

Förstudie Ny hamnbana



Organisationen kring Hamnbanan

BRVT 2006:02-21
2006-06-30

Denna rapport ingår som underlagsrapport till *förstudie Ny hamnbana (BRVT 2006:02-01)*. Övriga underlagsrapporter är:

Ingår i remiss under våren 2006

BRVT 2006:02-10	Förutsättningar för utbyggnaden, fördjupad beskrivning
BRVT 2006-02-11	Trafik
BRVT 2006:02-12	Åtgärder på Skandiabangården och Älvsborgsbangården, Underlag för fortsatt planering
BRVT 2006:02-13	Kostnadsbedömningar
BRVT 2006:02-14	Samråd under utredningsarbetet

Behandlar kapaciteten på den befintliga Hamnbanan

BRVT 2006:02-22	Analys av trafiken på Skandiabangården
BRVT 2006:02-23	Kvillebangården
BRVT 2006:02-24	Marieholmsbron

Beställare:

Måns Werner, 031-10 32 76
Banverket Västra Banregionen

Konsult:

Patrik Fridh, 031-10 35 31
Leif Broberg, 08-762 25 75
Banverket Projektering



Göteborg 2006-06-21

Förord

De flesta transporter på Hamnbanan är hårt konkurrensutsatta. En ombyggnad eller ändring i organisationen som fördyrar transporterna, kan lätt medföra att dessa flyttar över till lastbil. Ju enklare och mer kostnadseffektivt trafiken kan drivas på Hamnbanan desto större andel gods kan transporteras på järnväg. Det gäller alltså att se till att det befintliga systemet används på ett rationellt sätt och att flaskhalsar hanteras så att kapaciteten kan utvecklas stegvis i takt med trafikutvecklingen.

Förslagshandlingen *Förstudie Ny hamnbana* (BRVT 2006:02-01) beskriver åtgärdsbehovet för godstrafiken till och från hamnen på kortare sikt men inriktar sig framför allt på att beskriva olika principer för dragning av Hamnbanan mellan fastlandet och ytterhamnen. Förslagshandlingen beskriver bara det befintliga systemet och dess kapacitet kortfattat.

En särskild delutredning har därför genomförts under 2006 för att utreda vilka begränsningar den befintliga anläggningen har och kommer att ha inom de närmaste åren. Översynen har genomförts i två steg. Det första steget har innehållit inventering av anläggningen, litteraturstudier av tidigare utredningar om kapaciteten på Hamnbanan och hamnens spåranslagning samt intervjuer med berörda parter: tågoperatörer, infrastrukturägare och hamnen. Fyra frågor med stor påverkan på kapaciteten på Hamnbanan och förbättringspotential pekades då ut och bildade grunden för steg två, analysdelen:

Förbättringsområde 1: Organisationer kring Hamnbanan

Många olika transportföretag samsas på Hamnbanan och det finns stora samordningsvinster att göra om trafiken struktureras bättre emellan. Dessutom kan tågtrafikledningen och hamnen på olika sätt tillsammans med transportföretagen medverka till att godstrafiken kan fungera smidigare och effektivare. En analys behövde göras för att se var de största bristerna finns idag och ge förslag på åtgärder.

Förbättringsområde 2: Marieholmsbron

En viktig fråga för hamntrafiken är hur mycket godstrafik den enkelspåriga Marieholmsbron klarar, både med tanke på broöppningarna och på den ökande persontrafiken på Bohusbanan. En simulering av tågtrafiken runt Marieholmsbron behövdes för att ta ställning för att se kapacitetstaket för bron och hur öppningar kan ske för att störa tågtrafiken så lite som möjligt.

Förbättringsområde 3: Infarten till Skandiabangården

Den planerade ombyggnaden av Skandia- och Älvsborgsbangårdarna (beskrivs i *BRVT 2006:02-12 Åtgärder på Skandiabangården och Älvsborgsbangården, Underlag för fortsatt planering*) kommer att göra avgångar och ankomster till bangårdarna mindre tidskritiska. Fortfarande riskerar dock infarten till Skandiabangården att vara en av de mest belastade trafikdelarna på Hamnbanan där tåg och växlingsrörelser hindrar ömsesidigt varandra.

