

RAPPORT

# Tågtrafikering 2045 i Basprognos 2026 enligt planförslag 2026–2037

2026-05-04



## **Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Tågtrafikering 2045 i Basprognos 2026 enligt planförslag 2026–2037

Författare: Lennart Lennefors, PLjp

Dokumentdatum: 2026-05-04

Ärendenummer: TRV 2024/132623

# Innehåll

<b>1 Inledning .....</b>	<b>4</b>
1.1 Bakgrund och syfte.....	4
1.2 Trafikeringsförutsättningar .....	4
1.3 Punktlighet 2007–2025 .....	5
1.4 Utbyggnader i planförslag 2026–2037 .....	6
1.5 Förbättringar till 2045.....	8
<b>2 Långväga persontrafik .....</b>	<b>9</b>
2.1 Dagtåg.....	9
2.2 Nattåg.....	12
<b>3 Mälardalen och norra Östergötland .....</b>	<b>13</b>
3.1 Pendeltåg i Stockholm.....	13
3.2 Länsöverskridande persontrafik i Mälardalen.....	14
<b>4 Skåne och sydöstra Sverige.....</b>	<b>18</b>
4.1 Skåne och Blekinge.....	18
4.2 Småland och Östergötland .....	21
<b>5 Västsverige .....</b>	<b>23</b>
5.1 Västra Götaland.....	23
5.2 Värmland.....	26
<b>6 Bergslagen och Norra Sverige .....</b>	<b>27</b>
6.1 Bergslagen .....	27
6.2 Södra Norrland .....	29
6.3 Norra Norrland.....	30
<b>7 Godstrafik 2045 .....</b>	<b>32</b>
<b>8 Total trafik och kapacitet .....</b>	<b>35</b>
8.1 Trafikförändring 2025–2045.....	35
8.2 Kapacitet med Basprognos 2045.....	36

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Trafikverket tar löpande fram prognoser för transportsystemet. Föreliggande prognos har 2045 som prognosår och förutsätter utbyggnad enligt planförslaget för åren 2026–2037. 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 på lång sikt. För den regionala persontrafiken finns regionala trafikförsörjningsprogram som beskriver hur en region planerar att utveckla sin kollektivtrafik på lång sikt. Dokumenten innehåller mål och strategier för kollektivtrafikens utformning, finansiering och utveckling för respektive region. Många RKM (regionala kollektivtrafikmyndigheter) tar dessutom fram målbilder eller tågstrategier. Den kommersiella persontrafiken är mer svårbedömd, eftersom utbudet kontinuerligt anpassas till den gällande efterfrågan och efterfrågan kan ändras om det tillkommer en ny operatör. Ett tydligt exempel är snabbtågstrafiken mellan Stockholm och Göteborg där det i prognoserna för 2020 förutsattes väsentligt färre snabbtåg än som i verkligheten framfördes i början av 2020 (för pandemin) när det fanns två operatörer. På andra sträckor som Stockholm–Dalarna är trafikeringen lägre än vad som förutsattes i prognoser för 2020, en trolig orsak torde vara att trafiken varken ger något större överskott, eller har biljettsamarbete med RKM.

Den tågtrafik som tas med i basprognosen måste vara fullt körbar, vilket innebär att kapacitetsutnyttjandet på någon sträcka inte får hamna över 100 % varken över dygnet eller under de mest belastade timmarna. Med de investeringar som ingår i planförslaget för åren 2026–2037 finns flera sträckor där det inte finns möjlighet att framföra den efterfrågade tågtrafiken med hänsyn till tillgänglig kapacitet. När önskemålen är större än den tillgängliga kapaciteten sker det då en avvägning av vilken trafik som är mest prioriterad att framföra. 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.

I kapitel 2–6 görs en beskrivning av de trafikeringsantaganden som använts. Kapitel 2 behandlar 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 gå lika många turer i båda riktningar. Därför används benämningarna dubbelturer (dtr) eller tågpar för persontrafiken. 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 2007–2025

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 visas punktligheten uppdelat på olika trafiksystem för åren 2023–2025, samt genomsnitt under åren 2007–2025 respektive 2023–2025.

**Tabell 1 Punktlighet 2007–2025 för olika tågssystem i Sverige, räknat på tåg som är upp till 5,9 min sena.**

Trafiksystem	2023	2024	2025	Medel 2007-2025	Medel 2023-2025
Stockholm-Göteborg/Uddevalla	69%	65%	71%	69%	73%
Stockholm-Malmö/Köpenhamn	61%	58%	52%	57%	66%
Stockholm-Karlstad-Oslo	61%	47%	58%	55%	71%
Stockholm-Sundsvall/Östersund/Umeå	67%	54%	59%	60%	75%
Snabbtåg Göteborg-Malmö	64%	80%	85%	77%	79%
Nattåg till Norrland	65%	56%	61%	61%	70%
Dalabanan	62%	64%	65%	64%	77%
Göteborg-Karlstad	78%	71%	81%	76%	80%
Göteborg-Oslo	59%	64%	74%	66%	79%
Kust till Kust, Göteborg-Kalmar/Karlskrona	95%	91%	94%	94%	91%
Ljusdal-Gävle-Stockholm-Linköping	80%	75%	69%	75%	85%
Mittlinjen Sundsvall-Storlien	84%	82%	79%	81%	88%
Norrtåg exkl Mittlinjen	84%	76%	78%	80%	80%
Regionaltåg i Västra Götaland	90%	90%	91%	90%	91%
Regionaltåg Mälardalen	82%	80%	84%	82%	87%
TiB, Tåg i Bergslagen	81%	79%	84%	81%	87%
Tjust- och Stångådalsbanan	86%	81%	90%	86%	87%
Krösatåg	92%	92%	94%	92%	94%
Värmlandstrafiken	87%	80%	83%	83%	88%
Atrain, Arlandabanan	88%	96%	96%	93%	96%
X-Trafik	85%	82%	83%	84%	88%
Ö-traf Norrköping-Linköping-Motala/Tranås	94%	94%	96%	95%	96%
Öresundståg	88%	87%	87%	88%	88%
Pågatåg i Skåne	90%	91%	95%	92%	93%
Pendeltåg i Göteborg	95%	95%	94%	95%	96%
Pendeltåg i Stockholm	91%	91%	96%	92%	94%

De långväga tågssystemen visas på de övre raderna. Tabell 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 allra sämsta genomsnittliga punktlighet under alla uppmätta år som då legat <75 procent. En sådan låg punktlighet bör betraktas som en betydande brist och det är även en lägre punktlighet än godstrafiken som hade en genomsnittlig punktlighet på 75,5 procent under åren 2007–2025. Denna låga punktlighet avviker också från mönstret i många andra länder där höghastighetståg normalt har en punktlighet > 90 procent med toppnoteringar i Japan, Taiwan och Spanien med 98–99,5 procent. Den höga punktligheten i dessa tre 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 (sträckan Boston–New York–Washington), vilket medför att dessa länders punktlighet för snabbtåg stället är ca 70–75 procent. På samma sätt som i Sverige kör Tyskland och USA snabbtåg, regionaltåg och gods på samma dubbelspår. Detta visar att det är svårt att få en bra punktlighet för snabba persontåg på banor med många trafikuppgifter och hög belastning.

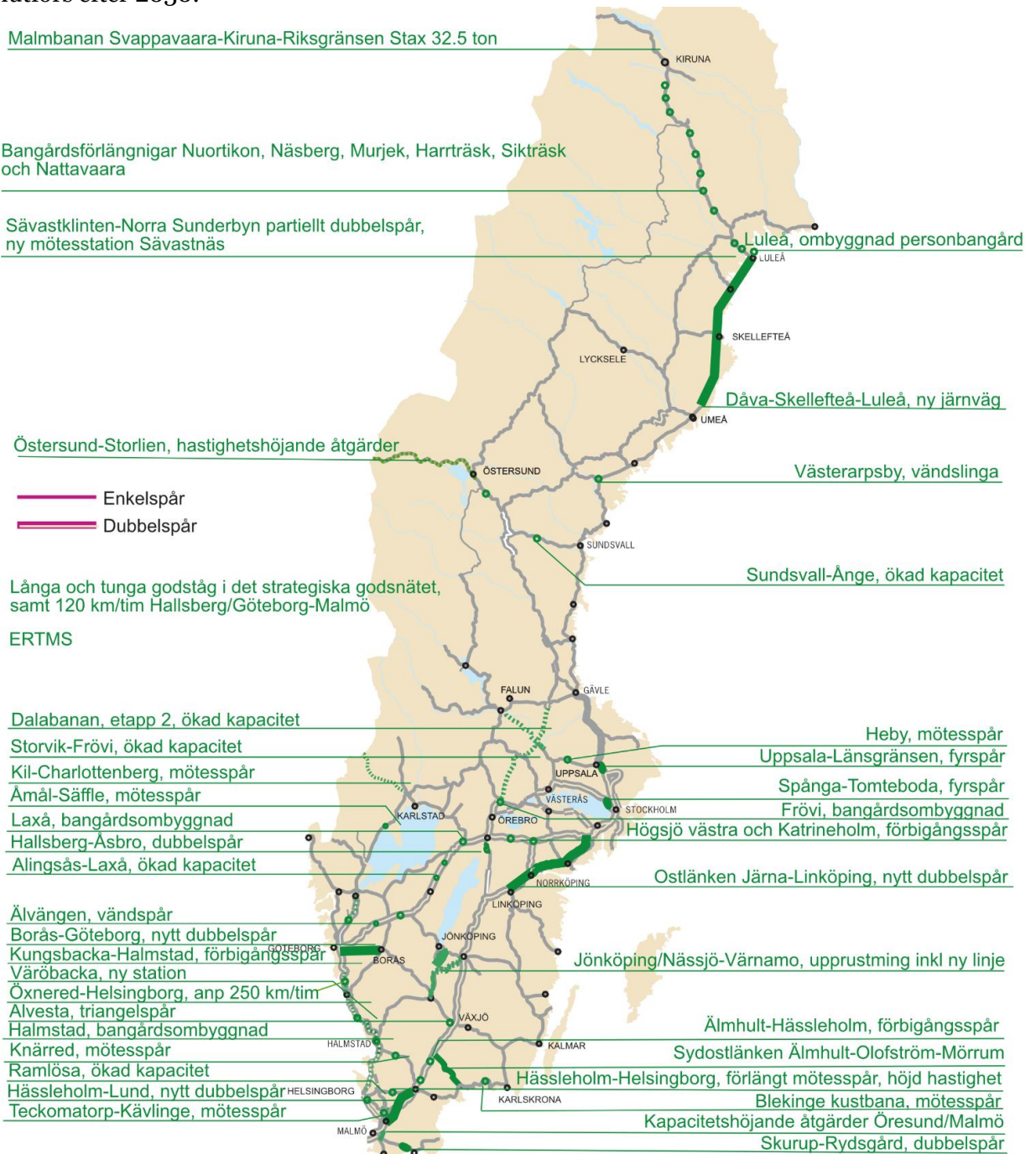
Även regional tågtrafik som går i egna separerade system kan ha en mycket hög punktlighet, trots mycket tät trafik. Ett bra exempel är S-togen i Köpenhamn där det på flera längre sträckor kör tåg var femte minut på dubbelspår och 30 tåg/tim i centrala snittet med en punktlighet >95 procent. Godståg och 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, Östgötatrafik och pendeltåg i Göteborg noterar den bästa punktligheten med ca 96 procent. Att dessa trafiksystem har den bästa punktligheten beror till stor del på att de har en kort omloppstid, vilket medför att det är lättare att undvika en försening upp till 5,9 minuter. När tågtrafikens tidtabeller ska fastställas har snabbtåg hög prioritet, men i den operativa driften uppstår lätt förseningar för snabbtåg när det är blandad trafik och då drabbas snabbtåg när andra tåg som inte är försenade ofta prioriteras.

