



**RAPPORT**  
**Tågtrafik 2045 med fastställd**  
**plan 2022–2033**

**2024-04-01**

Titel: Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022–2033

Ärendenummer: TRV 2021:7267

Utgivningsdatum: 2024-04-01

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson och författare: Lennart Lennefors

Produktion: Trafikverket

Distributör: Trafikverket

Dokumentdatum: 2023-04-01

Version: 1.0

## INNEHÅLL

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund och syfte	4
1.2	Trafikeringsförutsättningar	4
1.3	Punktlighet 2008-2022	5
1.4	Förutsättningar i Basprognos 2024	6
2	Långväga persontrafik	8
2.1	Dagtag	8
2.2	Natttag	10
3	Mälardalen och Östergötland	11
3.1	Pendeltåg i Stockholm	11
3.2	Länsöverskridande persontrafik i Mälardalen	11
4	Skåne och Sydöstra Sverige	15
4.1	Skåne och Blekinge	15
5	Småland och Östergötland	17
6	Västsverige	19
6.1	Västra Götaland	19
6.2	Värmland	21
7	Bergslagen och Norra Sverige	23
7.1	Bergslagen	23
7.2	Södra Norrland	24
7.3	Norra Norrland	25
8	Godstrafik 2045	26
9	Kapacitet med Basprognos 2045	28

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Trafikverket tar löpande fram prognoser för transportsystemet. Föreliggande prognos har 2045 som prognosår och förutsätter utbyggnad enligt fastställd nationell plan för åren 2022-2033. Syftet med denna rapport är att beskriva motiven till den förutsatta järnvägstrafiken med tyngdpunkt på persontrafiken.

## 1.2 Trafikeringsförutsättningar

Av naturliga skäl finns det stora osäkerheter kring den framtida tågtrafikeringen. Det är därför viktigt att påpeka att den åsatta trafikeringen skall ses som en av många tänkbara framtida trafikeringar med hänsyn till tillgänglig infrastruktur och gällande trafikpolitik. Grundtanken är att trafikeringen utgår från trafikutövarnas önskemål fram mot år 2045. För den regionala persontrafiken är utgångspunkten att ta med trafikering som är högst trolig att den kommer till utförande. Den långväga persontrafiken är mer svårbedömd, eftersom efterfrågan i de flesta fall styrs av hur olika operatörer för tillfället ser på marknaden. Till följd av att det finns flera operatörer var exempelvis tågtrafiken 2019 mellan Stockholm och Göteborg väsentligt större än vad som förutsattes i prognoserna för 2020 som gjordes för 15-20 år sedan. På andra sträckor som Stockholm–Dalarna har utbudet istället legat still och är något lägre än i prognoserna för 2020.

Trots omfattande investeringar i de fastställda planerna för åren 2022-2033 kommer det på flera sträckor inte finnas möjlighet att framföra den efterfrågade tågtrafiken med hänsyn till tillgänglig kapacitet. Det är därför ett krav att trafiken som presenteras måste vara fullt körbar, så att kapacitetsutnyttjandet på någon sträcka inte hamnar över 100 %. När önskemålen är större än den tillgängliga kapaciteten sker det då en avvägning av vilken trafik som är mest prioriterad att framföra. I sådana fall krävs ofta svåra avvägningar mellan persontåg och godståg eller långväga persontrafik kontra regional persontrafik. Grundtanken är att den trafik som redan finns idag ska prioriteras, såvida det inte finns risk att trafiken ändå förväntas minska på grund av sämre marknadsförutsättningar. När det gäller persontrafik, är det rimligt att tro att trafiktillväxten i första hand kommer att ske in mot storstäder och universitetsstäder.

I kapitel 2-6 görs en beskrivning av de trafikeringsantaganden som använts. Kapitel 2 behandlar den långväga persontrafiken i hela landet, medan kapitel 3-6 är uppdelat på olika regionala tågssystem. Då det inte finns någon skarp gräns mellan olika trafiksystem är det oundvikligt att viss trafik beskrivs på flera ställen i rapporten.

I persontågsprognoserna för 2045 antas det alltid gå lika många turer i båda riktningar. Därför används benämningarna dubbelturer (dtr) eller tågpar när persontrafiken beskrivs. I båda fallen avses antal tåg i ena riktningen. Totalt antal tåg är då antal dubbelturer multiplicerat med 2. Godståg kör ofta med olika antal tåg i olika riktningar, därför används benämningen dubbeltur normalt inte för godståg.

### 1.3 Punktlighet 2008-2022

Punktligheten i järnvägssystemet mäts som det antal tåg som är mer än fem minuter försenade till sin slutstation avrundat nedåt. Det innebär att ett tåg kan vara försenat till slutstation upp till 5,9 och ändå inte räknas som sent. Inställda tåg räknas inte heller som försenade. Dessa brukar utgöra ca 1-2 procent av trafiken. I tabell 1.1 visas punktligheten 2008-2022, samt genomsnitt under åren 2008-2022 uppdelat på olika trafiksystem samt för all godstrafik inom Sveriges gränser. Punktligheten för 2023 finns ännu inte sammanställd på systemnivå, men de preliminära siffrorna visar att punktligheten var sämre än 2022.

Tabell 1.1: Punktlighet 2008-2022 för olika tågssystem i Sverige, räknat på tåg som är upp till 5,9 min sena

Trafiksystem	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Medel 2008-2022
Atrain, Arlandabanan	98%	98%	96%	97%	97%	97%	97%	96%	97%	97%	98%	98%	98%	93%	96%	97%
Dalabanan	79%	85%	73%	68%	79%	85%	82%	84%	83%	85%	76%	81%	89%	75%	71%	80%
Göteborg-Karlstad	77%	83%	69%	72%	85%	84%	80%	84%	82%	84%	70%	80%	90%	86%	83%	81%
Göteborg-Malmö/Köpenhamn	84%	84%	80%	76%	80%	91%	76%	79%	83%	78%	71%	78%	86%	78%	72%	80%
Göteborg-Oslo	74%	83%	60%	66%	79%	90%	90%	90%	81%	92%	86%	91%	89%	79%	76%	82%
Kråsatåg i Småland	95%	95%	92%	94%	93%	95%	93%	94%	94%	94%	92%	94%	94%	95%	94%	94%
Kust till Kust, Göteborg-Kalmar	88%	87%	81%	79%	78%	84%	91%	94%	95%	96%	96%	96%	97%	96%	96%	90%
Gävle-Stockholm-Linköping	90%	92%	81%	84%	85%	83%	86%	86%	88%	89%	84%	88%	93%	84%	81%	86%
Mittlinjen Sundsvall-Östersund-Storlien	87%	92%	88%	89%	85%	84%	90%	90%	91%	88%	86%	93%	94%	88%	84%	89%
Mälardalstrafiken, TIM	89%	90%	83%	88%	90%	87%	90%	88%	90%	89%	85%	89%	92%	86%	82%	88%
Nattåg till Norrland	74%	71%	56%	46%	61%	79%	74%	80%	80%	81%	76%	75%	78%	73%	72%	72%
Norråtg/Botnåtg	75%	67%	49%	80%	82%	82%	85%	85%	87%	88%	80%	89%	91%	84%	85%	81%
Pendeltåg i Göteborg	96%	97%	93%	94%	95%	96%	96%	95%	96%	96%	96%	97%	97%	97%	96%	96%
Pendeltåg i Stockholm	94%	96%	90%	93%	94%	95%	94%	94%	94%	93%	92%	96%	97%	96%	95%	94%
Pågatåg i Skåne	96%	95%	92%	91%	94%	94%	92%	94%	94%	94%	92%	94%	95%	93%	92%	94%
Regionaltåg i Västra Götaland	93%	94%	89%	90%	91%	90%	91%	90%	89%	93%	91%	94%	95%	93%	92%	92%
Regionaltåg Mälardalen	89%	90%	84%	90%	91%	88%	90%	89%	90%	90%	86%	89%	92%	87%	82%	88%
Stockholm-Göteborg	73%	79%	61%	73%	67%	73%	75%	70%	71%	74%	65%	78%	89%	81%	66%	73%
Stockholm-Malmö/Köpenhamn	65%	72%	51%	58%	76%	61%	71%	71%	73%	66%	68%	75%	80%	72%	57%	68%
Stockholm-Karlstad-Oslo	82%	80%	70%	70%	78%	68%	73%	66%	65%	80%	68%	73%	86%	79%	63%	73%
Stockholm-Sundsvall/Östersund/Umeå	75%	81%	72%	75%	78%	76%	81%	78%	79%	83%	73%	84%	90%	74%	74%	78%
TiB, Tåg i Bergslagen	91%	92%	86%	90%	92%	91%	87%	88%	86%	88%	81%	89%	90%	89%	85%	88%
Tjust- och Stångådalsbanan	77%	84%	83%	87%	90%	90%	91%	91%	93%	93%	90%	86%	92%	89%	88%	88%
Värmlandstrafiken	92%	92%	87%	85%	89%	88%	89%	86%	85%	92%	86%	88%	94%	89%	93%	89%
X-Trafik	92%	91%	86%	88%	91%	90%	91%	89%	86%	91%	82%	85%	96%	92%	88%	89%
Öresundståg	90%	88%	84%	82%	89%	90%	87%	88%	88%	86%	86%	90%	93%	89%	86%	88%
Östgötatrafiken	98%	98%	92%	93%	96%	94%	96%	97%	98%	97%	97%	97%	98%	97%	96%	96%
Godståg	74%	76%	66%	69%	77%	80%	78%	78%	77%	81%	73%	78%	83%	77%	73%	76%

Godståg och långväga persontrafik går ofta längre sträckor, vilket medför att en försening på över 5,9 minuter är en liten del av hela restiden/transporttiden. Arlanda Express och pendeltågen har en betydligt kortare omloppstid, vilket medför att det är lättare att undvika en försening upp till 5,9 minuter. Erfarenheten från andra länder visar dock att höghastighetståg som kör långa sträckor också kan ha en punktlighet > 95 procent där Japan, Taiwan och Spanien ligger på 98-99,5 procent. Den höga punktligheten i dessa länder kan till stor del förklaras av att tågssystemen till största delen är separerade från andra tågssystem och att det på berörda järnvägar endast körs snabb persontrafik. Denna separering av trafik finns inte för snabbtågstrafiken i t ex Sverige, Tyskland och USA, vilket medför att snabbtågens punktlighet i dessa länder stället är ca 70-75 procent. Även regional tågtrafik som går i egna separerade system kan ha en mycket god punktlighet, trots mycket tät trafik. Ett bra exempel är S-togen i Köpenhamn där det på flera längre sträckor kör tåg var femte minut på dubbelspår och 30 tåg/tim i centrala snittet med en punktlighet på ca 98 procent.

