

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Falköping-Göteborg Tåg 7298

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen
2004:519

Tågplan 2021

Ärendenummer 2020/100664



Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Falköping – Göteborg T21

Författare: Björnsson Elin, TRpl

Kalkylansvarig: Fredrik Boke

Dokumentdatum: 2021-02-15

Ärendenummer: TRV 2020/100664

Version: 1.0

Kontaktperson: Elin Björnsson

Innehåll

Bakgrund och syfte	4
Förutsättningar	4
Berört område	4
Trafiksituation	5
Aktuella och planerade åtgärder	5
Åtgärdsalternativ och effektbedömning.....	5
Hinder för infrastrukturutveckling.....	8
Effektbeskrivning	8
Kostnads – och nyttoanalys	8
Samrådsredogörelse	11
Trafikverkets ställningstagande	11
Valda åtgärder och tidsplan.....	11
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	12
Begrepps- och ordförklaring	12
Referenser.....	12

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägslagen 2004:519 och Järnvägsförordningen 2004:526 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 hur kapaciteten i form av tåglägen kan utökas på kort sikt (upp till ett år) och på medellång sikt (upp till tre år) till exempel genom tidtabellåtgärder, åtgärder relaterade till fordon och/eller åtgärder i infrastrukturen.

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.

Trafikverket har genom samordning av ansökningarna försökt att lösa konflikten och presenterat olika lösningsalternativ. Trafikverket har beaktat vad parterna anfört, men parterna har dock inte kunnat enas, varför Trafikverket genom beslut förklarat infrastrukturen överbelastad.

Trafikverket har vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tågläge 505 får de avgångstider som följer av beslutet är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas eller erhålla stora tidsförskjutningar vilket väger tungt utifrån hur prioriteringskriterierna är utformade.

Förutsättningar

Berört område

Sträckan Falköping-Göteborg är en delsträcka på Västra stambanan, sträckan är elektrifierad, dubbelspårig och största tillåtna hastighet är 200 km/h.



Bild 3: Sträckan Falköping-Göteborg rödmarkerad på kartan.

Trafiksituation

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.

Aktuella och planerade åtgärder

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.

Åtgärdsalternativ och effektbedömning

JA

Period 1 (201214-210627, 210823-211211)

I jämförelsealternativet (Trafikverkets utkast till tågplan) har Västtrafik AB tåg 7298 en föreslagen avgångstid från Falköping klockan 20:11 (ansökt klockan 19:52) och ankomst till Göteborg klockan 21:15*/** (ansökt klockan 21:00).

Green Cargo AB tåg 9430 har föreslagen avgångstid från Jönköping klockan 18:12 (ansökt klockan 21:22), ankomst till Skandiahamnen klockan 21:25 (ansökt klockan 21:14), och ankomst till Sävenäs klockan 21:56 (ansökt klockan 21:50)

MTR Nordic AB tåg 2043 har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:52 (ansökt klockan 17:51), och ankomst till Göteborgs C klockan 21:05 (ansökt klockan 21:05).

Flixbus AB tåg 23009 (M-To) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:34 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:00 (ansökt klockan 21:00).

Flixbus AB tåg 23009 (F) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:37 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:00 (ansökt klockan 21:00).

**= association FOH ansökt minimum vändtid 150 minuter i Göteborg till tåg 17392 (avgång Göteborg klockan 23:50). Med detta alternativ blir vändtiden 135 minuter. (M-To)*

**= association FOH ansökt minimum vändtid 120 minuter i Göteborg till tåg 3458 (avgång Göteborg klockan 23:00). Med detta alternativ blir vändtiden 105 minuter. (F)*

Period 2 (210719-210822)

I jämförelsealternativet (Trafikverkets utkast till tågplan) har Västtrafik AB tåg 7298 en föreslagen avgångstid från Falköping klockan 19:56 (ansökt klockan 19:52) och ankomst till Göteborg klockan 21:10* (ansökt klockan 21:00).

Green Cargo AB tåg 9430 har föreslagen avgångstid från Jönköping klockan 18:12 (ansökt klockan 21:22), ankomst till Skandiahamnen klockan 21:25 (ansökt klockan 21:14), och ankomst till Sävenäs klockan 21:56 (ansökt klockan 21:50)

Flixbus AB tåg 23009 (M-To) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:34 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:00 (ansökt klockan 21:00).

Flixbus AB tåg 23009 (F) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:37 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:00 (ansökt klockan 21:00).

**= association FOH ansökt minimum vändtid 60 minuter i Göteborg till tåg 3456 (avgång Göteborg klockan 22:05). Med detta alternativ blir vändtiden 55 minuter. (M-To)*

UA 1

Period 1 (201214-210627, 210823-211211)

Västtrafik AB tåg 7298 en föreslagen avgångstid från Falköping klockan 19:54 (ansökt klockan 19:52) och ankomst till Göteborg klockan 21:00 (ansökt klockan 21:00).

