

RAPPORT

# Kapacitetsstrategi Tågplan 2025



**Trafikverket**

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

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

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Kapacitetsstrategi Tågplan 2025

Författare: Brunsson Lars, PLnpg

Dokumentdatum: 2022-11-21

Ärendenummer: TRV 2022/102156

Version: 0.3

Kontaktperson: Dahlberg Malin, PLnpg

# Innehåll

|   |           |
|---|-----------|
| Dokumentbeskrivning .....   | 4         |
| Laglig grund .....  | 4         |
| Tidslinje .....   | 5         |
| Inledning pilot .....   | 6         |
| Sverige .....   | 7         |
| Infrastrukturförvaltare, järnväg .....  | 7         |
| Terminaler och tjänsteleverantörer .....  | 7         |
| <b>1    Förväntad infrastrukturkapacitet .....</b>  | <b>8</b>  |
| 1.1    Sverige .....  | 8         |
| 1.1.1    Tillkommande kapacitet .....   | 8         |
| 1.1.2    Minskad kapacitet .....  | 9         |
| <b>2    Tillfälliga kapacitetsbegränsningar .....</b>   | <b>10</b> |
| 2.1    Sverige .....  | 10        |
| 2.1.1    Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar .....                   | 10        |
| 2.1.2    Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor<br>trafikpåverkan ..... | 11        |
| <b>3    Principer för planering av trafik .....</b>   | <b>12</b> |
| Kapacitetsnyttjande på pilotsträckningen .....  | 12        |
| 3.1    Sverige .....  | 13        |
| 3.1.1    Principer för planering av trafik .....  | 13        |
| Referenser .....  | 15        |

# Dokumentbeskrivning

Detta dokument utgör den första kapacitetsstrategi som är framtagen av Trafikverket enligt RNE's Capacity Strategy Handbook, version 1.0 (RailNetEurope, 2021). Den är ett resultat av ett skandinaviskt pilotprojekt inom TTR (Timetable review) som geografiskt spänner över sträckningen Oslo - Göteborg - Malmö - Köpenhamn - Padborg, där den svenska delen utgörs av sträckan Kornsjö - Peberholm. Denna kapacitetsstrategi gäller för Tågplan 2025.

Just detta dokument är en svensk översättning av de delar av originaldokumentet som rör den svenska delen av piloten. Att piloten omfattade samtliga de stora skandinaviska infrastrukturförvaltarna, härrör från behovet av att tidigt hitta en gemensam form för kapacitetsstrategin, infrastrukturförvaltare emellan.

Den samnordiska kapacitetsstrategin för Tågplan 2025 kan nås via RNE:s hemsida. Den är där publicerad på engelska.

Den geografiska omfattningen för den samnordiska kapacitetsstrategin presenteras i kapitlet Inledning pilot. Dokumentet har fem huvudkapitel: Inledning pilot, Förväntad infrastrukturkapacitet, Tillfälliga kapacitetsbegränsningar, Principer för trafikplanering samt Referensdokument. Utöver det finns också ett antal bilagor.

Målgrupp för det här dokumentet är järnvägsföretag, entreprenörer, politiska beslutsfattare och andra intressenter. Infrastrukturförvaltare, terminaler och tjänsteleverantörer kan använda det till stöd för koordineringen i den långsiktiga internationella planeringen.

## Laglig grund

En grundläggande princip för direktiv 2012/34/EU som etablerar *A Single European Railway Area* (SERA), liksom för den nationella lagstiftningen som genomför direktivet, är att tillmötesgå marknadens behov av järnvägskapacitet så långt möjligt. Detta ska vara målsättningen för infrastrukturförvaltningen och kapacitetstilldelningen.

Enligt Artikel 38 i SERA ska infrastrukturförvaltaren ta fram en affärsplan, utformad för att säkra ett optimalt och effektivt användande, tillhandahållande och utveckling av infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarna är också skyldiga att bedöma behovet av olika sorters transporttjänster och att planera för att tillmötesgå det behovet.

