

RAPPORT

Kapacitetsanalys Malmö godsbangård-Arlöv

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer TRV 2019/103822



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Malmö godsbangård-Arlöv, tågplan 2020

Författare: Rutger Hörnlund

Dokumentdatum: 2020-03-20

Ärendenummer: TRV 2019/103822

Version: 1.0

Kontaktperson: Rutger Hörnlund

Innehåll

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

Sammanfattning

På den hårt trafikerade sträckan mellan Malmö godsbangård och Arlöv begärde Green Cargo tvist för att få en tidigare ankomsttid till Rosersberg för posttåg med tågnummer 9806 än de tilldelats i Trafikverkets utkast till tågplan. Trafikverket presenterade olika lösningsförslag men de berörda parterna vilka utöver Green Cargo var Arriva, Snälltåget och Skånetrafiken kunde inte enas om en samstämmig lösning. På grund av detta förklarade Trafikverket sträckan Malmö godsbangård-Arlöv överbelastad under hela tågplan 2020 måndag-torsdag mellan klockan 21.35 och 21:50. Med hjälp av prioriteringskriterier jämfördes två lösningsförslag:

- Alternativ 0: Trafikverkets utkast till tågplan vilket innebar en senare ankomsttid till Rosersberg för Green Cargos tåg än ansökt och att övriga berörda parter tåg får en ankomsttid till slutstation utan större avvikelser från ansökan.
- Alternativ 1: Innebar att Green Cargos tåg ankommer till Rosersberg utan större avvikelse från ansökt tid men innebär övriga berörda aktörers tåg får en senare ankomsttid till slutstation.

Alternativ 1 visade sig ge den lägsta samhällsekonomiska kostnaden och Trafikverket fastställde därför tilldelningen i enlighet med alternativ 1.

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.

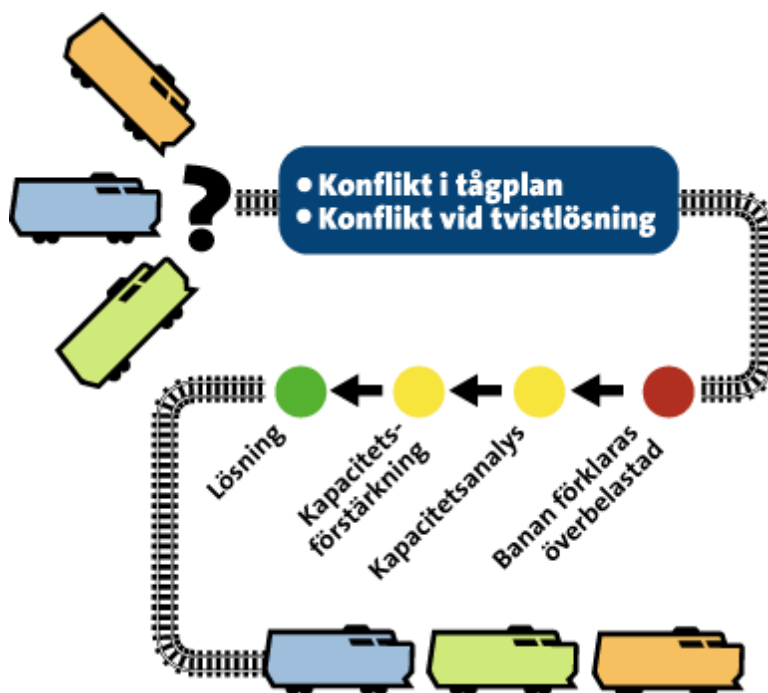
Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2019.

På sträckan Malmö godsbangård-Arlöv har Green Cargo AB, Arriva, Transdev, Real Rail, Skånetrafiken, DB Cargo Scandivavia och Öresundståg framställt oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo AB har till Trafikverket anmält tvist avseende tågläge 9806 sträckan Malmö Godsbangård-Arlöv.

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.



Figur 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

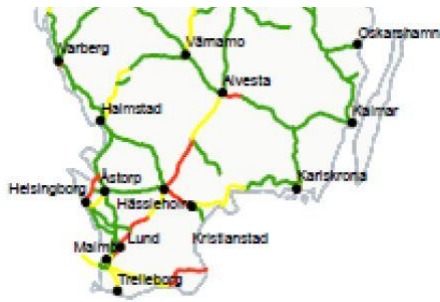
Inför Tågplan 2020 förklarade Trafikverket sträckan Malmö Godsbangård-Arlöv som överbelastad måndag-torsdag klockan 21.35-21.50 . Överbelastningen gäller måndag-torsdag tågplan 2020.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till berörda parter som berörs av tvisten sträckan Malmö godsbangård-Arlöv. Dessa är Green Cargo AB, Arriva, Transdev, Real Rail, Skånetrafiken, DBCargo Scandinavia och Öresundståg. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket har hållit tvistlösningsmöte den 12 september 2019 med samtliga berörda. Någon samstämmig lösning kunde inte berörda parter komma överens om på mötet. Tvisterna kunde inte lösas under tvistlösningen.

Förutsättningar trafik

Tågtrafiken på sträckan Malmö Godsbangård-Arlöv är intensiv och utgörs av en blandning mellan snabba persontåg samt långsammare regional och godståg. Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir mycket hårt ansträngd.



Kartan visar kapacitetsutnyttjande över hela dygnet. På sträckan Malmö godsbangård- Arlöv är kapacitetsutnyttjandet mycket högt.

Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%)

Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan är flerspårig samt elektrifierad.



Investeringsplan för järnvägen

Fyrspårsutbyggnad pågår sträckan Arlöv—Lund. Beräknas klar år 2024. Detta medför att kapaciteten ökar markant.

Analys av intressekonflikten

Konflikten bestod i att motstridiga intressen fanns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. Green Cargo framförde att sökt tidtabellsläge på sträckan var angeläget för att inte riskera att tappa marknadsandelar till flyg vilket de ser som en risk om de inte kommer att kunna köra tillräckligt stora volymer på tåget vilket kan bli en konsekvens av den kortade tid för posthanteringen som en längre körtid orsakar.

Konflikten gällde hur prioriteringen skulle ske mellan sökta tåglägen i det aktuella tidsintervallet. Aktuella tåglägen hade varierande gångtider, då konflikten är mellan posttåget och resandetåg på sträckan.

Konflikten handlar om vilket tågslag som i det här fallet har ett större behov av en kortare körtid. För posttåget innebär en längre körtid kortare tid för posthantering medan resandetågen riskerar förlora resenärer om dessa uppfattar att restiden blir allt för lång och väljer alternativt färd sätt.

Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

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

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

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

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

3. Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

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

4. Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

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

Fyrspårsutbyggnad pågår sträckan Arlöv—Lund. Beräknas klar år 2024. Detta medför att kapaciteten ökar markant.

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

Slutsatser

Inga infrastrukturåtgärder som kan lösa konflikten inom 3 år har identifierats.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tågläge 9806 prioriteras är den lösning som ger den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T20

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2019/103822)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se