

RAPPORT

# Kapacitetsanalys Stehag-Dammstorp

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/103822



**Trafikverket**

Postadress: 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Stehag-Dammstorp

Författare: Rutger Hörnlund

Dokumentdatum: 2020-03-30

Ärendenummer: TRV 2019/103822

Version: 1.0

Kontaktperson: Rutger Hörnlund

## Innehåll

Sammanfattning .....	4
Bakgrund och syfte .....	4
Beslut om överbelastad infrastruktur.....	5
Förutsättningar trafik.....	5
Förutsättningar infrastruktur.....	7
Investeringsplan för järnvägen .....	7
Analys av intressekonflikten .....	7
Metod för att åtgärda intressekonflikten .....	7
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
Bilagor .....	11

# Sammanfattning

På den mycket hårt trafikerade sträckan mellan Stehag och Dammstorp begärde Green Cargo tvist för att få en tidigare ankomsttid till Malmö Godsbangård för posttåg med tågnummer 9847 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 Stehag-Dammstorp överbelastad 2019-12-15-2020-12-12, söndagar klockan 22.50-23.10.

Med hjälp av prioriteringskriterier jämfördes två lösningsförslag:

- **Alternativ 0:** Trafikverkets utkast till tågplan vilket innebar en senare ankomsttid till Malmö godsbangård 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 Malmö Godsbangård 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.

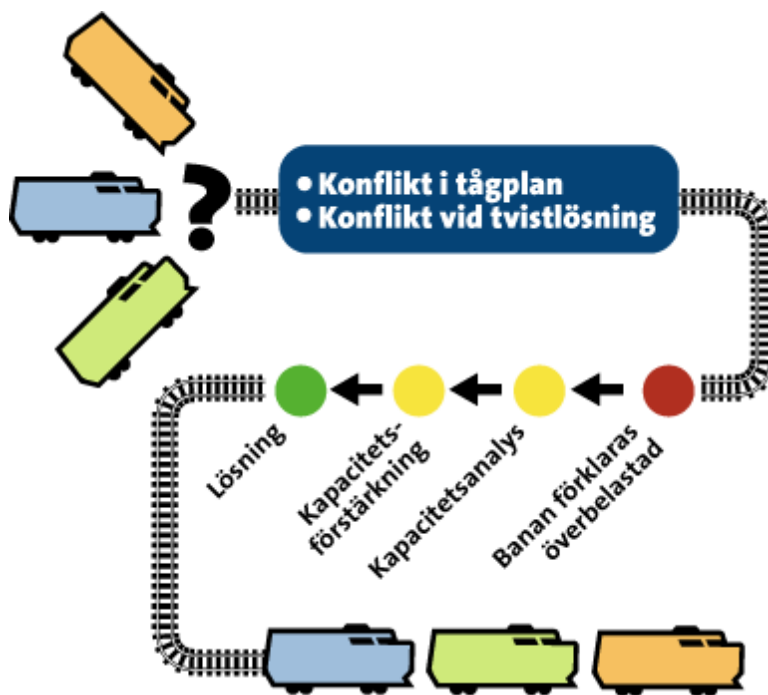
## Bakgrund och syfte

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

På sträckan Stehag-Dammstorp har Green Cargo AB, Arriva, Snälltåget och Skånetrafiken framställt oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo AB har till Trafikverket anmält tvist avseende tågläge 9847 sträckan Stehag-Dammstorp söndagar hela tågplan 2020.

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 ska 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 Stehag-Dammstorp som överbelastad. Överbelastningen gällde söndagar klockan 22.50 till 23.10 mellan 2019-12-15 och 2020-12-12. Berörda parter var Green Cargo AB, Arriva, Snälltåget och Skånetrafiken.

Green Cargo AB har till Trafikverket anmält tvist avseende tågläge 9847. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till berörda parter, lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Tvistlösningsmöte hölls den 18 september med samtliga berörda men det var inte möjligt att komma överens om en samstämmig lösning under mötet.

## Förutsättningar trafik

Tågtrafiken på sträckan Stehag-Dammstorp är mycket 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.



Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2019. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2019

## Förutsättningar infrastruktur

Sträckan är dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 200 km/h samt elektrifierad.



## Investeringsplan för järnvägen

Inget de närmaste åren.

## 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.

Följande förslag har lagts fram under tvistlösningsprocessen:

### **Alternativ 0 Trafikverkets utkast till tågplan**

Tåg 9847 föreslagen avgångstid Rosersberg klockan 17.18 (ansökan klockan 17.28), ankomst Malmö godsbangård klockan 23.43 (ansökan klockan 23.25).

Tåg 1239 föreslagen avgångstid Kristianstad klockan 22.01 (ansökan klockan 22.03), ankomst Hyllie klockan 23.35 (ansökan klockan 23.34).

Tåg 1579 föreslagen avgångstid Helsingborg klockan 22.30 (ansökan klockan 22.31), ankomst Ystad klockan 00.28 (ansökan klockan 00.28).

Tåg 45513 föreslagen avgångstid 12.27 (ansökan klockan 12.38), ankomst Malmö godsbangård klockan 05.40.

