

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Alvesta-Hässleholm Tåg 505

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen
2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/103029



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Alvesta-Hässleholm

Författare: Elin Björnsson

Kalkylansvarig: Per Ström

Foto: Magnus Backman, Trafikverket

Dokumentdatum: 2020-09-21

Ärendenummer: TRV 2019/103029

Version: 1.0

Kontaktperson: Elin Björnsson

Innehåll

| | |
|---|----|
| Bakgrund och syfte | 4 |
| Förutsättningar | 4 |
| Berört område | 5 |
| Trafiksituation | 5 |
| Aktuella och planerade åtgärder | 6 |
| Åtgärdsalternativ och effektbedömning..... | 6 |
| Hinder för infrastrukturutveckling..... | 9 |
| Effektbeskrivning | 9 |
| Kostnads – och nyttoanalys | 9 |
| Samrådsredogörelse | 13 |
| Trafikverkets ställningstagande | 13 |
| Valda åtgärder och tidsplan..... | 13 |
| Planerade ändringar av tillträdesavgifter | 13 |
| Begrepps- och ordförklaring | 13 |
| Referenser..... | 14 |

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2004:519 och Järnvägsförordningen 2004:526 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder Trafikverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

Syftet med en kapacitetsförstärkningsplan är att identifiera hur kapaciteten i form av tåglägen kan utökas på kort sikt (upp till ett år) och på medellång sikt (upp till tre år) till exempel genom tidtabellåtgärder, åtgärder relaterade till fordon och/eller åtgärder i infrastrukturen.

På sträckan Alvesta-Hässleholm har Transdev Sverige AB, SJ AB och Skånetrafiken framställt oförenliga önskemål om tåglägen. SJ AB har till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 505 sträckan Alvesta-Hässleholm.

Trafikverket har genom samordning av ansökningarna försökt att lösa konflikten och presenterat olika lösningsalternativ. Trafikverket har beaktat vad parterna anfört, men parterna har dock inte kunnat enas, varför Trafikverket genom beslut förklarat infrastrukturen överbelastad.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tågläge 505 får de avgångstider som följer av beslutet är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas eller erhålla stora tidsförskjutningar vilket väger tungt utifrån hur prioriteringskriterierna är utformade.

Förutsättningar

Sträckan Alvesta-Hässleholm är en del av Södra stambanan mellan Katrineholm och Malmö och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Kapacitetsutnyttjande på sträckan Alvesta-Hässleholm under dygnet och under max 2 timmar redovisas nedan (mätt tågplan 2019).



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



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2019

Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%)

Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)

Berört område

Sträckan är dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 200 km/h samt elektrifierad. På sträckan finns förbigångsspår i Vislanda (uppspår), Eneryda (nedspår), Älmhult (uppspår), Osby (nedspår) och Hästveda (uppspår).



Bild 3: Sträckan Alvesta-Hässleholm är rödmarkerad på kartan.

Trafiksituation

Tågtrafiken på sträckan Alvesta-Hässleholm 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 hårt ansträngd. Sträckan trafikeras till cirka 45 procent av regionaltåg vilka utgörs av Krösatåg mellan Växjö och Hässleholm, och Öresundståg mellan Kalmar och Helsingör. Snabbtågen mellan Stockholm

och Malmö/Köpenhamn utgör knappt 20% av trafiken, övriga resandetåg utförs av fjärrtåg (snälltågen samt SJs nattåg, båda kör mellan Stockholm och Malmö). Sträckan är mycket viktig för godstrafiken som utgör cirka 30% av trafiken på sträckan.

Både i Alvesta och i Hässleholm ansluter ett flertal andra banor vilket gör att det vid flera tidpunkter på dygnet är mycket tätt mellan tågen.

| Tågsort | Tåg per dygn |
|---------------------------------------|--------------|
| Gods | 54 |
| Krösatåg Växjö-Hässleholm | 48 |
| Öresundståg Kalmar-Helsingör | 35 |
| SJ Snabbtåg Stockholm-Malmö/Köpenhamn | 31 |
| Snälltåg Stockholm-Malmö | 4 |
| Tjänstetåg | 3 |
| SJ Nattåg Stockholm-Malmö | 2 |

Genomsnittligt antal tåg per dygn (vardag), Alvesta-Hässleholm (T20)

Aktuella och planerade åtgärder

T21: Kontaktledningsupprustning Älmhult-Hässleholm, enkelspårsdrifter nattetid. Arbetet pågår 2021–2024 med diverse trafikavbrott samt enkelspårsdrifter.

