

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Åmål-Ånimskog

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer TRV 2020/101237



Trafikverket

Postadress: Gelbgjutaregatan 2 582 54 58 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Åmål-Ånimskog

Författare: Bälter Jonas, TRpl

Kalkylansvarig: Fredrik Boke, Sweco

Dokumentdatum: 2022-02-03

Ärendenummer: TRV 2020/101237

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	5
Trafiksituation.....	5
Aktuella och planerade åtgärder	5
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	6
Hinder för infrastrukturutveckling.....	6
Effektbeskrivning	7
Kostnads och nyttoanalys	7
Värderade effekter järnvägsföretag.....	7
Värderade effekter resenärer	7
Värderade effekter godstransportkunder	7
Värderade effekter Trafikverket	7
Värderade effekter för Samhället i övrigt	7
Sammanfattning	8
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen	8
Samrådsredogörelse	10
Trafikverkets ställningstagande.....	10
Planerade ändringar av tillträdesavgifter.....	10
Begrepps- och ordförklaring.....	10
Referenser	10

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2004:519 och Järnvägsförordningen 2004:526 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 hur kapaciteten i form av tåglägen kan utökas på kort sikt (upp till ett år) och på medellång sikt (upp till tre år) till exempel genom tidtabellåtgärder, åtgärder relaterade till fordon och/eller åtgärder i infrastrukturen.

På sträckan Åmål-Ånimskog framställde Green Cargo AB och Tåg i Bergslagen oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo AB anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 5553.

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

Lösningförslagen 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.

Förutsättningar

Sträckan Karlstad- Göteborg är en del av Värmlandsbanan och Norge/Vänerbanan som är en tätt trafikerad sträcka där godståg samsas med resandetåg av olika slag.

Kapacitetsutnyttjandet är högt under vissa tider 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 och för sträckan Karlstad-Kil och för Älvängen-Göteborg 4 fjärrtåg, 22 godståg, 86 regionaltåg och 104 pendeltåg.



Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2020 Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)

Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%), Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2020 Rött: Mycket högt kapacitetsutnyttjande (81-100%)
 Gult: Medelhögt kapacitetsutnyttjande (61-80%), Grönt: Lågt kapacitetsutnyttjande (0-60%)

Berört område

Sträckan består av 8 mil dubbelspår från Göteborg till Öxnared och 17 mil enkelspår från Öxnared till Karlstad, den är elektrifierad och största tillåtna hastighet är 200 km/h.

Trafiksituation

Tågtrafiken på sträckan Göteborg-Karlstad är bitvis intensiv och utgörs av en blandning av fjärr-, regional- samt godståg. Tågens varierande hastighet, längd, vikt och uppehållsbild leder till att kapaciteten blir ansträngd.

Aktuella och planerade åtgärder

Räls, slipers och växlar mellan Kil och Laxå produktion framtill 2024.

Kapacitetshöjning och möjliggöra resecentrum i anslutning till Karlstad

Ombyggnad i Olskroken, höjer kapaciteteten, ökar framkomligheten och driftsäkerheten.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA

Tåg 5553 (operativt tågnummer 5563) föreslagen avgångstid Karlstad klockan 16:01 (ansökan klockan 16:00), ankomst Sävenäs Rangerbangård klockan 20:38 (ansökan klockan 19:30).

Tåg 7005 föreslagen avgångstid Falun klockan 13:47 (ansökan klockan 13:50), uppehåll i Karlstad 16:58-17:01 (ansökt 16:58-17:01), ankomst Göteborg C klockan 19:30 (enligt ansökan).

Tåg 386 avgår från Göteborgs central 17:40 (ansökt 17:45) och passerar Kornsjø 19:19 (ansökt 19:19).

UA

Tåg 5553 (operativt tågnummer 5563) föreslagen avgångstid Karlstad klockan 16:01 (ansökan klockan 16:00), ankomst Sävenäs Rangerbangård klockan 20:03 (ansökan klockan 19:30).

Tåg 7005 föreslagen avgångstid Falun klockan 13:47 (ansökan klockan 13:50), uppehåll i Karlstad 16:58-17:01 (ansökt 16:58-17:01), ankomst Göteborg C klockan 20:05 (ansökt 19:30).

Tåg 386 avgår från Göteborgs central 17:40 (ansökt 17:45) och passerar Kornsjø 19:23 (ansökt 19:19).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
7005	SJ AB	FS		35		36
5553	Green Cargo AB	GT	35			40
386	SJ AB	RS		4		18

Hinder för infrastrukturutveckling

På kort och medellång sikt finns inga kapacitetshöjande åtgärder planerade på den aktuella sträckan, i och med detta riskerar tvisten kvarstå i kommande tågplaner.

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 96 418 kr under trafikåret. Godstrafiken kommer däremot få minskade transportkostnader med 65 140 kr under samma period.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till negativ påverkan på grund av transporttidslusterna. 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 250 675 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsvinst på 260 925 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	-96418
Transportkostnader godstrafiken	65140
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidsvinster	-250675
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Slopat uppehåll	(0)
Godstransportkostnader	
Varutidsvinster	260925
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-21027

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

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

Osäkerheter i beräkningarna gällande fordonsomlopp

I en del fall inkluderar beräkningarna brutna associationer i form av fordonsomlopp. Värderingen av sådana fordonsomlopp avser främst inköp och underhåll av nya tåg, men tar inte riktigt hänsyn till tiden på dygnet för den brutna associationen och mängden tillgängliga tåg.

Om ett fordonsomlopp bryts på kvällen kl22.00, under lågtrafiken, så bör tillgängligheten på andra tåg vara ganska hög, givetvis beroende på operatörens storlek och geografisk placering.

Om ett fordonsomlopp istället bryts k107.00 på morgonen, under rusningstrafiken, så är tillgängligheten på andra tåg låg eftersom de flesta är i drift.

Många beräkningar innehåller brutna fordonsomlopp oavsett tid på dygnet. I många fall sker de på linjenivå både i Jämförelsealternativet och i Utredningsalternativet, vilket innebär att differensen av de blir 0. I andra fall sker de bara i Jämförelsealternativet eller i Utredningsalternativet och i de fallen kan resultatet påverkas. I en del fall förekommer inga fordonsomlopp.

Nedan framgår resultatet utan fordonsomloppen.

Värderade effekter kr/trafikår	UA1
Järnvägsföretag	
Transportkostnader persontrafiken	-96418
Transportkostnader godstrafiken	65140
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	(+)
Resenärer	
Restidsvinster	-250675
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Slopat uppehåll	(0)
Godstransportkostnader	
Varutidsvinster	260925
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-21027

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Green Cargo AB, SJAB, Tågakeriet i Bergslagen AB samt Branschföreningen Tågoperatörerna via mail och arbetar in synpunkter som inkommit efter samråd med berörda innan Trafikverket fastställt planen.

Trafikverkets ställningstagande

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

Tågplanen fastställdes enligt JA där Green Cargo AB tåg 5553 avgår Karlstad klockan 16.01 och ankommer 20.17 till Sävenäs rangerbangård.

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

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

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

Beslut om överbelastad infrastruktur Åmål-Ånimskog Tågplan 2021

Kapacitetsanalys Åmål-Ånimskog tåg 5553



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 582 54 Linköping. Besöksadress: Gelbgjutaregatan 2
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se