## 1.4 Utbyggnader i planförslag 2026–2037

De tillkommande objekten >150 Mkr som påbörjas under planperioden 2026–2037 visas i Figur 1. Tre större utbyggnader som funnits med i tidigare planer har tagits ur planen och det sker omtag. Det gäller dels dubbelspår Helsingborg–Maria och Gävle–Kringlan som fanns med både i plan 2018–2029 och 2022–2033 och dels dubbelspår Sundsvall–Dingersjö som även fanns med i plan 2014–2025. En liten del närmast Sundsvall håller dock på att byggas ut med färdigställande till år 2030. Flera andra större objekt i planförslaget har funnits med i plan 2014–2025 och framåt. Här kan nämnas Ostlänken (Järna–Linköping), nytt dubbelspår Hässleholm–Lund (nu utan utbyggnaden av bangården i Hässleholm), elektrifiering av delen Jönköping/Nässjö–Värnamo inklusive delvis ny sträckning, Mälarbanans fyrspår genom Sundbyberg, dubbelspår Hallsberg–Åsbro samt planskild spårkorsning i Olskroken strax norr om centrala Göteborg. Tågtunneln Västlänken i Göteborg har funnits med sedan plan 2010–2021. Bland större objekt som funnits med sedan plan 2018–2029 kan nämnas Sydostlänken som förbinder Olofström och Blekinge kustbana via ett nytt enkelspår inklusive elektrifiering av delen Älmhult–Olofström, utbyggnad till fyra spår på Ostkustbanan Uppsala–Myrbacken (delningspunkt mot Arlanda, samt Norrbotniabanan, delen. Umeå–Skellefteå.

Det är inte ovanligt att större järnvägsprojekt åker ur planen, men i många fall kan de komma tillbaka kraftigt försenade. Exempelvis fanns Ostlänken, Mölnlycke–Bollebygd och Norrbotniabanan med redan i plan 2004–2015 (färdigställande efter 2015), men åkte ur plan 2010–2021. Ostlänken och Mölnlycke–Bollebygd kom sedan tillbaka i plan 2014–2025 och första delen av Norrbotniabanan i plan 2018–2029. Även i planförslaget 2026–2037 är det några större utbyggnader som planeras bli färdigställda långt efter planperiodens slut. Här kan nämnas nytt dubbelspår Hässleholm–Lund, dubbelspår Borås–Mölndal, samt Mälarbanans fyrspår genom Sundbyberg. Borås–Mölndal har blivit förändrad jämfört med

tidigare planer, då det tillförts en bibana mellan Mönlycke och Landvetter. I planförslaget ingår några nya objekt. Här kan nämnas nytt dubbelspår Skurup–Rydsgård på Ystadbanan, fyra nya mötesspår på Värmlandsbanan på delen Kil–Charlottenberg samt anpassning för 250 km/tim på delar av sträckan Oslo–Göteborg–Helsingborg. Utöver åtgärder som visas i Figur 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 Utbyggnader som påbörjas 2026–2037 och som påverkar trafikering och kapacitet.**

## 1.5 Förbättringar till 2045

I basprognosen för 2045 förutsätts att alla tillkommande utbyggnader som ingår i planförslaget för 2026–2037 blir genomförda till år 2045. För de utbyggnader där det sker omtag som Helsingborg–Maria och Gävle–Kringlan har det i Basprognosen förutsatts att de inte genomförs till 2045. Alla pågående utbyggnader som tåg tunneln Västlänken i Göteborg förutsätts bli genomförda. Utöver de namngivna objekten finns trimningsåtgärder som ännu ej specificerats och som kostar <150 Mkr, samt nationella satsningar som exempelvis åtgärder för längre godståg och införande av ERTMS.

De stora objekten som Ostlänken, nya dubbelspår Hässleholm–Lund och Borås–Mölndal, Norrbotniabanans båda etapper Umeå–Skellefteå och Skellefteå–Luleå ger radikalt förändrade förutsättningar för både långväga persontrafik och regional persontrafik med stort tågresa. Det handlar både om kortare restider, möjlighet att utöka trafiken samt att etablera nya konkurrenskraftiga resmöjligheter med tåg. Norrbotniabanan ger direkta stora förbättringar för godstrafiken med rejält kortare körvägar och transporttider samt möjlighet att köra tyngre tåg, medan Ostlänken och Hässleholm–Lund ger stora indirekta effekter för godstrafiken när det frigörs mer kapacitet på hårt belastade sträckor. Den sista etappen dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby samt Sydostlänken är också angelägna för godstrafiken, men möjliggör också utökad persontrafik respektive helt ny persontrafik Älmhult–Olofström–Karlshamn.

Fyrspårsutbyggnaderna på Mäljarbanan genom Sundbyberg, samt på Ostkustbanan söder om Uppsala ger också möjlighet att utöka trafiken och ger även nya resmöjligheter med nya stationer. I Göteborg är det Västlänken och Borås–Landvetter–Mölndal som framförallt ger utökad trafik och nya resmöjligheter. Den planskilda spårkorsningen vid Olskroken strax norr om centrala Göteborg är också viktig för kapaciteten, genom de många tågen som idag korsar i samma plan kan korsa utan att störa annan tågtrafik. I Skåne medför nytt dubbelspår Skurup–Rydsgård att trafiken kan utökas med Öresundståg i timmestrafik. En annan viktig komponent är kapacitetsförbättringarna kring Malmö. Söder om Jönköping minskar restiden mot Värnamo/Halmstad med ca 15–20 min och ny persontrafik kan etableras mellan Halmstad och Hässleholm med nya stationer. Fyra nya mötesspår på Värmlandsbanan Kil–Charlottenberg medför att både långväga, regional persontrafik, samt godstrafik kan utökas.

Ostlänken medför även bättre kapacitet längs Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg då den hårt belastade sträckan Järna–Katrineholm avlastas. Dessutom fortsätter utbyggnaden av fler förbigångsspår som framförallt medför att fler godståg kan få plats mellan snabbtågen. Längs Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö byggs två nya förbigångsspår på den hårt belastade sträckan Älmhult–Hässleholm. Anpassning för 250 km/tim på sträckan Kungsbacka–Helsingborg medför att restiden minskar med ca 10 min mellan Göteborg och Malmö.

## 2 Långväga persontrafik

### 2.1 Dagtag

Längs Västra stambanan finns en stor efterfrågan på långväga persontrafik. Sedan 2015 kör både SJ och VR (tidigare MTR) snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg med stor omfattning. Utöver detta går tåg mellan Stockholm och Göteborg via Örebro med tätare uppehållsbild i stort sett varje timme. Till 2045 förutsätts X2000 ersättas med tåg som inte har lutande vagnskorg. Det medför att restiden ökar med 10–15 min jämfört med dagens X2000. Kapaciteten kommer att vara fortsatt ansträngd, därför antas trafikomfattningen åtminstone under högtrafik bli i samma storleksordning som idag. Trafiken mellan Stockholm och Oslo uppgår idag till fem dubbelturer/dygn, åtgärder väster om Kil bedöms medföra att trafiken kan utökas till åtta dubbelturer/dygn.

På Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö kör SJ idag timmestrafik hela dagen, medan Snälltåget kör normalt tre dubbelturer/dygn, där tågen under en stor del av året fortsätter till Köpenhamn eller Hamburg/Berlin. När SJ fått sina nya tåg kring 2028 planeras tågen varje timme fortsätta till Köpenhamn. Till följd av Ostlänken och nytt dubbelspår Hässleholm–Lund kan restiden minska med ca 30 min. Dagtagstrafiken förutsätts då kunna öka till totalt 26 dubbelturer/dygn 2045.

Mellan Oslo och Göteborg har trafiken under senare år ökat till 7–8 dubbelturer/dygn. Det pågår utbyggnad av dubbelspår fram till strax söder om Moss på den norska sidan, men det är svårt att utöka trafiken ytterligare utan att restiderna blir förlängda på grund av många tågmöten. Till 2045 antas nio dubbelturer/dygn, där delar av trafiken kopplas ihop med trafiken på Västkustbanan och blir då genomgående tåg Oslo–Göteborg–Köpenhamn. I Basprognosen antas timmestrafik Göteborg–Malmö–Köpenhamn, men enstaka insatståg.

Längs Dalabanan finns starka önskemål om att utöka fjärrtrafiken till timmestrafik. Det pågår förbättringsarbeten med partiellt dubbelspår vid Hedemora och hastighetshöjande åtgärder. Med dessa utbyggnaderna möjliggörs timmestrafik som innebär utökning till 15 dubbelturer/dygn, varav 13 turer till Falun och resterande två tåg till Mora.

Snabbtågstrafiken Stockholm–Sundsvall har senaste åren uppgått till 11–12 dubbelturer/dygn. Till 2045 efterfrågas ökning av både godståg, snabbtåg och regionaltåg, men enkelspåret medger endast små ökning. På Norra stambanan kvarstår kapacitetsproblem Holmsveden–Kilafors, som medför att dagens sju dubbelturer/dygn kvarstår på Stockholm–Ljusdal/Östersund.