Trafikverket arbetar med bristbeskrivningar för trafiksystemet. Det antas vara en betydande brist om punktligheten är under 75 procent. Tabell 1.1 visar att den långväga persontrafiken på sträckorna Stockholm-Malmö/Köpenhamn, Stockholm-Göteborg och Stockholm-Karlstad/Oslo samt nattåg till Norrland är de tågssystem som haft en punktlighet < 75 procent och där det således föreligger en betydande brist. Det är viktigt att notera att dessa tågssystem även har punktlighet sämre än godstrafiken. Det avviker från mönstret i många andra länder.

När tågtrafikens tidtabeller ska fastställas har snabbtåg hög prioritet, men i den operativa driften uppstår lätt förseningar när det är blandad trafik och då drabbas den långväga tågtrafiken när andra tåg som inte är försenade prioriteras. Detta visar att det är svårt att prioritera tåg på banor med många trafikuppgifter och hög belastning. Arlanda Express, samt pendeltåg i Östergötland och Göteborg har haft bäst punktlighet med ca 96-97 procent.

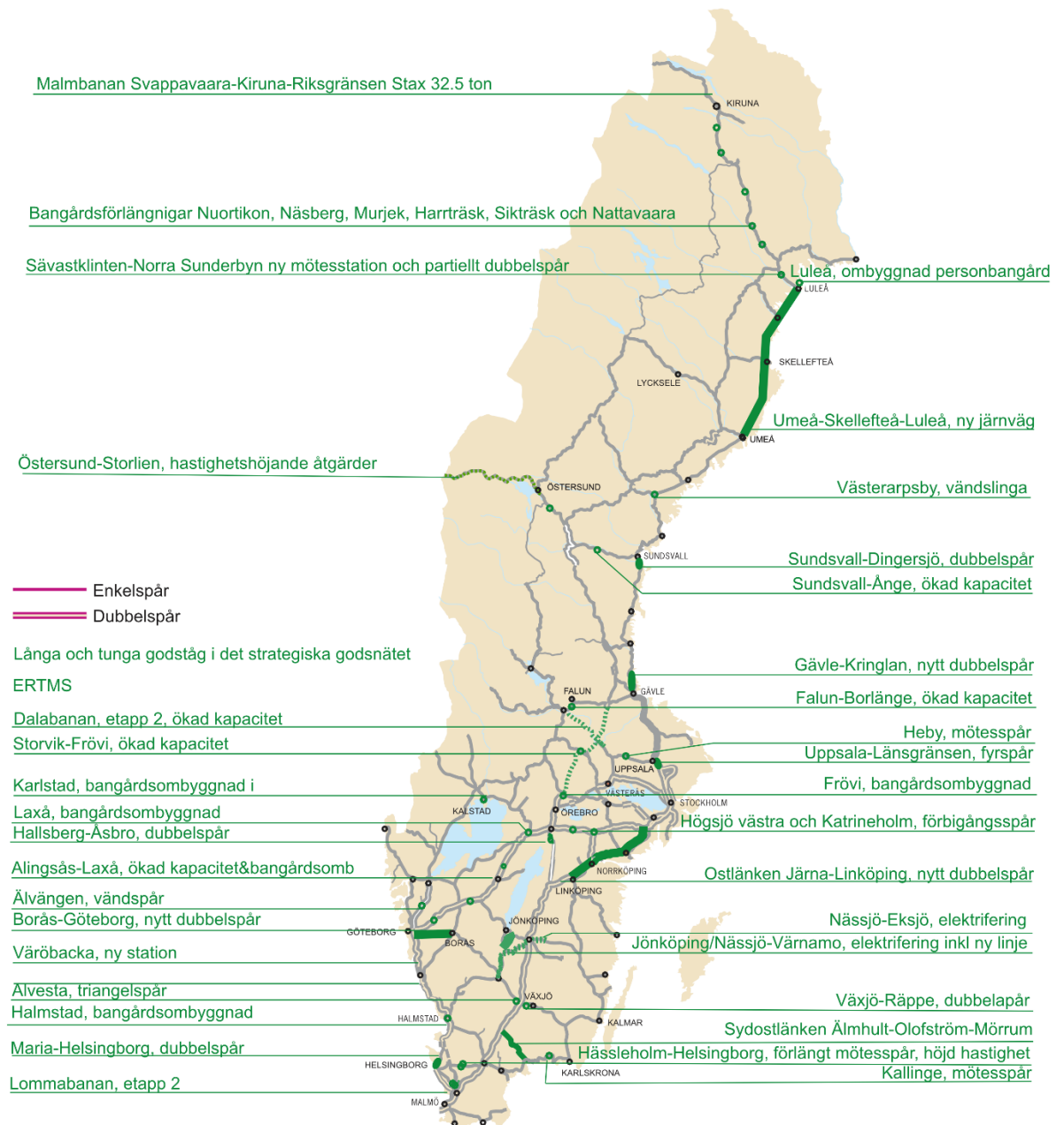
## ***1.4 Förutsättningar i Basprognos 2024***

De tillkommande objekten som påbörjas under planperioden 2022–2033 visas i figur 1.1. Jämfört med den fastställda planen för åren 2018–2029 har det tillkommit några objekt. Här kan nämnas fortsatt utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Skellefteå och Luleå. För att dra mer nytta av Norrbotniabanan ingår också dubbelspår Luleå–Notvikén och vändslinga i Västerarpsby. På samma sätt som i plan 2018–2019 ingår Ostlänken (nytt dubbelspår mellan Järna och Linköping) samt nya dubbelspår Hässleholm–Lund och Borås–Göteborg. Det medför att delar av den regionala tågtrafiken in mot storstäderna kan utökas och få rejält kortare restider.

På Västkustbanan slutförs den sista dubbelspårsetappen norr om Helsingborg som medför att trafiken kan utökas både längs Västkustbanan och mellan Hässleholm och Helsingborg. På Ostkustbanan byggs fyra spår söder om Uppsala som medför att det finns ett funktionellt fyrspårssystem mellan Stockholm och Uppsala. Norr om Gävle påbörjas de första dubbelspårsutbyggnaderna på delen Gävle–Sundsvall, men det kvarstår långa enkelspårssträckor som begränsar kapaciteten. I figur 1.1 visas namngivna nyinvesteringar > 100 Mkr som byggstartas 2022-2033 och som påverkar kapacitet och trafikering. Utöver namngivna nyinvesteringar finns trimningsåtgärder som ännu ej specificerats och som kostar < 100 Mkr, samt nationella satsningar som exempelvis åtgärder för längre godståg och införande av ERTMS.

Utöver åtgärder som visas i figur 1.1 planeras också åtgärder för den lokala spårtrafiken. Här kan nämnas förlängning av Roslagsbanan till Stockholms central, utbyggnad av tunnelbanan Fridhemsplan–Älvsjö, tvärbanan Spårväg syd, samt spårväg Brunnsbo–Linné i Göteborg. Alla dessa utbyggnader slutförs efter 2030.

Figur 1.1 Utbyggnader som påbörjas 2022-2033 och som påverkar trafikering och kapacitet



## 2 Långväga persontrafik

### 2.1 Dagståg

Längs Västra stambanan finns en stor efterfrågan på långväga persontrafik. Sedan 2015 kör både SJ och MTR snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg med stor omfattning och under 2022 började även Flixtrain köra på sträckan. I riktning från Göteborg går det som mest fyra tåg/tim på morgonen och i riktning från Stockholm går det sen eftermiddag fyra tåg/tim. Under en timme går även ett tåg till Borås, som innebär att det går totalt fem tåg/h på sträckan Stockholm–Herrljunga. Utöver detta går tåg mellan Stockholm och Göteborg via Örebro. Då det inte är möjligt att utöka trafiken ytterligare med de åtgärder som genomförs i planen, har trafiken 2045 antagits vara i samma storleksordning som idag.

Trafiken mellan Stockholm och Oslo var under åren 2018-2022 neddragen till två dubbelturer/dygn, då det pågick banarbeten på norska sidan. 2023 var trafiken tillbaka med fem dubbelturer/dygn och fram till 2045 genomförs endast begränsade åtgärder. SJ vill utöka trafiken till åtta dubbelturer/dygn, men av kapacitetsskäl måste trafiken begränsas till fem dubbelturer/dygn.

Mellan Oslo och Göteborg har trafiken utökats till 7–8 dubbelturer/dygn. Det pågår utbyggnad av dubbelspår fram till Moss på den norska sidan, men det är ändå svårt att utöka trafiken ytterligare utan att restiderna blir förlängda på grund av många tågmöten. Därför antas även sju dubbelturer/dygn 2045.

På Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö har SJ utökat till timmestrafik hela dagen, Snälltåget kör normalt tre dubbelturer/dygn och Flixtrain planerar att starta trafik. När SJ fått sina nya tåg kring 2027 kan tågen varje timme fortsätta till Köpenhamn. Till följd av Ostlänken och nytt dubbelspår Hässleholm–Lund kan restiden minska med 30–40 min. Trafiken antas då öka från till totalt 26 dubbelturer/dygn 2045. Redan till 2025 planerar Snälltåget att låta två dubbelturer/dygn fortsätta från Malmö till Köpenhamn och Hamburg. Då detta är osäkert och prognosmodellen inte kan hantera långväga utlandstrafik har detta inte tagits med i Basprognosen.

På Västkustbanan Göteborg–Lund pågår utbyggnad av dubbelspår i tunnel, söder om Varberg som är klart 2025. Då kommer endast den korta sträckan mellan Helsingborg och Maria att sakna dubbelspår. Här planeras dubbelspår vara klart efter planperioden. I Basprognosen antas timmestrafik som fortsätter till Köpenhamn varannan timme.

Det finns starka önskemål om att utöka trafiken till timmestrafik på Dalabanan under dagtid. Med de pågående utbyggnaderna möjliggörs detta. Trafiken har då antagits utökas till 13 dubbelturer/dygn i basprognosen, varav tio turer går till Falun och resterande tre tåg till Mora.

Snabbtågstrafiken Stockholm–Sundsvall har under senare år utökats till 12–13 dubbelturer/dygn. Det kommer att vara ytterst svårt att inrymma fler tåg, utan att tränga undan annan trafik. Med dubbelspårsetapperna Gävle–Kringlan och Sundsvall–Dingersjö ökar



kapaciteten på dessa sträckor, men kvarstår på övriga enkelspår. Utbudet 2045 antas därför vara i samma nivå som idag. På Norra stambanan kvarstår kapacitetsproblem Holmsveden–Kilafors, som medför att dagens 5–6 dubbelturer/dygn kvarstår på Stockholm–Ljusdal/Östersund.

