

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Stehag-Dammstorp

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 Stehag-Dammstorp

Författare: Rutger Hörnlund Trafikverket Malmö

Kalkylansvarig: Pär Ström Trafikverket Borlänge

Datum: 2020-09-21

Ärendenummer: TRV 2019/100759

Version: 1.0

Kontaktperson: Rutger Hörnlund Trafikverket

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	5
Aktuella och planerade åtgärder	6
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	6
Effektbeskrivning	7
Sammanfattning	8
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen.....	8
Samrådsredogörelse	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Trafikverkets ställningstagande	9
Referenser.....	9

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 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.

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.

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 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.

Aktuella och planerade åtgärder

Inget de närmaste åren.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

Alternativ 0 (JA), Trafikverkets utkast till tågplan

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

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

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

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

Alternativ 1 (UA1)

Tåg 9847 föreslagen avgångstid Rosersberg 17.18 (ansökan 17.28), ankomst Malmö godsbangård 23.24 (ansökan klockan 23.25).

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

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

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

Tåg	JF	Prio-kod	Antal turer	Tidsvinst	Tidsförlust
9847	GreenCargo	GS	52	20	
1239	Skånetrafiken	RS	50		11
1579	Skånetrafiken	RS	52		8
45513	GreenCargo	GT	52	0	0

Inga associationer brutna för tågen.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA1, leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken drabbas av längre transporttider medan godstrafiken får transporttidsvinster.

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

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 69 552 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 49 142 kr under samma period.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till måttligt negativ påverkan på grund av transporttid förlusterna. 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) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på 181 608 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 230 385 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
Järnvägsföretag	
Transportkostnader persontrafiken	-69 552
Transportkostnader godstrafiken	49 142
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidsvinster	-181 608
Godstransportkunder	0
Varutidsvinster	230 385
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	28 367

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA1 är bättre än JA. Eventuella intäktsförändringar för person- och godstrafiken bedöms inte påverka resultatet. UA1 är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket skickat kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo AB, Skånetrafiken, Snälltåget, 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 7: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.

Tåg 9847 fastställdes i tågplanen T20 enligt UA1 (förutom 10 veckor på sommaren då JA tilldelades). Tåg 1239 och tåg 1579 fastställdes i tågplanen T20 enligt JA.

Sammantaget visar det sig att UA1 har en högre samhällsekonomisk nytta än JA.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

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

