

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Älvsjö godsbangård– Gnesta Green Cargo tåg 4431

Tågplan 2022

Ärendenummer TRV 2021/106285



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Älvsjö godsbangård–Gnesta Green Cargo tåg
4431

Författare: Per Högman, Långsiktig Trafikplanering Trafikverket

Bild första sidan: Armin Ruge, Trafikverket

Kalkylansvarig: Patrik Sterky, Kreera samhällsbyggnad

Datum: 2022-11-01

Ärendenummer: TRV 2021/106285

Version: 1.0

Kontaktperson: Per Högman

Innehåll

.....	1
Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	5
Berört område	5
Trafiksituation	6
Sannolik framtida trafikutveckling	9
Aktuella och planerade åtgärder	9
Åtgärdsalternativ och effektbedömning	9
JA, Trafikverkets utkast till tågplan	9
UA1	10
UA2	10
Hinder för infrastrukturutveckling	11
Effektbeskrivning	11
Kostnads – och nyttoanalys	12
Sammanfattning	13
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen	14
Samrådsredogörelse	14
Trafikverkets ställningstagande	14
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	15
Begrepps- och ordförklaring	15
Referenser	15

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägsmarknadslagen 2022:365 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan. Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder, uppgift om vilka åtgärder Trafikverket utifrån denna analys avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

Syftet med en kapacitetsförstärkningsplan är att identifiera orsaker till kapacitetsbrist och att analysera åtgärder för att lösa kapacitetsbristen på medellång sikt (upp till sex år) genom tidtabellsåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.

Kapacitetsförstärkningsplanen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2021.

På sträckan Älvsjö godsbangård– Gnesta ansökte järnvägsföretagen Green Cargo AB, SJ AB och Mälardalstrafik MÅLAB AB om tåglägen som Trafikverket ansåg vara oförenliga. Green Cargo tåg 4431 framförs med största tillåtna hastighet (sth) 100 km/h och snabb- och regionaltågen framförs i de allra flesta fall med sth 200 km/h som skapar ikappkörningseffekter på den gemensamma sträckan Älvsjö – Gnesta – Katrineholm.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Älvsjö godsbangård – Gnesta – Älmhult. De berörda parterna är Green Cargo AB, AB Östgötatrafiken, SJ AB, Mälardalstrafik MÅLAB AB och Jönköpings Länstrafik AB. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ. Eftersom det inte har varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten med de berörda parterna, så har Trafikverket förklarat infrastrukturen för ovanstående sträcka överbelastad 2021-12-12 – 2022-12-10 måndagar klockan 06.03-06.40.

Förutsättningar

I Trafikverkets förslag till tågplan tilldelades tåg 4431 en avgångstid från Älvsjö godsbangård klockan 04.33 (ansökan 06.03), ankomst/avgång Nässjö klockan 10.28/11.23 (ansökan 10.33/11.18) och ankomst Älmhult klockan 13.08 (ansökan styrande tid 13.05).

Green Cargo sökte en önskad avgångstid klockan 06.03 från Älvsjö godsbangård måndagar hela tågplan 2022 för tåg 4431. Dock var ankomsttiden i Älmhult styrande och sattes till klockan 13.05. Den ansökta största tillåtna hastigheten (sth) angavs till 100 km/h och tåglängden ansöktes till 599 meter Älvsjö godsbangård – Nässjö och 450 meter sträckan Nässjö – Älmhult. Green Cargo ansökte inte om några associationer för tåg 4431.

Tågtrafiken söderut från Stockholm C är tät från klockan 06 och flera timmar framåt. Det är många snabb- och regionaltåg med en största tillåtna hastighet på 200 km/h som trafikerar sträckan Stockholm Central – Katrineholm. En ikappkörningseffekt uppstår när ett godståg med största tillåtna hastighet av 100 km/h ska kombineras med dessa dubbelt så snabba tåg. Därför tidigarelades avgången från Älvsjö godsbangård med 90 minuter (i Trafikverkets förslag till tågplan fick tåg 4431 avgångstiden kl. 04.33 från Älvsjö godsbangård) för att kunna hålla undan för de snabbare persontågen.

