

RAPPORT
Kapacitetsstrategi 2026



Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Kapacitetsstrategi 2026

Författare: Dahlberg Malin, PLnpg, Ingela Söderberg, PLnpg, Johan Mattisson, PLek,
Fredrik Lundström, PLek, Ulrica Söderström, PLek, Anders Stabbforsmo, PLek

Dokumentdatum: 2022-11-25

Ärendenummer: TRV 2022/102159

Version: 0.38

Kontaktperson: Malin Dahlberg, PLnpg

Innehåll

Dokumentbeskrivning	5
Laglig grund.....	6
Tidslinje	6
Inledning.....	7
Berörd infrastruktur i Sverige	7
Infrastrukturförvaltare, järnväg	7
Terminaler och tjänsteleverantörer	7
Intressenter som berörs av innehållet i kapacitetsstrategin	7
Angränsande infrastruktur utanför Sverige.....	8
Infrastrukturförvaltare, järnväg	8
Terminaler och tjänsteleverantörer	8
1 Förväntad infrastrukturkapacitet	9
1.1 Flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn.....	9
1.1.1 Tillkommande kapacitet	9
1.1.2 Minskad kapacitet	11
1.2 Flöde 2 Malmö – Oslo.....	12
1.2.1 Tillkommande kapacitet	12
1.2.2 Minskad kapacitet	14
1.3 Flöde 3 Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik.....	15
1.3.1 Tillkommande kapacitet	15
1.3.2 Minskad kapacitet	17
2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar.....	18
2.1 Flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn.....	18
2.1.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar	18
2.1.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan	20
2.2 Flöde 2 Malmö – Oslo.....	20
2.2.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar	20
2.2.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan	21
2.3 Flöde 3 Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik.....	22
2.3.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar	22

2.3.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan	23
3 Principer för planering av trafik	24
3.1 Trafikplaneringsprinciper	24
3.2 Flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn.....	25
3.2.1 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande	25
3.3 Flöde 2 Malmö – Oslo.....	26
3.3.1 Trafikflöden och förväntat kapacitetsutnyttjande	26
3.4 Flöde 3 Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik.....	27
3.4.1 Trafikflöden och förväntat kapacitetsutnyttjande	27
4 Referensdokument	29

Dokumentbeskrivning

Kapacitetsstrategin för tågplan 2026 omfattar de delar av järnvägsnätet som benämns som flöde 1, 2 och 3, det vill säga Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn, Malmö – Oslo samt Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik.

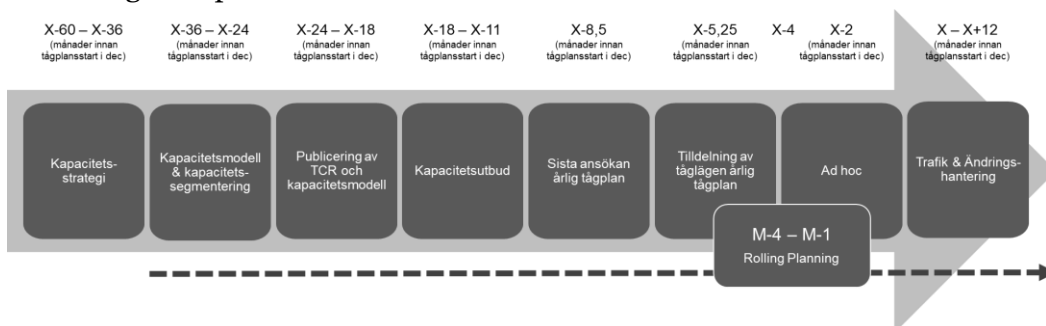
Syftet med dokumentet är att ge en bild av de kapacitetsmässiga förutsättningar som Trafikverket förväntar sig för tågplan 2026.

Under kommande år är ambitionen att stegvis utöka den geografiska omfattningen av kapacitetsstrategin, så att den för T27 beskriver kapacitetssituationen för de åtta utpekade flödena och på längre sikt för hela Trafikverkets järnvägsnät.

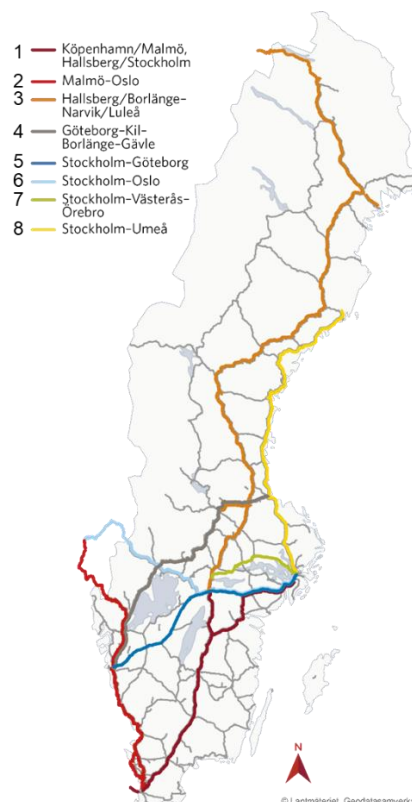
Målgrupp för det här dokumentet är järnvägsföretag, entreprenörer, politiska beslutsfattare och andra intressenter. Infrastrukturförvaltare, terminaler och tjänsteleverantörer kan använda det till stöd för koordineringen i den långsiktiga planeringen.

Implementeringen av TTR är i ett tidigt skede där den första kapacitetsstrategin för tågplan 2025 utgjorde en pilot för sträckan Oslo-Padborg. Kapacitetsstrategin togs fram gemensamt av Bane NOR, Trafikverket och Banedanmark. Den del av det svenska nätet som omfattas utgörs av sträckan längs med västkusten, från norska gränsen i Kornsjö till Lernacken vid Öresundbrofästet. Kapacitetsstrategin för 2025 är skriven på engelska och har publicerats på RNE:s hemsida www.rne.eu (samarbetsorganet för europeiska infrastrukturförvaltare *Rail Net Europe*). En nationell version av rapporten, på svenska, kommer publiceras på Trafikverkets hemsida.