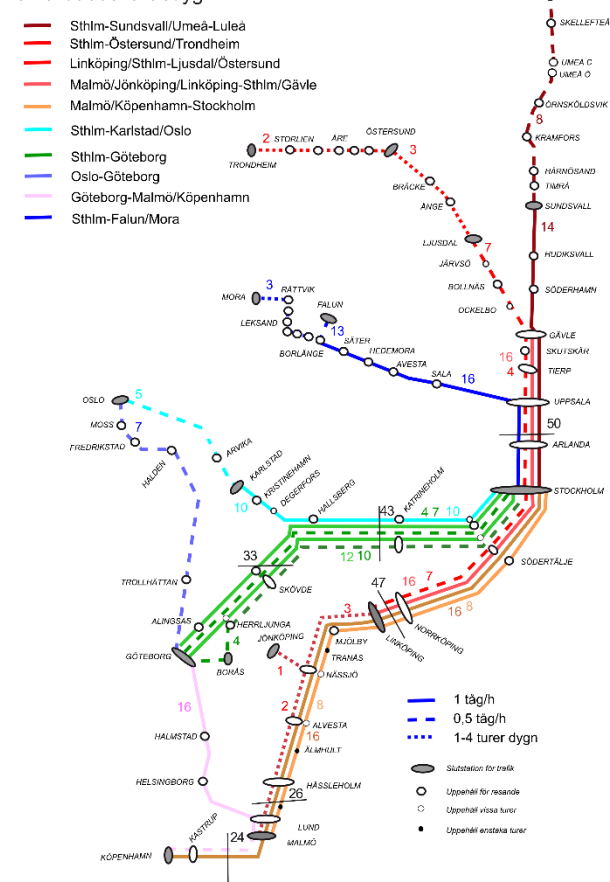
I den fastställda planen 2022–2033 ingår en utbyggnad av hela Norrbotniabanan (Umeå–Luleå). Då förutsätts åtta dubbelturer/dygn gå vidare från Umeå till Luleå. Med en restid Stockholm–Luleå på mer än åtta timmar är det svårt att konkurrera med flygtrafiken, men det finns många mellanmarknader längs vägen. Den långa restiden hänger samman med att det även 2045 förväntas vara låg hastighet på stora delar av sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand som idag tar över tre timmar. Om denna 25 mil långa sträcka fick liknande standard som övriga sträckor skulle restiden Stockholm–Härnösand minska med ca 1,5 timme.

Figur 2.1 visar det förutsatta utbudet för långväga persontågstrafiken i basprognosen. I tabell 1 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognos 2045.

Tabell 1: Dubbelturer/dygn prognos 2019 och Bas 2045      Figur 2.1: Snabbtåg och intercitytåg Plan 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Stockholm-Umeå/Luleå	4	8
Stockholm-Sundsvall	8	6
Stockholm-Östersund	2	1
Stockholm-Östersund-Trondheim		2
Stockholm-Ljusdal	3	
Stockholm-Falun	8	13
Stockholm-Mora	2	3
Stockholm-Göteborg	30	29
Stockholm-Borås-Göteborg		4
Stockholm-Uddevalla	1	
Stockholm-Karlstad	6	5
Stockholm-Oslo	2	5
Sthlm-Malmö/Köpenhamn	18	26
Stockholm-Mjölby-Jönköping	1	1
Linköping-Stockholm-Gävle	9	16
Linköping-Stockholm-Ljusdal		4
Göteborg-Malmö/Köpenhamn	8	16
Oslo-Göteborg	4	7
Göteborg-Malmö-Köpenhamn	19	34
Stockholm-Narvik	1	1
Göteborg-Stockholm-Duved	1	1
Göteborg/Stockholm-Luleå	1	1
Stockholm-Malmö	1	1
Stockholm-Malmö-Hamburg		1

Långväga dagtåg 2045 med plan 2022-2033  
antal dubbelturer/dygn



## 2.2 Nattåg

Nattågstrafiken antas i stort behålla samma utbud och struktur som 2024, men med Norrbotniabanan utbyggd till Luleå antas nattågstrafiken gå längs kusten mellan Umeå och Luleå. Det antas också ske en effektivisering, när nattågslinjen Göteborg – Umeå hinner fortsätta till Luleå och ersätter då linjen Stockholm–Luleå. I basprognosen är det inte medtaget tåg som endast går delar av året eller vissa dagar. Det gäller exempelvis Malmö–Jämtland och Malmö–Berlin. Från augusti 2022 går dock daglig nattågstrafik mellan Stockholm och Hamburg som är medtagen. När sedan Fehmarn Bält-förbindelsen är klar 2029 kommer förutsättningarna för nattåg till Europa att förbättras radikalt. Det är troligt att nattågen då utökas med fler linjer till Europa.

Figur 2.2: Nattåg 2045, antal dubbelturer/dygn



## 3 Mälardalen och Östergötland

### 3.1 Pendeltåg i Stockholm

Trafiken genom Citybanan uppgår idag till 16 tåg/tim i högtrafik och tio tåg/tim övrig dagtid. För närvarande genomförs trimningsåtgärder som medför att trafiken kan öka till 20 tåg/h. Det finns önskemål att utöka trafiken till 24 tåg/tim, men det är inte möjligt att framföra. Det innebär 6-8 tåg/tim som stomtrafik på de fyra benen. Utöver detta tillkommer tåg under rusningstid, så att det blir totalt tolv tåg/tim till Flemingsberg, 10 tåg/tim till Upplands Väsby och Kallhäll samt åtta tåg/tim till Handen. När nya fyrsparret mellan Uppsala och länsgränsen är klart, kan pendeltågen även göra uppehåll i Bergsbrunna och Alsike.

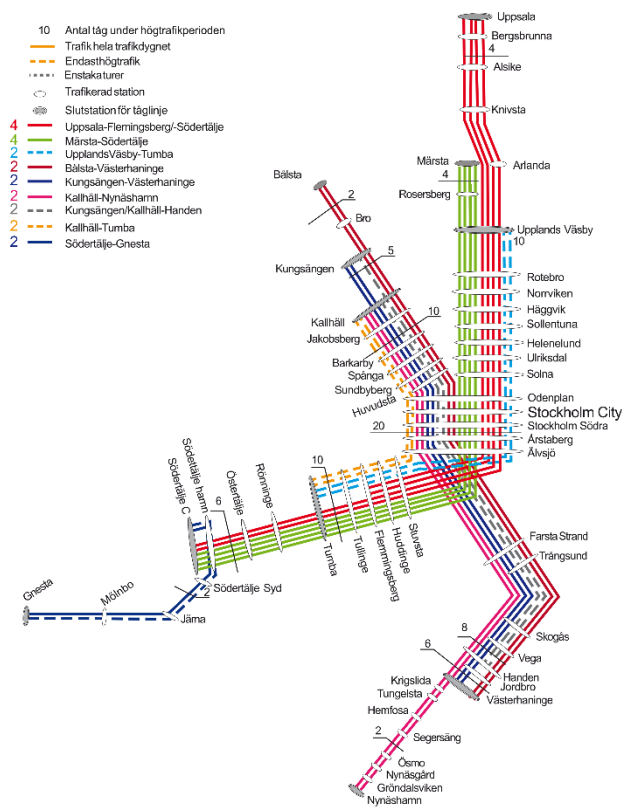
Det finns önskemål om att pendeltågstrafiken till Arlanda utökas till fyra tåg/tim, men enligt avtalet om tågtrafik till Arlanda som förväntas gälla till 2050 får pendeltåg inte gå tätare än två tåg/tim. Därför antas två tåg/tim köra förbi Arlanda på väg till Uppsala. Idag tillkommer en avstigningsavgift på Arlanda som de senaste åren varit 120 kr. Den höga avgiften är troligen en viktig förklaring till att resandeutvecklingen med pendeltåg till/från Arlanda varit svag.

Figur 3.1 visar en bedömd trafikering med bas 2045 räknat i antal tåg/timme under högtrafik. I tabell 2 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognosen.

Tabell 2: Dubbelturer/dygn 2019 och bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
M ärsta-Sö dertälje	70	76
Uppsala-Tumba	41	
Uppsala-Arlanda-Flemingsberg		38
Upplands Väsby-Sö dertälje	11	
Uppsala-Arlanda-Sö dertälje		38
Upplands Väsby-Tumba		12
Kungsängen-Västerhaninge	38	38
Bålsta-Sthlm-Västerhaninge	42	44
Kallhäll-Handen		6
Kallhäll-Sthlm-Nynäshamn		38
Kallhäll-Västerhaninge	25	
Kallhäll-Tumba		12
Bro-Sthlm-Handen		6
Kungsängen-Handen		6
Sö dertälje-Gnesta	25	25

Figur 3.1: Pendeltågstrafik i Bas 2045, tåg/tim i högtrafik



### 3.2 Länsöverskridande persontrafik i Mälardalen

Antalet regionaltåg via Arlanda har under lång tid varit begränsat, men från 2022 går ett tåg/timme mellan Örebro/Eskilstuna och Uppsala via Arlanda.

Berörda län i Mälardalen och Östergötland har delvis tagit över ansvaret för den länsöver-skridande regionala trafiken. Under 2020 tog de sju berörda länen fram en Storregional systemanalys<sup>1</sup> med ett trafikeringsförslag för 2030 som förutsätter Ostlänken, se figur 3.2. Trafikeringsförslaget förutsätter dock även andra utbyggnader som inte ingår i fastställda planen, vilket medför att alla delar av trafikeringsförslaget inte kan tas med i basprognosen.

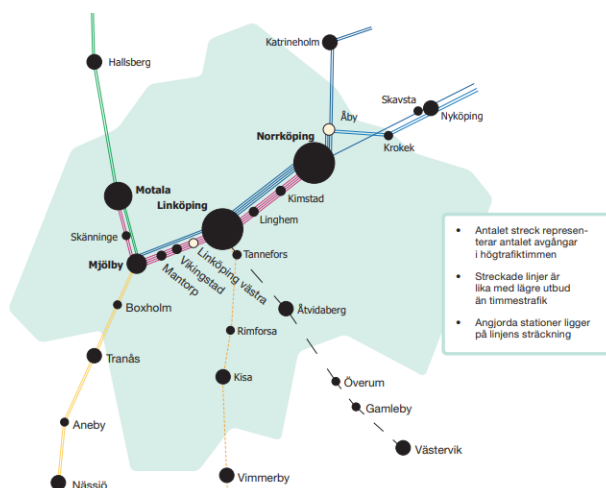
Figur 3.2: Önskvärd trafikering i Mälardalen 2030 enligt En bättre sits (EBS)



<sup>1</sup> Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen: Gemensamma prioriteringar för transportinfrastrukturen i sju län: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Mälardalsrådet En Bättre Sits (20-10-23)

Region Östergötland har tagit fram en Tågstrategisk Målbild för 2040<sup>2</sup> som skiljer sig en del från den storregionala systemanalysen. I Östergötlands målbild ingår även två regionaltåg/tim på den befintliga banan mellan Nyköping och Norrköping med stopp i Kolmården och Åby, men endast ett regionaltåg/tim längs Ostlänken med stopp vid Skavsta flygplats, se figur 3.3.

