

RAPPORT

Kapacitetsanalys Göteborg-Alingsås tåg 3530

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T21

Ärendenummer 2020/100652



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Göteborg-Alingsås tåg 3530

Författare: Björnsson Elin, TRpl

Dokumentdatum: 2021-03-17

Ärendenummer: TRV 2020/100652

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 AB begärde tvist på sträckan Göteborg- Alingsås på grund av att tåg 3530 tilldelats en senare ankomst- och avgångstid tisdag-fredag vilket innebär att tåget fick olika gångtider på måndagar än resterande vardagar vilket gör att bussförbindelser spricker och enligt Västtrafik även innebär otydlighet gentemot resenärerna. Orsaken till detta är att Västtrafik AB och Flixbus Sverige ansökt om samma tågläge ut från Göteborg.

Trafikverket tog fram ett lösningsförslag men då detta enligt prioriteringskriterierna innebär en högre samhällsekonomisk kostnad tilldelades tågen tider enligt Trafikverkets utkast till tågplan.

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 Göteborg-Floda har Västtrafik AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 3530 då tåget har fått olika tåglägen måndag respektive tisdag till fredag. Detta blir otydligt för resenärerna och innebär även att anslutande bussystem spricker.

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.

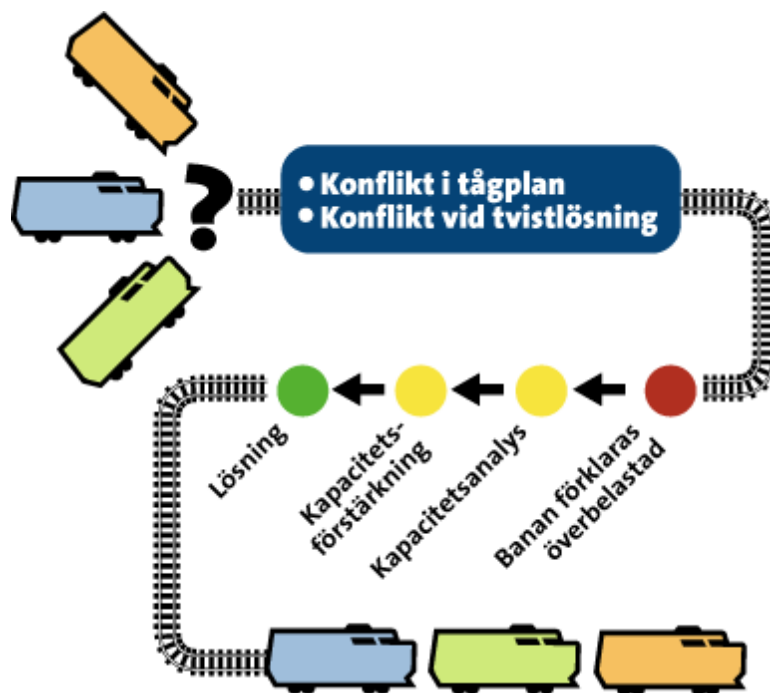


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Inför Tågplan 2021 förklarade Trafikverket sträckan Göteborg-Alingsås överbelastad. Överbelastningen gällde tisdag-fredag klockan 07:05-08:45 under perioden 2020-12-14 – 2021-06-27 och 2021-07-19 – 2021-12-11.

På sträckan Göteborg-Alingsås har Västtrafik och Flixbus Sverige framställt oförenliga önskemål om tåglägen. Västtrafik har anmält tvist till Trafikverket avseende tågläge 3530.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till de parter som berörs av tvisten på sträckan Göteborg-Alingsås, dessa är Västtrafik och Flixbus Sverige. 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 Göteborg-Alingsås 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. På den tätast trafikerade sträckan, mellan Göteborg och Lerum, 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.

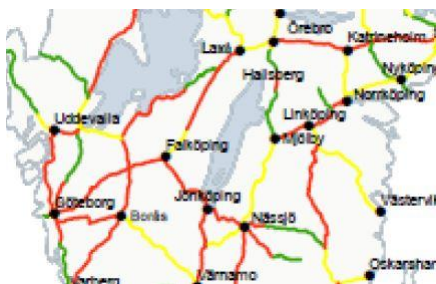


Bild 3: Kapacitetsutnyttjande max 2 timmar 2019.

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Göteborg- Alingsås är dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 170 km/h samt elektrifierad.



Bild 3: Sträckan Göteborg-Alingsås är 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 tidtabelläge. Västtrafik har ansökt om avgångstid från Göteborg klockan 07:30 för tåg 3530 och 07:40 för tåg 13576. Västtrafik tilldelades dessa tider på måndagar, men tisdag till fredag blev tågen tilldelade fem minuter senare avgång från Göteborg och ankomst till Alingsås respektive Floda, detta på grund av att Flixbus Sveriges tåg 23000 mellan Göteborg och Stockholm tilldelades en avgångstid från Göteborg klockan 07:30 tisdag-lördag.

Västtrafik anser att de olika avgångs- och ankomsttiderna beroende på veckodag skapar en otydlighet gentemot deras resenärer, och dessutom innebär tidsförskjutningen att anslutningar till busstrafik bryts.

Trafikverket tog fram ett lösningsförslag där Västtrafiks tåg 3540 och 12576 avgick från Göteborg enligt ansökan och Flixbus Sveriges tåg avgick 07:35 vilket utöver det senare tågläget innebar förlängd restid med en halvtimme till Stockholm.

Enligt prioriteringskriterierna var Trafikverkets utkast till tågplan det alternativ som hade lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Enligt prioriteringskriterierna innebär det ingen samhällsekonomisk kostnad att ett tåg tilldelas olika tider beroende på veckodag.

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 identifieras.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 3530 till delar 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 3530 Tågplan 2021

T21_Minnesant_tvistråd_Västtrafik_200908

T21_Minnesant_tvistråd_Västtrafik_200915-1

Beräkn priokrit tåg 3530 och 13576

