



# Kapacitetsstrategi

## Tågplan 2028

### Trafikverket

---

Version 1.0

2024-12-13

**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

Dokumentdatum: 2024-12-13

Ärendenummer: TRV 2022/102159

Version: 1.0

Kontaktperson: Charlotte Högnelid

# Innehåll

<b>0</b>	<b>Inledning</b>	<b>4</b>
0.1	Kontakter	5
0.2	Geografisk omfattning	5
0.3	Angränsande infrastrukturförvaltare	6
0.3.1	Anslutande järnvägsnät	7
0.4	Terminaler och tjänsteleverantörer	7
<b>1</b>	<b>Förväntad infrastrukturkapacitet</b>	<b>8</b>
	Definitioner	8
1.1	Tillkommande kapacitet – södra Sverige	8
1.2	Minskad kapacitet – södra Sverige	14
1.3	Tillkommande kapacitet – norra Sverige	15
1.4	Minskad kapacitet – norra Sverige	19
<b>2</b>	<b>Tillfälliga kapacitetsbegränsningar</b>	<b>20</b>
2.1	Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar	20
2.1.1	Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar södra Sverige	20
2.1.2	Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar norra Sverige	25
2.1.3	Servicefönster	29
2.1.4	TCR-tilldelningsprocessen	29
2.2	Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan	30
<b>3</b>	<b>Trafikflöden och principer för planering av trafik</b>	<b>34</b>
3.1	Trafikplaneringsprinciper	34
3.2	Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande	34
3.2.1	Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn	35
3.2.2	Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö – Oslo	36
3.2.3	Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå	37
3.2.4	Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle	37
3.2.5	Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg	38
3.2.6	Transportflöde 6 Stockholm – Oslo	38
3.2.7	Transportflöde 7 Stockholm – Västerås – Örebro	39

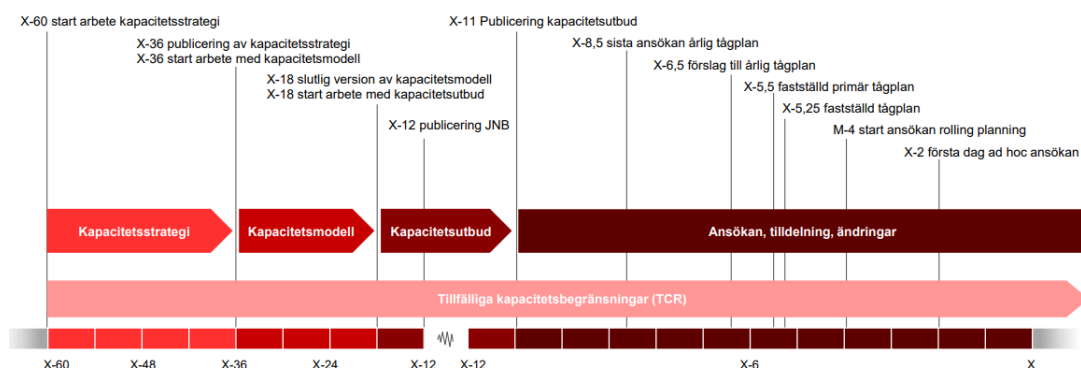
3.2.8	Transportflöde 8 Stockholm – Umeå .....	39
3.2.9	Transportflöde 9 Luleå – Narvik.....	40
3.2.10	Trafik vid gräns.....	40
<b>4</b>	<b>Godkännande .....</b>	<b>42</b>

# 0 Inledning

För att harmonisera kapacitetstilldelningsprocessen i Europa arbetar RailNetEurope (RNE) och Forum Train Europe (FTE), med stöd av European Rail Freight Association (ERFA) med ett projekt kallat TTR (Omarbetning av nationell och internationell kapacitetstilldelningsprocess). Syftet är att bättre tillgodose marknadens behov och uppnå en optimerad användning av befintlig kapacitet. För persontrafiken kommer det att innebära tidigare tillgång till den slutliga tidtabellen, vilket möjliggör tidigare och mer tillförlitliga biljettköp för passagerare. För godstrafiken kommer det att innebära fler möjligheter att ansöka om kapacitet för tågslagen och övriga tjänster närmare trafikstart och därmed mer flexibilitet.

Mer information om TTR finns på Trafikverkets webbplats [Timetable Redesign for Smart Capacity Management \(TTR Sverige\) - Bransch \(trafikverket.se\)](#) och på RNE:s webbplats [Timetable Redesign of the International Timetabling Process](#)

Det första steget i TTR-processen är Kapacitetsstrategin. Arbetet med Kapacitetsstrategin påbörjas vid X-60 och publiceras årligen vid X-36 (december).



Figur 1. Föreslagen process enligt TTR

Kapacitetsstrategin syftar till att skapa en gemensam framtidsbild över förväntade förutsättningar för järnvägens användning under ett specifikt tågplaneår, utifrån planerade och kända kapacitetsbegränsningar, färdigställda investeringar och uppskattade trafikflöden. Kapacitetsstrategin syftar även till att definiera planeringsprinciper för det fortsatta arbetet i kapacitetsplanerings- och tilldelningsprocessen. Kapacitetsstrategin är inte juridiskt bindande.

Förberedelserna för TTR pågår fortsatt med de andra stegen bland annat i form av en kapacitetsmodell som beskriver mer detaljerat i vilka segment kapaciteten delas in vid kapacitetstilldelningen. Genom den ska man kunna skapa sig en bild av hur fördelningen mellan till exempel godståg och persontåg ska se ut på olika sträckor. I nuläget pågår en analys av Kapacitetsmodellens omfattning och hur den kan användas. Kapacitetsstrategin ligger till grund för Kapacitetsmodellen. Trafikverket kommer inte att publicera en Kapacitetsmodell för Tågplan 2028, eftersom lagstöd för modellen inte finns på plats ännu.

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.

## 0.1 Kontakter

Utkast på Kapacitetsstrategi publiceras på Trafikverkets webbplats vid x-38. Information om publiceringen av utkastet sker via *Info avtalskund*, *Leverantörsnytt*.

Branschen informeras under hösten om Kapacitetsstrategi i etablerade forum (branschsamverkan och strategisk dialog).

Synpunkter på Kapacitetsstrategin kan under perioden x-38 till x-37 lämnas till [strakplanering@trafikverket.se](mailto:strakplanering@trafikverket.se)

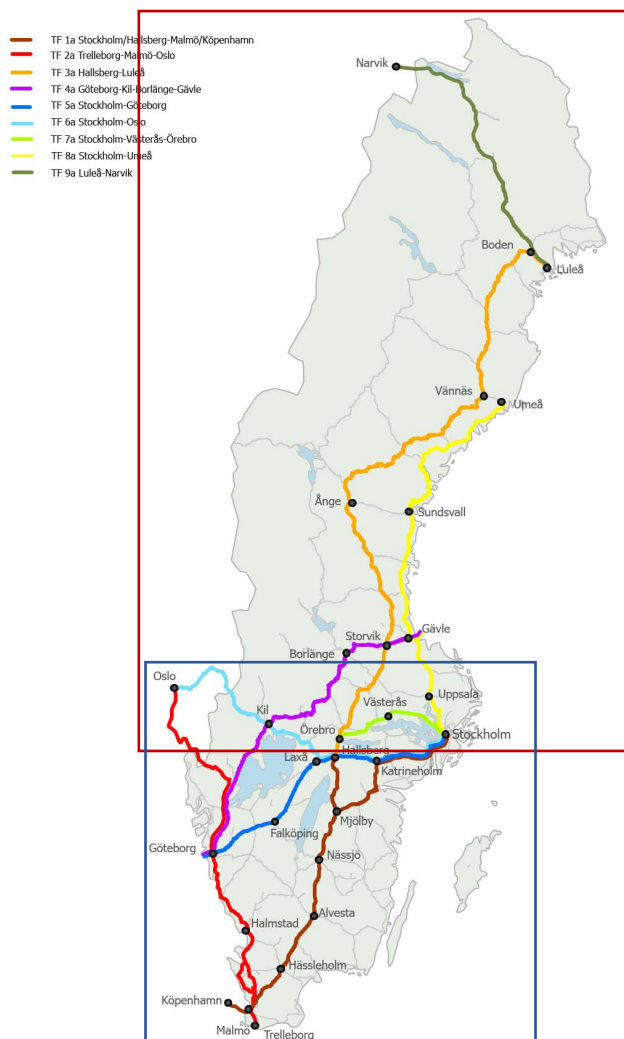
**Tabell 1 Kontakter**

Kontakter	E-post	Webbplats
Trafikverkets Kapacitetsstrategi	<a href="mailto:strakplanering@trafikverket.se">strakplanering@trafikverket.se</a>	<a href="#">Kapacitetsstrategi Tågplan 2028 - Bransch (trafikverket.se)</a>
Andra europeiska infrastrukturförvaltares kapacitetsstrategier		<a href="#">Capacity Strategies - RNE</a>
Nationell One-Stop Shop	<a href="mailto:oss@trafikverket.se">oss@trafikverket.se</a>	
Godskorridor ScanMed och Corridor One-stop Shop (C-OSS)		<a href="http://www.scanmedfreight.eu">www.scanmedfreight.eu</a>
RailNetEurope (RNE), kontaktuppgifter kapacitet för internationella tåglägen		<a href="http://www.oss / c-oss RNE">www.oss / c-oss RNE</a>

## 0.2 Geografisk omfattning

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

Kapacitetsstrategin för tågplan 2028 omfattar de delar av järnvägsnätet som benämns som transportflöde 1–9, se figur 2 nedan, samt övriga delar av järnvägsnätet som antingen är viktiga omledningssträckor eller behöver av andra anledningar koordineras med de nio transportflödena.