I planförslaget 2026–2037 ingår en utbyggnad av hela Norrbotniabanan (Umeå–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 större delen av sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand som fortsatt kommer att ta över tre timmar. Det förutsätts 5–6 dubbelturer/dygn till

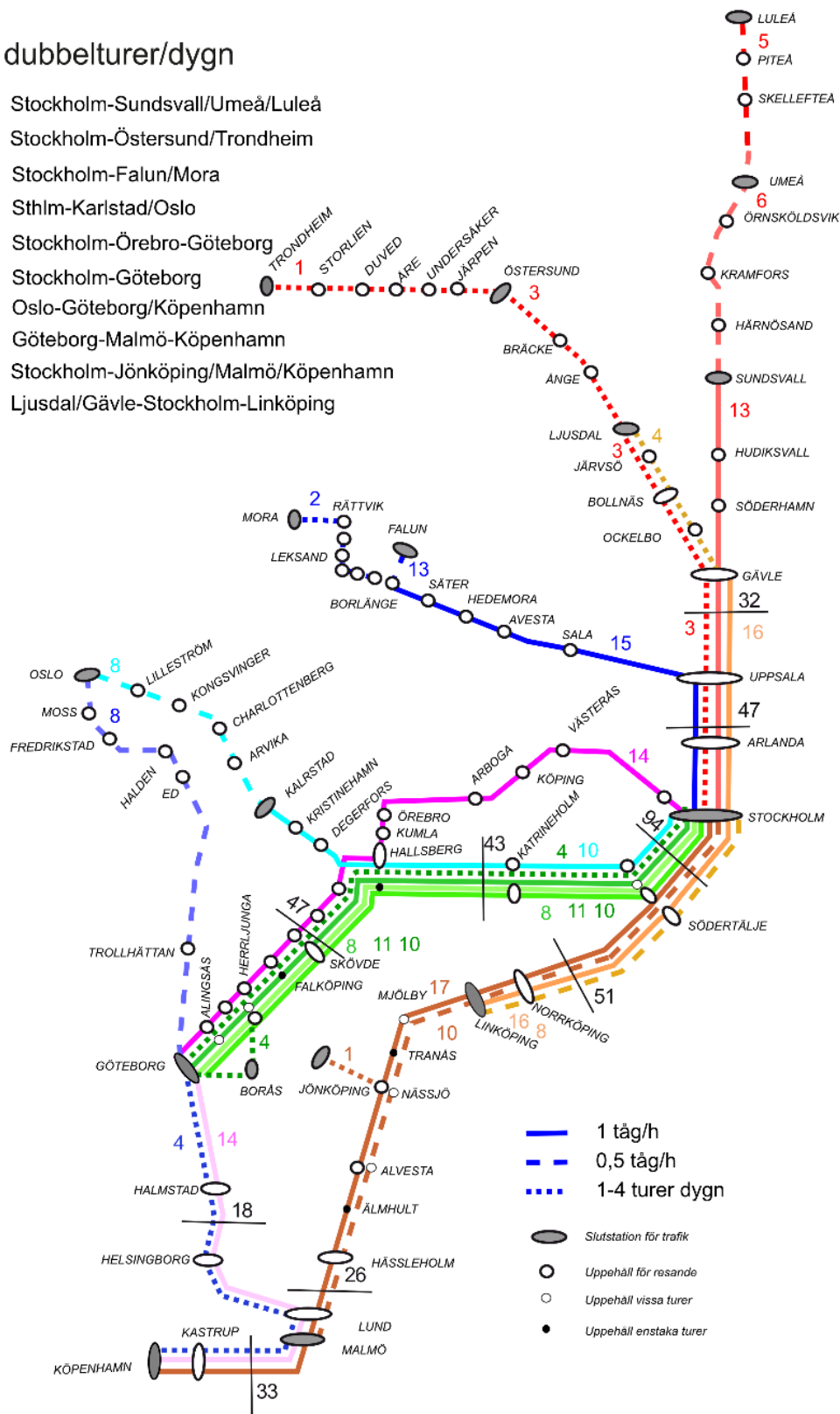
Umeå/Luleå. Om den 25 mil långa sträcka Gävle–Sundsvall–Härnösand fick liknande standard som Norrbotniabanan, skulle restiden Stockholm–Härnösand minska med ca 1,5 timme. Figur 2 visar det förutsatta utbudet för långväga persontågstrafiken i basprognosen. I Tabell 2 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognos 2045.

**Tabell 2 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År	År
	2019	2045
Stockholm-Umeå/Luleå	4	6
Stockholm-Sundsvall	7	7
Stockholm-Östersund	3	2
Stockholm-Östersund-Trondheim		1
Linköping/Stockholm-Ljusdal	2	4
Stockholm-Falun/Mora	11	15
Uppsala-Borlänge	1	
Stockholm-Göteborg	29	29
Stockholm-Borås-Göteborg		4
Stockholm-Uddevalla	1	
Stockholm-Västerås-Göteborg	10	14
Stockholm-Karlstad/Oslo	8	10
Stockholm-Malmö/Köpenhamn	18	26
Linköping-Stockholm/Gävle	9	20
Göteborg-Malmö/Österport	8	18
Oslo-Göteborg	3	8
Stockholm-Jönköping	1	1

## Antal dubbelturer/dygn

- Stockholm-Sundsvall/Umeå/Luleå
- Stockholm-Östersund/Trondheim
- Stockholm-Falun/Mora
- Sthlm-Karlstad/Oslo
- Stockholm-Örebro-Göteborg
- Stockholm-Göteborg
- Oslo-Göteborg/Köpenhamn
- Göteborg-Malmö-Köpenhamn
- Stockholm-Jönköping/Malmö/Köpenhamn
- Ljusdal/Gävle-Stockholm-Linköping



Figur 2 Snabbtåg och intercitytåg enligt basprognos 2026, år 2045.

## 2.2 Nattåg

Nattågstrafiken antas i stort behålla samma utbud och struktur som 2025, men med Fehmarn Bält-förbindelse antas fler turer till kontinenten inklusive från Oslo. När Basprognosens tidtabell togs fram var det planerat att starta upp nattåg mellan Malmö och Schweiz under 2026. Det lades därför in i Basprognosen, men i slutet på 2025 beslutades att trafiken inte skulle starta. Då var det för sent att ta bort linje. Med Norrbotniabanan utbyggd till Luleå antas nattågstrafiken gå längs kusten mellan Umeå och Luleå. I basprognosen är det inte medtaget tåg som går mindre än ca 100 dagar/år, som nattåg mellan Malmö och Göteborg till Jämtland. Figur 3 visar den förutsatt nattågstrafiken med i planförslaget.

**Tabell 3 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År	
	2019	2045
Stockholm-Narvik	1	1
Göteborg/Stockholm-Duved	1	1
Stockholm-Luleå	1	1
Stockholm-Malmö	1	1
Stockholm-Malmö-Berlin		2
Oslo-Göteborg-Hamburg		1
Malmö-Zürich		1

**Figur 3 Nattåg 2045, antal dubbelturer/dygn.**



# 3 Mälardalen och norra Östergötland

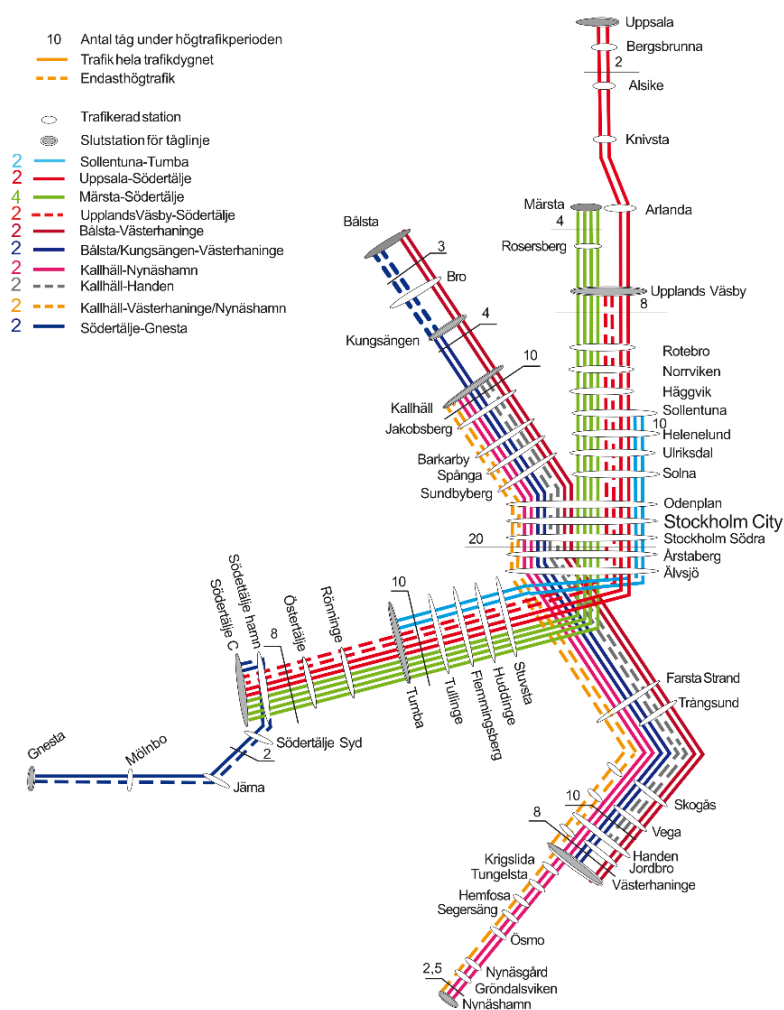
## 3.1 Pendeltåg i Stockholm

Trafiken genom Citybanan har under senare år minskat och uppgår år 2025 till 14 tåg/tim i högtrafik och tolv tåg/tim övrig dagtid. För närvarande genomförs trimningsåtgärder som medför att trafiken kan öka till 20 tåg/tim, som antas vara maximalt antal tåg i Bas 2045. Dessa fördelar sig då norrut med 10 tåg/tim till Upplands Väsby och Kallhäll. Söderut fördelar det sig på tio tåg/tim till Tumba och Handen. När nya fyrspåret mellan Uppsala och länsgränsen är klart, kan pendeltågen börja stanna i Bergsbrunna och Alsike. För resenärer som reser till och från Arlanda tillkommer en avgift på som 2026 är ca 150 kr. Den höga avgiften är troligen en viktig förklaring till att resandeutvecklingen med pendeltåg till/från Arlanda varit svag. Det pågår diskussioner om lägre avstigningsavgifter. Om stationsavgiften tas bort är det troligt med fler pendeltåg via Arlanda På längre sikt finns också önskemål om att utöka trafiken till 24 tåg/tim i centrala snittet. Figur 4 visar en bedömd trafikering med bas 2045 räknat i antal tåg/timme under högtrafik. I Tabell 4 görs en jämförelse mellan kodad trafik basåret 2019 och basprognosen 2045.

**Tabell 4 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Märsta-Södertälje	70	76
Upplands Väsby-Södertälje	11	12
Uppsala-Tumba	41	
Uppsala-Arlanda-Södertälje		38
Sollentuna-Tumba		38
Kungsängen-Sthlm-Nynäshamn	38	
Kungsängen-Västerhaninge		32
Bålsta-Stockholm-Västerhaninge	42	44
Kallhäll-Stockholm-Nynäshamn		40
Kallhäll-Västerhaninge	25	10
Kallhäll-Stockholm-Handen		12
Södertälje-Gnesta	25	25

**Figur 4 Pendeltågstrafik enligt basprognos år 2045, tåg/timme 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 länsöverskridande 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 5. Trafikeringsförslaget förutsätter dock även andra utbyggnader som inte ingår i planförslaget, vilket medför att alla delar av trafikeringsförslaget inte kan tas med i basprognosen.

