



# Kapacitetsstrategi

## Tågplan 2027

### Trafikverket

---

Version 1.0

2023-12-08

**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: 2023-12-08

Ärendenummer: TRV 2022/102159

Version: 1.0

Kontaktperson: Charlotte Högnelid

# Innehåll

0	Inledning .....	4
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
1	Förväntad infrastrukturkapacitet .....	8
1.1	Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn .....	8
1.1.1	Tillkommande kapacitet .....	8
1.1.2	Minskad kapacitet .....	10
1.2	Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö – Oslo .....	10
1.2.1	Tillkommande kapacitet .....	10
1.2.2	Minskad kapacitet .....	13
1.3	Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå .....	13
1.3.1	Tillkommande kapacitet .....	13
1.3.2	Minskad kapacitet .....	15
1.4	Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge -Gävle .....	15
1.4.1	Tillkommande kapacitet .....	15
1.4.2	Minskad kapacitet .....	17
1.5	Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg .....	17
1.5.1	Tillkommande kapacitet .....	17
1.5.2	Minskad kapacitet .....	19
1.6	Transportflöde 6 Stockholm - Oslo .....	19
1.6.1	Tillkommande kapacitet .....	19
1.6.2	Minskad kapacitet .....	20
1.7	Transportflöde 7 Stockholm –Västerås - Örebro .....	21
1.7.1	Tillkommande kapacitet .....	21
1.7.2	Minskad kapacitet .....	22
1.8	Transportflöde 8 Stockholm - Umeå .....	22
1.8.1	Tillkommande kapacitet .....	22
1.8.2	Minskad kapacitet .....	23
1.9	Transportflöde 9 Luleå - Narvik .....	24
1.9.1	Tillkommande kapacitet .....	24

1.9.2	Minskad kapacitet.....	26
<b>2</b>	<b>Tillfälliga kapacitetsbegränsningar .....</b>	<b>27</b>
2.1	Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar .....	27
2.1.1	Servicefönster .....	27
2.1.2	TCR-tilldelningsprocessen.....	27
2.2	Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan.....	28
2.2.1	Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn .....	28
2.2.2	Transportflöde 2 Trelleborg –Malmö - Oslo .....	30
2.2.3	Transportflöde 3 Hallsberg - Luleå.....	31
2.2.4	Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle.....	32
2.2.5	Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg .....	33
2.2.6	Transportflöde 6 Stockholm – Oslo.....	35
2.2.7	Transportflöde 7 Stockholm – Västerås – Örebro .....	36
2.2.8	Transportflöde 8 Stockholm – Umeå .....	37
2.2.9	Transportflöde 9 Luleå – Narvik.....	38
<b>3</b>	<b>Trafikflöden och principer för planering av trafik .....</b>	<b>39</b>
3.1	Trafikplaneringsprinciper .....	39
3.2	Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande .....	39
3.2.1	Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn .....	40
3.2.2	Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö – Oslo.....	41
3.2.3	Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå.....	42
3.2.4	Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle.....	42
3.2.5	Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg .....	43
3.2.6	Transportflöde 6 Stockholm – Oslo.....	43
3.2.7	Transportflöde 7 Stockholm – Västerås – Örebro .....	44
3.2.8	Transportflöde 8 Stockholm – Umeå .....	44
3.2.9	Transportflöde 9 Luleå – Narvik.....	45
3.2.10	Trafik vid gräns .....	45
<b>4</b>	<b>Godkännande .....</b>	<b>47</b>

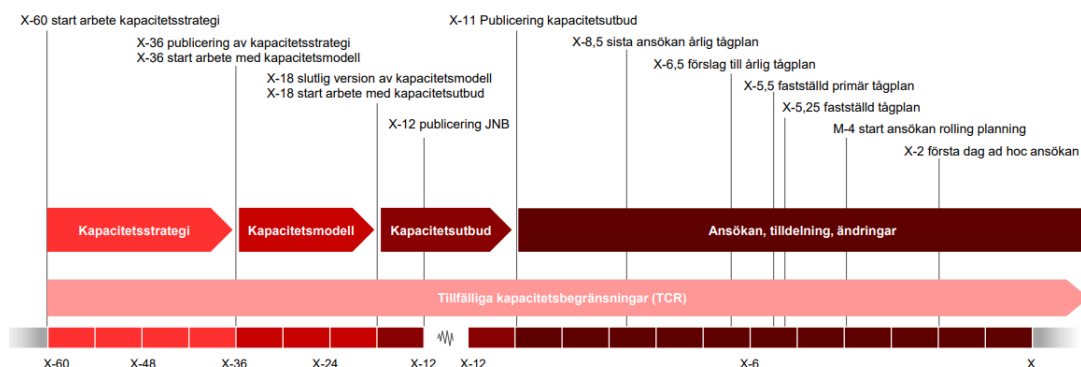
# 0 Inledning

För att harmonisera kapacitetstilldelningsprocessen 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 kapacitetstilldelnings-process). 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 tåglägen 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 \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/om-oss/strategi-och-politik/strategi-och-politik-2020-2024) och på RNE:s webbplats [Timetable Redesign of the International Timetabling Process](https://www.rne.europa.eu/en/ttr)

Det första steget i TTR-processen är Kapacitetsstrategin. Kapacitetsstrategin är en prognos över vad järnvägen ska användas till en given tågplan.

Kapacitetsstrategin publiceras årligen vid X-36 (december) och arbetet påbörjas två år tidigare.



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.

Enligt införandeplanen för TTR pågår fortsatt arbete 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.

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-39. 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-39 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="#">Järnvägsnätsbeskrivning 2027 - 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="#">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 2027 omfattar de delar av järnvägsnätet som benämns som transportflöde 1-9, se karta



Figur 2 Transportflöden som ingår i Kapacitetsstrategi Tågplan 2027

### 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
	Storlien	Bane NOR
	Haparanda	Väylävirasto

<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.

### **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

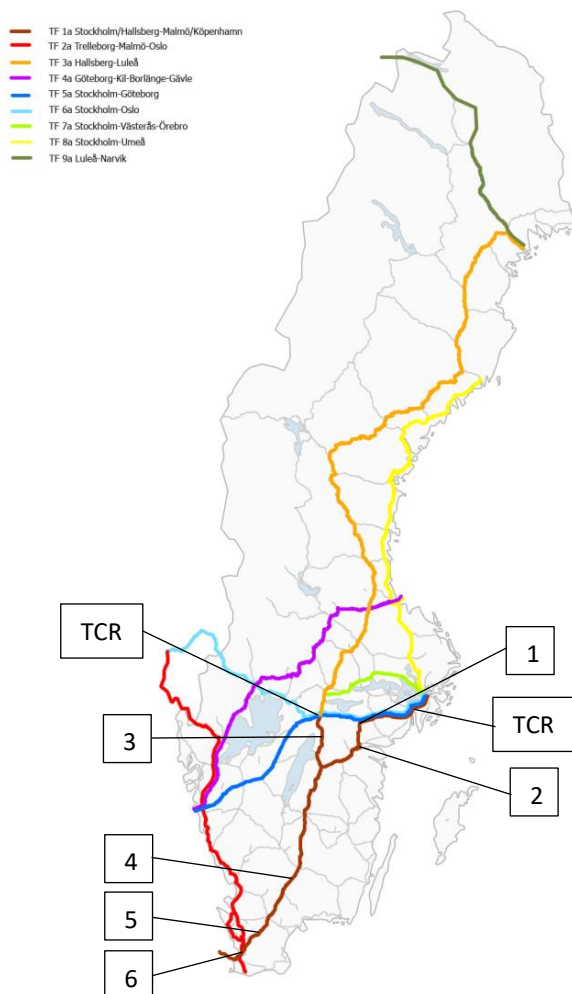
I det här kapitlet ges en översikt av de olika infrastrukturprojekt som förväntas påverka kapaciteten på respektive transportflöde som kapacitetsstrategin omfattar. Kapitlet beskriver projekt som förväntas vara klara under perioden 2024-2027 och som kommer att öka kapaciteten. Kapitlet innehåller också information om permanenta minskningar av kapaciteten.