Ambitionen för kapacitetsstrategi 2026 är att den ska publiceras vid X-36, vilket överensstämmer med tidsaxeln för TTR:s utvecklade process för planering och tilldelning av kapacitet.



Figur 2. Föreslagen process enligt TTR



Figur 1. Karta över flöden

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 är tätt förknippad med TTR-projektet, som i sin tur har som målsättning att uppnå en ny kapacitetstilldelningsprocess. Men syftet med detta dokument, att på en övergripande 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 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 dokumentet *inte* är en beslutad plan, utan snarare en bild av en trolig framtid, en tankemässig grund för Trafikverkets planering av såväl åtgärder som kapacitet.

Tidslinje

Detta dokument har tagits fram under år 2022 med följande hållpunkter:

maj – september: Informationsinhämtning och dokumentation inom Trafikverket

oktober/november: Information/dialog med externa intressenter och angränsande infrastrukturförvaltare

december: Offentliggörande av kapacitetsstrategi 2026

Inledning

Som nämnts i dokumentbeskrivningen ovan, så omfattar kapacitetsstrategin för tågplan 2026 de delar av järnvägsnätet som benämns som flöde 1, 2 och 3, det vill säga Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn, Malmö – Oslo, samt Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik.

Enligt införandeplanen för TTR pågår fortsatt arbete med de andra stegen bl a i form av en kapacitetsmodell som beskriver mer detaljerat i vilka segment kapaciteten delas in vid kapacitetstilldelningen. Genom den ska man med andra ord kunna skapa sig en bild av hur fördelningen mellan t ex godståg och snabbtåg ska se ut på olika sträckor. I nuläget pågår en analys av kapacitetsmodellens omfattning och hur den kan användas. Som processflödespilen på sid. 5 visar, så avser kapacitetsstrategin ligga till grund för modellen. En stor skillnad mellan de två dokumenten är dock att kapacitetsmodellen föreslås vara juridiskt bindande och utgöra en absolut förutsättning för kapacitetstilldelningen, medan kapacitetsstrategin snarare är ämnad att informera om de förväntade kapacitetsmässiga förutsättningarna.

Berörd infrastruktur i Sverige

Infrastrukturförvaltare, järnväg

De delar av det svenska järnvägsnätet som ingår i denna kapacitetsstrategi förvaltas, trafikplaneras och trafikleds av Trafikverket. Svedab AB äger dock den svenska landanslutningen för Öresundsbron, sträckan Svågertorp-Lernacken. Även denna del trafikplaneras och trafikleds av Trafikverket.

Terminaler och tjänsteleverantörer

En förteckning över tjänsteleverantörer och terminaler i anslutning till aktuella sträckningar i Sverige, återfinns på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se, under Tjänsteleverantörer för järnvägstransportsrelaterade tjänster i Sverige – Bransch.

Rail Facilities Portal (RFP) är en gemensam europeisk webbportal där tjänsteleverantörer kan publicera sina anläggningsbeskrivningar: <http://railfacilitiesportal.eu>. Även där kan information om terminaler och tjänsteleverantörer i Sverige återfinnas.

Intressenter som berörs av innehållet i kapacitetsstrategin

Kapacitetsstrategin ska tas fram i samråd med berörda intressenter. Det är därför viktigt att dessa är uppmärksamma på när möjlighet ges att lämna synpunkter på innehållet. De kategorier av intressenter som Trafikverket har identifierat är följande:

- Terminaler och tjänsteleverantörer
- Trafikhuvudmän

- Regioner och kommuner
- Järnvägsföretag och andra sökande
- Angränsande infrastrukturförvaltare

För kapacitetsstrategi 2026 kommer branschen att informeras i etablerade forum (branschsamverkan och strategisk dialog) under hösten 2022. Trafikverket har även fortlöpande dialog med Banedanmark, Bane NOR och DB Netze under framtagandet av kapacitetsstrategin.

Angränsande infrastruktur utanför Sverige

Infrastrukturförvaltare, järnväg

För flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn förvaltas Öresundsförbindelsen, västerut från Lernacken till Köpenhamns flygplats, av Öresundsbro Konsortiet, som ägs gemensamt av den danska och svenska staten genom A/S Öresund (50 %) respektive Svedab AB (50 %). A/S Öresund förvaltar sträckan mellan flygplatsen och Köpenhamns centralstation.

Banedanmark och Trafikverket räknar sig som angränsande infrastrukturförvaltare med hänsyn till Öresundsförbindelsen, även om deras respektive nät inte har fysisk kontakt med varandra.

För flöde 2 Malmö – Oslo förvaltas, trafikplaneras och trafikleds sträckan Alnabru – Oslo – Kornsjö av Bane NOR.

För flöde 3 Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik förvaltas, trafikplaneras och trafikleds sträckan mellan Riksgränsen och Narvik av Bane NOR.

Terminaler och tjänsteleverantörer

För ytterligare information om tjänsteleverantörer och terminaler i anslutning till de sträckor som denna kapacitetsstrategi omfattar, hänvisas till Rail Facilities Portal (RFP) som är en gemensam europeisk webbportal där tjänsteleverantörer kan publicera sina anläggningsbeskrivningar: <http://railfacilitiesportal.eu>.

