Slopat uppehåll	0
<b>Godstransportkostnader</b>	
Varutidvinster	3 634 237
Förskjutet tågläge	-747 511
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
<b>Trafikverket</b>	0
<b>Samhället i övrigt</b>	0
<b>Summa total</b>	-15 038 420

## Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att JA är bättre än UA. Eventuella intäktsförändringar för person- och godstrafiken bedöms inte påverka resultatet. JA är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

## Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo, Skånetrafiken samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetar in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen.

## Trafikverkets ställningstagande

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att JA, Trafikverkets utkast är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Lösningen innebär att Green Cargos tåg 6142 måndag till fredag avgår från Helsingborgs godbangård klockan 07.31 och ankommer Karlshamn klockan 11.04. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas.

## Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Tillträdesavgifter räknas upp årligen enligt den Nationella planen för transportsystemet år 2018-2029.

# Begrepps- och ordförklaring

JA: Jämförelsealternativ, trafikverkets utkast till tågplan.

UA: Utredningsalternativ

## Referenser

Järnvägsmarknadslag 2022:365

Transportstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (TSFS 2022:32)

Kapacitetsanalys Kärreberga-Perstorp tåg 6142, ärendenummer 2021/108309

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Trafikverket, Järnvägens kapacitetutnyttjande 2021, TRV 2021/101358

Trafikverket, Beräkning med stöd av priokriterier, konflikt mellan tåg, Tågplan 2022

Trafikverket, Beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet sträckan Kärreberga-Perstorp tågplan 2022 (ärendenummer TRV 2021/108309).



Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

Besöksadress: Neptunigatan 52, Malmö

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)