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

### 1.1.1 Tillkommande kapacitet

Tabell 3. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024-2027

Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Utförandeperiod
Katrineholm, förbigångsspår (1)	Nej*	Ja	2026-2027 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Ostlänken, Norrköping ny godsbangård (2)	Ja	Ja	Pågår-2025
Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår (3)	Ja	Ja	Pågår-2025
Malmö-Hallsberg, åtgärder för godståg, bromspercenttabell, (4)	Ja	Ja	Pågår-2025
Eslöv, samtidigt spår 1 och 2 (5)	Ja	Ja	2024
Malmö C, spår 11 och signaltrimning (6)	Ja	Ja	Pågår-2024



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

### **Katrineholm, förbigångsspår (1)**

Strax öster om Katrineholms bangård byggs ett förbigångsspår på vardera sidan om dagens stambana. Förbigångsspåren möjliggör att få fram godstrafik i de mest belastade timmarna samtidigt som de är ett bra kapacitetstillskott även övriga tider på dygnet. Operativt möjliggöra de förändringar i tågordningen som sannolikt leder till bättre punktlighet och en ökad återställningsförmåga.

### **Ostlänken, ny godsbangård i Norrköping (2)**

Ostlänkens byggnation innebär att nuvarande godsbangård i Norrköping flyttas till ny plats vid Åby, det blir också möjligt att ta emot 750 meter långa tåg.

### **Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår (3)**

På sträckan mellan Jakobshyttan och Degerön byggs den femte och sydligaste av totalt sex etapper i dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Degerön. När denna etapp är klar är det dubbelspår från Mjölby till Jakobshyttan vilket kraftigt förbättrar kapaciteten. Antalet tåg på sträckan kan öka samtidigt som körtiden minskar då tågmöten bortfaller och hastigheten blir högre.

### **Malmö-Hallsberg, åtgärder för godståg, bromsprocenttabell (4)**

Anläggningen byggs om för att ge en längre försignalering vilket medger att tåg med lägre bromsförmåga kan framföras i högre hastigheter. Det förväntas ge en kortare körtid och att antalet förbigångar minskar. Sammantaget kommer körtiderna för godståg att minska.

### **Eslöv, samtidighet spår 1 och 2 (5)**

För tåg som kör i relationen Teckomatorp-Eslöv-Lund är det idag möjligt att mötas i Eslöv men utan samtidig infart. Det leder till att tåg uppehåller sig längre tid än nödvändigt på Södra stambanan. Åtgärden möjliggör en effektiv trafikering för både tågen i det aktuella stråket samt avlastar Södra stambanan i Eslöv.

### **Malmö C, spår 11 och signaltrimning (6)**

Malmö C byggs ut med ytterligare ett plattformsspår, spår 11 på cirka 250 meter. Det kommer avlasta dagens spår och möjliggöra längre tåg. Samtidigt byggs flera nya signaler för att öka kapaciteten på både befintliga plattformar och på driftplatsen samt öka den operativa återställningsförmågan vid störningar.

## **1.1.2 Minskad kapacitet**

Inga kända permanenta minskningar.

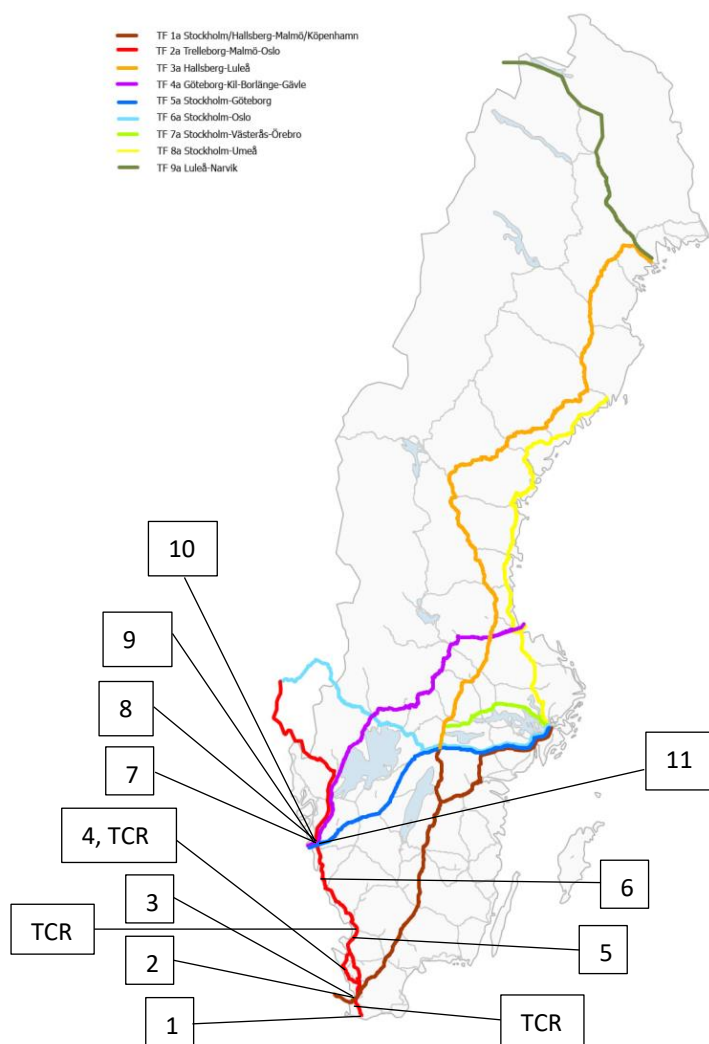
## **1.2 Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö – Oslo**

### **1.2.1 Tillkommande kapacitet**

Tabell 4. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024–2027

<b>Åtgärdsnamn</b>	<b>Åtgärd godkänd av ledningen</b>	<b>Finansiering säkrad</b>	<b>Produktionsår</b>
Trelleborg, hastighetshöjning (1)	Ja	Ja	2027
Lockarp-Västra Ingelstad, mellanblocksignal (2)	Ja	Ja	2027
Malmö C, spår 11 och signaltrimning (3)	Ja	Ja	Pågår-2024
Kävlinge-Arlöv, Lommabanan etapp 2 inkl. nya stationer Alnarp, Flädie (4)	Nej*	Ja	2026-2027 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Båstad, vändspår (5)	Ja	Ja	2026-2027
Varberg, dubbelspår (tunnel) inkl. resecentrum (6)	Ja	Ja	Pågår-2025
Västlänken, sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen) (7)	Ja	Ja	Pågår-2026
Olskroken, planskildhet (8)	Ja	Ja	Pågår-2026

Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Produktionsår
Göteborgs hamnbana, dubbelspår (9)	Ja	Ja	Pågår-2025
Göteborg Lärje, omlopps nära uppställning (10)	Nej*	Ja	2024-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Malmö-Göteborg, åtgärder för långa godståg, bromsprocenttabell, (11)	Ja	Ja	Pågår-2024



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

### Trelleborg, hastighetshöjning (1)

Vid infarten till Trelleborg är hastigheten låg för persontåg hela vägen från banhallen och till utfartskurvan. Åtgärden optimerar hastigheten vilket främst leder till en ökad robusthet i tidtabellerna.

### **Lockarp-Västra Ingelstad, mellanblocksignal (2)**

För att kunna köra halvtimmetrafik med lokaltåg, godståg och de i framtiden önskade insatstågen behöver det vara möjligt att köra tågen tätare på Trelleborgsbanan. Den sträcka där det ses som viktigast att kunna köra tätt efter varandra för att möjliggöra en bra godstrafik även i persontrafikens maxtimmar är mellan Lockarp – Västra Ingelstad. Åtgärden möjliggör önskad trafikering.

