



Beslut om genomförande av spår- och växelbyte Laxå – Kristinehamn 2023

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 – Spår- och växelbyte Laxå-Kristinehamn 2023*, beslutar Trafikverket att inriktning för ett genomförande av spår- och växelbyte mellan Laxå - Kristinehamn året 2023 ska genomföras enligt utredningsalternativ Alt 1b.

Detta innebär att inriktningen är att Trafikverket ska ha en produktionsmetod för spårbytet mellan driftplatserna Laxå – Kristinehamn med en helavstängning på 84 dagar under 2023.

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 genomförandalternativ på begäran av de sökande av järnvägskapacitet.

Utredningen omfattar trafikpåverkan på sträckan Laxå - Kristinehamn. Behovet av tider inkluderar inte för- och efterarbeten. Dessa tider omfattas inte av beslutet.

Utredningen har i dialog med externa järnvägsföretag arbetat fram och utrett olika utredningsalternativ för sträckan Laxå - Kristinehamn. Av dessa har följande tre alternativ utretts:

- Alt 1b, helavstängt i 84 dagar
- Alt 3a, 11h disparbete dagtid i 124 dagar
- Alt 3b, 11h disparbete nattetid i 124 dagar

Utredningen har belyst konsekvenser av de tre olika genomförandalternativen. Ur ett övergripande perspektiv är alternativ 3a och 3b lika varandra i sin produktionsmetod men påverkar person- och godstrafiken olika mycket utifrån trafikpåverkans tid på dygnet. Alternativ 3a och 3b innebär viss framkomlighet för trafiken men medför kapacitetsbegränsningar på grund av hastighetsnedsättningar. Alternativ 3 innebär att entreprenören måste utföra daglig transport och uppställning av maskinpark, ibruktagning och neutralisering efter varje skift för att släppa på trafiken och fler risker kopplat till tidsbristen för att utföra flertalet broåtgärder. Övriga arbeten på Värmlandsbanan som ska genomföras under 2023 får även problem med tider i spår kopplat till risker med att upprätthålla framkomligheten till Karlstad.

Ärendenummer
TRV 2021/5456
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendeID NY]

Sidor
2(2)

BESLUT

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



Ur ett utförarperspektiv finns flest fördelar i att genomföra åtgärden med en kortare avstängning som i Alt 1b. Genomförandemetoden Alt 1b medför trafikpåverkan under ett färre antal dagar, till lägre investeringskostnad och innebär färre risker under såväl genomförande som ur ett logistiskt perspektiv för entreprenören.

Alt 1b innebär dock stora utmaningar för flera aktörer som trafikerar sträckan. Inte minst för godstrafiken som utgörs av samhällsviktiga och känsliga logistikkedjor för Sveriges basindustri. Representanter för dessa aktörer har i dialogen lämnat starka invändningar mot en helavstängning men är även införstådda i att banan måste rustas upp snabbt och att produktionsmetoderna Alt 3a och 3b också innebär en flertalet utmaningar.

Eftersom sträckan Laxå – Kristinehamn saknar naturliga omledningsvägar med god kapacitet eller på andra sätt effektiva möjligheter för att kompensera för uteblivna transporter för godstrafiken, slår helavstängningen mot godsoperatörernas kunder i flera led. Möjligheten för järnvägsoperatörerna att upprätthålla transporter åt sina kunder till/från och genom Värmland kommer bli en utmaning.

I utredningen framkom det starka önskemål från järnvägsbolagen att minimera trafikpåverkan och upprätthålla viss framkomlighet. Totalt förordade fyra av sex medverkande Järnvägsbolagen Alt 1b i första och andra hand som önskvärd produktionsmetod. Övriga förordade Alt 3a och 3b som förstahandsalternativ.

Persontrafiken vill inte att trafikavbrotten ska störa arbetspendlingen, dagtid. Godstrafiken får problem med transporter till och från Norge samt till Värmlands bas- och produktionsindustri i Alt 1b men har mindre volymer under sommaren. Därav är projektet planerat till årets varma månader när industrisemestern infaller.

Då det aktuella utredningsområdet är Sveriges högst trafikerade enkelspåriga järnvägssträcka finns mer utmaningar man också måste ta hänsyn till. Banans standard är låg och måste upprustas snarast för att återställa banans till ett normalläge.

Mer information om utredningen och projektets bakgrund finns i PM, *Beslutsunderlag – Spår- och växelbyte Laxå – Kristinehamn 2023*.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Utredningen har genomförts av Trafikverkets avdelning Nationell planering (VO Planering) tillsammans med representanter från Trafikverket VO Investering med representanter för projektet, VO Underhåll som beställare, Kapacitetscenter (järnväg), VO Trafik, avdelning Långsiktig trafikplanering, Kapacitetsoptimering och Kapacitetstilldelning. 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, Investering och Trafik den 20 maj 2021. 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 (ny enhetschef Nationell planering - Genomförandeplanering).

Lennart Kalander, PLnp