

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Eslöv – Malmö tåg 527

Tågplan 2022

Ärendenummer TRV 2021/106207



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Eslöv – Malmö Tåg 527 T22 Tåg 527

Författare: Stefan Persson, Långsiktig Trafikplanering Trafikverket

Kalkylansvarig: Patrik Sterky, Kreera samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2022-10-31

Ärendenummer: TRV 2021/106207

Version: 1.0

Kontaktperson: Stefan Persson, Trafikverket

Innehållsförteckning

.....	1
Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	5
Berört område	5
Trafiksituation	6
Sannolik framtida trafikutveckling.....	7
Aktuella och planerade åtgärder	7
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	8
JA , Trafikverkets utkast till tågplan.....	8
UA	8
Hinder för infrastrukturutveckling.....	8
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 Järnvägsmarknadslagen 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.

På sträckan Nässjö-Malmö har SJ AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 527 på grund av oförenliga önskemål om tåglägen.

Överbelastningen gäller dagligen 211212-220818, 220829-221210 klockan 13.30-14.00 under tågplan 2022.

Trafikverket har presenterat lösningsförslag Nässjö – Malmö 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 infrastrukturen överbelastad. Överbelastningen gällde dagligen 211212-220818, 220829-221210 klockan 13.30-14.00 under tågplan 2022.

Förutsättningar

På sträckan Eslöv-Malmö har SJ AB tåg 527 tilldelats ett tågläge där man går bakom Snälltågets tåg 3941 vilket gör att ankomsttiden till Malmö central blir senarelagd till klockan 13.57 (ansökt ankomsttid 13.48). Denna tilldelning accepterades inte av SJ AB varav en tvist lämnades in till Trafikverket.

Berört område

Sträckan Eslöv-Malmö är dubbelspårig och elektrifierad med största tillåtna hastighet på 200 km/h. Sista delsträckan Arlöv-Malmö är största tillåtna hastighet 150 km/h. Sträckan Eslöv-Malmö är 30 km lång. Mellan Eslöv och Lund finns det ett förbigångsspår i Örtofta som är placerad på nedspårssidan. I Tornhill finns förbigångsspår på både uppspårssidan samt nedspårssidan. Förbigångsspåret i Örtofta är 644 meter hinderfri längd och förbigångsspåren i Tornhill är 757 meter hinderfri längd på både uppspår- och nedspårssidan. Mellan Lund och Malmö finns det inga möjligheter till att nyttja förbigång av tåg då förbigångsspår saknas på sträckan. Driftplatsen Lund har sex stycken huvudspår. Huvudspåren är längdmässigt att betrakta som korta.

Infrastrukturkapaciteten mellan Eslöv och Malmö är så utformad att snabbtåg tenderar att tränga bort mer långsamgående tåg som godståg med Sth 100-110 km/h. Infrastrukturen med få förbigångsspår på en sträcka med största tillåtna hastighet på en av Sveriges mest trafikerade sträcka premierar snabbgående fordon. Största tillåtna hastighet på 200 innebär även att förbigång med persontåg innebär en kraftig förlust i tid för det förbigångna tåget då det måste ner kraftig i hastighet och sen komma upp i densamma hastigheten.



Bild 1: Den överbelastade sträckan markerad i rött.

Trafiksituation

Sträckan Eslöv-Malmö är en del av Södra stambanan mellan Stockholms Central och Malmö central och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg samt långväga fjärrtåg och trafiken är mycket hårt belastad då godståg får samsas med resandetåg av olika slag. Kapacitetsutnyttjandet är högt både på grund av mycket trafik och att tågen kör i olika hastigheter på sträckan. På den tätast trafikerade sträckan, mellan Lund-Arlöv, är trafikmängden en vardag cirka 450 tåg.



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn 2021.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande Grön = lågt kapacitetsutnyttjande, Blått = Avstängt spår



Bild 3: Kapacitetsutnyttjande max två timmar 2021 (de mest trafikerade timmarna per dygn).

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande Grön = lågt kapacitetsutnyttjande, Blått = Avstängt spår

Sannolik framtida trafikutveckling

Sträckan behandlas i ett antal utredningar som har studerat kapaciteten i södra Sverige. Trafikverket har tillsammans med ett stort antal aktörer i branschen tagit fram två utredningar om hur kapacitetsutnyttjandet förändras i samband med att ett antal investeringar blir färdiga i det skånska järnvägsnätet. I *Kapacitetsstudie för år 2025 – Södra Sverige TRV 2018/114663* utreds ett antal olika möjliga principiella förändringar av tågtrafiken i Skåne till följd av färdigställandet av fyra spår Malmö – Klostergården (Lund), dubbelspår Ängelholm – Maria och önskemålet att övergå till kvartstrafik över Öresundsbron som bastrafik. I *Kapacitetsutredning Tågplan 2024 TRV 2020/101356* studeras det närmare vilka konsekvenser det av Öresundståg AB förespråkade alternativet får för kapaciteten i södra Sverige. Den regionaltrafik som beskrivs i rapporterna överensstämmer med *Skånetrafikens persontågstrategi* fram till år 2030 på sträckan. Efter 2030 aviserar strategin ett ökat antal lokala och regionala tåg. Den fjärrtrafik som ansöks ligger i huvudsak i linje med det antal tåg per timme som finns med i de två nämnda rapporterna dock kan det konstateras att den säsongsbundna trafiken till Jämtland gör att det i flera tågplaner tilldelas fler tåglägen än antalet fjärrtågskanaler som finns med i utredningarna. Det finns därför en risk att trafiktillväxten i fjärrtrafiken kommer att överstiga de antagna antalet tåg i rapporterna. För godstrafiken finns inte någon så detaljerad prognos att det går att uttala sig om antalet prognosticerade tåg per timme. Dock pekar de mer generella prognoserna på att antalet godståg per dygn förväntas öka på sträckan.

