

RAPPORT

Kapacitetsanalys Hässleholm-Malmö tåg 505

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T21

Ärendenummer 2020/101088



Trafikverket

Postadress: Box 366 20123 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Hässleholm-Malmö tåg 505

Författare: Rutger Hörnlund, Trafikverket, Malmö

Dokumentdatum: 2021-03-19

Ärendenummer: TRV 2020/101088

Version: 1.0

Kontaktperson: Rutger Hörnlund, Trafikverket

Sammanfattning.....	4
Bakgrund och syfte.....	4
Beslut om överbelastad infrastruktur	5
Förutsättningar Trafik.....	6
Förutsättningar Infrastruktur	6
Investeringsplan för järnvägen	6
Analys av intressekonflikten	6
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter.....	7
Slutsatser	8
Referenser	8

Sammanfattning

SJ AB begärde tvist på sträckan Hässleholm-Malmö på grund av att tåg 505 fått en förlängd restid Stockholm-Malmö. Trafikverket tog fram ett flertal lösningsförslag för SJ AB tåg 505 och Skånetrafikens tåg 1235. Dessa lösningsförslag accepterades inte av SJ AB varpå prioriteringskriterierna tillämpades. Trafikverkets utkast till tågplan var det alternativ som innebar den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Kapacitetsanalysen har kunnat identifiera en åtgärd som bedöms eventuellt kunna minska konflikter på tre års sikt, vilket är den pågående fyrspårsutbyggnad på sträckan Arlöv-Lund som färdigställs till tågplan 2024. Detta innebär att kapaciteten på sträckan Lund-Malmö utökas.

Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2020.

På sträckan Hässleholm-Malmö har SJ AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 505 på grund av oförenliga önskemål om tåglägen.

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2004:519 och Järnvägsförordningen 2004:526 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturen, driften och karaktären av olika tjänster som utförs samt alla dessa faktorerers inverkan på infrastrukturen. De åtgärder som särskilt beaktas avser omledning av trafik, ändring av tidtabeller, ändrade hastigheter eller förbättringar av infrastruktur. Kapacitetsanalysen ska vara avslutad inom sex månader efter det att infrastrukturen har förklarats för överbelastad.

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

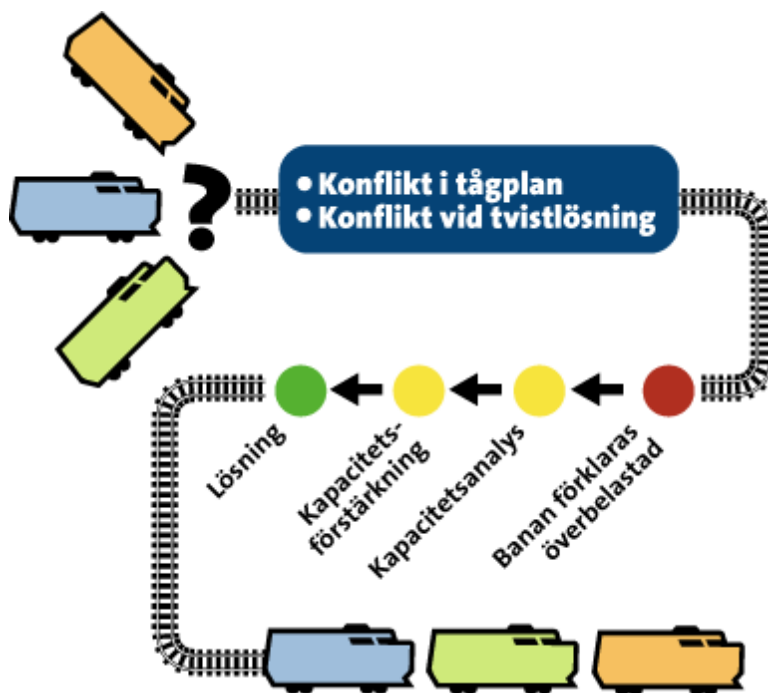


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Inför Tågplan 2021 förklarade Trafikverket sträckan Hässleholm-Malmö som överbelastad. Överbelastningen gällde måndag-fredag, söndag klockan 20.12-21.38 under tågplan 2021.

På sträckan Hässleholm-Malmö har SJ AB och Skånetrafiken framställt oförenliga önskemål om tåglägen. SJ AB har anmält tvist till Trafikverket avseende tågläge 505.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag vid flertal tillfällen till de parter som berörs av tvisten på sträckan Hässleholm-Malmö. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket har hållit tvistlösningsmöten den 18 september med samtliga berörda parter. Någon samstämmig lösning kunde inte berörda parter komma överens om på mötet. På grund av detta har det inte varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten.

Förutsättningar trafik

Sträckan Hässleholm-Malmö är en mycket tätt trafikerad sträcka där godståg 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 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2019. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande.



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timmar 2019.



Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Hässleholm-Arlöv är dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 200 km/h samt elektrifierad. Sista delsträckan Arlövs – Malmö är fyrspårig med högre kapacitet. Största tillåtna hastighet är 150 km/h.