T24: Driftsättning ERTMS.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA

I jämförelsealternativet (Trafikverkets utkast till tågplan) har SJ tåg 505 en föreslagen avgångstid från Stockholm klockan 17:05 (ansökan klockan 17:05) och ankomst till Malmö C klockan 21:38 (ansökan klockan 21:15).

Transdev tåg 3943 har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 16:31 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Malmö C klockan 21:29 (ansökan klockan 21:21).

Skånetrafiken tåg 1235 (15/12-30/4, 22/11-12/12) har föreslagen avgångstid från Kristianstad C klockan 20:01 (ansökan klockan 20:03), och ankomst till Malmö C klockan 21:26 (ansökan klockan 21:25).

Skånetrafiken tåg 31235 (1/5-21/11) har föreslagen avgångstid från Kristianstad C klockan 20:18 (ansökan klockan 20:03) och ankomst till Lund C klockan 21:10 (ansökan klockan 21:12).

Green Cargo tåg 4621 har uppehåll i Gävatorp 19:40-19:58 och i Vislanda 20:14-20:44.

*Kortare tid än önskat för associationer i Malmö för tåg 3943 till tåg 1735 och 1111

UA 1

SJ tåg 505 en föreslagen avgångstid från Stockholm klockan 17:05 (ansökan klockan 17:05) och ankomst till Malmö C klockan 21:29 (ansökan klockan 21:15).

Transdev tåg 3943 har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 16:31 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Malmö C klockan 21:38 (ansökan klockan 21:21).

Skånetrafiken tåg 1235 (15/12-30/4, 22/11-12/12) har föreslagen avgångstid från Kristianstad C klockan 20:01 (ansökan klockan 20:03), och ankomst till Malmö C klockan 21:26 (ansökan klockan 21:25).

Skånetrafiken tåg 31235 (1/5-21/11) har föreslagen avgångstid från Kristianstad C klockan 20:18 (ansökan klockan 20:03) och ankomst till Lund C klockan 21:10 (ansökan klockan 21:12).

Green Cargo tåg 4621 får ändrad uppehållsbild. Gåvetorp 19:40-20:03 (ansökt 19:40-19:58), Vislanda 20:19-20:44 (ansökt 20:14-20:44)

| Tåg | JF | Prio-kod | Antal turer | Tids-vinst | Tids-förlust | Tids-förskjutning |
|--------------------|---------------|----------|-------------|------------|--------------|-------------------|
| 505 (M-F,S) | SJ AB | FX | 247 | 9 | | |
| 3943 (Alla dagar) | Transdev | FX | 247 | | 9 | |
| 1235 (Alla dagar) | Skånetrafiken | RS | 102 | | | |
| 31235 (Alla dagar) | Skånetrafiken | RS | 145 | | | |
| 4621 | Green Cargo | GS | 40 | | | |

*Kortare tid än önskat för associationer i Malmö för tåg 3943 till tåg 1735 och 1111

UA 2

Uppdelad i tre perioder:

15/12-25/3 Före Flixbus har planerat att börja köra.

26/3-30/4 samt 22/11-12/12 då Flixbus har planerat att börja köra.

1/5-21/11 (Tåg 505 kör ej perioden 22/6-16/8) Kapacitetsplan.

15/12-25/3

SJ tåg 505 en föreslagen avgångstid från Stockholm klockan 17:05 (ansökan klockan 17:05) och ankomst till Malmö C klockan 21:21 (ansökan klockan 21:15).

Transdev tåg 3943 har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 16:31 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Malmö C klockan 21:38 (ansökan klockan 21:21).

Skånetrafiken tåg 1235 har föreslagen avgångstid från Kristianstad C klockan 20:18 (ansökan klockan 20:03), och ankomst till Malmö C klockan 22:01 (ansökan klockan 21:25).

