

RAPPORT

Kapacitetsanalys Göteborg-Kornsjögränsen tåg 384

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan T21

Ärendenummer 2020/100651



Trafikverket

Postadress: Box 366 20123 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Göteborg-Kornsjögränsen tåg 384

Författare: Rutger Hörnlund Trafikverket Malmö

Dokumentdatum: 2021-03-19

Ärendenummer: TRV 2020/100651

Version: 1.0

Kontaktperson: Rutger Hörnlund Trafikverket

Innehåll

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

Sammanfattning

SJ AB begärde tvist på sträckan Göteborg-Kornsjögräns på grund av att tåg 384 hade fått en förlängd restid. Trafikverket tog fram två lösningsalternativ men detta medförde försämringar för Västtåg och Green Cargo AB.

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.

Trafikverket tilldelar SJAB tågläge 384 med avgång Göteborg klockan 11.40 och ankomst Kornsjögränsen klockan 13.35, v 33-39, 47-tisdag v 49 och v 40-måndag v 47.

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-Kornsjögränsen har SJ AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 384.

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 faktorerers 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.

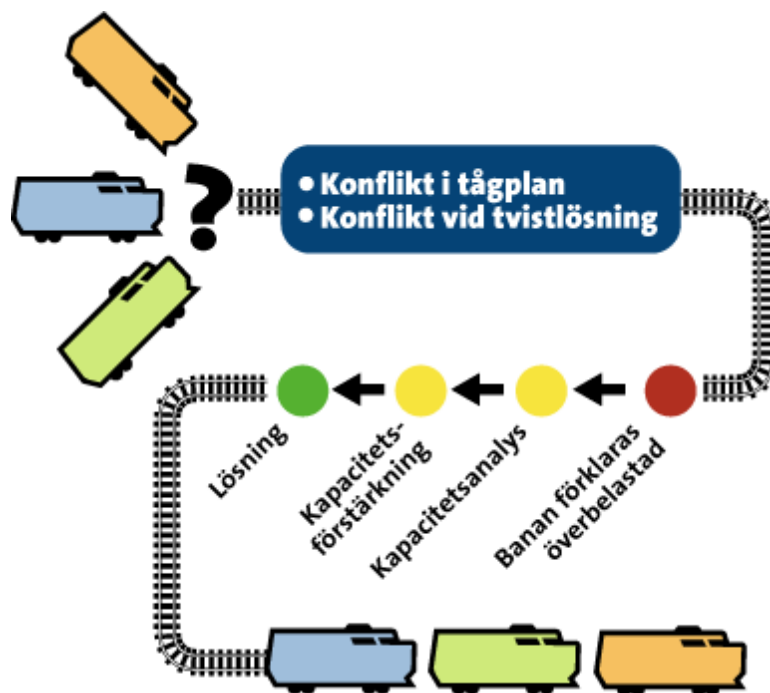


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Inför Tågplan 2021 förklarade Trafikverket sträckan Göteborg-Kornsjögränsen överbelastad. Överbelastningen gällde vecka 33-39, 47-tisdag vecka 49 och vecka 40-måndag vecka 47 klockan 11.10-15.48.

På sträckan Göteborg-Kornsjögräns har SJ AB, Green Cargo AB och Västtrafik framställt oförenliga önskemål om tåglägen. SJ AB har anmält tvist till Trafikverket avseende tågläge 384.

Trafikverket har presenterat två olika lösningsförslag till de parter som berörs av tvisten på sträckan Göteborg-Kornsjögränsen. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket har hållit tvistlösningsmöte den 16 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-Kornsjögränsen är en trafikalt varierande sträcka, där godståg trafikerar tillsammans med resandetåg av olika slag. Kapacitetsutnyttjandet skiljer sig på olika delar av sträckan. Under högtrafik är det högt kapacitetsutnyttjande på den del av sträckan som är närmast Göteborg medan det närmare norska gränsen är ett lågt kapacitetsutnyttjande. Trafiken utgörs av tåg som kör med varierande hastigheter och har olika trafikuppgifter.

Bild 1: Kapacitetsutnyttjande dygn 2019. Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetutnyttjande max 2 timmar 2019.



Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Göteborg-Öxnered är dubbelspårig och sträckan Öxnered-Kornsjögränsen enkelspårig. Hastigheten är väldigt varierande på sträckan Göteborg-Kornsjögränsen. Hela sträckan är elektrifierad och fjärrstyrd (system H).

Bild: Sträckan Göteborg-Kornsjögräns är rödmarkerad på kartan.



Investeringsplan för järnvägen

Intet inom 3 år.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellslägen. Lösningförslaget accepterades ej och därför tillämpades prioriteringskriterierna. Enligt dessa innebar Trafikverkets utkast till tågplan den lägsta samhällsekonomiska kostnaden.

Sträckan Göteborg-Kornsjögränsen är tätt trafikerad på vissa delsträckor. Någon lösning på konflikten finns ej och det finns heller inga infrastrukturella åtgärder som kan lösa denna 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 åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

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 384 tilldelas 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 3482 Tågplan 2021

T21_Minnesant_tvistlråd_Västtrafik_200908

T21_Minnesant_tvistlråd_Västtrafik_200915-1

Beräkn priokrit tåg 3482 mot 2040

