

1 Övrig tillgänglighetspåverkan

1.1 Övriga stora trafikpåverkande banarbeten

Under tågplaneperioden pågår ett antal större projekt som inte kan definieras som PSB, eller som uppfyller kriterierna för att vara PSB som inte bedöms vara möjliga att anpassa tåglägesansökan till. Dessa projekt kan komma att inskränka på infrastrukturens tillgängliga kapacitet. Exempel på detta är spårtillgänglighet och plattformssval. Även hastighetsnedsättningar, såväl tillfälliga som permanenta, kan förekomma. Större trafikstörningar av denna art kan förväntas genom de projekt och hastighetsnedsättningar som nämns på följande platser:

Norra området:

- ERTMS, Malmbanan
- (Långele)-(Västerasby), Spår- och kontaktledningsupprustning

Mellersta området:

- Ramsjö–Ljusdal, FÖ-lina
- Kilafors–Holmsveden, Röstbo bangårdsombyggnad
- Gustafs–Vikmanshyttan, bangårdsombyggnad Gustafs/Säter
- Snyten–Fagersta C, ny driftplats Ombenning
- Frövi-Avesta, FÖ-lina.
- Mora Ställverksbyte
- Österås-Bispgården, FÖ-Lina
- Långele-Roback, Upprustning teknikhus
- Sundsvall triangelspår
- Storlien-Gränsen, Spårbyte
- Ludvika-Fagersta, Fjärrstyrning
- Gävle–(Storvik), hastighetshöjning, Upprustning stv. M59
- Erikslund, ESIK
- Ludvika, ESIK

Östra området:

- Stockholm – Stockholm Södra, Getingmidjan
- (Karlberg) – Barkarby, Mäljarbanan
- Stockholm – Solna, Stationsåtgärder, kontaktledningsarbete och bryggbyte
- Solna, upprustning tunnlar
- Kummelby – Häggvik, nytt mittspår Sollentuna
- Solna – Kummelby, hastighetshöjande åtgärder
- (Flemmingsberg) – Södertälje Syd Övre, dilationsskarvar
- Årstaberget – Solna + Citybanan, hastighetshöjande åtgärder
- Järna – Gnesta, trimningsåtgärder
- Gnesta – (Flen), transformatorbyten
- Sköldinge – Hallsberg, Förstärkningslina
- Simonstorp – Åby, läckkabel
- Hallsberg, dubbelspår

- Örebro - Frövi, spår och växelbyte
- Skymossen – Motala, dubbelspår
- Motala – Mjölby, ställverksbyte Fågelsta, Skänninge

Västra området:

- (Kil) – Karlstad Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning.
- (Karlstad)-(Kristinehamn) Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning
- Karlstad-Skattkärr Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning
- (Kristinehamn)-(Laxå) Spår- och växelbyte- Kabellokalisering/Sänkning
- Hasselfors. Setra paketet, ombyggnad kontaktledning
- Varberg Frehamnsspåret
- Varberg plattformarbete
- Varberg Växeliläggningar
- Varberg Brorivning
- Varberg Ställverksgenerering kontaktledning
- Borås 1 års justering
- (Borås)-(Limmared) 1 års justering
- (Ytterby)-(Säve) Gunnersby, Vägbro över järnväg
- Floda spårväxelbyte – Växel 21a/21b
- Floda spårväxelbyte – Växel 22a/22b
- Förbigångsspår Herrljunga Västra
- (Jönköping)-(Nässjö) GC port
- (Jönköping)-(Habo) Bankeryd inkoppling
- Sandhem & Vartofta Sth-höjning
- Fristad Planskildhet
- Borås Spår- och kontaktledningsbyte
- Olskroken planskildhet
- Kontaktledningsupprustning Alingsås- Partille
- Lundbyleden
- Göteborg hamnbana
- Sävenäs migrering rangerställverk
- Sävenäs, upprustning av kontaktledning

Södra området:

