

RAPPORT

Kapacitetsanalys driftplats Göteborg Flixbus tåg 23040

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2022



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys driftplats Göteborg, Flixbus tåg 23040

Författare: Tina Jansson

Dokumentdatum: 2022-01-14

Ärendenummer: TRV 2021/107227

Version: 1.0

Bild första sidan: Magnus Backman, Trafikverket

Kontaktperson: Tina Jansson

Innehåll	1
Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	4
Beslut om överbelastad infrastruktur	5
Förutsättningar infrastruktur	6
Förutsättningar trafik.....	6
Investeringsplan för järnvägen	8
Analys av intressekonflikten	8
Metod för att åtgärda intressekonflikten	9
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter	10
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	10
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon	10
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder	10
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	10
Slutsatser.....	10
Referenser	11

Sammanfattning

Trafikverket förklarade i tågplan 2022 Göteborgs Central överbelastad 2022-07-25– 2022-08-14 måndag till fredag klockan 07.50.

Konflikten består av att Flixbus Sverige, SJAB och Västtrafik AB har framställt oförenliga önskemål om tåglägen vid avgång från Göteborgs Central. Trafikverket valde efter konfliktlösning att fördela kapaciteten enligt förslag med högst samhällsekonomisk nytta.

Kapacitetsanalysen har inte kunnat identifiera några mindre infrastrukturåtgärder som kan lösa den uppkomna konflikten. För att lösa konflikten med ny infrastruktur krävs större åtgärder som inte bedöms vara genomförbara på tre års sikt.

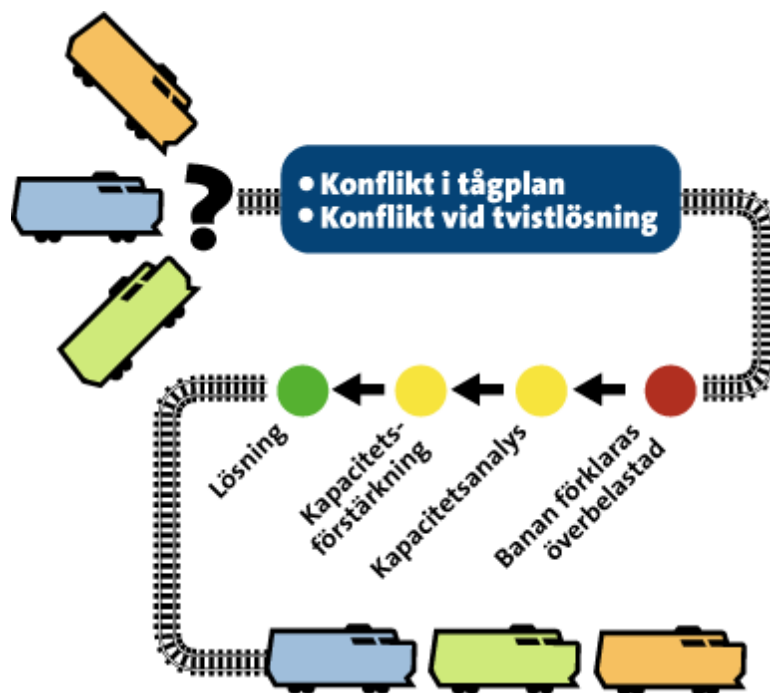
Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2021.

På grund av trafikavbrott i Olskroken på Västra Stambanan i 15 dagar under år 2022 skall trafiken mot Västra Stambanan omledas via Norge/Vänerbanan (Göteborg-Öxnered) och Älvsborgsbanan (Öxnered-Herrljunga) för att sedan fortsätta på Västra Stambanan. För att kapaciteten för ordinarie trafik samt omledningstrafiken på den enkelspåriga banan Öxnered-Herrljunga skall räcka till tvingades avgångstiderna på Göteborgs Central justeras. Flixbus Sverige anmälde en tvist avseende ansökt tåg 23040 eftersom man ansåg att den tilldelade avgångstiden inte var attraktiv och skulle leda till ett tapp av resenärer.

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 körplaner, 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.



Figur 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

Beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket har beslutat att förklara Göteborgs Central 2022-07-25–2022-08-14 måndag till fredag samt 2022-08-16 klockan 07.50 överbelastad.

Trafikverket har presenterat lösningsförslag för driftplats Göteborg och medföljande lösning för omledningssträckan. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik. Eftersom det inte har varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten med de berörda parterna, så har Trafikverket förklarat Göteborgs Central överbelastad.