Ursprungligen planerades ett utdragsspår österut från Skandiabangården parallellt med Hamnbanans huvudspår, som skulle ha löst denna konflikt. Detta har strukits, bl.a. p.g.a. oro för konflikterna med vägtrafiken vid korsningen med Oljevägen. Det behövde därför utredas om ett utdragsspår skulle förvärra situationen vid Oljevägen och hur stor betydelse ett utdragsspår skulle ha för effekten av ombyggnaden av Älvsborgs- och Skandiabangården.

Förbättringsområde 4: Kvillebangården

Kvillebangården är till skillnad från de övriga tre utpekade områdena inte något akut problem. Det största problemet med Kville finns på sikt. Om Hamnbanan ska dras i annan sträckning kan troligen Kville inte längre sköta sina funktioner och att ersätta bangården kräver stora markytor. Det behövde därför beskrivas vilka funktioner Kville har för trafiken och var dessa olika funktioner bör placeras ur trafiksynpunkt.

De fyra områdena har analyserats och redovisas i fyra separata delrapporter. Denna rapport beskriver analysen av förbättringsområde 1.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	6
2	Intressenterna på Hamnbanan	7
2.1	Banverket	7
2.2	Göteborgs Stad.....	7
2.3	Tågoperatörer.....	7
3	Problem med dagens hamnbana ur ett organisationsperspektiv	8

1 Bakgrund och syfte

I denna PM analyseras organisationen kring Hamnbanan och om organisationen behöver förändras. Målsättningen är att Hamnbanans kapacitet ska kunna utnyttjas mer effektivt. Att se över Hamnbanans organisation är en del av steg 2 i den så kallade fyrstegsprincipen som Banverket använder vid analys av kapacitetsförstärkningsåtgärder.

De fyra stegen är följande:

1. Påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Syftet med fyrstegsprincipen är att säkerställa att olika sätt att tillgodose ett behov eller lösa ett problem prövas innan beslut fattas om större ombyggnadsåtgärder och nyinvesteringar. Modellen tar fasta på att åtgärder som kan påverka transportbehov och val av transportsätt samt ger ett effektivare nyttjande av befintligt järnvägsnät ska väljas före ombyggnadsåtgärder och nyinvesteringar.

Många olika transportföretag samsas på Hamnbanan och det finns stora samordningsvinster att göra om trafiken struktureras bättre dem emellan. Dessutom bör rollfördelning på Hamnbanan mellan Banverket och Göteborgs stad tydliggöras.

Nyttan med att arbeta med organisationen är framförallt två:

- idag går en stor del av Hamnbanans kapacitet förlorad p.g.a. bristande samordning och informationsflöde mellan inblandade parter. Följden blir att olika tåg och växlingsrörelser står och väntar på varandra och på lossning/lastning i hamnen bara p.g.a. ”den ena handen vet inte vad den andra gör”.
- en mer rättvis tågdrift kan skapas om en opartisk intressent ser över ansvarsfördelningen mellan olika intressenter.

Syftet med denna PM är att tydliggöra vilka problem som finns i dag på Hamnbanan, både med hänseende på långsiktig planering och den dagliga driften. PM ger också förslag på hur man går vidare för att lösa problemen och vilken organisation som bör vara ansvarig för att driva processen.

2 Intressenterna på Hamnbanan

Här presenteras olika parter som har intressen kopplade till Hamnbanan. Syftet är att skapa en bild av vilken uppgift som parterna har dels i allmänhet, dels specifikt på Hamnbanan.

2.1 Banverket

Banverket, Västra banregionen

Banverket, Västra banregionen har bl.a. till uppgift att följa och driva utvecklingen inom järnvägssektorn och ansvara för förvaltning av statens spåranslagningar. För Hamnbanan innebär det bl.a. att säkerställa att bankapaciteten är tillräcklig och analysera vilka åtgärder som är mest effektiva för att komma tillrätta med kapacitetsbrister.

Banverket Trafik

Banverket Trafiks uppgift är bl.a. att fördela bankapacitet och att genom tågledning och tågklarering leda avtalad trafik. På Hamnbanan innebär det att Banverket Trafik både styr på lång sikt genom att fastställa vilka tidtabellslägen som tågoperatören får och på kort sikt genom att leda den dagliga tågdriften.