Denna kapacitetsstrategi hänger ihop med TTR-projektet, som i sin tur har som målsättning att uppnå en ny kapacitetstilldelningsprocess. Men syftet med detta dokument, att på en grov nivå ge en fingervisning om möjlig framtida användning av infrastrukturen i fråga, kan sålunda också ses som helt i linje med den nuvarande järnvägslagstiftningen. Detta dokument utgör dock bara en bedömning av möjliga framtida scenarier, skapade av ett marknadsbehov under utveckling, och det verkliga utfallet av planeringen och tilldelningsprocessen kan bli ett annat. Därför kan också ordet strategi låta lite missvisande, men det bör läsas som en betoning av att det inte är en beslutad plan, utan snarare en blick in i en trolig (nära) framtid.

# Tidslinje

Denna föreliggande version av Kapacitetsstrategin har tagits fram i huvudsakligen två steg. Arbetet startade med insamling av uppgifter i juli 2021. Utifrån det skapades ett första utkast, som sedan i det andra steget har varit föremål för åsiktsinhämtning från intressenter utanför Trafikverket, samt harmonisering mellan de tre inblandade infrastrukturförvaltarna.

- Juli 2021: Uppstart av arbetet med Kapacitetsstrategi Tågplan 2025
- Juli 2021 - april 2022: Åsiktsinhämtning och skapande av utkast för Kapacitetsstrategi Tågplan 2025
- April 2022 - maj 2022: Harmonisering mellan infrastrukturförvaltare
- Juli 2022: Offentliggörande via RNE av Kapacitetsstrategi Tågplan 2025 (engelsk version)
- December 2022: Offentliggörande av en nationell version av pilotrapporten via TRV:s hemsida (denna version)

Ett kapacitetsstrategidokument för Tågplan 2026 tas fram mellan maj och december 2022, och planeras publiceras – som det är föreskrivet - vid tidpunkten X-36 (36 månader före tågplanestart). En inkörningsperiod för kapacitetsstrategidokumentet väntas fram till Tågplan 2028, inte minst med tanke på att den geografiska omfattningen ska öka för varje år, tills den fulla omfattningen är nådd.

# Inledning pilot

Följande sträckningar har ingått i det skandinaviska TTR-pilotprojektet för Tågplan 2025:

- Norge (Bane NOR): Alnabru Kombi Terminal / Oslo - Kornsjø
- Sverige (Trafikverket): Kornsjö - Göteborg - Lernacken
- Öresundsförbindelsen: Lernacken – Peberholm – Köpenhamns flygplats (Öresundsbrokonsortiet)
- Danmark (Banedanmark): Köpenhamns flygplats – Padborg

Kapacitetsstrategins geografiska omfattning förväntas öka för varje år, för att slutligen täcka respektive infrastrukturförvaltares hela nät i Tågplan 2028. Då förväntas också varje infrastrukturförvaltare ha sitt eget kapacitetsstrategidokument. Pilotversionen där Banedanmark, Banenor och Trafikverket samsas i samma dokument, är därmed att ses som ett steg på väg mot separata dokument, men med samma form, för att en läsare ska känna igen sig oavsett vilken infrastrukturförvaltares dokument denne läser.



Figur 1. Översikt över den skandinaviska piloten. Färgerna indikerar olika infrastrukturförvaltare. Gränsen mellan Sverige och Danmark går vid Peberholm, vilket innebär att Öresundsbro Konsortiet är infrastrukturförvaltare i både Sverige och Danmark.

I detta dokument är det enbart de delar av piloten som tillhör Trafikverkets nät, som beskrivs.

## **Sverige**

### **Infrastrukturförvaltare, järnväg**

Sträckningen Kornsjö – Göteborg – Malmö förvaltas av Trafikverket. Angränsande infrastrukturförvaltare är Bane NOR och Öresundsbrokonsortiet, vid Kornsjö respektive Lernacken. Eftersom Öresundsförbindelsen i sig utgör en kort sträcka, och trafiken över den går förbi Köpenhamns flygplats, räknas även Banedanmark som en angränsande infrastrukturförvaltare, och bjuds in att lämna synpunkter på detta dokument.

Trafikverket ansvarar för trafikplaneringen för hela sträckningen mellan Peberholm och Kornsjö.

