

## RAPPORT

### **Kapacitetsanalys Åmål-Åminskog tåg 5553**

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T21

Ärendenummer 2020/101237



**Trafikverket**

Postadress: Brigadgatan 10-12, 587 58 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Åmål-Åminskog tåg 5553

Författare: Bälter Jonas, PLtl

Dokumentdatum: 2021-02-25

Ärendenummer: TRV 2020/101237

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

## Innehåll

Sammanfattning .....	4
Bakgrund och syfte .....	4
Beslut om överbelastad infrastruktur .....	5
Förutsättningar trafik .....	6
Förutsättningar infrastruktur .....	6
Investeringsplan för järnvägen .....	7
Analys av intressekonflikten .....	7
Metod för att åtgärda intressekonflikten .....	8
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter....	8
Slutsatser .....	9
Referenser .....	9

# Sammanfattning

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Åmål – Åminskog överbelastad fredag klockan 17:20-18:20 perioderna 2020-12-13 – 2021-06-24 samt 2021-09-08 – 2021-12-10.

Konflikten består av att Green Cargo AB och Tågäkeriet i Bergslagen AB önskar nyttja samma tidsintervall mellan Åmål och Åminskog.

Trafikverket valde efter konfliktlösning att fördela kapaciteten enligt lösningsförslag med högst samhällsekonomisk nytta. Kapacitetsanalysen har inte kunnat identifiera några åtgärder som bedöms kunna lösa konflikten på tre års sikt.

## Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2020.

På sträckan Åmål-Åminskog framställde Green Cargo AB, Tågäkeriet i Bergslagen AB samt SJ AB oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 5553 då tåget har fått omotiverat mycket ”skogstid”, längre gångtid och i och med det en senare ankomst till slutstation.

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 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.

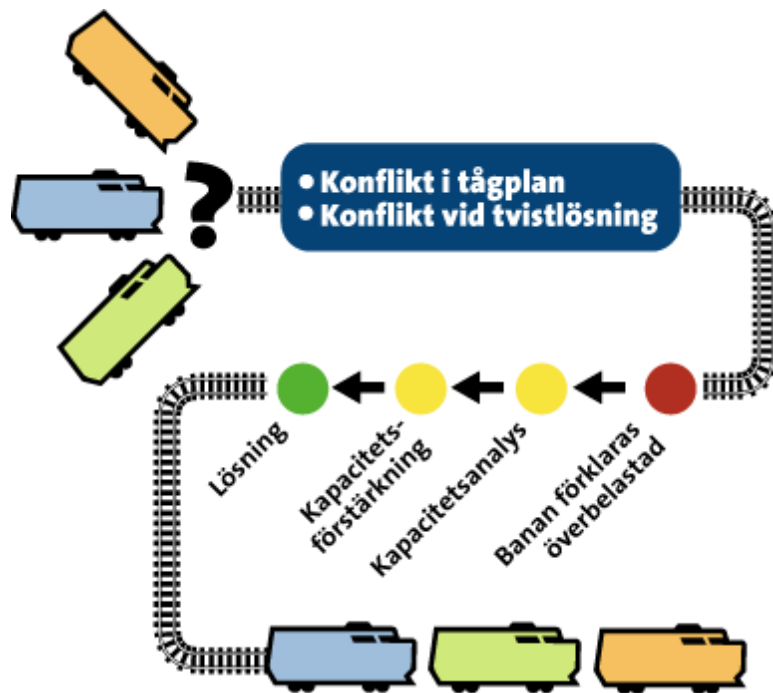


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

## Beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket förklarade sträckan Åmål – Ånimskog överbelastad. Överbelastningen gällde fredag klockan 17:20-18:20 perioderna 2020-12-13 – 2021-06-24 samt 2021-08-09 – 2021-12-11.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till de parter som berörs av tvisten på sträckan Åmål-Ånimskog, dessa är Green Cargo AB, Tågåkeriet i Bergslagen AB samt SJ AB. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket har hållit tvistlösningsmöten den 8 och 17 september med samtliga berörda parter. Någon samstämmig lösning kunde inte berörda parter komma överens om på mötet. På grund av detta har det inte varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten.

