

RAPPORT

Kapacitetsanalys Alingsås-Göteborg SJAB tåg 441

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2021



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kapacitetsanalys Alingsås-Göteborg SJAB tåg 441

Författare: Tina Jansson

Dokumentdatum: 2020-12-08

Ärendenummer: TRV2020/101084

Version: 1.0

Kontaktperson: Tina Jansson

Innehåll

Sammanfattning	4
Bakgrund och syfte	4
Beslut om överbelastad infrastruktur.....	5
Förutsättningar trafik.....	6
Förutsättningar infrastruktur.....	7
Investeringsplan för järnvägen	7
Analys av intressekonflikten	7
Metod för att åtgärda intressekonflikt.....	8
Förslag på åtgärder och bedömning av effekter	9
Steg 1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt	9
Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon ...	9
Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder	9
Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder	9
Slutsatser	10
Referenser.....	10

Sammanfattning

Trafikverket förklarar sträckan Alingsås-Göteborg överbelastad måndag till fredag och söndag klockan 17.28-20.05. Konflikten består av att SJAB och Västtrafik AB önskar nyttja samma tidtabellsläge mellan Alingsås och Göteborg. 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.

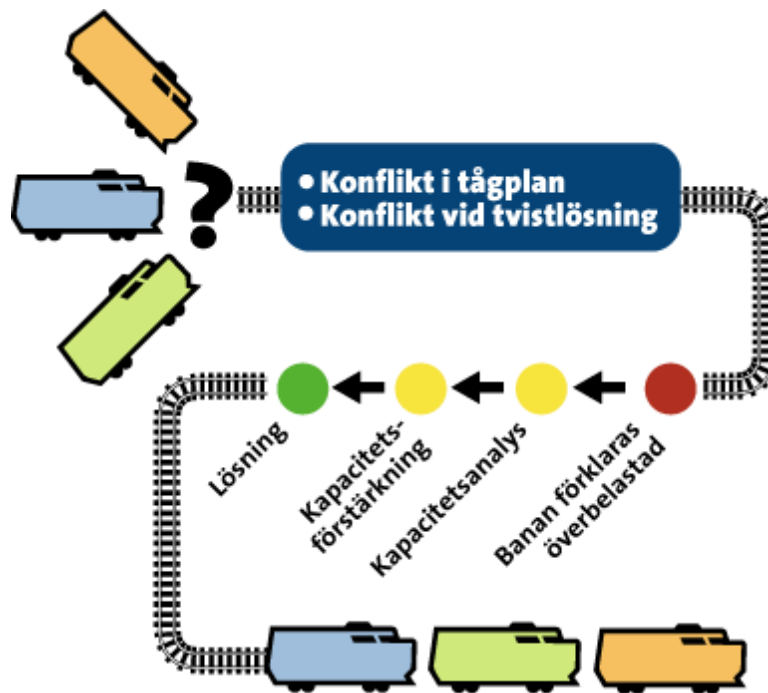
Bakgrund och syfte

Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2020.

På sträckan Alingsås till Göteborg ställde SJAB och Västtrafik AB oförenliga önskemål om tåglägen. SJAB anmälde till Trafikverket tvist avseende tågläge 441.

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 infrastruktural

Beslut om överbelastad infrastruktur

Trafikverket har beslutat att förklara sträckan Alingsås-Göteborg måndag till fredag och söndag klockan 17.28-20.05 överbelastad.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag för sträckan Alingsås-Göteborg. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ. Eftersom det inte har varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten med de berörda parterna, så har Trafikverket förklarat infrastrukturen för ovanstående sträcka överbelastad.

Förutsättningar trafik

Tågtrafiken på sträckan Alingsås-Göteborg är mycket intensiv och utgörs av en blandning mellan snabba persontåg samt långsammare regionaltåg och godståg. Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir mycket hårt ansträngd. Västtrafiks pendeltåg har uppehåll på mellanliggande driftplatser.

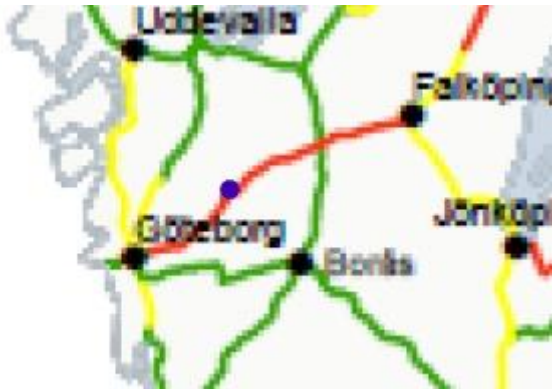


Bild 1: Kapacitetsutnyttjande från utförd trafik under ett vardagsmedeldygn 2019. Alingsås blå prick.

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



Bild 2: Kapacitetsutnyttjande max två timmar 2019 (de mest trafikerade timmarna per dygn). Alingsås blå prick.

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

Förutsättningar infrastruktur

Sträckan Alingsås - Göteborg är dubbelspårig med största tillåtna hastighet 200 km/h. Sträckan är 44 kilometer lång och är elektrifierad.

Investeringsplan för järnvägen

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.

Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att motstridiga intressen finns mellan järnvägsföretagen om tidtabellsläge. SJAB framförde att tåg 441 har en för lång gångtid från Stockholm till Göteborg då tåget fahas efter Västtrafiks tåg 3571 sträckan Alingsås till Göteborg samt att minsta fordonsvändtid inte är tillgodosedd.

Tåg 441 är ett snabbtåg som går från Stockholm till Göteborg med uppehåll för trafikutbyte i Katrineholm och Skövde. På grund av tågträngsel vid avgång från Stockholm Central har avgångstiden för tåg 441 tidigare lagts med 9 minuter till klockan 16.19 mot ansökt avgångstid 16.28. Detta leder till att tåg 441 kommer fram tidigare till kanalen in till Göteborg. Passagetiden i Alingsås är klockan 18.58. Med infasningstid efter tåg 3571 blir ankomsttiden Göteborgs Central klockan 19.35, vilket är den ansökta ankomsttiden. I lösningsförslaget föreslås att tåg 441 förbigår tåg 3571 i Floda vilket skulle ge en ankomsttid Göteborgs Central klockan 19.25.

Västtrafiks tåg 3571 är ett pendeltåg som går från Alingsås till Göteborg med uppehåll för trafikutbyte på mellanliggande driftplatser. Tåget avgår Alingsås klockan 18.50 och ankommer Göteborgs Central klockan 19.30. Ansökt avgångstid Alingsås är klockan 18.45 och ansökt ankomsttid Göteborgs Central är klockan 18.25. I lösningsförslaget föreslås att tåg 3571 förbigås i Floda av tåg 441. Ankomsttiden Göteborgs Central blir då klockan 19.40. Tåg 3571 har association till tåg 3580 som har avgångstid Göteborg klockan 20.05. Tiden mellan de associerade tågen är ansökt till 40 minuter. I lösningsförslaget med föreslagen ankomsttid för tåg 3571 klockan 19.40 skulle tiden mellan de associerade tågen blir 25 minuter.

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 fyrspar, 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 samtliga tåg har erhållit tågläge.

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

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella tvisten

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 vid tillämpning av prioriteringskriterierna funnit att det lösningsalternativ som innebär att tåg 441 fasas efter tåg 3571 på sträckan Alingsås-Göteborg i jämförelse med att låta tåg 3571 förbigås av tåg 441 i Floda är den lösning som har högst samhällsekonomisk nytta. Utfallet medför att inget tågläge behöver exkluderas.

Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T21

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2020/101084)



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se