Green Cargo AB tåg 9430 har föreslagen avgångstid från Jönköping klockan 18:12 (ansökt klockan 21:22), ankomst till Skandiahamnen klockan 22:05 (ansökt klockan 21:14), och ankomst till Sävenäs klockan 23:35 (ansökt klockan 21:50)

MTR Nordic AB tåg 2043 har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:52 (ansökt klockan 17:51), och ankomst till Göteborgs C klockan 21:10 (ansökt klockan 21:05).

Flixbus AB tåg 23009 (M-To) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:34 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:05 (ansökt klockan 21:00).

Flixbus AB tåg 23009 (F) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:37 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:05 (ansökt klockan 21:00).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
7298 (M-F)	Västtrafik AB	RX		2	15	211
9430	Green Cargo AB	GT		Gsh: 40 Sävl: 99		171
2043	MTR Nordic AB	FX		5		211
21009 (M-To)	Flixbus Sverige AB	FX		5		168
21009 (F)	Flixbus Sverige AB	FX		5		16

Period 2 (210719-210822)

Västtrafik AB tåg 7298 en föreslagen avgångstid från Falköping klockan 19:52 (ansökt klockan 19:52) och ankomst till Göteborg klockan 21:10 (ansökt klockan 21:00).

Green Cargo AB tåg 9430 har föreslagen avgångstid från Jönköping klockan 18:12 (ansökt klockan 21:22), ankomst till Skandiahammen klockan 22:05 (ansökt klockan 21:14), och ankomst till Sävenäs klockan 23:35 (ansökt klockan 21:50)

Flixbus AB tåg 23009 (M-To) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:34 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:05 (ansökt klockan 21:00).

Flixbus AB tåg 23009 (F) har föreslagen avgångstid från Stockholm C klockan 17:37 (ansökt klockan 17:38) och ankomst till Göteborgs C klockan 21:05 (ansökt klockan 21:00).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
7298 (M-F)	Västtrafik AB	RX		4		25
9430	Green Cargo AB	GT		Gsh: 40 Sävl: 99		20
21009 (M-To)	Flixbus Sverige AB	FX		5		20
21009 (F)	Flixbus Sverige AB	FX		5		5

*= association FOH ansökt minimum vändtid 60 minuter i Göteborg till tåg 3456 (avgång Göteborg klockan 22:05). Med detta alternativ blir vändtiden 55 minuter. (M-To)

Hinder för infrastrukturutveckling

På kort och medellång sikt finns inga kapacitetshöjande åtgärder planerade på den aktuella sträckan, i och med detta riskerar tvisten kvarstå i kommande tågplaner.

Effektbeskrivning

Utredningsalternativet, UA, för respektive period leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera men både persontrafiken och godstrafiken drabbas av längre transporttider.

De effekter som uppstår påverkar person- och godstrafikens företag på flera olika sätt. Detsamma gäller dess resenärer och godstransportkunder. 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 2020, 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.

UA1 Period 1

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 Period 1 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 504 289 kr under perioden. Likaså godstrafiken får ökade transportkostnader 787 688 kr för perioden.

Hur UA1 period 1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till negativ påverkan på grund av restidstidsförlusterna som kan leda till överflyttning från järnväg till väg. Värdet av det bedöms därför till (-). Likaledes så kan de längre transporttiderna för godstrafiken leda till negativa effekter på transportintäkterna också det på grund överflyttning. Den effekten bedöms vara (-). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (-) under perioden.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på 1 338 049 kr under perioden.

Resenärerna får färre brutna associationer motsvarande en nytta 16 247 000 kr under perioden.

Även en viss förbättring i förskjutna tåglägen tillkommer resenärerna på 720 211 kr under perioden.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsförlust på 3 155 143 kr under perioden.

Värderade effekter Trafikverket

Inga effekter bedöms uppstå för Trafikverket.

Värderade effekter för Samhället i övrigt

Inga effekter för samhället i övrigt bedöms uppstå.

UA1 Period 2

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 Period 2 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 49 697 kr under perioden. Likaså godstrafiken får ökade transportkostnader 92 127 kr för perioden.

Hur UA1 period 2 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till negativ påverkan på grund av restidsförlusterna som kan leda till överflyttning från järnväg till väg. Värdet av det bedöms därför till (-). Likaledes så kan de längre transporttiderna för godstrafiken leda till negativa effekter på transportintäkterna också det på grund överflyttning. Den effekten bedöms vara (-). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (-) under perioden.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 period 2 leda till restidsförluster på 106 924 kr under perioden.

Resenärerna erfar lika många brutna associationer i JA och UA för perioden.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna beräknas få en varutidsförlust på 369 023 kr under perioden.

