

RAPPORT

Kapacitetsanalys Falköping-Göteborg tåg 7298

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T21

Ärendenummer 2020/100664



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Falköping- Göteborg tåg 7298

Författare: Björnsson Elin, TRpl

Dokumentdatum: 2021-03-17

Ärendenummer: TRV 2020/100664

Version: 1.0

Kontaktperson: Elin Björnsson

Innehåll

Sammanfattning.....	4
Bakgrund och syfte.....	4
Beslut om överbelastad infrastruktur	5
Förutsättningar Trafik.....	6
Förutsättningar Infrastruktur	6
Investeringsplan för järnvägen	7
Analys av intressekonflikten	7
Metod för att åtgärda intressekonflikten.....	7
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter.....	8
Slutsatser	8
Referenser	9

Sammanfattning

Västtrafik begärde tvist på sträckan Falköping-Göteborg på grund av att tåg 7198 fått en 15 min senare ankomsttid till Göteborg än ansökt. Trafikverket tog fram ett lösningsalternativ men detta accepterades inte av Green Cargo, Flixbus Sverige och MTRX vars tåg enligt lösningsförslaget skulle få en längre restid.

På grund av att parterna inte kunde enas tillämpades prioriteringskriterier vilka visade på att Trafikverket utkast till tågplan var det alternativ som innebar den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Kapacitetsanalysen har inte kunnat identifiera några åtgärder som bedöms kunna lösa konflikten på tre års sikt.

Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2020.

På sträckan Falköping- Göteborg har Västtrafik AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 7298 då tåget har fått 15 minuter senare ankomst till Göteborg än ansökt.

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.

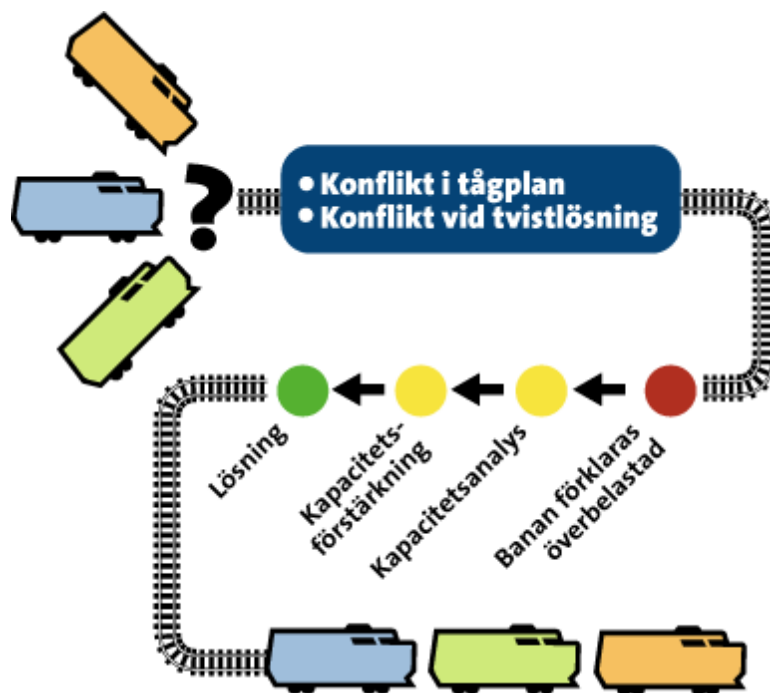


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Inför Tågplan 2021 förklarade Trafikverket sträckan Falköping-Göteborg överbelastad. Överbelastningen gällde måndag-fredag klockan 19:26-21:40 under perioden 2020-12-14 – 2021-06-27 och 2021-07-19 – 2021-12-11.

På sträckan Falköping C- Göteborgs C har Västtrafik, MTRX och Flixbus Sverige framställt oförenliga önskemål om tåglägen. Västtrafik har anmält tvist till Trafikverket avseende tågläge 7298.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till de parter som berörs av tvisten på sträckan Falköping C- Göteborg C, dessa är Västtrafik, Flixbus Sverige, MTRX och Green Cargo. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket har hållit tvistlösningsmöten den 15 september med samtliga berörda parter. Någon samstämmig lösning kunde inte berörda parter komma överens om på mötet. På grund av detta har det inte varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten.

