

## RAPPORT

# Kapacitetsanalys Malmö-Halmstad tåg 426

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2022

Ärendenummer 2021/105668



**Trafikverket**

Postadress: Gelbgjutaregatan 2, 582 54 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Malmö-Halmstad tåg 426

Författare: Jonas Bälter

Dokumentdatum: 2022-01-19

Ärendenummer: TRV 2021/105668

Version: 1.0

Bild första sidan: hämtad från järnväg.net Markus Tellerup

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll .....	1
Sammanfattning .....	4
Bakgrund och syfte .....	4
Beslut om överbelastad infrastruktur .....	5
Förutsättningar infrastruktur .....	6
Förutsättningar trafik.....	6
Investeringsplan för järnvägen .....	7
Analys av intressekonflikten .....	7
Metod för att åtgärda intressekonflikten .....	8
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter .....	9
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt .....	9
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon .....	9
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder .....	9
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder .....	9
Slutsatser.....	9
Referenser .....	10

# Sammanfattning

Trafikverket förklarar sträckan Malmö-Halmstad överbelastad 211213-220401, 220425-220610, 220817-221209, måndag–fredag klockan 05.10-07.00.

Konflikten består av att SJAB, Skånetrafiken och Öresundståg AB har framställt oförenliga önskemål om tåglägen på sträckan. Trafikverket valde efter konfliktlösning att fördela kapaciteten enligt förslag med högst samhällsekonomisk nytta.

Kapacitetsanalysen har inte kunnat identifiera några mindre infrastrukturåtgärder som kan lösa den uppkomna konflikten. För att lösa konflikten med ny infrastruktur krävs större åtgärder som inte bedöms vara genomförbara på tre års sikt.

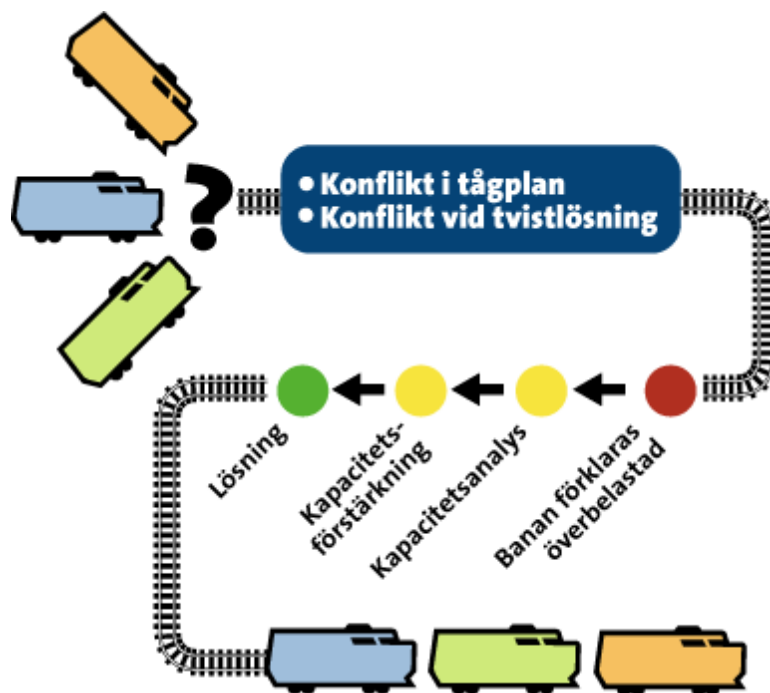
## Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen 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.

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 faktorer inverkan på infrastrukturen. De åtgärder som särskilt beaktas avser omledning av trafik, ändring av körplaner, 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.



Figur 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

## Beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Malmö-Halmstad överbelastad 211213-220401, 220425-220610, 220817-221209, måndag–fredag klockan 05.10-07.00.

Trafikverket har presenterat lösningsförslag för sträckan Malmö-Halmstad. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik. Eftersom det inte har varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten med de berörda parterna, så har Trafikverket förklarat sträckan överbelastad.

## Förutsättningar infrastruktur

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

## Förutsättningar trafik

Trafiken på Södra stambanan och Västkustbanan 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. Fjärrtågen och snabbtåg går till största delen från Malmö-Göteborg/Stockholm, 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 från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn 2020

Rött = högt kapacitetsutnyttjande

Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande

Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max två timmar 2020 (de mest trafikerade timmarna per dygn),

Rött = högt kapacitetsutnyttjande

Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande

Grön = lågt kapacitetsutnyttjande

## Investeringsplan för järnvägen

Fyrspår Arlov–Lund beräknas tas i bruk till 2024

Dubbelspår Ängelholm-Maria beräknas tas i bruk till 2024

Dessa infrastrukturförändringar kommer innebära att förutsättningar för trafiken kommer förbättras.

## Analys av intressekonflikten

I Trafikverkets förslag till tågplan 2022 tilldelades SJAB tåg 426 en avgångstid från Malmö Central klockan 05.11 (ansökt tid klockan 05.35), uppehåll i Lund klockan 05.23- 05.25, Helsingborg klockan 05.55-06.04 och Halmstad klockan 06.52-06.54.

Trafikverkets lösningsförslag föreslog en avgångstid för SJAB tåg 426 klockan 05.11 från Malmö Central för perioden 211213-220401, 220425-220610 och för perioden 220817-221209 avgångstid klockan 05.34 från Malmö Central

Under 2022 kommer bland annat följande arbeten utföras, vilket innebär inskränkningar i kapaciteten jämfört med ett normalläge: - byggnation av broar samt lanseringar när banan är avstängd - markarbeten på flera platser - byggnation av dubbelspåret förbi Kattarp till sitt slutläge - påbörjat arbete, dubbelspår genom Ödåkra - påbörjat arbete i Maria - fortsatta arbeten på Ängelholms bangård.

De olika trafiklösningarna beror på ovanstående arbeten för dubbelspårutbyggnaden på sträckan Helsingborg och Ängelholm, och att mötesmöjligheterna på sträckan begränsas under byggnationen.

# 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 fyrspar, 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 är tillämpliga då behovet av transporter kan tillgodoses, dock inte med ansökta tider. Tåg anses vara det enda transportmedlet som uppfyller kraven på hög transportkapacitet.

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

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

## Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten

## Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten

## Slutsatser

I denna konflikt för SJAB tåg 426 innebar det att tåget fick en tidigare avgångstid viss del av året pga infrastrukturförändringar med utbyggnade till dubbelspår på sträckan Ängelholm – Helsingborg. Trafikverket har i järnvägsnätbeskrivningen för tågplan 2022 beskrivit hur trafiken kan bedrivas på sträckan.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 426 tilldelas tider enligt Trafikverkets utkast till tågplan Malmö Central klockan 05.11 för första halvåret av tågplanen och kunnat tillgodose önskan om avgångstid från Malmö Central 05.34, andra halvåret är det alternativ som har den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Infrastrukturförändringar med utbyggnade till dubbelspår på sträckan Ängelholm – Helsingborg kommer innebära att förutsättningar för trafiken kommer förbättras.

# Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Trafikverket, Järnvägens kapacitet 2020, TRV 2020/124364

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2021/105668)



Trafikverket, Gelbgjutaregatan 2, 582 54 Linköping

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)