Figur 2 Karta över de nio transportflöden. Rutorna visar dokumentets avsnittsindelning

## 0.3 Angränsande infrastrukturförvaltare

Tabell 2 Angränsande infrastrukturförvaltare

Transportflöde	Gränspunkt	Angränsande infrastrukturförvaltare
1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn	Lernacken	Banedanmark, (Öresundsbro Konsortiet för Öresundsbron) <sup>1</sup>
2 Trelleborg-Malmö-Oslo	Kornsjö	Bane NOR
6 Stockholm-Oslo	Charlottenberg	Bane NOR
9 Luleå-Narvik	Riksgränsen	Bane NOR

<sup>1</sup> Öresundsförbindelsen, västerut från Lernacken till Köpenhamns flygplats, förvaltas 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.

Transportflöde	Gränspunkt	Angränsande infrastrukturförvaltare
	Storlien	Bane NOR
	Haparanda	Väylävirasto (Trafikledsverket)

### 0.3.1 Anslutande järnvägsnät

Anslutande större infrastruktur:

- Inlandsbanan (förvaltas av Inlandsbanan AB)
- Arlandabanan (förvaltas av A-Train AB)

## 0.4 Terminaler och tjänsteleverantörer

En förteckning över tjänsteleverantörer och terminaler i anslutning till aktuella sträckningar i Sverige, återfinns på Trafikverkets hemsida: [Tjänsteleverantörer för järnvägstransportsrelaterade tjänster i Sverige - Bransch \(trafikverket.se\)](#).

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.



# 1 Förväntad infrastrukturkapacitet

I det här kapitlet beskrivs de olika infrastrukturprojekt som kommer att öka kapaciteten och beräknas vara klara under perioden 2025–2028. Kapitlet innehåller också information om permanenta minskningar av kapaciteten.

Information om investeringsprojekten finns även på Trafikverkets webbplats [Våra projekt - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) och i Trafikverkets [Genomförandeplan – åtgärder för underhåll och utveckling av transportsystemet - Bransch \(trafikverket.se\)](http://www.trafikverket.se)

## Definitioner

**X-36:** X:et står för tågplanestart och siffran antalet månader innan tågplanestart.

**Beslut om genomförande:** För en namngiven åtgärd i *Nationell plan för transportinfrastrukturen* innebär ”Ja” att åtgärden har fått byggstartsbeslut av regeringen. För en icke namngiven åtgärd innebär ”Ja” att åtgärden har tilldelats medel i Trafikverkets verksamhetsplan.

**Finansiering säkrad:** För en namngiven åtgärd i *Nationell plan för transportinfrastrukturen* innebär ”Ja” att åtgärden är helt finansierad inom Nationella planens tidsspann. För en icke namngiven åtgärd innebär ”Ja” att åtgärden har tilldelats medel i Trafikverkets verksamhetsplan.

**Produktionsår:** De år som produktion pågår i transportsystemet. Anges genom startår och det år som produktionen avslutas. Hur stor trafikpåverkan är kan variera de år som produktionen pågår. (finns tabell 6 i kapitel 2)

**Öppnar för trafik (ÖFT):** tidpunkt när en ny- eller ombyggd anläggning börjar trafikeras och användas som en del av infrastrukturen enligt avsedd anläggningsfunktion.

**Permanent minskning av kapacitet:** Med permanent minskning av kapacitet menas borttagande av järnvägsanläggning eller att Trafikverket har beslutat att lägga ner del av järnvägsnätet. Beslut om upphört underhåll har fattats 3 år tidigare, och kan fattas när trafiken på del av nätet eller anläggningen är av endast obetydlig omfattning.

## 1.1 Tillkommande kapacitet – södra Sverige

Tabellen nedan visar planerade projekt enligt nu gällande planer på transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn, transportflöde 2 Trelleborg–Malmö-Oslo, transportflöde 4 Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle, sträckan Göteborg-Nykroppa, transportflöde 5 Stockholm–Göteborg, transportflöde 6 Stockholm–Oslo samt omledningsbanor och övriga banor i södra Sverige.

Om ett projekt har ingått i föregående Kapacitetsstrategi och fått uppdaterad tidpunkt för *öppnar för trafik* visas ändringen med **blå färg**, för att underlätta spårbarheten.

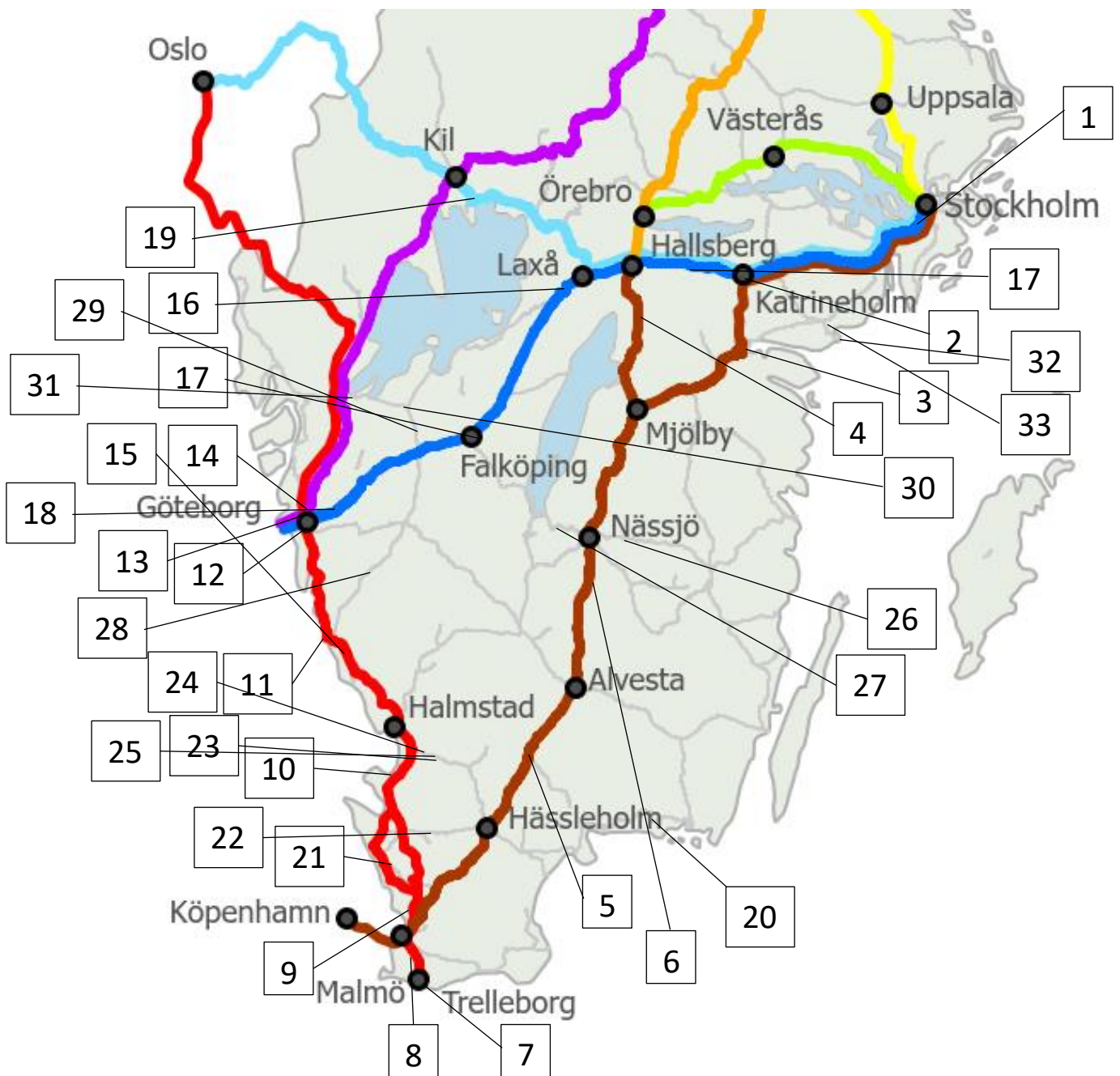
**Tabell 3. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2025–2028 södra Sverige**

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
<b>Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn</b>						
1	Älvsjö-Huddinge	Hastighetshöjning ATC 2	Möjliggör effektivare trafikering	Ja	Ja	Dec 2026
2	Katrineholm	Två förbigångsspår	Möjliggör godstrafik de mest trafikerade timmarna, bättre punktlighet och ökad återställningsförmåga	Nej	Ja	Apr 2027
3	Ostlänken, Norrköping	Ny godsbangård (Åby)	750 meter långa tåg, möjligt att öka godstrafiken till/från Norrköpingsområdet	Ja	Ja	Dec 2024
4	Godsstråket Jakobshyttan-Degerön	Dubbelspår	Ökat antal tåg på sträckan, högre hastighet	Ja	Ja	Dec 2024
5	Alvesta-Hässleholm	Trimningsåtgärder signal	Ökad kapacitet och återställningsförmåga vid störningar	Ja	Ja	Jun 2026
6	Malmö-Hallsberg	Åtgärder för godståg, bromspercenttabell	Tåg med lägre bromsförmåga kan framföras i högre hastigheter - kortare körtid och minskat antal förbigångar	Ja	Ja	Jun 2025
<b>Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö -Oslo</b>						
7	Trelleborg	Hastighetshöjande åtgärder	Kortare restid, ökad robusthet	Ja	Ja	Dec 2027
8	Lockarp-Västra Ingelstad	Mellanblocksignal	Möjliggör att köra tågen tätare och godståg i persontrafikens maxtimmar	Ja	Ja	Dec 2027
9	Kävlinge-Arlöv	Lommabanan etapp 2 inkl. nya stationer Alnarp, Flädie	950 meter långa mötesspår, nya stationer för resandeutbyte, halvtimmestrafik för lokaltåg, god kapacitet för ökande godstrafik	Ja	Ja	Dec 2027
10	Båstad	Vändspår	Tåg kan vända i Båstad istället för Förslöv - plats för fler tåg	Ja	Ja	Dec 2026