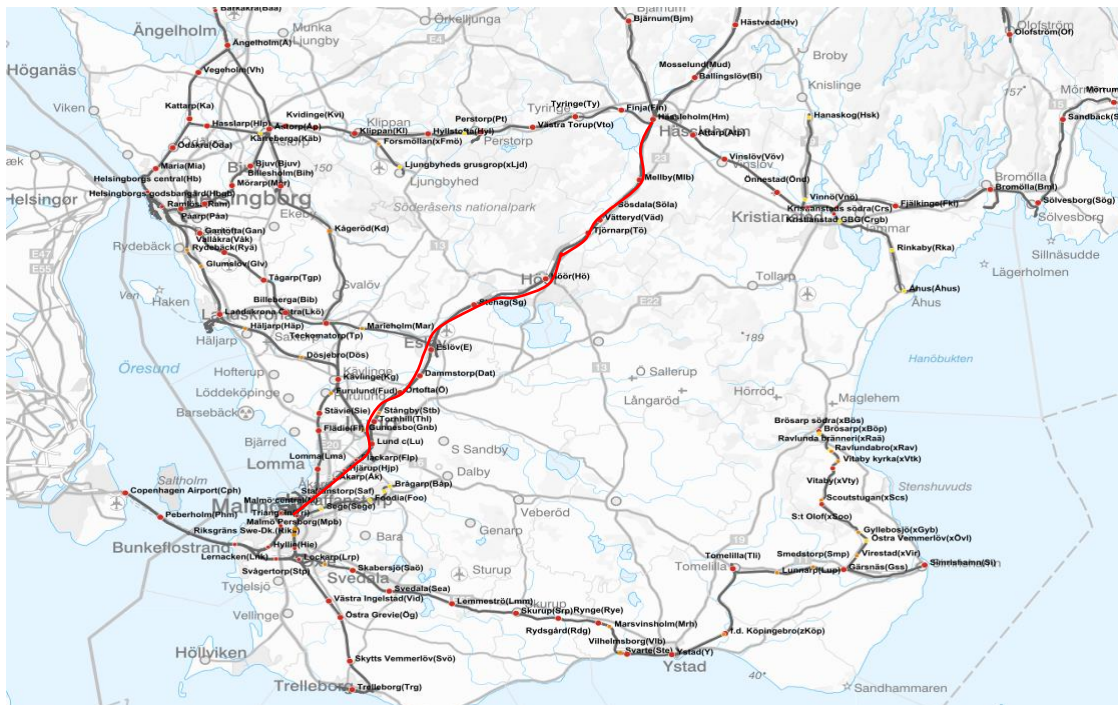


Bild : Sträckan Hässleholm-Malmö är rödmarkerad på kartan.

Investeringsplan för järnvägen

Fyrspårsutbyggnaden påbörjad sträckan Lund-Arlöv. Enligt planerna tas spåren i drift tågplan 2024.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. Trafikverket tog fram ett flertal lösningsförslag för SJ AB tåg 505 och Skånetrafikens tåg 1235. Dessa lösningsförslag accepterades inte av SJ AB varpå prioriteringskriterierna tillämpades. Enligt dessa innebar Trafikverkets utkast till tågplan den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Detta har resulterat i att SJ AB tåg 505 tilldelats ett tågläge klockan 17.04 från Stockholm med ankomst klockan 21.24 till Malmö måndag-fredag och söndag under tågplanen 2021.

Sträckan är mycket tätt trafikerad under stora delar av dygnet och någon lösning på konflikter som uppstår på grund av att två järnvägsföretag sökt samma tågläge finns ej varvid prioriteringskriterierna tillämpades.

Metod för att åtgärda intressekonflikten

Föreslagna åtgärder för att lösa intressekonflikten har analyserats enligt den så kallade fyrstegsmodellen vilket innebär i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.

Detta innebär planering, styrning, reglering och information i syfte att minska transportefterfrågan eller föra över trafik till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare transportsystem.

2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon.

Omfattar insatser inom planering, styrning, reglering, påverkan och information riktade till järnvägstransportsystemets komponenter i syfte att kunna nyttja den befintliga infrastrukturen mer effektivt.

3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Rymmer investeringar i till exempel signalsystem eller banunderbyggnad för att nå en bättre punktlighet.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Innebär större investeringar exempelvis utbyggnader från dubbelspår till fyrspår, nya mötesstationer och dylikt.

Normalt krävs åtgärder från flera av stegen för att lösa ett problem.

Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Se investeringsplan för järnvägen ovan.

Slutsatser

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 505 tilldelas tider enligt Trafikverkets utkast till tågplan är det alternativ som har den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T21

Beslut om överbelastad infrastruktur Hässleholm-Malmö tåg 505 Tågplan 2021

T21_Minnesant_tvistlråd__200908

T21_Minnesant_tvistlråd__200915-1

Beräkn priokrit

