

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
Armin Ruge	2010-09-21	1.0
Fastställt av (i förekommande fall)	Ev. ärendenummer	Ev. projektnummer
	TRV 2010/78391	
Dokumenttitel		
Minnesanteckningar från inledande möte om Trångsektorsplan Göteborg – tågplan T12		

Datum för mötet: 2010-09-15

Närvarande: Åke Lundberg (ÅL), Trafikverket Försäljning
Bengt Palm (BP), Trafikverket Försäljning
Magnus Wahlborg (MW), Trafikverket Försäljning
Per-Åke Wärn (PÅW), Trafikverket Försäljning
Armin Ruge (AR), Trafikverket Försäljning
Thord Lindgren (TL), CargoNet AB
Sverker Ivarsson (SI), SJ AB
Bertil Hellgren (BH), SJ AB
Thomas Weibull (TW), SJ AB
Staffan Sävenfjord (SS), Svenska Tågkompaniet
Patrik Engberg (PE), DSB First Väst AB
Martin Tingrot (MT), DSB First Sverige AB
Rebecca Sundborg (RS), Västtrafik
Ingemar Bengtsson (IB), Västtrafik
Michael Thunborg (MT), Trafikverket Marknad
Per Rosquist (PR), Trafikverket Investering
Johanna Arvidsson (JA), Trafikverket Investering
Bengt Rydhed (BR), Trafikverket Samhälle
Michael Rogström (MR), Trafikverket Driftledning
Ingemar Isaksson (II), Trafikverket Driftledning
Patrik Swahn (PS), Trafikverket Försäljning

Bakgrund/syfte

Trafikverket har för avsikt att införa en trångsektorsplan (TSP) med förplanerade tåglägen i Göteborgsområdet till tågplan T12. Anledningen är att efterfrågan på tåglägen är större än vad som kan erbjudas, Trafikverket anser därför att någon form av styrning (såsom införande av TSP) behövs. Målet är att skapa robusthet och ett effektivt kapacitetsutnyttjande i trafikintensiva områden. I tågplan T08 förklarades sträckan Olskroken – Sävedalen för överbelastad när två järnvägsföretag ansökte om tåglägen som inte var förenliga.

Berörda sträckor i TSP är Västra stambanan, Västkustbanan, Bohusbanan och Göteborgs hamnbana. Mötets syfte var att informera berörda järnvägsföretag och trafikhuvudmän om TSP och få ta del av deras synpunkter.

Inledning

Samtliga deltagare presenterade sig. ÅL inledde med att berätta om Trafikverkets sektion *Försäljning Trafikutveckling* som arbetar med kapacitets- och infrastrukturrelaterade frågor. Sektionens uppdrag är bl a att utarbeta TSP för Mälardalen och Göteborg. I Mälardalen har TSP använts under ett par år – till T11 infördes en "lightversion" i Göteborg, denna kommer att ha vidareutvecklats till T12 och finnas med i järnvägsnätsbeskrivningen (JNB).

- JNB 2012 ute på samråd hos järnvägsföretagen fram t o m 31 oktober 2010.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version

- Presentation av JNB 2012 den 12 oktober 2010 (i Stockholm)
- JNB 2010 fastställs i slutet av december 2010

MW berättade om kapitel 4 i JNB som handlar om kapacitetstilldelning, olika metoder såsom TSP, prioriteringskriterier m m. Rutinerna kring överbelastad infrastruktur beskrevs även: Först genomförs en kapacitetsanalys (max 6 månader), därefter en kapacitetsförstärkningsplan (max 6 månader). (MW: s bifogas som separat bilaga)

Trångsektorsplan Göteborg – T12

BP beskrev förutsättningarna för TSP:

- Redundans i trafiksystemet
- Helst 100 % samsyn med berörda järnvägsföretag/trafikhuvudmän
- Kompromisser om så är nödvändigt ("alla får något men alla måste ge något")
- Helhetssyn för trafiksystemet

TSP Göteborg innefattar trafikupplägg med lokal- och regionaltrafik, snabb- och godståg.