Figur 3.3: Målbild 2040 i Östergötland



Då det inte finns medel till ny station i Åby har det i basprognosen antagits två tåg/tim via Ostlänken och ett tåg/tim Kolmården. I basprognosen stannar tågen på Ostlänken vid en ny station i Vagnhärad och kör sedan befintlig bana genom Nyköping och via Skavsta för att därefter komma tillbaka till Ostlänken. Figur 3.4 visar en bedömd trafikering 2045 räknat i antal dubbelturer/dygn och antal tåg/timme under högtrafik. I tabell 3 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognosen 2045.

På Svealandsbanan är önskemålet 2030 tre tåg/tim under högtrafik. Det är också antaget i Basprognosen, men kvarvarande enkelspårsträckor medför svårigheter att få till en bra tidtabell. För trafiken mellan Sala och Norrköping/Linköping är önskemålet 2030 två tåg/tim, varav en gång/tim från Uppsala. Detta är medtaget i basprognosen, men det långsiktiga önskemålet om tre tåg/h mellan Eskilstuna och Västerås kan inte tas med. Längs Västra stambanan är önskemålet med Sörmlandspilen (Stockholm–Hallsberg) timmestrafik, med insatståg Stockholm–Katrineholm, som tagits med. Den regionala trafiken (utöver kommersiell trafik) antas då fördela sig till tre tåg/tim från Svealandsbanan, två tåg/tim från Ostlänken och två tåg/tim från Västra stambanan.

På Mälmarbanan är önskemålet fem tåg/tim mellan Stockholm och Västerås med direkttåg under högtrafik. Önskemål om tre tåg/tim på sträckan Västerås–Arboga under högtrafik kan också infrias, men kvarvarande enkelspårsträckor medför svårigheter att få till en bra tidtabell.

<sup>2</sup> [Tågstrategisk Målbild 2040 Region Östergötland HQ.pdf \(regionostergotland.se\)](#)

På Ostkustbanan Stockholm–Uppsala anges åtta regionaltåg/tim med Mälardalstrafik, varav fyra via Märsta och fyra via Arlanda. I fastställda planen ingår fyra spår från länsgränsen till Uppsala och nya stationer i Alsike och Bergsbrunna, i utbyggnaden ingår även nytt vändspår i Uppsala. Då kan det ske en utökning till sex regionaltåg/tim, varav fyra via Märsta.

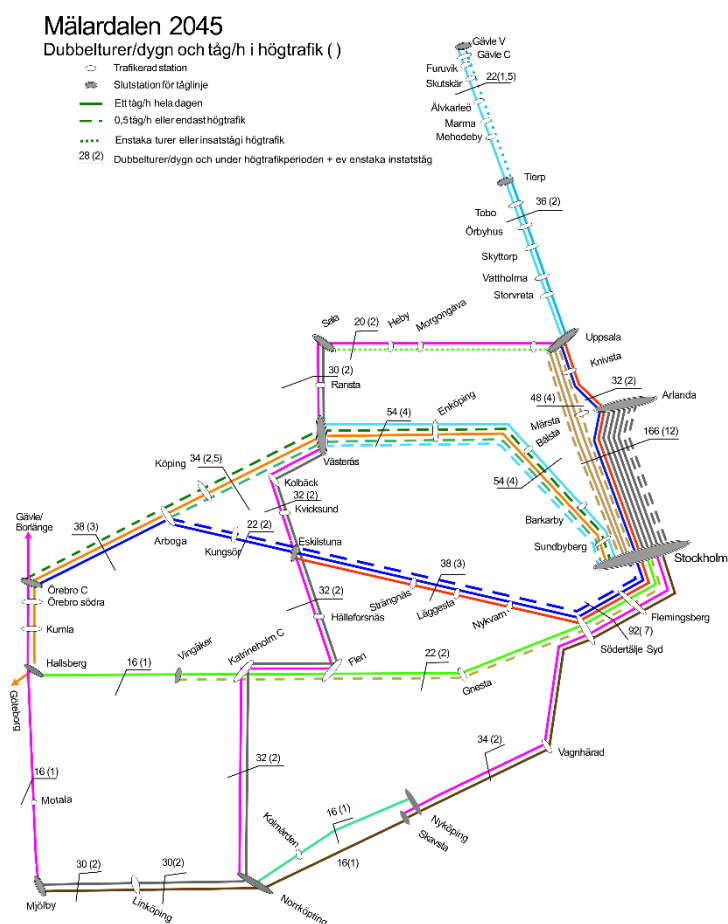
Mellan Sala och Uppsala går idag timmestrafik större delen av dagen med stopp i Heby och Morgongåva. Med utbyggnaderna i planen kan trafiken utökas till två tåg/tim under högtrafik.

Det finns önskemål om fler tåg till Sandviken samt tågstopp vid Gävle sjukhus. I planen ingår nytt dubbelspår Gävle–Kringlan, i samband med detta antas också en ny tågstation vid Gävle sjukhus som benämns Gävle västra. Önskemålet är att både Tåg i Bergslagens tåg och UL-tåget har tågstopp i Gävle västra. Vissa UL-tåget antas då köra vidare till Sandviken.

Tabell 3: Dubbelturer/dygn 2019 och bas 2045

Linjsträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Uppsala-Tierp	13	14
Uppsala-Gävle	26	22
Stockholm-Arlanda	80	86
Stockholm-Uppsala		18
Stockholm-Märsta-Uppsala	32	24
Sala-Uppsala	17	4
Norrköping-Västerås-Uppsala		16
Mjölby-Linköping-Västerås		2
Norrköping-Västerås	4	
Mjölby/Linköping-Sala	17	14
Eskilstuna-Västerås	5	
Sthlm-Väs-Göteborg	8	14
Sthlm-Västerås-Örebro	2	8
Stockholm-Västerås	8	4
Sthlm-Västerås-Arboğa	12	12
Stockholm-Barkarby-Västerås		14
Uppsala/Stockholm-Örebro	15	16
Uppsala/Stockholm-Eskilstuna	6	15
Arboğa-Eskilstuna-Stockholm		6
Stockholm-Katrineholm-Vingåker		6
Stockholm-Hallsberg	13	16
Norrköping-Nyköping-Stockholm	17	
Linköping-Stockholm-Gävle	9	16
Linköping-Stockholm-Ljusdal		4
Linköping-Nyköping-Stockholm		8
Norrköping-Kolmården-Nyköping		16
Mjölby-Nyköping-Stockholm		16
Skavsta/Nyköping-Stockholm	2	18

Figur 3.4: Regionaltåg i Mälardalen i Bas 2045

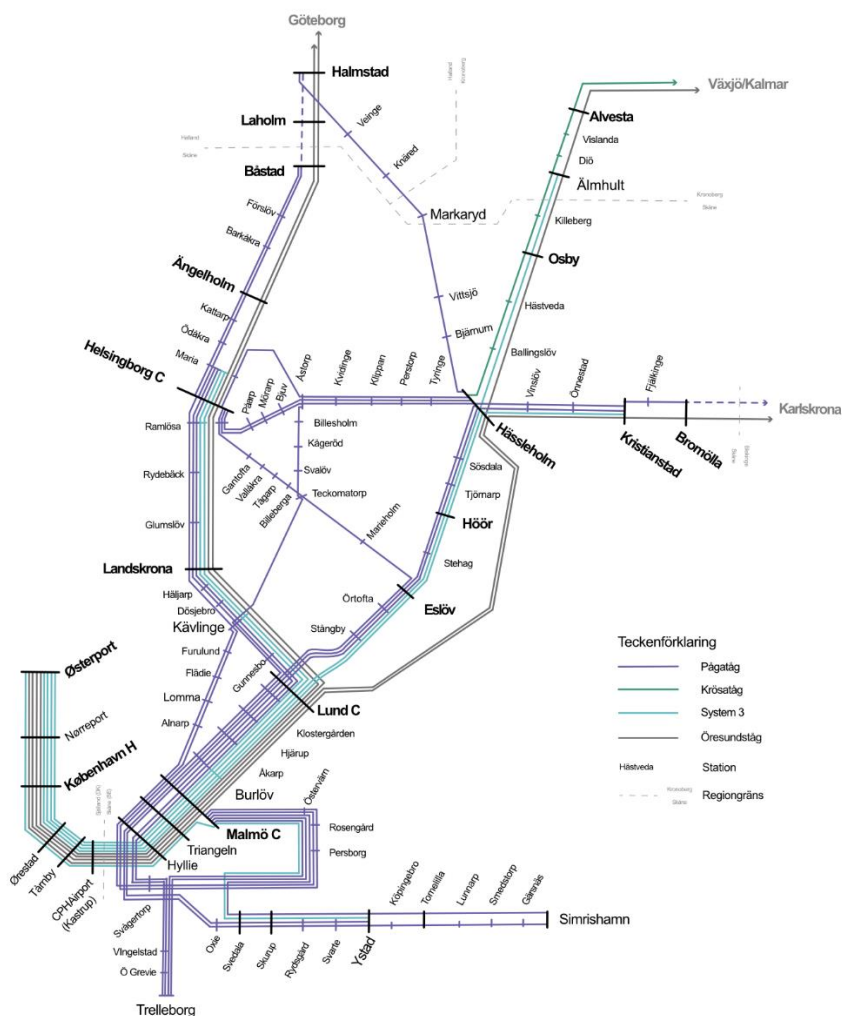


## 4 Skåne och Sydöstra Sverige

### 4.1 Skåne och Blekinge

Resandet med tåg i Skåne har ökat kraftigt under de senaste 20 åren. I februari 2021 presenterade Region Skåne en persontågstrategi för den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040<sup>3</sup>. Önskemålen stämmer till stora delar överens med samarbetsprojektet *Greater Copenhagen* där det har presenterats strategiska trafikeringsscenarioer för tågtrafiken i fyra huvudscenarier för åren 2030, 2035, 2040 och 2050<sup>4</sup>. Region Skåne Scenario 2030 är en bra utgångspunkt för trafikering JA och Scenario 2035 till basprognosen, även om det förutsätts lite mer investeringar än som finns med i den fastställda planen. Scenario 2040 avviker alltför mycket från planen då det förutsätts en ny fast förbindelse Helsingborg–Helsingör, fyrspar Landskrona–Kävlinge, dubbelspar Malmö–Ystad, Malmö–Trelleborg och på hela Skånebanan Helsingborg–Kristianstad. Dessutom förutsätts partiellt dubbelspar på ytterligare fyra sträckor.

