

Trångsektorsplaner

1 Trångsektorsplan för Västsverige

Denna trångsektorsplan reglerar kapacitetsutnyttjandet på sträckorna Alingsås–Herrljunga och Öxnered–Herrljunga–Borås–Göteborg under Tågplan 2027 under perioden 13 december 2026 till 22 augusti 2027.

1.1 Bakgrund

Under 2027 pågår arbete på Västra stambanan mellan Alingsås och Olskroken. Det handlar om att byta ut flera spårväxlar och kontaktledningsanläggningen, samt bergskrotning i tunnlarna. Detta arbete kräver hastighetsnedsättning och enkelspårdrift, vilket regleras i en kapacitetsplan. Vissa tider behöver dock banan vara helt avstängd för trafik, vilket inte regleras i kapacitetsplanen. Omledningssträckor samt trafikerad sträcka mellan Herrljunga och Alingsås regleras istället i denna trångsektorsplan.

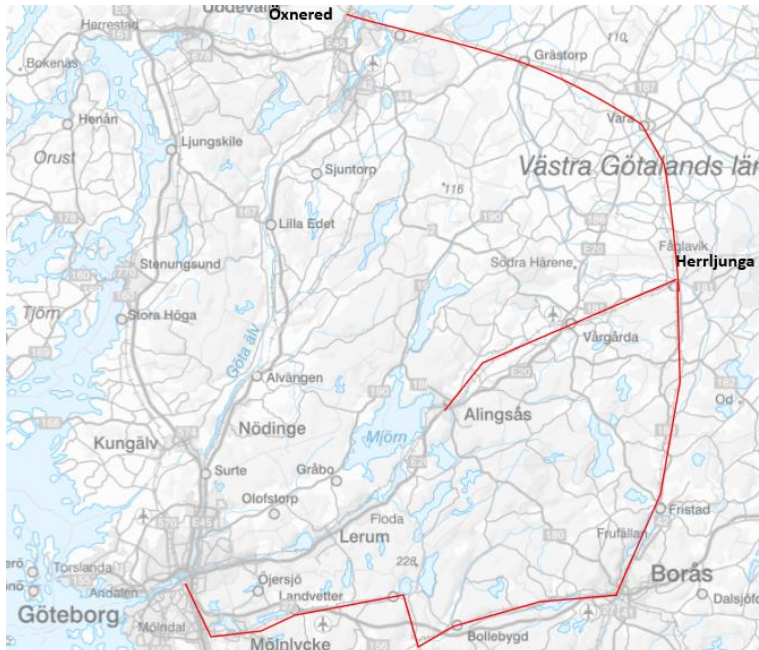
1.2 Syfte

Trafikverket har upprättat en kapacitetsplan i syfte att maximera kapaciteten för att i enlighet med 7 kap. 12 § järnvägsmarknadslagen kunna tillgodose ansökningar så långt som möjligt under arbetena på sträckan Alingsås–Olskroken. Det går dock inte att tillämpa en kapacitetsplan på andra sträckor än där arbetet sker och därför upprättas denna trångsektorsplan i syfte att reglera kapacitetsutnyttjandet på omledningssträckorna.

1.3 Omfattning

Trångsektorsplanen omfattar sträckorna Herrljunga–Alingsås samt Öxnered–Herrljunga–Borås–Almedal. Den gäller från 13 december 2026 till 22 augusti 2027, under tiden sträckan Alingsås–Partille är totalavstängd.

Figur 1 Sträckor som omfattas av trångsektorsplanen



2 Förutsättningar infrastruktur

Detta avsnitt beskriver översiktligt infrastrukturen på berörda sträckor.

2.1 Herrljunga–Alingsås

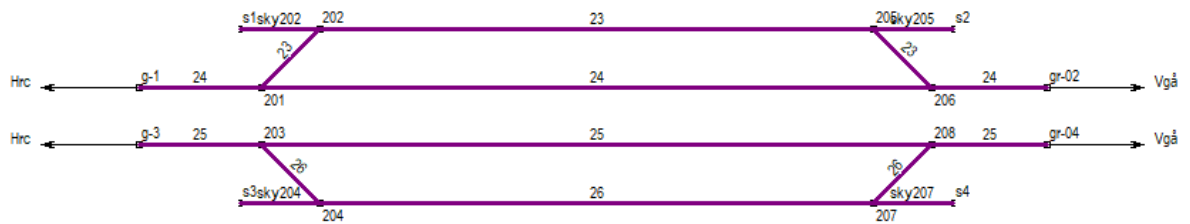
Västra stambanan mellan Herrljunga och Alingsås är dubbelspårig. Följande trafikplatser finns längs sträckan.

2.1.1 Herrljunga västra

Herrljunga västra är en förbigångsplats utan möjlighet att växla mellan upp- och nedspår. Förbigångsspåren klarar långa godståg (750 meter). Platsen har inget resandeutbyte.

Mellan spåren 25 och 26 (de två spåren på uppspårssidan) kommer gångbana och belysning anordnas för att möjliggöra lokrundgång, växling eller vagnsyning/bromsprov. Spår 23 och 24 (nedspårssidan) kommer då användas för passerande trafik i båda riktningar med mötesmöjlighet.

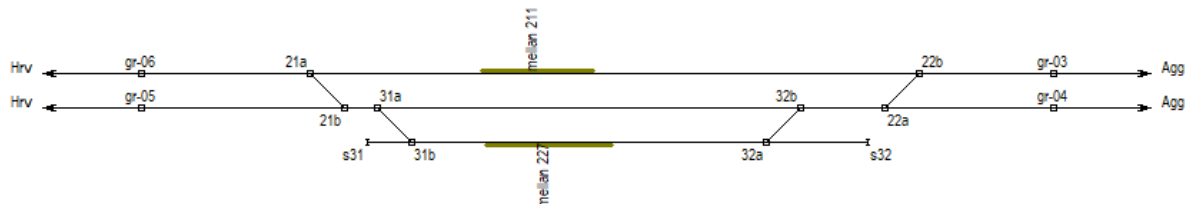
Figur 2 Herrljunga västra



2.1.2 Vårgårda

Vårgårda är en driftplats med tre spår. Spår 1 och 3 har plattform med resandeutbyte.

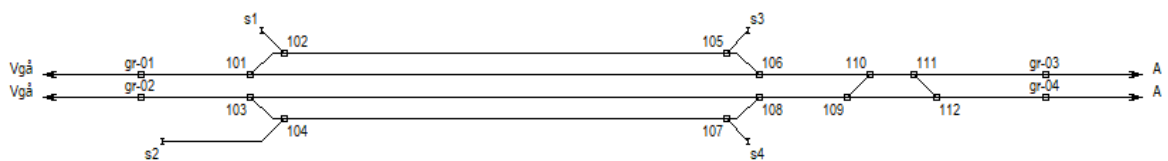
Figur 3 Vårgårda med plattformsplaceringar



2.1.3 Algutsgården

Algutsgården är en förbigångsplats med kryssväxlar i väster ände. Förbigångsspåren klarar långa godståg (750 meter). Platsen har inget resandeutbyte.