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
11	Varberg	Dubbelspår (tunnel) inkl. resecentrum	Två 780 meter långa förbigångsspår, fyra spår för Västkustbanans trafik samt ett spår för Viskadalsbanan	Ja	Ja	Jul 2025
12	Västlänken - Sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	Minskad trängseln vid Göteborg C och möjliggör längre tåg	Ja	Ja	Dec 2026
13	Olskroken	Planskildhet	Separerar pendel- och regionaltåg från fjärrtrafik, minskad belastning på Göteborg C, bättre möjligheter för godstrafiken att trafikera mellan Norge/Vänerbanan och Västkustbanan	Ja	Ja	Dec 2026
14	Göteborg Lärje	Omloppsnära uppställning	Ökad uppställningskapacitet för region- och lokaltåg	Ja	Ja	Dec 2026
15	Malmö-Göteborg	Åtgärder för långa godståg, bromsprocenttabell	Tåg med lägre bromsförmåga kan framföras i högre hastigheter - kortare körtid och minskat antal förbigångar	Ja	Ja	Jun 2025
<b>Transportflöde 4 Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle, sträckan Göteborg-Nykroppa</b>						
12	Västlänken - Sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo ovan</i>			
13	Olskroken	Planskildhet	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo ovan</i>			
14	Göteborg Lärje	Omloppsnära uppställning	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo ovan</i>			
<b>Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg</b>						
1	Älvsjö-Huddinge	Hastighetshöjning ATC 2	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn ovan</i>			
2	Katrineholm	Två förbigångsspår	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn ovan</i>			
16	Välevattnet	Förbigångsspår nedspår	Ökad kapacitet på sträckan Laxå-Skövde	Ja	Ja	Okt 2025

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
17	Falköping	Anslutning till kombiterminal (Marjarp)	Anslutning norrut samt ny ankomst/avgångsbangård gör att fler godståg kan angöra terminalen, minskad trängsel vid Falköping C	Ja	Ja	Hösten 2028
18	Lerum	Två vändspår/förbigångsspår	Ökad kapacitet på sträckan Göteborg C-Alingsås	Ja	Ja	Dec 2026
12	Västlänken - Sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo ovan</i>			
13	Olskroken	Planskildhet	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo ovan</i>			
<b>Transportflöde 6 Stockholm – Oslo</b>						
1	Älvsjö-Huddinge	Hastighetshöjning ATC 2	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn ovan</i>			
2	Katrineholm	Två förbigångsspår	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn ovan</i>			
19	Karlstad C	Kapacitetshöjande åtgärder	Bättre framkomlighet och fler plattformslägen för persontåg, men minskar användbarheten för godstrafik	Ja	Ja	Dec 2025
<b>Omledningsbanor/Övrig banor södra Sverige</b>						
20	Blekinge kustbana: Bredåkra	Mötesspår och hastighetshöjande åtgärder	Kortare restider och ökad robusthet. Halvtimmetrafik med persontåg möjliggörs.	Nej	Ja	Hösten 2027
21	Rååbanan: Billeberga-Teckomatorp	Mellanblocksignaler	Bättre möjlighet att framföra godståg.	Ja	Ja	Dec 2026
22	Skånebanan: Finja-Tyringe-Västra Torup-Perstorp	Mellanblocksignaler	Bättre möjlighet att framföra godståg, ökad återställningsförmåga vid störningar.	Ja	Ja	Dec 2027
23	Markarydsbanan: Knäred	Mötesspår och plattformar	Möjliggör persontrafik på sträckan Halmstad-Markaryd	Nej	Ja	Dec 2027

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
24	Markarydsbanan: Veinge	Plattform	Möjliggör persontrafik på sträckan Halmstad-Markaryd	Ja	Ja	Dec 2027
25	Markarydsbanan: Skogaby, Majenfors	Mellanblocksignaler	Möjliggör godstrafik samtidigt med den nya persontrafiken.	Ja	Ja	Dec 2027
26	Bockabanen: Nässjö-Eksjö	Elektrifiering	Möjligt att köra med elfordon och genomgående trafiklinjer.	Nej	Ja	Dec 2027
27	Jönköpingsbanan: Huskvarna, Tenhult	Plattformsförlängning	Ökade kapacitet för längre tågsätt på stationer	Ja	Ja	Dec 2027
28	Viskadalsbanan	Plattformsförlängningar	Möjliggör att trafikera med 81 m långa tåg	Ja	Ja	Dec 2027
29	Älvsborgsbanan: Vedum	Samtidig infart	Kortare körtider och ökad kapacitet. Bättre återställningsförmåga vid störningar.	Ja	Ja	Dec 2027
30	Älvsborgsbanan: Håkantorps	Ny växelförbindelse	Möjliggör tågmöten i relationen Herrljunga – Lidköping - kortare restider	Ja	Ja	Dec 2027
31	Älvsborgsbanan: Vänersborg	Ombyggnation	Möjliggör tretågsmöten, nytt vändspår, plattformsförlängning (170 meter)	Ja	Ja	Dec 2027
32	Sala-Oxelösund: Oxelösund	Bangård, etapp 1 och 2	Nya spår och växelförbindelser, ökad kapaciteten på bangården med nytt signalställverk på gamla malmbangården	Ja	Ja	Dec 2027
33	Ostlänken: Nyköping	Resecentrum	Ombyggnad av Nyköpings resecentrum för att anpassa mot Ostlänken	Nej	Ja	Dec 2027



Figur 3. Tillkommande kapacitet 2025–2028, södra Sverige

## 1.2 Minskad kapacitet – södra Sverige

Inga planerade permanenta minskningar i den järnvägsanläggningen som Trafikverket förvaltar.

### 1.3 Tillkommande kapacitet – norra Sverige

Tabellen nedan visar planerade projekt enligt nu gällande planer på transportflöde 3 Hallsberg–Luleå, transportflöde 4 Göteborg-Kil–Borlänge–Gävle, sträckan Nykroppa–Gävle, transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro, transportflöde 8 Stockholm–Umeå, transportflöde 9 Luleå–Narvik samt omledningsbanor och övriga banor i norra Sverige.

Om ett projekt har ingått i föregående Kapacitetsstrategi och fått uppdaterad tidpunkt för *öppnar för trafik* visas ändringen med **blå färg**, för att underlätta spårbarheten.

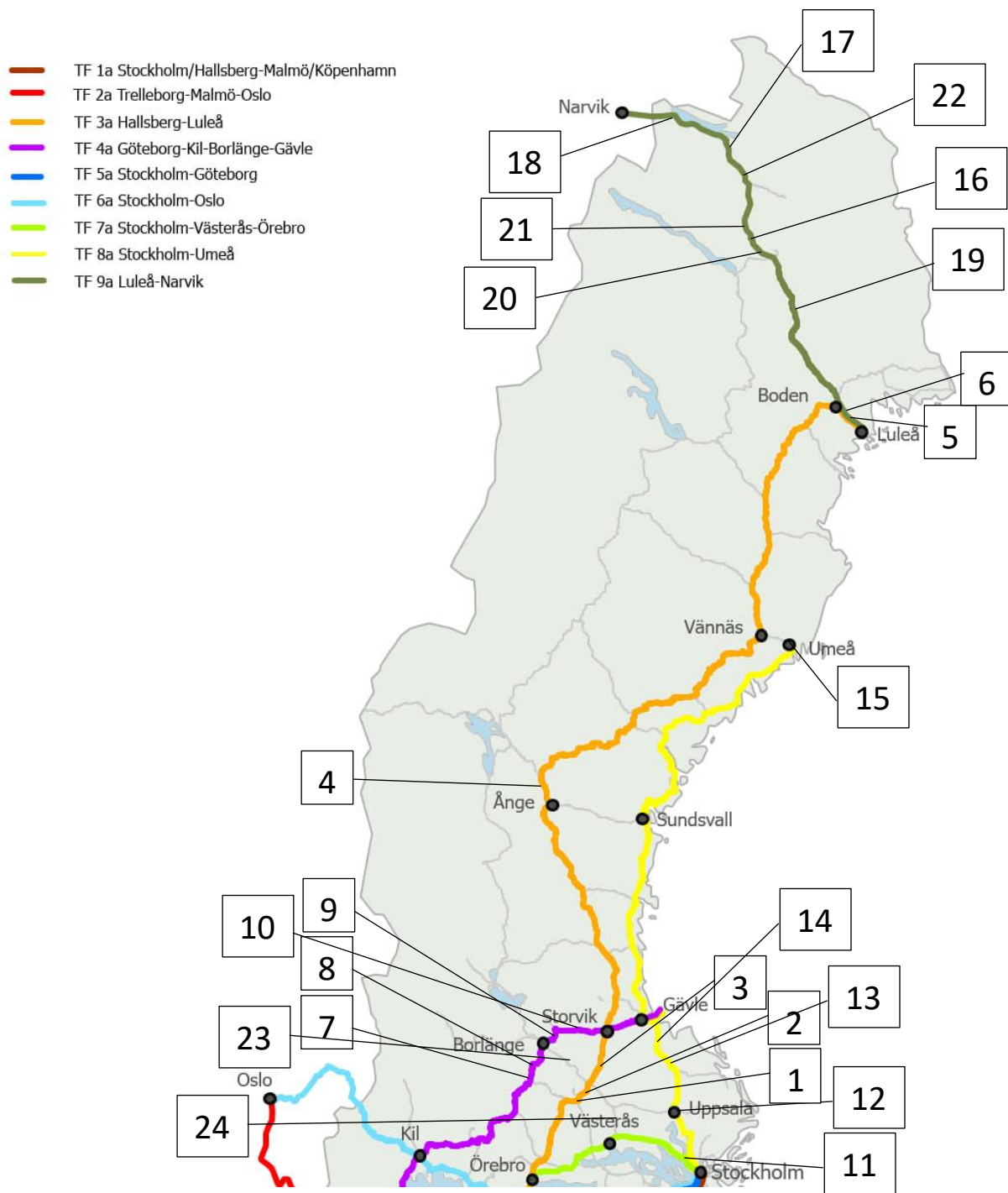
Tabell 4. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2025–2028