1 Förväntad infrastrukturkapacitet

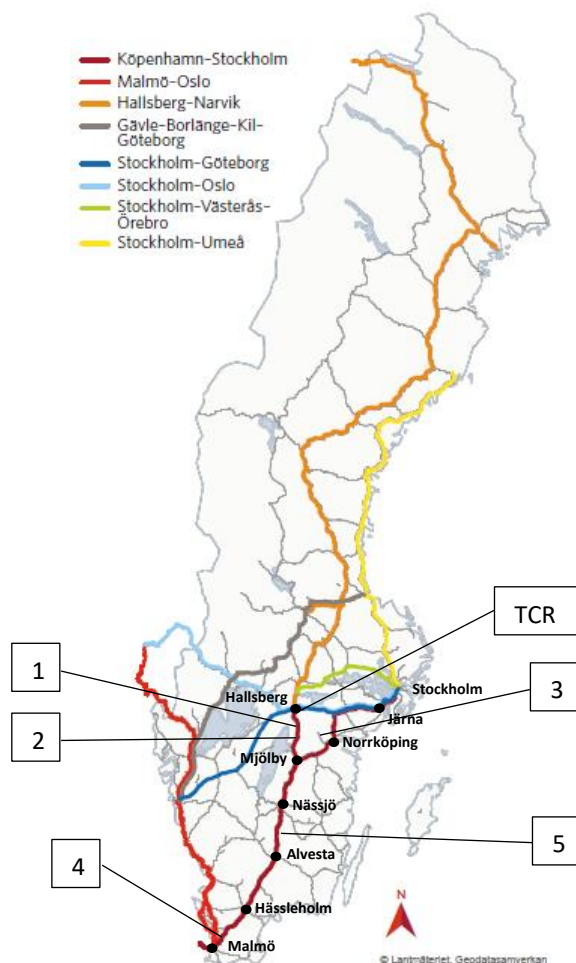
I det här kapitlet ges en översikt av de olika infrastrukturprojekt som förväntas påverka kapaciteten på respektive flöde som kapacitetsstrategin omfattar. Listan inkluderar projekt som förväntas vara klara inför tågplan 2026 och som kommer att öka eller minska kapaciteten, jämfört med innevarande tågplan (2023).

1.1 Flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn

1.1.1 Tillkommande kapacitet

Tabell 1. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2023-2026

Åtgärdsnamn	Åtgärdsförslag klart	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Kommentar
Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår (1)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2023
Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår (2)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2024
Kimstad-Skärblacka, elektrifiering (3)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2023
Lund (Högevall)-Flackarp-Arlöv, flerspår (4)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2023
LTS, broms-procenttabell, Malmö-Hallsberg (5)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2024



Figur 3. Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering
TCR, tillfällig kapacitetsbegränsning, se kapitel 2

Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår (1)

Projektet pågår och beräknas vara klart i slutet av år 2023. Åtgärden är klar till tågplan 2024.

Sträckan mellan Dunsjö och Jakobshyttan är den fjärde av totalt sex etapper i dubbelspårsutbyggnaden. I arbetet ingår att bygga ett nytt dubbelspår med nya tunnlar och bitvis ny linjesträckning. Åtgärden är en del av den övergripande dubbelspårsbyggnationen Hallsberg-Degerön. Med denna åtgärd minskar körtiden något på sträckan för persontågen men det sker ingen större kapacitetsökning.

Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår (2)

Projektet pågår och beräknas vara klart i slutet av år 2024. Åtgärden är klar till tågplan 2025.

På sträckan mellan Jakobshyttan och Degerön byggs den femte och sydligaste av totalt sex etapper i dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Degerön. När denna etapp är klar har vi ett dubbelspår i sin helhet från Mjölby till Jakobshyttan

vilket kraftigt förbättrar kapaciteten. Antalet tåg på sträckan kan öka samtidigt som körtiden minskar då tågmöten bortfaller och hastigheten blir högre.

Kimstad-Skärblacka, elektrifiering (3)

Projektet pågår och beräknas vara klart i början av år 2023. Åtgärden är helt klar till tågplan 2024.

Åtgärden innebär att den tidigare oelektrifierade sträckan Kimstad-Finspång nu blir elektrifierad till Skärblacka vilket höjer kapaciteten på denna sträcka. Då de dieseldragna tågen till och från Skärblacka använt sig av andra delar av flöde 1, främst Norrköping-Kimstad förbättras kapaciteten även på denna delsträcka.

Lund (Högevall)-Flackarp-Arlöv, flerspår (4)

Projektet pågår och beräknas vara klart i slutet av år 2023. Åtgärden är helt klar till tågplan 2024.

Flerspåret Lund (Högevall)-Flackarp-Arlöv kopplas in till december 2023. På sträckan blir det fyra spår hela vägen från Arlöv till strax söder om Lund. Fyra stationer för resandeutbyte byggs på sträckan varav en är helt ny. Snabb och långsam trafik separeras på sträckan och kapaciteten ökar vilket medger fler tåg mellan Malmö och Lund.

LTS, bromsprocenttabell, Malmö – Hallsberg (5)

Förlängd försignalering vilket medger att tåg med lägre bromsförmåga kan framföras i högre hastigheter. Detta förväntas ge en kortare körtid både vad avser den faktiska körtiden men också att antalet förbigångar minskar.

