

RAPPORT

Kapacitetsanalys Järna - Katrineholm tåg 9803

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2020

Ärendenummer 2019/103822



Trafikverket

Postadress: Brigadgatan 10-12, 587 58 Linköping

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Järna-Katrineholm tåg 9803

Författare: Jonas Bälter

Dokumentdatum: 2020-03-09

Ärendenummer: TRV 2019/103822

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
Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken).....	9
Slutsatser	10
Referenser.....	10

Sammanfattning

Trafikverket förklarar sträckan Järna-Katrineholm C överbelastad 2019-12-16 – 2020-12-12 måndag-torsdag klockan 20:30-21:04. Konflikten består av att Green Cargo AB och Mälardalstrafik önskar nyttja samma tidtabellsläge mellan Järna och Katrineholm.

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.

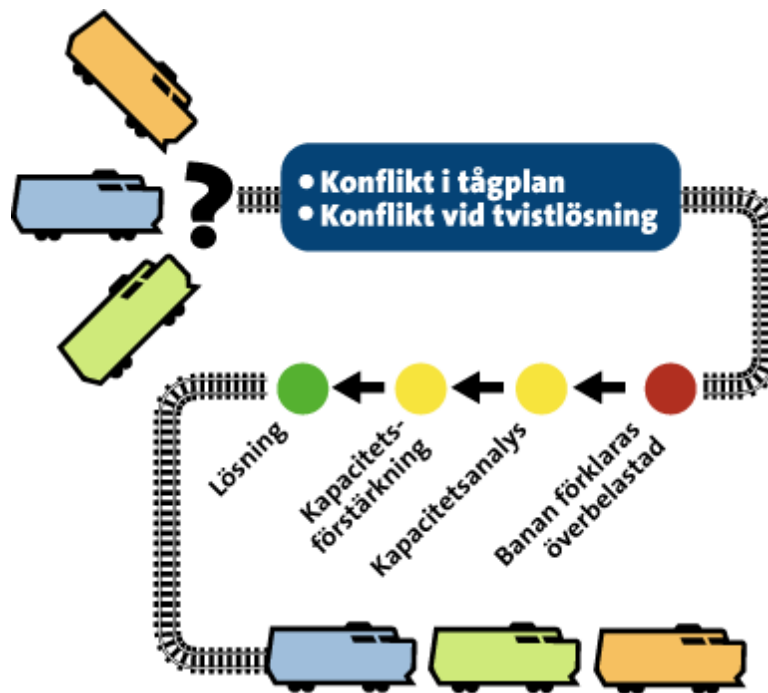
Bakgrund och syfte

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

På sträckan Järna-Katrineholm framställde Green Cargo AB och Mälardalstrafik oförenliga önskemål om tåglägen. Green Cargo anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 9803.

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 faktorer 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 Järna-Katrineholm överbelastad måndag-torsdag klockan 20:30-21:04 under perioden 2019-12-16 – 2020-12-12. Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Järna-Katrineholm. 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

Sträckan Järna och Katrineholm är en del av Västra stambanan. Denna bana är en av Sveriges viktigaste då den förbinder Stockholm och Göteborg. Sträckan trafikeras av godståg, pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och långväga fjärrtåg.



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



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max 2 timme 2018

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Järna-Katrineholm är dubbelspårig med största tillåtna hastighet 200 km/h. Sträckan är 85 kilometer lång och är elektrifierad.

Investeringsplan för järnvägen

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

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. Green Cargo framförde att det var angeläget att ansökt avgång- och ankomsttid kan effektueras för att vara konkurrenskraftiga mot andra trafikslag.

För att hitta den bästa lösningen där alla ansökta tåg får plats så tidigarelades Green Cargo tåg 9803 från Rosersberg med 33 minuter, och en ankomsttid till Malmö godsbangård enligt ansökan.

Mälardalstrafiks tåg 147 som går mellan Stockholm C och Hallsberg med uppehåll i Katrineholm och som har en ansökt association från tåg 2159 gav den mest samhällsekonomiska lösningen i jämförelse med att tidsförskjuta tåg 9803 som blev den fastställda lösningen.

Green Cargo AB har i sin ansökan till tilldelningsprocessen T20 önskat avgångstid från Rosersberg klockan 19:47 och ankomsttid till Malmö Godsbangård klockan 01:40. De tilldelades en avgångstid från Rosersberg klockan 19:14 och ankomsttid till Malmö Godsbangård klockan 01:40. Mälardalstrafik ansökte om avgångstid från Stockholm C klockan 19:59 och ankomsttid till Hallsberg klockan 21:40, vilket var de tider de tilldelades under våren. Under hösten tilldelades de en avgångstid klockan 20:04 från Stockholm C och ankomsttid till Hallsberg klockan 21:40.

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 tvisten

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten

Ny järnväg Järna – Linköping (Ostlänken)

År 2035 beräknas Ostlänken, en dubbelspårig höghastighets- järnväg mellan Järna och Linköping, att tas i bruk. Sträckan beräknas bli 16 mil lång. Den nya järnvägen innebär att vissa delar av tågtrafiken kan flyttas över från Södra och Västra stambanan.

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 9803 får en tidigare avgångstid från Rosersberg än ansökt och ansökt ankomsttid till Malmö Godsbangård 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