Green Cargo tåg 4621 får ändrad uppehållsbild. Gåvetorp 19:40-20:03 (ansökt 19:40-19:58),
Vislanda 20:19-20:44 (ansökt 20:14-20:44)

UA2 period 1

| Tåg | JF | Prio-kod | Antal turer | Tids-vinst | Tids-förlust | Tids-förskjutning |
|------|---------------|----------|-------------|------------|--------------|-------------------|
| 505 | SJ AB | FX | 77 | 17 | | |
| 3943 | Transdev | FX | 77 | | 9 | |
| 1235 | Skånetrafiken | RS | 77 | | 18 | 17 |
| 4621 | Green Cargo | GS | 11 | | | |

*Kortare tid än önskat för associationer i Malmö för tåg 3943 till tåg 1735 och 1111

26/3-30/4 samt 22/11-12/12

SJ tåg 505 en föreslagen avgångstid från Stockholm klockan 17:05 (ansökan klockan 17:05) och ankomst till Malmö C klockan 21:26 (ansökan klockan 21:15).

Transdev tåg 3943 har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 16:31 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Malmö C klockan 21:38 (ansökan klockan 21:21).

Skånetrafiken tåg 1235 har föreslagen avgångstid från Kristianstad C klockan 20:01 (ansökan klockan 20:03), och ankomst till Malmö C klockan 21:28 (ansökan klockan 21:25).

Green Cargo tåg 4621 får ändrad uppehållsbild. Gåvetorp 19:40-20:03.

UA2 period 2

| Tåg | JF | Prio-kod | Antal turer | Tids-vinst | Tids-förlust | Tids-förskjutning |
|------|---------------|----------|-------------|------------|--------------|-------------------|
| 505 | SJ AB | FX | 48 | 12 | | |
| 3943 | Transdev | FX | 48 | | 9 | |
| 1235 | Skånetrafiken | RS | 48 | | 2 | |
| 4621 | Green Cargo | GS | 8 | | | |

*Kortare tid än önskat för associationer i Malmö för tåg 3943 till tåg 1735 och 1111

1/5-21/11

SJ tåg 505 en föreslagen avgångstid från Stockholm klockan 17:05 (ansökan klockan 17:05) och ankomst till Malmö C klockan 21:29 (ansökan klockan 21:15).

Transdev tåg 3943 har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 16:31 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Malmö C klockan 21:38 (ansökan klockan 21:26).

Skånetrafiken tåg 31235 har föreslagen avgångstid från Kristianstad C klockan 20:01 (ansökan klockan 20:03), och ankomst till Lund C klockan 21:14 (ansökan klockan 21:12).

Green Cargo tåg 4621 får ändrad uppehållsbild. Gåvetorp 19:40-20:03 (ansökt 19:40-19:58), Vislanda 20:19-20:44 (ansökt 20:14-20:44)

UA2 period 3

| Tåg | JF | Prio-kod | Antal turer | Tids-vinst | Tids-förlust | Tids-förskjutning |
|-------|---------------|----------|-------------|------------|--------------|-------------------|
| 505 | SJ AB | FX | 122 | 9 | | |
| 3943 | Transdev | FX | 122 | | 9 | |
| 31235 | Skånetrafiken | RS | 122 | | 21 | 4 |
| 4621 | Green Cargo | GS | 21 | | | |

*Kortare tid än önskat för associationer i Malmö för tåg 3943 till tåg 1735 och 1111

Hinder för infrastrukturutveckling

På kort och medellång sikt finns inga kapacitetshöjande åtgärder planerade på den aktuella sträckan, i och med detta riskerar tvisten kvarstå i kommande tågplaner.

Effektbeskrivning

De båda utredningsalternativen (UA1 och UA2) leder till flera olika effekter för persontrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Vidare leder UA2 till olika effekter för persontrafiken beroende på vilken period som man tittar på. Godstrafiken påverkas inte av några effekter som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera.

I UA1 och UA2 påverkas persontrafiken av såväl restidsvinster som restidsförluster. I de olika alternativen påverkas även persontrafiken av förskjutna restider i både positiv och negativ riktning. I samtliga alternativ påverkas persontrafiken av en bruten association men den påverkar även JA varför den inte är samhällsekonomiskt relevant i denna analys.

