

# RAPPORT

## Kapacitetsanalys Kristianstad godsbangård-Vinslöv tåg 6141

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2022

Ärendenummer 2021/107757



**Trafikverket**

Postadress: Box 366 20123 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Kristianstad godsbangård-Vinslöv tåg 6141

Författare: Rutger Hörnlund, Trafikverket Malmö

Dokumentdatum: 2022-03-17

Ärendenummer: TRV 2021/101088

Version: 1.0

Foto: Magnus Backman

Kontaktperson: Rutger Hörnlund, Trafikverket Malmö

## Innehåll

Sammanfattning.....	4
Bakgrund och syfte.....	4
Beslut om överbelastad infrastruktur .....	5
Förutsättningar Trafik.....	6
Förutsättningar Infrastruktur .....	7
Investeringsplan för järnvägen .....	7
Analys av intressekonflikten .....	7
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter.....	8
Slutsatser .....	8
Referenser .....	9

# Sammanfattning

Green Cargo AB begärde tvist på sträckan Kristianstad Godsbangård-Vinslöv på grund av att tåg 6141 fått en förlängd gångtid (skogstid). Trafikverket tog fram ett nytt lösningsförslag för tåg 6141. Detta lösningsförslag accepterades inte av Skånetrafiken och Arriva.

Lösningsförslaget påverkade ett flertal av Skånetrafiken och Arrivas tåg negativt, varpå prioriteringskriterierna tillämpades. Trafikverkets utkast till tågplan (alternativ o) var det alternativ som innebar den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

## Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades 16 september 2021.

På sträckan Vinslöv-Kristianstad har Green Cargo AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 6141 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.

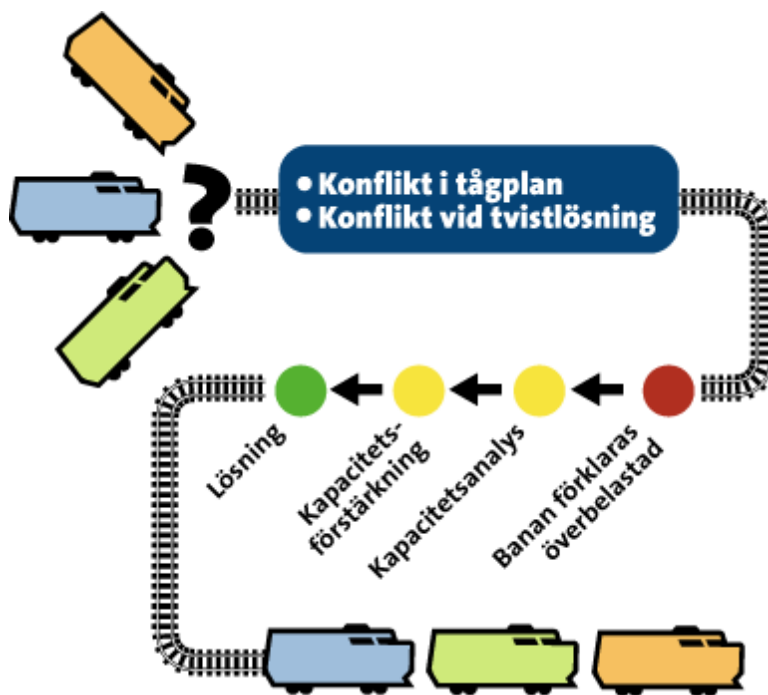


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

## Beslut om överbelastad infrastruktur

Inför Tågplan 2022 förklarade Trafikverket sträckan Kristianstad godsbangård-Vinslöv som överbelastad. Överbelastningen gällde 2021-12-12–2022-12-10. Måndag-fredag klockan 09.40-10.05.

På sträckan Vinslöv-Kristianstad har Green Cargo AB och Skånetrafiken framställt oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo AB har anmält tvist till Trafikverket avseende tågläge.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag vid flertal tillfällen till de parter som berörs av tvisten på sträckan Vinslöv-Kristianstad. 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 Kristianstad – Vinslöv är en mycket tätt trafikerad enkelspårsbana där godståg samsas med resandetåg av olika slag. Kapacitetsutnyttjandet på banan är hög. Hastigheten på banan är 160 km/h. På sträckan mellan Hässleholm-Kristianstad är trafikmängden en vardag 99 resandetåg och 6 godståg.

### **Bild 2: Kapacitetsutnyttjande dygn 2021.**

Vinslöv blå prick

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande,

Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



### **Bild 3: Kapacitetsutnyttjande maxperiod 2 timmar 2021**

Vinslöv blå prick

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



# Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Vinslöv-Kristianstad är enkelspårig med största tillåtna hastighet på 160 km/h samt elektrifierad.

Bild 4: Sträckan Vinslöv-Kristianstad godsbangård rödmarkerad på kartan.



## Investeringsplan för järnvägen

På sträckan Hässleholm-Vinslöv kommer det under år 2024 påbörjas arbeten med förlängning av mötesspårerna i Attarp. Bör medföra större flexibilitet då detta är klart. Flyttade tågmöten mellan långa godståg som exempel.

## Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. Trafikverket tog fram ett nytt lösningsförslag för Green Cargo AB tåg 6141. Detta lösningsförslag accepterades inte av Skånetrafiken och Arriva, varpå prioriteringskriterierna tillämpades. Enligt dessa innebar Trafikverkets utkast till tågplan den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Detta har resulterat i att Green Cargo tåg 6141 tilldelas ett tågläge klockan 08.50 (ansökt 08.50) från Karlshamn med ankomst Helsingborg godsbangård klockan 12.56 (ansökt 11.33). Måndag-fredag under perioden 2021-12-13–2022-12-10.

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 6141 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 T 22

Beslut om överbelastad infrastruktur Vinslöv-Kristianstad tåg 6141 tågplan 2022

T22 Minnesanteckningar tvistråd 2021

Beräkning priokriterier

