



Beslut om genomförande av spårbyte på Värmlandsbanan 2022

Alla beslut ska diarieföras och verksgemensamma beslut ska hanteras enligt rutin Hantering av verksgemensamma beslut (TDOK 2010:43).

– Verks-gemensamt beslut

Beslut

I enlighet med förslag till strategi framtagna i PM, *Beslutsunderlag – Spårbyte Värmlandsbanan 2022*, beslutar Trafikverket att spårbytet mellan Karlstad - Kil ska genomföras enligt utredningsalternativ Alt 1.

Detta innebär att inriktningen är att Trafikverket ska genomföra spårbytet mellan driftplatserna Karlstad – Kil (delsträcka 2) med en helavstängning på 30 dagar under 2022.

Då utredningen inte omfattar en strategi för tillkommande behov av trafikpåverkande arbeten längs Värmlandsbanan bör också dessa i möjligaste mån samplaneras och förläggas så att det alltid går att nå Karlstad och minimera trafikpåverkan för planerade efterarbeten.

Bakgrund

Med bakgrund till punkt 16 i SERA-direktivets bilaga VII har Trafikverket genomfört en utredning om alternativa genomförandeanternativ på begäran av de sökande av järnvägskapacitet.

Utredningen omfattar trafikpåverkan på delsträcka 2 i spårbytet under 2022. Behovet av tider för delsträcka 1 mellan Kristinehamn – Karlstad, för- och efterarbeten med mera, omfattas inte av beslutet.

Utredningen har i dialog med externa järnvägsföretag arbetat fram och utrett olika utredningsalternativ för delsträcka 2. Av dessa har följande fyra utretts vidare:

- Alt 1, helavstängt i 30 dagar
- Alt 2, 12h disparbete i 45 dagar
- Alt 3, 8h disparbete dag i 50 dagar
- Alt 4, 8 disparbete natt i 50 dagar

Utredningen har belyst konsekvenser av de fyra olika genomförandeanternativen. Ur ett övergripande perspektiv är utredningsalternativ 3 och 4 lika varandra men påverkar person- och godstrafiken olika mycket utifrån trafikpåverkans tid på dygnet. Alternativ 3 och 4 upprätthåller båda framkomligheten under del av dygnet (dock olika delar), men innebär också en större kapacitetsbegränsning i form av kraftiga hastighetsnedsättningar under de delar av dygnet då det är öppet för trafik.

Ur ett utförarperspektiv finns fördelar i att genomföra åtgärden med en längre avstängning som i Alt 1. Genomförandemetoden medför påverkan under ett färre antal dagar, har en lägre investeringskostnad och innebär

Ärendenummer
TRV 2019/7953
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendeID NY]

Sidor
2(2)

BESLUT

Beslutat av
Lennart Kalander,
PLnp
Dokumentdatum
2020-06-04



TRAFIKVERKET

färre risker under såväl genomförande som ur ett logistiskt perspektiv, där entreprenören slipper daglig transport och uppställning av maskinpark.

Alt 1 innebär dock stora utmaningar för flera aktörer i stråket. Inte minst för delar av godstrafiken som utgörs av samhällsviktiga och känsliga logistikkedjor för Sveriges basindustri och viktiga exportörer. Representanter för dessa aktörer har i dialogen lämnat starka invändningar mot en helavstängning men är även införstådda i att banan måste rustas upp snabbt.

Som en konsekvens av att Värmlandsbanan saknar korta omledningsvägar med god kapacitet eller på andra sätt effektiva möjligheter att kompensera för uteblivna transporter på främst godssidan, så slår de kvantitativa aspekterna mellan alt 1 och alt 3 och 4 till fördel för alt. 3 och 4. De avgörande skillnaderna utgörs därför av de kvalitativa aspekterna såsom risker kopplat till genomförandet, antal trafikavbrott och tekniska förutsättningar. I utredningen framkommer att det finns starka önskemål från de externa aktörerna att minimera trafikpåverkan och upprätthålla viss framkomlighet men att det också finns risker kopplat till den genomförandemetoden. Dels i respektive aktörs logistikkedja och dels i projektets, som leder till större produktionsbortfall.

Då det aktuella utredningsområdet är Sveriges högst trafikerade enkelspåriga järnvägssträcka finns mer utmaningar man också bör ta hänsyn till. Persontrafiken vill inte att trafikavbrotten ska störa arbetspendlingen, dagtid, därav är projektet planerat till årets varma månader när industrisemestern infaller. Godstrafiken får problem med transporter till och från Norge samt till Värmlands basindustri och produktionsindustri. Även vissa samhällsviktiga transporter trafikerar sträckan men kan omledas och upprätthållas under den planerade trafikpåverkan.

Mer information om bakgrund till projektet ges i PM, *Beslutsunderlag – Spårbyte Värmlandsbanan 2022*.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Utredningen har genomförts Trafikverkets avdelning Nationell planering (VO Planering) tillsammans med representanter från Trafikverkets Investerings-projekt, Kapacitetscenter (VO Planering), avdelning långsiktig Trafikplanering (VO Trafik) samt Samhällsekonomi (VO Planering). Representanter från externa järnvägsföretag har medverkat genom att inkomma med synpunkter samt förslag på val av utredningsalternativ samt i ett senare skede konsekvensbeskrivningar av dessa.

Beslutet har fattats av en beslutsgrupp bestående av representanter för Trafikverkets verksamhetsområden Planering, Underhåll och Investering den 28 augusti 2020. Föredragande handläggare var Johan Engsfelt (Nationell planering). Representanter i beslutsgrupp var Lennart Kalander (avdelningschef Nationell planering), Jörgen Einarsson (regiondirektör Region väst), Sven Ödeen (avdelningschef Underhåll), Åsa Markström (avdelningschef Investering) och Tomas Lindroth (enhetschef Nationell planering - Genomförandeplanering).

Lennart Kalander, PLnp