De effekter som uppstår påverkar persontrafikens företag på flera olika sätt. Detsamma gäller dess resenärer. Nedan redovisas en samhällsekonomisk kalkyl av ovanstående effekter.

Kostnads – och nyttoanalys

Baserat på de effekter som redovisats ovan har en samhällsekonomisk analys genomförts för utredningsalternativen. I analysen har de effekter som uppstår mellan respektive utredningsalternativ och jämförelsealternativet värderats monetärt. Värderingen av effekterna har gjorts med de värden som redovisas i JNB 2020, bilaga 4B och som används vid prioritering av tåglägen.

För de effekter som inte gått att värdera har en bedömning gjorts där negativa eller positiva effekter beskrivits genom olika grader av minus (-) eller plus (+). När effekter beskrivs med + eller - så har en sjugradig skala (+++, ++, +, 0, -, --, ---) använts.

Nedan redovisas respektive utredningsalternativs kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet.

UA1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till ökade transportkostnader för tåg 3943 på 452 382 kr under trafikåret. Tåg 505 kommer däremot få minskade transportkostnader med 452 382 kr under samma period. Den samlade effekten blir således 0 kr.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för respektive företag har inte värderats men bedöms vara lika stor för båda företagen men medmotsatt tecken. Det vill säga tåg 3943 bedöms förlora biljettintäkter motsvarande (- -) medan tåg 505 bedöms öka sina biljettintäkter med (+ +). Den samlade effekten bedöms därmed vara 0 kr under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster och restidsvinster som tar ut varandra. Den samlade värderade effekten blir därför 0 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Inga effekter bedöms uppstå för godstransportkunderna.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA2 period 1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 period 1 leder till ökade transportkostnader för tåg 3943 och 1235 på 141 026 kr respektive 99 792 kr under period 1. Tåg 505 kommer få minskade transportkostnader med 266 382 kr under samma period. Den samlade effekten blir således minskade transportkostnader med 25 564 kr under period 1.

Hur UA2 påverkar biljettintäkterna för respektive företag har inte värderats men bedöms samlat vara svagt positiv och värderas till (+) under period 1.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 period 1 leda till restidsförluster och restidsvinster på 685 144 kr respektive 801 977 kr under perioden. Det samlade värdet under perioden blir således restidsvinster på 116 833 kr under period 1. Däremot drabbas resenärerna av en förskjutning av tågläget motsvande en kostnad om 184 569 kr under period 1.

Värderade effekter godstransportkunder

Inga effekter bedöms uppstå för godstransportkunderna.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA2 period 2

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 period 2 leder till ökade transportkostnader för tåg 3943 och 1235 på 87 912 kr respektive 6 912 kr under period 2. Tåg 505 kommer få minskade transportkostnader med 117 216 kr under samma period. Den samlade effekten blir således minskade transportkostnader med 22 392 kr under period 2.

Hur UA2 påverkar biljettintäkterna för respektive företag har inte värderats men bedöms samlat vara neutralt och värderas till (0) under period 2. Resenärerna får visserligen minskade restider av alternativet men drabbas även av förskjuten restid vilket bedöms ta ut varandra.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 period 2 leda till restidsförluster och restidsvinster på 282 718 kr respektive 352 894 kr under perioden. Det samlade värdet under perioden blir således restidsvinster på 70 176 kr under period 2.

Värderade effekter godstransportkunder

Inga effekter bedöms uppstå för godstransportkunderna.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA2 period 3

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 period 3 leder till ökade transportkostnader för tåg 3943 och 31235 på 223 444 kr respektive 184 464 kr under perioden. Tåg 505 kommer få minskade transportkostnader med 223 444 kr under samma period. Den samlade effekten blir således ökade transportkostnader med 184 464 kr under period 3.

Hur UA2 påverkar biljettintäkterna för respektive företag har inte värderats men bedöms samlat vara svagt negativt och värderas till (-) under period 3.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 period 3 leda till restidsförluster och restidsvinster på 1 154 361 kr respektive 672 705 kr under perioden. Det samlade värdet under perioden blir således restidsförluster på 481 656 kr under period 3. Däremot får resenärerna ett mindre förskjutet tågläge motsvande en vinst om 68 808 kr under period 3.