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	UA1 Period 1	UA1 Period 2	UA1 Totalt
Järnvägsföretag			
Transportkostnader persontrafiken	-504289	-49697	-553986
Transportkostnader godstrafiken	-787688	-92127	-879815

Förändrade biljettintäkter	(-)	(-)	(-)
Förändrade transportintäkter	(-)	(-)	(-)
Resenärer			
Restidvinster	-1338049	-106924	-1444973
Förskjutet tågläge	720211	0	720211
Bruten association	16247000	0	16247000
Tidsåtgång	0	0	0
Exkluderat tågläge	0	0	0
Slopat uppehåll	(0)	(0)	(0)
Godstransportkostnader			
Varutidvinster	-3155143	-369023	-3524166
Förskjutet tågläge	0	0	0
Bruten association	0	0	0
Tidsåtgång	0	0	0
Exkluderat tågläge	0	0	0
Trafikverket	0	0	0
Samhället i övrigt	0	0	0
Summa total	11182042	-617771	10564271

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

Den samhällsekonomiska analysen visar att UA1 totalt sett är bättre än JA. Eventuella intäktsförändringar för person- och godstrafiken bedöms inte påverka resultatet. UA1 är därmed det bästa alternativet ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Men ser man till året uppdelat i perioder så är UA1 period 1 bättre än JA period 1, medan UA1 period 2 är lite sämre än JA period 2.

Osäkerheter i beräkningarna gällande fordonsomlopp

I en del fall inkluderar beräkningarna brutna associationer i form av fordonsomlopp. Värderingen av sådana fordonsomlopp avser främst inköp och underhåll av nya tåg, men tar inte riktigt hänsyn till tiden på dygnet för den brutna associationen och mängden tillgängliga tåg.

Om ett fordonsomlopp bryts på kvällen kl22.00, under lågtrafiken, så bör tillgängligheten på andra tåg vara ganska hög, givetvis beroende på operatörens storlek och geografisk placering.

Om ett fordonsomlopp istället bryts kl07.00 på morgonen, under rusningstrafiken, så är tillgängligheten på andra tåg låg eftersom de flesta är i drift.

Många beräkningar innehåller brutna fordonsomlopp oavsett tid på dygnet. I många fall sker de på linjenivå både i Jämförelsealternativet och i Utredningsalternativet, vilket innebär att differensen av de blir 0. I andra fall sker de bara i Jämförelsealternativet eller i Utredningsalternativet och i de fallen kan resultatet påverkas. I en del fall förekommer inga fordonsomlopp.

Nedan framgår resultatet utan fordonsomloppen.

Värderade effekter kr/trafikår	Period 1 UA1	Period 2 UA1	UA1 Totalt
Järnvägsföretag			
Transportkostnader persontrafiken	-504289	-49697	-553986
Transportkostnader godstrafiken	-787688	-92127	-879815
Förändrade biljettintäkter	(-)	(-)	(-)
Förändrade transportintäkter	(-)	(-)	(-)
Resenärer			
Restidsvinster	-1338049	-106924	-1444973
Förskjutet tågläge	720211	0	720211
Bruten association	0	0	0
Tidsåtgång	0	0	0
Exkluderat tågläge	0	0	0
Slopat uppehåll	(0)	(0)	0
Godstransportkostnader			
Varutidsvinster	-3155143	-369023	-3524166
Förskjutet tågläge	0	0	0
Bruten association	0	0	0
Tidsåtgång	0	0	0
Exkluderat tågläge	0	0	0
Trafikverket	0	0	0
Samhället i övrigt	0	0	0
Summa total	-5064958	-617771	-5682729

Om fordonsomloppen skulle exkluderas innebär det att resultatet för period 1 förändras.

Samrådsredogörelse

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

Trafikverkets ställningstagande

Valda åtgärder och tidsplan

Om den samhällsekonomiska kalkylen har ett positivt resultat tyder det på att utredningsalternativet är att föredra framför jämförelsealternativet till Utkast Tågplan 2021. Resultaten av kalkylerna återfinns i tabell redovisad i sammanfattningen och slutsats av den samhällsekonomiska analysen. Sammantaget visar det sig att UA1 har en högre samhällsekonomisk nytta än JA under perioderna 201214-210627 samt 210823-211211. Dock fastställdes tågplan 2021 enligt JA under samtliga perioder, det vill säga att Flixtrain Sverige AB tåg 23009 tilldelades en avgångstid från Falköping C klockan 20:04 och ankomsttid till Göteborg C klockan 21:00.

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.

Kapacitetsplan: En beskrivning av den möjliga trafikering på en infrastruktur som har tillfälliga begränsningar eller kapacitetsrestriktioner. Kapacitetsplanen ska följas av sökande och när kapacitet tilldelas i tågplanen. (SERA bilaga 7, punkt 17).

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur (JvSFS 2005:1)

Trafikverket, fastställd tågplan T20

Beslut om överbelastad infrastruktur sträckan Alvesta-Hässleholm (TRV2019/103029)



TRAFIKVERKET

Postadress: Vikingsgatan 2, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se