1.1.2 Minskad kapacitet

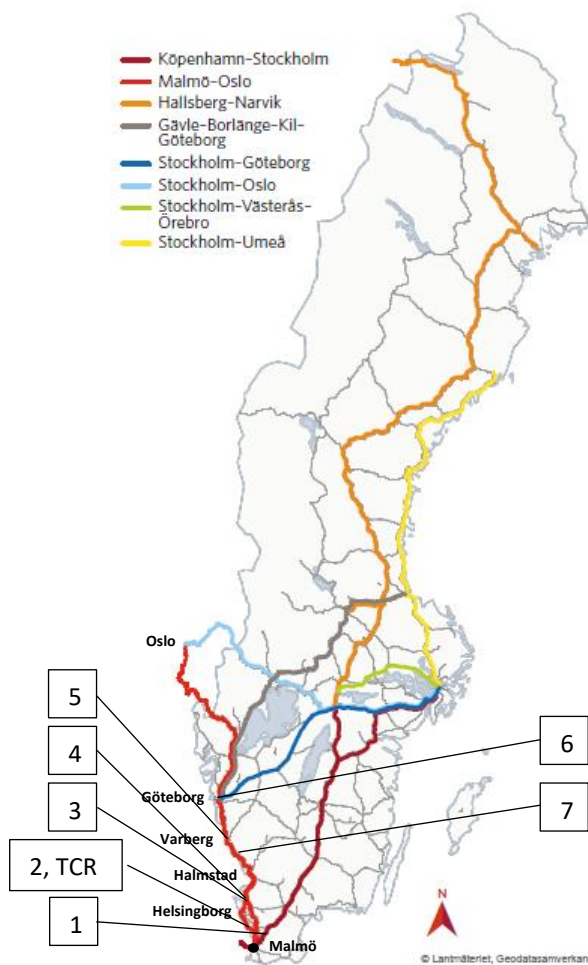
Inga kända permanenta minskningar.

1.2 Flöde 2 Malmö – Oslo

1.2.1 Tillkommande kapacitet

Tabell 2. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2023-2026

Åtgärdsnamn	Åtgärdsförslag klart	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Kommentar
Lund (Högevall)-Flackarp-Arlöv, flerspår (1)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2023
Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (2)	Nej	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Åstorp, mötesspår (3)	Ja	Ja	Ja	2025-2026
Västkustbanan, Ängelholm-Maria (4)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2023
Varberg, dubbelspår (tunnel) inkl. resecentrum (5)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2024
Göteborgs hamnbana, dubbelspår (6)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2024
LTS, broms-procenttabell, Malmö-Göteborg (7)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2024



Figur 4. Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering
TCR, tillfällig kapacitetsbegränsning, se kapitel 2

Lund (Högevall)-Flackarp-Arlöv, flerspår (1)

Projektet beskrivs under flöde 1, sid. 11.

Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (2)

Projektet är planerat att byggas under åren 2025 och 2026. Åtgärden är helt klar till tågplan 2027.

På Lommabanan, mellan Kävlinge och Arlöv, en del av Godsstråket genom Skåne, byggs en ny mötesstation i Alnarp samt att befintlig mötesstation i Flädie förlängs. Båda mötesspårna blir 950 meter långa. Nya stationer för resandeutbyte byggs också i Alnarp och Flädie. Lokaltågstrafiken förväntas öka till halvtimmesstrafik hela trafikdygnet med en bibehållen god kapacitet för en förväntad ökande godstrafik.

Åstorp, mötesspår (3)

Projektet är planerat att byggas under åren 2025 och 2026. Åtgärden är helt klar till tågplan 2027.

I Åstorp förlängs ett befintligt mötesspår för att medge tågmöte mellan två 750 meter långa tåg i relationen Ängelholm-Åstorp-Teckomatorp (Godsstråket genom Skåne). Denna åtgärd förbättrar kapaciteten och ökar återställningsförmågan, då det blir större möjlighet att flytta tågmöten operativt, även med långa godståg.

Västkustbanan Ängelholm-Maria (4)

Projektet pågår och beräknas vara klart i slutet av år 2023. Åtgärden är helt klar till tågplan 2024.

Dubbelspår byggs på sträckan Ängelholm-Maria och tillsammans med några linjerätningar höjs även hastigheten till 200 km/tim längs hela sträckan. Körtiden på sträckan minskar relativt mycket (5-10 minuter beroende på tågtyp) då tågen på sträckan idag planeras med flertalet tågmöten. Åtgärden innebär en stor kapacitetshöjning då banan blir dubbelspårig, vilket innebär att antalet tåg som kan framföras på sträckan ökar.

Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (5)

Projektet pågår och beräknas vara klart i slutet av år 2024. Åtgärden är helt klar till tågplan 2025.

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

Tillsammans med fyrspårsutbyggnaden Malmö-Lund och dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Maria 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.

Göteborgs hamnbana, dubbelspår (6)

Projektet pågår och beräknas vara klart i slutet av år 2024. Åtgärden är helt klar till tågplan 2025.

I tågplan 2025 kommer Hamnbanan i Göteborg att 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 Skandiahallen.

LTS, bromsprocents tabell, Malmö – Göteborg (7)

Förlängd försignalering vilket medger att tåg med lägre bromsförmåga kan framföras i högre hastigheter. Detta förväntas ge en kortare körtid både vad avser den faktiska körtiden men också att antalet förbigångar minskar.

1.2.2 Minskad kapacitet

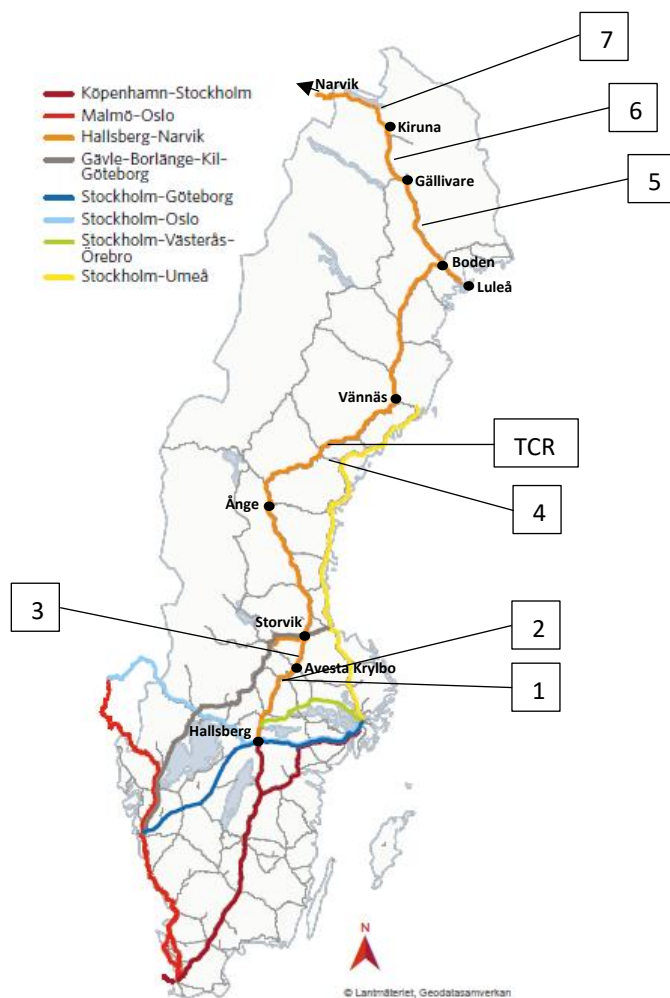
Inga kända permanenta minskningar.