Figur 4 Algutsgården, spårlayout

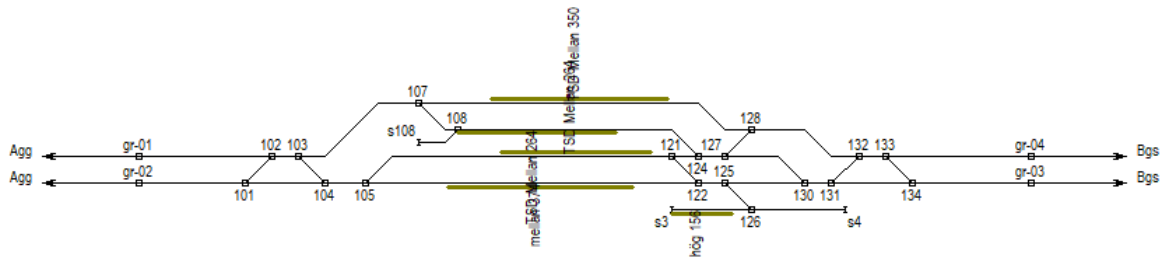


2.1.4 Alingsås

Alingsås har fyra huvudspår och ett sidospår som är avsett för uppställning. De yttersta spåren (1 och 4) har en 350 meter lång plattform. Spåren 2 och 3 har en gemensam 250 meter lång mittplattform.

Spår o (nederst i bild) är ett elektrifierat och signalreglerat sidospår, avsett för uppställning. Det finns plats för ett 150 meter långt tåg på vardera sidan om växel 126.

Figur 5 Alingsås



Under tid då trångsektorsplanen gäller är sträckan upplåten för resandetåg i kategori B och kategori C. På sträckan Herrljunga central–Vårgårda får dessa tåg ENDAST framföras på nedspåret. Uppspåret mellan Herrljunga och Vårgårda, samt spåren 25 och 26 i Herrljunga västra är enbart upplåtna för godstrafik.

2.2 Öxnered–Herrljunga

Den 68 km långa sträckan mellan Öxnered och Herrljunga är enkelspårig och har sex mötesplatser med varierad längd. Dimensionerande sträcka är Vargön–Grästorp (18 km) följt av sträckan Grästorp–Håkantorp (14 km).

2.3 Herrljunga–Borås

Sträckan Herrljunga–Borås är 43 km lång. Sträckan är enkelspårig och har tre mötesplatser. Dimensionerande sträcka är Herrljunga–Ljung (11 km).

2.4 Borås–Almedal

Sträckan Borås–Almedal är 67 km lång. Sträckan är enkelspårig och har sju mötesplatser. Dimensionerande sträckor är Borås–Sandared (10 km) och Sandared–Rödberg (11 km).

3 Trafikering

Detta kapitel beskriver hur tåglägen ska ansökas och planeras under tid då trångsektorsplanen gäller. Detta gäller både ansökan till fastställd tågplan och ansökan om restkapacitet efter att Tågplan 2027 fastställts.

Tågläge som inte sökts kan användas av tåg i annan kategori förutsatt att detta inte påverkar andra tåglägen enligt trångsektorsplanen.

3.1 Tåg med få uppehåll – kategori S

Snabbtåg med hastighetskategori S omleds via Borås i båda riktningarna. Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Göteborg		XX.20
Borås	XX.09	XX.19
Herrljunga	XX.52	(XX.02)

	Ank	Avg
Herrljunga	(XX.56)	XX.07
Fristad	XX.29	XX.31
Borås c	XX.43	XX.53
Sandared	XX.01	XX.02
Mölnlycke	XX.32	XX.33
Mölndals ö	XX.39	XX.45
Göteborgs c	XX.55	

3.2 Tåg med få uppehåll – kategori C

Tåg med få uppehåll enligt hastighetskategori C har normalt resandebutbyte i Alingsås varför dessa tåg bör vända i Alingsås och ersättas med buss mellan Alingsås och Göteborg.

Dessa tåg med ordinarie start- eller slutplats Göteborgs central ska därför ansökas med start- och slutplats Alingsås. På sträckan Herrljunga central–Vårgårda är endast nedspåret upplåtet för dessa tåg eftersom uppspåret är allokerat för lokrundgång i Herrljunga västra.

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Herrljunga		XX.39
Alingsås	XX.55	

	Ank	Avg
Alingsås		XX.05
Herrljunga	XX.21	

3.3 Tåg med få uppehåll – kategori B

Tåg med få uppehåll enligt hastighetskategori B har normalt resandebutbyte i Vårgårda och Alingsås. Dessa tåg bör vända i Alingsås och ersättas med buss mellan Alingsås och Göteborg.

Dessa tåg med ordinarie start- eller slutplats Göteborgs c ska därför ansökas med start- och slutplats Alingsås. På sträckan Herrljunga central–Vårgårda är endast nedspåret upplåtet för dessa tåg eftersom uppspåret är allokerat för lokrundgång i Herrljunga västra.

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Herrljunga		XX.25
Vårgårda	XX.36	XX.37
Alingsås	XX.48	

	Ank	Avg
Alingsås		XX.12
Vårgårda	XX.22	XX.23
Herrljunga	XX.33	

3.4 Tåg med många uppehåll – kategori B

Till kategorin ”tåg med många uppehåll” räknas de regionaltåg som normalt trafikerar omledningsbanorna, samt tåg mellan Göteborg–Värnamo och bortom på Kust till kust-banan. Nedanstående tabeller ska användas vid ansökan om tågläge. Tågläge kan planeras med kortare gångtid ifall mötande tåg saknas vid det aktuella tillfället.

3.4.1 Öxnered–Herrljunga

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Öxnered		XX.30		XX.36		XX.06		
Vänersborg	XX.35	XX.36	XX.41		XX.11			
Vargön	XX.41	XX.46						
Grästorp	XX.58	XX.01						
Håkantorps	XX.10	XX.14					XX.30	
Vara	XX.18	XX.19					XX.34	
Vedum	XX.26	XX.31						
Herrljunga	XX.40							

	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg	Ank	Avg
Herrljunga		XX.20						
Vedum	XX.30	XX.31						
Vara	XX.38	XX.39						XX.23
Håkantorps	XX.43	XX.48					XX.27	
Grästorp	XX.58	XX.59						
Vargön	XX.11	XX.13						
Vänersborg	XX.20	XX.24		XX.19		XX.49		
Öxnered	XX.29		XX.24		XX.54			

Tiden för tåg i relationen Göteborg–Vänersborg och omvänt kan justeras på delsträckan Öxnered–Vänersborg förutsatt att detta inte påverkar tidtabellen för något annat tåg.

3.4.2 Herrljunga–Borås

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Herrljunga		XX.33
Ljung	XX.41	XX.43
Torpåkra	XX.47	XX.47
Mollaryd	XX.51	XX.51
Borgstena	XX.54	XX.54
Fristad	XX.59	X1.01
Knalleland	X1.10	X1.10
Borås	X1.14	

	Ank	Avg
Borås		XX.47
Knalleland	XX.49	XX.34
Fristad	XX.59	XX.59
Borgstena	X1.04	X1.04
Mollaryd	X1.07	X1.07
Torpåkra	X1.11	X1.11
Ljung	X1.15	X1.18
Herrljunga	X1.26	

3.4.3 Borås–Göteborg

Banan upplåts under tid då trångsektorsplanen gäller för regionaltåg kategori B, dock max ett tåg per riktning varannan timme.

