

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Malmö-Halmstad tåg 426

Tågplan 2022

Ärendenummer TRV 2021/105668



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Malmö-Halmstad tåg 426

Författare: Bälter Jonas, TRpl

Kalkylansvarig: Patrik Sterky, Kreera samhällsbygggnad

Datum: 2022-10-26

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

.....	1
Innehåll	3
Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	4
Trafiksituation	5
Sannolik framtida trafikutveckling.....	6
Aktuella och planerade åtgärder	6
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	6
JA	6
UA1	6
UA2 veckorna 2150-2233.....	7
UA2 veckorna 2233-2249.....	8
Hinder för infrastrukturutveckling.....	8
Effektbeskrivning	8
Kostnads och nyttoanalys	9
Sammanfattning	10
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen.....	11
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 SJAB har begärt tvistlösning för tågläge 426 då gångtiden Malmö-Halmstad 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 förklarar sträckan Malmö-Halmstad överbelastad 211213- 220401, 220425-220610, 220817- 221209, måndag–fredag klockan 05.10-07.00.

Förutsättningar

Berört område

Södra stambanan Malmö central-Lund och Västkustbanan Lund-Göteborg Central är fjärrblockerade och elektrifierade. Båda sträckorna har dubbelspår förutom Helsingborg central-Ängelholm och Hamra-Varberg som är enkelspåriga. Total längd 285 kilometer. Hastigheten är mellan 80-200 kilometer i timmen. Plattformer finns vid flera driftplatser.

Dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Helsingborg – Ängelholm medför att mötesmöjligheterna är begränsade. Under år 2022 utförs följande arbeten som innebär inskränkningar i kapaciteten jämfört med ett normalläge:

- Broarbeten samt lanseringar när banan är avstängd
- Markarbeten på flera platser
- Spårarbeten förbi Kattarp. Spåren läggs till sitt slutläge.
- Spårarbeten påbörjas genom Ödåkra

Trafiksituation

Trafiken på Södra stambanan och Västkostbanan består av både resandetåg och godståg. Resandetågen består till största del av pendeltåg och regionaltåg som utgörs av motorvagnar. Regionaltågen går i regel till/från Köpenhamn. Fjärrtåg och snabbtåg går till största delen från Göteborg/Stockholm -Malmö, vissa går vidare mot Danmark. Godstrafiken är intensiv då Malmö Godsbangård är en viktig hub för internationell trafik. Tågen kör med olika hastigheter och har olika längd och vikt. Närmast Malmö på sträckan Malmö-Lund är det ett högt kapacitetsutnyttjande under högtrafik.



Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2020

Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%)

Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2020

Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%)

Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)

Sannolik framtida trafikutveckling

Västkostbanan sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör en viktig förbindelse för person- och godstrafik i sydvästra Sverige. Banan är viktig både för regional pendeltrafik och för längre resor mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge samt för godstrafiken norr om Ängelholm. När dubbelspåret på delsträckan Ängelholm-Maria och driftplatsen Maria (de mellanliggande plattformarna ska utökas med fyra spår) är klart bedöms trafiken kunna öka från åtta till tio tåg per timme och restiden kommer minska med cirka fem minuter.

Aktuella och planerade åtgärder

Fyrspår Arlov–Lund beräknas i bruk till 2024

Dubbelspår Ängelholm-Maria beräknas i bruk till 2024

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA

I Trafikverkets förslag till tågplan 2022 tilldelades SJAB tåg 426 avgång från Malmö central klockan 05.11 (ansökt tid 05.35). Uppehåll i Lund klockan 05.23-05.25 (ansökt tid 05.48-05.50), Helsingborg klockan 05.55-06.04 och Halmstad klockan 06.52-06.54 (ansökt tid 06.12-06.14), ankomst Stockholm Central klockan 11:34 (ansökt tid 11:30).