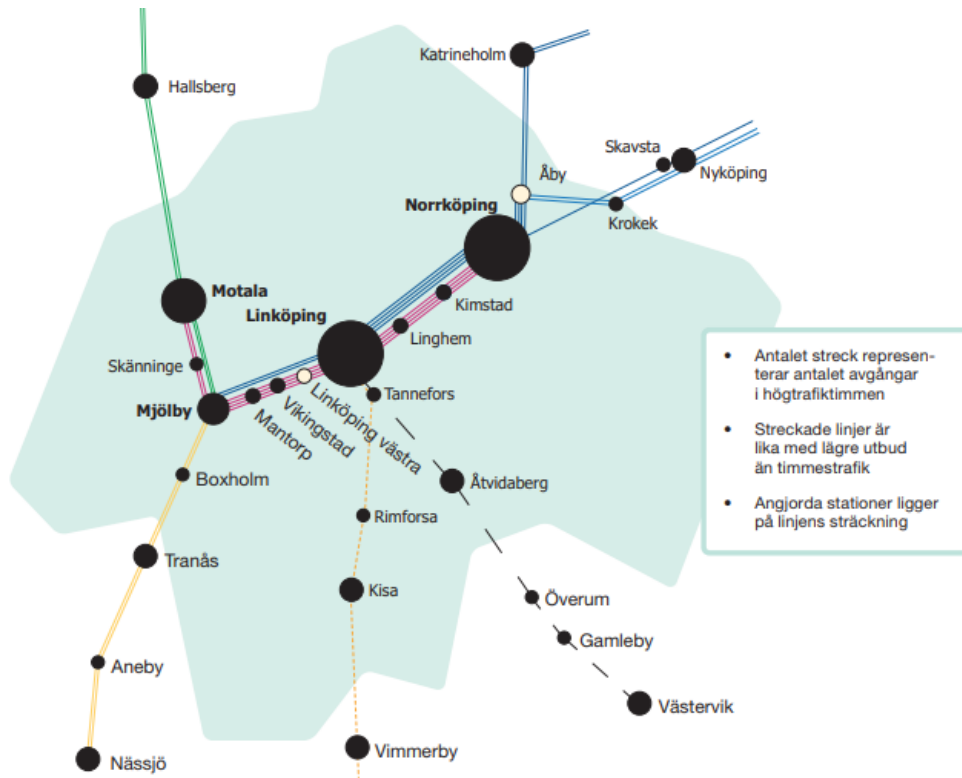


Figur 5 Önskvärd trafikering i Mälardalen 2030 enligt En bättre sits (EBS).

<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 6.



**Figur 6 Målbild 2040 i Östergötland.**

Då det är osäkert med ny station i Åby har det inte tagits med i basprognosen. Det har antagits två Region Express/tim via Ostlänken och två tåg/tim mellan Nyköping och Stockholm. I basprognosen stannar Mälartåg på Ostlänken vid en ny station i Vagnhärad och går sedan en bibana till Nyköping. Ett tåg/tim fortsätter via Skavsta för att därefter komma tillbaka till Ostlänken. Under högtrafik går det andra Mälartåget via befintlig bana genom Kolmården.

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 Sörmlands-pilen (Stockholm–Hallsberg) timmestrafik, med insatståg Stockholm–Katrineholm, som tagits med. Den regionala trafiken (utöver kommersiell trafik) antas då fördela

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

sig på upp till tre tåg/tim från Svealandsbanan, två tåg/tim från Ostlänken och två tåg/tim från Västra stambanan.

På Mäljarbanan 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 dock inte infrias, men sträckan Arboga–Örebro kan i ena riktningen klara tre tåg/tim i högtrafik även om kvarvarande enkelspår medför svårigheter att få till en bra tidtabell. Figur 7 visar en bedömd trafikering 2045 räknat i antal dubbelturer/dygn och antal tåg/timme under högtrafik. I Tabell 5 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognosen 2045.

På Ostkustbanan Stockholm–Uppsala anges åtta regionaltåg/tim, varav fyra via Märsta och fyra via Arlanda. Detta klaras med fyra spår från länsgränsen till Uppsala inklusive nya vändspår i Uppsala. 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.

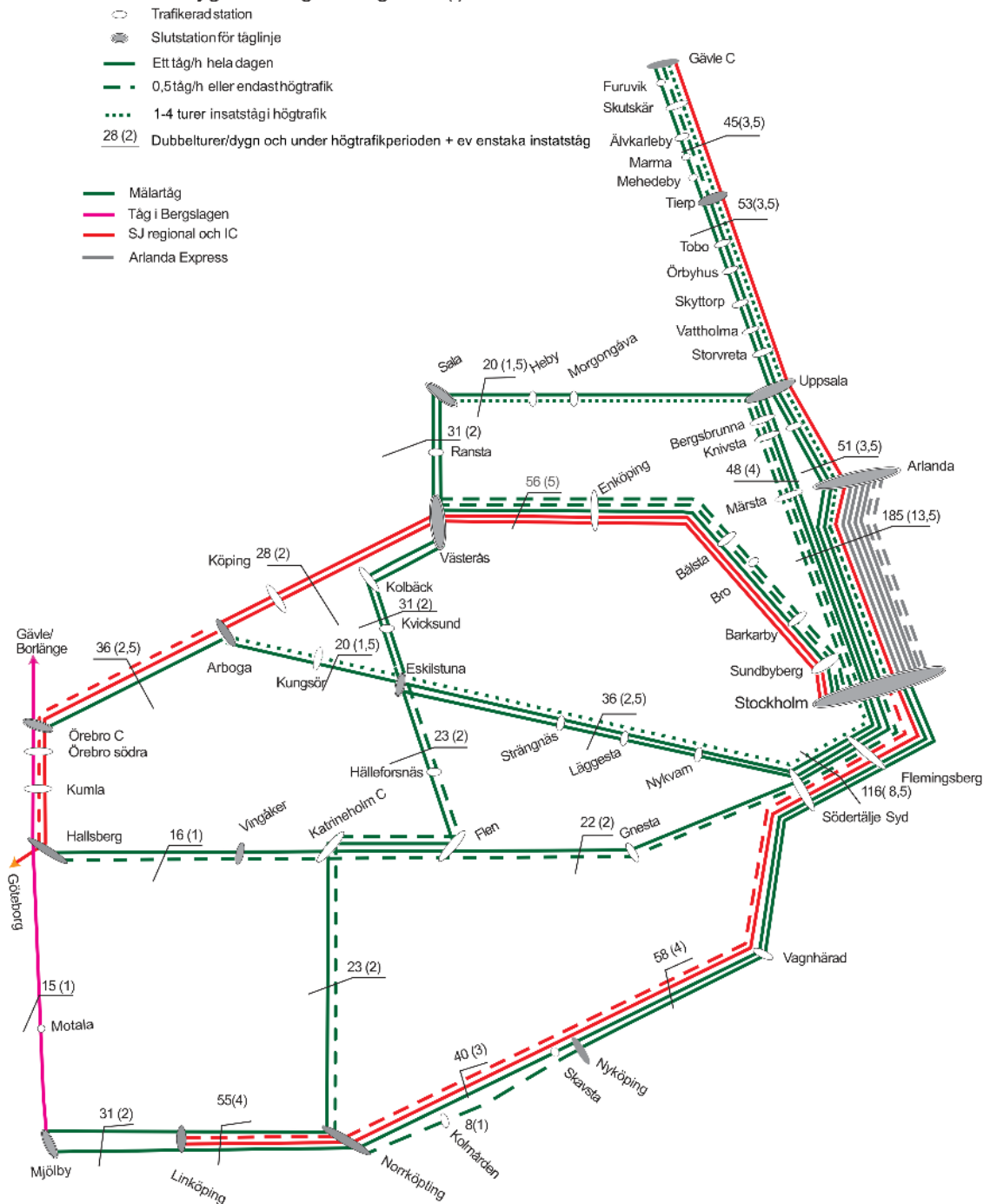
Det finns önskemål om fler tåg till Sandviken samt tågstopp vid Gävle sjukhus, men då nytt dubbelspår Gävle–Kringlan togs bort inklusive ny tågstation vid Gävle sjukhus är Gävle C fortsatt slutstation, se Figur 7.

**Tabell 5 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Uppsala-Tierp	13	8
Stockholm/Uppsala-Gävle	26	29
Stockholm-Arlanda	86	86
Stockholm-Märsta-Uppsala	32	48
Stockholm-Uppsala	6	
Sala-Uppsala	13	4
Mjölby/Linköping-Sala	17	15
Eskilstuna-Västerås	5	
Eskilstuna-Västerås-Uppsala		8
Norrköping-Västerås-Uppsala		8
Stockholm-Västerås-Hallsberg/Göteborg	12	22
Stockholm-Västerås	8	
Stockholm-Västerås-Arboga	9	6
Stockholm-Barkarby-Västerås		28
Uppsala/Stockholm-Örebro	15	16
Uppsala/Stockholm-Eskilstuna	6	16
Arboga-Eskilstuna-Stockholm		6
Stockholm-Katrineholm-Hallsberg	12	22
Norrköping-Nyköping-Stockholm	17	8
Linköping-Stockholm/Gävle	9	20
Nyköping-Stockholm	2	10
Linköping/Stockholm-Ljusdal	2	4
Mjölby-Nyköping-Stockholm		16

# Mälardalen 2045

Dubbelturer/dygn och tåg/h i högtrafik ( )

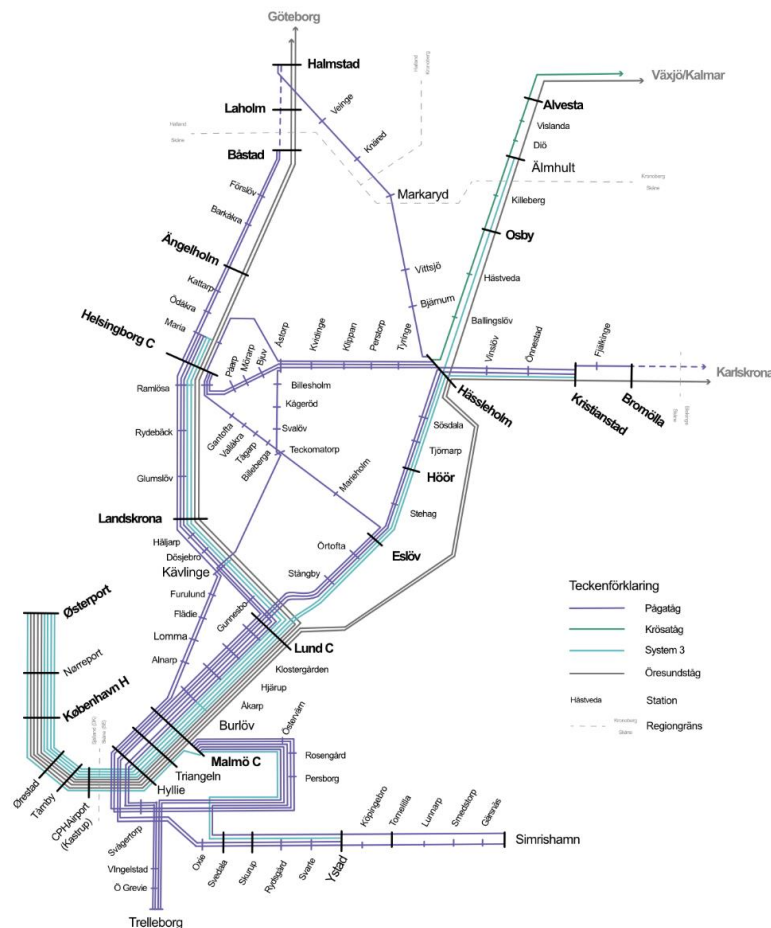


Figur 7 Regionaltåg i Mälardalen enligt basprognos 2026, år 2045.

# 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 planförslaget. 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 8 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 nio Öresundstågen/tim under högtrafik, vilket är lika många som förutsätts i Basprognosen. Genomgående Öresundståg Ystad–Malmö–Danmark möjliggörs genom dubbelspåret Skurup–Rydsgård som ingår i planförslaget. 15 tåg/tim i Citytunneln, med. 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.