### **Malmö C, spår 11 och signaltrimning (3)**

Projektet beskrivs under Transportflöde 1, se avsnitt 1.1.1.

### **Kävlinge-Arlöv, Lommabanan etapp 2 (4)**

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

### **Båstad, vändspår (5)**

Åtgärden möjliggör att de Pågatåg som idag vänder i Förslöv kan vända i Båstad. Åtgärden förväntas också säkerställa att önskad Pågatågstrafik på Västkustbanan går att framföra oavsett en ökad övrig trafikering.

### **Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (6)**

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

Tillsammans med fyrspårsutbyggnaden Malmö-Lund och dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Maria skapar dubbelspårsutbyggnaden Varberg-Hamra utrymme för en trafikökning och förkortad gångtid på upp till 15 minuter Göteborg-Malmö för resandetåg. Den ökade medelhastigheten mellan Göteborg och Halmstad kan få negativa konsekvenser för långsammare tåg, i form av längre gångtid.

### **Västlänken, sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen) (7)**

Västlänken är en järnvägstunnel under centrala Göteborg som ger staden genomgående pendel- och regiontågtrafik. Tre nya underjordiska stationer byggs, Station Centralen, Station Haga och Station Korsvägen. Projektet är en del av Västsvenska paketet och tunneln underlättar resandet i Göteborg och Västsverige genom att skapa plats för fler tåg och minska sårbarheten i järnvägssystemet. Resenärerna kan pendla längre sträckor med färre byten och kommer på kortare tid till sin slutdestination.

När station Centralen vid Göteborgs C blir färdig 2026 finns fyra nya plattformslägen vilket minskar trängseln vid Göteborg C och möjliggör längre tåg.

Station Haga och Station Korsvägen beräknas vara klara under perioden 2028-2032.

### **Olskroken, planskildhet (8)**

Olskroken kommer efter ombyggnation vara anpassad till Västlänken. Tågen kommer i större omfattning kunna framföras utan korsande tågvägar. Åtgärden separerar pendel- och regionaltåg från fjärrtrafik i Olskroken. Det leder till minskad belastning på Göteborg C och ger bättre möjligheter för godstrafiken att trafikera mellan Norge/Vänerbanan och Västkustbanan.

### **Göteborgs hamnbana, dubbelspår (9)**

Hamnbanan byggs ut till dubbelspår för ökad kapacitet för godståg till och från Göteborgs hamn.

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

### **Göteborg Lärje, omloppsnära uppställning (10)**

Nya uppställningsspår i Lärje ger ökad uppställningskapacitet för region- och lokaltåg samt minskar belastningen något mellan Olskroken och Göteborg C.

### **Malmö-Göteborg, åtgärder för långa godståg, bromsprocenttabell (11)**

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

## **1.2.2 Minskad kapacitet**

Inga kända permanenta minskningar.

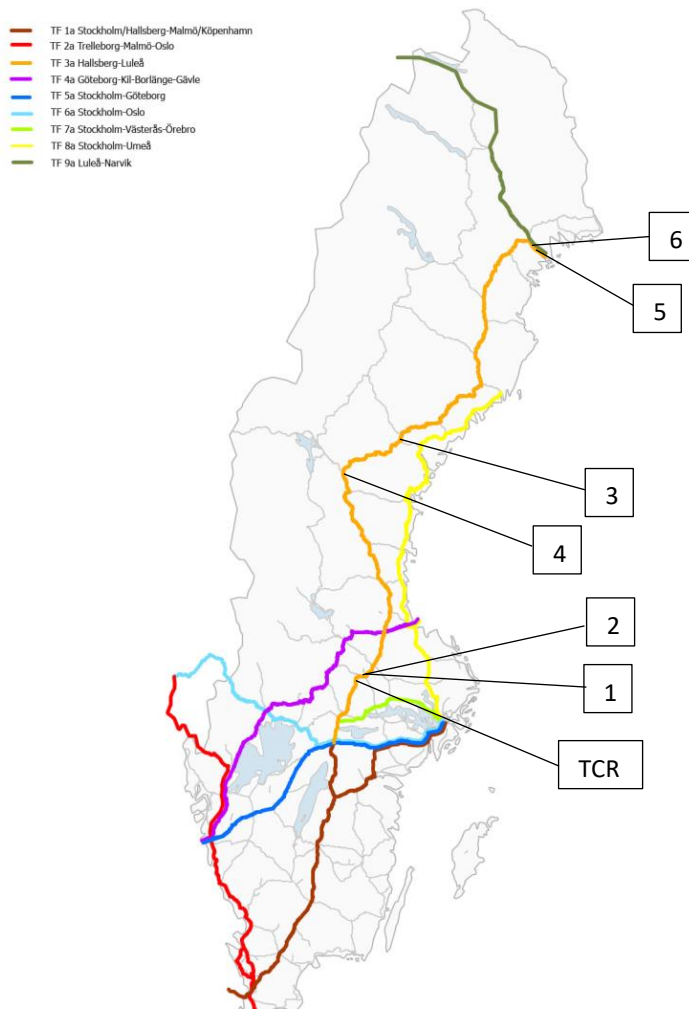
## **1.3 Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå**

### **1.3.1 Tillkommande kapacitet**

**Tabell 5. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024-2027**

<b>Åtgärdsnamn</b>	<b>Åtgärd godkänd av ledningen</b>	<b>Finansiering säkrad</b>	<b>Produktionsår</b>
Godsstråket, Storvik-Avesta Krylbo-Frövi kapacitetshöjande åtgärder, Jularbo, Dagarn, Skinnskatteberg (1)	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Morshyttan, mötesspårsförlängning (åtgärder för långa godståg Godsstråket) (2)	Ja	Ja	2025
Långele-Västerasby hastighetshöjande åtgärder (3)	Ja	Ja	Pågår-2024

Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Produktionsår
Bräcke-Sundsvall, hastighets-höjande åtgärder (4)	Nej*	Ja	2025-2027 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Sävastnäs, ny mötesstation (5)	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår (6)	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu



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

### **Godsstråket, Storvik-Avesta Krylbo-Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (1)**

Höjd växelhastighet och samtidig infart i Jularbo. I Dagarn och Skinnskatteberg sker ombyggnad för att möjliggöra samtidig infart. Sammantaget innebär åtgärderna att trafiken på det högt belastade Godsstråket kan flyta bättre vid tågmöten.

### **Morshyttan, mötesspårsförlängning (åtgärder för långa godståg Godsstråket) (2)**

Förlängd mötesstation och byte till högre växelhastighet (80 km/h) för att möjliggöra tågmöten för 750 meter långa tåg med samtidig infart.

### **Långsele-Västerasby hastighetshöjande åtgärder (3)**

Byte av spåret och kontaktledningen på Ådalsbanan, vilket förbättrar banans standard och möjliggör omledningar av fler godståg. Hastigheten återställs till 80 km/h.

### **Bräcke- Ånge- Sundsvall hastighetshöjande åtgärder (4)**

2025-2026 utförs kapacitetshöjande åtgärder mellan Sundsvall och Ånge och 2027 på sträckan Ånge-Bräcke. Sammanlagt ger det en restidsvinst på ca 5 minuter.

### **Sävastnäs, ny mötesstation (5)**

Ny drifplats mellan Sävast och Norra Sunderbyn, möjlighet att mötas med 750 m långa tåg, samtidig infart 40- övervakning

### **Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår (6)**

Partiellt dubbelspår, möjlighet att mötas med 750 m långa tåg, samtidig infart 40- övervakning. I Sävastklintens norra änden byggs ny industrispårsanslutning.

## **1.3.2 Minskad kapacitet**

Inga kända permanenta minskningar.