Hamnbanan

Broöppningstider kommer att tidtabellsläggas, detta kommer att prövas i T11. I princip kommer broöppning kunna ske på tider för tåglägen som inte ansökts. Generellt gäller att tåg har företräde framför fartyg. Totalt erbjuds 4 tåglägeskanaler/timme och riktning.

Västra stambanan

TSP gäller för sträckan Göteborg – Alingsås, dock har hänsyn tagits till hela sträckan Göteborg – Skövde genom de tidtabellsanalyser som genomförts. Totalt erbjuds 10 tåglägeskanaler/timme och riktning:

- 3 lokaltåg/timme (varav två Göteborg – Alingsås och ett Göteborg – Floda)
- 3 regionaltåg/timme
- 2 snabbtåg/timme
- 2 godståg/timme

Västkustbanan

Totalt erbjuds 12 tåglägeskanaler/timme och riktning:

- 4 lokaltåg/timme
- 4 regionaltåg/timme (varav två Göteborg – Halmstad/Malmö och två Göteborg – Borås)
- 2 snabbtåg/timme
- 2 godståg/timme

Frågor/diskussion

Fråga (Tågkompaniet, SS): Kan ett tågläge, som i princip är skapat för en viss trafikuppgift men inte utnyttjas, kan användas av någon annan. Kan detta inträffa? Hur fungerar det i Stockholm?

Svar (Trafikverket): Trafikverket kan inte reservera tåglägen för en särskild operatör/trafikuppgift, men ansökta tåglägen måste "passa i systemet". T ex har Veolia ansökt om uppehåll i Älvsjö, eftersom plattformarna ligger invid innerspårerna måste följaktligen Veolia ansöka om kapacitet på innerspårerna (som normalt används för lokaltåg). Detsamma gäller godstrafiken genom Stockholm.

Fråga (Tågkompaniet, SS): Hur är TSP synkroniserad med övriga trafiksystem, t ex mot Norge?

Svar (Trafikverket): Det finns en helhetssyn över de flesta kända trafiksystem, exempelvis passar godstågslägen på hamnbanan ihop med tåglägen på Västra stambanan och Västkustbanan. Vad beträffar Norge-Vänerbanan så kommer tåglägen för denna att finnas med först i TSP för T13 beroende på utbyggnaden.

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
-------------------------------------	---------------	---------

Fråga (SJ AB, BH): TSP är endast en bilaga till JNB vilket väl antyder att den snarare är att betrakta som en rekommendation. Vid ansökan om tåglägen är "pappret vitt", Trafikverket kan och får ju inte utlova tåglägen innan processen. Järnvägsföretagen kommer därmed att ansöka hur de själva vill ha det, men i viss mån kan TSP förenkla. Gäller TSP före prioriteringskriterierna?

Svar (Trafikverket): Trafikverket kommer att använda TSP som en planeringsförutsättning. I förekommande fall kan TSP gälla före prioriteringskriterierna. Om TSP passerar remissrundan utan "motstånd" torde den dessutom vara välförankrad hos järnvägsföretagen. Hur dess juridiska status kan betraktas är dock oklart, innan den har prövats rättsligt är TSP: n inte juridiskt bindande. Trots TSP kan Trafikverket givetvis inte garantera att alla ansökta tåglägen kommer att få plats eftersom det kan ansökas om fler tåg än vad TSP medger.

Fråga (Västtrafik, IB): Men vad händer om man vill ändra i trafikupplägget? Variationsmöjligheterna är små eftersom TSP styr upp hela systemet. Vad är handlingsutrymmet om ett järnvägsföretag vill justera sitt system? Det är osäkert om detta verkligen kan fungera, trots samråd med berörda järnvägsföretag. Om den ska vara riktigt bra så borde den vara bindande, man kan den vara det? Dessutom har TSP "underkapacitet" jämfört med nuvarande tågplan, i dagsläget går det fler region- och lokaltåg under vissa timmar (e m norrut).