Aktuella och planerade åtgärder

På sträckan pågår ett antal investeringsprojekt:

2025 planeras det för trimningsåtgärder i Lund vilket möjliggör högre hastigheter på driftplats Lund i samtliga riktningar.

Fyra spår Malmö – Lund (4 spår Arlöv – Klostergården).

LTS bromsprocenttabell D (ger högre hastighet för godståg med låg retardationsförmåga genom längre förbeskedsavstånd).

Eslöv skyddsväxel spår 1 (ger samtidig infart för tåg från Marieholmsbanan i Eslöv).

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

Green Cargo tåg 5913 påverkas endast lördagar under perioden 220711–220814 (tåget utgår från Ånge fredag kväll). En särskild beräkning har utförts för denna period. Tåget går även övriga dagar, men då i ett annat läge som ej påverkas av SJ tåg 527 och Snälltåget tåg 3941.

JA , Trafikverkets utkast till tågplan

SJ´s tåg 527 avgår från Stockholms Central klockan 09.23, 1 minut senare än ansökt tid klockan 09.22. Till Malmö central ankommer tåget klockan 13.57, ansökt tid är klockan 13.48.

Snälltåget tåg 3941 avgår från Stockholms Central klockan 09.01, ansökt tid klockan 09.20. Till Malmö central ankommer tåget klockan 13.54, ansökt tid är klockan 14.06.

Green Cargo tåg 5913 avgår från Ånge godsbangård klockan 21:10, ansökt tid klockan 21.00. Till Malmö godsbangård ankommer tåget klockan 14.05, ansökt tid är klockan 09.37.

UA

SJ´s tåg 527 avgår Stockholms Central samma tid som i JA, klockan 09.23. Ankomsttiden Malmö central blir klockan 13.54, vilket är 3 minuter tidigare än i JA.

Snälltåget tåg 3941 avgår Stockholms Central samma tid som i JA, klockan 09.01. Ankomsten Malmö central blir klockan 13.57, vilket är 3 minuter senare än i JA.

Green Cargos tåg 5913 perioden 220711–220814 avgår Ånge godsbangård samma tid som i JA klockan 21.10. Ankomsten Malmö godsbangård blir klockan 13.47, vilket är 18 minuter tidigare än i JA.

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
527	SJ	FS	3 min			364
3941	Snälltåget	FX		3 min		361
5913	Green Cargo	GT	18 min			5

Hinder för infrastrukturutveckling

Ny stambanan Hässleholm – Lund befinner sig i lokaliseringsutredning och färdigställandet beräknas ske efter nuvarande planperiod 2033. Det största hindret för utbyggnad av infrastrukturen på sträckan är att ett flertal trimningsåtgärder färdigställts under de senaste åren vilket innebär att det är svårt att få ut mer kapacitet genom mindre investeringar samt att Trafikverket och berörda kommuner ännu inte är eniga om hur den nya stambanan Hässleholm – Lund ska dras.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA, leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken får totalt sett ökade transportkostnader medan godstrafiken får minskade transportkostnader. Resenärerna utsätts samlat för en restidsförlust medan godstransportkunderna får ökad varutidsvinst.

Att persontrafiken och resenärerna samlat påverkas negativt trots att tågen erfar samma antal minuter i tidsvinst respektive tidsförlust beror på att persontågen har olika priokod, där SJ har FS som värderas lägre än Snälltågets priokod FX.

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

UA leder till ökade transportkostnader för persontrafiken under trafikåret.

Hur UA påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till ett nollsummespel för resenärerna där tidsvinsten på en linje tar ut tidsförlusterna på annan linje. Värdet av det bedöms därför till (0). Transportintäkterna för godstrafiken har inte värderats monetärt, effekten bedöms vara (+).

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA leda till minskade restidsvinster under trafikåret.

Resenärerna erfar inga brutna associationer i varken JA eller UA.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas positivt av åtgärderna under trafikåret.

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
Järnvägsföretag	
Transportkostnader persontrafiken	-80 176
Transportkostnader godstrafiken	4 766
Förändrade biljettintäkter	0
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidvinster	-227 546
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Slopat uppehåll	0
Godstransportkostnader	
Varutidvinster	18 584
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-284 372

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA är sämre än JA. 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 skickat kapacitetsförstärkningsplan till SJAB, Snälltåget, Green Cargo AB samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetat in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen.

Trafikverkets ställningstagande

Den samhällsekonomiska analysen visar att JA är bättre än UA och är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen.

Tåg 527 fastställdes i tågplanen T22 enligt JA, trafikverkets utkast till tågplan.

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 Eslöv – Malmö tåg 527 T22

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Trafikverket, Järnvägens kapacitetutnyttjande 2021, TRV 2021/101358

Trafikverket dokument Beräkn priokrit tåg 527

Trafikverket dokument Beslut om tilldelning Eslöv – Malmö T22



Trafikverket Box 810, 781 28 Borlänge

Besöksadress: Redargatan 18 Gävle

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

www.trafikverket.se