### **Alternativ 1**

Tåg 9847 föreslagen avgångstid Rosersberg klockan 17.18 (ansökan klockan 17.28), ankomst Malmö godsbangård klockan 23.23 (ansökan klockan 23.25).

Tåg 1239 föreslagen avgångstid Kristianstad klockan 22.01 (ansökan klockan 22.03), ankomst Hyllie klockan 23.46 (ansökan klockan 23.34).

Tåg 1579 föreslagen avgångstid Helsingborg klockan 22.30 (ansökan klockan 22.31), ankomst Ystad klockan 00.36 (ansökan klockan 00.28).

Tåg 45513 föreslagen avgångstid 12.27 (ansökan klockan 12.38), ankomst Malmö godsbangård klockan 05.40.

### **Resultat**

Den lägsta samhällsekonomiska kostnaden uppstår vid alternativ 1.

## **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 t ex 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 etc.

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 tvisten.

### Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

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

### Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Innebär större investeringar exempelvis utbyggnader från dubbelspår till fyrspår, nya mötesstationer etc. Inga sådana åtgärder är planerade inom tre år.

## 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 tåggläge 9847 prioriteras är den lösning som ger den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

# Referenser

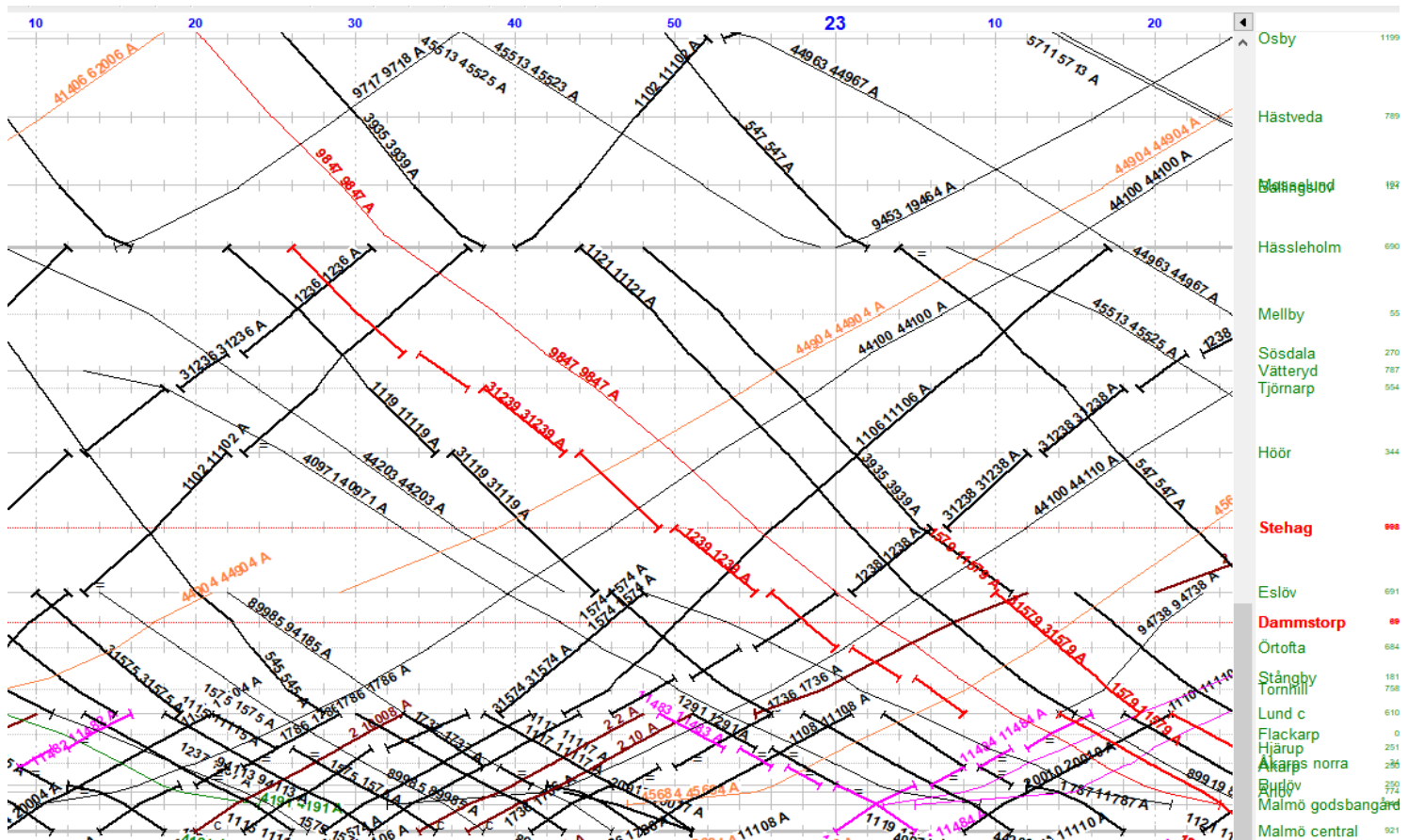
Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T20

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2019/100492)

# Bilagor



Figur 1: en grafisk tidtabell som visar konflikten mellan tåg 9847 och Skånetrafikens tåg 1239 och tåg 1579



## TRAFIKVERKET

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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