## **1.4 Transportflöde 4 Göteborg – Kil –Borlänge - Gävle**

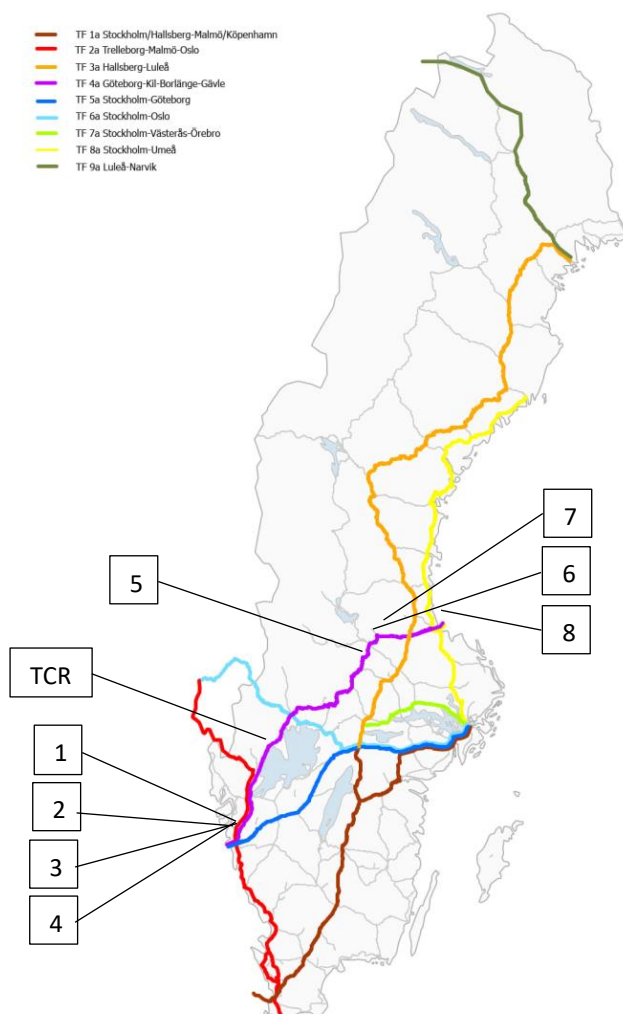
### **1.4.1 Tillkommande kapacitet**

**Tabell 6. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024-2027**

<b>Åtgärdsnamn</b>	<b>Åtgärd godkänd av ledningen</b>	<b>Finansiering säkrad</b>	<b>Produktionsår</b>
Västlänken, sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen) (1)	Ja	Ja	Pågår-2026
Olskroken, planskildhet (2)	Ja	Ja	Pågår-2026



Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Produktionsår
Göteborgs hamnbana, dubbelspår (3)	Ja	Ja	Pågår-2025
Göteborg Lärje, omloppsnära uppställning (4)	*Nej	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Ludvika, samtidig infart (5)	Ja	Ja	2026
Borlänge-Falun, hastighetshöjande åtgärd samt Ornäs, samtidig infart (6)	*Nej	Ja	2024-2025 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Falun-Storvik, hastighetshöjande åtgärder inkl. vägskyddsåtgärder (7)	Ja	Ja	2025
Storvik-Gävle, hastighetshöjande åtgärder (8)	Ja	Ja	Pågår-2024



Figur 6 Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering

### **Västlänken, sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen) (1)**

Projektet beskrivs under transportflöde 2, se avsnitt 1.2.1.

### **Olskroken, planskildhet (2)**

Projektet beskrivs under transportflöde 2, se avsnitt 1.2.1.

### **Göteborgs hamnbana, dubbelspår (3)**

Projektet beskrivs under transportflöde 2, se avsnitt 1.2.1.

### **Göteborg Lärje, omloppsnära uppställning (4)**

Projektet beskrivs under transportflöde 2, se avsnitt 1.2.1.

### **Ludvika, samtidig infart (5)**

En samtidig infart byggs för att underlätta och snabba upp persontågsmöten.

### **Borlänge-Falun, hastighetshöjande åtgärd samt Ornäs, samtidig infart (6)**

Hastighetshöjande åtgärder ger ökad kapacitet och robusthet på sträckan  
Byggnation av den samtidiga infarten i Ornäs innebär snabbare tågmöten som ger en ökad kapacitet på den hårt belastade bandelen.

### **Falun-Storvik, hastighetshöjande åtgärder inkl. vägskyddsåtgärder (7)**

Hastighetshöjande åtgärder ger ökad kapacitet och robusthet på sträckan.  
Åtgärderna ger en restidsförkortning på sträckan Falun-Storvik där restiden förkortas med cirka 1 minut.

### **Storvik-Gävle, hastighetshöjande åtgärder (8)**

Hastighetshöjande åtgärder ger ökad kapacitet och robusthet på sträckan.  
Åtgärderna ger en restidsförkortning på sträckan Storvik-Gävle med cirka 2 minuter.

## **1.4.2 Minskad kapacitet**

Inga kända permanenta minskningar.

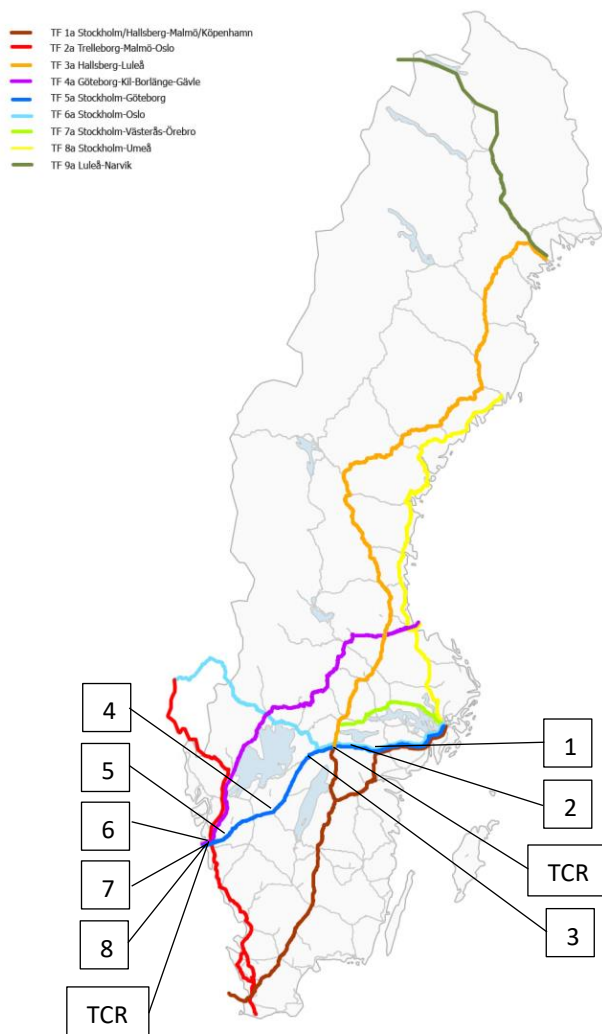
## **1.5 Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg**

### **1.5.1 Tillkommande kapacitet**

Tabell 7. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024-2027

Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Produktionsår
Katrineholm, förbigångsspår (1)	Nej*	Ja	2026-2027 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu

Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Produktionsår
Högsjö västra, förbigångsspår (2)	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Välevaltnet, förbigångsspår (3)	Ja	Ja	2024-2025
Falköping, anslutning till kombiterminal (Marjarp) (4)	Ja	Ja	2026-2027
Lerum, vändspår (förbigångsspår) (5)	Ja	Ja	2025-2026
Olskroken, planskildhet (6)	Ja	Ja	Pågår-2026
Västlänken, sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen) (7)	Ja	Ja	Pågår-2026
Göteborgs hamnbana, dubbelspår (8)	Ja	Ja	Pågår-2025



Figur 7 Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering

### **Katrineholm, förbigångsspår (1)**

Projektet beskrivs under Transportflöde 1, se avsnitt 1.1.1.