1.3 Flöde 3 Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik

1.3.1 Tillkommande kapacitet

Tabell 3. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2023-2026

Åtgärdsnamn	Åtgärdsförslag klart	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Kommentar
Godsstråket, Storvik-Avesta Krylbo-Frövi kapacitets-höjande åtgärder, Jularbo, Dagarn, Skinnskatteberg (1)	Ja	Ja	Ja	2025-2026
Fagersta station plattformsåtgärder och plankorsningsåtgärder (2)	Ja	Ja	Ja	2025-2026
Morshyttan, mötesspårsförlängning (LTS Godsstråket) (3)	Nej	Ja	Ja	2025
Långsele-Västerasby hastighetshöjande åtgärder (4)	Ja	Ja	Ja	Pågår-2024
Gammelstad, Näsberg, Sikträsk, bangårdsförlängning (5)	Nej	Nej*	Ja	Gammelstad 2024-2025 Näsberg 2026 Sikträsk 2025-2026 *Åtgärderna har inte beslut om byggstart ännu.
Linaälv, Harrå, Fjällåsen bangårdsförlängning (6)	Nej	Ja	Ja	2025-2026
ERTMS SO Gällivare, Linaälv, Kiruna, Björkliden, Polcirkeln (7)	Ja	Ja	Ja	2023-2025



Figur 5. Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering
TCR, tillfällig kapacitetsbegränsning, se kapitel 2

Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder (1)

På Godsstråket genom Bergslagen kommer ett antal åtgärder genomföras 2025-2026, bland annat höjd växelshastighet och samtidig infart i Jularbo. I Dagarn och Skinnskatteberg sker ombyggnad för att möjliggöra samtidig infart. Sammantaget innebär åtgärderna att trafiken på det högt belastade Godsstråket kan flyta bättre vid tågmöten.

Fagersta station plattformsåtgärder och plankorsningsåtgärder (2)

I Fagersta finns sedan flera år en hastighetsnedsättning till 40 km/h efter tidigare tillbud vid en plattformsövergång. Projektet kommer genomföras under 2025-2026 och syftar till att återställa hastigheten till 80 km/h samt bygga om plattformarna med en planskild anslutning till en ny mellanplattform. Effekten blir att trafiksäkerheten för resenärer ökar och att godstågen får kortare gångtider.

Morshyttan, mötesspår förlängning (LTS Godsstråket) (3)

Förlängd mötesstation i Morshyttan år 2025 för att möjliggöra tågmöten för 750 meter långa tåg med samtidig infart.

Långsele-Västerasby hastighetshöjande åtgärder (4)

Fram till och med 2024 byts spåret och kontaktledningen på Ådalsbanan, vilket kraftigt förbättrar banans standard och möjliggör effektiva omledningar av godståg.

Gammelstad, Näsberg, Sikträsk bangårdsförlängning (5)

Projektet planeras genomföras under åren 2024-2026. Förlängningen innebär att två 750 meter långa tåg kan mötas, vilket ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg.

Linaälv, Harrå, Fjällåsen bangårdsförlängning (6)

Projektet planeras genomföras under åren 2025-2026. Förlängningen innebär att två 750 meter långa tåg kan mötas, vilket ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg.

ERTMS införande (7)

Det gamla signalsystemet har uppnått sin tekniska livslängd och behöver bytas ut mot ett nyare och mer modernt system. ERTMS innebär inte någon generell kapacitetshöjning, däremot finns flera funktioner i signalsystemet som operativt förbättrar förutsättningarna för att köra tågen. På Malmbanan planeras ERTMS införas på styrområdena Gällivare och Linaälv år 2023, Kiruna och Björkliden år 2024 samt Polcirkeln 2025.

1.3.2 Minskad kapacitet

I samband med utbyggnad av bangårdarna Gammelstad och Sikträsk försvinner mötesmöjligheten på dessa två driftplatser, vilket sänker kapaciteten något, men det bedöms kunna hanteras inom ramen för ordinarie tidtabells- och planeringsprocess.

2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Många järnvägsprojekt kommer att påverka trafiken med tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR) under tågplan 2026. Ett urval av de som är planerade på det svenska järnvägsnätet finns att läsa om i Trafikverkets Genomförandeplan som återfinns på www.trafikverket.se.

Under varje flöde nedan beskrivs dels de principer som gäller för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar, dels de för tågplan 2026 planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som förväntas ha mycket stor påverkan på trafiken (dvs. pågår mer än 30 dygn och påverkar mer än 50 % av den förväntade trafiken).

2.1 Flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn

2.1.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Principerna för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar på det svenska järnvägsnätet baseras på tidigare erfarenhet av omledningar samt på dialog med järnvägsföretag och andra sökande.

Långväga passagerartåg

Max ett trafikavbrott på flödet samtidigt för att undvika flera bytespunkter eller omledningar för resenärerna.