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
<b>Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå</b>						
1	Skinnskatteberg	Samtidig infart, höjd hastighet	Tågmöten kan ske snabbare, ökad robusthet	Ja	Ja	Hösten 2027
2	Dagarn och Jularbo	Dagarn samtidig infart. Jularbo höjd växelhastighet och samtidig infart.	Tågmöten kan ske snabbare	Nej	Ja	Hösten 2027
3	Morshyttan	Åtgärder för långa godståg, mötesspårsförlängning	Möjlighet att köra 750 meter långa tåg med samtidig infart, högre växelhastighet (80 km/h)	Ja	Ja	Hösten 2025
4	Ånge-Bräcke	Hastighetshöjande åtgärder	Restidsvinst ca 5 minuter	Ja	Ja	Sommaren 2028
5	Sävastnäs	Ny mötesstation	750 m långa tåg, samtidig infart 40-övervakning.	Nej	Ja	Dec 2026
6	Sävastklinten-Sävast	Partiellt dubbelspår	Möjlighet att mötas med 750 m långa tåg, samtidig infart 40-övervakning.	Nej	Ja	Dec 2026
<b>Transportflöde 4 Göteborg - Kil – Borlänge – Gävle, sträckan Nykroppa - Gävle</b>						
7	Grängesberg	Samtidig infart; 130 m lång mellanhög plattform	Hastighetsnedsättning försvinner, bättre lastning och lossning godståg, ökad lastprofil för specialtransporter	Ja	Ja	Dec 2027
8	Ludvika	Samtidig infart	Snabbare persontågsmöten	Ja	Ja	Sommar 2026
9	Borlänge-Falun	Hastighetshöjande åtgärder inkl Ornäs, samtidig infart	Ökad kapacitet och robusthet, restidsförkortning	Ja	Ja	Hösten 2025



Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
10	Falun-Storvik	Hastighetshöjande åtgärder inkl. vägskyddsåtgärder	Ökad kapacitet och robusthet, restidsförkortning	Ja	Ja	Dec 2025
<b>Transportflöde 7 Stockholm – Västerås - Örebro</b>						
11	Barkarby station	Ombyggnad till regionalstågsstation	Två nya plattformar möjliggör uppehåll för regionalståg	Ja	Ja	Dec 2026
<b>Transportflöde 8 Stockholm – Umeå</b>						
12	Uppsala	Nytt vändspår vid Österplan	Ökad kapaciteten för vändande tåg från Stockholm.	Ja	Ja	Dec 2025
13	Tierp	Samtidig infart	Ökad kapacitet och robusthet	Ja	Ja	Dec 2027
14	Uppsala-Gävle	Anpassning för nya tåg, etapp 1 Storvreta, Vattholma, Örbyhus och del av etapp 2 Skyttorp, Tobo	Plattformarna förlängs för att anpassas mot nya fordonstyp	Ja	Ja	Dec 2027
15	Norrbotniabanan, Umeå-Dåva	Första etappen på Norrbotniabanan	Nytt spår till industrianläggningar i Dåva	Ja	Ja	Dec 2026
<b>Transportflöde 9 Luleå – Narvik</b>						
5	Sävastnäs	Ny mötesstation	<i>Se transportflöde 3 Hallsberg-Luleå ovan</i>			
6	Sävastklinten-Sävast	Partiellt dubbelspår	<i>Se transportflöde 3 Hallsberg-Luleå ovan</i>			
16	Styrområde Gällivare, Linaälv, del av Kiruna	ERTMS (European Rail Traffic Management System)	Nytt signalsystem	Ja	Ja	Dec 2024
17	Styrområde del av Kiruna och del av Björkliden	ERTMS	Nytt signalsystem	Ja	Ja	Jun 2025
18	Styrområde del av Björkliden	ERTMS	Nytt signalsystem	Ja	Ja	2026
19	Nuortikon, Murjek, Nattavaara	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Nej	Ja	Hösten 2028

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
20	Sikträsk	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Nej	Ja	Dec 2026
21	Linaålv, Harrå, Fjällåsen	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Ja	Ja	2025-2026
22	Kiruna malmbangård	Ny spåranslutning mot LKAB	Direktåtkomst till stålverksområdet för tåg	Ja	Ja	Dec 2027
<b>Omledningsbanor och övriga banor norra Sverige</b>						
23	Dalabanan: Hedemora-Borlänge	Hastighetshöjande åtgärder	Ökad turtäthet och kortare restid	Ja	Ja	Dec 2027
24	Sala-Oxelösund: Ransta	Samtidig infart	Möjliggör snabbare tågmöten	Ja	Ja	Dec 2026



Figur 4. Tillkommande kapacitet 2025–2028 norra Sverige

## 1.4 Minskad kapacitet – norra Sverige

Inga planerade permanenta minskningar i den järnvägsanläggningen som Trafikverket förvaltar.

## 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Många järnvägsprojekt kommer att påverka trafiken med tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR) under tågplan 2028. Ett urval av de som är planerade på det svenska järnvägsnätet finns att läsa om i Trafikverkets Genomförandeplan som återfinns på [trafikverket.se](http://trafikverket.se). Här i Kapacitetsstrategin presenteras de tillfälliga kapacitetsbegränsningar som har *mycket stor* trafikpåverkan.

### 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. När det gäller planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som har mycket stor trafikpåverkan förs dialog även med Bane NOR och Banedanmark.

**Tabell 5. Klassificeringar av tillfälliga kapacitetsbegränsningar**

Klassificering	Sammanhängande dagar	Trafikpåverkan	Tidpunkt för publicering
Tillfällig kapacitetsbegränsning med <i>mycket stor</i> trafikpåverkan	Mer än 30 på varandra följande dagar	Mer än 50 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje	X-24
Tillfällig kapacitetsbegränsning med <i>stor</i> trafikpåverkan	Mer än 7 på varandra följande dagar	Mer än 30 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje	X-24
Tillfällig kapacitetsbegränsning med <i>medelstor</i> trafikpåverkan	7 eller färre på varandra följande dagar	Mer än 50 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje	X-12
Tillfällig kapacitetsbegränsning med <i>liten</i> trafikpåverkan		Mer än 10 procent av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje	X-4

#### 2.1.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar södra Sverige

##### 2.1.1.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn

För transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

##### **Generellt:**

För att säkerställa framkomlighet bör koordinering ske tillsammans med Banedanmark.

### **Långväga passagerartrafik**

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

Vid helgavstängningar är det viktigt att kunna trafikera under fredagar fram till kl. 22:00 samt på söndagar från kl. 14:00. På sträckan Mjölby-Malmö är det viktigt att kunna trafikera under lördagar fram till kl. 01:00 samt på söndagar från kl. 17:00.

Två av tre banor (Mälarbanan, Västra stambanan, Ostkustbanan) in till Stockholm bör alltid vara öppna för trafik.

För Malmöområdet bör en av två banor in till Malmö C vara öppet (Södra stambanan eller Lommabanan)

Västra stambanan Flemingsberg-Tumba-Järna är omledningssträcka för Grödingebanan Flemingsberg-Södertälje Syd övre-Järna.

Nyköpingsbanan är omledningsbana för Västra stambanan och Södra stambanan Järna-Åby.

Godsstråket Mjölby-Hallsberg är omledningsbana för Södra stambanan Mjölby-Åby-Katrineholm.

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

Skånebanan Hässleholm-Helsingborg/Kattarp och Västkustbanan Kattarp/Helsingborg-Malmö är omledningsbana för persontrafik på Södra stambanan Lund-Hässleholm.

### **Godstrafik**

Det bör inte vara avstängt på båda sidor om Kimstad samtidigt (tåg till och från Skärblacka/Finspång behöver nå Kimstad från något håll).

Det bör inte vara avstängt på båda sidor om Älmhult samtidigt (tåg till och från Olofström behöver nå Älmhult från något håll).

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

Västra stambanan/Södra stambanan (via Katrineholm) är omledningsbana för godsstråket Hallsberg – Mjölby.

Skånebanan Hässleholm-Åstorp och Godsstråket genom Skåne Åstorp-Malmö är omledningsbana för godstrafik Lund – Hässleholm.

Markarydsbanan (Eldsberga-Hässleholm) är omledningsbana för Södra stambanan norr om Hässleholm. Även Malmö-Kävlinge-Åstorp-Ängelholm är omledningsbana för Södra stambanan.

### **Regional- och pendeltågstrafik**

För regionaltågstrafiken är det viktigt att bytena till fjärrtrafiken fungerar.

För regional- och pendeltågstrafiken är omledning normalt inte ett alternativ.

I Stockholm och Malmö ska, i normalfall, trafikavbrott inte förekomma på vardagar.

Kritiska delsträckor med hög andel av regional- och pendeltågstrafik är:

- Köpenhamn-Malmö
- Malmö-Lund
- Lund-Hässleholm
- Hässleholm-Alvesta
- Tranås-Norrköping
- Stockholm City-Tumba-Södertälje Hamn.

### **2.1.1.2 Transportflöde 2 Trelleborg –Malmö – Oslo**

För transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

#### **Generellt:**

För att säkerställa framkomlighet bör koordinering ske tillsammans med Banedanmark och Bane Nor.

#### **Långväga passagerartrafik**

Max ett trafikavbrott på transportflödet 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 helgavstängningar är det viktigt att kunna trafikera under fredagar fram till kl. 22:00 samt på söndagar från kl. 14:00.

För Malmöområdet bör en av två banor in till Malmö C vara öppet ( Södra stambanan och Lommabanan)

Godsstråket genom Skåne via Åstorp-Hasslarp är omledningsbana för resandetrafik Ängelholm-Kattarp.

#### **Godstrafik**

Det bör inte vara avstängt på båda sidor om Värö samtidigt (tåg till och från Värö Bruk behöver nå Värö från något håll).

Kongsvingerbanan och Värmlandsbanan Oslo-Kil-Laxå-Falköping-Göteborg är omledningsbana för Oslo-Skälebol-Göteborg.