Ansökan för regionaltåg i kategori B sker enligt:

Från Göteborg, udda timme:

	Ank	Avg
Göteborg		XX.35
Liseberg	XX.39	XX.40
Mölnlycke	XX.50	XX.52
Hindås	XX.16	XX.19
Rävlanda	XX.26	XX.27
Bollebygd	XX.31	XX.32
Sandared	XX.43	XX.44
Borås	XX.52	

Från Borås, jämn timme:

	Ank	Avg
Borås		XX.14
Sandared	XX.22	XX.23
Bollebygd	XX.38	XX.39
Rävlanda	XX.43	XX.51
Hindås	XX.58	XX.04
Mölnlycke	XX.19	XX.20
Liseberg	XX.35	XX.36
Göteborg	XX.40	

3.5 Godståg

3.5.1 Öxnered–Herrljunga

Samtliga godståg som normalt framförs via Västra stambanan på sträckan Herrljunga–Partille omleds via Öxnered. Tåg i riktning mot Göteborg genomför lokrundgång i Herrljunga västra på spåren 25–26. Tåg mot Falköping genomför lokrundgång i Herrljunga central på spår 6.

Ansökan sker enligt:

	Ank	Avg
Herrljunga c		XX.12
Herrljunga västra	XX.16	XX.41
Herrljunga c		XX.45
Vedum	XX.56	XX.00
Vänersborg	XX.53	XX.00
Öxnered		XX.06

	Ank	Avg
Öxnered		XX.56
Grästorp	XX.27	XX.30
Herrljunga c	XX.09	RL

3.5.2 Borås–Göteborg

Inga godståg omleds via Borås, men de godståg som framförs via Kust till kustbanan ska ansökas enligt följande tider:

Från Göteborg, jämn timme

	Ank	Avg
Almedal		XX.38
Rävlanda	X1.11	X1.14
Rödberg	X1.23	X1.31
Borås		X1.50

Från Borås, udda timme

	Ank	Avg
Borås		XX.12
Rävlanda	XX.38	XX.51
Almedal		X1.25

4 Trångsektorsplan Bergslagsbanan

Denna trångsektorsplan reglerar kapacitetsutnyttjandet på sträckan Gävle–Storvik–Borlänge–Ludvika–Ställdalen–Frövi, vecka 33 2027.

4.1 Bakgrund

Under 2027 pågår flertalet projekt inne på Avesta Krylbo driftplats i form av längre helavstängningar och disptider. Det handlar om växelbyten, plattformsåtgärder, partiellt dubbelspår söderut, ny bangårdsbelysning och övriga kapacitetshöjande åtgärder. Växelbytena är den dimensionerande åtgärden och kräver trafikavbrott i alla fyra riktningarna i Avesta Krylbo. De är planerade att utföras vecka 33 2027.

4.2 Syfte

Avstängningen av Avesta Krylbo får en omfattande trafikpåverkan och omgivande omledningsbanor bedöms inte klara av all ordinarie trafik och omledningstrafik sammanlagt i den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen. I syfte att nå ett så effektivt kapacitetsutnyttjande som möjligt under Avesta Krylbos avstängning, upprättas en trångsektorsplan på den primära omledningssträckan.

4.3 Omfattning

Trångsektorsplanen omfattar Bergslagsbanan på sträckan Gävle–Storvik–Borlänge–Ludvika–Ställdalen–Frövi under tiden då Avesta Krylbo är avstängd. (måndag 16 augusti 2027 till och med söndag 22 augusti 2027, vecka 33).

Omledningstrafik kommer även trafikera ett antal andra sträckor, men som inte omfattas av denna trångsektorplan:

- **Ludvika–Fagersta–Kolbäck**

Antalet tåg som omleds denna sträcka är relativt få. Dessa bedöms kunna rymmas tillsammans med befintlig kapacitet. Sträckan omfattas därför inte av denna trångsektorplan. Ludvika driftplats har inga särskilda restriktioner utan tåg som normalt går Fagersta–Ludvika med vändning i Ludvika kan även under trångsektorsplanens giltighet genomföra tågvändningar i Ludvika.

- **Ställdalen–Kil–Öxnered**

Antalet tåg som omleds denna sträcka är relativt få. Dessa bedöms kunna rymmas tillsammans med befintlig kapacitet. Sträckan omfattas därför inte av denna trångsektorplan

- **Gävle–Uppsala–Stockholm**

Persontågtrafiken Mora/Falun–Stockholm kan omledas denna väg. Utöver det bedöms endast ett fåtal tåg ledas om denna väg. Denna trafik bedöms kunna rymmas tillsammans med befintlig kapacitet då hela sträckan har dubbelspår. Sträckan omfattas därför inte av denna trångsektorplan.

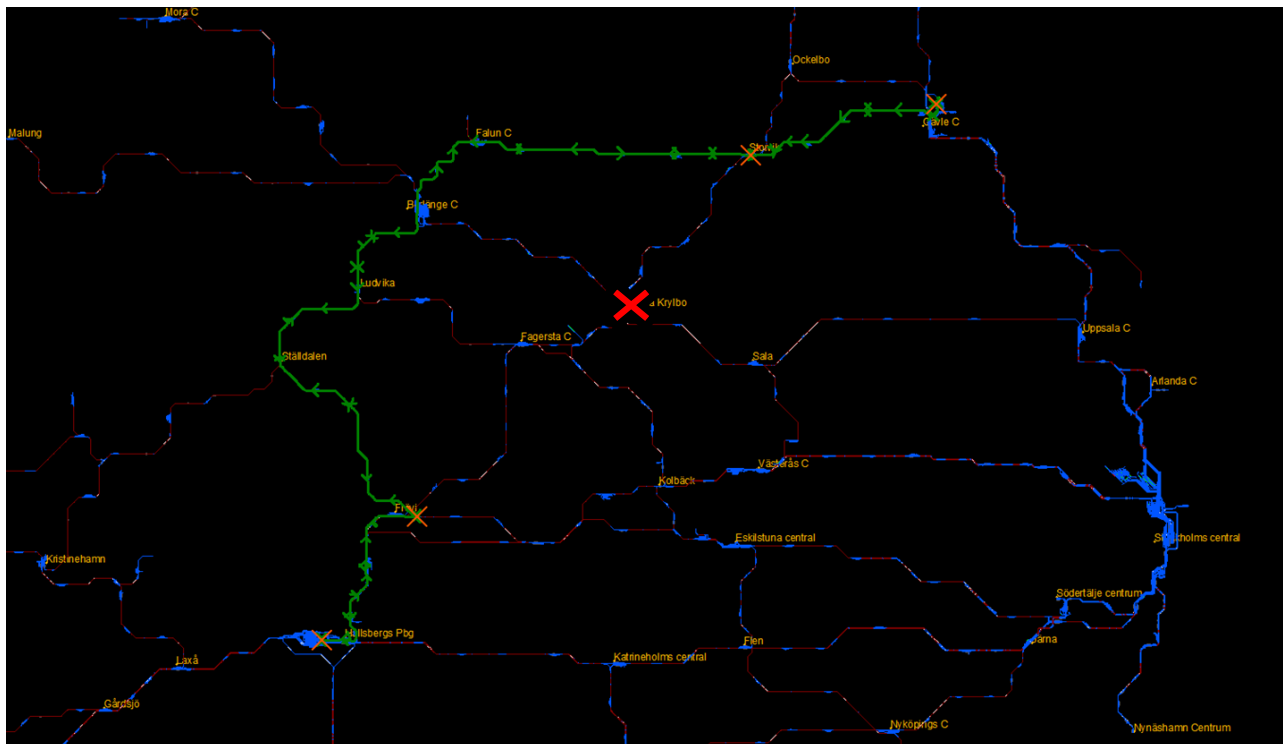
- **Frövi–Hallsberg**

Söder om Frövi sammanfaller omledningssträckan med ordinarie sträcka. Dessutom har sträckan dubbelspår. Därför omfattas inte Frövi–Hallsberg av trångsektorplanen.

