

Kapacitetsförstärkningsplan

Lerum–Sävedalen

Tågplan 2025

Ärendenummer TRV 2025/88816



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Lerum–Sävedalen

Författare: Charlotte Högnelid, Jenny Trlicik

Dokumentdatum: 2025-08-13

Ärendenummer: TRV 2025/88816

Kontaktperson: Charlotte Högnelid, Jenny Trlicik

Foto: Michael Erhardsson, Mostphotos

Innehåll

Bakgrund och syfte.....	4
Orsakerna till överbelastad infrastruktur	4
Den sannolika framtida trafikutvecklingen.....	5
Föreslagna alternativ för kapacitetsförstärkning.....	5
Aktuella och planerade åtgärder	6
Hinder för infrastrukturutveckling	6
Kostnads- och nyttoanalys	7
Planerade ändringar av tillträdesavgifter.....	7
Trafikverkets ställningstagande och tidsplan	7
Samrådsredogörelse	7
Begrepps- och ordförklaring	7

Bakgrund och syfte

Efter en överbelastningsförklaring ska Trafikverket enligt Järnvägsmarknadslagen 2022:365 och Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32 göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Kapacitetsförstärkningsplanen är framtagen utifrån upprättad kapacitetsanalys samt det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i tågplaneprocessen.

Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla orsakerna till överbelastningen, den sannolika trafikutvecklingen och eventuella hinder för infrastrukturutveckling. Den ska även innehålla en kostnads- och nyttoanalys för kapacitetsförstärkning, utifrån de alternativ som tagits fram i kapacitetsanalysen. Kapacitetsförstärkningsplanen ska visa vilken eller vilka åtgärder Trafikverket avser att vidta samt en tidsplan för detta arbete.

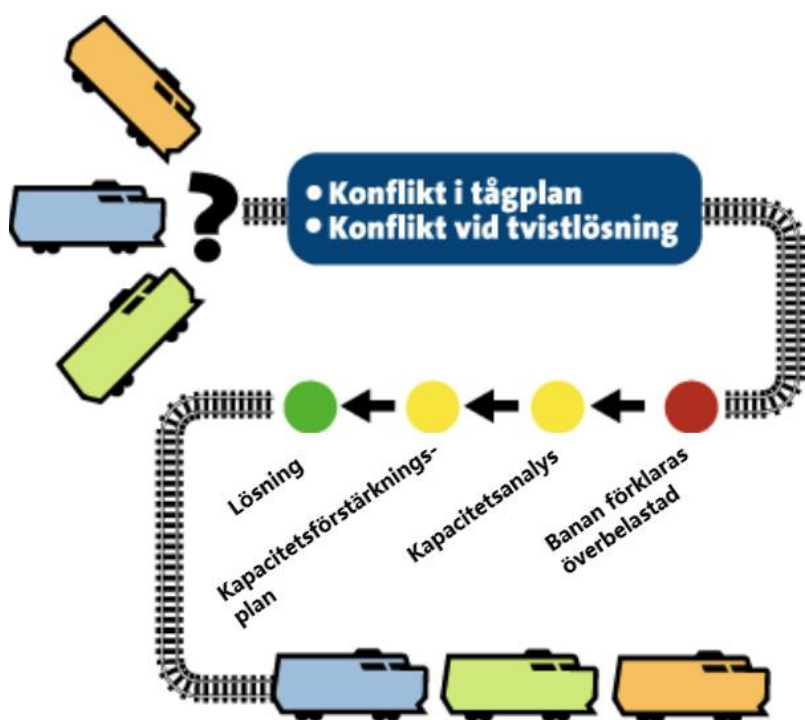


Bild 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur.

Orsakerna till överbelastad infrastruktur

På grund av intressekonflikt på sträckan Lerum-Sävedalen har Trafikverket förklarat sträckan Lerum-Sävedalen överbelastad 2025-08-13 – 2025-12-13 onsdagar och fredagar klockan 07.00-07.59 samt 2025-07-14 – 2025-08-15 och 2025-08-18 – 2025-12-12 måndag till fredag klockan 13.00-13.59 och 14.00-14.59.