- Underhåll 50 timmars Hässleholm-Lund
- Ystad bangårdsombyggnad/Mötesstation Gärsnäs Vilhemsborg-Simrishamn
- Spår och spårväxelbyte Älmhult-Olofström
- Slipersbyte och rälsbyte Jönköping gbg-Vaggeryd
- Bro arbete, lyfta slipers, räl och måla under Klippan-Kvidinge
- Förlängning av mötesstation Attarp
- Broåtgärder Nässjö-Vaggeryd
- Spårbyte (Torup)-(Furet)
- Dubbelspår Ängelholm-Maria, kompletterade avstängningar
- Banarbetsnätter Malmö gb-Svågertorp/Lernacken

1.2 Förplanerade tider i spår för banunderhåll

För att skapa utrymme för förebyggande underhållsarbete och åtgärder som behöver utföras med anledning av brister i anläggningen som upptäcks i samband med besiktning, avser Trafikverket att reservera kapacitet i järnvägsanläggningen – så kallade servicefönster – enligt de ramar som presenteras nedan.

Utformningen av servicefönster grundas bland annat på erfarenhet av tidigare års underhåll, kunskap om anläggningens tillstånd och bedömningar av kommande trafikeringsbehov. Utformningen ska samrådas med presumtiva sökande av kapacitet på berörd sträcka. Detta sker i samband med varje ny upphandling av basunderhållskontrakt – det vill säga vart 5:e till 7:e år.

I god tid inför varje tågplaneprocess ska ytterligare samråd genomföras med presumtiva sökande av kapacitet. Samrådet avser justeringar av omfattningen för servicefönster, och utgår dels från den uppföljning av nyttjandegraden som ska göras löpande, dels från förväntat ändrade trafikeringsbehov. I de fall nyttjandegraden har varit låg, kan reserverad kapacitet för servicefönster återtas, delvis eller i sin helhet.

Behovet av servicefönster lämnas in till tågplaneprocessen tillsammans med Trafikverkets övriga behov av banarbeten. Den detaljerade samordningen och fastställelsen sker i den ordinarie tågplaneprocessen. Någon hänsyn till dessa tider måste alltså inte tas vid ansökan om tåglägen, men servicefönster representerar det behov av underhållstider som Trafikverket bedömer finnas och som förväntas behöva kapacitet i den fastställda tågplanen. Servicefönster omfattar inte det totala kapacitetsbehovet för underhållsarbeten, utan ytterligare behov kan komma att presenteras från Trafikverkets sida. Det sker i den ordinarie tågplaneprocessen.

1.2.1 Underhållskontrakt Norra Malmbanan

Trafikverket avser att under vår, vinter och höst ansöka om 2 timmars trafikavbrott dagtid måndag–fredag, varannan vecka norr om Kiruna och varannan vecka söder om Kiruna. Dessa tider är samordnade med underhållstider på den norska sidan av gränsen.

1.2.2 Underhållskontrakt Norra stambanan

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet för trafikavbrott cirka 2 timmar måndag–fredag, uppdelat på olika sträckor samt 4 veckor dagtid, 6 timmar varje dag. Undantag är sträckan (Gävle)–Storvik där Trafikverket avser att ansöka om 5 timmar varje natt mot söndag samt 4 banarbetshelger natt mot lördag, söndag, måndag, cirka 8 timmar per skift.

1.2.3 Underhållskontrakt Södra Malmbanan och Haparandabanan

Trafikverket avser att på Södra Malmbanan ansöka om 1–2 timmars trafikavbrott dagtid jämna veckor måndag–fredag och 2 timmar sammanhängande natttid

jämna veckor natt mot måndag–fredag samt på Haparandabanan ansöka om 2 timmars trafikavbrott ojämsna veckor dagtid måndag–fredag.

1.2.4 Underhållskontrakt Botniabanan, Långsele–Vännäs

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott under 1–4 timmar, 1–5 vardagar per vecka.

1.2.5 Underhållskontrakt Holmsund–Boden inklusive tvärbanor

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott under 1–3 timmar, 1–4 vardagar per vecka.

