

## RAPPORT

# Kapacitetsanalys Hallsberg – Katrineholm

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2019

Ärendenummer: TRV 2018/99387



Dokumenttitel: Kapacitetsanalys  
Skapat av: Anders Sjögren  
Dokumentdatum: 2019-05-10  
Dokumenttyp: Rapport  
DokumentID:  
Ärendenummer: TRV 2018:99387  
Projektnummer:  
Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2019-05-15  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Anders Sjögren  
Uppdragsansvarig: Jonas Westlund  
Tryck:  
Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

Sammanfattning.....	4
Bakgrund och syfte.....	4
Beslut om överbelastad infrastruktur.....	5
Förutsättningar Trafik.....	5
FörutsättningarInfrastruktur.....	5
Analys av intressekonflikten.....	6
Metod för att åtgärda intressekonflikten.....	6
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter.....	6
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt..	6
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon.....	6
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.....	6
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.....	6
Slutsatser.....	7
Begrepps- och ordförklaringar.....	7
Referenser.....	7

## Sammanfattning

Konflikten består av att Green Cargo, SJ AB, MÅLAB och MTR Nordic AB önskar nyttja samma tidsintervall mellan Hallsberg-Katrineholm. Trafikverket valde efter konfliktlösning att fördela kapaciteten enligt förslag med högst samhällsekonomisk nytta.

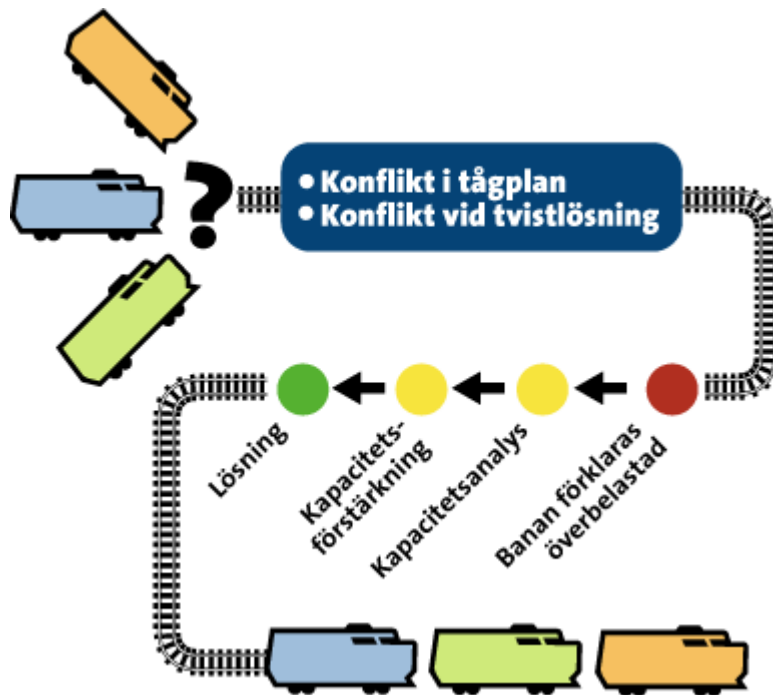
## Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2018.

På sträckan Hallsberg - Katrineholm framställde Green Cargo AB, MTR Nordic AB, SJ AB samt MÅLAB oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 6662.

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.



Figur 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

## Beslut om överbelastad infrastruktur

190819- 191214 måndag-torsdag klockan 08.00-09.20. Trafikverket fann att järnvägsinfrastrukturen hade betydande kapacitetsbrist med hänsyn till inkomna ansökningar varför sträckan Hallsberg-Katrineholm förklarades överbelastad 181210-190623 samt

## Förutsättningar trafik

Tågtrafiken på sträckan Hallsberg-Katrineholm utgörs av en blandning av långväga snabbtåg, regional- och godståg.

## Förutsättningar Infrastruktur

Sträckan är dubbelspår med största tillåtna hastighet 200 km/h samt elektrifierad.

## Investeringsplan för järnvägen

Nytt dubbelspår genom Hallsberg. Beräknas klart 2029.

Ostlänken, ny järnväg mellan Järna och Linköping. Beräknas klart 2028.

# Analys av intressekonflikten

Konflikten bestod i att motstridiga intressen fanns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. Green Cargo framförde att sökt tidtabellsläge på sträckan var angeläget för att klara kundens krav på leveranstid till Katrineholm och för att minimera ekonomisk skada.

Konflikten gällde hur prioriteringen skulle ske mellan sökta tåglägen i det aktuella tidsintervallet. Aktuella tåglägen hade varierande gångtider, alltifrån snabba persontåg och långsammare godståg. Genom att tilldela snabbare tåglägen före långsammare tåglägen erhöles största nyttan.

## Metod för att åtgärda intressekonflikten

För att bedöma och analysera konfliktlösningen har två utredningsalternativ studerats.

## Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

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

Inte relevant i detta sammanhang då tåg anses vara det enda transportmedlet som uppfyller kraven på hög transportkapacitet

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

Inte relevant i detta sammanhang då tåg anses vara det enda transportmedlet som uppfyller kraven på hög transportkapacitet

### Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Vissa kapacitetsförstärkande åtgärder är planerade att genomföras på sträckan Järna – Katrineholm under de närmaste åren, dessa bedöms dock inte vara tillräckliga för att till fullo tillgodose sökandes önskemål om avgångstid för de berörda tåglägena.

### Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken)

Beskrivning av åtgärden: År 2028 beräknas Ostlänken, en dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping, att tas i bruk. Den nya järnvägen innebär att stora delar av tågtrafiken kan flyttas över från Västra stambanan.

Bedömning: Den nya järnvägen Ostlänken innebär att stora delar av tågtrafiken i relationen Stockholm – Östergötland/Skåne kan flyttas över från den hårt belastade sträckan Järna – Katrineholm/Hallsberg. Banan kommer primärt att trafikeras av höghastighetståg men även av de snabbtåg som idag köra via Västra stambanan. En överflyttning kommer leda till att kapaciteten ökar på Västra stambanan när både antalet persontåg samt ikappkörningseffekterna minskar.

## Slutsatser

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tågläge 6662 får den avgångstiden som följer av beslutet är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas eller erhålla stora tidsförskjutningar.

## Begrepps- och ordförklaring

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

## Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T19

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2018/99387)