

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Malmö godsbangård - Arlöv

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/100759



Trafikverket

Postadress Box 366, 20123 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Malmö godsbangård-Arlöv

Författare: Rutger Hörnlund Trafikverket Malmö

Kalkylansvarig: Pär Ström Trafikverket Borlänge

Foto: Magnus Backman Trafikverket Malmö

Dokumentdatum: 2020-09-21

Ärendenummer: TRV 2019/100759

Version: 1.0

Kontaktperson: Rutger Hörnlund Trafikverket Malmö

Innehåll

.....	1
Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	5
Trafiksituation	5
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	6
Trafikala konsekvenser UA1:	7
Trafikala konsekvenser UA2:	8
Effektbeskrivning	8
Kostnads – och nyttoanalys	9
Sammanfattning	11
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen.....	11
Samrådsredogörelse	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Trafikverkets ställningstagande	12
Valda åtgärder och tidsplan.....	12
Referenser.....	12

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 faktorer 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

Förutsättningar

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%)



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

Berört område



Trafiksituation

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.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

Alternativ o (Trafikverkets utkast till tågplan)

Tåg 9806 Malmö Godsbangård-Rosersberg, föreslagen avgångstid klockan 21.33 (ansökt klockan 21.40). Föreslagen ankomsttid Rosersberg klockan 02.39 (ansökt klockan 02.35).

Tåg 1236 Malmö Central-Kristianstad, föreslagen avgångstid klockan 21.05 (ansökt klockan 21.04). Föreslagen ankomsttid Kristianstad klockan 22.54 (ansökt klockan 22.52).

Tåg 1241 Kristianstad-Malmö Central, föreslagen avgångstid klockan 23.01 (ansökt klockan 23.01). Föreslagen ankomsttid Malmö Central klockan 00.35 (ansökt klockan 00.35)

Tåg 1111 Göteborg Central-Malmö Central- (Peberholm-Köpenhamn), föreslagen avgångstid klockan 18.40 (ansökt klockan 18.55). Föreslagen ankomsttid Malmö Central klockan 21.51 (ansökt klockan 21.51).

Tåg 44941 Avesta/Krylbo-Malmö Godsbangård, föreslagen avgångstid klockan 09.35 (ansökt klockan 09.30). Föreslagen ankomsttid Malmö Godsbangård klockan 21.56 (ansökt klockan 21.56).

Tåg 1734 Trelleborg-Helsingborg Central, föreslagen avgångstid klockan 21.05 (ansökt klockan 21.05). Föreslagen ankomsttid Helsingborg Central klockan 22.38 (ansökt klockan 22.38).

Tåg 44904 Peberholm-Hallsberg, föreslagen avgångstid klockan 20.40 (ansökt klockan 20.40). Föreslagen ankomsttid Hallsberg klockan 05.22 (föreslagen ankomsttid klockan 05.22).

UA 1

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tids-vinst	Tids-förlust	Tids-förskjutning	Påverkar Associationer	Påverkar exkludering
9806	Green Cargo	GS	194	15				
1236	Skånetrafiken	RS	131		9			
1241	Skånetrafiken	RS	263		17			
1111	Öresundståg	RX	262		3			Ja
44941	DB Schenker	GS	152		152			
1734	Skånetrafiken	RS	328		5			
44904	DB Schenker	GS	114		60			

Tåg 1111 exkluderat sträckan Malmö-Peberholm.

Trafikala konsekvenser UA1:

Tåg 9806 Malmö Godsbangård Rosersberg gör en tidsvinst på 15 minuter.

Tåg 1236 Malmö Central-Kristianstad gör en tidsförlust på 9 minuter.

Tåg 1241 Helsingborg-Ystad gör en tidsförlust på 17 minuter.

Tåg 1111 Göteborg C-Malmö C –(Peberholm-Köpenhamn) gör en tidsförlust på 3 minuter. Banedanmark accepterar inte 3 minuters senareläggning från Malmö C. Tåget exkluderas därför Malmö-Peberholm-(Köpenhamn)

Tåg 44941 Avesta/Krylbo-Malmö Godsbangård gör en tidsförlust på 152 minuter.

Tåg 1734 Trelleborg-Helsingborg C gör en tidsförlust på 5 minuter.

Tåg 44904 Peberholm-Hallsberg gör en tidsförlust på 60 minuter.

Samtliga ovannämnda scenarior finns framtagna av Trafikverket.

UA 2

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Påverkar Associationer	Påverkar exkludering
9806	Green Cargo	GS	194	15				
1236	Skånetrafiken	RS	131		9			
1241	Skånetrafiken	RS	263		17			
1111	Öresundståg	RX	262					Ja
44941	DB Schenker	GS	152		5			
1734	Skånetrafiken	RS	328		2			
44904	DB Schenker	GS	114		60			
40100	Hector Rail	GR	68		6		Ja	

Tåg 1111 exkluderat Göteborg C-Malmö C.

Brutna associationer: Tåg 40100 till 40126 i Värtan.

Trafikala konsekvenser UA2:

Tåg 9806 Malmö Godsbangård Rosersberg gör en tidsvinst på 15 minuter.

Tåg 1236 Malmö Central-Kristianstad gör en tidsförlust på 9 minuter.

