

RAPPORT

# Kapacitetsförstärkningsplan Göteborg - Alingsås Tåg 3482

Fastställd Kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med Järnvägslagen  
2004:519

Tågplan 2021

Ärendenummer 2020/100665



Dokumenttitel: Kapacitetsförstärkningsplan Falköping – Göteborg T21

Författare: Björnsson Elin, TRpl

Kalkylansvarig: Fredrik Boke

Dokumentdatum: 2022-02-15

Ärendenummer: TRV 2020/100665

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 .....	6
Samrådsredogörelse .....	8
Trafikverkets ställningstagande .....	8
Valda åtgärder och tidsplan.....	8
Planerade ändringar av tillträdesavgifter .....	8
Begrepps- och ordförklaring .....	8
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-Alingsås har Västtrafik AB till Trafikverket anmält tvist avseende tåg 3482 på grund av dubbel förbigång i Lerum vilket innebär 50% längre restid.

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 förklarar 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 3482 en föreslagen avgångstid från Göteborg klockan 15:20\* (ansökt klockan 15:30) och ankomst till Skövde klockan 16:58\*\* (ansökt klockan 16:56).

MTR Nordic AB tåg 2040 har föreslagen avgångstid från Göteborg klockan 15:30 (ansökt klockan 15:30), och ankomst till Stockholm C klockan 18:46 (ansökt klockan 18:47).

\*= association FOH ansökt minimum vändtid 30 minuter i Göteborg från tåg 3251 (ankomst Göteborg klockan 15:00). Med detta alternativ blir vändtiden 20 minuter.

\*\*= association FOH ansökt minimum vändtid 69 minuter i Skövde till tåg 7253 (avgång Skövde klockan 18:05). Med detta alternativ blir vändtiden 67 minuter.

## UA 1

Västtrafik AB tåg 3482 har en föreslagen avgångstid från Göteborg klockan 15:30 (ansökt klockan 15:30) och ankomst till Skövde klockan 16:58 (ansökt klockan 16:56).

MTR Nordic AB tåg 2040 har föreslagen avgångstid från Göteborg klockan 15:20 (ansökt klockan 15:30), och ankomst till Stockholm C klockan 18:46 (ansökt klockan 18:47).

Tåg	JF	Prio-kod	Tidsvinst	Tidsförlust	Tidsförskjutning	Antal dagar
3482*/**	Västtrafik AB		10			216
2040	MTR Nordic AB			10		216

\*= association FOH ansökt minimum vändtid 69 minuter i Skövde till tåg 7253 (avgång Skövde klockan 18:05). Med detta alternativ blir vändtiden 67 minuter.

\*\*= association FOH ansökt minimum vändtid 85 minuter i Göteborg från tåg 2029 (ankomst Göteborg klockan 14:05). Med detta alternativ blir vändtiden 75 minuter.

## 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 tågglägen.

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 minskade transportkostnader för persontrafiken 84 444 kr under trafikåret. Godstrafiken påverkas ej.

Hur UA1 påverkar biljettintäkterna för persontrafiken har inte värderats men det finns ett visst mått av nollsummespel ifråga om tidsvinster och tidsförluster 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 667 996 kr under trafikåret.

Det förekommer brutna associationer med tåg i både JA och UA och sett till dess betydelse och antal tar dessa ut varandra monetärt och utgör ingen påverkan på kalkylen.

### **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.

<b>Värderade effekter kr/trafikår</b>	<b>Tåg 3482</b>
<b>Järnvägsföretag</b>	
Transportkostnader persontrafiken	84444
Transportkostnader godstrafiken	0
Förändrade biljettintäkter	(-)
Förändrade transportintäkter	
<b>Resenärer</b>	
Restidsvinster	-667996
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0

Slopat uppehåll	
<b>Godstransportkostnader</b>	
Varutidsvinster	0
Förskjutet tågläge	0
Bruten association	0
Tidsåtgång	0
Exkluderat tågläge	0
<b>Trafikverket</b>	0
<b>Samhället i övrigt</b>	0
<b>Summa total</b>	<b>-583553</b>

## 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, MTR Nordic 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 3482  
(TRV2020/100665)



## TRAFIKVERKET

Postadress: Vikingsgatan 2, 411 04 Göteborg

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

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