Förutsättningar infrastruktur

Norge/Vänerbanan är en fjärrblockerad, elektrifierad bana som går Göteborg-Kil. Sträckan Göteborg-Öxnered är dubbelspårig och sträckan Öxnered-Kil är enkelspårig. Total längd 231 kilometer, sträckan Göteborg-Öxnered 61 kilometer. Hastigheten är mellan 80-200 kilometer i timmen. Plattformar finns vid flera driftplatser. Öxnered är en knutpunkt där Älvsborgsbanan mellan Uddevalla och Herrljunga korsar Norge/Vänerbanan.

Älvsborgsbanan är en fjärrblockerad, enkelspårig, elektrifierad bana som går Uddevalla-Herrljunga-Borås. Total längd på banan är 133 kilometer, sträckan Öxnered-Herrljunga är 68 kilometer. Hastigheten är mellan 90-160 kilometer i timmen. Mellan Öxnered och Vänersborg finns Trollhätte Kanalbro som är en rörlig klaffbro. Plattformar finns på alla mellanliggande driftplatser. Genomgående tåg från Öxnered mot Hallsberg (Västra Stambanan) måste ha byte av körriktning i Herrljunga.

Förutsättningar trafik

Trafiken på Norge/Vänerbanan består av både resandetåg och godståg. Resandetågen består i pendeltåg och regiontåg som utgörs av motorvagnar. Dessa vänder antingen i Älvängen eller i Vänersborg och har uppehåll vid alla driftplatser. Fjärrtågen går från Göteborg till Värmland, vissa går vidare mot Norge, Stockholm eller Falun/Mora och utgörs av både loktåg och motorvagnståg. Godstrafiken är förhållandevis intensiv då det finns flera större industrier på sträckan. Det går även en hel del transporter till/från Norge. Tågen kör med olika hastigheter och har olika längd och vikt. Närmast Göteborg på sträckan Göteborg-Älvängen är det ett högt kapacitetsutnyttjande under högtrafik.

Trafiken på Älvsborgsbanan består av främst resandetåg och en mindre del av godståg. Resandetågen är regiontåg som utgörs av motorvagnar med flera uppehåll för resandeutbyten. Den ordinarie godstrafiken är relativt liten. På sträckan Håkantorps-Herrljunga är det ett högt kapacitetsutnyttjande under högtrafik.

Då det är trafikavbrott på Västra stambanan mellan Göteborg-Herrljunga nyttjas sträckan Göteborg-Öxnered-Herrljunga som en omledningsbana. Detta gör att trafikeringen på sträckan ökar markant då även snabbtåg, långväga resandetåg och godståg ska tilldelas kapacitet utöver ordinarie trafik. Kapacitetsutnyttjandet på sträckan Öxnered-Herrljunga där det är enkelspår blir då väldigt högt från morgon till kväll. Kapaciteten mellan Göteborg-Öxnered är inte lika hårt ansatt eftersom det är dubbelspår. Under sommaren sker dessutom en sommarreducering av pendeltågens trafik på Norge/Vänerbanan vilket underlättar för omledningstrafiken.



Bild 1: Kapacitetsutnyttjande från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn 2020, ej vid omledning. Öxnered blå prick, Herrljunga ljusgrön prick.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max två timmar 2020 (de mest trafikerade timmarna per dygn), ej vid omledning. Öxnered blå prick, Herrljunga ljusgrön prick.

Rött = högt kapacitetsutnyttjande, Gul = medelhögt kapacitetsutnyttjande, Grön = lågt kapacitetsutnyttjande

Investeringsplan för järnvägen

Vändspårsbyggnad i Älvängen, förlängning av befintligt spår samt iläggning av växlar. Produktion år 2026-2027.

Brobyte Trollhätte Kanalbro produktionsstart år 2025.

Västlänken blir klar år 2027.

Analys av intressekonflikten

I Trafikverkets förslag till tågplan 2022 tilldelades Flixbus tåg 23040 en avgångstid från Göteborgs Central klockan 06.45 (ansökt tid klockan 07.05), passerade Öxnered klockan 07.34, ankomst Herrljunga klockan 08.24 (ansökt tid klockan 08.35), avgång efter rundgång med lok klockan 08.44 (ansökt tid klockan 08.55) och ankomst Stockholm Central klockan 11.47 (ansökt tid klockan 11.35). Tåg 23040 är ett snabbtåg som går Göteborg-Stockholm med uppehåll för resandeutbyte i Falköping, Skövde, Hallsberg, Södertälje Syd övre. Den ansökta avgångstiden från Göteborg klockan 07.05 tilldelades inte eftersom kapaciteten inte räckte till på den enkelspåriga sträckan Öxnered till Herrljunga.