Tåg 1241 Helsingborg-Ystad gör en tidsförlust på 17 minuter.

Tåg 1111 exkluderat / inställs Göteborg C-Malmö C.

Tåg 44941 Avesta/Krylbo-Malmö godsbangård gör en tidsförlust på 5 minuter.

Tåg 1734 Trelleborg-Helsingborg C gör en tidsförlust på 2 minuter.

Tåg 44904 Peberholm-Hallsberg gör en tidsförlust på 60 minuter.

Tåg 40100 Arvika-Värtan Gör en tidsförlust på 6 minuter.

Tåg 40126 Värtan-Gävle Godsbangård/Ånge Godsbangård påverkas inte.

Samtliga ovannämnda scenarior finns framtagna av Trafikverket.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativ UA1 och UA2 leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken drabbas av längre transporttider medan godstrafiken får både transporttidsvinster och transporttidsförluster. Vidare drabbas persontrafiken av ett exkluderat tågläge på delar av sträckan som inte går att värdera monetärt. Effekten tas därför upp som en ej värderad effekt. Godstrafiken drabbas även av en bruten association.

De effekter som uppstår påverkar person- och godstrafikens företag på flera olika sätt. Detsamma gäller dess resenärer och godstransportkunder. Nedan redovisas en samhällsekonomisk kalkyl av ovanstående effekter.

Kostnads – och nyttoanalys

Baserat på de effekter som redovisats ovan har en samhällsekonomisk analys genomförts för utredningsalternativet. I analysen har de effekter som uppstår mellan utredningsalternativet 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 utredningsalternativets kostnader och nyttor i förhållande till jämförelsealternativet.

UA1

UA1 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 718 370 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer få ökade transportkostnader med 1 277 410 kr under samma period.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till måttligt negativ påverkan på grund av transporttidsförlusterna. Värdet av det bedöms därför till (-). Samtidigt bedöms de längre transporttiderna för godstrafiken leda till negativa effekter på transportintäkterna. Den effekten bedöms vara (--). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (---) under trafikåret. När det gäller tåg 1111 kommer det att exkluderas delar av sin sträcka som inte går att värdera monetärt. Men kostnaden för det bedöms till (-).

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på 1 610 415 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsförluster på 5 988 670 kr under trafikåret.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA2

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 456 463 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer få ökade transportkostnader med 240 435 kr under samma period.

Hur UA2 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till måttligt negativ påverkan på grund av transporttidsförlusterna. Värdet av det bedöms därför till (-). Samtidigt bedöms de längre transporttiderna för godstrafiken leda till negativa effekter på transportintäkterna. Den effekten bedöms vara (-). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (--) under trafikåret. När det

gäller tåg 1111 kommer det att exkluderas delar av sin sträcka som inte går att värdera monetärt. Men kostnaden för det bedöms till (-).

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 leda till restidsförluster på 1 186 754 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsförluster på 1 103 002 kr under trafikåret. Vidare beräknas kostnaden för en bruten association för godstrafiken kosta 3 563 200 under trafikåret.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA1 leder till ökade transportkostnader för tåg 8777 på 107 712 kr under trafikåret. Tåg 9807 kommer däremot få minskade transportkostnader med 326 936 kr under samma period.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till måttligt negativ påverkan på grund av transporttidsförluster och ett förskjutet tågläge. Värdet av det bedöms därför till (--). Å andra sidan bedöms de kortare transporttiderna för godstrafiken leda till positiva effekter på transportintäkterna. Den effekten bedöms vara (++). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara 0 kr under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på 281 248 kr under trafikåret. Resenärerna drabbas även av förskjuten restid till en kostnad av 184 569 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 1 536 018 kr under trafikåret.

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
Järnvägsföretag		
Transportkostnader persontrafiken	-718 370	-456 463
Transportkostnader godstrafiken	-1 277 410	-240 435
Förändrade biljettintäkter	(-)	(-)
Förändrade transportintäkter gods	(-)	(--)
Exkluderat tågläge	(-)	(-)
Resenärer		
Restidsvinster	-1 610 415	-1 186 754
Godstransportkunder		
Bruten association		-3 563 200
Varutidsvinster	-5 988 670	-1 103 002
Trafikverket	0	0
Samhället i övrigt	0	0
Summa total	-9 594 865	-6 549 854

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att både UA1 och UA2 är sämre än JA. Eventuella intäktsförändringar eller andra ej värderade effekter för person- och godstrafiken bedöms inte påverka resultatet. JA är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo AB, Skånetrafiken, Öresundståg, DB Schenker samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetat in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen. Utskick gjordes 21:a september och samrådet var t o m 5:e oktober. Inga synpunkter eller kommentarer inkom till Trafikverket.

Trafikverkets ställningstagande

Valda åtgärder och tidsplan

Om den samhällsekonomiska kalkylen har ett positivt resultat tyder det på att utredningsalternativet är att föredra framför jämförelsealternativet till Utkast Tågplan 2020 som publicerades den 1 juli 2019. Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen. Sammantaget visar det sig att JA har en högre samhällsekonomisk nytta än UA1 eller UA2.. Tågplanen fastställdes enligt lösning JA.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

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