### **Terminaler och tjänsteleverantörer**

En förteckning över tjänsteleverantörer och terminaler i anslutning till den i detta dokument aktuella sträckningen, kan fås genom Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning (JNB), som är tillgänglig via: [Järnvägsnätsbeskrivningen \(JNB\) - Bransch](#)

# 1 Förväntad infrastrukturkapacitet

Detta kapitel presenterar en översikt över infrastrukturprojekt som påverkar kapaciteten på den del av det svenska järnvägsnätet som har ingått i den sammordiska piloten. Listan omfattar projekt som förväntas vara genomförda till Tågplan 2025 och som ökar eller minskar kapaciteten jämfört med nuläget (Tågplan 2022)

## 1.1 Sverige

### 1.1.1 Tillkommande kapacitet

| Projektnamn          | Projektplan klar | Projekt godkänt av Trafikverket | Finansiering säkrad | Kommentar               |
|----------------------|------------------|---------------------------------|---------------------|-------------------------|
| Varberg-Hamra        | Ja               | Ja                              | Ja                  | Byggstartsbeslut fattat |
| Hamnbanan i Göteborg | Ja               | Ja                              | Ja                  | Har byggstartat         |

#### Varberg-Hamra, dubbelspår (1)

I Tågplan 2025 kommer det att finnas en ny godsbangård, samt två 780 meter långa sidospår i Varberg. Sträckan Varberg-Hamra kommer att ha byggts ut till dubbelspår, och Varberg kommer att ha fyra spår för Väst kustbanans trafik, samt ett spår för tåg till och från Viskadalsbanan. Detta innebär en stor förbättring av kapaciteten i Varberg.

Fyrspårsutbyggnaden Malmö-Lund och dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm-Maria kommer båda att slutföras under åren fram till 2025. Tillsammans med dessa projekt, samt nya plattformar i Helsingborg, skapar dubbelspårsutbyggnaden Varberg-Hamra utrymme för en trolig trafikökning och förkortad gångtid på upp till 15 minuter Göteborg-Malmö, för resandetåg.

Den ökade medelhastigheten mellan Göteborg och Halmstad kan få negativa konsekvenser för långsammare tåg, i form av längre gångtid.

Figur 2. Karta med markering för åtgärder som innebär tillkommande kapacitet till Tågplan 2025.





## **Hamnbanan i Göteborg, dubbelspår (2)**

I Tågplan 2025 kommer Hamnbanan i Göteborg att ha byggts ut till dubbelspår på sträckan Sannegården-Pölsebo. Kapaciteten ökar då med ett tåg per timme och riktning. Den största kapacitetsbristen kommer efter det att finnas vid ankomstspåren i Skandiahamnen.

### **1.1.2 Minskad kapacitet**

Inga kända permanenta minskningar.

## 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

### 2.1 Sverige

#### 2.1.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Principerna för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR) baseras på tidigare erfarenhet av omledningar, samt på dialog med järnvägsföretag och andra sökande.

##### För långväga passagerartåg

- Godsstråket genom Skåne (via Åstorp) är den huvudsakliga omledningsvägen för trafik på sträckan Ängelholm – Helsingborg.
- Det får inte vara mer än ett trafikavbrott samtidigt på sträckan Malmö – Oslo. (vid enstaka tillfällen accepteras ett trafikavbrott söder om, och ett norr om Göteborg.)
- Vid helgavstängningar är målsättningen att undvika trafikavbrott på fredag och söndag eftermiddag.

##### För godståg

- Kongsvingerbanan/Värmlandsbanan/Jönköpingsbanan (via Laxå-Falköping) är den huvudsakliga omledningsvägen för trafik på sträckan Oslo – Skånebol.
- Västra stambanan/Älvsborgsbanan/Viskadalsbanan (via Herrljunga-Borås) är den huvudsakliga omledningsvägen för trafik på sträckan Göteborg – Varberg. Alternativt kan Västra stambanan/Älvsborgsbanan/Kust-till-kust/Södra Stambanan (via Alvesta) användas.
- Markarydsbanan/Södra stambanan (via Hässleholm) är den huvudsakliga omledningsvägen för trafik på sträckan Åstorp – Teckomatorp.
- Södra stambanan/Rååbanan (via Eslöv – Teckomatorp) är den huvudsakliga omledningsvägen för trafik på sträckan Arlov – Kävlinge.