Svar (Trafikverket): Trafikverket följer utvecklingen av trafiken och ändringar i TSP: n kommer med största sannolikhet att göras från år till år. Här har Trafikverket en viktig uppgift att noga följa hur utvecklingen sker, t ex mot fler snabbtåg och/eller regiontåg m m. Vad gäller "underkapaciteten" har en ambition med TSP varit att skapa bättre redundans i systemet varför bl a större krav ställts på tidsavstånd mellan tåg, något som ökar kvaliteten men samtidigt kan leda till ett minskat utbud av tåglägen.

Fråga (SJ AB, BH): Flera trafiksystem hänger ihop, det kommer att bli svårt att få TSP att fungera för alla system samtidigt.

Svar (Trafikverket): Trafikverket har försökt att i möjligaste mån ta hänsyn till nuvarande, kända system så att dessa inte "bryts". Exempelvis har hänsyn tagits till trafiken Stockholm – Göteborg (Intercity- och snabbtågstrafik) så att tåglägena i både TSP Göteborg och Mälardalen är synkroniserade. Ett annat exempel är godstågslägen på hamnbanan som passar ihop med tåglägen på Västra stambanan och Västkustbanan.

Fråga (Västtrafik, IB): Man skulle kunna få ut fler tåglägen om snabba tåg skulle köra lite långsammare så att hastigheterna blir mer homogena. Blir det dessutom inte likadant som förut, infrastrukturen och tågtrafiken är ju densamma? Allt börjar med ett "vitt papper" och i slutändan ansöker alla om den kapacitet de vill ha. En stor fördel är dock att TSP faktiskt tydliggör de konflikter som finns.

Svar (Trafikverket): Omvänt kan sägas att man skulle få ut fler tåglägen om långsamma tåg körde snabbare.

Fråga (CargoNet, TL): Gäller TSP för hela dygnet?

Svar (Trafikverket): Ja, om alla tåglägen ansöks – därför anges inga exakta klockslag för dess giltighet. Detta är dock högst osannolikt, tiderna gäller snarast under dimensionerande tider. I TSP anges t ex att avvikelser kan förekomma under icke-dimensionerande tider.

Fråga (Västtrafik, RS): Men då måste man veta när det är dimensionerande tid, d v s trångt på spåren? Hur söker man tågläge då?

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version
-------------------------------------	---------------	---------

Svar (Trafikverket): Trafikverket har ganska god kunskap om järnvägsföretagens önskemål, men det är svårt att i TSP ange exakta tider för dess giltighet.

Fråga (Västtrafik, IB): Men de facto så finns det konflikter mellan snabbtåg och posttåg, hur löser Trafikverket det? Då faller ju TSP-mönstret?

Svar (Trafikverket): I TSP har ett antal tåglägen tagits fram för snabba tåg. Om efterfrågan på snabba kanaler är större än utbudet så tar Trafikverket fram förslag på fördelning av de snabba kanalerna mellan dessa tåg.

Från SJ AB: s håll påpekades att TSP ju inte "värdelös" bara för att den inte är juridiskt bindande, den ger t ex nya operatörer en indikation på vad som är körbart på en viss bana (BH). TSP visar faktiskt var bristerna finns i infrastrukturen vilket är bra. Den har högre robusthet än dagens upplägg vilket borgar för en bättre kvalitet. Den visar att om en tågplan skall vara robusthet kan det leda till längre restid, färre tåglägen el dyl. Kort sagt: TSP tydliggör bristerna (TW).