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

Markarydsbanan och Södra stambanan Malmö-Hässleholm-Halmstad är omledningsbana för Malmö-Helsingborg-Halmstad.

Södra stambanan och Rååbanan Malmö-Eslöv-Teckomatorp är omledningsbana för godstrafik Arlov-Kävlinge-Teckomatorp.

Södra stambanan och Kust-till-kustbanan Malmö-Göteborg är omledningsbana för Västskustbanan.

### **Regional- och pendeltågstrafik**

Sammanhängande avstängningar är att föredra.

För regionaltrafiken är det viktigt att bytespunkterna till fjärrtrafik fungerar.

För regional- och pendeltågstrafiken är omledning normalt inte ett alternativ.

I Göteborg och Malmöområdet är det i normalfall inte acceptabelt med trafikavbrott på vardagar.

Kritiska delsträckor med hög andel av regional- och pendeltågstrafik är:

- Köpenhamn-Malmö
- Malmö-Helsingborg
- Varberg-Kungsbacka-Göteborg
- Göteborg-Öxnered.

#### **2.1.1.3 Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle, sträckan Göteborg-Nykroppa**

För transportflöde 4 Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle sträckan Göteborg-Nykroppa, gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

##### **Långväga passagerartrafik**

Värmlandsbanan och Godsstråket Kil-Laxå-Hallsberg-Storvik är omledningsbana för Bergslagsbanan Kil - Storvik.

Västra stambanan och Godsstråket (via Hallsberg) är omledningsbana för Bergslagsbanan Göteborg - Storvik.

Värmlandsbanan Kil-Kristinehamn-Nykroppa är omledningsbana för Nykroppa-Kil.

Har Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan behov av banarbetstider samtidigt så förläggs Godsstråket genom Bergslagen dagtid och Bergslagsbanan nattetid.

Delade tider förläggs med fördel dagtid (för att ge plats åt Norge-Norgetrafiken nattetid) om inte Godsstråket genom Bergslagen har avstängningar dagtid.

#### **2.1.1.4 Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg**

För transportflöde 5 Stockholm-Göteborg gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

##### **Generellt**

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik.

För att klara av resandevolymen på Stockholm Central bör avstängningar på Västra stambanan och Ostkustbanan till/från Stockholm C inte förläggas samtidigt eftersom kapaciteten till/från Cityterminalen inte är tillräcklig för all den ersättningstrafiken.

### **Långväga passagerartrafik**

Två av tre banor in till Stockholm (Västra stambanan, Svealandsbanan, Mäljarbanan) bör alltid vara öppna för trafik.

Vid helgavstängning är det viktigt att kunna trafikera under fredagar fram till kl. 22:00 samt på söndagar från kl. 14:00.

Älvsborgsbanan Herrljunga-Öxnered är omledningsbana för Västra stambanan Göteborg-Herrljunga.

Kust-till-kust och Älvsborgsbanan Göteborg-Borås-Herrljunga är omledningsbana för Västra stambanan Göteborg-Herrljunga.

Norge/Vänerbanan och Värmlandsbanan Göteborg-Kil-Laxå är omledningsbana för Västra stambanan Göteborg-Laxå. Även Falköping-Nässjö-Hallsberg är omledningsbana för Västra stambanan Falköping-Laxå-Hallsberg.

Mäljarbanan Hallsberg-Västerås-Stockholm är omledningsbana för Västra stambanan Hallsberg – Stockholm.

Hallsberg–Mjölby–Nässjö–Falköping är omledningsbana för sträckan Hallsberg–Laxå på Västra stambanan.

Hallsberg – Ställdalen – Kristinehamn/Kil är omledningsbana för sträckan Hallsberg – Laxå mot Värmland/Norge.

Västra stambanan Flemingsberg-Tumba-Järna är omledningssträcka för Grödingebanan Flemingsberg-Södertälje Syd-Järna.

Svealandsbanan Södertälje Syd övre-Eskilstuna-Hallsberg är omledningsbana för Västra stambanan Södertälje Syd övre–Hallsberg.

Södra stambanan sträckan Katrineholm–Alvesta är omledningsbana för Västra stambanan på sträckan Katrineholm-Göteborg.

### **Godstrafik**

Vid omledning via Älvsborgsbanan samt Kust-till-kustbanan begränsas längden på fordonssätt till 630 meter på grund av brist på långa spår i Herrljunga, längre tåg än så måste omledas via Laxå-Kil-Öxnered.

### **Regional- och pendeltågstrafik**

För regionaltrafiken är det viktigt att bytespunkterna till fjärrtrafiken fungerar.

I Stockholms- och Göteborgsområdet bör trafikavbrott undvikas på vardagar, med undantag för sommarperioden.

För regional- och pendeltågstrafiken är omledning normalt inte ett alternativ.

Kritiska delsträckor med hög andel av regional- och pendeltågstrafik är:

- Stockholm City-Tumba-Södertälje Hamn
- Göteborg-Alingsås.



### **2.1.1.5 Transportflöde 6 Stockholm – Oslo**

För transportflöde 6 Stockholm-Oslo gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

#### **Generellt:**

För att säkerställa framkomlighet bör koordinering ske tillsammans med Bane Nor.

#### **Långväga passagerartrafik**

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

Två av tre banor in till Stockholm (Västra stambanan, Ostkustbanan, Mälarbanan) bör alltid vara öppna för trafik.

Avstängning på båda sidor om Karlstad bör inte ske samtidigt.

Hallsberg-Laxå saknar acceptabla omledningsmöjligheter, vilket medför att trafikpåverkan måste begränsas så mycket som möjligt.

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik.

Mälarbanan Stockholm-Västerås-Hallsberg är omledningsbana för Västra stambanan Hallsberg – Stockholm.

Bergslagsbanan och Norge/Vänerbanan Kil-Skälebol-Kornsjö är omledningsbana för Värmlandsbanan Kil-Charlottenberg.

Järdesbruk-Frövi-Ställdalen-Nykroppa-Kristinehamn/Kil är omledningsbana för Värmlandsbanan Laxå-Kristinehamn/Karlstad.

#### **Regional- och pendeltågstrafik**

För regionaltrafiken är det viktigt att bytena till fjärrtrafiken fungerar.

I Stockholmsområdet är det i normalfallet inte acceptabelt med trafikavbrott på vardagar.

För regional- och pendeltågstrafiken är omledning normalt inte ett alternativ.

Kritiska delsträckor med hög andel av regional- och pendeltågstrafik är:

- Stockholm-Västerås.

## **2.1.2 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar norra Sverige**

### **2.1.2.1 Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå**

För transportflöde 3 Hallsberg-Luleå gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

#### **Generellt**

Vid längre trafikavbrott ska minst en omledningssträcka vara öppen för trafik.

Hallsberg-Flen-Eskilstuna-Kolbäck-Snyten är omledningssträcka för Hallsberg-Hovsta.

Hovsta-Jädersbruk-Kolbäck-Snyten/Västerås-Sala-Avesta Krylbo är omledningssträcka för Hovsta-Frövi

Frövi-Ludvika-Borlänge-Storvik samt Hovsta/Frövi-Jädersbruk-Västerås-Avesta Krylbo-Storvik är omledningssträcka för Frövi-Avesta Krylbo. Vid trafikavbrott Frövi-Avesta Krylbo behöver båda omledningssträckorna vara öppna för trafik för att säkerställa framkomlighet.

Frövi-Ludvika-Borlänge-Storvik samt Frövi-Avesta Krylbo-Borlänge-Storvik är omledningssträcka för Avesta Krylbo-Storvik. Vid trafikavbrott Avesta Krylbo-Storvik behöver båda omledningssträckorna vara öppna för trafik för att säkerställa framkomlighet.

Storvik-Gävle-Sundsvall-Umeå-Vännäs är omledningssträcka för sträcka Storvik-Vännäs.

- Vid trafikavbrott på sträckan Storvik-Ånge bör även Ånge-Sundsvall vara öppen.
  - Om det är trafikavbrott Storvik-Ockelbo-Kilafors så bör även sträckan Ånge-Sundsvall vara öppna.
  - Om det är trafikavbrott på sträckan Kilafors-Ånge så bör även sträckan Kilafors-Söderhamn samt sträckan Ånge-Sundsvall vara öppna.
- Om det är trafikavbrott på sträckan Ånge-Vännäs så bör även sträckan Långsele-Västerasby, Ånge-Sundsvall samt Kilafors-Söderhamn vara öppna.
  - Vid trafikavbrott på sträckan Ånge-Långsele bör även sträckan Långsele - Västerasby, Ånge-Sundsvall samt Kilafors-Söderhamn vara öppna.
  - Vid trafikavbrott på sträckan Långsele-Vännäs bör även sträckan Långsele-Västerasby, Ånge-Sundsvall samt Kilafors-Söderhamn vara öppna.

Vännäs-Luleå finns inga omledningsmöjligheter.

### **Långväga passagerartrafik**

Det bör ej vara flera trafikavbrott på flödet Vännäs-Boden samtidigt för att undvika flera bytespunkter för resenärerna.

### **Godstrafik**

Det bedrivs järnvägstransporter som ej går att ersätta med annat trafikslag på flödet som bör beaktas i planering av banarbeten.

Avstängning mellan Storvik – Frövi bör delas i antingen norr eller söder om Avesta Krylbo

Har sträckan Frövi–Avesta Krylbo–Storvik och sträckan Frövi–Ludvika–Borlänge–Storvik behov av banarbetstider samtidigt så förläggs Frövi–Avesta Krylbo–Storvik dagtid och Frövi–Ludvika–Borlänge–Storvik nattetid.

Vid längre trafikavbrott på sträckan Hallsberg-Frövi bör sträckan Göteborg-Kil-Ställdalen-Borlänge-Storvik vara öppen för trafik.

Avstängning mellan Storvik – Vännäs bör delas i antingen norr eller söder om Ånge.