Figur 4.1: Målbild 2035 i persontågstrategi Skåne 2020-2040, antal tåg/tim under högtrafik



<sup>3</sup> Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040, Region Skåne 2021-02-16

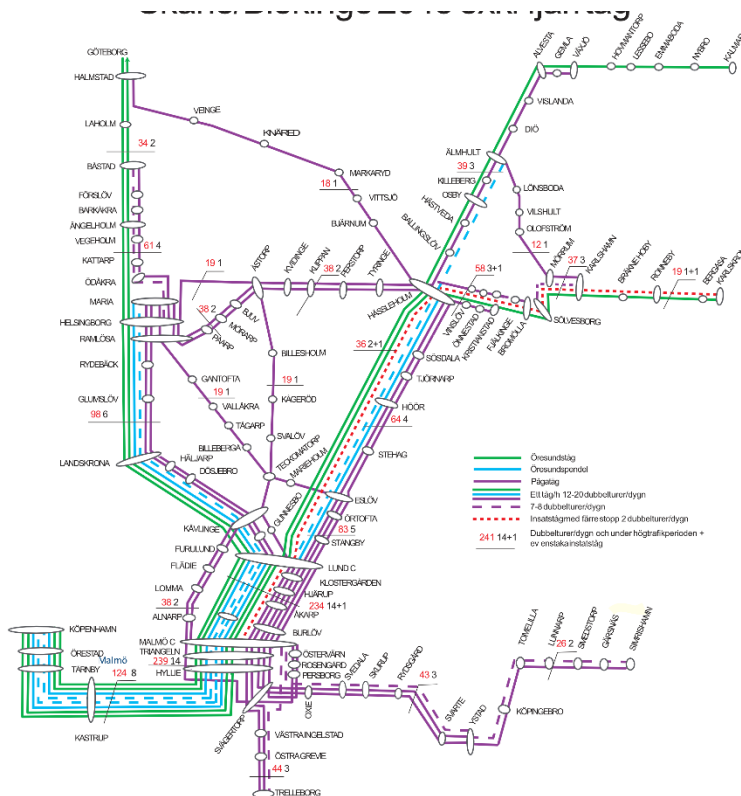
<sup>4</sup> Strategiska scenarier för tågtrafiken i Greater Copenhagen 2019-09-17.

I målbild 2035 är det bland annat förutsatt att Öresundstågen går fyra gånger per timme över bron med två tåg/tim till Göteborg och två tåg/tim till Hässleholm som fortsätter till Kalmar respektive Karlskrona. Öresundstågen kompletteras med två Systemtåg 3/tim. Dessutom förutsätts Systemtåg 3 en gång/tim till och från Ystad. Under högtrafik innebär det totalt nio tåg/tim över bron och 15 tåg/tim i Citytunneln, med genomgående tåg Ystad–Malmö–Köpenhamn. Det sistnämnda tåg har dock inte kunnat inrymmas då det inte ingår några kapacitetsförstärkningar i Citytunneln. Från Malmö till Ystad/Trelleborg samt mellan Hässleholm och Kristianstad visar målbild 2035 fyra tåg/tim under högtrafik. I basprognosen kan dock endast tre tåg/tim inrymmas.

Pågatågstrafiken mellan Malmö och Helsingborg utökas till fyra tåg/tim, under högtrafik. Region Blekinge har önskemål om insatståg under en morgontimme från Karlskrona till Malmö som sen kör tillbaka sen eftermiddag (anges 1+1). Med utbyggnad Maria–Helsingborg kan Åstorp till Helsingborg utökas till tre tåg/tim. I figur 4.2 visas trafikering i basprognosen. I tabell 3 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognos 2045.

Tabell 4: Dubbelturer/dygn i JA och basprognos 2045      Figur 4.2 Regionaltåg i Skåne trafikering i Bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Kristianstad-Malmö/Simrishamn	20	20
Höör-Malmö C-Simrishamn	15	
Lund-Malmö C-Simrishamn	5	
Maria-Malmö-Simrishamn		19
Halmstad-Helsingborg	7	
Båstad-Helsingborg		27
Hässleholm-Höör-Malmö C		16
Helsingborg-Malmö-Ystad	19	
Höör-Malmö C		8
Åstorp-Lund-Malmö		19
Kävlinge-Lomma-Svågertorp-Malmö C		38
Malmö-Hyllie-Malmö	18	
Halmstad-Markaryd/-Hässleholm	13	18
Förlöv-Helsingborg	21	
Malmö C-Ystad	2	4
Helsingborg-Trelleborg	35	38
Kävlinge/Malmö-Trelleborg	6	6
Hässleholm-Bjuv-Helsingborg	15	19
Helsingborg-Åstorp	8	19
Karlshamn/Bromölla-Kristianstad	12	12
Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg	14	19
Karlshamn-Ålmhult		12
Köpenhamn-Eslöv-Hässleholm	6	14
Köpenhamn-Karlskrona	17	17
Malmö-Karlskrona		2
Köpenhamn-Helsingborg	15	24
Köpenhamn-Malmö-Lund	7	7
Kalmar-Malmö-Köpenhamn	17	13
Köpenhamn-Malmö-Ålmhult		12
Göteborg-Malmö-Köpenhamn	19	34





## 5 Småland och Östergötland

Den regionala tågtrafiken längs Södra stambanan har utökats kraftigt i Småland och Östergötland och numera går det regionala tåg på alla sträckor. Den tätaste trafiken finns på sträckan Norrköping–Linköping–Mjölby. Regionaltåg som körs av Mälardalstrafik beskrivs i kapitel 3. Utöver denna trafik, går fyra tåg/tim på sträckan Norrköping–Linköping–Mjölby, varav två tåg/tim kör vidare till Motala och ett tåg/tim till Tranås. Det är dock inte möjligt att köra med jämn kvartstrafik mellan Norrköping och Mjölby. När Ostlänken är klar går det att köra jämn kvartstrafik, vilket förutsätts i basprognosen. Tillsammans med Mälardalstrafik blir det under högtrafik då totalt åtta tåg/tim, på sträckan Norrköping–Linköping och sex tåg/tim på delen Linköping–Mjölby. Beträffande trafik mot Örebro se avsnitt 6.1 om Bergslagen.

Utanför högtrafikperioden måste resenärer från Boxholm och Tranås byta tåg i Mjölby för att resa till och från Norrköping och Linköping. För resenärer från Nässjö och Aneby krävs även byte i Tranås. Framåt 2025 planeras trafiken läggas om så att det går ett separat system Mjölby–Tranås–Nässjö, vilket förutsätts i basprognosen.

Mellan Nässjö och Hässleholm har det införts nio nya hållplatser under de senaste 10-15 åren. Det går två då olika tågssystem, dels Jönköping– Nässjö–Alvesta–Växjö och dels Hässleholm – Alvesta–Växjö. Då det bara är enkelspår Alvesta–Växjö kopplas trafiken ofta ihop på sträckan Alvesta–Växjö. Trafiken har utökats och framåt 2030 antas timestarfik hela dagen. Det går även Krösatåg Kalmar–Emmaboda som framåt 2025 planeras utökas till Växjö. Det nya dubbelspåret mellan Göteborg och Borås medför att IC-tågen på Kust-tillkustbanan får kortare restid till Göteborg och kan även angöra Landvetter flygplats. Mellan Alvesta och Växjö finns önskemål om att köra upp till sex tåg/h med sex olika tågssystem. Då det kommer att kvarstå enkelspår Alvesta – Råppe, antas trafiken från Jönköping via Värnamo vända i Alvesta.

I planen ingår dubbelspår på den korta sträckan Råppe–Växjö, som medför att tågen mellan Kalmar och Växjö då kan fortsätta till Råppe. I samband med upprustningen av Emmaboda–Karlskrona och nya mötesspår, har det startat regional trafik med nya hållplatser. Denna trafik antas vara oförändrad.

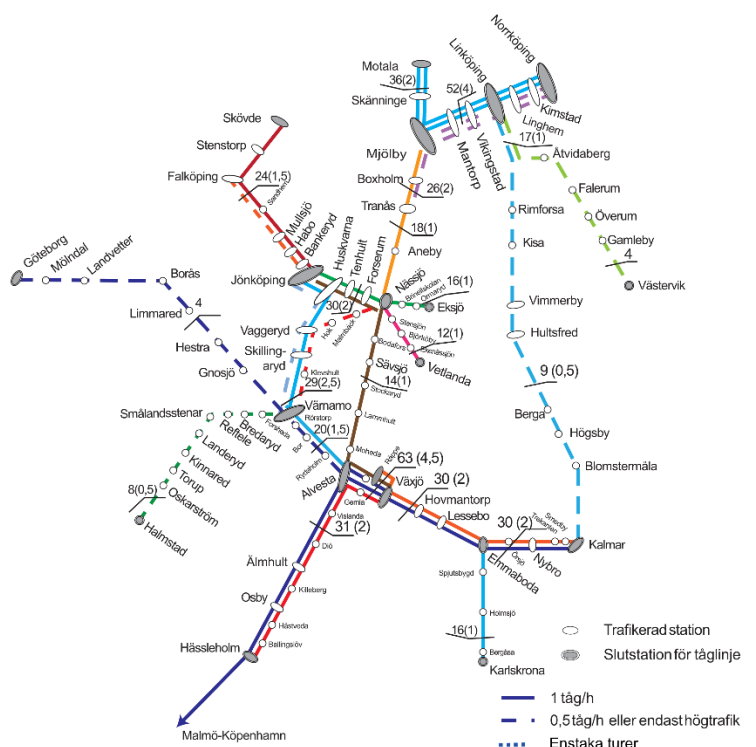
En stor förändring i planen är elektrifiering och upprustning av delarna Jönköping/ Nässjö–Värnamo inklusive ny sträckning Byarum–Tenhult. Utbyggnaden medför att restiden kan minska på sträckan Jönköping–Värnamo, men sträckan Jönköping–Tenhult blir hårt belastad och ett nytt mötesspår ingår i planen. Trafiken mellan Jönköping och Värnamo utökas till två tåg/tim under högtrafik.

Det finns även önskemål om tåg utan byte från Eksjö och Vetlanda till Jönköping, men kräver ökad kapacitet Jönköping–Nässjö. Järnvägen Nässjö–Eksjö kommer att elektrifieras, men inte Nässjö–Vetlanda. Figur 5.1 visar bedömd trafikering med ovanstående förutsättningar.