### **Högsjö västra, förbigångsspår (2)**

Nytt förbigångsspår Högsjö Västra ökar kapaciteten mellan Katrineholm och Hallsberg. Två förbigångsspår byggs för att möjliggöra förbigångar på både upp- och nedspår.

### **Välevattnet, förbigångsspår (3)**

Nytt förbigångsspår nedspår. Åtgärd för förbättrade godstransporter och ökad kapacitet på sträckan Laxå-Skövde.

### **Falköping, anslutning till kombiterminal (Marjarp) (4)**

Fler godståg kan angöra terminalen vilket minskar trängseln vid Falköping C. Åtgärd för ökad kapacitet och förbättrade godstransporter.

### **Lerum, vändspår (5)**

Nya förbigångsspår byggs i Lerum.

### **Olskroken, planskildhet (6)**

Projektet beskrivs under transportflöde 2, se avsnitt 1.2.1.

### **Västlänken, sträckan Olskroken-Göteborg C (Station Centralen) (7)**

Projektet beskrivs under transportflöde 2, se avsnitt 1.2.1.

### **Göteborgs hamnbana, dubbelspår (8)**

Projektet beskrivs under transportflöde 2, se avsnitt 1.2.1.

## **1.5.2 Minskad kapacitet**

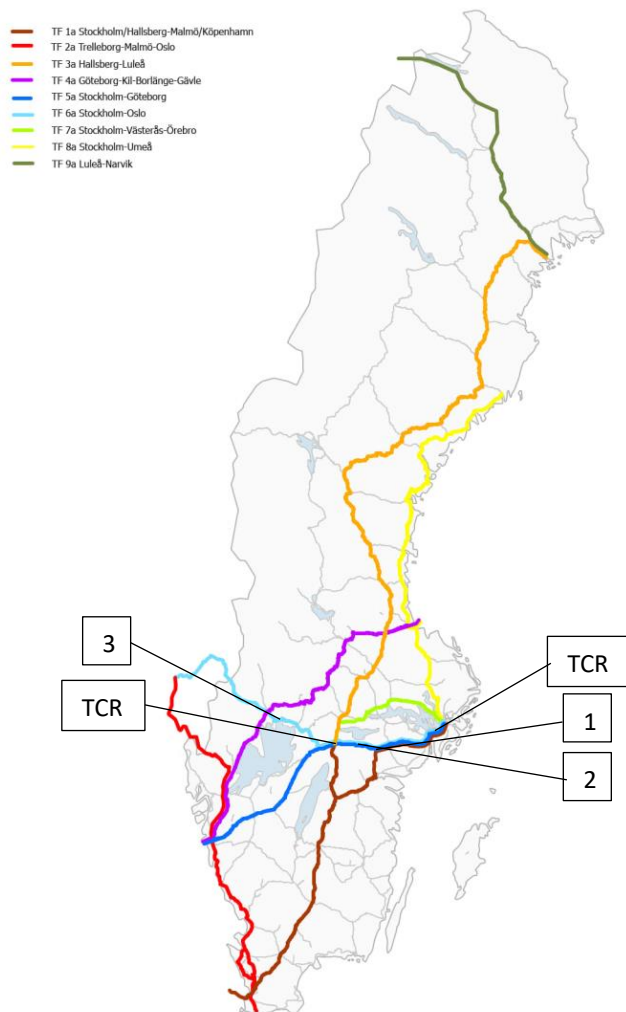
Inga kända permanenta minskningar.

## **1.6 Transportflöde 6 Stockholm - Oslo**

### **1.6.1 Tillkommande kapacitet**

**Tabell 8. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024–2027**

<b>Åtgärdsnamn</b>	<b>Åtgärd godkänd av ledningen</b>	<b>Finansiering säkrad</b>	<b>Produktionsår</b>
Katrineholm, förbigångsspår (1)	Nej*	Ja	2026-2027 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Högsjö västra, förbigångsspår (2)	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Karlstad C, kapacitetshöjande åtgärder (3)	Ja	Ja	Pågående-2026



Figur 8 Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering

### **Katrineholm, förbigångsspår (1)**

Projektet beskrivs under transportflöde 1, se avsnitt 1.1.1.

### **Högsjö västra, förbigångsspår (2)**

Projektet beskrivs under transportflöde 5, se avsnitt 1.5.1.

### **Karlstad C, kapacitetshöjande åtgärder (3)**

Åtgärderna ger bättre framkomlighet och fler plattformslägen för persontåg, men minskar användbarheten för godstrafik.

## **1.6.2 Minskad kapacitet**

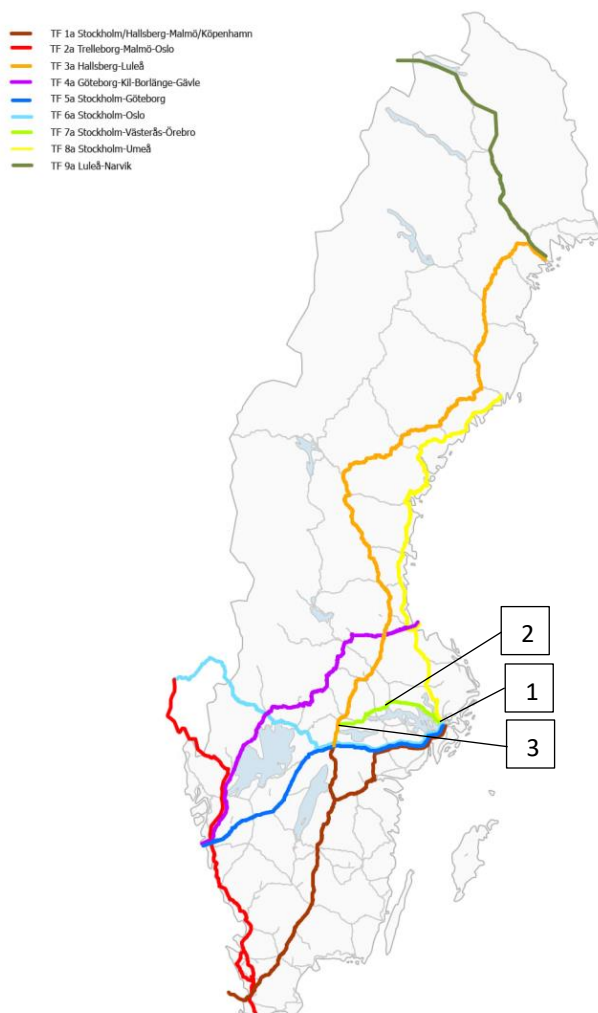
Inga kända permanenta minskningar.

## 1.7 Transportflöde 7 Stockholm –Västerås - Örebro

### 1.7.1 Tillkommande kapacitet

Tabell 9. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024-2027

Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Produktionsår
Barkarby station, ombyggnad till regionalstågsstation (1)	Ja	Ja	Pågår-2026
Västerås västra, ombyggnad rangerbangård (2)	Ja	Ja	Pågår-2024
Örebro C, uppställningsspår (3)	Ja	Ja	Pågår-2024



Figur 9 Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering

### **Barkarby station, ombyggnad till regionaltågsstation (1)**

Befintlig pendeltågsstation utökas med två plattformar vilket möjliggör uppehåll för regionaltåg.

### **Västerås västra, ombyggnad rangerbangård (2)**

Ombyggnad för att förenkla bangården och erbjuda ökad uppställningskapacitet.

### **Örebro C, uppställningsspår (3)**

Nybyggnad av uppställningsspår för att erbjuda ökad uppställningskapacitet.

