

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Stenungsund – Göteborg Kville Tåg 6571

Tågplan 2022

Ärendenummer TRV 2021/107250



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Stenungsund – Göteborg Kville tåg 6571 T22

Författare: Stefan Persson, Långsiktig Trafikplanering Trafikverket

Kalkylansvarig: Patrik Sterky, Kreera samhällsbyggnad

Dokumentdatum: 2022-10-31

Ärendenummer: TRV 2021/107250

Version: 1.0

Kontaktperson: Stefan Persson, Trafikverket.

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| | 1 |
| Bakgrund och syfte | 4 |
| Förutsättningar | 5 |
| Berört område | 5 |
| Trafiksituation | 6 |
| Sannolik framtida trafikutveckling..... | 7 |
| Aktuella och planerade åtgärder | 7 |
| Åtgärdsalternativ och effektbedömning..... | 7 |
| JA , Trafikverkets utkast till tågplan | 7 |
| UA | 7 |
| Hinder för infrastrukturutveckling | 8 |
| Effektbeskrivning | 9 |
| Kostnads – och nyttoanalys | 9 |
| Sammanfattning | 10 |
| Slutsats av den samhällsekonomiska analysen..... | 10 |
| Samrådsredogörelse | 11 |
| Trafikverkets ställningstagande | 11 |
| Planerade ändringar av tillträdesavgifter | 11 |
| Begrepps- och ordförklaring | 12 |
| Referenser..... | 12 |

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägsmarknadslagen 2022:365 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 orsaker till kapacitetsbrist och att analysera åtgärder för att lösa kapacitetsbristen på medellång sikt (upp till sex år) genom tidtabellsåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.

Kapacitetsförstärkningsplanen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2021.

På sträckan Stenungsund-Göteborg Kville har Green Cargo till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 6571 på grund av oförenliga önskemål om tåglägen.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till berörda parter som berörs av tvisten sträckan Stenungsund – Göteborg Kville, dessa är Green Cargo AB och Västtrafik AB. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket finner att järnvägsinfrastrukturen har betydande kapacitetsbrist med hänsyn till inkomna ansökningar varför sträckan Stenungsund – Göteborg Kville har förklarats överbelastad 211213-220626 måndag – fredag samt 220815-221210 måndag - fredag klockan 15.00-15.40.

Förutsättningar

Green Cargo hade i sin ansökan en styrande avgångstid från Stenungsund. Tåget tilldelades en avgångstid 14.03 vilket var 57 minuter tidigare än ansökt tid. Detta medför att Green Cargo får problem med sin kundleverans och riskerar dagliga förseningar. Denna tilldelning accepterades inte av Green Cargo varav en tvist lämnades in till Trafikverket.

Berört område

Sträckan Stenungsund-Göteborg Kville är enkelspårig och elektrifierad med största tillåtna hastighet på 140 km/h. Sträckan Stenungsund – Göteborg Kville är 43 km lång. Mellan Stenungsund – Göteborg Kville finns det fyra driftplatser med ett mötesspår på varje driftplats. Dessa driftplatser är Stora Höga, Kode, Ytterby och Säve. Mötesspårerna på dessa driftplatser är mycket korta, mellan 200-400 meter beroende på driftplats. Kapacitetsutnyttjandet klacifieras som låg då driftplatserna ligger tätt och driftplatserna har signaltekniska funktionen samtidig infart, vilket betyder att två tåg kan ankomma driftplatsen samtidigt från vardera håll.



Bild 1: Överbelastad sträcka markerad med rött.