Region Blekinge har önskemål om insatståg under en morgontimme från Karlskrona till Malmö som sen kör tillbaka sen eftermiddag (anges 1+1). I Figur 9 visas trafikering i basprognosen. I Tabell 6 görs en jämförelse mellan basåret 2019 och basprognos 2045.

**Tabell 6 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Kristianstad/Hässleholm/Höör-Malmö	35	44
Malmö-Ystad/Simrishamn	41	39
Roskilde-Malmö-Ystad		16
Lund-Malmö	5	
Helsingborg-Eslöv-Malmö	19	19
Halmstad/Båstad/Förslöv-Helsingborg	28	27
Åstorp-Lund/Lomma-Malmö/Hyllie		25
Kävlinge-Lomma-Hyllie-Malmö C		32
Malmö-Hyllie-Malmö	18	
Halmstad/Markaryd-Hässleholm	13	18
Helsingborg-Landskrona/Kävlinge-Malmö/Hyllie	45	38
Malmö-Trelleborg	41	46
Karlshamn/Bromölla-Kristianstad	12	12
Kristianstad/Hässleholm/Åstorp-Helsingborg	35	38
Karlshamn-Älmhult		10
Österport/Malmö-Karlskrona	17	19
Österport-Hässleholm/Älmhult	6	26
Österport-Helsingborg	11	24
Österport-Malmö-Lund	7	7
Kalmar/Växjö-Österport	17	17
Växjö-Hässleholm	12	14
Göteborg-Malmö-Österport	18	34



## 4.2 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 beskrevs 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.

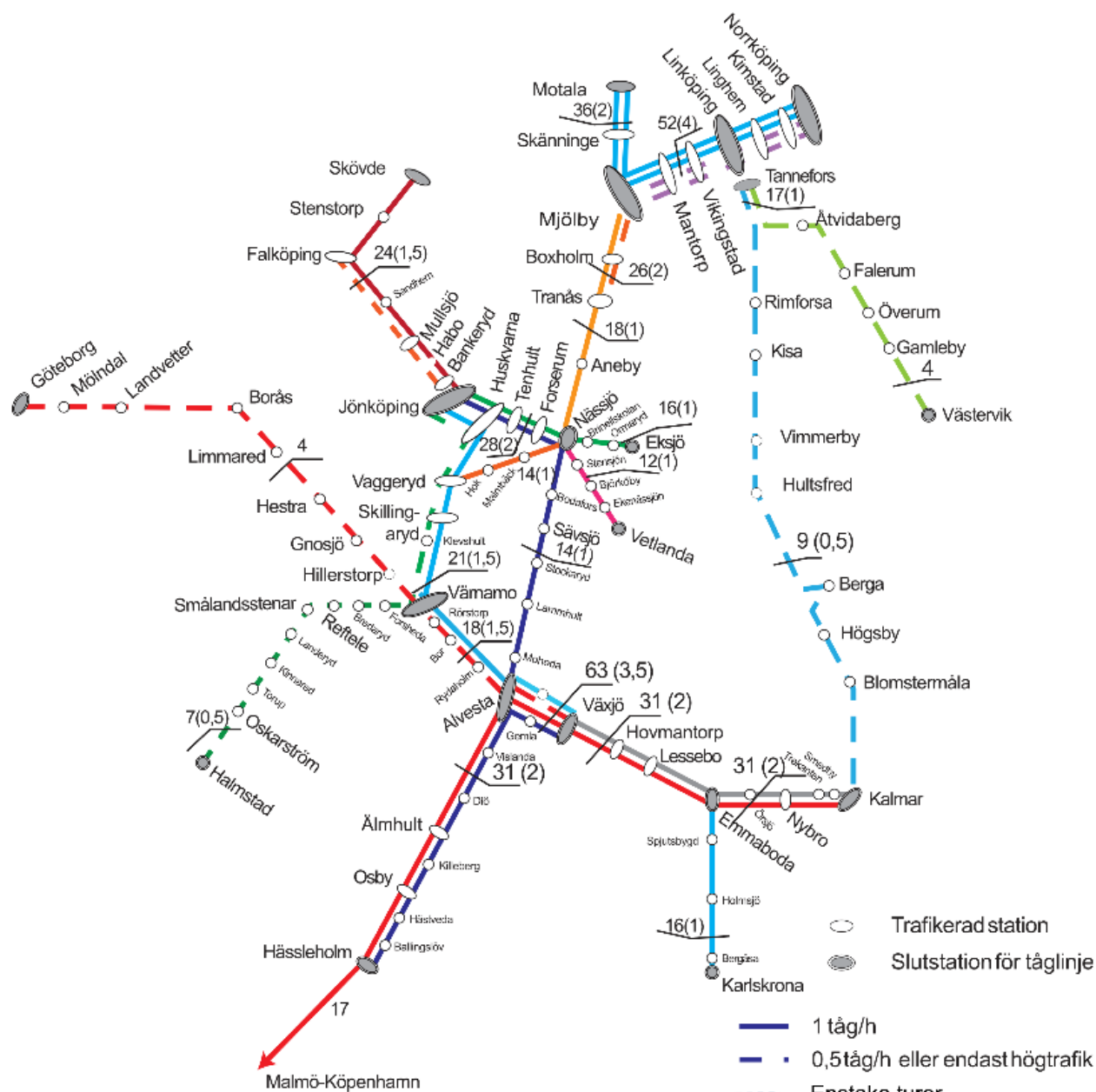
I Östergötlands målbild och basprognosen förutsätts resenärer från Boxholm och Tranås byta tåg i Mjölby för att resa till och från Norrköping och Linköping. Trafiken på sträckan förutsätts dock öka till 18 respektive 26 dubbelturer/dygn. Figur 10 visar bedömd trafikering med ovanstående förutsättningar.

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 timmestafik hela dagen. Det går även Krösatåg Kalmar–Emmaboda som framåt 2030 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, antas tågen från Södra stambanan köra ihopkopplade.

**Tabell 7 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Norrköping-Mjölby-Motala	38	36
Norrköping-Mjölby	9	16
Mjölby-Tranås	16	26
Tranås-Nässjö	9	18
Linköping-Västervik	8	4
Linköping-Kalmar	8	9
Skövde/Falköping-Jönköping	19	24
Jönköping-Nässjö	19	14
Nässjö-Eksjö	8	14
Nässjö/Jönköping-Halmstad	7	7
Nässjö/Jönköping-Vaggeryd	3	14
Jönköping-Värnamo	8	14
Värnamo-Växjö	10	14
Nässjö-Vetlanda	7	12
Jönköping-Nässjö-Växjö	10	14
Kalmar/Växjö-Österport	17	17
Växjö-Hässleholm	12	14
Kalmar-Alvesta-Göteborg	4	4
Växjö/Emmaboda-Kalmar	8	14
Emmaboda-Karlskrona	16	16

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. Trafiken mellan Jönköping och Värnamo utökas till max tåg/tim. 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. Antal turer i basåret 2019 och basprognos 2045 visas i tabell 7.

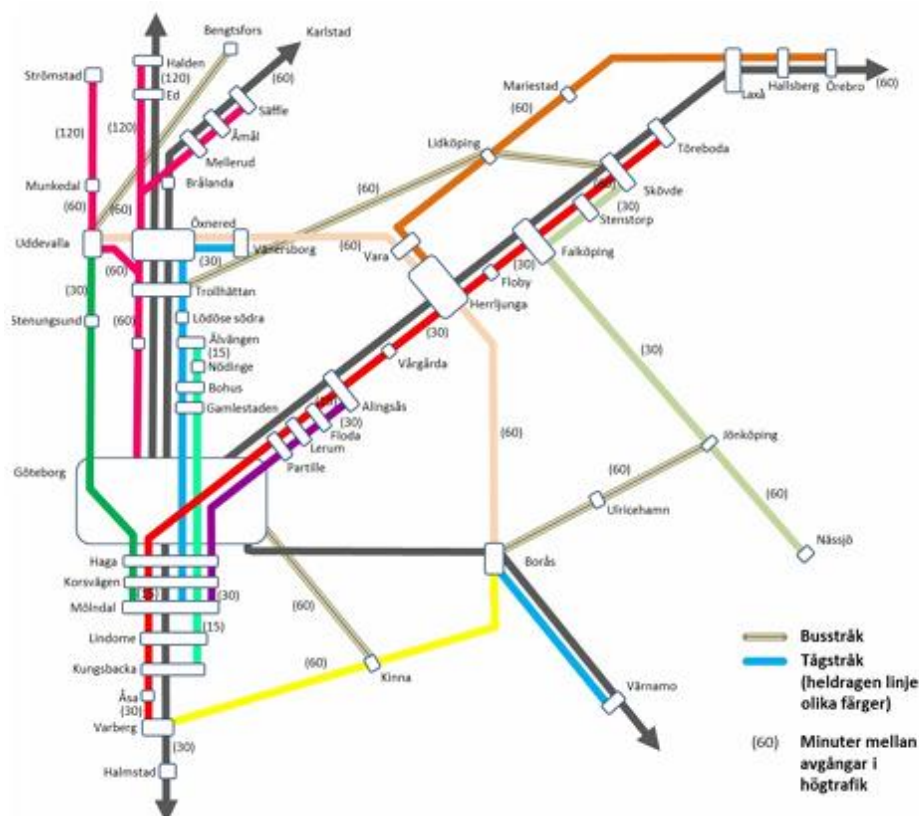


Figur 10 Regionaltåg Småland/Östergötland enligt basprognos 2026, år 2045.

# 5 Västsverige

## 5.1 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. Nästa stora förändring kommer att ske kring år 2030 när Västlänken planeras vara klar, då det blir möjligt att köra genomgående trafik genom centrala Göteborg med nya stationer i Haga och Korsvägen. 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. Under 2022 togs det fram en handlingsplan som visar en plan för ett successivt införande av trafikförändringarna som uppdaterades under 2023<sup>5</sup>. Syftet med handlingsplanen är att utgöra beslutsunderlag för trafiksatsningar, och övriga investeringar som behövs för att genomföra Målbild Tåg 2028. I Figur 11 visas den föreslagna trafikeringen för tåg och buss 2028. Viktiga delar är genomgående pendeltåg från Älvängen till Kungsbacka, ny regiontåglinje från Varberg till Skövde, samt ny regiontåglinje från Göteborg till Strömstad via Trollhättan. Andra delar är taktfast tidtabell med halvtimmestrafik under högtrafik på sträckan Skövde–Jönköping samt att samtliga Kinnekulletåg via Mariestad får taktfast tidtabell med korta bytestider i Herrljunga till tåg mot Göteborg.



Figur 11 Handlingsplan 2028 i Västra Götaland, antal dubbelturer/dygn.

<sup>5</sup> [Uppdaterad-handlingsplan-tåg-2028.pdf](#)

Efter att utbyggnaderna som ingår i planförslaget 2026–2037 blivit klara inklusive nytt dubbelspår Göteborg–Borås, sker stora förbättringar för den regionala järnvägstrafiken i Göteborgsområdet. Efter planperioden antas även vara klart. Det är framförallt trafiken med Regiontåg som utökas. Genom Västlänken skulle det bli som mest 16,5 tåg/tim norrifrån. Sex tåg/tim fortsätter mot Kungsbacka respektive Borås/Mölnlycke. Resterande 4,5 tåg/tim vänder i Mölndal, se Figur 12 och Tabell 7.