## Förutsättningar trafik

Sträckan Karlstad- Göteborg är en tätt trafikerad sträcka där godståg samsas med resandetåg av olika slag. Kapacitetsutnyttjandet är högt under vissa tider både på grund av mycket trafik, enkelspår och att tågen kör i olika hastigheter på sträckan. På de tätast trafikerade sträckorna, Karlstad - Kil och Älvängen - Göteborg, är trafikmängden en vardag cirka 6 fjärrtåg, 21 godståg, 64 regionaltåg för sträckan Karlstad-Kil och för Älvängen-Göteborg 4 fjärrtåg, 22 godståg, 86 regionaltåg och 104 pendeltåg.



*Kapacitetsutnyttjande dygn 2020. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande.*



*Kapacitetsutnyttjande max 2 timmar 2020*

## Förutsättningar infrastruktur

Sträckan är dubbelspårig från Göteborg till Öxnered och enkelspårig från Öxnered till Karlstad, den är elektrifierad och största tillåtna hastighet är 200 km/h.

## Investeringsplan för järnvägen

- Räls, slipers och växlar mellan Kil och Laxå produktion fram till 2024.
- Kapacitetshöjning och möjliggöra resecentrum i anslutning till Karlstad C.
- Västsvenska paketet innehåller stora satsningar på järnvägar. Det blir lättare att ta sig fram och vi får bättre och smidigare kollektivtrafik, tillförlitligare transporter för näringslivet, bättre miljö och utökade kapacitets.

## Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabelläge. Green Cargo AB har ansökt om avgångstid från Karlstad klockan 16:00 och ankomsttid till Sävenäs Rangerbangård 19:30 för tåg 5553 och Tåg i Bergslagen AB tåg 7005 avgångstid från Falun 13:50 och ankomst till Göteborg C 19:30. SJ AB ansökte om avgångstid från Göteborg 17:45 med ankomst till Halden 19:45.

Trafikverket tog fram ett lösningsförslag där Green Cargo AB tåg 5553 avgår 16:01 från Karlstad och ankommer till Sävenäs Rangerbangård 20:17, Tåg i Bergslagen AB tåg 7005 avgår 13:47 från Falun med ankomst 19:30 till Göteborg C och SJ AB tåg 386 avgår 17:40 från Göteborg med ankomsttid till Halden 19:25 .

Enligt prioriteringskriterierna var Trafikverkets utkast till tågplan det alternativ som hade den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

# Metod för att åtgärda intressekonflikten

Föreslagna åtgärder för att lösa intressekonflikten har analyserats enligt den så kallade fyrstegsmodellen vilket innebär i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.

Detta innebär planering, styrning, reglering och information i syfte att minska transportefterfrågan eller föra över trafik till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare transportsystem.

2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon.

Omfattar insatser inom planering, styrning, reglering, påverkan och information riktade till järnvägstransportsystemets komponenter i syfte att kunna nyttja den befintliga infrastrukturen mer effektivt.

3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Rymmer investeringar i till exempel signalsystem eller banunderbyggnad för att nå en bättre punktlighet.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Innebär större investeringar exempelvis utbyggnader från dubbelspår till fyrspar, nya mötesstationer och dylikt.

## Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.



## Slutsatser

Inga infrastrukturåtgärder som kan lösa konflikten inom tre år har identifieras.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 5553 tilldelas tider enligt Trafikverkets utkast till tågplan är det alternativ som har den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

## Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T21

Beslut om överbelastad infrastruktur Åmål-Ånimskog Tågplan 2021

T21\_Minnesant\_tvistlråd\_Green Cargo\_200908

T21\_Minnesant\_tvistlråd\_tåg 5553\_200917