UA1

I Trafikverkets lösningsförslag föreslås en avgångstid för tåg 426 från Malmö central klockan 05.19, uppehåll Lund klockan 05.31-05.34, Helsingborg klockan 05.59-06.04, oförändrad mot förslaget Helsingborg-Stockholm.

Tågläge 1752 avgång från Hyllie klockan 05.05 (ansökan 05.05), oförändrade tider för uppehåll Malmö central-Gunneshö, förbigång i Kävlinge för tåg 426 med uppehåll klockan 05.38-05.44, uppehåll Dösjebro klockan 05.48-05.49, Häljarp klockan 05.53-05.54, Landskrona östra klockan 05.57-05.58, Glumslöv klockan 06.02-06.03, Rydebäck klockan 06.05-06.06, Helsingborgs godsbangård klockan 06.10-06.11 och ankomst Helsingborg klockan 06.16.

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
426	SJAB	FX	8 min			180
1752	Skånetrafiken	RS		6 min		215

UA1 tåg 1752 association FOH till tåg 1755 i Helsingborg c, minsta tid 10 minuter. Associationen bryts med 3 minuter.

UA2 veckorna 2150-2233

Tågläge 426 avgång från Malmö central klockan 05.34 (ansökan 05.35), uppehåll Lund klockan 05.46-05.48 (ansökan 05.48-05.50), uppehåll Helsingborg klockan 06.10-06.12 (ansökan 06.12-06.14), oförändrad mot förslaget Halmstad-Stockholms Central.

Tågläge 1752 avgång från Hyllie klockan 05.02 (ansökan 05.05), tidigareläggs hela sträckan med 3 minuter. Medför också att tillhörande tjänstetåg 94751 (prioriteringskategori TT) tidigareläggs hela sträckan Malmö-Hyllie med 3 minuter mot förslaget, avgång Malmö klockan 04.47 (ansökt 04.48).

Tågläge 1603 avgång Förslöv klockan 06.11 (ansökan 06.04), uppehåll Barkåkra klockan 06.16-06.17 (ansökan 06.09-06.10), Ängelholm klockan 06.21-06.22 (ansökt 06.14-06.15), Kattarp klockan 06.33-06.34 (ansökt 06.24-06.25), Ödåkra klockan 06.38-06.39 (ansökt 06.29-06.30), Maria klockan 06.42-06.43 (ansökt 06.33-06.34) och ankomst Helsingborg klockan 06.48 (ansökt 06.39).

Tågläge 1684 avgång Helsingborg klockan 06.28 (ansökt 06.20), uppehåll Maria klockan 06.33-06.34 (ansökt 06.25-06.26), Ödåkra klockan 06.37-06.38 (ansökt 06.29-06.30), Kattarp klockan 06.42-06.43 (ansökt 06.34-06.35), Ängelholm klockan 06.51-06.52 (ansökt 06.44-06.45), Barkåkra klockan 06.55-06.56 (ansökt 06.48-06.49), Förslöv klockan 07.02-07.03 (ansökt 06.55-06.56), Båstad klockan 07.08-07.09 (ansökt 07.01-07.02), Laholm västra klockan 07.14-07.15 (ansökt 07.07-07.08) och ankomst Halmstad klockan 07.26 (ansökt 07.19).

Tågläge 11027 möter tåg 1684 i Vegeholm istället för Kattarp, inga förändringar i uppehåll för trafikutbyte.

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
426	SJAB	FX	23 min			109
1752	Skånetrafiken	RS			- 3 min	130
1603	Skånetrafiken	RX		2 min	- 7 min	115
1684	Skånetrafiken	RP	1 min		- 7 min	115

UA2 veckorna 2233-2249

Tågläge 426 avgång från Malmö klockan 05.34 (ansökan 05.35), uppehåll Lund klockan 05.46-05.48 (ansökan 05.48-05.50), uppehåll Helsingborg klockan 06.10-06.12 (ansökan 06.12-06.14), oförändrad mot förslaget Halmstad-Stockholms Central. Perioden 220919-220928 avgår tåg 426 från Lund.