Vid helgavstängning är det viktigt att kunna trafikera under fredagen fram till kl. 22 samt på söndagen från kl. 14.

Mest kritiska delsträckor är Mjölby-Hässleholm i första hand och Åby-Mjölby i andra hand.

Nyköpingsbanan är omledningsbana för Järna-Åby.

Mjölby-Hallsberg-Katrineholm är omledningsbana för sträckan Åby-Mjölby.

Västra stambanan/Västkustbanan (via Göteborg) är omledningsbana för Hässleholm-Nässjö.

Skånebanan/Godsstråket genom Skåne är de primära omledningsbanorna för persontrafik Lund-Hässleholm.

Skånebanan/Västkustbanan (via Helsingborg) kan också vara omledningsbana för persontrafik Lund-Hässleholm.

Två av tre ben (Mälärbanan, Västra stambanan, Ostkustbanan) in till Stockholm ska alltid vara öppna för trafik.

Godståg

Inte avstängt båda sidor om Kimstad (Mjölby-Kimstad respektive Kimstad-Åby) samtidigt.

Inte avstängt båda sidor om Älmhult (Alvesta-Älmhult respektive Älmhult-Hässleholm) samtidigt.

Tåg till och från Olofström behöver nå Älmhult från något håll.

Katrineholm-Åby-Mjölby är omledningsbana för Hallsberg-Mjölby och tvärtom.

Nyköpingsbanan är omledningsbana för Katrineholm-Åby.

Västra stambanan/Jönköpingsbanan (via Falköping) är omledningsbana för Hallsberg-Nässjö, samt i vissa fall för Hallsberg-Mjölby för att komma in till Hallsberg från rätt håll.

Väst kustbanan och Västra stambanan via Göteborg är omledningssträcka för Nässjö-Hässleholm.

Skånebanan/Godsstråket genom Skåne är omledningsbana för Lund-Hässleholm.

Regional- och lokaltåg

Sammanhängande avstängningar i tid är att föredra under förutsättning att de går att samordna.

För regionaltrafiken är det viktigt att bytena till fjärrtrafiken fungerar i så stor utsträckning som möjligt i hela stråket.

På sträckor med lokaltrafik är det i normalfallet inte acceptabelt med trafikavbrott på vardagar. Problemet ökar också i storlek desto närmare Stockholm TPÅ:en är.

De kritiska delsträckorna är: Köpenhamn-Malmö, Malmö-Lund, Lund-Hässleholm, Norrköping-Mjölby samt Stockholm City-Tumba.

Servicefönster

Trafikverkets basunderhåll planeras in i servicefönster som skapar förutsättningar för ett effektivt utförande av underhållsarbeten i spår. Servicefönster utgörs både av regelbundet återkommande tider som anpassas i konstruktionen av den årliga tågplanen och servicefönster i form av banarbetsveckor och banarbetshelger som planeras in för det aktuella året. På dubbelspåriga sträckor är det vanligt att servicefönster är inplanerade som enkelspårsdrifter nattetid. På enkelspåriga sträckor planeras servicefönstren ofta in koncentrerat till banarbetsveckor och/eller banarbetshelger.

2.1.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan

I detta avsnitt beskrivs en bedömning av de för tågplan 2026 planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som förväntas ha mycket stor påverkan på trafiken (dvs. pågår mer än 30 på varandra följande dagar och påverkar mer än 50 % av den förväntade trafiken) på Flöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/ Köpenhamn. Åtgärden är markerad på kartan sid. 10.

Tabell 4. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken

Projektnamn	Åtgärdsförslag klart	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Kommentar
Godsstråket Hallsberg-Degerön, sträckan Hallsberg-Stenkumla	Ja	Ja	Ja	Pågår-2030

2.2 Flöde 2 Malmö – Oslo

2.2.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Principerna för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar på det svenska järnvägsnätet baseras på tidigare erfarenhet av omledningar, samt på dialog med järnvägsföretag och andra sökande.

Långväga passagerartåg

Max ett trafikavbrott på flödet samtidigt för att undvika flera bytespunkter eller omledningar för resenärerna (Det kan i vissa fall vara acceptabelt med trafikavbrott norr och söder om Göteborg samtidigt).

Vid helgavstängning är det viktigt att kunna trafikera under fredagen fram till kl. 22 samt på söndagen från kl. 14.

Godsstråket genom Skåne (via Åstorp) är omledningsbana för resandetrafik Ängelholm-Helsingborg.

Godståg

Kongsvingerbanen/Värmlandsbanan/Jönköpingsbanan (via Laxå-Falköping) är omledningsbana för Oslo-Skålebol.

Västra stambanan/Älvsborgsbanan/Viskadalsbanan (via Herrljunga-Borås) är omledningsbana för Göteborg-Varberg.

Markarydsbanan/Södra stambanan (via Hässleholm) är omledningsbana för Åstorp-Teckomatorp.

Södra stambanan/Rååbanan (via Eslöv-Teckomatorp) är omledningsbana för godstrafik Arlöv-Kävlinge.

Trafikavbrott i Almedal har omledningssträcka via Västra stambanan, Älvsborgsbanan och Kust till kustbanan vidare mot Alvesta.

Regional- och lokaltåg

Sammanhängande avstängningar i tid är att föredra under förutsättning att de går att planera utifrån.

På sträckor med lokaltrafik är det i normalfallet inte acceptabelt med trafikavbrott på vardagar.

Servicefönster

Trafikverkets basunderhåll planeras in i servicefönster som skapar förutsättningar för ett effektivt utförande av underhållsarbeten i spår. Servicefönster utgörs både av regelbundet återkommande tider som anpassas i konstruktionen av den årliga tågplanen och servicefönster i form av banarbetsveckor och banarbetshelger som planeras in för det aktuella året. På dubbelspåriga sträckor är det vanligt att servicefönster är inplanerade som enkelspårsdrifter nattetid. På enkelspåriga sträckor planeras servicefönstren ofta in koncentrerat till banarbetsveckor och/eller banarbetshelger.