4.4 Förutsättningar infrastruktur

Detta avsnitt beskriver översiktligt infrastrukturen på berörda sträckor.

Figur 1 visar primära omledningssträckan mellan Hallsberg och Gävle när Avesta Krylbo är stängt



4.4.1 (Gävle)–Borlänge

Sträckan är 115 km lång. I huvudsak enkelspårig, elektrifierad och utrustad med trafikeringsystem H. På sträckan finns totalt 17 driftplatser där tågmöten kan ske. 7 av dem har fler än två spår där både möte och förbigång kan ske samtidigt. En driftplats (Villersmuren) kan hantera tågmöten med långa tåg (längre än 630 m). På sträckan finns det två besvärliga backar, Ryggen- och Granstandabacken. Ryggenbacken börjar strax efter Korsnäs i riktning österut och har en lutning på 17 promille. Tunga tåg österut ska om möjligt undvika att stanna i Korsnäs. Granstandabacken börjar strax efter Storvik i riktning västerut och har också en lutning på 17 promille.

4.4.2 (Borlänge)–Ställdalen

Sträckan är 82 km lång. Enkelspårig, elektrifierad och utrustad med trafikeringsystem H. På sträckan finns totalt 8 driftplatser där tågmöten kan ske. 2 av dem har fler än två spår där både möten och förbigångar kan ske samtidigt. En driftplats (Klenshyttan) kan hantera tågmöten med långa tåg (längre än 630 m). Mellan Grängesberg och Ställdalen finns det två vägar, via Hörken eller via Silverhöjden. Ett spårbyte är planerat till 2026 som medför att banan via Silverhöjden får likvärdig standard som banan via Hörken. Det är idag oklart om

sträckan kan definieras som en sträcka med dubbelspår och därmed en mycket enklare trafikering.

4.4.3 (Ställdalen)–(Frövi)

Sträckan är 63 km lång. Enkelspårig, elektrifierad och utrustad med trafikeringssystem H. På sträckan finns totalt 6 driftplatser där tågmöten kan ske. 3 av dem har fler än två spår där både möte och förbigång kan ske samtidigt. Inga driftplatser kan hantera tågmöten med långa tåg (längre än 630 m). Både Rällså och Kopparberg är kortare än 630 m.

4.5 Trafikering

I denna kapacitetsplan delas trafiken upp i två kategorier, resandetåg (RST) och godståg (GT). Resandetåg omfattar pendeltåg (SP, RP), regionaltåg (RX, RS, RL, RI, PO) och fjärrtåg (FX, FS, FL, FI, PO) medan godståg omfattar prioriteringskoderna GS, GT, GR, GN, GF och GO. Tjänstetåg har ingen specifikt tilldelad kapacitet i trångsektorplanen utan den förväntade mängden tjänstetåg bedöms kunna få plats under de tider när det finns outnyttjade tåglägen, se fördjupande exempel senare i detta kapitel.

Trafikeringen beskrivs uppdelat på tre delsträckor: Gävle–Borlänge, Borlänge–Ludvika och Ludvika–Frövi. Trafikeringsbeskrivningen beskriver antalet tåglägeskanaler per tidsintervall, med olika tidsintervall beroende på tid på dygnet och delsträcka. Exakta kanaler per tågläge redovisas inte då sträckan innehåller en stor mängd långväga godstrafik, vars exakta passagetid på sträckan styrs av kapacitetssituationen på många omgivande banor. Exakta kanaler hade då minskat flexibiliteten och riskerat att skapa en låst struktur som missgynnat samtliga trafikslag på banan.

Varje delsträcka har en definierad maxkapacitet i antal tåglägen per timme. I den slutliga konstruktionen kan enstaka timmar överskrida maxkapaciteten, exempelvis vid kolonnkörning med många tåg i samma riktning, men över tid gäller den definierade maxkapaciteten.

Som en komplettering till antalet tåglägeskanaler per kategori och tidsintervall presenteras en beskrivning över förväntad belastning på banan.

Grundbedömningen görs utifrån tre nivåer:

- Normalt kapacitetsutnyttjande: Det finns flera lediga tåglägen och tågmöten förekommer, men de flesta tåg kan förväntas få normala körtider på banan.

- Högt kapacitetsutnyttjande: Enstaka utnyttjade tåglägen finns per tretimmarsintervall men trafiken är ansträngd. De flesta tåg kan räkna med längre körtider än normalt på grund av många tågmöten.
- Mycket högt kapacitetsutnyttjande: Banans kapacitet utnyttjas maximalt, inga lediga tåglägen finns. De flesta tåg kan förvänta sig långa körtider och tågmöten på de flesta stationer längs sträckan.

Även om belastningen på flera delsträckor kommer vara hög så kommer det finnas timmar på dygnet på samtliga delsträckor där alla tåglägeskanaler inte kommer utnyttjas. Vid utnyttjade kanaler för ett visst tågslag så kan Trafikverket tilldela kanalen till ett annat tågslag. Se följande exempel: En delsträcka har fem godstågskanaler och fyra resandetågskanaler under ett tvåtimmarsintervall. Under ansökan framkommer att endast tre godstågslägen kommer utnyttjas. De övriga två tåglägeskanalerna för godståg kan då tilldelas till antingen resandetåg (utöver de fyra kanaler de redan har) eller tjänstetåg, ifall det behovet framkommer under ansökan. Bedömningen är gjord utifrån en normal vardag respektive helg. Om någon sökande väljer att göra minskningar i trafiken jämfört med normalläget kan kapacitetsutnyttjandet bli lägre.

4.5.1 Allmänna principer

Bergslagsbanan kommer under denna period vara hårt belastad under stor del av dygnet. Både resande- och godståg kan förvänta sig fler tågmöten och därmed längre restider än normalt. Tågmöten mellan godståg kan även behöva ske på platser där detta normalt undviks på grund av lutningsförhållanden, exempelvis Storvik västerut, Korsnäs österut, Rämshyttan söderut och Gräsberg norrut. Det är därför extra viktigt som sökande att anpassa dragkraft och vagnvikt för att klara dessa lutningar¹. På sträckan Ställdalen–Frövi ska samtliga tåg längdbegränsas till 600 m på grund av korta mötesstationer i Rällså och Kopparberg. Planerade underhållsarbeten ska inte förekomma på banan under tiden då trångsektorplanen gäller utan endast akut underhåll och felavhjälpning får förekomma.