Fyra av de genomgående tåg som kör vidare till Borås angör även den nya stationen vid Landvetter flygplats. Det nya dubbelspåret trafikeras även av tåg från Kalmar och Växjö. Den befintliga banan mellan Göteborg och Borås trafikeras varje halvtimme till Mölnlycke, som varje timme fortsätter till Borås. Norrifrån blir det totalt åtta tåg/tim från Älvängen (exkl tåg från Oslo och Karlstad), sju tåg/tim från Alingsås och två tåg/tim från Uddevalla, men insatståg från Stenungssund. Tågen på Kinnekullebanan antas köra med timmestrafik 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. Älvsborgsbanan mellan Uddevalla och Herrljunga och Viskadalsbanan Herrljunga–Borås–Varberg går i timmestrafik. Västtrafik studerar möjligheter till utökad tågtrafik väster om Borås mot Värnamo, men ännu finns inga beslut om detta. Därför har det inte tagits med i basprognosen.

**Tabell 7 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Göteborg-Munkedal/Strömstad	6	17
Göteborg-Stenungssund/Uddevalla	31	39
Göteborg-Hindås-Borås	9	18
Göteborg-Borås		68
Göteborg-Borås-Kalmar	4	4
Mölnlycke/Mölndal/Göteborg-Floda/Alingsås	42	62
Kungsbacka-Göteborg	54	63
Göteborg-Älvängen	54	
Herrljunga-Mariestad/Hallsberg/Örebro	12	16
Göteborg-Skövde/Töreboda/Örebro/Stockholm	22	32
Jönköping-Falköping/Skövde	19	24
Göteborg-Varberg	5	36
Göteborg/Trollhättan-Ed/Halden	2	2
Göteborg-Herrljunga/Falköping	4	18
Göteborg-Halmstad/Österport	27	34
Uddevalla-Herrljunga/Borås	10	14
Göteborg-Säffle/Karlstad	10	13
Göteborg-Trollhättan/Uddevalla	5	13
Herrljunga/Borås-Varberg	12	18
Göteborg-Vänern	25	38

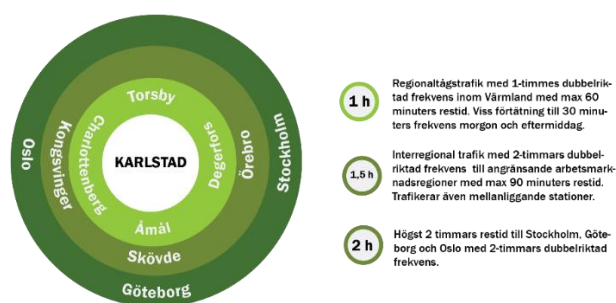


Figur 12 Pendeltåg och regionaltåg västra Götaland, år 2045.

## 5.2 Värmland

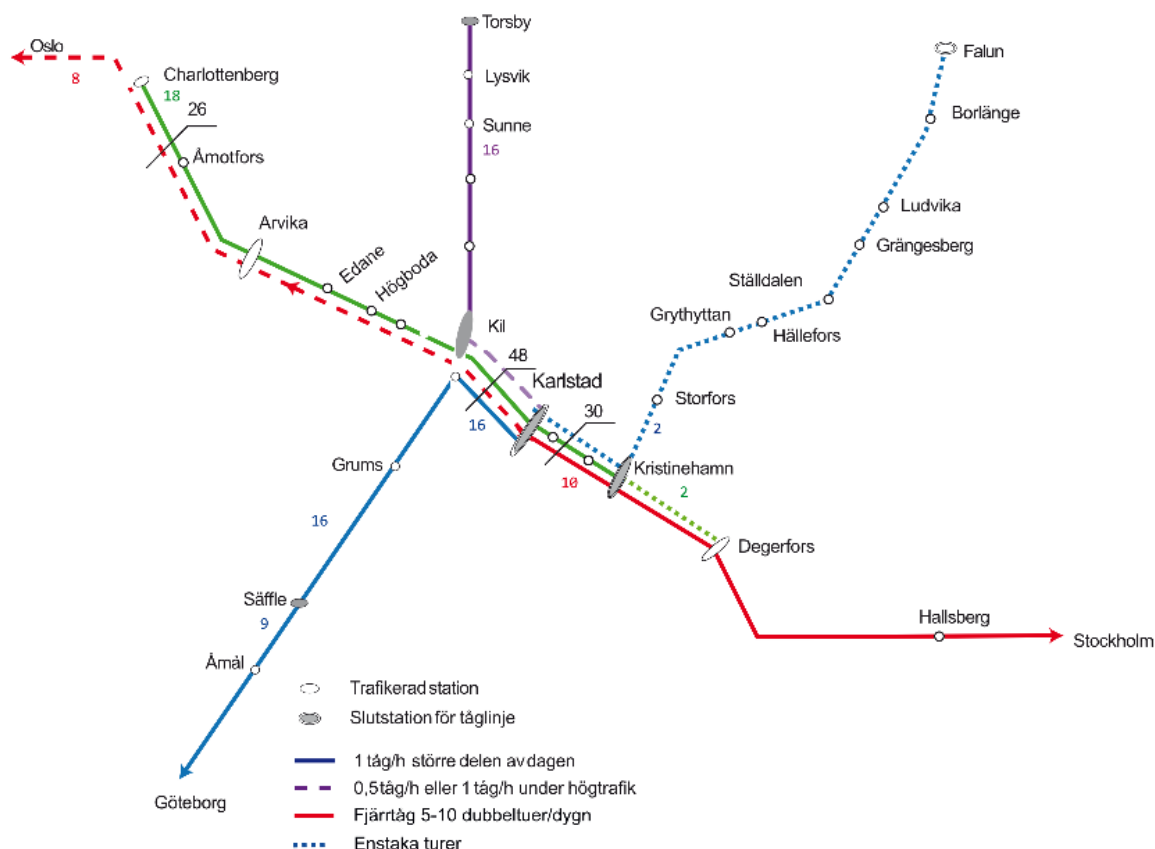
Region Värmland har i tidigare målbild framfört önskemål om timmestrafik inom Värmland med utökning till halvtimmemestrafik från Karlstad mot Arvika, Kristinehamn och Sunne, se Figur 13. Det har tagits fram en strategisk plan för tågtrafik i Värmland fram till 2040 som innehåller tre scenarier med olika ambitionsnivå. De investeringar som ingår i planen medför möjligheter att utöka trafiken lite på delen Charlottenberg–Arvika–Kil, men på sträckan Kil–Karlstad måste huvuddelen av tågen från Torsby vända i Kil och det krävs tågbyte för resa till Karlstad –Kristinehamn, se Figur 14 som visar persontrafiken genom Värmland inklusive snabbtåg. Det är även svårt att klara önskemål om halvtimmemestrafik med regionalståg på delen Arvika–Karlstad–Kristinehamn.

Figur 13 Målbild Värmland.



Tabell 8 Dubbelturer enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Stockholm-Karlstad/Oslo	8	10
Göteborg/Säffle-Karlstad	10	16
Charlottenberg/Arvika-Kristinehamn	13	16
Karlstad-Degerfors	5	2
Karlstad/Kil-Torsby	11	16
Falun-Karlstad	1	1



Figur 14 Regionaltågstrafik i Värmland år 2045.

# 6 Bergslagen och Norra Sverige

## 6.1 Bergslagen

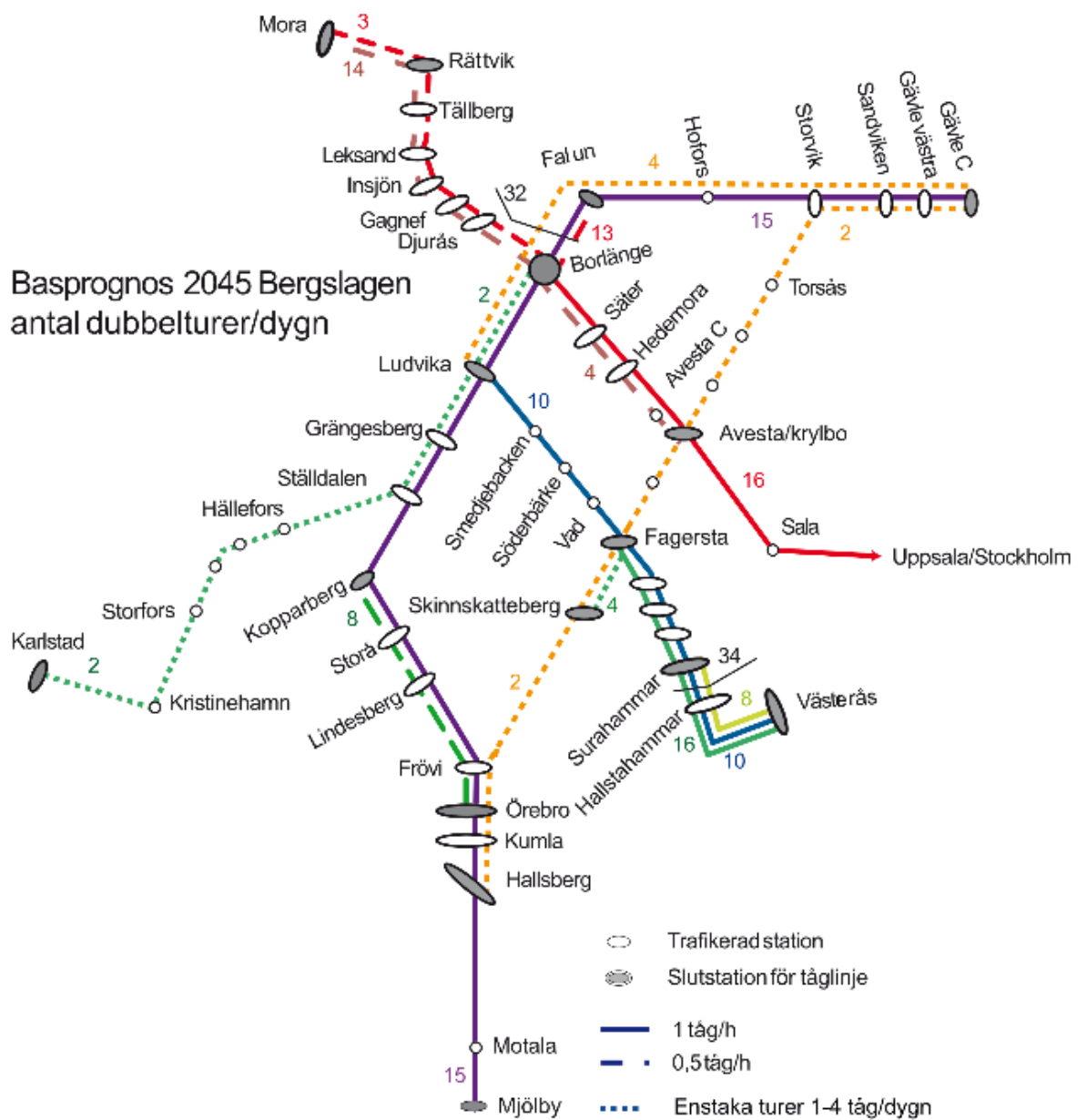
Sedan ett antal år går det timmestrafik Gävle–Borlänge–Örebro/Hallsberg med varannan timme till Mjölby. Som visades i avsnitt 3.2 är önskemålet från Region Östergötland två tåg/tim till Mjölby under högtrafik, men då det ännu inte förts fram av Örebro län har det i basprognosen antagits utökning till timmestrafik. Detta behöver dock utvärderas till näst–kommande basprognos. Idag förtätas trafiken till två tåg/timme på delen Lindesberg– Örebro under högtrafik. Berörda län vill ha förtätad trafik Gävle–Falun– Borlänge–Ludvika. I basprognosen har det därför antagits en liten utökning Gävle–Falun–Borlänge– Ludvika.