## **1.7.2 Minskad kapacitet**

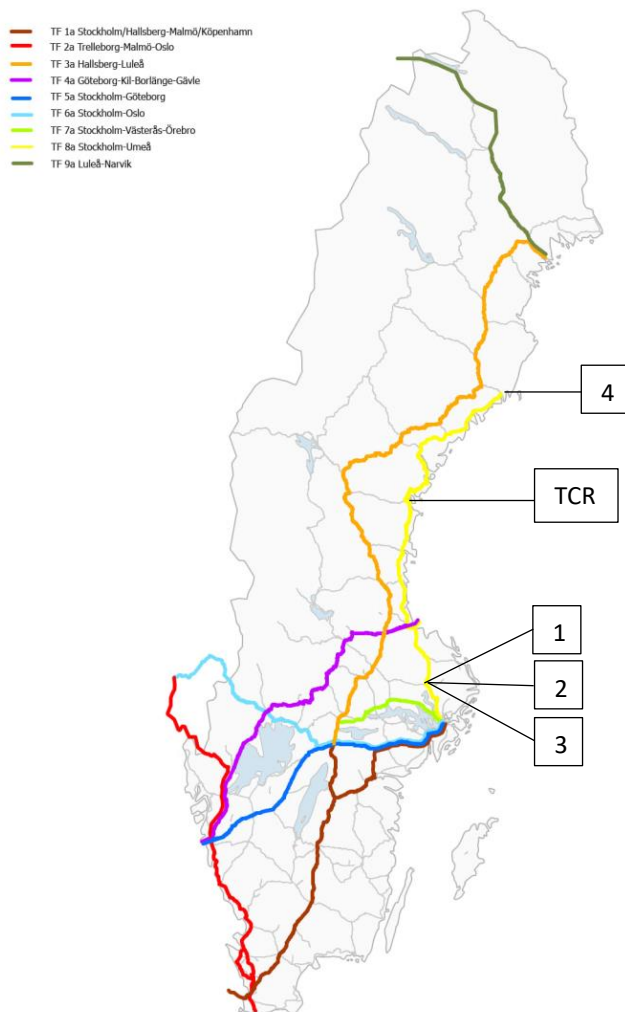
Inga kända permanenta minskningar.

## **1.8 Transportflöde 8 Stockholm - Umeå**

### **1.8.1 Tillkommande kapacitet**

**Tabell 10. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024-2027**

<b>Åtgärdsnamn</b>	<b>Åtgärd godkänd av ledningen</b>	<b>Finansiering säkrad</b>	<b>Produktionsår</b>
Uppsala, nytt vändspår vid Österplan (1)	Ja	Ja	2025-2026
Uppsala plankorsningar (2)	Nej*	Ja	2024-2027 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu
Uppsala-Gävle, anpassning för nya tåg (3)	Ja	Ja	2027
Norrbotniabanan, Umeå-Dåva (4)	Ja	Ja	Pågår-2026



Figur 10 Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering

### **Uppsala, nytt vändspår vid Österplan (1)**

Vändspår anläggs strax norr om Uppsala C i syfte att öka kapaciteten för vändande tåg från Stockholm.

### **Uppsala plankorsningar (2)**

Två plankorsningar slopas vilket medför främst höjd trafiksäkerhet men också höjd kapacitet.

### **Uppsala-Gävle, anpassning för nya tåg (3)**

Plattformarna förlängs för att anpassas mot nya fordonstyp.

### **Norrbotniabanan, Umeå-Dåva (4)**

Nytt spår till industrianläggningar i Dåva. Första etappen på Norrbotniabanan.

## **1.8.2 Minskad kapacitet**

Inga kända permanenta minskningar.

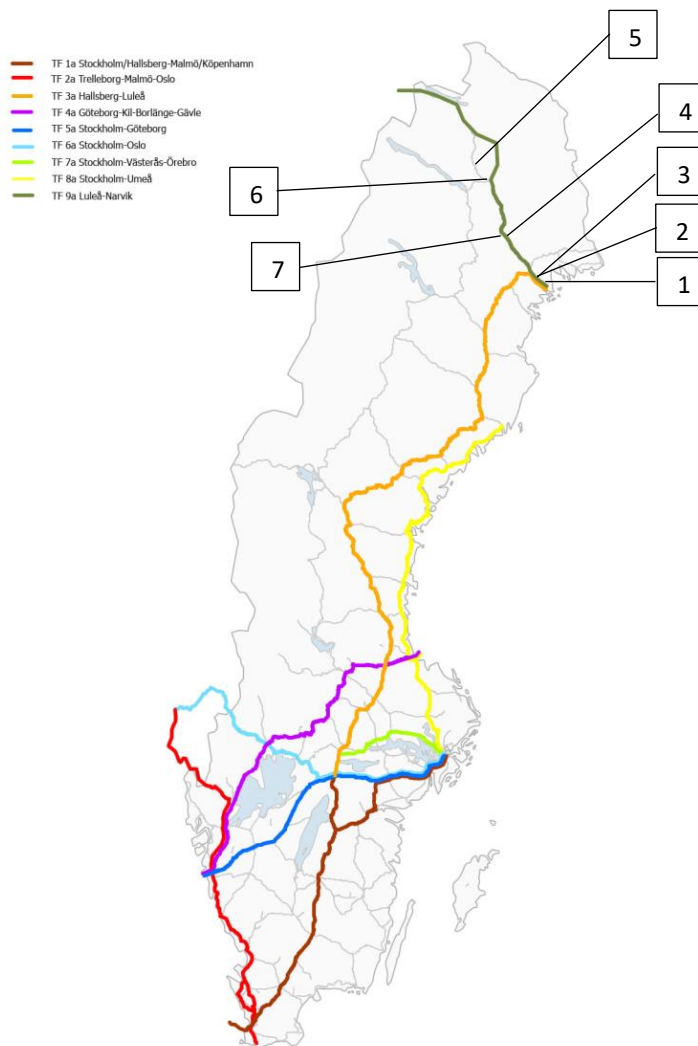


## 1.9 Transportflöde 9 Luleå - Narvik

### 1.9.1 Tillkommande kapacitet

Tabell 11. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet 2024-2027

Åtgärdsnamn	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad	Produktionsår
Gammelstad, bangårdsförlängning (1)	Ja	Ja	Pågår-2024
Sävastnäs, ny mötesstation (2)	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu.
Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår (3)	Nej*	Ja	2025-2026 *Åtgärden har inte beslut om byggstart ännu.
Näsberg, Sikträsk bangårdsförlängning (4)	Nej*	Ja	Näsberg 2026-2027 Sikträsk 2025-2026 *Åtgärdena har inte beslut om byggstart ännu.
Linaälv, Harrå, Fjällåsen, bangårdsförlängning (5)	Ja	Ja	2025-2026
ERTMS styrområde Gällivare, Linaälv, Kiruna, Björkliden, (6)	Ja	Ja	2024
Murjek, förlängning driftplats (7)	Nej*	Ja	2026-2027 *Åtgärdena har inte beslut om byggstart ännu.



Figur 11 Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering

### **Gammelstad, bangårdsförlängning (1)**

Förlängningen innebär att två 750 meter långa tåg kan mötas, vilket ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg.

### **Sävastnäs, ny mötesstation (2)**

Projektet beskrivs under transportflöde 3, se avsnitt 1.3.1.

### **Sävastklinten-Sävast, partiellt dubbelspår (3)**

Projektet beskrivs under transportflöde 3, se avsnitt 1.3.1.

### **Näsberg, Sikträsk, bangårdsförlängning (4)**

Förlängningen innebär att två 750 meter långa tåg kan mötas, vilket ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg.

### **Linaälv, Harrå, Fjällåsen, bangårdsförlängning (5)**

Förlängningen innebär att två 750 meter långa tåg kan mötas, vilket ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg.

### **ERTMS styrområde Gällivare, Linaälv, Kiruna, Björkliden, (6)**

ERTMS innebär inte någon generell kapacitetshöjning, däremot finns flera funktioner i signalsystemet som operativt förbättrar förutsättningarna för att köra tågen.

### **Murjek, förlängning driftplats (7)**

Förlängningen innebär att två eller fler 750 meter långa tåg kan mötas, vilket ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg.

## **1.9.2 Minskad kapacitet**

Inga kända permanenta minskningar.