4.5.2 Gävle–Borlänge

Bergslagsbanan kommer under denna period vara hårt belastad under stor del av dygnet. Både resande- och godståg kan förvänta sig fler tågmöten och därmed längre restider än normalt. Tågmöten mellan godståg kan även behöva ske på

¹ Vid önskan om stöd för beräkningar av maximal vagnvikt på sträckan kan Trafikverket bistå genom att på förfrågan tillhandahålla rekommenderade maximala vagnvikter enligt metoden VVMax. Det är dock operatörens ansvar att trafikera med dragkraft och tågvikter som klarar banans topografi.

platser där detta normalt undviks på grund av lutningsförhållanden, exempelvis Storvik västerut, Korsnäs österut, Rämshyttan söderut och Gräsberg norrut. Det är därför extra viktigt som sökande att anpassa dragkraft och vagnvikt för att klara dessa lutningar. På sträckan Ställdalen–Frövi ska samtliga tåg längdbegränsas till 600 m på grund av korta mötesstationer i Rällså och Kopparberg. Planerade underhållsarbeten ska inte förekomma på banan under tiden då trångsektorplanen gäller utan endast akut underhåll och felavhjälpning får förekomma.

Tabell 1, Antal tåglägen per tågslag och tidsintervall Gävle–Borlänge, vardagar vecka 33

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
00–03	RST	0	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik
	GT	14		
03–06	RST	2	14/3h	Högt kapacitetsutnyttjande, men all trafik förväntas få plats. Mycket högt kapacitetsutnyttjande 05–06.
	GT	12		
06–09	RST	4	14/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att ett RST/h inte kan upprätthållas
	GT	10		
09–12	RST	4	14/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg kl. 09–10 gör att ett RST/h inte kan upprätthållas.
	GT	10		
12–15	RST	6	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande. Låg förväntad mängd godstågsansökningar gör att andra tågslag sannolikt kan tilldelas godstågslägen som inte utnyttjas
	GT	8		
15–17	RST	4	10/2h	Högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg men ett tågläge/h och riktning för RST bedöms kunna hållas
	GT	6		
17–19	RST	2	9/2h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att endast varannantimmetrafik med RST kan garanteras.
	GT	7		
19–21	RST	2	9/2h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att mängden persontåg behöver reduceras. Flödet går huvudsakligen norrut.
	GT	7		
21–24	RST	3	14/2h	Högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg främst 21–22 gör att mängden persontåg kan behöva reduceras.
	GT	11		

Tabell 2. Antal tåglägen per tågslag och tidsintervall Gävle–Borlänge, lördag till söndag vecka 33

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
00–03	RST	0	14/3h	Lördag: Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats. Söndag: Normalt kapacitetsutnyttjande.
	GT	14		
03–06	RST	0	14/3h	Lördag: Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats. Söndag: Normalt kapacitetsutnyttjande.
	GT	14		
06–09	RST	6	14/3h	Lördag: Högt kapacitetsutnyttjande med lång förväntad körtid, men all trafik förväntas få plats. Söndag: Normalt kapacitetsutnyttjande.
	GT	8		
09–12	RST	6	14/3h	Lördag: Mycket högt kapacitetsutnyttjande med lång förväntad körtid, men all trafik förväntas få plats. Söndag: Normalt kapacitetsutnyttjande.
	GT	8		
12–15	RST	6	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik
	GT	8		
15–18	RST	6	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik. Trafik ökar från 17-tiden
	GT	8		
18–21	RST	6	14/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats. Lång förväntad körtid, särskilt söndag.
	GT	8		
21–24	RST	4	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	10		

4.5.3 Borlänge – Ställdalen

Högt kapacitetsutnyttjande på sträckan, med såväl omledningståg mellan norra och södra Sverige som tåg med Borlänge som destination. Dessutom bedöms kapaciteten vara något lägre än Gävle–Borlänge på grund av generellt något längre avstånd mellan mötesdriftplatser och att inga trespårsstationer finns, utöver Ludvika. Fyra tåg per timme bedöms kunna trafikera sträckan.

Kapacitetsutnyttjandet Borlänge–Ludvika är något högre än Ludvika–Ställdalen då tåg mot Eskilstuna/Västerås viker av mot Fagersta i Ludvika men inte i så stor utsträckning att sträckan behöver beskrivas separat. Nedan två tabeller beskriver antal tåglägen per tågslag, den första för vardagar (16–20 augusti) och den andra för helgen (21–22 augusti). Referensstation för timmesindelningen är Ludvika.

Tabell 3. Antal tåglägen per tågslag och tidsintervall Borlänge–Ställdalen, vardagar vecka 33

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
00–03	RST	0	12/3h	Högt kapacitetsutnyttjande, förväntad trafik bör få plats
	GT	12		
03–06	RST	2	12/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik
	GT	10		
06–09	RST	2	12/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att ett RST/h inte kan upprätthållas.
	GT	10		
09–12	RST	4	12/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att ett RST/h inte kan upprätthållas.
	GT	8		
12–15	RST	5	12/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Något färre godståg men en viss reducering av persontrafiken kan behövas.
	GT	7		
15–17	RST	4	8/2h	Högt kapacitetsutnyttjande, ett tågläge/h och riktning för RST bedöms kunna hållas
	GT	4		
17–19	RST	4	8/2h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande men ett tågläge/h och riktning för RST bedöms kunna hållas
	GT	4		
19–21	RST	2	8/2h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att 1 RST/h inte kan upprätthållas.
	GT	6		
21–24	RST	2 ²	12/2h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att 1 RST/h inte kan upprätthållas.
	GT	12		

Tabell 4. Antal tåglägen per tågslag och tidsintervall Borlänge–Ställdalen, helgen vecka 33

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
00–03	RST	0	12/3h	Lördag: Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats. Söndag: Normalt kapacitetsutnyttjande.
	GT	12		
03–06	RST	0	12/3h	Lördag: Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats. Söndag: Normalt kapacitetsutnyttjande.
	GT	12		
06–09	RST	3	12/3h	

² Troligtvis kan ytterligare ett tåg gå åtminstone delsträckan Ställdalen–Ludvika, eventuellt kan det nå Borlänge men med klart förlängda gångtider.

	GT	9		Lördag: Högt kapacitetsutnyttjande med lång förväntad körtid, men all trafik förväntas få plats. Söndag: Normalt kapacitetsutnyttjande.
09–12	RST	3	12/3h	Lördag: Mycket högt kapacitetsutnyttjande med lång förväntad körtid, men all trafik förväntas få plats. Söndag: Högt kapacitetsutnyttjande.
	GT	9		
12–15	RST	3	12/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik
	GT	9		
15–18	RST	3	12/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik. Trafik ökar från 17-tiden
	GT	9		
18–21	RST	3	12/3h	Lördag: Medelhögt kapacitetsutnyttjande. Söndag: Mycket högt kapacitetsutnyttjande med lång förväntad körtid, men all trafik förväntas få plats.
	GT	9		
21–24	RST	2	12/3h	Lördag: Normalt kapacitetsutnyttjande. Söndag: Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	9		

4.5.4 Ställdalen–Frövi

Högt kapacitetsutnyttjande, dock något lägre än övriga sträckor eftersom tåg mot Värmland, liksom vissa mot västra Sverige istället trafikerar Ställdalen–Kil. Kapaciteten bedöms vara 4 tåg per timme. På grund av det höga utnyttjandet behövs mötesmöjlighet i Lindesberg under hela dygnet. Därmed finns inte plats för persontåg som vänder i Lindesberg. Dessa insatståg Frövi–Lindesberg–Frövi behöver därmed ställas in och vid behov bussersättas.