Eftersom den styrande tiden för tåg 4431 var i Älmhult, så konstruerades tåget ”baklänges” under tågplanprocessen, det vill säga genom att låsa tågets ankomsttid i Älmhult och sedan räkna gångtiden bakåt till tågets utgångsstation (Älvsjö godsbangård). Tågtrafiken på Södra Stambanan mellan Norrköping och Älmhult är också intensiv med många snabba persontåg, så därför ställdes tåg 4431 på förbigångsspår på ett antal driftplatser: 21 minuter på Norrköpings godsbangård (plus de ansökta 3 minuter för personalbyte), 53 minuter i Kimstad, 37 minuter i Linköping, 10 minuter i Nässjö (plus de ansökta 45 minuter för växling och personalbyte) samt 13 minuter i Gåvetorp. Dessa tider som tåget står still för att möta eller släppa förbi andra, snabbare tåg, kallar Green Cargo för ”skogstid”. Totalt uppgick ”skogstiden” till 134 minuter för tåg 4431 i Trafikverkets förslag till tågplan som publicerades 210705.

Eftersom Green Cargo ansåg att ”skogstiden” var för stor, så anmälde man tvist till Trafikverket avseende tågläge 4431. ”Skogstid” kostar Green Cargo lok, vagnar och förartimmar som innebär ekonomiska förluster.

Berört område

Sträckan Älvsjö – Gnesta består av fem spår Älvsjö – Stuvsta, fyra spår Stuvsta – Flemingsberg och två spår Flemingsberg – Södertälje syd övre – Gnesta (ytterligare två spår går via Flemingsberg – Södertälje Hamn – Järna. Dessa används främst för pendeltågstrafiken, men även enstaka godståg går den vägen). Driftplatserna Södertälje syd övre och Järna har fyra spår. Största tillåtna hastighet 200 km/h. Sträckan är 76 kilometer lång och är elektrifierad.



Bild 1: sträckan Älvsjö-Gnesta. Det som är gulmarkerat är den överbelastningsförklarade sträckan.

Trafiksituation

Tågtrafiken på sträckan Älvsjö – Gnesta är mycket intensiv och utgörs av en blandning mellan snabbtåg och regionaltåg (regionaltågen, som också framförs med sth 200 km/h, har dock fler uppehåll än snabbtågen och behöver därför mer kapacitet), långsammare fjärr- och godståg samt även pendeltåg som trafikerar sträckorna Älvsjö – Flemingsberg (som dock består av fyra spår och där pendeltågen normalt trafikerar på innerspårerna) och Järna – Gnesta (dessa pendeltåg trafikerar sträckan Södertälje Centrum – Gnesta). Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir mycket hårt ansträngd. Att skapa tåglägen för godståg i södergående riktning under högtrafiktimmarna är därför mycket svårt, inte sällan tvingas dessa ställas upp på förbigångsspår för att låta snabbare persontåg passera, något som leder till längre transporttider.

Idag är avståndet mellan förbigångsspårerna i vissa fall mycket långt vilket ytterligare minskar möjligheterna att skapa tåglägen för godstågen, sträckan bör därför på sikt kompletteras med ett antal förbigångsstationer som både planerligt och operativt kan användas vid förbigångar. Avstånden mellan dessa förbigångsstationer bör inte heller vara alltför långt: längre avstånd mellan förbigångsstationerna innebär att godstågen måste stå och vänta innan en tillräckligt stor tidslucka mellan resandetågen uppstår som kan nyttjas för vidare färd – kortare avstånd medger att godstågen kan förflytta sig mindre sträckor utan långa uppehåll när förbigångar sker. Detta minskar både transporttiderna för godstågen mellan Stockholm och södra Sverige samt minskar riskerna för att förseningar sprider sig till flera trafiksystem eftersom långsammare tåg kan förbigås av snabbare tåg på flera platser.