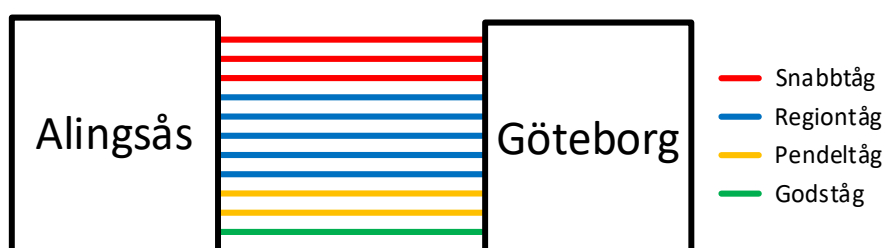
Under tågplan 2025 börjar arbetet med upprustning av elkraftsanläggningen mellan Alingsås-Olskroken. Arbetet kommer ske i fem olika etapper och pågå under tre tågplaner. Då kapaciteten blir starkt påverkad tilldelas tåglagen med hjälp av kapacitetsplan på berörd etapp. Kapacitetsplan anger bland annat hur många kanaler per timme som kan fördelas mellan de olika tågtyperna av tågtrafik.

Orsaken till överbelastningen var att flera järnvägsföretag inom samma tågtyp ansökt om de befintliga kanalerna i Kapacitetsplan Olskroken-Alingsås.

Den sannolika framtida trafikutvecklingen

När upprustningen av banan är klar kommer trafiken att kunna trafikera bägge spåren, vilket gör att den trafikering som var möjlig innan åtgärden började genomföras åter är möjlig. I samband med detta planerar Västtrafik att göra förändringar i upplägget för pendeltåg och regiontåg mellan Alingsås och Göteborg. Pendeltågen får något färre uppehåll på sträckan och regiontågen får något fler, vilket jämnar ut hastighetsskillnaderna och gör att fler tåg kan få plats på samma infrastruktur.

2045 väntas sträckan i maxtimmen trafikeras av tre snabbtåg, fem regiontåg, två pendeltåg och ett godståg per riktning.



Figur 2 Trafikering i maxtimme enligt basprognos 2045.

Föreslagna alternativ för kapacitetsförstärkning

Från Kapacitetsanalysen togs följande förslag fram som kan åtgärda orsaken till kapacitetsbristen. Metoderna gäller inom tidsramarna kort sikt (maximalt ett år) samt medellång sikt (maximalt sex år).

a) Omledning av trafik

- När behovet av tåglägen på Västra Stambanan överstiger antalet kanaler per timme kan kapacitet tilldelas på omledningssträckor. Omledning av ett tågläge förlänger oftast gångtiden vilket kan påverka anslutningar, tider för rangering och/eller slottider i hamnar eller hos annan infrastrukturförvaltare negativt. Eftersom behovet av tåglägen överskrider antalet kanaler de år då kapaciteten är begränsad på grund av upprustning av elkraftsanläggningen, tilldelas kapacitet på alternativ bana/sträcka redan i kapacitetstilldelningen.
- Metod a är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

b) Ändring av tidtabell, till exempel uppehållsbild, uppehållstid, fördröjning, förskjutning

- För att Kapacitetsplanen ska uppnå maximalt kapacitetsutnyttjande så sker ändringar redan i tidtabellerna för att tåglägena ska passa in i respektive kanal. Antingen sker det i ansökningsskedet av järnvägsföretagen eller i pågående tågplaneprocess av Trafikverket.
- Metod b är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

a) Ändrade hastigheter, till exempel annan fordonstyp eller konstruktionshastighet

- Största tillåtna hastighet på enkelspårsdriften är satt till 70 kilometer i timmen på grund av arbetarskydd.
- Metod c är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

b) Förbättringar av infrastrukturen, till exempel ökad spårkapacitet, möjlighet att framföra längre tåg, möjlighet att köra tåg i tätare intervaller, förbättra tillgängligheten på driftplatser

- Kapacitetsbristen är en följd av upprustningen av elkraftsanläggningen vilket sker under en begränsad tid. När upprustningen är klar kommer infrastrukturen återställas till ordinarie kapacitet.
- Metod d är inte ett alternativ till att lösa kapacitetsbristen.