Klockan 23–05 är samtliga kanaler reserverade för godstrafik. Eventuella outnyttjade kanaler kan utnyttjas av annan trafik. Klockan 06–23 finns på vardagar två tillgängliga kanaler för resandetåg och två tillgängliga kanaler för godståg. Lördag och söndag finns lägre efterfrågan på persontrafik, som normalt körs varannan timme. Därmed reserveras fler luckor helgtid för gods, men då även godstrafiken minskar under helgen förväntas kapacitetssituationen vara god. Eventuella outnyttjade kanaler från något av tågslagen kan utnyttjas av annan trafik.

Trafiken till och från terminalen i Storå bedöms kunna ske i nuvarande omfattning.

Tabellen nedan beskriver antal tåglägen per tågslag för hela perioden (16–22 augusti). Referensstation för timmesindelningen är Storå.

Tabell 5. Antal tåglägen per tågslag och tidsintervall Ställdalen–Frövi, vardagar och helgen vecka 33

Tid	Antal lägen RST	Antal lägen gods	Totalt antal lägen	Kommentar
00–05	0	4/h	4/h	Normalt till högt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av andra tågslag.
05–23 (Vardag)	2/h	2/h	4/h	Normalt till högt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av andra tågslag.
05–23 (Helg)	1/h ³	3/h	4/h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av andra tågslag.
23–24	0	4/h	4/h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av andra tågslag.

5 Trångsektorsplan Söderhamn–Vännäs

Denna trångsektorsplan reglerar kapacitetsutnyttjandet på sträckan Söderhamns västra–Sundsvalls central–Umeå central–Vännäs.

5.1 Bakgrund

Under 2027 pågår flertalet tidskrävande projekt längs Norra Stambanan och Stambanan genom Övre Norrland. Projekten är växelbyten i Bollnäs, Ljusdal och Hälsingenybo, spår och växelbyte mellan Moradal–Bensjöbacken, kontaktledningsupprustning mellan Bräcke–Vännäs, växelbyte och bangårdsombyggnad i Långsele och i Gottne en plankorsningsåtgärd. Dimensionerande åtgärd söder om Ånge är växelbytena i Bollnäs som kräver 3 veckors trafikavbrott och norr om Ånge är Moradal–Bensjöbacken spår och växelbyte dimensionerande (1 vecka). Vecka 29 är det avstängt på Norra stambanan (Kilafors)–(Örabäcken). Vecka 30 samma sak men det förekommer enstaka trafikavbrott dagtid Storvik–Kilafors–Söderhamn som kan medföra att vissa tåg måste omledas via Gävle. Vecka 31 är både Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland avstängd.

³ Även två tåg ena timmen följt av noll tåg andra timmen accepteras.

Terminalerna i Alby och Östavall kan nås från Ånge under samtliga veckor. Ånge godsbangård är också öppet samtliga veckor och kan alltid nås från Sundsvall via Mittbanan.

5.2 Syfte

Avstängningarna på sträckan Kilafors–Ånge–Vännäs får en omfattande trafikpåverkan. Omgivande omledningsbanor bedöms inte klara av all ordinarie trafik och omledningstrafik sammanlagt i den ordinarie kapacitetstilldelningsprocessen. I syfte att nå ett så effektivt kapacitetsutnyttjande som möjligt under denna avstängning upprättas en trångsektorsplan på omledningssträckan via kusten.

5.3 Omfattning

Trångsektorsplanen omfattar Ostkustbanan Söderhamn västra–Sundsvall vecka 29–31 (19 juli 2027 till 6 augusti 2027) samt Ådalsbanan och Botniabanan på sträckan Sundsvall–Umeå central–Vännäs vardagar vecka 31 (2 augusti 2027 till 6 augusti 2027).

Omledningstrafik kommer även trafikera ett antal andra sträckor, men som inte omfattas av denna trångsektorplan:

- **Kilafors–Söderhamns västra**

Ordinarie trafik och omledd trafik bedöms kunna rymmas på sträckan i ordinarie tilldelningsprocess.