## 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Många järnvägsprojekt kommer att påverka trafiken med tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR) under tågplan 2027. Ett urval av de som är planerade på det svenska järnvägsnätet finns att läsa om i Trafikverkets Genomförandeplan som återfinns på [trafikverket.se](https://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.

I avsnitt 2.2 beskrivs de principer som gäller för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar för de nio transportflöden som ingår i Kapacitetsstrategi Tågplan 2027.

#### 2.1.1 Servicefönster

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

#### 2.1.2 TCR-tilldelningsprocessen

I forumet Strategisk dialog har Trafikverket dialog med presumtiva sökande av järnvägskapacitet och andra intressenter angående trafikpåverkande åtgärder (TPÅ). I TPÅ-koordineringen diskuteras banarbeten som är planerade att påbörjas om två år eller senare i tiden samt hur trafiken kommer att påverkas av dem.

Från december till juni förs fördjupad dialog om trafikpåverkande åtgärder (TPÅ:er) som är planerade att genomföras om två år och i viss mån även arbeten som ska genomföras om tre år. I december 2023 inleds därmed den fördjupade dialogen om TPÅ:er 2026. Dialogen inleds med ett stormöte i december. Samtidigt med detta (X-24) publiceras också en förteckning över TPÅ:er med mycket stor

trafikpåverkan och stor trafikpåverkan, i enlighet Bilaga VII, SERA-direktivet EU 2012/34.

Vid stormötet i mars varje år redovisar Trafikverket läget i koordineringen för år 2–3.

Den som ansöker om kapacitet på järnväg kan för TPÅ:er med mycket stor trafikpåverkan begära att infrastrukturförvaltaren redovisar en jämförelse av förhållandena som gäller för minst två alternativa kapacitetsbegränsningar, punkt 16-utredningar, enligt Bilaga VII. Punkt 16-utredningar sker också inom Strategisk dialog. I januari (X-35) varje år, publicerar Trafikverket de TPÅ:er som är aktuella för Punkt 16-utredningar. Utredningarna pågår under våren i ledning av Trafikverket med medverkan från järnvägsföretag och eventuella övriga intressenter.

Den strategiska dialogen om TPÅ:er som är planerade till år 2–3 avslutas varje år i juni (X-18) med att Trafikverket redovisar resultatet av koordineringen av år 2.

I september varje år förs dialog om den förväntade trafikpåverkansbilden år 4–10. Syftet är att tillsammans komma fram till strategier som ska styra TPÅ-koordineringen de kommande åren.

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

I efterföljande avsnitt presenteras för varje transportflöde de, för tågplan 2027, planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som förväntas ha mycket stor påverkan på trafiken. Det vill säga kapacitetsbegränsningar som pågår mer än 30 dygn och påverkar mer än 50 % av den förväntade trafiken.

### **2.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg – Malmö/Köpenhamn**

#### **2.2.1.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar**

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

##### **Långväga passagerartåg**

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

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

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

För Malmöområdet bör ett av två ben 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 och Södra stambanan Järna – Åby.

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

Västra stambanan/Väst kustbanan (via Göteborg) är omledningsbana för Södra stambanan Hässleholm – Nässjö.

Skånebanan Hässleholm-Helsingborg och Väst kustbanan Helsingborg-Malmö är omledningsbana för persontrafik på Södra stambanan Lund – Hässleholm.

### **Godståg**

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.

### **Regional- och lokaltåg**

För regionaltrafiken är det viktigt att bytena till fjärrtrafiken fungerar.

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

I Stockholms- och Malmöområdet är det i normalfallet inte acceptabelt med trafikavbrott på vardagar.

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

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

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

Tabellen innehåller de planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 på transportflöde 1

Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn. Åtgärderna är markerad på kartan i avsnitt 1.1.1.

**Tabell 12. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken**

Projektnamn	Utförandeperiod	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad
Godsstråket Hallsberg-Degerön, dubbelspår	Pågår-2032	Ja	Ja
Södertälje Syd Undre-Bränninge Norra Strömstunneln, bergunderhåll och reparation	2027	Ja	Ja

## 2.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg –Malmö - Oslo

### 2.2.2.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

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

#### Långväga passagerartåg

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

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

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

Godsstråket genom Skåne via Åstorp-Hasslarp är omdirigeringsbana för resandetrafik Ängelholm-Helsingborg.

#### Godståg

Kongsvingerbanan och Värmlandsbanan Oslo-Kil-Laxå-Falköping är omdirigeringsbana för Oslo-Skånebol-Göteborg.

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

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

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

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

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

### **Regional- och lokaltåg**

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

För regionaltrafiken är det viktigt att bytena till fjärrtrafiken fungerar.

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

I Göteborgs- och Malmöområdet är det i normalfallet 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.

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

Tabellen innehåller de planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 på transportflöde 2 Malmö–Oslo. Åtgärderna är markerad på kartan i avsnitt 1.2.1.

**Tabell 13. Planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor påverkan på trafiken**

Projektnamn	Utförandeperiod	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad
Fosieby-Trelleborg, spår- och växelbyten samt kontakledningsbyte	2026-2029	Ja	Ja
Kävlinge-Arlöv, Lommabanan etapp 2 inkl. nya stationer Alnarp, Flädie	2026-2027	Nej*	Ja
Halmstad C, ställverksbyte, bangårdsombyggnad	2026-2030	Ja	Ja

### **2.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg - Luleå**

#### **2.2.3.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar**

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



### **Långväga passagerartåg**

Ostkustbanan/Botniabanan Gävle-Umeå är omledningsbana för stambanorna Storvik-Vännäs. Om det är trafikavbrott Kilafors-Ånge, så bör även sträckan Kilafors-Söderhamn vara öppen. Om det är trafikavbrott Kilafors-Ockelbo-Storvik, så bör även Bergslagsbanan Storvik-Gävle samt Söderhamn-Kilafors vara öppna.

### **Godståg**

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

Ostkustbanan/Botniabanan är omledningsbana för Storvik-Vännäs. Om det är trafikstopp Kilafors-Ånge bör även sträckan Kilafors-Söderhamn och Ostkustbanan vara öppen. Om det är trafikstopp Kilafors-Ockelbo-Storvik bör även Bergslagsbanan Storvik-Gävle samt Söderhamn-Kilafors vara öppna.

Bergslagsbanan Frövi-Ställdalen är omledningsbana för godsstråket genom Bergslagen, delen Frövi-Storvik.

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

Har Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan behov av tider samtidigt så förläggs Godsstråket genom Bergslagen dag och Bergslagsbanan natt.

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

Tabellen innehåller de planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 på transportflöde 3 Hallsberg–Luleå. Åtgärden är markerad på kartan i avsnitt 1.3.1.

**Tabell 14. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken**

<b>Projektname</b>	<b>Utförandeperiod</b>	<b>Åtgärd godkänd av ledningen</b>	<b>Finansiering säkrad</b>
Fagersta, plattformar mm, växel- och kontakledningsbyte	2026-2027	Ja	Ja

## **2.2.4 Transportflöde 4 Göteborg – Kil – Borlänge – Gävle**

### **2.2.4.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar**

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

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.

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

Borlänge-Avesta Krylbo-Storvik är omledningssträcka för Borlänge-Falun-Storvik  
Storvik-Gävle har en omledningsmöjlighet via Ockelbo eller Ockelbo-Kilafors-Söderhamn.

Har Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan behov av tider samtidigt så förläggs Godsstråket genom Bergslagen dag och Bergslagsbanan natt.

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

Hörkenspåret, Grängesberg – Ställdalen, är omlednings- sträcka/ - bana/ - möjlighet för Silverhöjdspåret men inte tvärtom då Silverhöjdspåret har kraftiga begränsningar

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

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

Tabellen innehåller de planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 på transportflöde 4 Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle. Åtgärden är markerad på kartan i avsnitt 1.4.1.