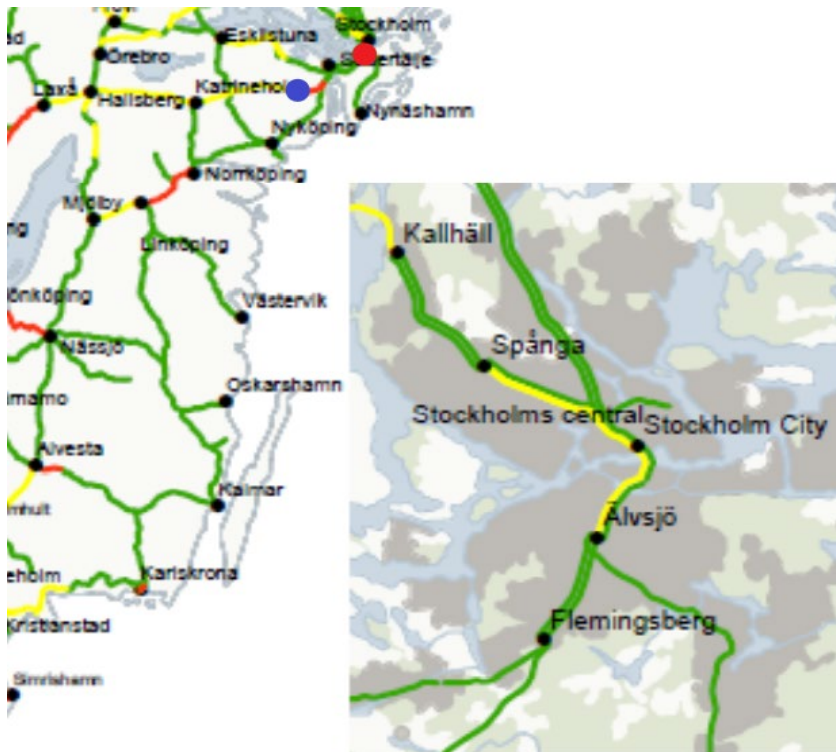


Bild 2: Kapacitetsutnyttjande från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn 2020. Gneta blå prick, Älvsjö godsbangård röd prick.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 3: Kapacitetsutnyttjande max två timmar 2020 (de mest trafikerade timmarna per dygn). Gneta blå prick, Älvsjö godsbangård röd prick.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande

	Älvsjö-Flemingsberg-Södertälje syd övre ytterspår		Älvsjö-Flemingsberg innerspår	
	kl 05-07	dygn	kl 05-07	dygn
Godståg	1	12	-	2
Pendeltåg	-	-	11	137
Snabbtåg	6	61	-	-
Regional	8	74	-	-
Fjärrtåg/nattåg	-	9	-	-
Totalt	15	156	11	139

Bild 4: Tabellen visar cirka antal tåg som passerar Älvsjö mot Flemingsberg och Södertälje syd övre en måndag tågplan 2022.

	Södertälje syd övre-Järna	
	kl 05-07	dygn
Godståg	1	11
Pendeltåg	-	-
Snabbtåg	6	61
Regional	8	49
Fjärrtåg/nattåg	-	9
Totalt	15	130

Bild 5: Tabellen visar cirka antal tåg som trafikerar sträckan Södertälje syd övre-Järna en måndag tågplan 2022.

	Järna-Gnesta	
	kl 05-07	dygn
Godståg	2	11
Pendeltåg	4	25
Snabbtåg	6	61
Regional	1	25
Fjärrtåg/nattåg	-	9
Totalt	13	131

Bild 6: Tabellen visar cirka antal tåg som trafikerar sträckan Järna-Gnesta en måndag tågplan 2022.

Sannolik framtida trafikutveckling

Den sannolika trafikutvecklingen på sträckan Stockholm Central – Gnesta – Katrineholm är att antalet snabba persontåg kommer att fortsätta att öka de kommande åren. Detta gör att den långsammare trafiken, som till exempel godståg, kommer att få allt svårare att er hålla snabba och attraktiva körplaner och därför är det viktigt att fler förbigångsspår byggs. Dock kommer Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping, som beräknas vara klar år 2035, frigöra mer kapacitet för gods- och pendeltåg när de snabbare tågen flyttar över till den nya stambanan mellan Järna och Linköping.

Aktuella och planerade åtgärder

Trimningsåtgärder finns planerade på sträckan Älvsjö – Flemingsberg, dessa består i en höjning av hastigheten på ytterspåret samt signalåtgärder på innerspårerna. Åtgärderna beräknas vara utförda under år 2023.

Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg mellan Järna och Linköping, beräknas vara klar år 2035.

I nationell plan för transportsystemet 2022-2033 finns nya förbigångsspår i Katrineholm nämnd. Ett förbigångsspår på uppspårssidan och ett förbigångsspår på nedspårssidan. Dessa förbigångsspår är placerade strax norr om Katrineholm central. Planerad byggstart är år 2026.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA, Trafikverkets utkast till tågplan

I Trafikverkets förslag till tågplan tilldelades tåg 4431 en avgångstid från Älvsjö godsbangård klockan 04.33 (ansökt tid klockan 06.03), ankomst/avgång Nässjö klockan 10.28/11.23 (ansökt tid klockan 10.33/11.18) och ankomst Älmhult klockan 13.08 (ansökt styrande tid klockan 13.05).

SJAB snabbtåg 519, som trafikerar sträckan Stockholm Central – Malmö Central, avgår från Stockholm Central klockan 05.20 (ansökt tid klockan 05.20) och ankommer Malmö Central klockan 09.48 (ansökt tid klockan 09.48).