Trafiksituation

Sträckan Stenungsund-Göteborg Kville är en del av Bohusbanan mellan Strömstad och Göteborg. Sträckan trafikeras idag av halvtimmetrafik pendeltåg och två godståg per riktning (Sävenäs Rangerbangård - Stenungsund). Kapacitetsutnyttjandet klacifieras som låg och trafikeras en vardag av cirka 50 persontåg och cirka 4 godståg. Mycket av trafiken mellan Stenungsund och Göteborg trafikerar även mellan Strömstad och Stenungsund. Mellan Strömstad och Stenungsund under kapacitetsutnyttjande max 2 timmar bedöms kapacitetsutnyttjandet vara högt då infrastrukturen är begränsad och inte lika väl utbyggd som mellan Stenungsund och Göteborg.

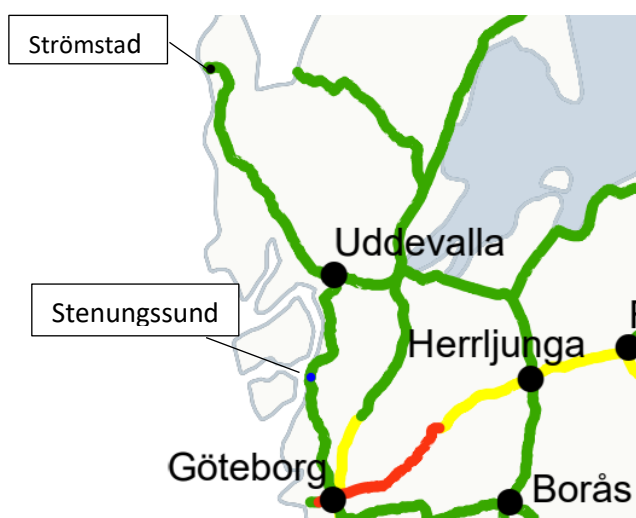


Bild 2: Kapacitetsutnyttjande från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn 2021.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 3: Kapacitetsutnyttjande max två timmar 2021 (de mest trafikerande timmarna per dygn).

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande Grön = lågt kapacitetsutnyttjande

Sannolik framtida trafikutveckling

Trafikverket bedömer att persontågstrafiken samt även godstrafiken kommer att utökas på sträckan.

Aktuella och planerade åtgärder

Kontaktledningsbyte och tunnelsäkring. Ny plattform i Stenungsund ska byggas söder om nuvarande.

Planerade åtgärder som ej är finanserade är förläggning av befintliga plattformar (ej Stenungsund) till 170 meter.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA , Trafikverkets utkast till tågplan

Green Cargo tåg 6571 avgår Stenungsund klockan 14.03, 57 minuter tidigare än ansökt tid. Ankomst Sävenäs Rangerbangård klockan 14.54-15.09 (ansökt tid 15.51-16.06) och ankomst Sävenäs lokstation klockan 15.15 (ansökt tid klockan 16.12).

Västtrafik tåg 3757 avgår Stenungsund klockan 15.09, samma tid som ansökt. Ankomst Göteborg Central klockan 15.50, ansökt tid klockan 15.50.

Västtrafik tåg 3760 avgår Göteborg Central klockan 15.10, samma tid som ansökt. Ankomst Stenungsund klockan 15.51, ansökt tid klockan 15.51.

UA

Green Cargo tåg 6571 avgår Stenungsund klockan 15.03, 3 minuter senare än ansökt tid. Ankomst Sävenäs Rangerbangård 15.54-16.09 och Sävenäs lokstation klockan 16.15.

Västtrafik tåg 3757 avgår Stenungsund klockan 15.23, ansökt tid 15:09. Uppehåll i Kode förlängs med 2 minuter, uppehåll i Säve 2 minuter. Ankomst Göteborg Central klockan 16.10, ansökt tid klockan 15.50.