##### För regional- och lokaltåg

- Få längre sammanhängande avstängningar föredras framför flera kortare.
- Målsättningen är att undvika trafikavbrott på veckodagar.

##### Servicefönster

Trafikverkets basunderhåll planeras in i servicefönster. På de dubbelspåriga sträckorna är dessa huvudsakligen inplanerade som enkelspårsdrifter nattetid. På enkelspåriga sträckor planeras de ofta in koncentrerat till banarbetsveckor. På vissa driftplatser förekommer banarbetshelger- eller nätter, då hela driftplatsen är

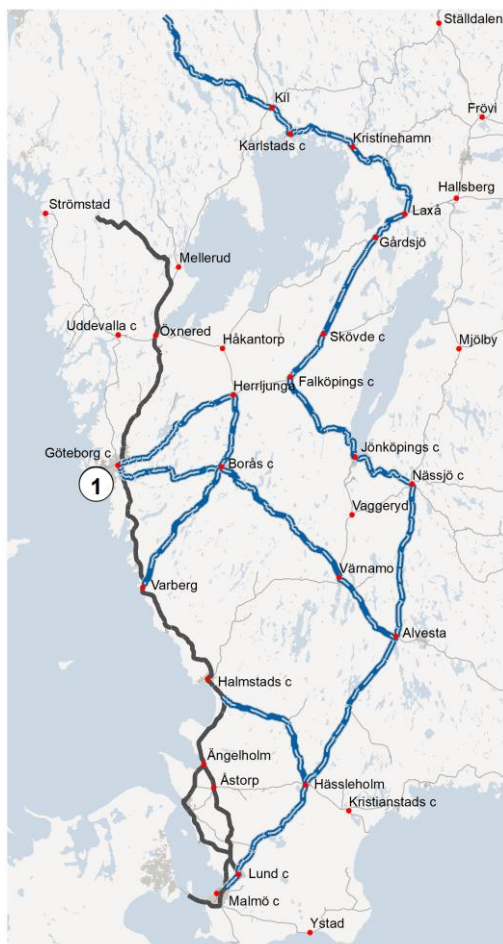
avstängd. Mer detaljerad information återfinns i Järnvägsnätsbeskrivningen, bilaga 2 E – Övrig tillgänglighetspåverkan. (Trafikverket, 2021)

## 2.1.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan

Många järnvägsprojekt kommer att påverka trafiken med tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR) under Tågplan 2025. Ett urval av dem finns att läsa om i Trafikverkets Genomförandeplan (Trafikverket, 2021).

Tabellen nedan visar de tillfälliga kapacitetsbegränsningar som beräknas få mycket stor trafikpåverkan (d.v.s. påverkar mer än 50 % av trafiken i minst 30 på varandra följande dagar) under Tågplan 2025.

| Projekt-namn           | Projektplan klar | Projekt godkänt av Trafikverket | Finansiering säkrad | Kommentar             |
|------------------------|------------------|---------------------------------|---------------------|-----------------------|
| Västlänken Almedal (1) | Ja               | Ja                              | Ja                  | Projektet har startat |