Värderade effekter godstransportkunder

Inga effekter bedöms uppstå för godstransportkunderna.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

Sammanfattning

En sammanfattning av samtliga värderade effekter redovisas nedan i kronor. Negativa poster motsvarar en samhällsekonomisk kostnad och positiva poster motsvarar en samhällsekonomisk nytta.

| Värderade effekter kr/trafikår | UA1 | UA2 period 1 | UA2 period 2 | UA2 period 3 |
|---|------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Järnvägsföretag | | | | |
| Transportkostnader persontrafiken | 0 | 25 564 | 22 392 | -184 464 |
| Transportkostnader godstrafiken | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Förändrade biljettintäkter | 0 | (0) | (+) | (-) |
| Resenärer | | | | |
| Förskjutet tågläge | 0 | -184 569 | 0 | 68 808 |
| Restidsvinster | 0 | 116 833 | 70 176 | -481 656 |
| Godstransportkunder | 0 | 0 | 0 | |
| Trafikverket | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Samhället i övrigt | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summa total | 0 | -42 172 | 92 568 | -597 312 |

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att alternativ UA1 är lika bra som JA. Det går inte att särskilja dessa alternativ ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. När det gäller UA2 så är UA2, period 1 och 3, sämre än JA. Däremot är UA2 för period 2 bättre än JA.

Eventuella biljettintäktsförändringar i de olika alternativen bedöms inte påverka resultatet.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat kapacitetsförstärkningsplan till SJ AB, Transdev, Skånetrafiken, Green Cargo AB samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail.

Inkomna synpunkter

Transdev efterfrågar åtgärder som beskriver hur kapaciteten i form av tåglägen utökas på kort sikt (upp till ett år) och på medellång sikt (upp till tre år).

Samrådssvar

Beslut om att överbelasta infrastrukturen leder ytterst till att en kapacitetsförstärkningsplan tas fram. Majoriteten av besluten om överbelastad infrastruktur är unika för och i den aktuella tågplanen. En överbelastning kan bero på två orsaker, endera som ren brist på infrastruktur d v s tåget eller tågen kan inte beredas plats utan att större tidsförskjutningar görs. I dessa fall när det finns ett lika återkommande kapacitetsproblem över flera tågplaner är det aktuellt med förslag på åtgärder i infrastrukturen som kan realiseras inom en treårsperiod. Eller så beror överbelastningen på två eller fler oförenliga ansökningar som trots samråd, samordning och sista hand tvistlösning inte funnit någon lösning, trots att det finns ledig kapacitet om smärre förskjutningar görs. I dessa fall är det administrativa åtgärder som är genomförbara, med detta avses exempelvis förändring av konstruktionsregler eller förändrad struktur hur trafiken fördelas mellan tågtyper.

Trafikverkets ställningstagande

Valda åtgärder och tidsplan

Den samhällsekonomiska kalkylen gav resultatet att under perioderna 26/3-30/4 samt 22/11-12/12 var UA2 att föredra framför JA och UA1. Under resterande delen av tågplan 2020 var JA och UA1 att föredra framför UA2, men den samhällsekonomiska kalkylen kan inte särskilja JA och UA1. Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen. Tågplanen fastställdes enligt lösning UA2 under perioden 26/3-30/4 samt 22/11-12/12 och enligt JA resterande delen av året, efter att SJ och Transdev inlämnat kompletterande uppgifter.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Tillträdesavgifter räknas upp årligen enligt den Nationella planen för transportsystemet år 2018-2029.

Begrepps- och ordförklaring

Dubbelspår: Sträcka med två huvudspår på linjen mellan två angränsande driftplatser.

Kapacitetsplan: En beskrivning av den möjliga trafikering på en infrastruktur som har tillfälliga begränsningar eller kapacitetsrestriktioner. Kapacitetsplanen ska följas av sökande och när kapacitet tilldelas i tågplanen. (SERA bilaga 7, punkt 17).

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1)

Trafikverket, fastställd tågplan T20

Beslut om överbelastad infrastruktur sträckan Alvesta-Hässleholm (TRV2019/103029)



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se