För tvärbanorna avser Trafikverket även att ansöka om kapacitet för trafikavbrott för 3 timmar under vardagar.

1.2.6 Underhållskontrakt Ådalsbanan samt Mittbanan.

Trafikverket avser att på sträckorna Storlien–Östersund, Östersund–Bräcke, Bräcke–Ånge, Ånge–Sundsvall, Bräcke–Långsele, Sundsvall–Härnösand och Härnösand–Långsele ansöka om trafikavbrott 2–3 veckor, måndag–söndag, som innehåller cirka 40 timmar samt fyra veckor måndag–fredag, fyra timmar varje dag.

1.2.7 Underhållskontrakt banorna i Bergslagen samt Godsstråket

Trafikverket avser att på sträckorna Storvik–Borlänge, Borlänge–Frövi, Storvik–Avesta Krylbo, Avesta Krylbo–Frövi, Borlänge–Avesta Krylbo, Mora–Borlänge, Fagersta–Ludvika och Ställdalen–Hällefors ansöka om kapacitet för trafikavbrott under 6 timmar, 5 tillfällen per vecka i 2–3 veckor per år. Vid kontaktledningsrevisioner vart tredje år utökas det med 2 veckor. För 2021 är det kontaktledningsrevision Avesta Krylbo–Borlänge och Borlänge–Mora.

För sträckan Frövi–Mjölby avser Trafikverket att ansöka om kapacitet 4–6 timmar natt mot måndag–fredag, samt sträckan Frövi–Jädersbruk 5 timmar dagtid under 25 måndagar.

1.2.8 Underhållskontrakt Stockholm Mitt, sträckan Stuvsta–Stockholms central

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 4–5 timmar, natt mot måndag–fredag varje vecka. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.9 Underhållskontrakt Stockholm Mitt, sträckorna Stockholms central–Sundbyberg, Stockholms central–Solna, Stockholms central–Älvsjö, Värtabanan samt sträckan Årstabron–Älvsjö gods–Älvsjö

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 3–6 timmar, natt mot måndag–fredag varje vecka. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.10 Underhållskontrakt Citybanan, sträckan Södra station–Tomtebodavägen via Stockholm City

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 3–4 timmar, natt mot måndag–fredag. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.11 Underhållskontrakt Hagalund

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 4 timmar under måndag–torsdag varje vecka, på överenskommet geografiskt område inom Hagalund. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet.

1.2.12 Underhållskontrakt Stockholm nord sträckorna Storvreta–Ulriksdal, Kungsängen– Bålsta

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet på del av driftplats, upp- eller nedspår, natt mot tisdag–fredag 3–5 timmar samt 12–16 veckor natt mot tisdag–fredag i 5 timmar fördelat på vår och höst.

1.2.13 Underhållskontrakt Mälarbanan

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott med lite olika upplägg. På dubbelspårssträckor används enkelspårsdrift företrädevis nattetid 5–7 timmar. Generellt gäller tiderna 1 bevakningssträcka och 2 driftplatser. På enkelspårssträckor ligger avbrotten företrädevis nattetid 3–6 timmar. Förutom ovanstående tillkommer servicefönster för kontaktledningsunderhåll som inte är tågplaneanpassade.

1.2.14 Underhållskontrakt Svealandsbanan

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 2–4 timmar, natt mot måndag–fredag. Under detta tidsintervall kommer trafik att kunna framföras med begränsad framkomlighet

1.2.15 Underhållskontrakt Västra stambanan (Hallsberg–Gnesta)

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet 5 timmar, natt mot måndag–fredag.

1.2.16 Underhållskontrakt Hallsberg–Laxå inklusive Hallsberg rangerbangård

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet:

- Hallsbergs rangerbangård, 3 timmar sammanhängande måndag–fredag samt 6 timmar sammanhängande natt mot söndag
- Hallsbergs personbangård–Östansjö, 5 timmar natt mot måndag–söndag under 4 veckor
- (Östansjö)–Laxå, 4 timmar natt mot måndag och tisdag, 8 timmar natt mot söndag på del av driftplats, antingen upp- eller nedspår samt 5 timmar natt mot måndag–söndag under 4 banarbetsveckor.