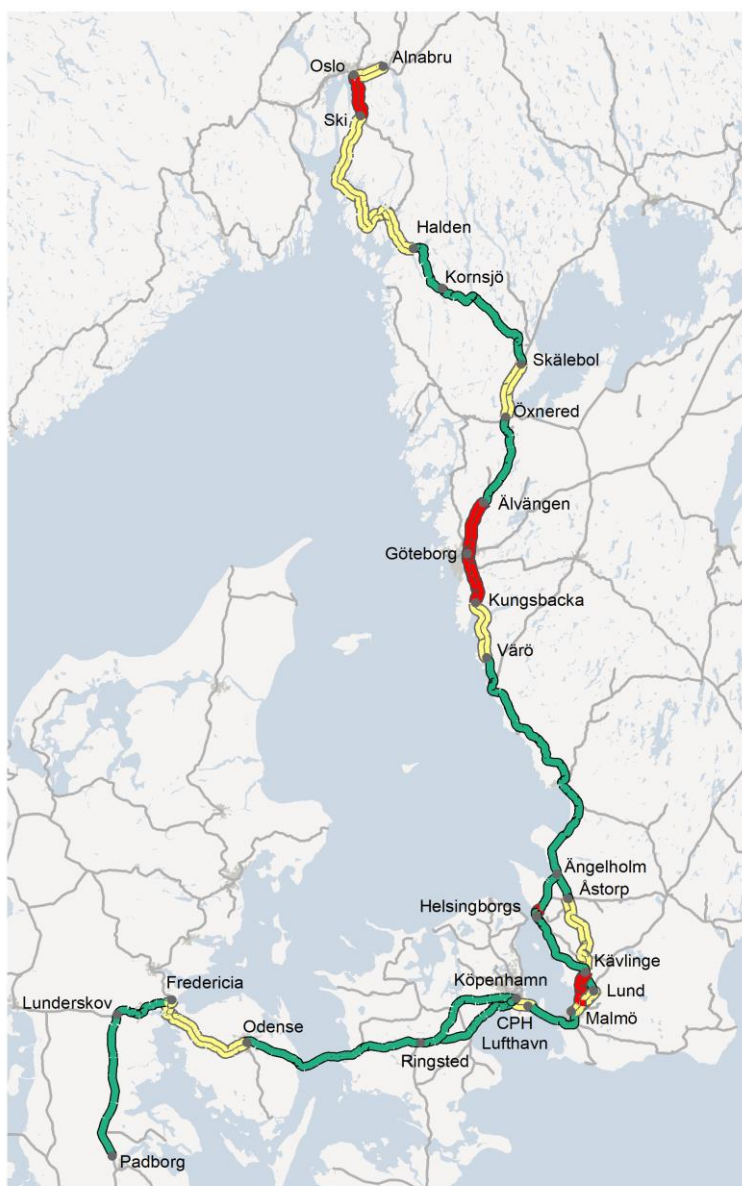


Figur 3. Karta med markering för åtgärd som innebär förväntad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan 2025.

### 3 Principer för planering av trafik

#### Kapacitetsnyttjande på pilotsträckningen

**Fel! Hittar inte referenskälla.** Nedan visas en karta över det förväntade kapacitetsuttaget över hela sträckningen för den skandinaviska TTR-piloten. De rödmarkerade sträckorna är att betrakta som flaskhalsar, medan de gröna lämpar sig bra för mer trafik. Tillfälliga kapacitetsbegränsningar är inte detaljplanerade ännu, och är därför inte medräknade i denna bild.



Figur 4. Förväntat kapacitetsutnyttjande på den samnordiska TTR Pilot-sträckningen.  
Grönt – Alla ansökningar förväntas kunna tillgodoses.  
Gult – Justeringar av ansökningar kan krävas.  
Rött – Hög efterfrågan väntas, ansökningar kan komma att avslås helt.

I Norge förväntas en medelhög/hög efterfrågan på kapacitet mellan Alnabru och Halden, i T25.

I Sverige förväntas efterfrågan vara hög runt de storstadsområdena, det vill säga Göteborg och Malmö/Lund.

I Danmark förväntas efterfrågan på kapacitet generellt vara låg. På sträckorna Peberholm – Kastrup – Kalvebod – Vigerslev – Høje Taastrup (Köpenhamnsområdet) respektive Odense – Snoghøj (Västfyn) förväntas en högre, men ändå balanserad nyttjandegrad av kapaciteten.

## 3.1 Sverige

### 3.1.1 Principer för planering av trafik

Huvudprincipen för kapacitetstilldelningen är i enlighet med gällande lag att basera den på ansökningar.

Inga ansökningar har inkommit för Tågplan 2025, så tabellen nedan visar de tågtyper som, baserat på Trafikverkets prognoser, förväntas trafikera respektive sträcka. Detta kommer också att ligga till grund för de första utkasterna till kapacitetsmodell. I framtida kapacitetsstrategidokument kommer detta avsnitt även att omfatta prognoser för segmenten *Ad-hoc* och *Rolling planning*.