Västtrafik tåg 3760 avgår Göteborg Central klockan 15.10, samma tid som ansökt. Uppehåll i ytterby förlängs med 2 minuter. Ankomst Stenungsund klockan 15.53, 2 minuter senare än ansökt tid klockan 15.51.

| Tåg | JF | Prio- kod | Tidsvinst | Tidsförlust | Tidsförskjutning | Antal dagar |
|------------|----------------|----------------------|------------------|--------------------|-------------------------|------------------------|
| 6571 | Green Cargo | GS | | | +54 min | 253 |
| 3757* | Västtrafik | RS | | 6 min | -14 min | 216 |
| 3760 | Västtrafik | RX | | 2 min | | 216 |

*Association till tåg 3484 på G, minsta tid 40 minuter. Ansökt ankomsttid G klockan 15:50. Associationen bryts med 20 min. Kod FOH

Hinder för infrastrukturutveckling

Inför nationell plan genomfördes en åtgärdsvalstudie (ÅVS) för att möjliggöra kvartstrafik, men objektet kom inte med i planen och därför finns ingen planerad förtätning av trafiken.

Det enda hindret som finns för infrastrukturförbättringar är pengar och beslut.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA, leder till olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Totalt sett visar alternativet på en samhällsekonomisk olönsamhet.

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 2022, 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.

UA

Värderade effekter järnvägsföretag

UA leder till ökade transportkostnader för persontrafiken under trafikåret.

Hur UA påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats monetärt, men värdet bedöms vara (-), då persontrafiken över lag påverkas negativt. Effekten för godstrafikens transportintäkter bedöms vara (0).

Värderade effekter resenärer

Resenärerna kommer påverkas negativt av UA då kostnader för restid, förskjutet tågläge och bruten association kommer öka under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas positivt av åtgärderna 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 | UA |
|-----------------------------------|-------------------|
| Järnvägsföretag | |
| Transportkostnader persontrafiken | -181 595 |
| Transportkostnader godstrafiken | 0 |
| Förändrade biljettintäkter | (-) |
| Förändrade transportintäkter | 0 |
| Resenärer | |
| Restidsvinster | -407 155 |
| Förskjutet tågläge | -463 987 |
| Bruten association | -8 552 953 |
| Tidsåtgång | 0 |
| Exkluderat tågläge | 0 |
| Slopat uppehåll | 0 |
| Godstransportkostnader | |
| Varutidsvinster | 0 |
| Förskjutet tågläge | 2 495 994 |
| Bruten association | 0 |
| Tidsåtgång | 0 |
| Exkluderat tågläge | 0 |
| Trafikverket | 0 |
| Samhället i övrigt | 0 |
| Summa total | -7 109 697 |

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA är sämre än JA. Eventuella intäktsförändringar för persontrafiken påverkar inte resultatet. JA är det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

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

Trafikverkets ställningstagande

Trafikverket valde att fastställa tågplan 2022 enligt UA där Green Cargo tåg 6571 avgår från Stenungsund 15.03 och rangerar på Sävenäs rangerbangård mellan klockan 15.54-16.09. Men en mer fördjupad analys av de olika utredningsalternativen visar att det var JA som var det bästa alternativet ur ett samhällsekonomisk perspektiv. JA innebar en avgångstid Stenungsund klockan 14.03 och tid på Sävenäs rangerbangård mellan klockan 14.54-15.09.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Tillträdesavgifter räknas upp årligen enligt den Nationella planen för transportsystemet år 2018-2029.

Begrepps- och ordförklaring

Samtidig Infart: Innebär att två tåg från olika håll kan köra in på driftplatsen samtidigt för att möta varandra.

JA: Jämförelsealternativ, trafikverkets utkast till tågplan.

UA: Utredningsalternativ

Referenser

Järnvägsmarknadslag 2022:365

Transportstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (TSFS 2022:32)

Kapacitetsanalys Stenungsund – Göteborg Kville tag 6571 T22

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Trafikverket, Järnvägens kapacitetutnyttjande 2021, TRV 2021/101358

Trafikverket, Beslut om tilldelning av infrastrukturkapacitet sträckan Stenungsund Göteborg Kville

Trafikverket, Beräkn priokrit tåg 6571



Trafikverket Box 810, 781 28 Borlänge

Besöksadress: Redargatan 18 Gävle

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se