2.2 Göteborgs Stad

Göteborgs stad, Göteborgs Hamn AB

Göteborgs hamn utvecklar och säkerställer Göteborgs roll som nationellt logistiskt centrum. Göteborgs hamn ägs av Göteborgs Stad och hamnen styrs av ett kommunalt bolag (Göteborgs Hamn AB). I hamnen sker i- och urlastning från båttrafiken och godstransporterna ska passa in i ett logistiskt mönster. Göteborgs Hamn AB beslutar om såväl långsiktiga investeringar i spårkapacitet i t.ex. Centralharpan som om den dagliga driften av hamnen, vilket direkt påverkar trafiken på Hamnbanan.

Göteborgs Stad, Fastighetskontoret och Trafikkontoret

Göteborgs stad äger marken på Skandiabangården och Älvsborgsbangården samt stora delar av spåren på Älvsborgsbangården och spåren från Skandiabangården ner till hamnen. Banverket äger spåren Skandiabangården. Kommunens mark förvaltas av Fastighetskontoret medan kommunens spår ofta förvaltas av Trafikkontoret. Kommunens aktiva part i hamnen i trafikeringsärende är Göteborgs Hamns AB medan Fastighetskontoret och Trafikkontoret blir inblandade om t.ex. nybyggnad ska ske på kommunens mark.

För Hamnbanan innebär det att Göteborgs Hamn AB beslutar vilka tågoperatörer som ska få använda de kommunala spåren medan Trafikkontoret (tillsammans med Göteborgs Hamns AB) är med vid diskussioner om anläggande av vägskyddsanläggning på Oljevägen.

2.3 Tågoperatörer

På Hamnbanan verkar ett antal tågoperatörer såsom Green Cargo och BK tåg. Tågoperatörerna är beroende av vilka tåglägen de får för sina transporter av spårägaren som på hamnbanan är antingen Banverket eller Göteborgs Stad.

3 Problem med dagens hamnbana ur ett organisationsperspektiv

Banverket Trafik och Göteborgs Hamn medverkar på olika sätt tillsammans med transportföretagen till att godstrafiken kan fungera smidigare och effektivare. Denna PM analyserar var brister finns idag och ger förslag på åtgärder som minskar problemen. Vissa problem kan direkt hänföras till att Hamnbanans kapacitet inte utnyttjas optimalt medan andra mer beror på rollfördelningen mellan de olika aktörerna.

Några exempel:

- **Informationsflödet:** I dag finns information om hur långa tågen är endast på papper (fax). Detta gör att informationen är svår att använda för Banverket Trafik. Tågens längd styr planeringen av var tågen kan mötas. Runt Olskroken och i Pölsebo finns mötesspår av olika längd där man kan ställa upp tåg vid tågmöten om tågen inte är för långa.
- **Informationsflödet:** I Centralharpan i hamnen förbereds lastning och lossning genom att containers staplas i rätt ordning för de förväntade tågen. Information om godstågsförseningar når inte dem som arbetar med lastning och lossning i tid. Om andra tåg kommer före, får detta till följd att de inte kan lastas eftersom containrarna inte är tillgängliga för kranen. Följden blir att Centralharpan – som är en trångsektor för hela Hamnbanan – inte används alls under några timmar tills det försenade tåget ankommer. Under tiden köar andra tåg upp sig och fyller bangårdarna. Lokförare, växlingspersonal och hamnpersonal går och väntar. Lok som skulle dra andra avgående tåg står och köar på Kville och andra platser med tåg som inte ryms på Skandiabangården. När det försenade tåget väl lossats och lastats, är alla avgående tåg försenade tills man lyckas ”köra ikapp”, vilket kan ta upp till flera dygn.
- **Uppställning av enskilda vagnar och hela tåg:** Parkering av vagnar riskerar att bli ett allt större problem eftersom ingen vill ta ansvar för en plats där de kan ställas upp. Vagnarna får inte plats på Pölsebo, Skandia eller Älvsborg utan måste dras tillbaka till Kville för uppställning. Det gäller dels tågsätt som kommit för tidigt till Skandia och inte kan tas emot direkt för lossning och lastning, dels tomma vagnar som för tillfället inte har något uppdrag. Dessa transporter belastar Hamnbanans kapacitet ”i onödan”. Kapacitetsbristen på bangårdarna sprider sig alltså till Hamnbanan. I dag får ett tåg komma tidigast en timme i förväg till Skandiabangården och bara stå kvar högst två timmar när det är klart för avgång. Eftersom tåg ofta är tidiga på väg till hamnen men sena ifrån hamnen ställer det utökade krav på uppställningsytor.
- **Växlings- eller tågrörelse:** Det är bättre styrning på tågrörelser än på växlingsrörelser, Banverket Trafik vet inte alltid när växlingsrörelser är påbörjade eller klara. Eftersom många transporter görs på Hamnbanan som växlingsrörelser är det ett problem och det försvårar att Hamnbanan utnyttjas optimalt.
- **Trafikledning:** Aktörer på Hamnbanan tror att Green Cargo sköter och är ansvarig för trafikledningen på Skandia- och Älvsborgsbangården samt på hamn- och industrispåren. Egentligen är trafikledningen Banverkets ansvar på Hamnbanan och på Skandiabangården medan kommunens ansvarar för trafikledningen på Älvsborgsbangården och på hamn- och industrispåren. Otydligheten kring trafikledningen skapar hos trafikoperatörerna en känsla av att vara orättvist behandlade. Dessutom kan t.ex. vid en godsolycka ansvarsfrågan mellan de olika aktörerna sättas på sin spets så redan nu bör spårägarna känna till det egna ansvaret och tydliggöra för tågoperatörerna.