Jönköpings Länstrafiks tåg 27607, som trafikerar sträckan Tranås – Nässjö, avgår Tranås klockan 09.16 (ansökt tid klockan 09.16) och ankommer Nässjö klockan 09.45 (ansökt tid klockan 09.45).

Östgötatrafikens tjänstetåg 98815, som trafikerar sträckan Linköping– Mjölby, avgår från Linköping klockan 08.09 (ansökt tid klockan 08.00) och ankommer Mjölby klockan 08.28 (ansökt tid klockan 08.20). Association bryts i JA, ansökt fordonsvändning (priokategori FOH) i Mjölby till tåg 98843 bryts med 1 minut.

Östgötatrafikens tjänstetåg 98843, som trafikerar sträckan Mjölby–Boxholm, avgår från Mjölby klockan 08.33 (ansökt tid klockan 08.33) och ankommer Boxholm klockan 08.42 (ansökt tid klockan 08.43).

UA1

Godståg 4431 avgår från Älvsjö godsbangård klockan 04.56 (ansökt tid klockan 06.03), ankomst/avgång Nässjö klockan 09.43/10.48 (ansökt tid klockan 10.33/11.18) och ankomst Älmhult klockan 12.25 (ansökt styrande tid klockan 13.05).

SJAB snabbtåg 519, som trafikerar sträckan Stockholm Central – Malmö Central, avgår från Stockholm Central klockan 05.15 (ansökt tid klockan 05.20). Tåget kommer i ansökt läge i Flen och ankommer Malmö Central klockan 09.48 (ansökt tid klockan 09.48). Tåg 519 förbigår tåg 4431 i Kolke.

Jönköpings Länstrafiks tåg 27607, som trafikerar sträckan Tranås – Nässjö, avgår Tranås klockan 09.16 (ansökt tid klockan 09.16) och ankommer Nässjö klockan 09.47 (ansökt tid klockan 09.45).

Östgötatrafikens tjänstetåg 98815, association bryts i UA1, ansökt fordonsvändning (priokategori FOH) i Mjölby till tåg 98843 bryts med 1 minut, dvs samma som i JA.

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
4431	Green Cargo	GS	1 h, 6 min	-	23 min	52
519	SJAB	FX	-	5 min	-	46
27607	JLT	RX	-	2 min	-	42

UA2

Godståg 4431 avgår från Älvsjö godsbangård klockan 04.56 (ansökt tid klockan 06.03), ankomst/avgång Nässjö klockan 09.30/12.05 (ansökt tid klockan 10.33/11.18) och ankomst Älmhult klockan 13.36 (ansökt styrande tid klockan 13.05).

SJAB snabbtåg 519, som trafikerar sträckan Stockholm Central – Malmö Central, avgår från Stockholm Central klockan 05.15 (ansökt tid klockan 05.20). Tåget kommer i ansökt läge i Flen och ankommer Malmö Central klockan 09.48 (ansökt tid klockan 09.48). Tåg 519 förbigår tåg 4431 i Kolke.

Mälardalstrafikens regionalståg 2103, som trafikerar sträckan Västerås Central–Linköping Central, exkluderas på sträckan Norrköping Central– Linköping Central.

Mälardalstrafikens regionalståg 2120, som trafikerar sträckan Linköping Central – Sala, exkluderas på sträckan Linköping Central– Norrköping Central.

Östgötatrafikens tjänstetåg 98815, som trafikerar sträckan Linköping– Mjölby, avgår från Linköping klockan 08.21 (ansökt tid klockan 08.00) och ankommer Mjölby klockan 08.40 (ansökt tid klockan 08.20). I Mjölby bryts en association i UA2. Tåg 99815 ankommer efter att tåg 98843 har avgått. Tjt 99815 ankommer Mjölby kl 08.40 och är samma fordon som ska avgå från Mjölby som tjt 98843 kl 08.37. Avgår alltså 3 minuter innan 99815 ankommer Mjölby. Ansökt associationstid är minimum 6 minuter och maximum 13 minuter. Denna association bryts även i JA, men med 1 minut.

Östgötatrafikens tjänstetåg 98843, som trafikerar sträckan Mjölby–Boxholm, avgår från Mjölby klockan 08.37 (ansökt tid klockan 08.33) och ankommer Boxholm klockan 08.46 (ansökt tid klockan 08.43).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tids-förskjutning	Antal dagar
4431	Green Cargo	GS	-	5 min	+23 min	52
519	SJAB	FX	-	5 min	0	46
2103	MÄLAB*	RX	-	-	-	52
2120	MÄLAB**	RX	-	-	-	52
98815	ÖTRAF***	TT	-	-	-12 min	52
98843	ÖTRAF	TT	-	-	-3 min	52

* Exkluderas sträckan Norrköping – Linköping, 23 minuter grundgångtid och 46,55 km.

