

RAPPORT

Kapacitetsanalys Garsås-Mora tåg 9653

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T20

Ärendenummer 2019/103828



Trafikverket

Postadress: Adress, Post nr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Garsås-Mora tåg 9653

Författare: Jonas Bälter

Dokumentdatum: 2020-04-06

Ärendenummer: TRV 2019/103828

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Bälter

Innehåll

.....	
Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	4
Beslut om överbelastad infrastruktur.....	5
Förutsättningar trafik.....	6
Förutsättningar infrastruktur.....	7
Investeringsplan för järnvägen	7
Analys av intressekonflikten	7
Metod för att åtgärda intressekonflikten	7
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter	9
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	9
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon ...	9
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder	9
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	9
Slutsatser	10
Referenser.....	10

Sammanfattning

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Garsås-Mora överbelastad måndag-torsdag klockan 05:40-06:10 under perioden 2020-08-17 - 2020-12-12.

Konflikten består av att Green Cargo AB och Tåg i Bergslagen önskar nyttja samma tidsintervall mellan Garsås och Mora. Trafikverket valde efter konfliktlösning att fördela kapaciteten enligt förslag med högst samhällsekonomisk nytta.

Kapacitetsanalysen har inte kunnat identifiera några mindre infrastrukturåtgärder som kan lösa den uppkomna konflikten. För att lösa konflikten med ny infrastruktur krävs större åtgärder som inte bedöms vara genomförbara på tre års sikt.

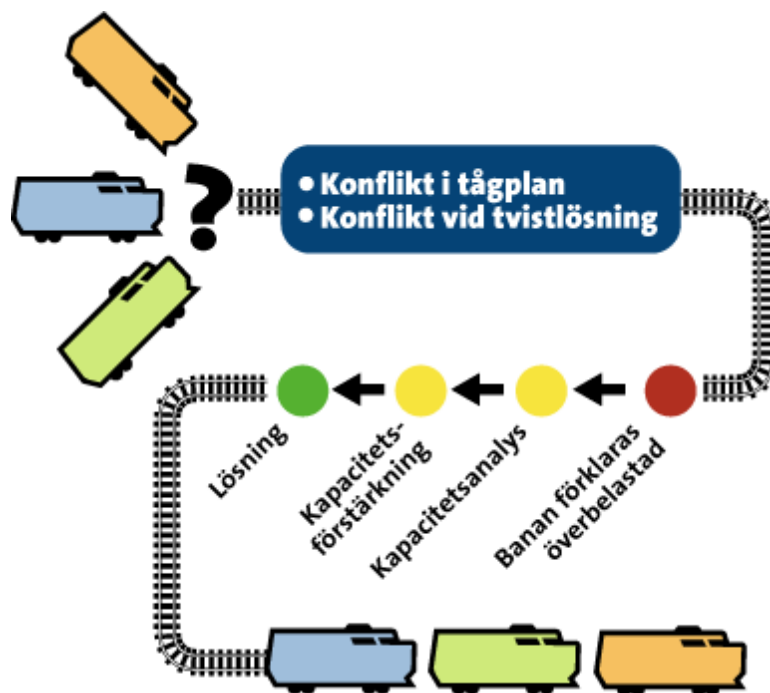
Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2019.

På sträckan Garsås-Mora framställde Green Cargo AB och Tåg i Bergslagen oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo AB anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 9653.

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

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Garsås-Mora överbelastad måndag-torsdag klockan 05:40-06:10 under perioden 2020-08-17 - 2020-12-12. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Borlänge-Mora. 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.

Förutsättningar trafik

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



Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2018. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2018

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Mora- Borlänge är enkelspårig med största tillåtna hastighet på 140 km/h. Sträckan är 105 kilometer lång samt elektrifierad.

Investeringsplan för järnvägen

Mora planeras att fjärrstyras. I projektet ingår att uppgradera säkerhetssystemet och att skapa ett effektivare, flexiblare och mer kostnadseffektivt järnvägssystem.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen och önskemål om tidtabellsläge på sträckan Borlänge -Mora. Konflikten består i att ansökta tåglägen mellan Green Cargo AB och Tåg i Bergslagen AB var oförenliga med beaktande av att banan är enkelspårig.

För att hitta den bästa lösningen där alla ansökta tåg får plats kvarhölls Green Cargo AB tåg 9653 i Garsås för tågmöte med Tåg i Bergslagen tåg 8141, och fick i och med det en ankomsttid till Mora klockan 06:20.

Green Cargo AB har i sin ansökan till tilldelningsprocessen T20 önskat avgångstid från Gävle godsbangård klockan 21:32 och ankomsttid till Mora klockan 06:01 vilket var de tider de tilldelades under våren. Under hösten tilldelades en avgångstid från Gävle godsbangård klockan 19:32 och ankomsttid till Mora klockan 06:20. Tåg i Bergslagen ansökte om avgångstid från Mora 05:56 och ankomsttid till Borlänge klockan 07:13 vilket var de tider de tilldelades.

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 t ex 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 etc.

Normalt krävs åtgärder från flera av stegen för att lösa ett problem.

Förslag på åtgärder och bedömning av effekter

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

Inga steg 1-åtgärder är tillämpliga då samtliga tåg har erhållit tågläge.

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 3 år har identifierats.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tågläge 9653 får den avgångstid från Garsås och ankomsttid till Mora som följer av beslutet är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas eller erhålla stora tidsförskjutningar.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T20

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2019/103822)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se