Förutsättningar trafik

Sträckan Falköping-Göteborg är en mycket tätt trafikerad sträcka där godståg samsas med resandetåg av olika slag. Kapacitetsutnyttjandet är högt både på grund av mycket trafik och att tågen kör i olika hastigheter på sträckan, kapacitetsutnyttjandet är som högst mellan Göteborg och Alingsås där det utöver de gods-, snabb- fjärr- och regionaltåg som även kör på sträckan Alingsås-Falköping tillkommer pendeltågstrafik. På den tätast trafikerade sträckan är trafikmängden en vardag cirka 4 fjärrtåg, 40 godståg, 90 pendeltåg, 50 regiontåg och 50 snabbtåg.



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande dygn 2019. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande.



Bild 3: Kapacitetsutnyttjande max 2 timmar 2019.

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Falköping-Göteborg är dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 200 km/h samt elektrifierad.

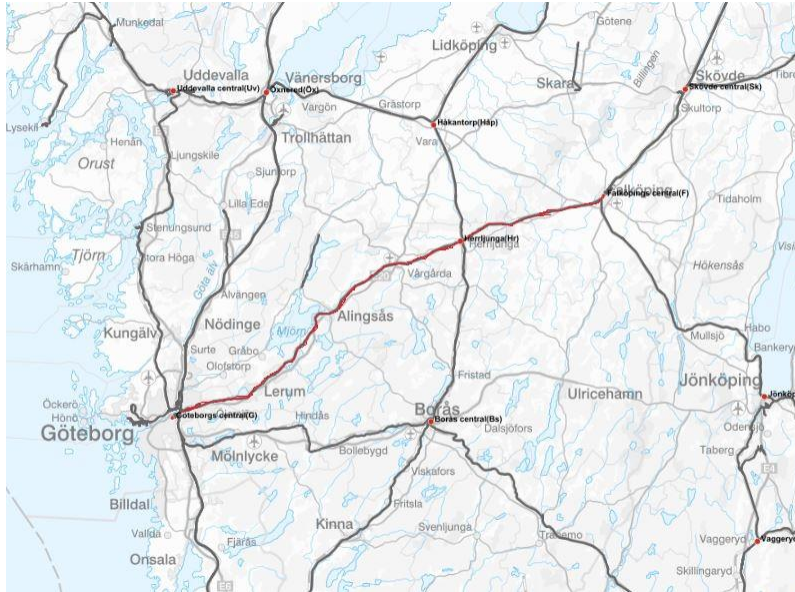


Bild 3: Sträckan Falköping-Göteborg rödmarkerad på kartan.

Investeringsplan för järnvägen

Kontaktledningsbyte med fundamentalsättning Alingsås-Olskroken, produktion 2022-2025.

Vändspårsbyggnad i Lerum där plattformen kommer ligga i mitten och ha två spår på varje sida, produktion år 2023-2025.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. Detta har resulterat i att Västtrafik tåg 3482 tilldelats en 15 minuter senare ankomsttid till Göteborg än ansökt.

Trafikverket tog fram ett lösningsförslag där Västtrafik tåg 7298 ankom enligt ansökan, förslaget innebar tidsförskjutningar och restidsförlängningar för Green Cargo tåg 3430, Flixbus Sverige tåg 23009 och MTRX tåg 2043. Detta lösningsförslag accepterades inte av Green Cargo, Flixbus Sverige och MTRX varpå prioriteringskriterierna tillämpades. Enligt dessa innebar Trafikverkets utkast till tågplan den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Sträckan Falköping-Göteborg är mycket tätt trafikerad under stora delar av dygnet och någon lösning på konflikter som uppstår på grund av att två järnvägsföretag sökt samma tågläge finns det inga infrastrukturella åtgärder som kan lösa inom tre års sikt.

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 till exempel signalsystem eller banunderbyggnad för att nå en bättre punktlighet.

4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Innebär större investeringar exempelvis utbyggnader från dubbelspår till fyrspår, nya mötesstationer och dylikt.

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 konflikten.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Slutsatser

Inga infrastrukturåtgärder som kan lösa konflikten inom tre år har identifierats.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 7298 till delas tider enligt Trafikverkets utkast till tågplan är det alternativ som har den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T21

Beslut om överbelastad infrastruktur Falköping-Göteborg tåg 7298 Tågplan 2021

T21_Minnesant_tvistråd_Västtrafik_200908

T21_Minnesant_tvistråd_Västtrafik_200915-1

Beräkning priokriterier tåg 7298