**Tabell 15. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken**

Projektnamn	Utförandeperiod	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad
Åmål-Mellerud, spårbyte	2027	Ja	Ja

### **2.2.5 Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg**

#### **2.2.5.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar**

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

##### **Långväga passagerartåg**

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

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

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:

- 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.
- 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.

### **Godståg**

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

### **Regional- och lokaltåg**

För regionaltrafiken är det viktigt att bytena till fjärrtrafiken fungerar.

I Stockholms- och Göteborgsområdet 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 City-Tumba
- Göteborg-Alingsås.

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

Tabellen innehåller de planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 på transportflöde 5 Stockholm-Göteborg. Åtgärderna är markerad på kartan i avsnitt 1.5.2.

**Tabell 16. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken**

Projektnamn	Utförandeperiod	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad
Hallsberg-Sköldinge, kontaktledningsupprustning	2027-2030	Ja	Ja
Alingsås-Olskroken, kontaktledningsupprustning	2025-2027	Ja	Ja

## 2.2.6 Transportflöde 6 Stockholm – Oslo

### 2.2.6.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

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

#### Långväga passagerartåg

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

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

Inte avstängt båda sidor om Karlstad samtidigt.

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

Vid trafikavbrott ska minst en omdirigering bana vara öppen för trafik:

- Mäljarbanan Stockholm-Västerås-Hallsberg är omdirigering bana för Västra stambanan Hallsberg – Stockholm.
- Bergslagsbanan och Norge/Vänerbanan Kil-Skälebol-Kornsjö är omdirigering bana för Värmlandsbanan Kil-Charlottenberg.

#### Regional- och lokaltåg

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 omdirigering normalt inte ett alternativ.

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

- Stockholm-Västerås

### 2.2.6.2 Förväntade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan

Tabellen innehåller de planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 på transportflöde 6 Stockholm-Oslo. Åtgärderna är markerad på kartan i avsnitt 1.6.1

**Tabell 17. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken**

Projektnamn	Utförandeperiod	Åtgärd godkänd av ledningen	Finansiering säkrad
Södertälje Syd Undre-Bränninge Norra Strömstunneln, bergunderhåll och reparation	2027	Ja	Ja
Hallsberg-Sköldinge, kontaktledningsupprustning	2027-2030	Ja	Ja

## 2.2.7 Transportflöde 7 Stockholm – Västerås – Örebro

### 2.2.7.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

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

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

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik:

- Västra stambanan är omledningsbana för Mäljarbanan och godsstråket 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.

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

Inga tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 planeras på transportflöde 7 Stockholm-Västerås-Örebro.

## **2.2.8 Transportflöde 8 Stockholm – Umeå**

### **2.2.8.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar**

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

#### **Generellt**

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik:

- Norra stambanan/Stambanan genom övre Norrland är omledningsbana för Gävle – Umeå.

#### **Långväga passagerartåg**

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

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

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

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.

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik:

- Norra stambanan/Stambanan genom övre Norrland är omledningsbana för Gävle – Umeå.
- Tvärbanorna Kilafors-Söderhamn, Ånge-Sundsvall och Långsele-Västeraspyby kan behöva vara öppna beroende på var på Stambananorna och Ostkustbanan som det är trafikavbrott.
- Mäljarbanan/Dalabanan/Godsstråket genom Bergslagen Stockholm-Västerås/Uppsala-Sala-Avesta Krylbo-Gävle är omledningssträcka för Ostkustbanan Stockholm – Gävle.

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

Tabellen innehåller de planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 på transportflöde 8 Stockholm-Umeå. Åtgärden är markerad på kartan på i avsnitt 1.8.1.

**Tabell 18. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken**

<b>Projektnamn</b>	<b>Utförandeperiod</b>	<b>Åtgärd godkänd av ledningen</b>	<b>Finansiering säkrad</b>
Sundsvalls resecentrum mm	2025-2029	*Nej *Åtgärderna har inte beslut om byggstart ännu.	Ja

## **2.2.9 Transportflöde 9 Luleå – Narvik**

### **2.2.9.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar**

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

#### **Långväga passagerartåg och godståg**

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

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

Inga tillfälliga kapacitetsbegränsningar som kommer att ha mycket stor påverkan på trafiken under tågplan 2027 planeras på transportflöde 9 Luleå-Narvik.

## 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.


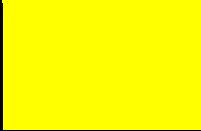
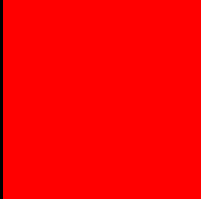
För mer information om principer för kapacitetstilldelning se Trafikverkets hemsida: [Järnvägsnätsbeskrivningen \(JNB\) - Bransch \(trafikverket.se\) kapitel 4 Tilldelning av kapacitet samt bilagor 4 A – 4 F.](#)

### 3.2 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande

Tabellerna nedan visar förväntat kapacitetsutnyttjande för 2027. 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 19. 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 12 Åtgärdernas lokalisering i karta med numrering

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

Tabell 20. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

Transportflöde 1	Kapacitets- utnyttjande	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
Peberholm-Lernacken		X	X	X	X	
Malmö-Svågertorp- Lernacken		X	X	X		X

### 3.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg – Malmö – Oslo

Tabell 21. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

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

### 3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg – Luleå

Tabell 22. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

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	
Borlänge-Storvik		X	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 23. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

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-Kornsjø gränsen		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	
Falun-Storvik		X			X	
Storvik-Gävle		X	X		X	

### 3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm – Göteborg

Tabell 24. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

Transportflöde 5	Kapacitets- utnyttjande	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-Hallsberg		X	X	X	X	
Hallsberg-Laxå		X	X	X	X	
Laxå-Gårdsjö		X	X	X	X	
Gårdsjö-Skövde		X	X	X	X	
Skövde-Falköping		X	X	X	X	
Falköping-Alingsås		X	X	X	X	
Alingsås-Göteborg		X	X	X	X	X

### 3.2.6 Transportflöde 6 Stockholm – Oslo

Tabell 25. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

Transportflöde 6	Kapacitets- utnyttjande	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-Hallsberg		X	X	X	X	
Hallsberg-Laxå		X	X	X	X	
Laxå-Kristinehamn		X	X		X	
Kristinehamn-Karlstad		X	X		X	
Karlstad-Kil		X	X		X	
Kil-Arvika		X	X		X	
Arvika-Charlottenberg		X	X		X	

### 3.2.7 Transportflöde 7 Stockholm – Västerås – Örebro

Tabell 26. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

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 27. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

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 28. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2027.

Transportflöde 9	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
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 2027 har avstämningar gjorts löpande med Bane Nor och Banedanmark.

Tabell 29 Antal tåg vid gränsövergångar.

Trafikverket	Bane NOR
<b>Ed/Kornsjø</b>	
8 snabbtåg per dygn i vardera riktning (blir regionaltåg i Norge) 7 godståg per dygn i vardera riktning	7 (8*) Regionaltåg 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 5 snabbtåg per dygn i vardera riktning 12 godståg per dygn i vardera riktning	2 regionaltåg per dygn i vardera riktning (Charlottenberg - Kongsvinger) 5 fjärrtåg per dygn i vardera riktning (Charlottenberg – Oslo).

Trafikverket	Bane NOR
	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. nattåg 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. * Antalet tåg från den norska sidan motsvarar antalet tåg som kommer från den svenska sidan
<b>Vassijaure/Bjørnfjell</b>	
2 nattåg 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)
Trafikverket	Banedanmark
<b>Lernacken/Peberholm</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 Kalander, Head of Department National Planning

---

Avdelningschef Nationell Planering, Trafikverket

Jan Harald Dammen

---

Direktør Ruteplan, Bane NOR

Peter Svendsen

---

Direktør Trafikafdeling, Banedanmark