2.2.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan

I detta avsnitt beskrivs en bedömning av de för tågplan 2026 planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som förväntas ha mycket stor påverkan på trafiken (dvs. pågår mer än 30 på varandra följande dagar och påverkar mer än 50 % av den förväntade trafiken) på Flöde 2 Malmö–Oslo. Åtgärden är markerad på kartan sid. 13.

Tabell 5. Planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan på trafiken

Projektnamn	Åtgärdsförslag klart	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Kommentar
Kävlinge-Arlöv (Lommabanan), etapp 2	Ja	Nej*	Ja	2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Lommabanan Flädie, ny station	Ja	Nej*	Ja	2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu

Projektnamn	Åtgärdsförslag klart	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Kommentar
Lv 913, Bjärred-Flädie	Ja	Nej*	Ja	2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu

Åtgärderna kommer sannolikt genomföras samtidigt med ca 10 veckors avstängning på Lommabanan.

2.3 Flöde 3 Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik

2.3.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Principerna för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar på det svenska järnvägsnätet baseras på tidigare erfarenhet av omledningar, samt på dialog med järnvägsföretag och andra sökande.

Långväga passagerartåg och godståg

Det bör inte vara trafikavbrott Gällivare-Luleå och Kiruna-Narvik samtidigt.

Norr om Vännäs finns inga omledningsmöjligheter, vilket medför att trafikpåverkan måste begränsas så mycket som möjligt.

Om det är trafikavbrott Vännäs-Mellansel måste Botniabanan och Västerasby-Långsele alternativt Mittbanan/Ådalsbanan vara öppen.

Om det är trafikavbrott Mellansel-Långsele så måste Botniabanan och Mittbanan Ånge-Sundsvall vara öppen.

Ostkustbanan/Botniabanan är omledningsbana för Storvik-Vännäs.

Om det är trafikstopp Kilafors-Ånge måste sträckan Kilafors-Söderhamn och Ostkustbanan vara öppen.

Om det är trafikstopp Kilafors-Ockelbo-Storvik måste BJ-banan Storvik-Gävle och Ostkustbanan och Söderhamn-Kilafors vara öppen.

Bergslagsbanan (via Ställdalen) är omledningsbana för godsstråket genom Bergslagen, delen Hallsberg-Frövi-Storvik.

Servicefönster

Trafikverkets basunderhåll planeras in i servicefönster som skapar förutsättningar för ett effektivt utförande av underhållsarbeten i spår. Servicefönster utgörs både av regelbundet återkommande tider som anpassas i konstruktionen av den årliga tågplanen och servicefönster i form av banarbetsveckor och banarbetshelger som planeras in för det aktuella året. På dubbelspåriga sträckor är det vanligt att servicefönster är inplanerade som enkelspårsdrifter nattetid. På enkelspåriga sträckor planeras servicefönstren ofta in koncentrerat till banarbetsveckor och/eller banarbetshelger.

2.3.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan

I detta avsnitt beskrivs en bedömning av de för tågplan 2026 planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som förväntas ha mycket stor påverkan på trafiken (dvs. pågår mer än 30 på varandra följande dagar och påverkar mer än 50 % av den förväntade trafiken) på Flöde 3 Hallsberg/Borlänge–Luleå/Narvik. Åtgärden är markerad på kartan sid. 16.

Tabell 6. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken

Projektnamn	Åtgärdsförslag klart	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Kommentar
Kontaktledningsbyte, Bräcke-Vännäs	Nej	Ja	Ja	Påbörjas 2026

3 Principer för planering av trafik

3.1 Trafikplaneringsprinciper

Huvudprincipen för Trafikverkets kapacitetstilldelning är i enlighet med gällande lag att basera den på de ansökningar som görs.

Tabellerna för respektive flöde visar de tågtyper som, baserat på Trafikverkets prognoser, förväntas trafikera respektive sträcka mellan två noder.

Kapacitetsutnyttjandet på stationer ingår inte i bedömningen. För varje sträcka redovisas kapacitetsutnyttjandet i intervaller:

Tabell 7. Kapacitetsutnyttjandet i intervaller

81-100 %	Mycket högt kapacitetsutnyttjande
61-80 %	Medelhögt kapacitetsutnyttjande
≤60 %	Lågt kapacitetsutnyttjande

När kapacitetsutnyttjandet (för en enskild sträcka) överskrider 80 procent är känsligheten för störningar hög och trafiken är omfattande över hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet. Det innebär att ett enkelspår med få mötesstationer kan få ett högt kapacitetsutnyttjande med ett förhållandevis lågt antal tåg per dygn, medan ett dubbelspår måste ha en omfattande trafikering över hela dygnet för att få samma utfall. Ett högt kapacitetsutnyttjande innebär också att det är mycket svårt att få tider för att underhålla banan.

Kapacitetsutnyttjande inom intervallet 61–80 procent innebär att trafiken inte nyttjar hela den tillgängliga kapaciteten som infrastrukturen medger, men det kan likväl uppstå problem att tillgodose olika aktörers önskemål om trafik och tid för att underhålla banan.

När den använda kapaciteten är lika med eller understiger 60 procent finns det utrymme för ytterligare trafik eller tid för underhåll av banan.

Detta kommer också att ligga till grund för de första utkastet till kapacitetsmodellen. I framtida kapacitetsstrategidokument kommer detta avsnitt även att omfatta prognoser för segmenten *Ad-hoc* och *Rolling planning*.