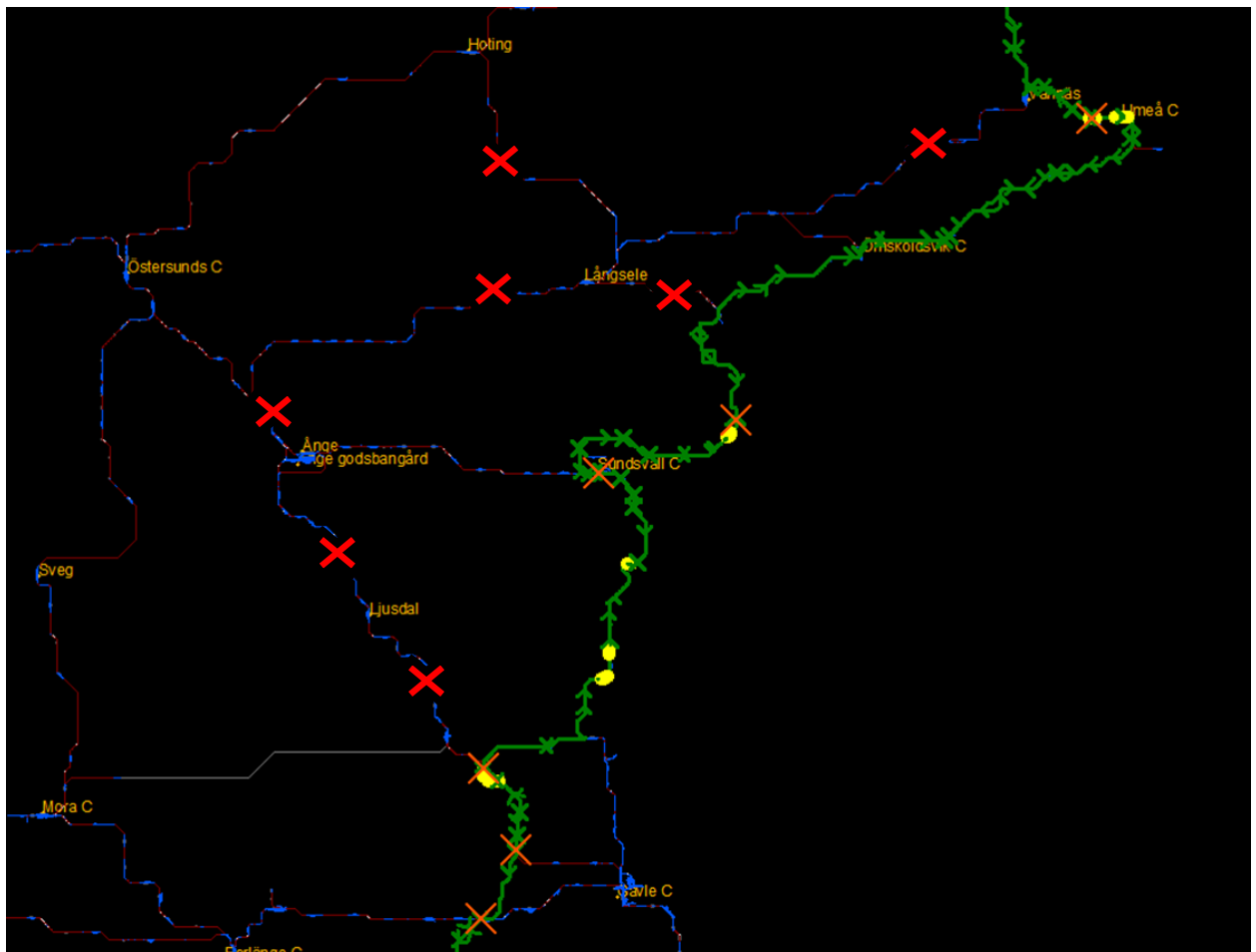
- **Nacksta–Ånge**

Ordinarie trafik och omledd trafik bedöms kunna rymmas på sträckan i ordinarie tilldelningsprocess.

5.4 Förutsättningar infrastruktur

Detta avsnitt beskriver översiktligt infrastrukturen på berörda sträckor. Figuren nedan visar omledningssträckan mellan Kilafors och Vännäs när Norra stambanan och Stambanan genom övre Norrland är stängd.

Figur 2 Avstängda sträckor (röda kryss) och primär omledningsväg (grön linje) under vecka 31, då största avstängningen inträffar.



5.4.1 (Söderhamns västra)–Sundsvall

Sträckan är 140 km lång. I huvudsak enkelspårig, elektrifierad och utrustad med trafikeringsystem H. På sträckan finns totalt 19 driftplatser där tågmöten kan ske. 3 av dem har fler än 2 spår där både möte och förbigång kan ske samtidigt. Totalt 10 driftplatser kan hantera tågmöten med långa tåg (längre än 630 m). Kraftiga lutningar (16 promille) förekommer runt Nacksta.

5.4.2 (Sundsvall)–Örnsköldsvik

Sträckan är 194 km lång. Enkelspårig, elektrifierad och utrustad med trafikeringsystem E2. På sträckan finns totalt 21 driftplatser där tågmöten kan ske. 9 av dem har fler än 2 spår där både möten och förbigångar kan ske samtidigt. Majoriteten av driftplatserna kan hantera tågmöten med långa tåg (längre än 630 m). Ett flertal kraftiga lutningar förekommer på sträckan, uppemot 20 promille.

5.4.3 (Örnsköldsvik)–Umeå

Sträckan är 115 km lång. Enkelspårig, elektrifierad och utrustad med trafikeringsystem E2. På sträckan finns totalt 15 driftplatser där tågmöten kan ske. 5 av dem har fler än 2 spår där både möte och förbigång kan ske samtidigt. Majoriteten av driftplatserna kan hantera tågmöten med långa tåg (längre än 630 m).

5.4.4 (Umeå)–(Vännäs)

Sträckan är 30 km lång. Enkelspårig, elektrifierad och utrustad med trafikeringsystem H. På sträckan finns totalt 3 driftplatser där tågmöten kan ske. 1 av dem har fler än 2 spår där både möte och förbigång kan ske samtidigt. 2 av driftplatserna kan hantera tågmöten med långa tåg (längre än 630 m).

5.5 Trafikering

I denna kapacitetsplan delas trafiken upp i två kategorier, resandetåg (RST) och godståg (GT). Resandetåg omfattar pendeltåg (SP, RP), regionaltåg (RX, RS, RL, RI, PO) och fjärrtåg (FX, FS, FL, FI, PO) medan godståg omfattar prioriteringskoderna GS, GT, GR, GN, GF och GO. Tjänstetåg har ingen specifikt tilldelad kapacitet i Trångsektorplanen utan den förväntade mängden tjänstetåg bedöms kunna få plats under de tider när det finns outnyttjade tåglägen, se fördjupande exempel senare i detta kapitel.

Trafikeringen beskrivs uppdelat på fyra delsträckor: Söderhamns västra–Sundsvalls central, Sundsvalls central– Örnsköldsviks central, Örnsköldsviks central–Umeå central och Umeå central–Vännäs. Trafikeringsbeskrivningen beskriver antalet tåglägeskanaler per tidsintervall, med olika tidsintervall beroende på tid på dygnet och delsträcka. Exakta kanaler per tågläge redovisas inte då sträckan innehåller en stor mängd långväga godstrafik, vars exakta passagetid på sträckan styrs av kapacitetssituationen på många omgivande banor. Exakta kanaler hade då minskat flexibiliteten och riskerat att skapa en låst struktur som missgynnat samtliga trafikslag på banan.

Varje delsträcka har en definierad maxkapacitet i antal tåglägen per timme. I den slutliga konstruktionen kan enstaka timmar överskrida maxkapaciteten, exempelvis vid kolonnkörning med många tåg i samma riktning, men över tid gäller den definierade maxkapaciteten.

Som en komplettering till antalet tåglägeskanaler per kategori och tidsintervall presenteras en beskrivning över förväntad belastning på banan.

Grundbedömningen görs utifrån tre nivåer:

- Normalt kapacitetsutnyttjande: Det finns flera lediga tåglägen och tågmöten förekommer, men de flesta tåg kan förväntas få normala gångtider på banan.
- Högt kapacitetsutnyttjande: Enstaka outnyttjade tåglägen finns per tretimmarsintervall men trafiken är ansträngd. De flesta tåg kan räkna med längre gångtider än normalt på grund av många tågmöten.
- Mycket högt kapacitetsutnyttjande: Banans kapacitet utnyttjas maximalt, inga lediga tåglägen finns. De flesta tåg kan förvänta sig långa gångtider och tågmöten på de flesta stationer längs sträckan.

Även om belastningen på flera delsträckor kommer vara hög så kommer det finnas timmar på dygnet på samtliga delsträckor där alla tåglägeskanaler inte kommer utnyttjas. Vid outnyttjade kanaler för ett visst tågslag så kan Trafikverket tilldela kanalen till ett annat tågslag. Se följande exempel: En delsträcka har fem godstågskanaler och fyra resandetågskanaler under ett tvåtimmarsintervall. Under ansökan framkommer att endast tre godstågslägen kommer utnyttjas. De övriga två tåglägeskanalerna för godståg kan då tilldelas till antingen resandetåg (utöver de fyra kanaler de redan har) eller tjänstetåg, ifall det behovet framkommer under ansökan.

5.5.1 Allmänna principer

Planerade underhållsarbeten ska inte förekomma på banan under tiden då trångsektorplanen gäller utan endast akut underhåll och felavhjälpning får förekomma. Trafiken bygger på normaltrafik under högsommartid, utifrån hur trafiken såg ut sommaren 2025.