#### **2.1.2.2 Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle sträckan Nykroppa - Gävle**

För transportflöde 4 Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle, sträckan Nykroppa-Gävle, gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

##### **Långväga passagerartrafik**

Värmlandsbanan och Godsstråket Kil-Laxå-Hallsberg-Storvik är omledningsbana för Bergslagsbanan Kil - Storvik.

Västra stambanan och Godsstråket (via Hallsberg) är omledningsbana för Bergslagsbanan Göteborg - Storvik.

Frövi-Avesta Krylbo-Storvik är omledningsbana för Ställdalen-Ludvika-Borlänge.

Borlänge-Avesta Krylbo-Storvik är omledningssträcka för Borlänge-Falun-Storvik.

Storvik-Gävle har omledningsmöjligheter via Ockelbo eller Ockelbo-Kilafors-Söderhamn.

Om Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan har behov av banarbetstider samtidigt så förläggs Godsstråket genom Bergslagen dagtid och Bergslagsbanan nattetid.

Avstängningar kring Borlänge bör delas i antingen norr om eller söder om Borlänge.

Hörkenspåret, Grängesberg – Ställdalen, är omledningssträcka för Silverhöjdsåret men inte tvärtom eftersom Silverhöjdsåret har kraftiga begränsningar

Delade tider förläggs med fördel dagtid (för att ge plats åt Norgetrafiken nattetid) om inte Godsstråket genom Bergslagen har avstängningar dagtid.

#### **2.1.2.3 Transportflöde 7 Stockholm – Västerås – Örebro**

För transportflöde 7 Stockholm-Västerås-Örebro gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

##### **Långväga passagerartrafik**

Två av tre banor in till Stockholm (Västra stambanan, Ostkustbanan, Mäljarbanan) bör alltid vara öppna för trafik.

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik.

Västra stambanan är omledningsbana för Mäljarbanan och Godsstråket genom Bergslagen norr om Hallsberg.

Svealandsbanan är omledningsbana för Mäljarbanan på sträckan Valskog-Stockholm.

Avesta/Krylbo-Fagersta-Frövi är omledningssträcka för Västerås-Kolbäck-Frövi.

Sträckan Jädersbruk-Ökna-Hovsta är omledningssträcka för Jädersbruk-Frövi-Hovsta.

Sträckan Kolbäck-Rekarne-Eskilstuna-Flen-Hallsberg är omledningssträcka för Kolbäck-Valskog-Örebro-Hallsberg.

#### **2.1.2.4 Transportflöde 8 Stockholm – Umeå**

För transportflöde 8 Stockholm-Umeå gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

##### **Generellt**

Vid längre trafikavbrott ska minst en omledningssträcka vara öppen för trafik.

Stockholm C-Västerås-Kolbäck-Snyten-Avesta Krylbo-Storvik-Gävle är omledningssträcka för sträcka Stockholm-Uppsala. Alternativ omledningssträcka är Stockholm C-Västerås-Sala-Avesta Krylbo-Storvik-Gävle.<sup>2</sup>

Stockholm C-Uppsala-Avesta Krylbo-Storvik-Gävle samt Stockholm C-Västerås-Sala-Avesta Krylbo-Storvik-Gävle<sup>2</sup> är omledningssträcka för sträcka Uppsala-Gävle. Alternativ omledningssträcka är Stockholm C-Västerås-Kolbäck-Snyten-Avesta Krylbo-Storvik-Gävle<sup>2</sup>.

Gävle-Ockelbo-Vännäs-Umeå är omledningssträcka för sträcka Gävle-Umeå.

- Vid trafikavbrott Gävle-Sundsvall så bör även sträckan Ånge-Sundsvall vara öppna.
  - Vid trafikavbrott Gävle-Söderhamn så bör även sträckan Söderhamn-Kilafors samt Ånge-Sundsvall vara öppna.
  - Vid trafikavbrott på sträckan Söderhamn-Sundsvall så bör även Sundsvall-Ånge vara öppna.
- Vid trafikavbrott på sträckan Sundsvall-Umeå så bör även sträckan samt Ånge-Sundsvall vara öppna.

##### **Långväga passagerartrafik**

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

Vid helgavstängningar sträckan Stockholm-Gävle är det viktigt att kunna trafikera under fredagar fram till kl. 22:00 samt på söndagar från kl. 14:00.

##### **Godstrafik**

Det bör inte vara avstängt norr och söder om Rosersberg/Brista samtidigt eftersom det måste gå att nå terminalerna i Rosersberg/Brista från något håll.

---

<sup>2</sup> När Mäljarbanan ska användas som omledningssträcka för flödet är det viktigt att säkerställa att inte trafikvolym från Hallsberg-Stockholm är tänkt att omledas på Mäljarbanan samtidigt.

Det får inte vara avstängt på båda spåren mellan Gävle – Brista i mer än max 5 dygn på grund av bränsletransporterna till Arlanda.

Trafikavbrott längre än 48h bör inte planeras norr och söder om Birsta-Frillan och Timrå samtidigt för att kunna nå industrin i Tunadal och Sundsvalls hamn.

Stockvik bör nå antingen från Sundsvall eller Gävle. Stockvik kan maximalt klara ett trafikavbrott på 110 timmar om vi stänger Stockvik-Sundsvall och Stockvik-Gävle samtidigt.

### **Regional & pendeltågstrafik**

Trafikavbrott bör undvikas på vardagar, med undantag för sommarperioden.

#### **2.1.2.5 Transportflöde 9 Luleå – Narvik**

För transportflöde 9 Luleå-Narvik gäller följande principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar.

##### **Generellt**

Det finns inga omledningsmöjligheter.

Begränsad period att utföra banarbeten.

Koordinering av banarbete bör ske samordnat med Bane Nor för att minimera trafikpåverkan för gränsöverskridande trafik.

##### **Långväga passagerartrafik**

Påsk, jul och perioden juli–augusti är högsäsong för trafiken Luleå–Narvik, därför bör större trafikavbrott förläggas utanför dessa perioder.

##### **Godstrafik**

Det bedrivs järnvägstransporter som ej går att ersätta med annat trafikslag på flödet som bör beaktas i planering av banarbeten.

Det får inte vara trafikavbrott på sträckan Gällivare-Luleå samtidigt som sträckan Svappavaara-Kiruna-Narvik, detta för att klara malmtrafikens behov.

#### **2.1.3 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.

#### **2.1.4 TCR-tilldelningsprocessen**

Planeringen av trafikpåverkande åtgärder påbörjas inom Trafikverket vid X-72 med uppstart av samplanering och koordinering av trafikpåverkande åtgärder. I detta skede påbörjas en kartläggning av de mer dimensionerande åtgärderna som

planeras att genomföras och en sammanställning görs av åtgärder som bedöms ha en mycket stor trafikpåverkan.

Trafikverket har dialog med presumtiva sökande av järnvägskapacitet och andra intressenter angående trafikpåverkande åtgärder (TPÅ:er) i forumet Strategisk dialog. Inom Strategisk dialog hålls även diskussioner om punkt 16-utredningar.

På höstens Strategisk dialog presenterar Trafikverket de åtgärderna som bedöms ha en mycket stor trafikpåverkan under produktionstiden eller stor trafikall nytta efter att de är genomförda.

Vid X-36 publiceras Kapacitetsstrategin där åtgärder som bedöms ha mycket stor trafikpåverkan presenteras. Nu har den som ansöker om kapacitet på järnväg möjlighet att begära att infrastrukturförvaltaren redovisar en jämförelse av förhållandena som gäller för minst två alternativa kapacitetsbegränsningar, punkt 16-utredningar, enligt 2012/34/EU Bilaga VII. Trafikverket leder utredningarna med medverkan från järnvägsföretag och eventuella övriga intressenter.

Vid X-24 publiceras Trafikverket TCR:er som bedöms ha en mycket stor trafikpåverkan eller stor trafikpåverkan. Branschen har möjlighet att ge synpunkter som beaktas och besvaras av Trafikverket.

I samband med X-24 publiceringen hålls Strategisk dialog där Trafikverket presenterar de planerade trafikpåverkande åtgärder för tågplanen år 2 och i viss mån även i år 3. Inom denna Strategisk dialog hålls även diskussioner om pågående punkt 16-utredningar.

Planeringen och koordineringen fortsätter och vid ca X-21 hålls nästa Strategiska dialog för att presentera resultatet och eventuella förändringar som har gjorts i koordineringen sedan X-24.

Vid X-18 avslutas den ovan beskrivna TPÅ-koordineringen för år 2 och arbetet med koordineringen av trafikpåverkande åtgärder fortsätter i kapacitetstilldelningsprocessen