| Infrastruktur-förvaltare | Sträcka  | Tågtyper som förväntas trafikera   |
|--------------------------|--|--|
| Trafikverket             | <p><b>Malmö Närområde</b></p> <p>Malmö central - Östervärn - Lockarp,<br/>Malmö central - Burlöv,<br/>(Malmö central) - Hyllie - Lernacken/Svågertorp,<br/>(Fosieby)/(Lockarp) - Lernacken</p> | <p><b>Malmö central - Östervärn - Lockarp</b></p> <p>Regionala resandetåg<br/>Goods</p> <p><b>Malmö central - Burlöv, (Malmö central) - Hyllie - Lernacken/Svågertorp</b></p> <p>Regionala resandetåg<br/>Långväga resandetåg<br/>Höghastighetståg<br/>Goods</p> <p><b>(Fosieby)/(Lockarp) - Lernacken</b></p> <p>Regionala resandetåg<br/>Goods</p> |

| <b>Infrastruktur-<br/>förvaltare</b> | <b>Sträcka</b>   | <b>Tågtyper som förväntas trafikera</b>  |
|--------------------------------------|--|--|
| Trafikverket                         | <b>Godsstråket genom Skåne</b><br><br>(Ängelholm) - (Åstorp) -<br>(Teckomatorp) -<br>(Kävlinge) - (Arlöv),<br>(Lockarp) - Trelleborg   | <b>Godsstråket genom Skåne</b><br><br>Regionala resandetåg<br>Goods  |
| Trafikverket                         | <b>Västkustbanan</b><br><br>(Almedal) - Halmstads<br>central - Ängelholm -<br>Helsingborgs central -<br>Kävlinge - (Lund c)  | <b>Västkustbanan</b><br><br>Regionala resandetåg<br>Långväga resandetåg<br>Höghastighetståg<br>Goods   |
| Trafikverket                         | <b>Göteborgs närområde</b><br><br>Göteborgs central -<br>Partille/Almedal/Göteborg<br>Marieholm/Göteborg<br>Kville, inkl. Göteborgs<br>hamnbanan; (Göteborg<br>Kville) - Skandiahamnen | <b>Göteborgs närområde</b><br><br>Regionala resandetåg<br>Långväga resandetåg<br>Höghastighetståg<br>Goods<br><br><b>Göteborgs hamnbana</b><br><br>Goods |
| Trafikverket                         | <b>Norge-/Vänerbanan<br/>med Nordlänken</b><br><br>(Göteborg Marieholm) -<br>Öxnered - (Kil), inkl.<br>Skälebol - Kornsjö<br>gränsen   | <b>Norge-/Vänerbanan med Nordlänken</b><br><br>Regionala resandetåg<br>Långväga resandetåg<br>Höghastighetståg<br>Goods                                  |

# Referenser

- Banedanmark. (2021). *Banedanmarks Anlægsplan 2030 - Opdatering juni 2021*. Copenhagen: Banedanmark. Retrieved from <https://www.bane.dk/da/Borger/Publikationer/Anlaegsplan>
- Banedanmark. (2021). *Beslutningsgrundlag Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station*. Copenhagen: Banedanmark. Retrieved from <https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Kommende-baneprojekter/OEresundsperroner-paa-Ny-Ellebjerg-Station>
- Banedanmark. (2021). *Generelle sporspæringsprincipper*. Copenhagen: Banedanmark. Retrieved from <https://www.bane.dk/da/Jernbanevirksomhed/Udviklingsprojekter>
- Banedanmark. (2021). *Overblik over spæringsstrukturen*. Copenhagen: Banedanmark. Retrieved from <https://www.bane.dk/da/Jernbanevirksomhed/Udviklingsprojekter>
- RailNetEurope. (2021). *Procedures for Capacity Strategy - Version 0.5*. Vienna: RailNetEurope.
- Sund & Bælt. (2019). *Forundersøgelse af Ny Kastrup Lufthavn Station*. Copenhagen: The Danish Ministry of Transport. Retrieved from <https://www.trm.dk/publikationer/2019/forundersoegelse-af-ny-kastrup-lufthavn-station/>
- The Norwegian Railway Directorate. (October 2021). *Gjeldende avtaler*. Hentet fra Jernbanedirektoratet: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/togkonkurranse/gjeldende-avtaler/>
- Trafikverket. (2021). *Genomförandeplan*. Retrieved from Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/genomforandeplan/>
- Trafikverket. (2021). *Network Statement*. Retrieved from Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/Operations-railway/Network-Statement>