

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Göteborg, Flixbus Sverige tåg 23040

Tågplan 2022

Ärendenummer TRV 2021/107227



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Göteborg, Flixbus Sverige tåg 23040

Författare: Tina Jansson, TRpl

Kalkylansvarig: Patrik Sterky, Kreera samhällsbyggnad

Datum: 2022-10-25

Ärendenummer: TRV 2021/107227

Version: 1.0

Bild: Magnus Backman, Trafikverket

Kontaktperson: Tina Jansson

Innehåll

.....	1
Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	5
Berört område	5
Trafiksituation	6
Sannolik framtida trafikutveckling	9
Aktuella och planerade åtgärder	9
Åtgärdsalternativ och effektbedömning	10
JA , Trafikverkets utkast till tågplan	10
UA	10
Hinder för infrastrukturutveckling	11
Effektbeskrivning	11
Kostnads – och nyttoanalys	12
Sammanfattning	12
Slutsats av den samhällsekonomiska analysen	13
Samrådsredogörelse	13
Trafikverkets ställningstagande	14
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	14
Begrepps- och ordförklaring	15
Referenser.....	15

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 grund av trafikavbrott i Olskroken på Västra Stambanan i 15 dagar under år 2022 skall trafiken mot Västra Stambanan omledas via Norge/Vänerbanan (Göteborg-Öxnered) och Älvsborgsbanan (Öxnered-Herrljunga) för att sedan fortsätta på Västra Stambanan. För att kapaciteten för ordinarie trafik samt omledningstrafiken på den enkelspåriga banan Öxnered-Herrljunga skall räcka till tvingades avgångstiderna på Göteborgs Central justeras. Flixbus Sverige anmälde en tvist avseende ansökt tåg 23040 eftersom man ansåg att den tilldelade avgångstiden inte var attraktiv och skulle leda till ett tapp av resenärer.

Trafikverket har beslutat att förklara driftplats Göteborg Central överbelastad 2022-07-25 – 2022-08-14 måndag till fredag klockan 07.50. Trafikverket har presenterat lösningsförslag och medföljande lösning för omledningssträckan vilket har återspeglat konsekvensen för berörd trafik. Eftersom det inte har varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten med de berörda parterna har Trafikverket förklarat Göteborgs Central överbelastad.

Förutsättningar

För att kapaciteten på omledningsbanan Älvsborgsbanan skulle räcka till för både ordinarie tåg och omledda tåg behövde avgångstiderna från Göteborg Central justeras. Flixbus ansåg att den tilldelade avgångstiden inte var attraktiv och anmälde tåg 23040 till tvist.

Berört område

Norge/Vänerbanan är en fjärrblockerad, elektrifierad bana som går Göteborg-Kil. Sträckan Göteborg-Öxnered är dubbelspårig och sträckan Öxnered-Kil är enkelspårig. Total längd 231 kilometer, sträckan Göteborg-Öxnered 61 kilometer. Hastigheten är mellan 80-200 kilometer i timmen. Plattformar finns vid flera driftplatser. Öxnered är en knutpunkt där Älvsborgsbanan mellan Uddevalla och Herrljunga korsar Norge/Vänerbanan.

Älvsborgsbanan är en fjärrblockerad, enkelspårig, elektrifierad bana som går Uddevalla-Herrljunga-Borås. Total längd på banan är 133 kilometer, sträckan Öxnered-Herrljunga är 68 kilometer. Hastigheten är mellan 90-160 kilometer i timmen. Mellan Öxnered och Vänersborg finns Trollhätte Kanalbro som är en rörlig klaffbro. Plattformar finns på alla mellanliggande driftplatser. Genomgående tåg från Öxnered mot Hallsberg (Västra Stambanan) måste ha byte av körriktning/rundgång med lok i Herrljunga.