Tågläge 1752 avgång från Hyllie klockan 05.02 (ansökan 05.05), tidigareläggs hela sträckan med 3 minuter. Medför också att tillhörande tjänstetåg 94751 tidigareläggs hela sträckan Malmö-Hyllie med 3 minuter mot förslaget, avgång Malmö klockan 04.47 (ansökt 04.48).

Tågläge 11603 avgång Förslöv klockan 06.12 (ansökan 06.14), uppehåll Barkåkra klockan 06.17-06.18, Ängelholm klockan 06.22-06.23 (ansökan 06.24-06.25), oförändrad mot förslaget Kattarp-Helsingborg.

Tågläge 11684 avgång 06.18 (ansökt 06.07). Senareläggs hela sträckan med 11 minuter mot förslaget/ansökan.

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
426	SJAB	FX	23 min			71
1752	Skånetrafiken	RS			- 3 min	85
11603	Skånetrafiken	RX		8 min		85
11684	Skånetrafiken	RP			- 11 min	85

Hinder för infrastrukturutveckling

Intet

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA1, leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken drabbas av längre transporttider medan godstrafiken får transporttidsvinster.

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

UA1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till minskade transportkostnader för persontrafiken under trafikåret. Godstrafiken påverkas inte.

Hur UA1 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 (o). Transportintäkterna för godstrafiken påverkas inte och ansätts därmed till (o). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (o) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsvinster under trafikåret.

Resenärerna erfar fler brutna associationer i UA1 än JA.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas inte.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för Trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA2 totalt

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 leder till minskade transportkostnader för persontrafiken under trafikåret. Godstrafiken påverkas inte.

Hur UA2 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 (o). Transportintäkterna för godstrafiken påverkas inte och ansätts därmed till (o). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (o) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 leda till restidsvinster under trafikåret. Resenärerna påverkas också negativt av förskjutet tågläge.

Resenärerna erfar inga brutna associationer i vare sig UA2 eller JA.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas inte.

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	UA1	UA2 totalt
Järnvägsföretag		
Transportkostnader persontrafiken	161 389	523 179
Transportkostnader godstrafiken	0	0
Förändrade biljettintäkter	0	0
Förändrade transportintäkter	0	0
Resenärer		
Restidsvinster	695 661	2 544 097
Förskjutet tågläge	0	-1 256 328
Bruten association	-8 513 356	0
Tidsåtgång	0	0
Exkluderat tågläge	0	0
Slopat uppehåll	0	0
Godstransportkostnader		
Varutidsvinster	0	0
Förskjutet tågläge	0	0
Bruten association	0	0
Tidsåtgång	0	0
Exkluderat tågläge	0	0
Trafikverket	0	0
Samhället i övrigt	0	0
Summa total	-7 656 307	1 810 948

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA2 är bättre än JA. UA1 är däremot sämre. Eventuella intäktsförändringar för person- och godstrafiken bedöms inte påverka resultatet. UA2 är det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

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

Trafikverkets ställningstagande

Trafikverket valde att tilldela utkastet JA, där SJAB tåg 426 har avgångstid klockan 05.11 från Malmö central under perioden 211213- 220401, 220425- 220610 och under perioden 220817- 221209 med avgångstid från Malmö central klockan 05.34. Men en mer fördjupad analys av de olika utredningsalternativen visar det var att UA2 som är det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, vilket innebär att tåg 426 avgår Malmö central klockan 05.34 bägge perioderna.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

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

Begrepps- och ordförklaring

Dubbelspår: Sträcka med två huvudspår på linjen mellan två angränsande driftplatser.

JA: Jämförelsealternativ, trafikverkets utkast till tågplan.

UA: Utredningsalternativ

Referenser

Järnvägslag 2022:365

Järnvägsförordningen 2004:526

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

Beslut om överbelastad infrastruktur på sträckan Malmö-Halmstad Tågplan 2022



Besöksadress: Gelbjutaregatan 2D, Linköping
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se