I Trafikverkets lösningsförslag föreslogs en avgångstid för Flixbus tåg 23040 klockan 07.50, Herrljunga klockan 09.24-09.44 och Stockholms Central klockan 12.45. Denna körplan skulle innebära att fem av Västtrafiks tåg skulle behöva justeras. Tåg 17328 senareläggs från Göteborg med 5 minuter för att det ska bli korrekt i kanalerna ut från Göteborg. Tåg 3821 tilldelas ingen kapacitet på sträckan Uddevalla-Herrljunga eftersom tåg 23040 tar över tågläget Öxnered till Herrljunga. Tåg 3821 kommer gå endast Herrljunga-Borås. Tåg 3302 tilldelas ingen trafik på sträckan Herrljunga-Vara och tåg 3347 tilldelas ingen kapacitet på sträckan Vara-Herrljunga eftersom mötesbilden på sträckan inte längre går att få ihop och ingen annan kapacitet finns att tilldela. Västtrafiks tåg är regiontåg med uppehåll för resandeutbyte vid varje driftplats. Även SJ skulle påverkas, dock med endast en minuts längre gångtid för tåg 428. Tåg 428 är ett snabbtåg mellan Göteborg och Stockholms Central med uppehåll för resandeutbyte i Herrljunga och Katrineholm. Västtrafik accepterade inte denna lösning medan SJ accepterade.

Grunden för denna tvist beror på att ordinarie trafik inte kan gå via Västra Stambanan från Göteborg på grund av ett trafikavbrott. Antingen måste trafiken till Göteborg vända vid en tidigare driftplats och således även avgå vid denna driftplats, vilket gör att tågen varken ankommer eller avgår från Göteborgs Central eller som i detta fall, omledas via Norge/Vänerbanan och Älvsborgsbanan. Att tilldela en kanal ut från Göteborg var inte bekymret i detta fall utan det var bristen på kapacitet som uppstod på den enkelspåriga Älvsborgsbanan. För att alla tåg skulle få kapacitet på banan tilldelades för Flixbus en oönskad avgångstid från Göteborg. Dock hävdar Flixbus att den tidigare lagda avgångstiden påverkar deras resandental negativt. Men ett tapp av resenärer måste ställas mot att andra tåg tvingas att exkluderas.

Problemen med att kapaciteten på omledningsbanorna kommer att öka med tanke på den ökade tågmängden på Stambanorna. Framför allt på Västra Stambanan som är en bana där snabbtågen kan konkurrera med flyget och efterfrågan av miljövänliga persontransporter ökar. Även godstrafiken kommer att öka med deras miljövänliga alternativ mot lastbil. Men

samtidigt måste även den regionala trafiken få plats på omledningsbanorna eftersom de fyller en mycket viktig funktion för regionen.

Då Trafikverket har stora investeringsåtgärder på Västra Stambanan som kommer kräva både trafikavbrott och enkelspårsdrift de närmast åren framåt kommer kapaciteten på omledningssträckan Norge/Vänerbanan och Älvsborgsbanan stundtals utnyttjas maximalt. Kompromisser i både gångtid, avgångstid samt ankomsttid kommer behöva göras för både resandetåg och godståg.

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 fyrespår, 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 är tillämpliga då behovet av transporter kan tillgodoses, dock inte med ansökta tider. Tåg anses vara det enda transportmedlet som uppfyller kraven på hög transportkapacitet.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten. Genom att tidigarelägga avgångstiden från Göteborg för Flixbus kan kapaciteten på omledningssträckan utnyttjas maximalt och inga tåg behöver exkluderas.

Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten

Slutsatser

Inga infrastrukturåtgärder som kan lösa konflikten inom 3 år har identifierats.

Trafikverket har funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 23040 tidigareläggs från Göteborg för att på så sätt inte behöva exkludera några tåglägen utnyttjas kapaciteten på bästa sätt samt att det innebär den högst samhällsekonomiska nyttan.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T22

Trafikverket, Järnvägens kapacitet 2020, TRV 2020/124364

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2021/107227)



Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna
Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se