** Exkluderas sträckan Linköping-Norrköping, 23 minuter grundgångtid och 46,55 km.

*** Ansökt fordonsvändning (prioritet FOH) i Mjölby till tåg 98843 bryts. Associationen bryts även i JA.

Hinder för infrastrukturutveckling

På kort och medellång sikt (upp till 6 år) finns inga kapacitetshöjande åtgärder planerade på den aktuella sträckan. I och med detta riskerar tvisten kvarstå i kommande tågplaner.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativen, UA1 och UA2, leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera.

I UA1 får persontrafiken få totalt sett ökade transportkostnader och minskade restidvinster för resenärerna. Medan godstrafikens transportkostnader för järnvägsföretagen minskar och godskunderna totalt sett erfar stora positiva effekter.

I UA2 minskar transportkostnaden för persontrafiken, men tvärtom för godstrafiken. Resenärerna drabbas av minskade restidsvinster och påverkas negativt av exkluderade tåglägen. Godskunderna får samlat positiva effekter.

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 2022, 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 under trafikåret men minskade transportkostnader för godstrafiken.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats monetärt, men effekten bedöms vara negativ då persontrafiken påverkas av tidsförluster, och är därför satt till (-). Transportintäkterna för godstrafiken har inte värderats monetärt, men bedöms vara (+) då godstrafiken påverkas positivt av tidsvinst och positivt förskjutet tågläge. Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (0) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster under trafikåret.

Resenärerna erfar lika många brutna associationer i JA och UA1.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas mycket positivt av åtgärderna under trafikåret genom varutidsvinster och förskjutet tågläge.

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 minskade transportkostnader för persontrafiken under trafikåret men något ökade transportkostnader för godstrafiken.

Hur UA2 påverkar intäkterna för person- och godstrafiken har inte värderats monetärt. Biljettintäkterna bedöms vara (o) och transportintäkterna bedöms vara (+).

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA2 leda till restidsförluster under trafikåret.

Resenärerna erfar lika många brutna associationer i JA och UA2. Däremot utsätts resenärerna för exkluderade tåglägen, vilket påverkar negativt.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas positivt av åtgärderna under trafikåret. Godstrafiken påverkas av både varutidsförlust och positivt förskjutet tågläge.

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	-58 001	324 946
Transportkostnader godstrafiken	184 571	-13 983
Förändrade biljettintäkter	(-)	0
Förändrade transportintäkter	(+)	(+)
Resenärer		
Restidsvinster	-180 879	-153 264
Förskjutet tågläge	0	0
Bruten association	0	0
Tidsåtgång	0	0
Exkluderat tågläge	0	-1 673 906

Slopat uppehåll	0	0
Godstransportkostnader		
Varutidsvinster	836 017	-63 335
Förskjutet tågläge	218 505	218 505
Bruten association	0	0
Tidsåtgång	0	0
Exkluderat tågläge	0	0
Trafikverket	0	0
Samhället i övrigt	0	0
Summa total	1 000 212	-1 361 037

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA1 är bättre än JA, men att JA är bättre än UA2. 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 har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo, SJ AB, Jönköpings Länstrafik, Mälardalstrafik, Östgötatrafiken samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetar in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen.

Trafikverkets ställningstagande

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det utredningsalternativ, UA1, som innebär att tåg Green Cargo 4431, utifrån ansökt tid, tidigareläggs från Älvsjö godsbangård och att SJAB tåg 519 tidigareläggs från Stockholm Central är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas eller ingen association behöver brytas.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Tillträdesavgifter räknas upp årligen enligt den Nationella planen för transportsystemet år 2018-2029.

Begrepps- och ordförklaring

Dubbelspår: Sträcka med två huvudspår på linjen mellan två angränsande driftplatser.

JA: Jämförelsealternativ, trafikverkets utkast till tågplan.

UA: Utredningsalternativ

Referenser

Järnvägsmarknadslag 2022:365

Transportstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (TSFS 2022:32)

Kapacitetsanalys Älvsjö godsbangård– Gnesta Green Cargo tåg 4431 TRV 2021/106285

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Beräkning med stöd av prioriteringskriterier

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2021/106285)

Trafikverket, Järnvägens kapacitet 2020, TRV 2020/124364