## **2.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan**

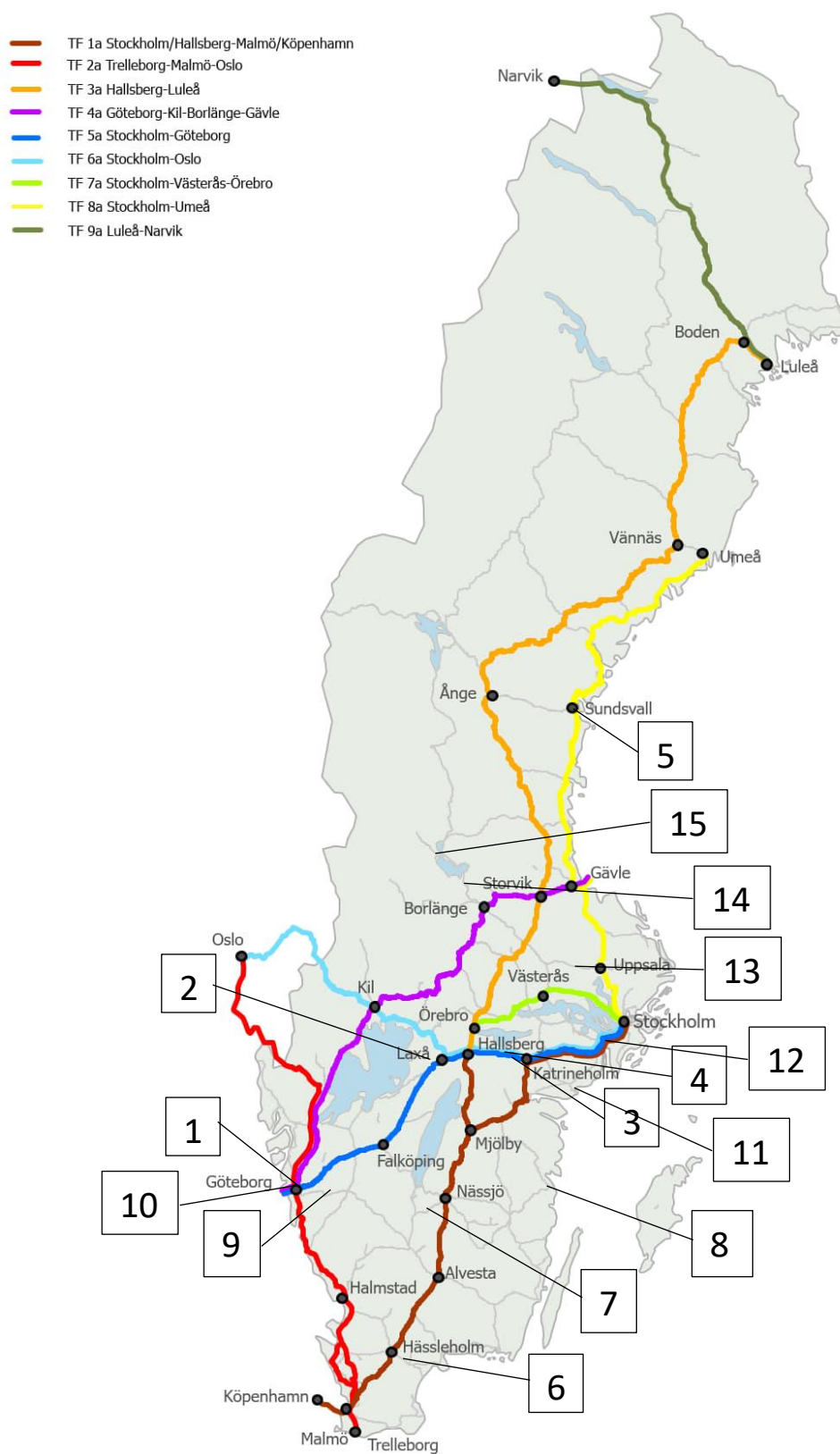
I efterföljande avsnitt presenteras de enligt nu gällande planer tillfälliga kapacitetsbegränsningar som förväntas ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2028, det vill säga kapacitetsbegränsningar som pågår mer än 30 dygn och påverkar mer än 50 % av den förväntade trafiken.

**Tabell 6. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken Tågplan 2028**

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Produktionsår	Trafikpåverkan T28 (trafikavbrott/enkelspårdrift /hastighetsnedsättning)	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad
<b>Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö -Oslo</b>						
1	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	2028-2029	Trafikavbrott (tid okänd)	Ja	Ja
<b>Transportflöde 4 Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle</b>						
1	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo ovan</i>			
<b>Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg</b>						
1	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo ovan</i>			
2	Laxå	Bangårdsombyggnad	2028-2029	Enkelspårdrift 10 veckor	Nej	Ja
3	Baggetorp-Pålsboda	Spårbyte upp- och nedspår	2028-2029	Trafikavbrott sommar 60 dygn	Ja	Ja
4	Hallsberg-Sköldinge	Upprustning elkraftanläggning	2027-2030	Enkelspårdrift 12 månader natt, återkommande trafikavbrott helger samt trafikavbrott sommar 60 dygn	Ja	Ja
<b>Transportflöde 6 Stockholm – Oslo</b>						
3	Baggetorp-Pålsboda	Spårbyte upp- och nedspår	<i>Se transportflöde 5 Stockholm-Göteborg</i>			
4	Hallsberg-Sköldinge	Upprustning elkraftanläggning	<i>Se transportflöde 5 Stockholm-Göteborg</i>			
<b>Transportflöde 8 Stockholm – Umeå</b>						
5	Sundsvall	Resecentrum mm	2026–2030	Trafikavbrott 5,5 veckor	Nej	Ja
<b>Omledningsbanor och övriga banor</b>						
6	Skånebanan: Hässleholm-Kristianstad	Spår- och växelbyte	2028	Trafikavbrott 10 veckor	Ja	Ja

7	Nässjö-Värnamo: Etapp 1 Nässjö-Vaggeryd	Elektrifiering	2028	Trafikavbrott 6 månader	Nej	Ja
8	Tjustbanan: (Bjärka Säby)-(Västervik)	Utbyte av radioblockssystem	2028	Trafikavbrott hela året	Ja	Ja
9	Kust till kustbanan: Borås-Almedal	Upprustning elkraftanläggning	2028-2029	Trafikavbrott 20 månader	Ja	Ja
10	Södra Bohusbanan: Brunnsbo station	Ny pendeltågsstation	2028-2029	Trafikavbrott ca 3 månader sommaren	Ja	Ja
11	Sala-Oxelösund: Nyköping södra-Flens övre	Spår- och växelbyte	2027-2028	Trafikavbrott 10 veckor	Ja	Ja
12	Gläntanspåret Södertälje Hamn-Södertälje Syd Undre	Spårbyte	2028	Trafikavbrott 6 veckor	Ja	Ja
13	Dalabanan: Uppsala-Morgongåva	Upprustning elkraftanläggning, spår- och växelbyten	2028	Trafikavbrott 8 veckor	Nej	Ja
14	Dalabanan: Leksandsnoret	Ommålning och broreparation	2028	Trafikavbrott 7 veckor	Ja	Ja
15	Älvdalsbanan: Oxberg	Brobyte	2027-2028	Trafikavbrott 9 mån	Ja	Ja





Figur 5 Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken

# 3 Trafikflöden och principer för planering av trafik

## 3.1 Trafikplaneringsprinciper

Huvudprincipen för Trafikverkets kapacitetstilldelning är i enlighet med gällande lag, att i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar.


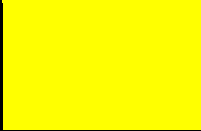
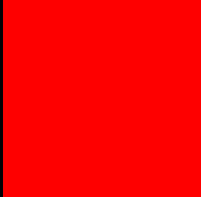
För mer information om principer för kapacitetstilldelning se Trafikverkets hemsida: [Järnvägsnätsbeskrivningen \(JNB\) - Bransch \(trafikverket.se\) kapitel 4 Tilldelning av kapacitet](#) samt bilagor 4 A – 4 F.

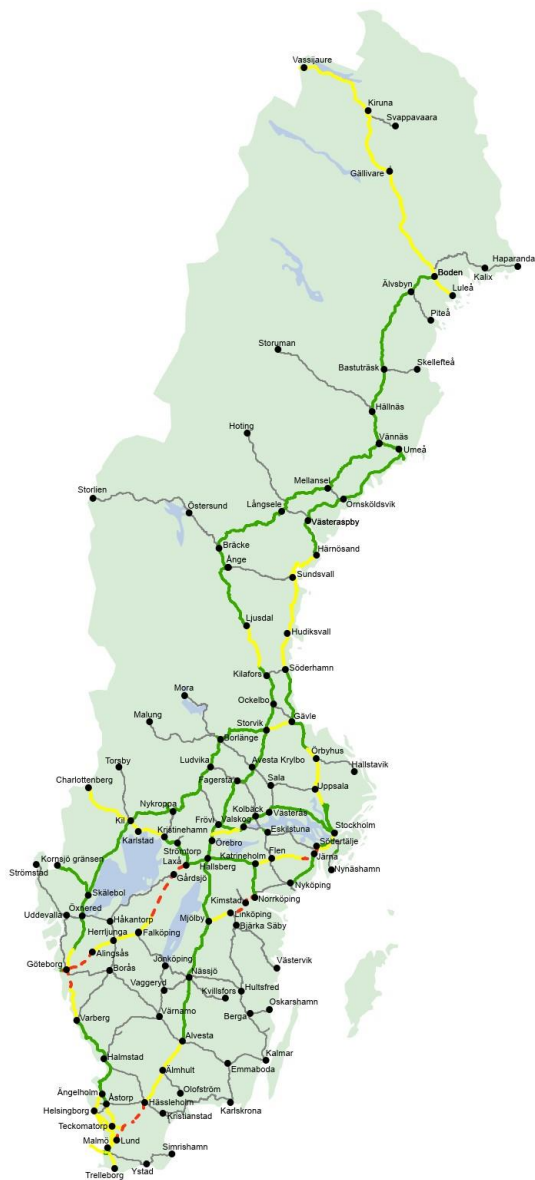
## 3.2 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande

Tabellerna nedan visar förväntat kapacitetsutnyttjande för 2028. Bedömningen baseras på nuvarande kapacitetsutnyttjande samt kända trafikökningar i kombination med förväntad effekt av större kapacitetspåverkande åtgärder. Tabellerna för respektive transportflöde visar de tågtyper som förväntas trafikera respektive sträcka mellan två noder. Kapacitetsutnyttjandet på stationer ingår inte i bedömningen.

Tillfälliga kapacitetsbegränsningar är inte detaljplanerade ännu och är därför inte medräknade. De rödmarkerade sträckorna är att betrakta som flaskhalsar, medan de gröna lämpar sig bra för mer trafik. För varje sträcka redovisas kapacitetsutnyttjandet i intervaller:

**Tabell 7. Kapacitetsutnyttjandet i intervaller**

Färg	Kapacitetsutnyttjande	Kommentar
	≤ 60 %	Ledig kapacitet finns, möjligt att köra fler tåg även när banan är som mest belastad
	61 – 80 %	Trafiken nyttjar inte all kapacitet, problem att tillgodose olika aktörers önskemål om tåglägen.
	81 – 100 %	Trafiken är omfattande över hela dygnet och vissa tider finns ingen ledig kapacitet. Kompromisser måste göras i tågplanearbetet både avseende restid och avgångstider för alla typer av tåg men också en kompromiss av banarbeten kontra tåglägen.