Aktuella och planerade åtgärder

Trafikverket har planerat genomföra bland annat nedanstående åtgärder på Västra stambanan inom de närmaste 6 åren:

- Hagalund, bangårdsombyggnad
- Årstaberg-Stockholm, signalåtgärder och växelförbindelse mellan upp- och nedspår
- Södertälje Syd övre, signalåtgärder
- Gerstabergr, ny anslutning till Ostlänken i Järna samt signalåtgärder
- Katrineholm, nytt förbigångsspår
- Högsjö västra, nytt förbigångsspår
- Hallsberg, ERTMS
- Hallsberg, bangårdsombyggnad
- Laxå, bangårdsombyggnad
- Finnerödja, nytt förbigångsspår
- Falköping, anslutning till kombiterminal
- Floby, nytt förbigångsspår
- Alingsås-Herrljunga, signalåtgärder
- Lerum, nytt vändspår
- Olskroken (planskildhet), Västlänken
- Sävenäs, bangårdsombyggnad

Hinder för infrastrukturutveckling

För flera av ovanstående aktuella och planerade åtgärder har Trafikverket inte fått något byggstartsbeslut och därför riskerar att genomföras senare än inom 6 år.

Kostnads- och nyttoanalys

Då inga alternativ för att lösa kapacitetsbristen tagits fram tas ingen kostnads- och nettoanalys fram.

Kapacitetsförstärkningsplanen ska innehålla en kostnads- och nyttoanalys för möjliga åtgärder.

Planerade ändringar av tillträdesavgifter

Trafikverket har i dagsläget ingen fastställd metod och arbetssätt för hantering av tillträdesavgifter.

Trafikverkets ställningstagande och tidsplan

Då en Kapacitetsplan tagits fram beslutar Trafikverket att inte gå vidare med andra åtgärder för att lösa kapacitetsbristen.

Samrådsredogörelse

Samrådet har bestått i att Trafikverket har skickat upprättad kapacitetsanalys samt förslag till kapacitetsförstärkningsplan till berörda järnvägsföretag/trafikorganisatörer som trafikerar den överbelastade infrastrukturen. Inga synpunkter har inkommit.

Begrepps- och ordförklaring

SERA- direktivet: Ett direktiv som har antagits av EU för att förtydliga de rättsregler som gäller för EU:s järnvägssektor (Single European Railway Area- SERA).

Slottid: En tidtabellagd ankomst- eller avgångstid för godståg i till exempel en hamn.

Kapacitetsplan: Enligt bilaga VII i SERA-direktivet (2012/34/EU) ska en kapacitetsplan tas fram när det finns en tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor trafikpåverkan. Det innebär att mer än 50 % av trafiken påverkas i minst 30 dagar och att tågtrafik ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag.

Syftet med kapacitetsplanen är att beskriva den möjliga trafikeringen på en infrastruktur som har tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan. I kapacitetsplanen redovisar Trafikverket den preliminära fördelningen av den återstående kapaciteten mellan de olika typerna av tågtrafik i enlighet med punkt 17 i bilaga VII. Kapacitetsplanen ska följas av sökande och Trafikverket i samband med ansökan och tilldelning av kapacitet i tilldelningsprocessen inför kommande tågplan.

Referenser

Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2022:32

Järnvägsmarknadslagen 2022:365

Kapacitetsanalys, diarienummer TRV 2024/99512, 2024/99582, 2024/99583



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)