5.5.2 Söderhamns västra–Sundsvall

Normalt kan strax över 4 tåg per timme trafikera sträckan med rimliga gångtider. Enstaka timmar kan 5 tåg per timme trafikera sträckan men med längre gångtider för de inblandade tågen. En bedömning har gjorts att 14 tåglägen på 3 timmar därmed är normal maxkapacitet som ger rimliga gångtider för tågen.

De stora godsflödena når sträckan omkring midnatt, klockan 05–07 och 15–18, vilket gör belastningen dessa timmar extra hög, men under hela dygnet förekommer godstrafik. Persontrafiken kan därmed endast tilldelas ett läge per timme och riktning. (undantag finns klockan 13–19). Vissa timmar, exempelvis under

förmiddagen, bör det dock finnas outnyttjade godstågslägen som i sådana fall kan nyttjas av persontrafiken.

Tabellen nedan beskriver antal tåglägen per tågslag för trafiken för vardagar vecka 29–31, där referensstationen för tidsindelningen är Hudiksvall. Under helgen bedöms den totala trafiken vara så låg att en trångsektorplan inte behövs utan tilldelning kan ske enligt ordinarie principer.

Tabell 6 Antal tåglägen per tågslag och timme Söderhamns västra–Sundsvall, vardagar vecka 29–31

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
01–04	RST	3	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	11		
04–07	RST	3	14/3h	Högt kapacitetsutnyttjande med mycket högt kapacitetsutnyttjande 06-07 där viss trafik kan behöva flyttas till andra timmar.
	GT	11		
07–10	RST	4	14/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	10		
10–13	RST	6	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	8		
13–16	RST	7	14/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	7		
16–19	RST	7	14/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	7		
19–22	RST	6	14/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	8		
22–01	RST	2	14/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	12		

5.5.3 Sundsvall–Örnsköldsvik

På grund av lite längre avstånd mellan mötesstationer än övriga sträckor så bedöms kapaciteten vara 4 tåg per timme. Enstaka timmar kan ytterligare ett tåg få plats, men då på bekostnad av längre gångtid. Generellt är trafiken relativt väl utspridd över dygnet med ett normalt till högt kapacitetsutnyttjande större delen av tiden men utan riktigt höga toppar. En större trafiktopp finns på morgonen klockan 7–9 och 15–18. Där utnyttjas kapaciteten maximalt med totalt 13 anvisade tåglägeskanaler per tretimmarsintervall, men all trafik bedöms ändå få plats. Tabellen nedan beskriver antal tåglägen per tågslag för trafiken för vardagar vecka 31, där referensstationen för tidsindelningen är Kramfors. Under helgen bedöms

den totala trafiken vara så låg att en trångsektorplan inte behövs utan tilldelning kan ske enligt ordinarie principer.

Tabell 7. Antal tåglägen per tågslag och timme Sundsvall–Örnsköldsvik, vardagar vecka 31

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
00–03	RST	1	12/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	11		
03–06	RST	4	12/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	8		
06–09	RST	5	13/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande framförallt från klockan 07 med långa gångtider men all trafik förväntas få plats.
	GT	8		
09–12	RST	5	12/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats. Större delen av godsflödet går norrut.
	GT	7		
12–15	RST	4	12/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	8		
15–18	RST	6	13/3h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
	GT	7		
18–21	RST	3	12/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	9		
21–24	RST	3	12/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	9		

5.5.4 Örnsköldsvik–Umeå

Med relativt korta avstånd mellan mötesstationerna men också stor hastighetsskillnad mellan tågen har kapaciteten sammantaget bedöms till 13 tåglägen per timme. Godstågen kommer till sträckan i ett ojämnt mönster med mycket höga toppar framförallt mitt på dagen när norrgående och södergående flöde möts omkring Umeå, men delvis även på morgonen när även persontrafiken har sin högtrafik. Utöver det är kapacitetssituationen god med relativt normalt kapacitetsutnyttjande och gångtider större delen av dygnet och ofta endast några enstaka omledningståg per tretimmarsintervall. Under de två högst belastade perioderna, kan trafik behöva ställas in eller förskjutas i tid. Tabellen nedan beskriver antal tåglägen per tågslag för trafiken för vardagar vecka 31, där referensstationen för tidsindelningen är Nordmaling. Under helgen bedöms den

totala trafiken vara så låg att en trångsektorplan inte behövs utan tilldelning kan ske enligt ordinarie principer.

Tabell 8. Antal tåglägen per tågslag och timme Örnsköldsvik–Umeå, vardagar vecka 31

Timme	Tågslag	Antal lägen	Totalt	Kommentar
02–05	RST	2	13/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	11		
05–08	RST	6	13/3h	Högt kapacitetsutnyttjande på grund av omledningstågen och tät regionaltrafik. Regionaltrafiken kan komma att behöva reduceras.
	GT	7		
08–11	RST	4	13/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	9		
11–14	RST	4	13/3h	Mycket högt kapacitetsutnyttjande. All trafik förväntas få plats men kan behöva skjutas i tid på grund av väldigt högt godstågsflöde.
	GT	9		
14–17	RST	5	13/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	8		
17–20	RST	4	13/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	9		
20–23	RST	4	13/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	9		
23–02	RST	3	13/3h	Normalt kapacitetsutnyttjande, utnyttjade tåglägen kan utnyttjas av annan trafik.
	GT	10		

5.5.5 Umeå central–Vännäs

Färre tåg trafikerar sträckan då flera godståg söderifrån har Umeå som målpunkt och persontrafiken är mindre omfattande. Sträckan har dock något lägre kapacitet med längre mellan mötesstationerna, vilket gör att det kan förekomma tider när efterfrågan är större än tillgänglig kapacitet. Detta gäller främst mitt på dagen när det norrgående flödet av godståg möter det södergående flödet ungefär på denna sträcka. Större delen av dygnet förväntas dock all trafik kunna trafikera sträckan med normala eller bara något förlängda gångtider. Tabellen nedan beskriver antal tåglägen per tågslag för trafiken för vardagar vecka 31, där referensstationen för tidsindelningen är Brännland. Under helgen bedöms den totala trafiken vara så låg

att en trångsektorplan inte behövs utan tilldelning kan ske enligt ordinarie principer.

Tabell 9. Antal tåglägen per tågslag och timme Umeå–Vännäs, vardagar vecka 31

Tid	Antal lägen RST	Antal lägen gods	Totalt antal lägen	Kommentar
00–06	1/h	3/h	4/h	Normalt kapacitetsutnyttjande, outnyttjade tåglägen kan utnyttjas av andra tågslag.
06–10	2/h	2/h	4/h	Högt kapacitetsutnyttjande men all trafik förväntas få plats.
10–14	1/h	3/h	4/h	Högt till mycket högt kapacitetsutnyttjande. Stor mängd godståg gör att 2 RST/h inte kan upprätthållas.
14–20	2/h	2/h	4/h	Högt kapacitetsutnyttjande 16–18, i övrigt normalt kapacitetsutnyttjande. All trafik förväntas få plats.
20–24	1/h	3/h	4/h	Normalt kapacitetsutnyttjande, all trafik förväntas få plats.