1.2.17 Underhållskontrakt på Södra stambanan (Katrineholm–Arlöv)

Trafikverket avser på att sträckan Katrineholm–Nässjö ansöka om kapacitet 4–5,5 timmar, natt mot måndag–fredag. På sträckan (Hässleholm)–Nässjö avser Trafikverket att ansöka om enkelspårsdrift under 6 timmar, 6 dagar i veckan samt på sträckan (Arlöv)–Hässleholm ansöka om enkelspårsdrift (Arlöv)–Lund 5 timmar natt mot måndag. På övriga delar avser Trafikverket att ansöka om enkelspårsdrift 6 timmar sammanhängande, natt mot tisdag–fredag.

1.2.18 Underhållskontrakt Värmland/Dalsland

Trafikverket avser att i huvudsak samla underhållet i 3 banarbetsveckor per år och bandel, med trafikstopp 5 timmar, måndag–torsdag.

1.2.19 Underhållskontrakt Länsbanorna i Östergötland och östra Småland

Trafikverket avser att ansöka om 7 timmars trafikavbrott tisdag–torsdag på större delen av de sträckningar som detta underhållskontrakt omfattar.

1.2.20 Underhållskontrakt Jönköpingsbanan

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott under 3–7 timmar, natt mot tisdag–fredag, på större delen av de sträckningar som detta underhållskontrakt omfattar.

1.2.21 Underhållskontrakt Västra Götaland, Väst

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) respektive enkelspårsdrift (dubbelspåriga banor) under 3–7 timmar, 1–5 dagar per vecka.

1.2.22 Underhållskontrakt Väst kustbanan, Väst

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) 5–10 timmar, 1–6 dagar per vecka, respektive enkelspårsdrift (dubbelspåriga banor) under 3–10 timmar, 1–5 dagar per vecka.

1.2.23 Underhållskontrakt Västra Götaland Göteborg

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) 4 timmar, 1–5 dagar per vecka, respektive enkelspårsdrift (dubbelspåriga banor) under 4 timmar, 1–5 vardagsnätter per vecka. Dessutom fyra 8-timmars trafikavbrott natt mot söndag under året på sträckan Alingsås–(Partille).

Trafikverket avser att utföra underhåll på Göteborgs ställverksområde enligt en områdesindelning som tagits fram av Trafikverket.

1.2.24 Underhållskontrakt Västra Götaland Öst

Trafikverket avser att för respektive bandel ansöka om trafikavbrott (enkelspåriga banor) 4–24 timmar, 1–7 dagar per vecka, respektive enkelspårsdrift (dubbelspåriga banor) under 4–8 timmar, 1–7 dagar per vecka.

1.2.25 Underhållskontrakt Väst kustbanan syd

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott med lite olika upplägg. På dubbelspårssträckor så praktiseras enkelspårsdrift nattetid 6-8 timmar, totalstopp natt mot söndag på vissa stråk. På enkelspårssträckor ligger tider företrädevis nattetid 6-8 timmar upp till 20 tillfällen per år.

1.2.26 Följande driftplatser är specificerade med olika delområden: Helsingborg/Helsingborg godsbangård, Ängelholm, Åstorp, Teckomatorp, Kävlinge, Landskrona Ö. Tiderna ligger företrädevis nattetid upp till 20 tillfällen per år

Underhållskontrakt Blekinge kustbana, Kust till kust-banan

Trafikverket avser att ansöka om trafikavbrott vardagar nattetid, 4–7 timmar mellan Värnamo och Kalmar/Karlskrona, samt vardagar nattetid, 3–5 timmar mellan Hässleholm och Karlskrona.