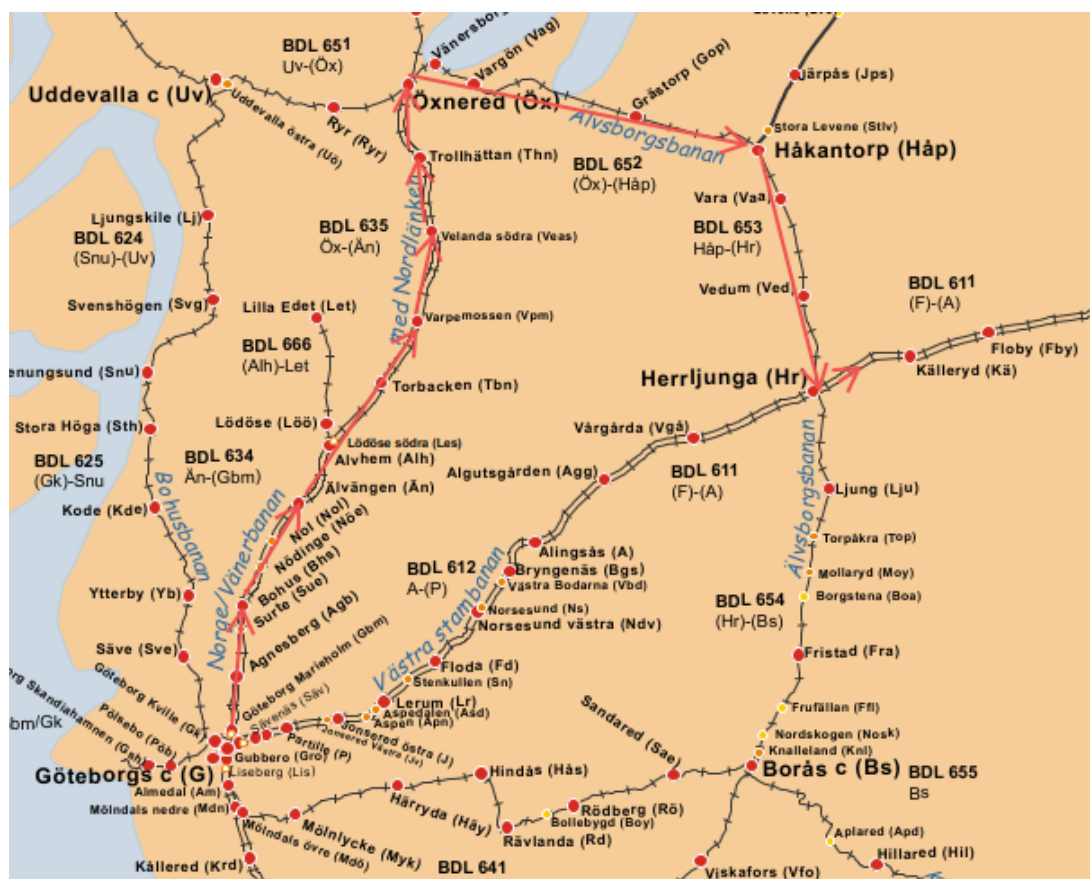


Bild 1: Omledningsbanan Göteborg-Öxnered-Herrljunga markerad med röda pilar.

Trafiksituation

Västra Stambanan mellan Göteborg och Stockholm är en av Sveriges viktigaste och hårdast belastade järnvägar. Banan har mycket stor betydelse för regionala och långväga persontransporter samt för nationella och internationella godstransporter. Banans kapacitet utnyttjas idag maximalt, främst på sträckan Alingsås-Göteborg.

Då det är trafikavbrott på Västra stambanan mellan Göteborg-Herrljunga nyttjas sträckan Göteborg-Öxnered-Herrljunga som en omledningsbana. Resandetågen till Göteborg omleds främst via Herrljunga-Borås-Göteborg medans resandetåg från Göteborg går Göteborg-Öxnered-Herrljunga. Godstågen omleds både till och från Göteborg via Öxnered.