Tabell 6: Dubbelturer prognos 2019 och Bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Falköping-Jönköping/Nässjö	10	6
Skövde-Jönköping/Nässjö	9	18
Mjölby-Tranås/Nässjö	10	24
Norrköping-Tranås	4	
Norrköping-Mjölby	5	16
Norrköping-Mjölby-Motala	38	36
Linköping-Västervik	8	4
Linköping-Kalmar	8	9
Jönköping/Nässjö-Eksjö	8	16
Nässjö-Värnamo		5
Nässjö-Halmstad	7	1
Värnamo-Halmstad		8
Jönköping-Värnamo-Alvesta		16
Värnamo-Växjö	10	
Nässjö-Vetlanda	7	12
Växjö-Nässjö-Jönköping	10	14
Växjö-Hässleholm	12	14
Kalmar-Malmö-Köpenhamn	17	13
Kalmar/Alvesta-Göteborg	4	4
Kalmar-Växjö		13
Räppe/Emmaboda-Kalmar	8	14
Emmaboda-Karlskrona	16	16

Figur 5.1 Regionaltåg Småland/Östergötland 2045

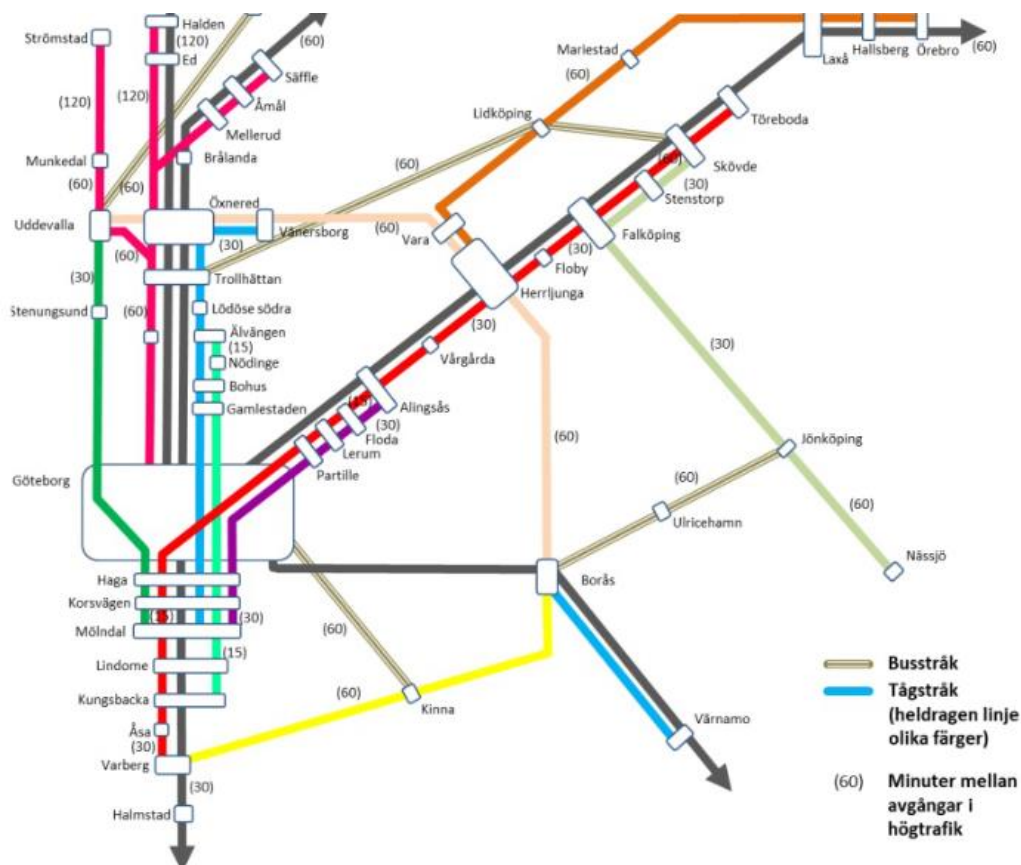


## 6 Västsverige

### 6.1 Västra Götaland

Även i Västra Götaland har det skett förändringar av den regionala trafiken under senare år, bland annat i samband med att dubbelspåret Göteborg–Öxnered blev klart 2012. De stora förändringarna kommer dock att ske kring år 2026 när Västlänken planeras vara klar, då det blir möjligt att köra genomgående trafik genom centrala Göteborg. Efter planperioden antas även nytt dubbelspår Göteborg–Borås vara klart. Med de utbyggnader som ingår i planen 2022-2033 sker stora förbättringar för den regionala järnvägstrafiken i Göteborgsområdet. Västra Götalandsregionen har i Målbild Tåg 2028 och Målbild Tåg 2035 beskrivit en långsiktig strategisk inriktning för den storregionala kollektivtrafiken med tåg och buss i Västra Götaland<sup>5</sup>. Under 2022 har det tagits fram en handlingsplan<sup>6</sup> som visar en plan för ett successivt införande av de trafikförändringarna. Syftet med handlingsplanen är att utgöra beslutsunderlag för trafiksatsningar, och övriga investeringar som behövs för att genomföra Målbild Tåg 2028. I figur 6.1 visas den föreslagna trafikeringen för tåg och buss 2028.

Figur 6.1 Handlingsplan 2028 i Västra Götaland, antal dubbelturer/dygn



<sup>5</sup> Målbild Tåg 2035-utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland. Antagen av regionfullmäktige i juni 2013

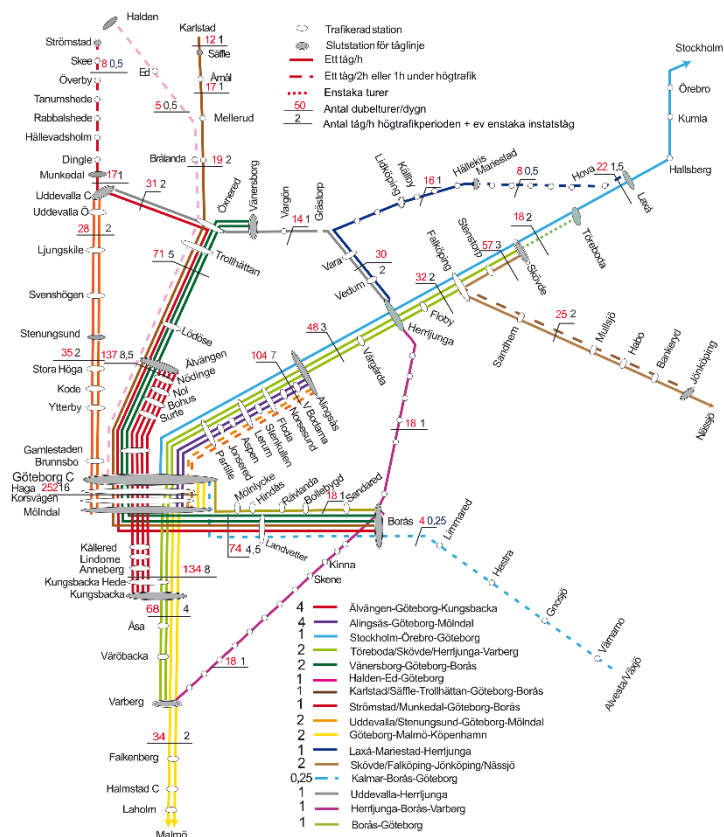
<sup>6</sup> Rapport 2022-07-05 Tåg 2028 – handlingsplan. Beslutad av Västrafiks styrelse

Efter att utbyggnaderna i nationell plan genomförs finns goda möjligheter att klara trafikeringen i handlingsplanen. Det är framförallt trafiken med Regiontåg som utökas. Genom Västlänken skulle det bli som mest 16 tåg/tim norrifrån. Sex tåg/h fortsätter mot Kungsbäcka och fyra tåg/tim till Borås. Resterande sex tåg/tim vänder då i Mölndal, se figur 6.2.

Tabell 6: Dubbelturer/dygn 2019 och Bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Borås/Göteborg-Strömstad	6	8
Borås-Göteborg-Uddevalla		7
Mölndal/Göteborg-Uddevalla	13	28
Borås-Göteborg-Munkedal		10
Mölndal/Göteborg-Stenungsund	12	7
Kungsbäcka-Göteborg	55	
Mölndal/Göteborg-Alingsås	40	38
Göteborg-Floda	3	
Kungsbäcka-Älvängen		66
Göteborg-Älvängen	54	
Hallsberg/Laxå-Herrljunga	5	8
Mariestad-Herrljunga/Göteborg	5	8
Falköping-Jönköping/Nässjö	10	6
Skövde-Jönköping/Nässjö	9	18
Töreboda-Göteborg-Varberg		10
Skövde-Göteborg-Varberg	13	8
Örebro-Göteborg	2	
Göteborg-Halmstad	9	
Herrljunga/Göteborg-Varberg	5	8
Falköping-Göteborg-Varberg		16
Uddevalla-Herrljunga/Borås	10	14
Uddevalla-Borås	10	
Borås/Göteborg-Karlstad	10	12
Halden-Trollhättan/Göteborg	2	6
Göteborg-Öxnered-Uddevalla	3	0
Borås/Göteborg-Vänersborg	24	34
Borås-Göteborg-Öxnered-Säffle		4
Charlottenberg-Kristinehamn	9	8
Arvika-Kristinehamn	1	3
Kongsvinger-Degerfors/Örebro	3	6
Karlstad/Kil-Torsby	12	16
Falun-Karlstad/Göteborg	2	2
Kalmar/Alvesta-Göteborg	4	4
Herrljunga/Borås-Varberg	12	18
Oslo-Göteborg	4	7
Göteborg-Malmö-Köpenhamn	19	34

Figur 6.2 Pendeltåg och regionaltåg västra Götaland, 2045

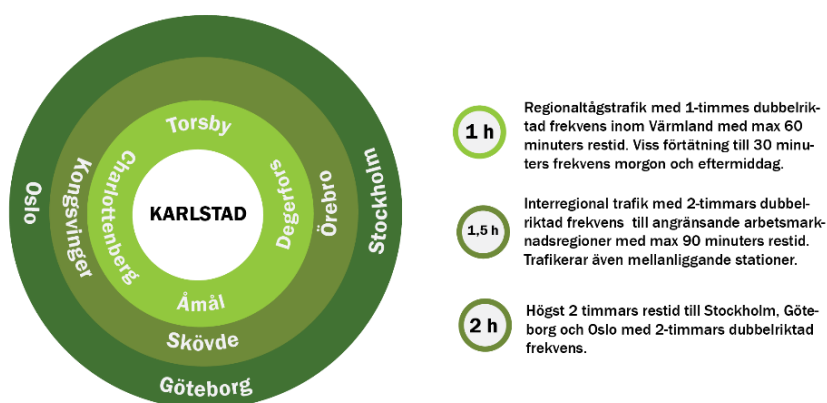


De genomgående tåg som kör vidare till Borås angör även den nya stationen vid Landvetter flygplats. Det nya dubbelspåret trafikeras även av tåg från Värnamo och Alvesta varannan timme. Den befintliga banan mellan Göteborg och Borås trafikeras varje timme, men saknar koppling till Västlänken. Norrifrån blir det totalt nio tåg/tim från Älvängen (inkl Oslo-tågen), sju tåg/tim från Alingsås och två tåg/tim från Stenungsund. Söder om Göteborg blir det åtta tåg/tim från Kungsbäcka. Tågen på Kinnekullebanan antas gå varje timme söder om Mariestad och varannan timme norr om Mariestad. Det har förutsatts att det krävs byte i Herrljunga för resande till Göteborg och i Laxå för resande mot Hallsberg och Örebro.