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.

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 25 dubbelturer/dygn, varav 16 dubbelturer/dygn kör hela sträckan Ludvika – Fagersta – Västerås. Det finns också önskemål om förtätad trafik Surahammar – Västerås. I basprognosen ingår därför ytterligare åtta dubbelturer/dygn på den delen, se Figur 15 och Tabell 9.

**Tabell 9** Dubbelturer enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Mora-Borlänge/Avesta/Stockholm	9	16
Mjölby-Hallsberg-Gävle	6	15
Hallsberg-Lindesberg	8	8
Laxå-Hallsberg	24	23
Hallsberg/Ludvika-Gävle	16	19
Hallsberg-Fagersta-Gävle	5	2
Västerås-Ludvika/Fagersta	18	25
Västerås-Surahammar		8
Falun-Karlstad	1	1



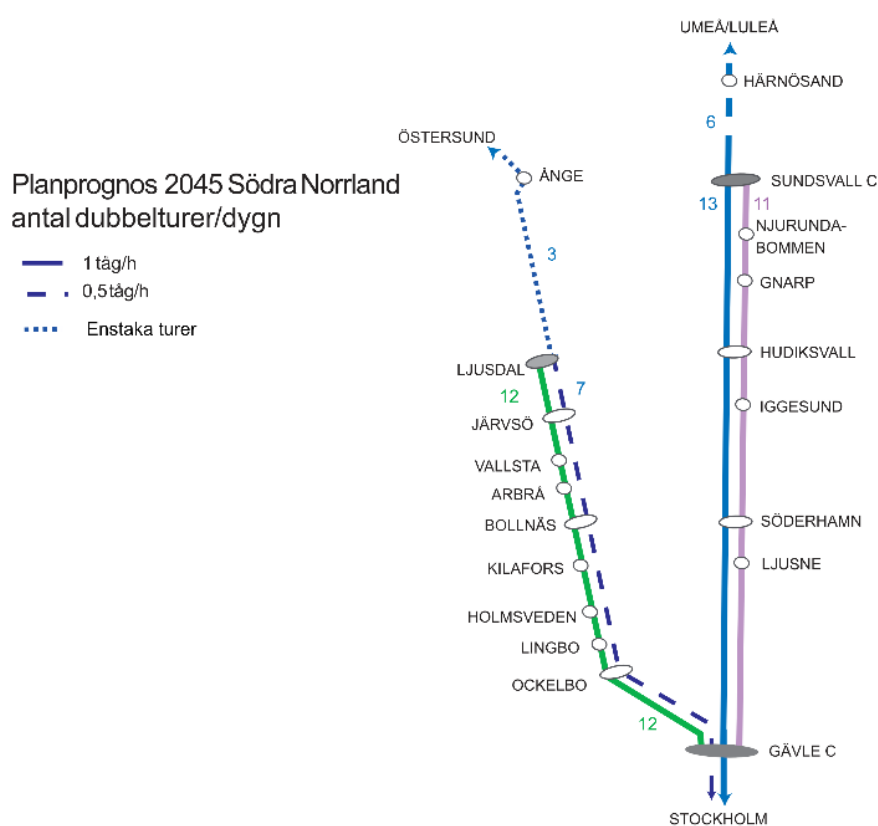
Figur 15 Regionaltågstrafik i Bergslagen år 2045.

## 6.2 Södra Norrland

Genom samarbete mellan SJ och RKM i Gävleborgs län har tågtrafiken Gävle–Sundsvall och Gävle–Ljusdal medfört fler resmöjligheter för resor inom länet. Efter 2019 har även SJ:s tåg till Ljusdal börjat stanna vid alla stationer norr om Gävle, men i basprognosen antas de inte stanna överallt, se Figur 19. Genom att planeringsprocessen avbrutits för utbyggnaden Gävle–Kringlan finns i planförslaget endast mindre utbyggnader på berörda sträckor. Det medför också att den nya stationen vid Gävle västra vid sjukhuset inte heller ingår i basprognosen. Det innebär att enkelspår kvarstår på i princip hela sträckan Gävle–Sundsvall. Regionaltågs- och snabbtåg på sträckan Gävle–Sundsvall kan därför bara utökas med enstaka dubbelturer, se Figur 16 och Tabell 10.

**Tabell 10** Dubbelturer enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Stockholm-Umeå/Luleå	4	6
Stockholm-Sundsvall	7	7
Stockholm-Östersund	3	2
Stockholm-Östersund-Trondheim		1
Linköping/Stockholm-Ljusdal	2	4
Gävle-Ljusdal	10	12
Gävle-Sundsvall	7	11



**Figur 16** Södra Norrland, år 2045, dubbelturer/dygn

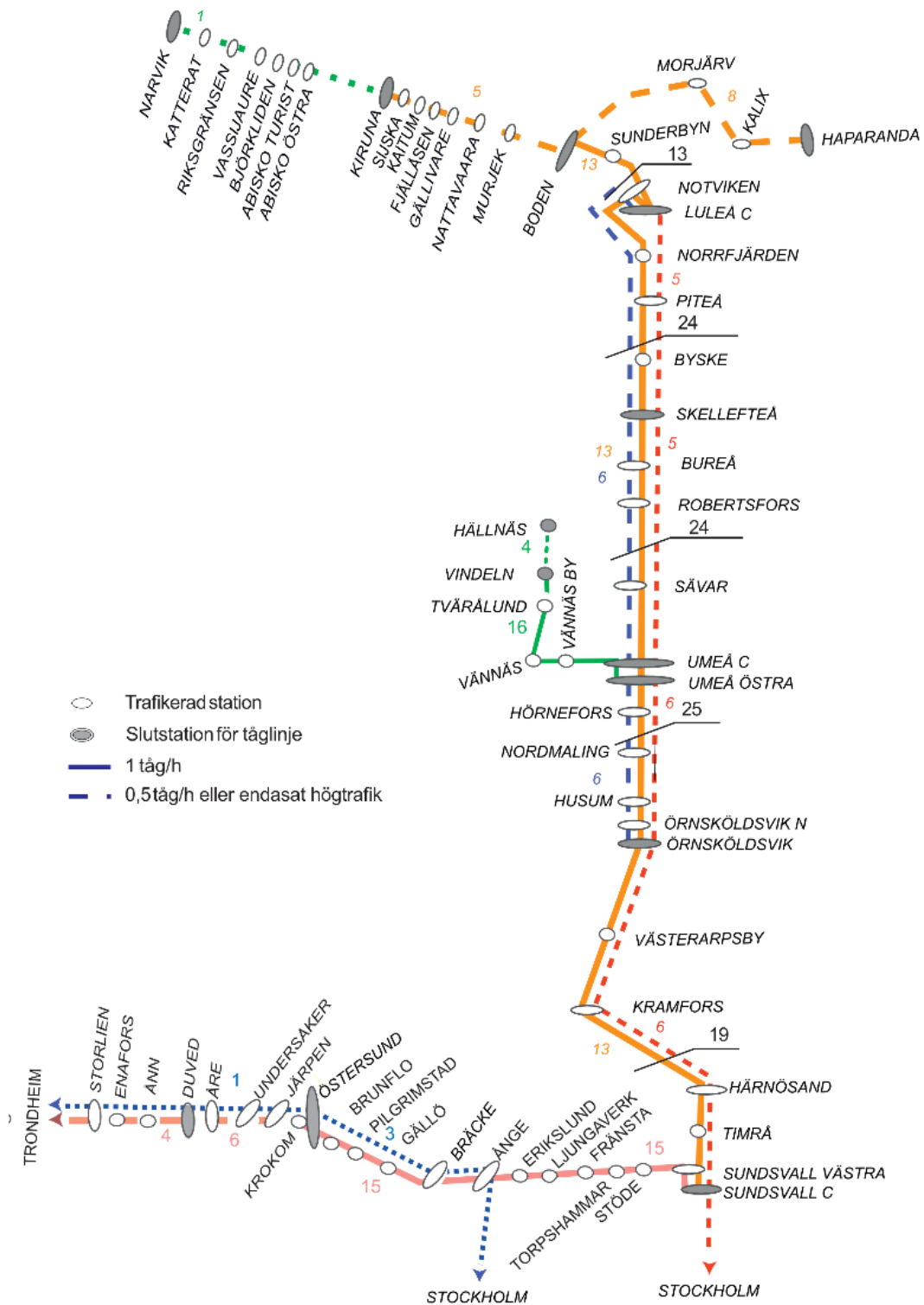
## 6.3 Norra Norrland

Norrtåg startade tågtrafik Umeå–Sundsvall i samband med att Botniabanan blev klar och hösten 2011 startade även regional tågtrafik på delen Umeå–Lycksele, men denna har nu lagts ner på grund av att sträckan inte är elektrifierad. Några turer vänder istället i Hällnäs. Under 2021 har det startat upp persontrafik mellan Luleå och Haparanda via Kalix. 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 17. I planförslaget 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 17. I Norrtågs senaste tågvision för 2040<sup>6</sup> har antalet dubbelturer/dygn, ökat från fem till åtta. Då detta kom efter trafiken till basprognosen beslutades har detta inte kunnat tas med. På Norrbotniabanan blir det då nya i stopp i Sävar, Robertsfors, Bureå, Skellefteå, Byske, Piteå och Norrfjärden. Som visades i Figur 2 kommer också delar av snabbtågstrafiken att förlängas från Umeå till Luleå.

**Tabell 11 Dubbelturer/dygn enligt basprognos 2026, år 2019 och 2045.**

Linjesträckning	År 2019	År 2045
Kiruna-Riksgränsen	1	1
Kiruna-Luleå	5	5
Sundsvall-Umeå/Luleå	8	13
Luleå-Boden/Haparanda	6	8
Umeå-Vännäs/Vindeln/ Hällnäs/Lycksele	11	16
Stockholm-Umeå/Luleå	4	6
Stockholm-Östersund	3	2
Stockholm-Östersund- Trondheim		1
Örnsköldsvik-Umeå/Luleå	4	6
Sundsvall-Östersund/ Duved/Trondheim	8	15

<sup>6</sup> [Norrtåg-2040---En-tågvision.pdf](#)



Figur 17 Norra Sverige 2045, antal dubbelturer/dygn.