Från Västtrafik (IB) påpekades att frustrationen som upplevs handlar inte om TSP utan snarare att den behövs eftersom inga infrastrukturinvesteringar är på gång den närmaste tiden. Trafikverket kommer att genomföra vissa förbättringar, men alla blir inte av och vissa har förskjutits i tid (BR). En del små och medelstora investeringar kommer t ex att genomföras på sträckan Göteborg – Skövde, dessa borde redan ha varit genomförda men pengar finns först under åren 2017-2019. Exempel på dessa investeringar är två nya förbigångsspår i trakten runt Stenkullen och eventuellt en ny utformning av Floda. Åtgärderna skulle inte minst medge en trafikökning på lokaltågssystemet Göteborg – Floda samt öka kvaliteten i trafiksystemet ytterligare (PR).

Det ställdes en fråga om huruvida TSP Mälardalen följs i Stockholm. Den gängse uppfattningen hos Trafikverkets planerare och järnvägsföretagen i området tycks vara att den är bra. Den följs under dimensionerande tider men avvikelser förekommer under lågtrafik. Förutsättningarna är dock helt annorlunda i Stockholm respektive Göteborg: I Stockholm måste den stora mängden tåg fördelas effektivt på ytterspår (snabba tåg) och innerspår (långsamma tåg) längs fyrspårssträckorna, i Göteborg måste den blandade trafiken med snabba och långsamma tåg fördelas effektivt på samma spår (AR).

Fråga (SJ AB, TW): Hur är fordonstyperna valda, t ex godståg? Passar de i sina kanaler?

Svar (Trafikverket): De är valda utifrån det som Trafikverket känner till, för godståg har Rc4 + 1400 tons tågvikt med sth 100 km/h valts som "malltåg".

Från CargoNets sida (TL) framfördes att det kan bli mycket svårt att passa in långväga tåg, t ex relationen Luleå – Göteborg i TSP.

När det gäller lokaltrafik är det viktigt att kunna säkerställa attraktiva tidtabeller för pendlare, t ex genom styv 15/30-minuterstrafik (Trafikverket, BR). Västtrafik har försökt att driva frågan om s k skip-stop-tåg på politisk nivå, men det finns ingen accept för detta (RS). Västtrafik behöver i så fall Trafikverkets hjälp att driva frågan om trafikupplägg med skip-stop-tåg, byten i Herrljunga o dyl. Västtrafik kommer inte att ansöka om den typen av trafikupplägg (IB). Trafikverket har börjat kommunicera på politisk nivå om vilken nytta slopandet av vissa uppehåll kan få för både den kommersiella och samhällsköpta trafiken – detta är särskilt viktigt i och med att kommersiell trafik till stor del prioriteras.

År 2013 ska det regionala pendlandet ha tredubblats, hur ska det gå till? (IB) En lösning borde vara att köra längre tåg, idag är många tåg korta (Tågkompaniet, SS). Det fungerar delvis, risken är dock att trängsel uppstår på plattformar som redan idag har många resande. De kommande plattformsförlängningarna löser bara delvis detta problem (Västtrafik, IB).

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	Dokumentdatum	Version

Fråga (Västtrafik, IB): Kan inte en överbelastningsförklaring av infrastrukturen ge argument för fler investeringar?

Svar (Trafikverket): En överbelastningsförklaring skulle vara ett bra argument, men det är mycket svårt för Trafikverket att få mer pengar. Västra stambanan borde exempelvis vara en prioriterad sträcka men ändå saknas medel för nödvändiga åtgärder.

Övrigt

Nästa steg är mindre korrigeringar av TSP Göteborg, därefter kommer TSP ingå i remissen av JNB varvid möjlighet ges att lämna ytterligare synpunkter.

Trafikverket avser att starta arbetet med nästkommande TSP Göteborg (2013) under våren 2011. Trafikverket återkommer till berörda järnvägsföretag om former för detta arbete.

Inget mer möte för TSP Göteborg 2012 är planerat.

Vid tangentbordet

Armin Ruge