

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Malmö-Lund

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen
2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/100492



Trafikverket

Postadress: Box 366, 20123 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Malmö C-Lund

Författare: Rutger Hörnlund Trafikverket Malmö, Elin Björnsson Trafikverket Göteborg

Kalkylansvarig: Pär Ström Trafikverket Borlänge

Dokumentdatum: 2020-09-21

Ärendenummer: TRV 2019/100492

Version: 1.0

Kontaktperson: Rutger Hörnlund Trafikverket Malmö

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område.....	5
Trafiksituation	5
Aktuella och planerade åtgärder.....	5
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	6
Effektbeskrivning	6
Utredningsalternativ 1	6
Utredningsalternativ 2.....	7
Utredningsalternativ 3	7
Kostnads och nyttoanalys	8
Samrådsredogörelse	9
Trafikverkets ställningstagande.....	9
Referenser	9

Bakgrund och syfte

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

Trafikverket har förklarat sträckan Malmö-Lund som överbelastad 20-03-26—20-12-10, måndag-fredag kl. 16:15-17:15 på grund av kapacitetsbrist i infrastrukturen.

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 tidtabellåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.

Förutsättningar



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



Trafiksituation

Tågtrafiken på sträckan Malmö-Lund är intensiv och utgörs av en blandning mellan snabba persontåg samt långsammare regional- och godståg.

Aktuella och planerade åtgärder

Utbyggnad av fyrspar sträckan Arlöv-Lund har startat. Den pågår t.o.m. år 2024. Denna investering innebär en kapacitetshöjning som bör innebära att liknande tvister försvinner i framtiden.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

Trafikverkets utkast till tågplan är okörbar på grund av att Öresundståg 1368 Flixbus tåg 23072 har samma avgångstid från Malmö C. Utredningsalternativ 1 där Öresundståg 1368 har exkluderats kommer därför att användas som jämförelsealternativ.

UA 1 (JA)

Öresundståg 1368 exkluderas.

Flixbus tåg 23072 har föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 16:20 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Stockholm C klockan 21:22 (ansökan klockan 21:02).

SJ AB tåg 546 har föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 17:11 (ansökan klockan 17:11), och ankomst till Stockholm C klockan 21:35 (ansökan klockan 21:35).

UA 2

Öresundståg 1368 en föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 16:20 (ansökan klockan 16:20) och ankomst till Hässleholm klockan 17:08 (ansökan klockan 17:09).

Flixbus tåg 23072 har föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 17:05 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Stockholm C klockan 22:29 (ansökan klockan 21:02).

SJ AB tåg 546 har föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 17:11 (ansökan klockan 17:11), och ankomst till Stockholm C klockan 21:35 (ansökan klockan 21:35).

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tids-vinst	Tids-förlust	Tids-förskjutning	Påverkan exkludering
1368	Öresundståg	RX	182	1			Ja
23072	Flixbus	FX	140		22	45	
546	SJ AB	FX	186				

UA 3

Öresundståg 1368 en föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 16:20 (ansökan klockan 16:20) och ankomst till Hässleholm klockan 17:08 (ansökan klockan 17:09).

Flixbus tåg 23072 har föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 17:11 (ansökan klockan 16:30), och ankomst till Stockholm C klockan 22:29 (ansökan klockan 21:02).

SJ AB tåg 546 har föreslagen avgångstid från Malmö C klockan 17:05 (ansökan klockan 17:11), och ankomst till Stockholm C klockan 21:35 (ansökan klockan 21:35).

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tids-vinst	Tids-förlust	Tids-förskjutning	Påverkan exkludering
1368	Öresundståg	RX	182	1			JA
23072	Flixbus	FX	140		16	51	
546	SJ AB	FX	186		6		

Effektbeskrivning

De båda utredningsalternativen (UA2 och UA3) leder till flera olika effekter för persontrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. I båda alternativen påverkas persontrafiken av såväl restidsförluster som restidsvinster. Detsamma gäller förskjutna restider. Vidare leder UA2 och UA3 till att tåg 1368 får tillbaka sitt exkluderade tågläge från jämförelsealternativet.

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.

UA2

Värderade effekter järnvägsföretag

UA2 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken på 582 556 kr under trafikåret. Däremot kommer UA2 leda till att tåg 1368 får tillbaka sitt tågläge vilket värderas till 7 271 992 kr.

Hur UA2 påverkar biljettintäkterna har inte bedömts eftersom värdet av att tåg 1368 fått tillbaka sitt tågläge redan har värderats.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 leda till restidsförluster på 1 831 859 kr under trafikåret. UA2 leder vidare till effekter för resenärer då tåg 23072 får förskjutet tågläge. Kostnaden för det förskjutna tågläget beräknas till 2 891 700 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.

UA3

Värderade effekter järnvägsföretag

UA3 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken på 638 722 kr under trafikåret. Däremot kommer även UA3 leda till att tåg 1368 får tillbaka sitt tågläge vilket värderas till 7 271 992 kr.

Hur UA3 påverkar biljettintäkterna har inte bedömts eftersom värdet av att tåg 1368 fått tillbaka sitt tågläge redan har värderats.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA3 leda till restidsförluster på 2 000 955 kr under trafikåret. UA3 leder vidare till effekter för resenärer då tåg 23072 får förskjutet tågläge. Kostnaden för det förskjutna tågläget beräknas till 3 277 260 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Bedöms vara värderat genom hänsyn till exkluderingskostnaderna.

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	UA2	UA3
Järnvägsföretag		
Transportkostnader persontrafiken	-582 556	-638 722
Exkluderat tågläge persontrafiken återlämnat	7 271 992	7 271 992
Resenärer		
Förskjutet tågläge	-2 891 700	-3 277 260
Restidsvinster	-1 831 859	-2 000 955
Godstransportkunder	0	0
Trafikverket	0	0
Samhället i övrigt	0	0
Summa total	1 965 877	1 355 055

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att både UA2 eller UA3 är bättre än JA. UA2 är dock bättre än UA3. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är därmed UA2 det bästa alternativet.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat kapacitetsförstärkningsplan till SJ AB, Flixbus, Skånetrafiken, Öresundståg 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

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 UA2 har en högre samhällsekonomisk nytta än JA. Tågplanen fastställdes enligt lösning JA.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

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