

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Västra Torup-Hyllstofta

Green Cargo tåg 6143

Tågplan T22

Ärendenummer 2021/108308



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Västra Torup-Hyllstofta, Green Cargo tåg 6143

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

Kalkylansvarig: Patrik Sterky, Kreera samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2022-10-26

Ärendenummer: TRV 2021/108308

Version: 1.0

Foto: Magnus Backman

Kontaktperson: Rutger Hörnlund, Trafikverket Malmö

Innehåll

.....	1
Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	5
Berört område	5
Trafiksituation	5
Sannolik framtida trafikutveckling	6
Aktuella och planerade åtgärder	6
Hinder för infrastrukturutveckling	6
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	7
JA (alternativ 0), Trafikverkets utkast till tågplan	7
UA (utredningsalternativ)	8
Effektbeskrivning	9
Kostnads och nyttoanalys	10
UA	10
Sammanfattning	11
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen	11
Samrådsredogörelse	12
Trafikverkets ställningstagande	12
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	12
Begrepps- och ordförklaring	13
Referenser.....	13

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.

På sträckan Västra Torup-Hyllstofta har Green Cargo och Skånetrafiken framställt oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 6143.

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 Västra Torup-Hyllstofta överbelastad 2021-12-12–2022-12-10 måndag-fredag klockan 18.00–18.20.

Förutsättningar

Överbelastningen består i att Green Cargo tilldelades ett tågläge för tåg 6143 där den totala gångtiden är längre än den ansökta tiden. Den så kallade ”skogstiden” accepterades inte av Green Cargo.

Berört område

Sträckan Västra Torup-Hyllstofta 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 omdirigeringar då det är trafikavbrott mellan Hässleholm-Lund.

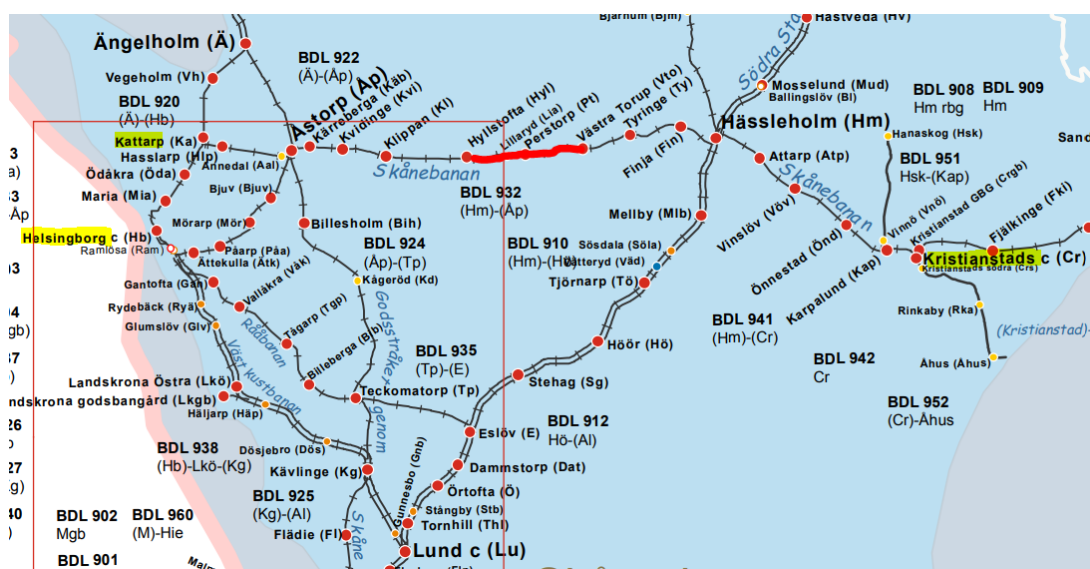


Bild 1: Överbelastad sträcka Västra Torup-Hyllstofta är rödmarkerad på kartan.

Trafiksituation

Sträckan Västra Torup-Hyllstofta 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 Västra Torup-Hyllstofta är trafikmängden en vardag 58 resandetåg och 17 godståg.



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande 2021, dygn

Hyllstofta blå prick, Västra Torup ljusgrön prick.

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



Bild 3: Kapacitetsutnyttjande 2021, maxperiod 2 timmar

Hyllstofta blå prick, Västra Torup ljusgrön prick.

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

Sannolik 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 på sträckan Hässleholm-Åstorp. Detta 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 Cargos tåg 6143 går från Karlshamn till Helsingborgs godsbangård måndag-torsdag med avgångstid från Karlshamn klockan 13.49, som även är den ansökta tiden. Ankomsten till Helsingborgs godsbangård är 19.16, vilket är 1 timme och 13 minuter senare än ansökt tid klockan 18.03. På Helsingborgs godsbangård bryts associationen till avgående tåg 4252 med 46 minuter.