1.2.27 Underhållskontrakt Kust till kust-banan väst

Trafikverket avser att ansöka om kapacitet:

- (Herrljunga)–(Borås), 3 timmar dagtid 5 veckor om året, 8 timmar natt mot måndag–fredag under 3 veckor samt 12 timmar dagtid lördag–söndag 4 gånger per år.
- (Almedal)–(Värnamo), 3 timmar dagtid måndag–fredag var tredje vecka samt 6 timmar dagtid måndag–fredag under 6 veckor, fördelat på vår, sommar och höst.
- Borås, uppdelat i områden med olika mängd servicefönster.

1.2.28 Underhållskontrakt Malmö och sydöstra Skåne

Trafikverket avser att ansöka om Trafikavbrott under 4 timmar varje natt mot måndag på banorna från Lockarp till Ystad respektive Trelleborg. Avstängning av hela infartsgruppen på Malmö godsbangård under 10 timmar, 4 gånger per år.
Enkelspårsdrift under 6 timmar varje natt mot tisdag–fredag i Citytunneln.

1.3 Sträckor med risk för varaktiga begränsningar

På delar av järnvägsnätet finns en förhöjd risk för varaktiga nedsättningar av hastighet eller axellast. Dessa delar presenteras nedan.

Bana/sträcka med risk för varaktiga begränsningar
111 (Peuravaara)–Riksgränsen
117 Harrträsk–Gällivare
153 (Forsmo)–(Hoting)
221 (Östersund)–Storlien
224 (Ånge)–(Sundsvall)
235 (Strömsbro)–(Sundsvall)
303 Gävle–Strömsbro
305 Borlänge rangerbangård
324 (Borlänge)–Ludvika
331 Repbäcken–Mora
340 (Fagersta C)–(Ludvika)
349 Västerås Norra–Kolbäck
364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad
376 (Repbäcken)–Rågsveden
382 Kil–(Karlstad)
383 (Laxå)–(Karlstad Välsviken)
391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)
435 (Örbyhus)–Hallstavik
524 (Hallsbergs personbangård)–Frövi
552 Mariestad –(Håkantorp)
611 (Falköping)–(Alingsås)
621 (Uddevalla C)–Strömstad
631 Kil–Charlottenberg
652 (Öxnared)–(Håkantorp)
654 (Herrljunga)–(Borås)
661 Sunne–Torsby
732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)
733 Landeryd–(Furet)
831 (Nässjö)–(Hultsfred)
832 Hultsfred–Berga

Bana/sträcka med risk för varaktiga begränsningar
851 (Älmhult)–Olofström

Bandel 111 (Peuravaara)–Riksgränsen

Bro Rautasjokk södra, km 1432+883: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 117 Harrträsk–Gällivare

Harrträsk–Gällivare km 1299+985 – 1306+214: Det finns risk för varaktig nedsättning för malmtågen till 40 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 153 (Forsmo)–(Hoting)

Bro över Rörströmsälven norr om Rossön km 96+466 – 96+552: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bro över Fjällsjöälven mellan Ådalsliden och Betåsen km 34+198 – 34+366: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 221 (Östersund)–Storlien

Storlien–gränsen, km 747+602 – 750+298: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 224 (Ånge)-(Sundsvall)

Sträckan (Ånge)-(Erikslund), km 483+361 – 497+530: Det finns risk för varaktig nedsättning till 70 km/tim pga dåligt spår.

Bro över Ljungan, Erikslund, km 498+829: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av lager. Bandel 235 (Strömsbro)–(Sundsvall)

Sträckan Gävle–Vallvik, km 117+440 – 178+712: Det finns risk för varaktig nedsättning till 140 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 303 Gävle – Strömsbro

Drottninggatan i Gävle, km 114+370: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 305 Borlänge rangerbangård

Bron över Dalälven vid Domnarvet, sidospår nr 103, km 21+750: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 324 (Borlänge)–Ludvika

Ulvshyttan–Rämshyttan, km 50+646 – 50+813: Det finns risk för hastighetsnedsättning till 40 km/tim på grund av problem i Rämshyttetunneln.