För mer information om principer för kapacitetstilldelning se Trafikverkets hemsida: [Järnvägsnätsbeskrivningen \(JNB\) - Bransch \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/jarvagsnatsbeskrivningen)

3.2 Flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn

3.2.1 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande

Tabellen nedan visar förväntat kapacitetsutnyttjande och förväntad fördelning av trafiken för 2026. Bedömningen baseras på prognos för trafiken 2025 med justering för förväntad effekt av större kapacitetspåverkande åtgärder. 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.

GT	Godståg
ST	Snabbtåg
FT	Fjärrtåg och nattåg
RT	Regionaltåg
PT	Pendeltåg

Kapacitetsutnyttjande sett över dygnet:

Grön	Lågt kapacitetsutnyttjande
Gul	Medelhögt kapacitetsutnyttjande
Röd	Högt kapacitetsutnyttjande

Tabell 8. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2026. Ovan framgår vad färgerna och förkortningarna betyder.

Flöde 1	Kapacitets- utnyttjande	GT	ST	FT	RT	PT
Stockholm-Flemingsberg	Gul	X	X	X	X	X
Flemingsberg-Södertälje	Grön	X	X	X	X	X
Södertälje-Gnesta	Röd	X	X	X	X	X
Gnesta-Katrineholm	Gul	X	X	X	X	
Katrineholm-Norrköping	Grön	X	X	X	X	
Norrköping-Linköping	Röd	X	X	X	X	X
Linköping-Mjölby	Gul	X	X	X		X
Hallsberg-Motala	Gul	X			X	
Motala-Mjölby	Grön	X			X	X

Flöde 1	Kapacitets- utnyttjande	GT	ST	FT	RT	PT
Mjölby-Nässjö		X	X	X	X	
Nässjö- Alvesta		X	X	X	X	
Alvesta- Hässleholm		X	X	X	X	X
Hässleholm- Lund		X	X	X	X	X
Lund-Malmö		X	X	X	X	X
Malmö-Hyllie- Lernacken			X		X	X
Peberholm- Lernacken		X	X	X	X	
Malmö- Svågertorp- Lernacken		X	X	X		X

3.3 Flöde 2 Malmö – Oslo

3.3.1 Trafikflöden och förväntat kapacitetsutnyttjande

Tabellen **Fel! Hittar inte referenskölla.** nedan visar förväntat kapacitetsutnyttjande och förväntad fördelning av trafiken för 2026. Bedömningen baseras på prognos för trafiken 2025 med justering för förväntad effekt av större kapacitetspåverkande åtgärder. 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.

GT	Godståg
ST	Snabbtåg
FT	Fjärrtåg och nattåg
RT	Regionaltåg
PT	Pendeltåg

Kapacitetsutnyttjande sett över dygnet:

Grön	Lågt kapacitetsutnyttjande
Gul	Medelhögt kapacitetsutnyttjande
Röd	Högt kapacitetsutnyttjande

Tabell 9. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2026. Ovan framgår vad färgerna och förkortningarna betyder.

Flöde 2	Kapacitets- utnyttjande	GT	ST	FT	RT	PT
Kornsjö- Skålebol		X	X		X	
Skålebol- Öxnered		X	X		X	
Öxnered- Älvängen		X	X		X	
Älvängen- Göteborg		X	X		X	X
Göteborg- Kungsbacka		X	X		X	X
Kungsbacka- Varberg		X	X		X	
Varberg- Halmstad		X	X		X	
Halmstad- Ängelholm		X	X		X	X
Ängelholm- Teckomatorp- Malmö		X				X
Ängelholm- Helsingborg		X	X		X	X
Helsingborg- Lund			X	X	X	X
Lund-Malmö		X	X	X	X	X

3.4 Flöde 3 Hallsberg/Borlänge – Luleå/Narvik

3.4.1 Trafikflöden och förväntat kapacitetsutnyttjande

Tabellen nedan visar förväntat kapacitetsutnyttjande och förväntad fördelning av trafiken för 2026. Bedömningen baseras på prognos för trafiken 2025 med justering för förväntad effekt av större kapacitetspåverkande åtgärder. 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.

GT	Godståg
ST	Snabbtåg
FT	Fjärrtåg och nattåg
RT	Regionaltåg
PT	Pendeltåg

Kapacitetsutnyttjande sett över dygnet:

Grön	Lågt kapacitetsutnyttjande
Gul	Medelhögt kapacitetsutnyttjande
Röd	Högt kapacitetsutnyttjande

Tabell 10. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2026. Övan framgår vad färgerna och förkortningarna betyder.

Flöde 3	Kapacitets- utnyttjande	GT	ST	FT	RT	PT
Hallsberg- Örebro	Grön	X			X	
Örebro-Frövi	Grön	X			X	
Frövi- Fagersta	Gul	X			X	
Fagersta- Storvik	Gul	X			X	
Borlänge- Storvik	Gul	X	X		X	
Storvik- Bollnäs	Grön	X	X	X	X	
Bollnäs- Ljusdal	Gul	X	X	X	X	
Ljusdal-Ånge	Grön	X	X	X		
Ånge-Bräcke	Grön	X	X	X	X	
Bräcke- Vännäs	Grön	X		X		
Vännäs- Boden	Grön	X		X	X	
Boden-Luleå	Gul	X		X	X	X
Boden-Kiruna	Gul	X		X	X	
Kiruna- Riksgränsen	Gul	X		X		

4 Referensdokument

RailNetEurope. (2022). Procedures for Capacity Strategy, Complementary document (handbook) to Description of the Timetabling and Capacity Redesign Process - Version 1.0. Vienna: RailNetEurope.

Trafikverket. (2022). Genomförandeplan. [Genomförandeplan – åtgärder för underhåll och utveckling av transportsystemet - Bransch \(trafikverket.se\)](#)

Trafikverket. (2022). Network Statement. [Network Statement - Bransch \(trafikverket.se\)](#)