

## RAPPORT

# Kapacitetsanalys Alingsås – Lerum Tåg 13585

Fastställd kapacitetsanalys i enlighet med Järnvägslagen 2004:519

Tågplan 2019

Ärendenummer: TRV 2019/97894



Dokumenttitel: Kapacitetsanalys  
Skapat av: Rutger Hörnlund  
Dokumentdatum: 2019-05-10  
Dokumenttyp: Rapport  
DokumentID:  
Ärendenummer: TRV 2019:97894  
Projektnummer:  
Version:  
Foto: Magnus Backman

Publiceringsdatum: 2019-05-15  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Rutger Hörnlund  
Uppdragsansvarig: Jonas Westlund  
Tryck:  
Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

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

# Sammanfattning

Konflikten består av att Västtrafik, Green Cargo AB, SJ AB och MTR Nordic AB önskar nyttja samma tidtabellsläge mellan Alingsås-Lerum. Västtrafik önskar upprätthålla så kallad styv tidtabell i hela sitt trafiksystem. Trafikverket valde att göra avsteg från detta i syfte att fördela kapaciteten optimalt.

## Bakgrund och syfte

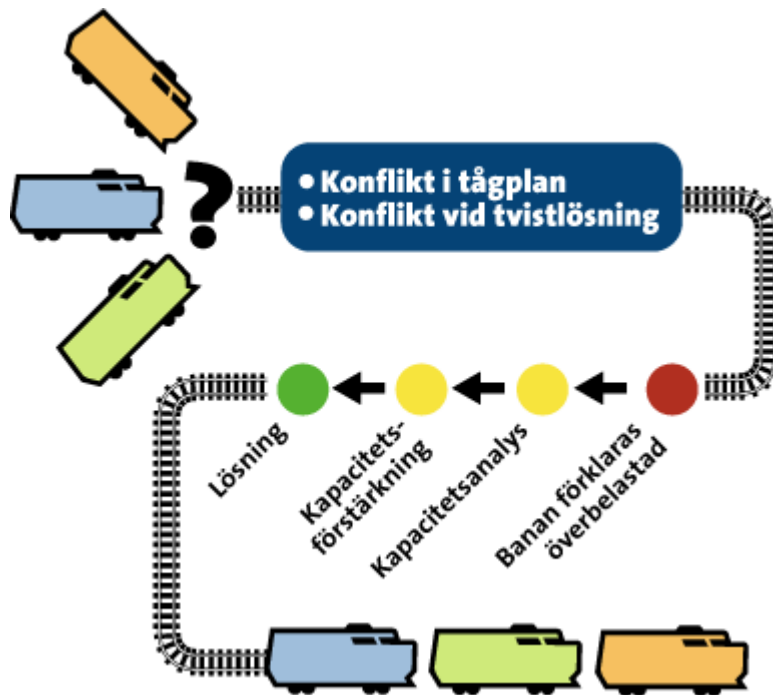
Kapacitetsanalysen är utförd med bakgrund i det beslut om överbelastad infrastruktur som fattades i september 2018.

På sträckan Alingsås-Lerum har Västtrafik, Green Cargo AB, SJ AB och MTR Nordic AB framfört oförenliga önskemål om tåglägen. Västtrafik har till Trafikverket anmält tvist avseende tågläge 13585.

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 ska beaktas avser omledning av trafik, ändring av tidtabeller, 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 tidtabellåtgärder och/eller åtgärder i infrastrukturen.



Figur 1: Trafikverkets tillvägagångssätt vid överbelastad infrastruktur

## Beslut om överbelastad infrastruktur

Inför Tågplan 2019 förklarade Trafikverket sträckan Alingsås-Lerum som överbelastad. Överbelastningen gäller under måndag-fredag, söndag klockan 22.05-22.30 181210-191214.

Trafikverket har presenterat olika lösningsförslag till berörda parter som berörs av tvisten sträckan Alingsås-Lerum. Dessa är Västtrafik, Green Cargo AB, SJ AB, och MTR AB. Lösningsförslagen har återspeglat konsekvensen för berörd trafik utifrån olika alternativ.

Trafikverket har hållit tvistlösningsmöte den 11 september med samtliga berörda. Någon samstämmig lösning kunde inte berörda parter komma överens om på mötet. På grund av detta har det inte varit möjligt att komma fram till en lösning av tvisten.

Trafikverket finner att järnvägsinfrastrukturen har betydande kapacitetsbrist med hänsyn till inkomna ansökningar varför sträckan Alingsås-Lerum förklaras överbelastad 181210-191214 måndag-fredag, söndag klockan 22.05-22.30.

## Förutsättningar trafik

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

# Förutsättningar Infrastruktur

Sträckan är dubbelspårig med största tillåtna hastighet på 200 km/h samt elektrifierad.

## Investeringsplan för järnvägen

2021: Kontaktledningsupprustning Alingsås-Olskroken, förarbeten med fundamentsättning. Produktion 2021-2023.

## Analys av intressekonflikten

Konflikten består i att olika intressen och önskemål om tidtabellslägen från Alingsås mot Göteborg. Gäller totalt nio avgångar från Alingsås mot Göteborg. Västtrafiks pendeltågssystem på sträckan bygger på styv tidtabell.

Detta innebär att man kör på samma minuttal över hel timma. Tågplan 2019 ansöktes om fasta tider (minut 10). Vid fastställelsen av tågplan 2019 erhöll Västtrafiks tåg 13585 minuttal 05 (22.05) vid avgång Alingsås. Vid tvistlösningen menar Västtrafik att denna ändring omöjliggör för god bytesplanering mellan tåg och buss samt att det blir en inkonsekvent tidtabell mot kund.

## Metod för att åtgärda intressekonflikten

### Steg 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 och miljövänliga transportsystem. Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

### Steg 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.

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

### Steg 3. Begränsade ombyggnadsåtgärder

Rymmer investeringar i t ex signalsystem eller i banunderbyggnad för att nå en bättre punktlighet. Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

## Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Innebär större investeringar exempelvis utbyggnader från dubbelspår till fyrspår, nya driftplatser etc.

Inga åtgärder har identifierats som har effekt på den aktuella konflikten.

Normalt krävs åtgärder från flera av stegen för att lösa ett kapacitetsproblem.

## Slutsatser

Trafikverket förstår att Västtrafik önskar så kallad styv tidtabell, vilket är lätt att kommunicera till kund. Kapaciteten på aktuell sträcka är högt utnyttjad många timmar på dygnet. Styv tidtabell kan i vissa fall innebära att onödigt mycket kapacitet förbrukas om den tillämpas. Trafikverkets uppgift är att fördela kapaciteten på infrastrukturen optimalt. Därför är inte styv tidtabell överordnat ansvaret att fördela kapaciteten mest gynnsamt för samtliga aktörer.

## Begrepps- och ordförklaring

**Styv tidtabell:** Tidtabell med jämnt intervall.

## Referenser

Järnvägslag 2004:519

Järnvägsförordningen 2004:526

Trafikverket, fastställd tågplan T19

Trafikverket, Beslut i begäran om tvistlösning (ärendenummer TRV 2018/81556)