## 7 Godstrafik 2045

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. Sedan 2025 är det möjligt att köra ett mindre antal 750 meter långa godståg i triangeln Hallsberg – Malmö–Göteborg och hastigheten för vissa godståg har höjts till 120 km/tim på sträckorna Hallsberg–Malmö och Göteborg–Malmö. För delen Hallsberg– Göteborg höjs hastigheten för godståg först när ERTMS är utbyggt. Figur 18 visar sträckor av det strategiska godsnetet som det blir möjligt att köra 750 meter långa godståg till 2045, på flera av de aktuella sträckorna kommer det dock vara stora begränsningar för att framföra långa godståg på grund av kapacitetsbegränsningar, dessa sträckor är i Figur 18 markerade med orange färg.



Figur 18 Sträckor med möjlighet att köra 750 meter långa godståg.

I planförslaget ingår dubbelspår på sista sträckan Hallsberg–Mjölby som medför att det inte längre krävs några omledningar av godstrafik i nord-sydlig riktning från Hallsberg och söderut. På flera sträckor är trafikomfattningen lägre än i tidigare basprognoser. Det gäller exempelvis Bergslagen, men vissa sträckor är fortfarande överbelastade, som Borlänge–Ludvika. Godsstråket genom Bergslagen ökar med ca 10–20 tåg/dygn på sträckan Storvik–Mjölby. Godstrafiken i basprognos 2045 beskrivs i en separat rapport<sup>7</sup>.

På Västra stambanan ökar godstrafiken med ca 15 tåg/dygn på delen Hallsberg–Göteborg. 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>8</sup>. Genom utbyggnaden av Ostlänken förbättras kapaciteten för godstrafiken på den hårt belastade sträckan Järna–Katrineholm. Det medför att godståg lättare kan få fler 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 antal godståg med 10–25 tåg/dygn. Den största ökningen hamnar på sträckan Alvesta–Älmhult som ökar med 34 tåg/dygn jämfört med 2025 och där blir kapaciteten fullt utnyttjad.

Söder om Älmhult kan delar av trafiken ledas den kortaste vägen mot Karlshamn tack vare via Sydostlänken mellan Olofström och Mörrum kan gå och inte behöver köra på de hå. Därmed avlastas också de hårt belastade sträckorna Älmhult–Hässleholm och Hässleholm–Kristianstad. Triangelspår i Alvesta medför också att tågen mellan Göteborg och Olofström slipper göra lokrundgång i Alvesta som sparar ca 45 min. Så länge denna sträckan Alvesta–Älmhult inte åtgärdas, kommer godstrafiken inte att kunna öka ner mot kontinenten.

Godstrafiken längs Västkustbanan ner mot Malmö ökar med ca fem tåg/dygn. Den största delen av den internationella godstrafiken mot kontinenten antas hamna på Öresundsbron, som fördubblas till nästan 50 godståg/dygn, mot 13 godståg/dygn till Trelleborg, se Figur 19.

Utbyggnaden av Norrbottenbanan på delen Umeå–Skellefteå–Luleå innebär att det blir ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken. Norr Kramfors/Långele antas ca 2/3 av trafiken gå längs kusten, men vid Västerarpsby nära Kramfors leds ca 15 godståg över till inlandet så att det istället blir 2/3 i inlandet via Ånge och vidare ner mot Hallsberg.

---

<sup>7</sup> Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets basprognoser 2026

<sup>8</sup> Utpekad bristanalys Västra stambanan, Trafikverket (2021-03-30)

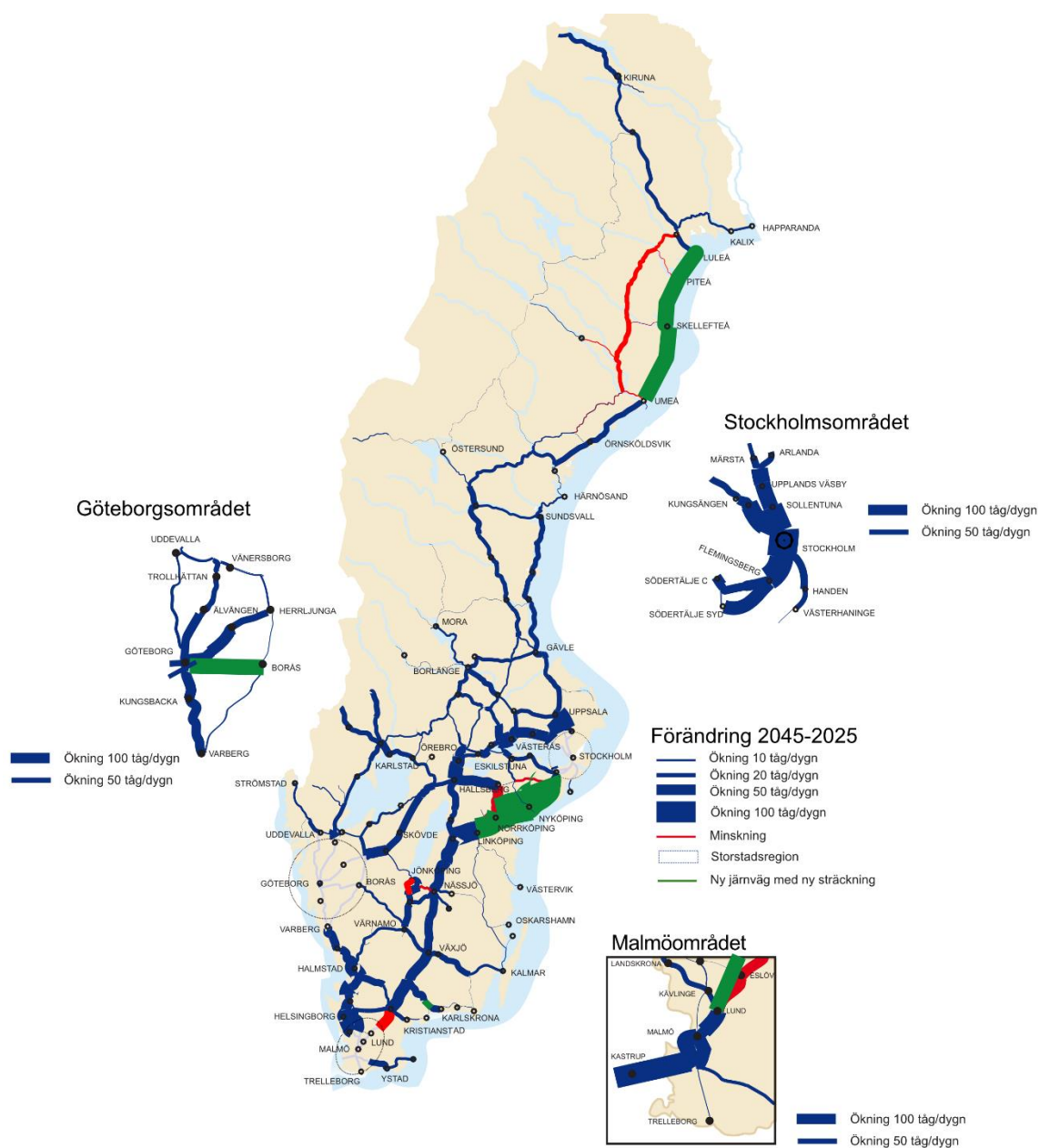


Figur 19 Antal godståg per dygn enligt basprognos 2026, prognosår 2045.

# 8 Total trafik och kapacitet

## 8.1 Trafikförändring 2025–2045

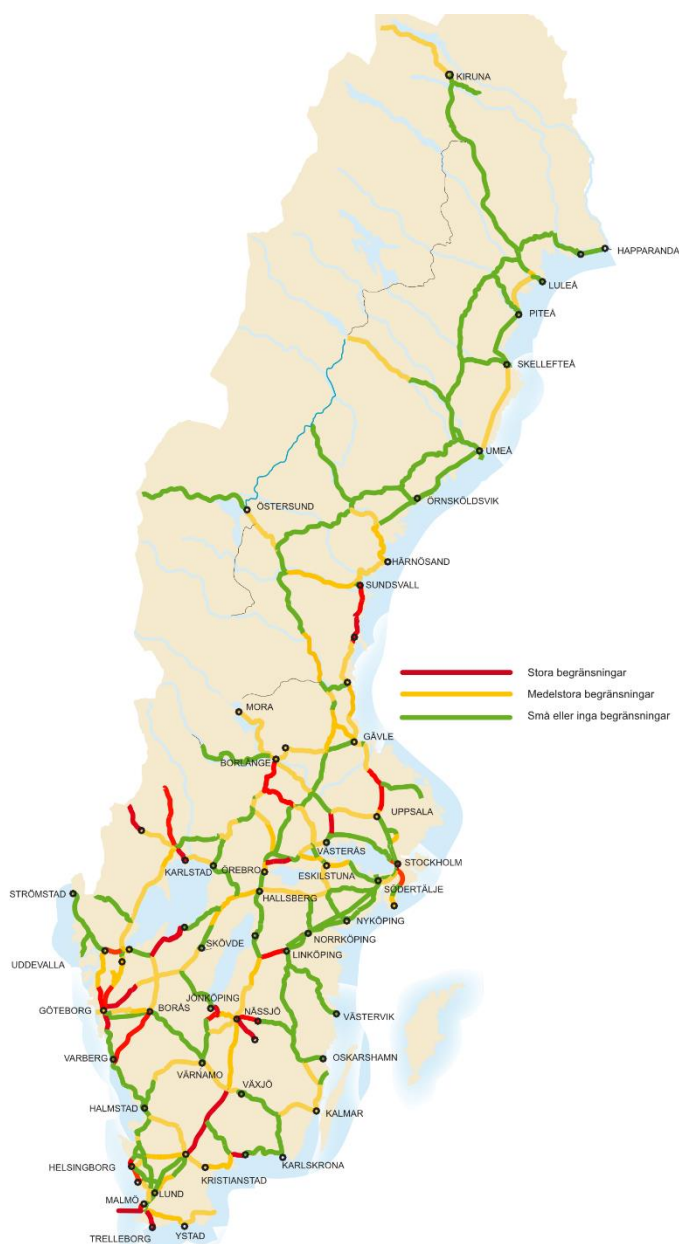
Figur 20 visar hur den totala trafiken antas förändras mellan 2025 och 2045. Störst ökning av persontrafiken sker kring storstäderna samt på de nya sträckorna längs Ostlänken, Göteborg – Borås, Hässleholm–Lund och Norrbotniabanan. För framförallt Ostlänken och Norrbotniabanan är det till stor del en omflyttning från högt belastade banor med sämre standard. Längre ut i systemen sker stora ökningar på Mäljarbanan, Väst kustbanan och delar av Västra och Södra stambanan. För godstrafiken sker stora ökningar längs Ostkustbanan och genom Bergslagen och Värmland.



Figur 20 Förändring av antal tåg/dygn mellan 2025 och 2045.

## 8.2 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 2025, framförallt på de stora stråken med mycket trafik, som Södra stambanan på den långa sträckan Linköping–Hälsleholm, 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 också på flera enkelspårssträckor i Bergslagen och Värmland med blandad person- och godstrafik. Figur 21 visar kapacitetsbegränsningar över dygnet med basprognos 2045 och utbyggnader enligt planförslaget för åren 2026–2037.



Figur 21 Kapacitetsbegränsningar över dygnet enligt basprognos 2026, år 2045.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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