- **Trafikledning:** Banverket Trafik ger lokalfrigivningsområden eller växlingsvägar åt tågoperatörerna. Tendens är att tågoperatörerna vill ha allt mer växlingsvägar istället för lokalfrigivningsområde vilket genererar mer arbete för Banverket Trafik. Acceptansen för att Banverket Trafik har svårt att hinna med är låg. Å andra sidan, växling på växlingsväg ger (i de flesta situationer) högre kapacitet än växling på växlingsområde, i varje fall med en aktiv tågklarare. Det är troligt att BV trafik måste tillsätta en särskild tågklarare för bara Hamnbanan med sina bangårdar under morgon och kväll, om signalregleringen ska göra avsedd nytta. (Att signalreglera Skandia- och Älvsborgsbangårdarna och sedan ställa alla signaler på "snett höger" är ett kostsamt sätt att behålla status quo med GC:s växlingsledare som "trafikledare" på bangårdarna.)
- **Styrning och samarbete:** Uppställning av lok på Skandiabangården riskerar att bli ett allt större problem eftersom de olika tåg företagen har olika lok och alla vill stå med loket så det är lättillgängligt. Operatörerna kan inte flytta varandras lok och ibland blir något lok instängt. Det finns två spår på Skandiabangården avsedda för lokuppställning.
- **Tåglägen:** Tågoperatörerna upplever att gränssnittet mellan Göteborgs Hamn, Banverket och tågoperatören inte är tydligt. Green Cargo bedöms ha en särställning mellan övriga tågoperatörer och Banverket. Göteborgs Hamn har också en stor inverkan genom att de beslutar om vem som ska få utnyttja kommunens kajspår. Detta påverkar direkt vilken trafik som bedrivs på Hamnbanan. Banverket har en mer tillbakadragen roll.
- **Järnvägstransporter kontra vägtransporter:** Tågoperatörerna tycker det är orättvist att de får betala till hamnen för containerlyft medan vägtrafiken inte behöver det.
- **Reinvesteringar:** Hamnbanan är oerhört viktig för att transporter till och från Göteborgs hamn ska fungera. Ett avstängt eller trasigt spår vid fel tillfälle kan få långtgående konsekvenser. Mot bakgrund av det behövs en särskild drift- och underhållsplan för Hamnbanan där också eventuella reinvesteringar pekats ut. Tider för underhåll bör läggas in i tågplanen.
- **Marieholmsbron:** Brons öppningar stör tågtrafiken. Önskemål är att det ska finnas fasta tider för när bron öppnas. I dag påverkar det dubbelt genom att man inte vet när broöppningen kommer.