Bandel 331 Tunsta, bro över Dalälven

Bro över Dalälven vid Tunsta, km 100+837: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 340 (Fagersta C)–(Ludvika)

Fagersta C–Ludvika, km 167+455 – 212+049: Det finns risk för varaktig nedsättning till 70 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 349 Västerås norra–Kolbäck

Västerås Norra–Kolbäck, uppspår km 111+226 – 114+365, samt nedspår km 111+368 – 114+120: Det finns risk för varaktig nedsättning till 140 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 364 (Kristinehamn)–(Nykroppa), (Daglösen)–Filipstad

Kristinehamn–Storfors, km 0+500 – 9+350: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Kristinehamn–Storfors, km 12+285 – 28+140: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Storfors-Nykroppa, km 37+800 – 39+199: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 376 (Repbäcken)–(Rågsveden)

Repbäcken–Rågsveden, km 30+784 – 162+119: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim.

Västerdalälven vid Kvarnforsen, km 269+344: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av lager.

Bandel 382 och 383 Kil–(Laxå)

Laxå–Kil, km 228+036 – 350+300: Det finns risk för ökade restriktioner för tunga transporter samt risk för varaktig nedsättning till 140 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 391 (Grängesberg)–(Ställdalen)–(Frövi)

Silverhöjdsåret, km 463+258 – 480+962: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim.

Bandel 435 (Örbyhus)–Hallstavik

Bro Örbyhusån, i riktning Hallstavik km 0+485: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 524 (Hallsbergs personbangård)–Frövi

Örebro–Frövi, uppspår, km 225+360 – 249+157 samt nedspår km 224+725 – 249+157: Det finns risk för varaktig nedsättning till 120 km/tim på grund av dåliga räler.

Bandel 552 Mariestad–(Håkantorps)

Lugnås–Råbäck, km 50+193 - 72+350,

(Källby)–Lidköping, km 84+584 - 94+390 samt

(Gårdsjö)–Mariestad, km 0+488 – 41+490:

Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 611 (Falköping)–(Alingsås)

Bron över Nossan vid Herrljunga (mot Håkantorps), km 89+846 – 89+890: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 621 (Uddevalla C)–Strömstad

Uddevalla–Överby, km 89+590 – 166+050: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Överbyggnaden på en vägport i Munkedal (Vadholmsvägen), km 109+777: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 631 Kil–Charlottenberg

Bro över Norsälven mellan Kil och Fagerås, km 353+85 – 353+263: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 652 (Öxnered)–(Håkantorps)

Bro över Trollhätte kanal i Vänersborg, km 25+609: Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet.

Bandel 654 (Herrljunga)–(Borås)

(Herrljunga)–(Ljung), km 91+161 – 94+000, Fristad–(Borås), 119+999 – 131+824: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 661 Sunne-Torsby

Sunne–(Lysvik), km 42+656 - 60+940; Lysvik–Torsby, 62+265 – 82+637: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår. Kil–Rottneros, 1+008 – 35+939: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 732 (Nässjö)–(Värnamo)–(Landeryd)

Värnamo–Landeryd, km 83+766 –136+256: Det finns risk för varaktig nedsättning till 80 km/tim på grund av dåligt spår.

Broarna i Malmbäck, km 21+048 samt 20+224 (2 st.): Det finns risk för varaktig nedsättning av axellast och hastighet på grund av bärighetsproblem.

Bandel 733 Landeryd–(Furet)

Oskarström–Åled, km 176+840 – 184+671: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 831 (Nässjö)–(Hultsfred)

Eksjö–Hultsfred, km 21+039 – 82+561: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 832 Hultsfred–Berga

Hultsfred–Berga, km87+430– 93+000 och km 103+289–119+945: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.

Bandel 851 (Älmhult)–Olofström

Älmhult–Olofström, km 1+985 – 42+112: Det finns risk för varaktig nedsättning till 40 km/tim på grund av dåligt spår.