Trafiken på Norge/Vänerbanan består av både resandetåg och godståg. Resandetågen består av pendeltåg och regiontåg som utgörs av motorvagnar. Dessa vänder antingen i Älvängen eller i Vänersborg och har uppehåll vid alla driftplatser. Fjärrtågen går från Göteborg till Värmland, vissa går vidare mot Norge, Stockholm eller Falun/Mora och utgörs av både loktåg och motorvagnståg. Godstrafiken är förhållandevis intensiv då det finns flera större industrier på sträckan. Det går även en hel del godstransporter till/från Norge. Både resande- och godstågen kör med olika hastigheter och har olika längd och vikt. Närmast Göteborg på sträckan Göteborg-Älvängen är det ett högt kapacitetsutnyttjande under högtrafik.

Trafiken på Älvsborgsbanan består av främst resandetåg och en mindre del av godståg. Resandetågen är regiontåg som utgörs av motorvagnar med flera uppehåll för resandeutbyten. Den ordinarie godstrafiken är relativt liten. På sträckan Håkantorp-Herrljunga är det ett högt kapacitetsutnyttjande under högtrafik.

Vid omledning ökar trafikeringen på sträckan Göteborg-Öxnered-Herrljunga markant då även snabbtåg, långväga resandetåg och godståg som vanligtvis går på Västra stambanan ska tilldelas kapacitet utöver ordinarie trafik. Kapacitetsutnyttjandet på sträckan Öxnered-Herrljunga där det är enkelspår blir då väldigt högt från morgon till kväll. Kapaciteten mellan Göteborg-Öxnered är inte lika hårt ansatt eftersom det är dubbelspår. Under sommaren sker dessutom en sommarreducering av pendeltågens trafik på Norge/Vänerbanan vilket underlättar vid tilldelningen av kapacitet för omledningstrafiken.

Bild 2: Tabellen visar cirka antal tåg en vardag i september utan omledning.

	VSB Göteborg-Herrljunga		Norge/Vänerbanan Göteborg-Öxnered		Älvsborgsbanan Öxnered-Herrljunga	
	2 h	dygn	2 h	dygn	2 h	dygn
Godståg	4	83	2	25	0	0
Pendeltåg	13	84	14	102	3	23
Snabbtåg	9	64	1	2	0	0
Regional	8	53	14	89	5	14
Fjärrtåg	1	10	1	8	0	0
Totalt antal	35	294	32	226	8	37

Bild 3: Tabellen visar cirka antal tåg en vardag i juli med omledning

	VSB Göteborg-Herrljunga		Norge/Vänerbanan Göteborg-Öxnered		Älvsborgsbanan Öxnered-Herrljunga	
	2 h	dygn	2 h	dygn	2 h	dygn
Godståg	1	32	4	55	2	36
Pendeltåg	10	80*	4	37	3	18
Snabbtåg	0	6**	3	13***	2	15
Regional	4**	34**	7	57	3	13
Fjärrtåg	0	0	1	8	0	0
Totalt antal	15	152	19	170	10	82

*Går fram och tillbaka Alingsås-Partille

**Går fram och tillbaka Stockholm-Alingsås

***Endast snabbtåg från Göteborg. Snabbtåg till Göteborg går via Borås.

Kapacitetsutnyttjande på omledningssträckan Göteborg-Öxnered-Herrljunga under dygnet och under max 2 timmar redovisas nedan (mätt tågplan 2021). Omledningssträckan markerad med streckad svart linje.



Bild 4: Kapacitetsutnyttjande från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn år 2021, ordinarie trafik ej med omledningstrafik.

Öxnered blå prick och Herrljunga ljusgrön prick.

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



Bild 5: Kapacitetsutnyttjande max två timmar år 2021 (de mest trafikerade timmarna per dygn), ordinarie trafik ej med omledningstrafik.

Öxnered blå prick och Herrljunga ljusgrön prick.