Fredagar avgår tåget från Karlshamn samma tid som måndag-torsdag, klockan 13.49. Ankomsten till Helsingborgs godsbangård är klockan 21.17, vilket är 3 timmar och 14 minuter senare än ansökt tid klockan 18.03. Dock finns det ingen association ansökt på fredagar.

CFLs tåg 49210 går från Helsingborgs godsbangård till Älvsjö godsbangård. Avgångstiden från Helsingborgs godsbangård är klockan 15.30, vilket är 2 timmar och 30 minuter tidigare än ansökt tid klockan 18.00. Ankomsten till Älvsjö godsbangård är klockan 02.23, vilket är 37 minuter tidigare än ansökt tid klockan 03.00.

Skånetrafikens tåg 1229 går från Kristianstad till Malmö central med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 17.01, som även är ansökt tid och ankomsttiden på Malmö central är klockan 18.54, vilket är 1 minut senare än ansökt tid klockan 18.53.

Skånetrafikens tåg 1476 går från Hyllie till Helsingborg med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 17.16, som även är ansökt tid och ankomsttiden i Helsingborg är klockan 18.15, vilket är 1 minut senare än ansökt tid klockan 18.14.

Skånetrafikens tåg 1726 går från Trelleborg till Helsingborg med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 17.07 och ankomsttiden är klockan 18:38. Både ankomsttid och avgångstid är ansökta tider.

Skånetrafikens tåg 1826 går från Helsingborg till Hässleholm med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 16.16, som är 1 minut tidigare än ansökt tid klockan 16.17. Ankomsttiden i Hässleholm är klockan 17.18, vilket även är den ansökta tiden.

Skånetrafikens tåg 1828 går från Helsingborg till Hässleholm med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 17.16, som är 1 minut tidigare än ansökt tid klockan 17.17. Ankomsttiden i Hässleholm är klockan 18.18, vilket även är den ansökta tiden.

Skånetrafikens tåg 1829 går från Hässleholm till Helsingborg med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 17.30 och ankomsttiden i Helsingborg är klockan 18.35. Både avgångstid och ankomsttid är ansökta tider.

Skånetrafikens tåg 1876 går från Helsingborg till Kristianstad med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 15.46 och ankomsttiden i Kristianstad är klockan 17.14. Både ankomsttid och avgångstid är ansökta tider.

Skånetrafikens tåg 1877 går från Kristianstad till Helsingborg med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 16.40 och ankomsttiden i Helsingborg är klockan 18.05. Både ankomsttid och avgångstid är ansökta tider.

Skånetrafikens tåg 1880 går från Helsingborg till Åstorp med uppehåll för resandeutbyte på mellanliggande driftplatser. Avgångstiden är klockan 17.46 och ankomsttiden i Åstorp är klockan 18.08. Både ankomsttid och avgångstid är ansökta tider.

UA (utredningsalternativ)

Green Cargos tåg 6143 går måndag till fredag med samma avgångstid från Karlshamn som i alternativ 0, klockan 13.49 (ansökt 13.49). Ankomsttiden till Helsingborgs godsbangård är klockan 18.15, vilket är 12 minuter senare än ansökt tid klockan 18.03. Mot alternativ 0 är det måndag-torsdag 1 timme och 1 minut tidigare (alternativ 0 klockan 19.16) och fredagar är det 3 timmar och 2 minuter tidigare (alternativ 0 klockan 21.17). Associationen på Helsingborgs bangård bryts inte med detta lösningsförslag.

CFLs tåg 49210 senareläggs från avgångsstationen Helsingborgs godsbangård med 1 timme och 30 minuter jämfört med avgångstiden i alternativ 0. I alternativ 0 avgår tåget klockan 15.30 och i detta lösningsförslag klockan 17.00. Dock blir den nya avgångstiden närmare den ansökta avgångstiden som är klockan 18.00. Från Finja går tåget oförändrat mot alternativ 0 vilket gör en ankomsttid Älvsjö gods klockan 02.23 (ansökt 03.00).

Skånetrafikens tåg 1229 tidigareläggs 1 minut från Kristianstad till klockan 17.01. Från Vinslöv går tåget oförändrat mot alternativ 0 med en ankomsttid på Malmö central klockan 18.54. Tidigareläggningen av avgångstiden gör att associationen från tåg 1224 i Kristianstad bryts med 1 minut.

Skånetrafikens tåg 1476 avgår från Hyllie oförändrat mot alternativ 0, klockan 17.16. Mellan Helsingborgs godsbangård och Helsingborgs central senareläggs tåget med 1 minut mot alternativ 0 vilket gör att ankomsttiden på Helsingborgs central blir klockan 18.16.

