

RAPPORT

Kapacitetsförstärkningsplan Göteborg - Alingsås Tåg 3530

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen
2004:519

Tågplan 2021

Ärendenummer 2020/100652



Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Falköping – Göteborg T21

Författare: Björnsson Elin, TRpl

Kalkylansvarig: Fredrik Boke

Dokumentdatum: 2022-02-15

Ärendenummer: TRV 2020/100652

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.....	6
Effektbeskrivning	6
Kostnads – och nyttoanalys	7
Samrådsredogörelse	8
Trafikverkets ställningstagande	8
Valda åtgärder och tidsplan.....	8
Planerade ändringar av tillträdesavgifter	9
Begrepps- och ordförklaring	9
Referenser.....	9

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 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 otidligt för resenärerna och innebär även att anslutande bussystem spricker.

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 Göteborg-Alingsås är en delsträcka på Västra stambanan, sträckan är elektrifierad, dubbelspårig och största tillåtna hastighet är 170 km/h.



Bild 3: Sträckan Göteborg-Alingsås är rödmarkerad på kartan.

Trafiksituation

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.

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

I jämförelsealternativet (Trafikverkets utkast till tågplan) har Västtrafik AB tåg 3530 en föreslagen avgångstid från Göteborgs C klockan 07:35 (ansökt klockan 07:30) och ankomst till Alingsås klockan 08:05* (ansökt klockan 08:10).

Västtrafik AB tåg 13576 har föreslagen avgångstid från Göteborgs C klockan 07:45 (ansökt klockan 07:40), och ankomst till Floda klockan 08:07* (ansökt klockan 08:02).

Flixbus Sverige AB tåg 23000 har föreslagen avgångstid från Göteborgs C klockan 07:30 (ansökt klockan 07:15), och ankomst till Stockholm C klockan 10:55 (ansökt klockan 10:35).

*= association FOH ansökt minimum vändtid 30 minuter i Alingsås till tåg 3531 (avgång Alingsås klockan 08:40). Med detta alternativ blir vändtiden 25 minuter.

**= association FOH ansökt minimum vändtid 15 minuter i Floda till tåg 13577 (avgång Floda klockan 08:21). Med detta alternativ blir vändtiden 14 minuter.

UA 1

Västtrafik AB tåg 3530 har en föreslagen avgångstid från Göteborgs C klockan 07:30 (ansökt klockan 07:30) och ankomst till Alingsås klockan 08:10 (ansökt klockan 08:10).

Västtrafik AB tåg 13576 har föreslagen avgångstid från Göteborgs C klockan 07:40 (ansökt klockan 07:40), och ankomst till Floda klockan 08:02 (ansökt klockan 08:02).

Flixbus Sverige AB tåg 23000 har föreslagen avgångstid från Göteborgs C klockan 07:35 (ansökt klockan 07:15), och ankomst till Stockholm C klockan 13:25 (ansökt klockan 10:35).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
3530*	Västtrafik AB	RX			5	187
13576	Västtrafik AB	RX			5	192
23000**	Flixbus Sverige AB	FX		145	5	191

*= association FOH ansökt minimum vändtid 15 minuter i Göteborg från tåg 3523 (ankomst Göteborg klockan 07:20). Med detta alternativ blir vändtiden 10 minuter.

**= association FOH ansökt minimum vändtid 8 minuter i Stockholm till tåg 23112 (avgång Stockholm klockan 11:08). Med detta alternativ ankommer 23000 först efter 23112 har avgått.

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, UA1, leder till flera olika effekter för person- och godstrafiken som är samhällsekonomiskt relevanta att värdera. Persontrafiken drabbas totalt sett av ökade transportkostnader. Godstrafiken påverkas ej av åtgärden.

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

Värderade effekter järnvägsföretag

UA1 leder till ökade transportkostnader för persontrafiken 5 635 952 kr under trafikåret. Godstrafiken påverkas ej under trafikåret.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men bedöms leda till negativ påverkan på grund av restidsförlusterna. Värdet av det bedöms därför till (-). Den samlade effekten på järnvägsföretagens intäkter bedöms därmed vara (-) under trafikåret.

Värderade effekter resenärer

För resenärerna kommer UA1 leda till restidsförluster på 16 967 731 kr under trafikåret.

Vidare även en förlust på grund av förskjutna tåglägen på 7 604 kr under trafikåret.

Det förekommer brutna associationer i både JA och UA, men det förekommer färre brutna associationer i UA än i JA, vilket motsvarar en vinst på 38 500 kr under trafikåret.

Värderade effekter godstransportkunder

Godstransportkunderna påverkas ej av åtgärden.

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	Tåg 3530
Järnvägsföretag	

Transportkostnader persontrafiken	-5635952
Transportkostnader godstrafiken	0
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	0
Resenärer	
Restidsvinster	-16967731
Förskjutet tågläge	-7604
Bruten association	38500
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Slopat uppehåll	0
Godstransportkostnader	
Varutidsvinster	0
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
Trafikverket	0
Samhället i övrigt	0
Summa total	-22572787

Slutsats av den samhällsekonomiska analysen

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

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsförstärkningsplan till Västtrafik 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 JA har en högre samhällsekonomisk nytta än UA1. Tågplanen fastställdes enligt lösning JA.

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 T21

Beslut om överbelastad infrastruktur sträckan Göteborg-Alingsås tåg 3530 (TRV2020/100652)