Figur 6 Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet

### 3.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn

Tabell 8. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 1	Kapacitetsutnyttjande	Gods-tåg	Snabb-tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional-tåg	Pendel-tåg
Stockholm-Flemingsberg		X	X	X	X	X
Flemingsberg-Södertälje		X	X	X	X	X
Södertälje-Gnesta		X	X	X	X	X
Gnesta-Katrineholm		X	X	X	X	
Katrineholm-Norrköping		X	X	X	X	

Transportflöde 1	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Norrköping-Linköping		X	X	X	X	X
Linköping-Mjölby		X	X	X		X
Hallsberg-Motala		X			X	
Motala-Mjölby		X			X	X
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
Pepparholm-Lernacken		X	X	X	X	
Malmö-Svågertorp- Lernacken		X	X	X		X

### 3.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö – Oslo

Tabell 9. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 2	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Trelleborg-Östervärn- Lockarp		X				X
Lockarp- Malmö		X	X	X		X
Malmö-Lund		X	X	X	X	X
Lund-Helsingborg			X	X	X	X
Helsingborg-Ängelholm		X	X		X	X
Malmö-Teckomatorp- Ängelholm		X				X
Ängelholm-Halmstad		X	X		X	X
Halmstad-Varberg		X	X		X	
Varberg-Kungsbacka		X	X		X	
Kungsbacka-Göteborg		X	X		X	X
Göteborg-Älvängen		X	X		X	X
Älvängen-Öxnered		X	X		X	
Öxnered-Skälebol		X	X		X	
Skälebol-Kornsjö		X	X		X	

### 3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå

Tabell 10. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 3	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Hallsberg-Örebro		X			X	
Örebro-Frövi		X			X	
Frövi-Fagersta		X			X	
Fagersta-Storvik		X			X	
Storvik-Bollnäs		X	X	X	X	
Bollnäs-Ljusdal		X	X	X	X	
Ljusdal-Ånge		X	X	X		
Ånge-Bräcke		X	X	X	X	
Bräcke-Vännäs		X		X		
Vännäs-Boden		X		X	X	
Boden-Luleå		X		X	X	X

### 3.2.4 Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle

Tabell 11. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 4	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Göteborg-Älvängen		X	X		X	X
Älvängen-Öxnered		X	X		X	X
Öxnered-Skälebol		X	X		X	
Skälebol-Grums		X			X	
Grums-Kil		X			X	
Kil-Nykroppa		X				
Nykroppa-Hällefors		X				
Hällefors-Ställdalen		X				
Ställdalen-Ludvika		X			X	
Ludvika-Borlänge		X			X	
Borlänge-Falun		X	X	X	X	
Falun-Storvik		X			X	
Storvik-Gävle		X			X	

### 3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg

Tabell 12. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 5	Kapacitetsutnyttjande	Godståg	Snabbtåg	Fjärrtåg/Nattåg	Regionaltåg	Pendeltåg
Stockholm-Flemingsberg	Yellow	X	X	X	X	X
Flemingsberg-Södertälje	Yellow	X	X	X	X	X
Södertälje-Gnesta	Red	X	X	X	X	X
Gnesta-Katrineholm	Yellow	X	X	X	X	
Katrineholm-Hallsberg	Green	X	X	X	X	
Hallsberg-Laxå	Green	X	X	X	X	
Laxå-Gårdsjö	Red	X	X	X	X	
Gårdsjö-Skövde	Red	X	X	X	X	
Skövde-Falköping	Yellow	X	X	X	X	
Falköping-Alingsås	Yellow	X	X	X	X	
Alingsås-Göteborg	Red	X	X	X	X	X

### 3.2.6 Transportflöde 6 Stockholm – Oslo

Tabell 13. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 6	Kapacitetsutnyttjande	Godståg	Snabbtåg	Fjärrtåg/Nattåg	Regionaltåg	Pendeltåg
Stockholm-Flemingsberg	Yellow	X	X	X	X	X
Flemingsberg-Södertälje	Yellow	X	X	X	X	X
Södertälje-Gnesta	Red	X	X	X	X	X
Gnesta-Katrineholm	Yellow	X	X	X	X	
Katrineholm-Hallsberg	Green	X	X	X	X	
Hallsberg-Laxå	Green	X	X	X	X	
Laxå-Kristinehamn	Green	X	X		X	
Kristinehamn-Karlstad	Yellow	X	X		X	
Karlstad-Kil	Yellow	X	X		X	
Kil-Arvika	Yellow	X	X		X	
Arvika-Charlottenberg	Yellow	X	X		X	

### 3.2.7 Transportflöde 7 Stockholm – Västerås – Örebro

Tabell 14. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 7	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Stockholm-Tomteboda		X	X	X	X	X
Tomteboda-Spånga		X		X	X	X
Spånga-Kallhäll (inre)		X				X
Spånga-Kallhäll (yttre)				X	X	
Kallhäll-Kungsängen		X		X	X	X
Kungsängen-Bålsta		X		X	X	X
Bålsta-Västerås Norra		X		X	X	
Västerås Norra-Västerås C		X		X	X	
Västerås C-Kolbäck		X		X	X	
Kolbäck-Valskog		X		X	X	
Valskog-Arboga		X		X	X	
Arboga-Hovsta		X		X	X	
Jädersbruk-Frövi		X			X	
Frövi-Hovsta		X		X	X	
Hovsta-Örebro		X		X	X	

### 3.2.8 Transportflöde 8 Stockholm – Umeå

Tabell 15. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 8	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Stockholm C - Tomteboda		X	X	X	X	X
Tomteboda – Upplands Väsby		X	X	X	X	X
Upplands Väsby – Skavstaby		X	X	X	X	X
Skavstaby - Arlanda			X	X	X	X
Arlanda – Myrbacken			X	X	X	X
Myrbacken – Uppsala		X	X	X	X	X
Uppsala – Tierp		X	X	X	X	
Tierp – Gävle		X	X	X	X	
Gävle – Söderhamn		X	X	X	X	
Söderhamn – Hudiksvall		X	X	X	X	

Transportflöde 8	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Hudiksvall – Sundsvall		X	X	X	X	
Sundsvall – Timrå		X	X	X	X	
Timrå - Härnösand		X	X	X	X	
Härnösand – Västerasby		X	X	X	X	
Västerasby – Örnsköldsvik		X	X	X	X	
Örnsköldsvik – Umeå		X	X	X	X	

### 3.2.9 Transportflöde 9 Luleå – Narvik

Tabell 16. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2028.

Transportflöde 9	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Luleå - Boden		X		X	X	X
Boden – Murjek		X		X	X	
Murjek – Gällivare		X		X	X	
Gällivare – Kiruna		X		X	X	
Kiruna - Riksgränsen		X		X		

### 3.2.10 Trafik vid gräns

Under framtagandet av Kapacitetsstrategi Tågplan 2028 har avstämningar gjorts löpande med Bane Nor och Banedanmark.

Tabell 17. Antal tåg vid gränsövergångar.

Trafikverket	Bane NOR
<b>Ed/Kornsjø</b>	
8 snabbtåg per dygn i vardera riktning (blir regionaltåg i Norge)	7 (8*) Regionaltåg per dygn i vardera riktning
7 godståg per dygn i vardera riktning	7 godståg per dygn i vardera riktning
* Antalet tåg från den norska sidan motsvarar antalet tåg som kommer från den svenska sidan	
<b>Charlottenberg/Kongsvinger</b>	
2 regionaltåg per dygn i vardera riktning	2 regionaltåg per dygn i vardera riktning (Charlottenberg - Kongsvinger)
5 snabbtåg per dygn i vardera riktning	



<b>Trafikverket</b>	<b>Bane NOR</b>
12 godståg per dygn i vardera riktning	5 fjärrtåg per dygn i vardera riktning (Charlottenberg – Oslo). 6 godståg (Containertåg) per dygn i vardera riktning 6 godståg (timmertåg) per dygn i vardera riktning
<b>Storlien/Hell</b>	
3 regionaltåg per dygn i vardera riktning 1 fjärrtåg alt. natttåg per dygn i vardera riktning 1 godståg per dygn i vardera riktning	2 (3*) Regionaltåg per dygn i vardera riktning 1 fjärrtåg per dygn i vardera riktning (Stockholm – Trondheim) 1 godståg per dygn i vardera riktning Elektrifieringen kommer att göra det möjligt att köra fler typer av persontåg. Detta kommer också att ge möjlighet att köra godståg. <small>* Antalet tåg från den norska sidan motsvarar antalet tåg som kommer från den svenska sidan</small>
<b>Vassijaure/Bjørnfjell</b>	
2 natttåg per dygn i vardera riktning 2 regionaltåg per dygn i vardera riktning 1-2 chartertåg per dygn i vardera riktning under viss del av året 15 malmtåg per dygn i vardera riktning 8 godståg per dygn i vardera riktning	4 fjärrtåg per dygn i vardera riktning (2 Stockholm-Narvik och 2 Narvik-Luleå) 1-2 regionaltåg per dygn i vardera riktning (chartertåg) 15 malmtåg per dygn i vardera riktning 8 godståg per dygn i vardera riktning (Containertåg)
<b>Trafikverket</b>	<b>Banedanmark</b>
<b>Lernacken/Pepparholm</b>	
6 regionaltåg per timme 2 snabbtåg per timme 2 godståg per timme 1 fjärrtåg per timme	6 regionaltåg per timme 2 snabbtåg per timme 2 godståg per timme 1 fjärrtåg per timme

## 4 Godkännande

Dokumentet är elektroniskt signerat av:

Lennart Kalandar,

---

Avdelningschef Nationell Planering, Trafikverket

Jan Harald Dammen

---

Direktør Ruteplan, Bane NOR

Peter Svendsen

---

Direktør Trafikafdeling, Banedanmark