Rött= högt kapacitetsutnyttjande, Gult= medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grönt= lågt kapacitetsutnyttjande

Sannolik framtida trafikutveckling

Enligt Västra Götalandsregionens målbild Tåg 2035 ska tågresandet trefaldigas från 2006 till år 2035. Detta innebär att utbudet av tågtrafik behöver utökas i motsvarande omfattning. När det gäller godstrafikens utveckling så säger Trafikverkets basprognos att godstrafiken på Västra stambanan kommer att öka med cirka 25% fram till år 2030.

Sträckan är också den mest avreglerade när det gäller snabba interregionaltåg med tre olika konkurrenadsbolag (SJ AB, MTR Nordic och Flixbus Sverige). Trots den stora mängden snabba förbindelser är det inte helt osannolikt att konkurrensen kommer att öka ytterligare med fler konkurrerande bolag.

Även pendeltågstrafiken har behov av att utöka sin trafik på den redan nu hårt trafikerade sträckan Alingsås – Göteborg de kommande åren.

De närmaste åren kommer det ske flera trafikavbrott på Västra stambanan på grund av underhålls- och investeringsåtgärder. Det leder till att fler omledningar via Öxnered kommer ske. Med tanke på den ökade trafikutvecklingen kommer det bli utmanande att få kapaciteten att räcka till på omledningsbanan via Öxnered. Trafikavbrotten bör om möjligt läggas då trafiken är reducerad under sommaren eller storhelger för att på så sätt minska på antalet omledningståg.

För att lösa problematiken med att kapaciteten stundtals inte räcker till på omledningsbanan via Öxnered krävs större infrastrukturinsatser. Men då kapacitetsbristen endast förekommer då det är trafikavbrott på Västra Stambanan och trafiken måste ledas om via Norge- Vänerbanan och Älvsborgsbanan är det inte kostnadseffektivt att till exempel bygga dubbelspår på sträckan Öxnered-Håkantorp-Herrljunga. Problemet med kapacitetsbristen går att lösa genom att justera körplanen för att på så sätt nyttja den befintliga kapaciteten till fullo.

Aktuella och planerade åtgärder

Vändspårsbyggnad i Älvängen, förlängning av befintligt spår samt iläggning av växlar. Produktion år 2026-2027.

Brobyte Trollhätte Kanalbro produktionsstart år 2025.

Västlänken blir klar år 2027.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA , Trafikverkets utkast till tågplan

I Trafikverkets förslag till tågplan 2022 tilldelades Flixbus tåg 23040 en avgångstid från Göteborgs Central klockan 06.45 (ansökt tid klockan 07.05), passerade Öxnered klockan 07.34, ankomst Herrljunga klockan 08.24 (ansökt tid klockan 08.35), avgång efter rundgång med lok klockan 08.44 (ansökt tid klockan 08.55) och ankomst Stockholm Central klockan 11.47 (ansökt tid klockan 11.35).

Västtrafiks tåg 17328 går Göteborg Central - Vänersborg Central. Avgångstid Göteborg Central klockan 07.50 och ankomsttid Vänersborg Central klockan 08.46. Både avgångstid och ankomsttid är ansökta tider.

Västtrafiks tåg 3821 går Uddevalla Central – Herrljunga. Avgångstid Uddevalla Central klockan 08.17 och ankomsttid Herrljunga klockan 09.36. Både avgångstid och ankomsttid är ansökta tider.

SJ tåg 428 går Göteborg Central – Öxnered – Herrljunga - Stockholm Central. Avgångstid Göteborg Central klockan 08.43 (ansökt tid klockan 08.35), Herrljunga klockan 09.58-10.05 (ansökt tid) och ankomsttid Stockholm Central klockan 12.28 (ansökt tid klockan 12.26).

UA

I Trafikverkets lösningsförslag föreslogs en avgångstid från Göteborgs Central för Flixbus tåg 23040 klockan 07.50 (ansökt klockan 07.05), Herrljunga klockan 09.24-09.44 och Stockholm Central klockan 12.45 (ansökt klockan 11.32).

Västtrafiks tåg 17328 tilldelas avgångstid Göteborg Central klockan 07.55 (ansökt klockan 07.50) och ankomsttid Vänersborg Central klockan 08.51 (ansökt klockan 08.46).