## 6.2 Värmland

Region Värmland har i tidigare målbild framfört önskemål om timmestrafik inom Värmland med utökning till halvtimmetrafik från Karlstad mot Arvika, Kristinehamn och Sunne, se figur 6.3. Det har tagits fram en strategisk plan för tågtrafik i Värmland fram till 2040 som innehåller tre scenarier med olika ambitionsnivå. De investeringar som ingår i planen medför bättre flexibilitet i tidtabellsläggningen, men på Värmlandsbanan väster om Karlstad har trafiken i princip fått begränsas till dagens utbud. Det blir dock en mindre utökning Arvika–Kil och Karlstad–Kristinehamn.

Figur 6.3 Målbild Värmland

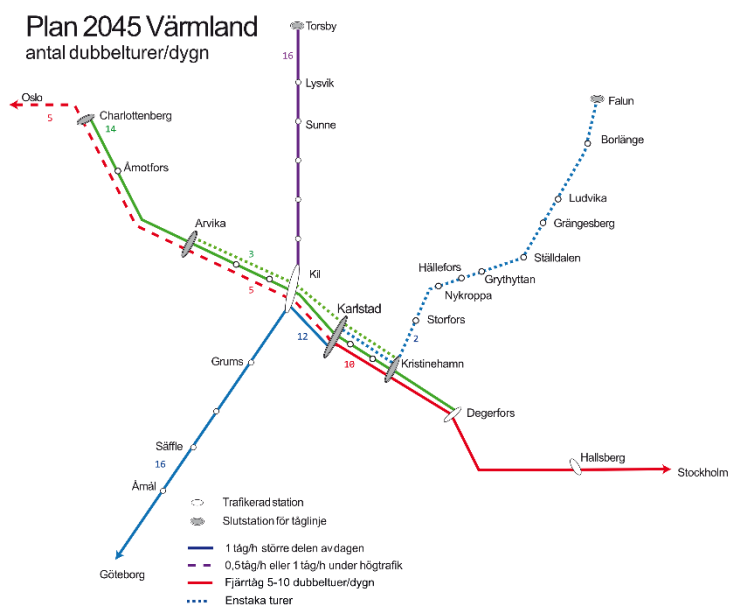


Även godstrafiken och långväga persontrafik har fått anpassas till den begränsade kapaciteten på Värmlandsbanan. Regional trafik Arvika–Karlstad–Kristinehamn har fått begränsas till 14 dubbelturer/dygn och hälften av tågen på Frykdalsbanan antas gå till Kil. Det krävs då byte i Kil för resande till Karlstad, se figur 6.4 som visar persontrafiken genom Värmland.

Tabell 7: Dubbelturer prognos 2019 och Bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Stockholm-Karlstad	6	5
Stockholm-Oslo	2	5
Borås/Göteborg-Karlstad	10	12
Borås-Göteborg-Öxnered-Säffle		4
Charlottenberg-Kristinehamn	9	8
Arvika-Kristinehamn	1	3
Kongsvinger-Degerfors/Örebro	3	6
Karlstad/Kil-Torsby	12	16
Falun-Karlstad/Göteborg	2	2

Figur 6.4: Regionaltågstrafik i Värmland Bas 2045



## 7 Bergslagen och Norra Sverige

### 7.1 Bergslagen

Sedan ett antal år går det timmestrafik Gävle–Borlänge–Örebro/Hallsberg som varannan timme fortsätter till Mjölby. Som visades i avsnitt 3.2 är önskemålet från Region Östergötland två tåg/tim till Mjölby under högtrafik, men då det ännu inte förts fram av Örebro län har det i basprognosen antagits utökning till timmestrafik. Detta behöver dock utvärderas till nästkommande basprognos. Idag förtätas trafiken till två tåg/timme på delen Lindsberg–Örebro under högtrafik. Berörda län vill även ha förtätad trafik på delarna Gävle–Falun–Borlänge–Ludvika och Lindsberg–Kopparberg. I plan 2022-2033 ingår lite ökad kapacitet Gävle–Storvik och Falun–Borlänge. I bas ha därför antagits utökning Gävle–Falun–Borlänge–Ludvika och Lindsberg–Kopparberg.

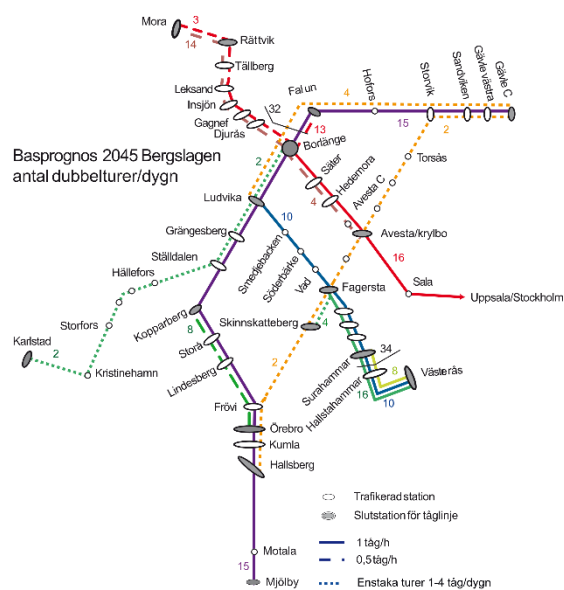
Tågtrafiken Gävle–Storvik–Fagersta–Örebro har dragits ner under de senaste åren. Här går dessutom en omfattande godstrafik. Banans framtida funktion innebär att godstågen prioriteras, vilket medfört att persontrafiken i basprognosen minskar till två dubbelturer/dygn. På Dalabanan finns ett starkt intresse att utöka trafiken till timmestrafik utan alltför mycket tidsödande tågmöten. Dessutom finns önskemål om insatsturer Avesta Krylbo–Borlänge, med åtgärderna i plan finns möjlighet att framföra ytterligare några dubbelturer/dygn på delen Avesta Krylbo–Borlänge–Rättvik.

Restiderna inom Bergslagen är generellt långa, vilket medför onödigt höga trafikeringskostnader. Ett viktigt önskemål är att minska dessa för att få bättre omlopp. Det gäller i synnerhet sträckan Fagersta – Västerås. Genom de planerade åtgärderna kan trafiken utökas till 26 dubbelturer/dygn, varav tio dubbelturer/dygn kör hela sträckan Ludvika – Fagersta – Västerås och fyra dubbelturer/dygn utgår från Skinnskatteberg. Det finns också önskemål om förtätad trafik Surahammar – Västerås. I basprognosen ingår därför ytterligare sex dubbelturer/dygn på den delen, se figur 7.1 och tabell 8.

Tabell 8: Dubbelturer prognos 2019 och Bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Stockholm-Falun	8	13
Stockholm-Mora	2	3
Borlänge-Västerås	1	
Mora-Borlänge/Avesta	7	14
Mjölby-Borlänge-Gävle	8	15
Kopparberg/Lindsberg-Örebro	8	8
Borlänge-Örebro-Hallsberg	8	
Laxå-Örebro	2	
Hallsberg-Fag-Gävle	5	2
Västerås-Fagersta	9	16
Västerås-Surahammar		8
Västerås-Ludvika	9	8
Falun-Karlstad/Göteborg	2	2

Figur 7.1: Regionaltågstrafik i Bergslagen Plan 2045



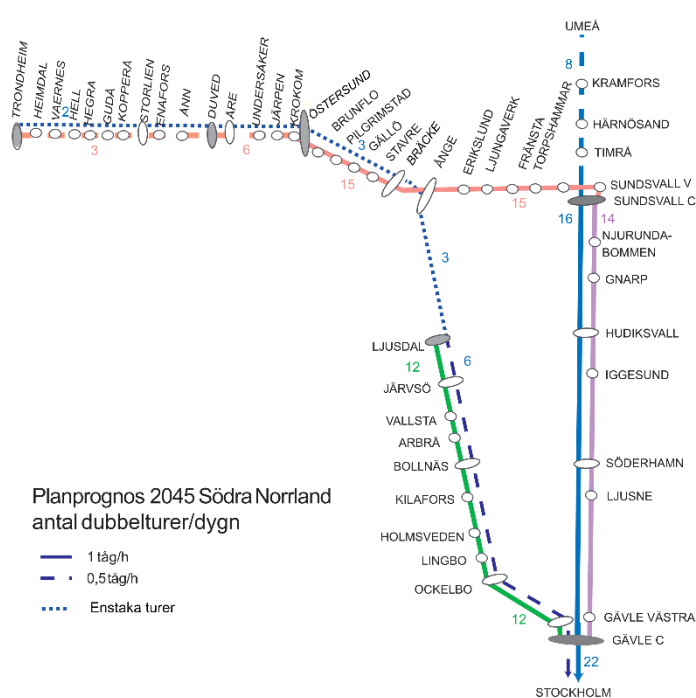
## 7.2 Södra Norrland

Genom samarbete mellan SJ och RKTM i Gävleborgs län har tågtrafiken Gävle– Sundsvall och Gävle–Ljusdal utökats. I plan 2022-2033 ingår nya dubbelspårssträckningar Sundsvall–Dingersjö och Gävle–Kringlan som medför kortare restider, bättre kapacitet och ny hållplats vid Gävle sjukhus. På delen Gävle–Sundsvall kvarstår dock fortfarande långa sträckor med enkelspår, snabbtågstrafiken Stockholm–Gävle–Sundsvall kan i Bas bara utökas med en dubbeltur till 13 dubbelturer, se figur 7.2.