Skånetrafikens tåg 1726 avgår från Trelleborg oförändrat mot alternativ 0, klockan 17.07. Mellan Helsingborgs godsbangård och Helsingborgs central senareläggs tåget med 1 minut mot alternativ 0 vilket gör att ankomsttiden på Helsingborgs central blir klockan 18.39.

Skånetrafikens tåg 1826 avgår från Helsingborg oförändrat mot alternativ 0, klockan 16.16. På sträckan Perstorp-Hässleholm senareläggs tåget med 4 minuter vilket gör att ankomsttiden i Hässleholm blir klockan 17.22. Den senarelagda ankomsttiden i Hässleholm gör att associationen till tåg 1829 bryts med 2 minuter.

Skånetrafikens tåg 1828 avgår från Helsingborg oförändrat mot alternativ 0, klockan 17.16. På sträckan Åstorp-Hässleholm senareläggs tåget 2 minuter vilket gör att ankomsttiden Hässleholm blir klockan 18.20.

Skånetrafikens tåg 1829 avgår från Hässleholm oförändrat mot alternativ 0, klockan 17.30. På sträckan Tyringe-Helsingborg senareläggs tåget med 2 minuter vilket gör att ankomsttiden Helsingborg blir klockan 18.37. Den senarelagda ankomsttiden i Helsingborg gör att associationen till tåg 1882 bryts med 1 minut.

Skånetrafikens tåg 1876 avgår från Helsingborg oförändrat mot alternativ 0, klockan 15.46. Från driftplats Tyringe senareläggs tåget med 7 minuter och från Hässleholm senareläggs tåget ytterligare 3 minuter vilket gör att ankomsttiden Kristianstad blir klockan 17.24. Den senarelagda ankomsttiden i Kristianstad gör att associationen till tåg 1879 bryts med 4 minuter.

Skånetrafikens tåg 1877 avgår från Kristianstad oförändrat mot alternativ 0, klockan 16.40. Tåget ankommer Helsingborg 26 minuter senare mot tiden i alternativ 0, klockan 18.31. Den senarelagda ankomsttiden i Helsingborg gör att associationen till tåg 1830 bryts med 15 minuter.

Skånetrafikens tåg 1880 avgår från Helsingborg oförändrat mot alternativ 0, klockan 17.46. På sträckan Bjuv-Åstorp senareläggs tåget med 3 minuter vilket gör att ankomsttiden Åstorp blir 18.11.

Bild 4: Tabellen visar en sammanfattning av UA

Tåg	JF	Priokod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
6143 M-To	Green Cargo	GN	61min			191
6143 F	Green Cargo	GN	183min			53
49210	CFL	GN	90min			221
1229	Skånetrafiken	RX		1min		244
1476	Skånetrafiken	RX		1min		252
1726	Skånetrafiken	RX		1min		244
1826	Skånetrafiken	RX		4min		252
1828	Skånetrafiken	RX		2min		252
1829	Skånetrafiken	RX		2min		252
1876	Skånetrafiken	RX		10min		253
1877	Skånetrafiken	RX		26min		253
1880	Skånetrafiken	RS		3min		253

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA, leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken påverkas negativt medan godstrafiken påverkas positivt.

De effekter som uppstår påverkar person- och godstrafikens företag på flera olika sätt. Detsamma gäller dess resenärer och godstransportkunder. 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, men minskade transportkostnader för godstrafiken.

Hur UA påverkar intäkterna för person- och godstrafiken har inte värderats monetärt. Effekten för persontrafiken bedöms vara negativ då resenärerna påverkas av både tidsförluster och brutna associationer. Värdet bedöms vara (--). Effekten för godstrafiken bedöms vara positiv genom stora tidsvinster, och är därmed satt till (++)

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA leda till restidsförluster under trafikåret. Resenärerna påverkas negativ av brutna associationer.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas erfordra en varutidsvinst 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	-1 208 071
Transportkostnader godstrafiken	2 206 904
Förändrade biljettintäkter	(--)
Förändrade transportintäkter	(++)
Resenärer	
Restidsvinster	-1 893 047
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	-42 100 276
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Slopat uppehåll	0
Godstransportkostnader	
Varutidsvinster	4 948 208
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-38 046 281

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

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

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo, CFL, 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 6143 avgår från Karlshamn måndag till fredag klockan 13.49. Tåget ankommer Helsingborgs godsbangård måndag till torsdag klockan 19.16 och fredag klockan 21.17. 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 Västra Torup-Hyllstofta tåg 6143, ärendenummer 2021/108308

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Trafikverket, Järnvägens kapacitetutnyttjande 2021, TRV 2021/101358

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

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2021/106420, samt TRV 2021/106422)