SJ tåg 428 tilldelas avgångstid Göteborg Central klockan 08.43 (ansökt klockan 08.35), Herrljunga klockan 09.58-10.05 (ansökt tid) och ankomsttid Stockholm Central klockan 12.29 (ansökt klockan 12.26).

Västtrafiks tåg 3821 Uddevalla Central-Borås Central exkluderas på sträckan Uddevalla Central–Herrljunga, går endast Herrljunga–Borås Central med avgångstid klockan 10.25 (ansökt tid) och ankomsttid klockan 11.03 (ansökt tid).

Även Västtrafiks tåg 3302 Herrljunga–Lidköping–Laxå behöver exkluderas på sträckan Herrljunga-Vara och tåg 3347 Gårdsjö-Lidköping-Herrljunga behöver exkluderas på sträckan Vara-Herrljunga.

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
23040	Flixbus	FX	7min		-25	16
17328	Västtrafik	RS			-5	15
428	SJ	FX		1min		16
3821	Västtrafik	RL	*	*	*	16
3302	Västtrafik	RL	**	**	**	16
3347	Västtrafik	RL	***	***	***	1

*Tåg 3821 delsträckan Uddevalla-Herrljunga exkluderas. Associationen i Uddevalla till tåg 3824 bryts.

**Tåg 3302 delsträckan Herrljunga-Vara exkluderas. Associationen i Herrljunga till tåg 159 bryts.

***Tåg 3347 delsträckan Vara-Herrljunga exkluderas. Association i Herrljunga till tåg 7290 och till tåg 3350. Båda associationerna bryts.

Hinder för infrastrukturutveckling

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten. Genom att tidigarelägga avgångstiden från Göteborg Central för Flixbus kan kapaciteten på omledningssträckan utnyttjas maximalt och inga tåg behöver exkluderas.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA, leder till flera olika effekter för persontrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken får en positiv effekt för transportkostnader. Resenärer påverkas positivt av tidsvinsten, men negativt av förskjutna tåglägen, brutna associationer och exkluderade tåglägen. Godstrafiken ej påverkas.

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 positiv effekt för transportkostnader för persontrafiken under trafikåret.

Hur UA påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats monetär, men bedöms vara (0), då persontrafiken påverkas både positivt och negativt under trafikåret. Transportintäkterna för godstrafiken påverkas ej och effekten är därmed (0).

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA leda till restidvinster under trafikåret. Förskjuta tåglägen påverkar negativt.

Resenärerna erfar fler brutna associationer i UA än JA samt påverkas negativt av exkluderade tåglägen, dessa är värderade monetärt.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas ej 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	65 284
Transportkostnader godstrafiken	0
Förändrade biljettintäkter	0
Förändrade transportintäkter	0
Resenärer	
Restidsvinster	63 971
Förskjutet tågläge	-211 418
Bruten association	-1 037 218
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	-372 142
Slopat uppehåll	0
Godstransportkostnader	
Varutidsvinster	0
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-1 491 522

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att JA är bättre än UA. Eventuella intäktsförändringar för persontrafiken bedöms inte påverka resultatet. JA är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Samrådsredogörelse

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

Trafikverkets ställningstagande

Den samhällsekonomiska analysen visar att JA är bättre än UA och är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen.

Tåg 23040 fastställdes i tågplanen T22 enligt JA, trafikverkets utkast till tågplan.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

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

Begrepps- och ordförklaring

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

JA: Jämförelsealternativ, trafikverkets utkast till tågplan.

UA: Utredningsalternativ

Referenser

Järnvägsmarknadslagen 2022:365

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

Kapacitetsanalys driftplats Göteborg, Flixbus tåg 23040

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Lösningförslag FLIX 23040

Beräkning med stöd av prioriteringskriterier tåg 23040

Trafikverket, Järnvägens kapacitet 2020, TRV 2020/124364

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2021/107227)