Tågtrafiken på sträckan Sundsvall–Östersund är också under utveckling och åtgärderna i plan medför bättre förutsättningar. Norrtågs önskemål är minst timmestrafik hela dagen på sträckan Sundsvall–Östersund, med varannan timme väster om Östersund. När elektrifieringen av Meråkersbanan på den norska sidan blivit genomförd antas genomgående tågtrafik mellan Sundsvall och Trondheim. I basprognosen har det antagits totalt fem dubbelturer/dygn, se figur 7.2.

Tabell 9: Dubbelturer prognos 2019 och Bas 2045      Figur 7.2: Södra Norrland, Bas 2045, dubbelturer/dygn

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Stockholm-Umeå/Luleå	4	8
Stockholm-Sundsvall	8	6
Stockholm-Östersund	2	1
Stockholm-Östersund-Trondheim		2
Sundsvall-Östersund	5	9
Stockholm-Ljusdal	3	
Östersund-Trondheim	2	
Sundsvall-Åre/Duved	5	3
Gävle-Ljusdal	11	12
Gävle-Sundsvall	7	12





### 7.3 Norra Norrland

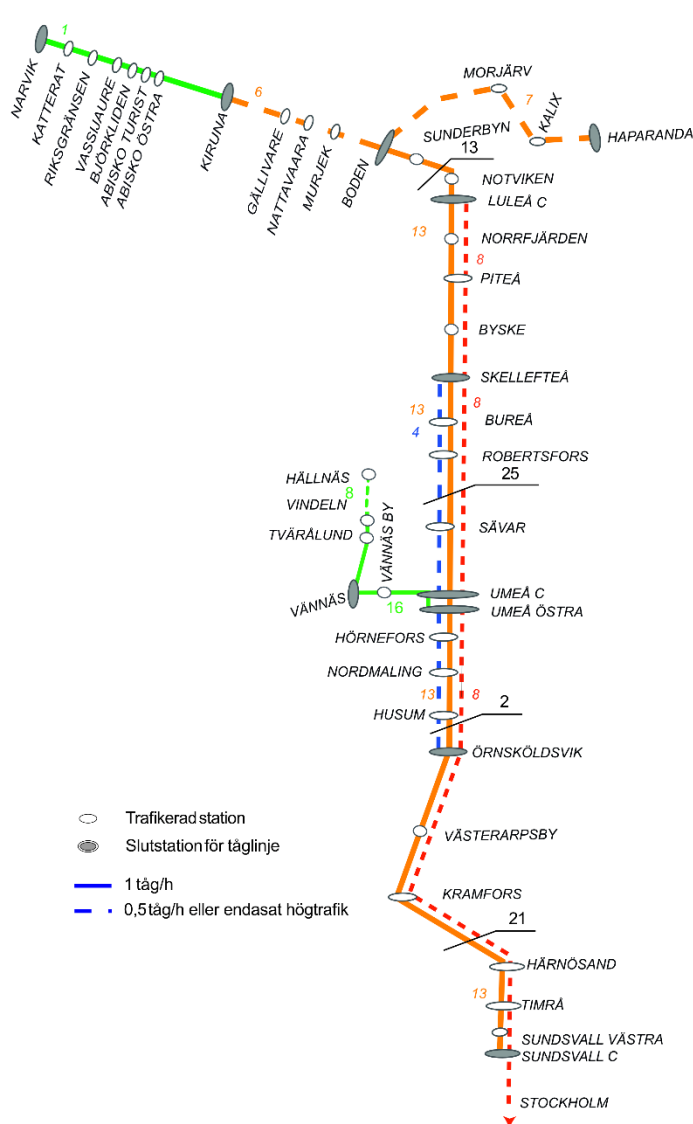
Norrtåg startade tågtrafik Umeå–Sundsvall i samband med att Botniabanan blev klar och hösten 2011 startade även regional tågtrafik på delen Umeå–Lycksele, men har nu lagts ner på grund av att sträckan inte är elektrifierad. Därför vänder tågen i Hällnäs. Under 2021 har det startat upp persontrafik mellan Luleå och Haparanda via Kalix.

I den fastställda planen ingår en utbyggnad av Norrbotniabanan som är en ny järnväg Umeå – Skellefteå–Luleå. Det medför att regionaltåg från Sundsvall och Örnsköldsvik utökas till Skellefteå och Luleå. Då prognosystemet har svårt att hantera byten mellan linjer med låg turtäthet har det antagits genomgående tåg i Luleå som fortsätter till Kiruna och Haparanda, se figur 7.3. På Norrbotniabanan blir det då nya i stopp i Sävar, Robertsfors, Bureå, Skellefteå, Byske, Piteå och Norrfjärden. Som visades i figur 2.1 kommer också delar av snabbtågstrafiken att förlängas från Umeå till Luleå.

Tabell 9: Dubbelturer JA och Bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Kiruna-Riksgränsen	2	1
Kiruna-Luleå	5	
Kiruna-Umeå	1	
Luleå-Boden/Haparanda	5	7
Umeå-Vännäs/Vindeln	8	8
Umeå-Hällnäs/Lycksele	4	8
Umeå-Luleå	2	
Sundsvall-Umeå	9	
Örnsköldsvik-Skellefteå		4
Örnsköldsvik-Umeå	4	
Stockholm-Umeå/Luleå	4	8

Figur 7.3: Norra Sverige Bas 2014, antal dubbelturer/dygn



## 8 Godstrafik 2045

Godstrafiken i basprognos 2045 beskrivs i en separat rapport. Fehmarn-Bältförbindelsen mellan Tyskland och Danmark ingår som förutsättning i prognosnätet för 2045. I planen ingår utbyggnader för att möjliggöra 750 meter långa godståg på de strategiska godsstråken. Redan till 2025 är det möjligt att köra ett mindre antal 750 meter långa godståg i triangeln Hallsberg – Malmö–Göteborg. Figur 7.1 visar på vilka sträckor av det strategiska godsnetet som det blir möjligt att köra 750 meter långa godståg efter genomförande av den fastställda planen. Även om körning med 750 meter långa godståg möjliggörs, så kommer flera av de aktuella sträckorna att vara överbelastade, vilket medför att det på dessa sträckor kommer att vara stora begränsningar för att framföra långa godståg. Begränsningen är då att det under stora delar av dygnet kommer att vara svårt för ett godståg att hinna till nästa mötesspår eller förbigångsspår som kan hantera 750 meter långa godståg. Dessa sträckor är i figur 8.1 markerade med orange färg.

Figur 8.1: Sträckor med möjlighet att köra 750 meter långa godståg



I planen ingår dubbelspår på hela sträckan Hallsberg–Mjölby som medför att det inte längre krävs några omledningar av godstrafik i nord-sydlig riktning från Hallsberg och söderut. Flera sträckor i Bergslagen blir dock så överbelastade, så att godstågen måste ledas längre vägar. Det handlar i första hand om sträckorna Borlänge–Falun och Falun–Storvik. Det medför att stålpendeln mellan Luleå och Borlänge måste ledas den längre vägen via AvestaKrylbo, samt att de sk ARE-tågen mellan Oslo och Narvik också måste ledas den längre vägen via Borlänge–AvestaKrylbo–Storvik. Det medför att det i prognosen antas 52 godståg/dygn mellan Avesta Krylbo och Storvik. Norr om Örebro kommer det ca 17 mil långa enkelspåret Storvik–Frövi att vara hårt belastat även om godstrafiken är lägre än i tidigare bas 2040.

På Västra stambanan ökar godstrafiken med ca 15–30 tåg/dygn på delen Hallsberg–Göteborg med störst ökning på delen Hallsberg–Laxå. Denna trafikökning möjliggörs genom att det byggs fler förbigångsspår. Förtätningen av antal förbigångsspår medför samtidigt att godstågen måste stanna fler gånger som medför att fördröjningstiden ökar från 50 till 90 minuter längre transporttid jämfört med idag<sup>7</sup>. Genom utbyggnaden av Ostlänken förbättras kapaciteten för godstrafiken på den hårt belastade sträckan Järna–Katrineholm. Det medför att godståg lättare kan få kanaler ut från Stockholm som idag är mycket begränsat. Godståg i riktning Stockholm–Östergötland kan dessutom ledas den kortare vägen via Nyköping när den blivit avlastad.

Utbyggnad av nytt dubbelspår Hässleholm–Lund medför att godstågen får en rejält ökad kapacitet när de inte behöver blandas med snabba tåg utan stopp mellan Hässleholm och Lund. På Södra stambanan söder om Mjölby ökar då antal godståg. Den största ökningen hamnar då på sträckan Älmhult–Hässleholm där kapaciteten blir fullt utnyttjad. Så länge denna sträcka inte åtgärdas kommer den att godstrafiken inte att kunna öka ner mot kontinenten. Godstrafiken ökar även längs Västkusten efter att hela Västkustbanan fått dubbelspår. Den största delen av den internationella godstrafiken mot kontinenten antas hamna på Öresundsbron, som får 50 godståg/dygn, mot 13 godståg/dygn till Trelleborg.

Utbyggnaden av Norrbottenbanan på delen Umeå–Skellefteå–Luleå innebär att det blir ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken. Då kapaciteten är begränsad på Ostkustbanan, måste dock delar av godstrafiken gå kvar den längre vägen i inlandet som dessutom har vagnviktsbegränsningar. Sydostlänken mellan Olofström och Mörrum medför att godstrafiken till Karlshamn kan gå den kortaste vägen och inte behöver köra på de hårt belastade sträckorna Älmhult–Hässleholm och Hässleholm–Kristianstad. Triangelsspår i Alvesta medför också att tågen mellan Göteborg och Olofström inte behöver göra lokrundgång i Alvesta, som sparar mycket tid och kostnader.

---

<sup>7</sup> Utpekad bristanalys Västra stambanan, Trafikverket (2021-03-30)

## 9 Kapacitet med Basprognos 2045

Trafikeringen i basprognosen är anpassad till den tillgängliga infrastrukturen, det innebär att trafikeringen kan antas vara körbar. Antalet sträckor med stora kapacitetsproblem förväntas dock öka jämfört med 2022, framförallt på de stora stråken med mycket trafik, vilket medför att det kommer att vara ett sårbart system. Persontrafiken ökar mest i storstadsområdena, här kommer belastningen framförallt att vara ett problem under de två mest belastade timmarna. Kapacitetsproblemen tilltar dock också på många enkelspårssträckor i Bergslagen och Värmland med blandad person- och godstrafik. Figur 9.1 visar kapacitetsbegränsningar över dygnet med basprognos 2045 och utbyggnader enligt fastställd plan för åren 2022-2033.

Figur 9.1: Kapacitetsbegränsningar över dygnet med basprognos 2045





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)