



Kapacitetsstrategi

Tågplan 2030

Trafikverket

Samrådsversion

2026-10-01

Trafikverket

Postadress: Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Kapacitetsstrategi Tågplan 2030

Författare: Charlotte Högnelid, Anna Söderström

Dokumentdatum: 2026-10-01

Ärendenummer: TRV 2026/36720

Kontaktperson: Charlotte Högnelid, Anna Söderström

Publikationsnummer: 2026:098

ISBN: 978-91-8045-603-6

Innehåll

0 Inledning	5
0.1 Kontakter	6
0.2 Geografisk omfattning	7
0.3 Angränsande infrastrukturförvaltare	9
0.3.1 Anslutande järnvägsnät	9
0.4 Terminaler och tjänsteleverantörer	9
1 Förväntad infrastrukturkapacitet.....	10
1.1 Tillkommande kapacitet – södra Sverige	10
1.2 Minskad kapacitet – södra Sverige	16
1.3 Tillkommande kapacitet – norra Sverige	17
1.4 Minskad kapacitet – norra Sverige.....	22
2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar	23
2.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar	23
2.1.1 Planering för att minimera trafikpåverkan.....	23
2.1.2 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar	24
2.1.3 Servicefönster.....	34
2.1.4 TCR-tilldelningsprocessen	34
2.2 Planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan	36
3 Trafikflöden och principer för planering av trafik	44
3.1 Trafikplaneringsprinciper	44
3.2 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande	45
3.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn.....	47
3.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo	47
3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå	48
3.2.4 Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle.....	49
3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg	49
3.2.6 Transportflöde 6 Stockholm–Oslo	50
3.2.7 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro	50
3.2.8 Transportflöde 8 Stockholm–Umeå.....	51
3.2.9 Transportflöde 9 Luleå–Narvik	51
3.2.10 Trafik vid gräns	52

Definitioner

X-60, X-36, m fl: X:et står för tågplanestart och siffran för antalet månader innan tågplanestart.

Beslut om genomförande: För en namngiven åtgärd i *Nationell plan för transportinfrastrukturen* ([Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#)) innebär "Ja" att åtgärden har fått byggstartsbeslut av regeringen. För en icke namngiven åtgärd innebär "Ja" att åtgärden har tilldelats medel i Trafikverkets verksamhetsplanering.

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

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

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

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

0 Inledning

Europaparlamentet och EU-rådet har beslutat om *Förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet* (EU) 2026/1184. Förordningen reglerar bland annat den strategiska kapacitetsplaneringen som består av kapacitetsstrategi, kapacitetsmodell och kapacitetsutbud. De nya lagkraven omfattar inte Tågplan 2030 utan gäller först från och med Tågplan 2031.

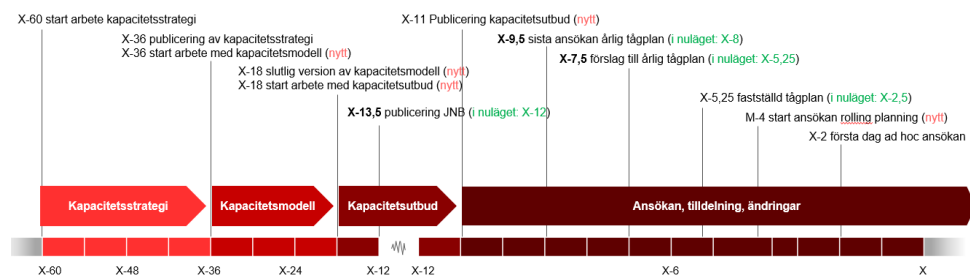
Syftet med den nya förordningen är att bättre tillgodose marknadens behov och uppnå en optimerad användning av befintlig kapacitet. För persontrafiken kommer det att innebära tidigare tillgång till den slutliga tidtabellen, vilket möjliggör tidigare och mer tillförlitliga biljettköp för passagerare. För godstrafiken kommer det att innebära fler möjligheter att ansöka om kapacitet för tåglägen och övriga tjänster närmare trafikstart och därmed mer flexibilitet.

Det första steget i den strategiska kapacitetsplaneringen enligt den nya förordningen är Kapacitetsstrategin. Arbetet med Kapacitetsstrategin påbörjas vid X-60 och den publiceras årligen vid X-36 (december).

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

Målgrupp för det här dokumentet är järnvägsföretag, regionala kollektivtrafikmyndigheter, entreprenörer, politiska beslutsfattare och andra intressenter som till exempel transportköpare.

Förberedelserna pågår för de efterföljande stegen i den nya kapacitetsplaneringsprocessen, bland annat i form av en kapacitetsmodell som beskriver mer detaljerat i vilka segment kapaciteten delas in vid kapacitetstilldelningen. Genom den ska man kunna skapa sig en bild av hur fördelningen mellan till exempel godståg och persontåg ska se ut på olika sträckor. Förberedande arbete pågår även för de efterföljande stegen kapacitetsutbud, årlig tågplan, rullande planering (rolling planning), ramavtal och ad hoc. Lagstöd för den nya processen är gällande från och med Tågplan 2031.



Figur 1. Process för kapacitetsplanering och tilldelning från och med Tågplan 2031 enligt nya EU-förordningen

Mer information om TTR finns på Trafikverkets webbplats [Smartare Kapacitetsprocess Järnväg \(fd TTR Sverige\) - Bransch](#) och på RailNetEurope (RNE) webbplats [Advance Capacity Planning - RNE – RailNetEurope | Association For Facilitating Traffic On European Rail Infrastructure](#).

0.1 Kontakter

Trafikverket informerar om Kapacitetsstrategi i etablerade forum såsom Stärkt branschsamverkan och Strategisk dialog [Strategisk dialog - Bransch](#)

En samrådsversion av Kapacitetsstrategi Tågplan 2030 publiceras på svenska på Trafikverkets webbplats och på engelska på RNEs webbplats 1 oktober 2026. Information om publiceringen av samrådsversionen och villkor för samrådet sker via digitala nyhetsbrevet Info avtalskund. Synpunkter på Kapacitetsstrategi Tågplan 2030 kan under perioden 1 oktober – 16 november lämnas till strakplanering@trafikverket.se. Inlämnade synpunkter inarbetas i möjligaste mån i den version som publiceras vid X-36 eller nästkommande kapacitetsstrategi. Alla inkomna synpunkter sammanställs, besvaras och skickas via epost till den som lämnat synpunkter.

Tabell 1 Kontakter

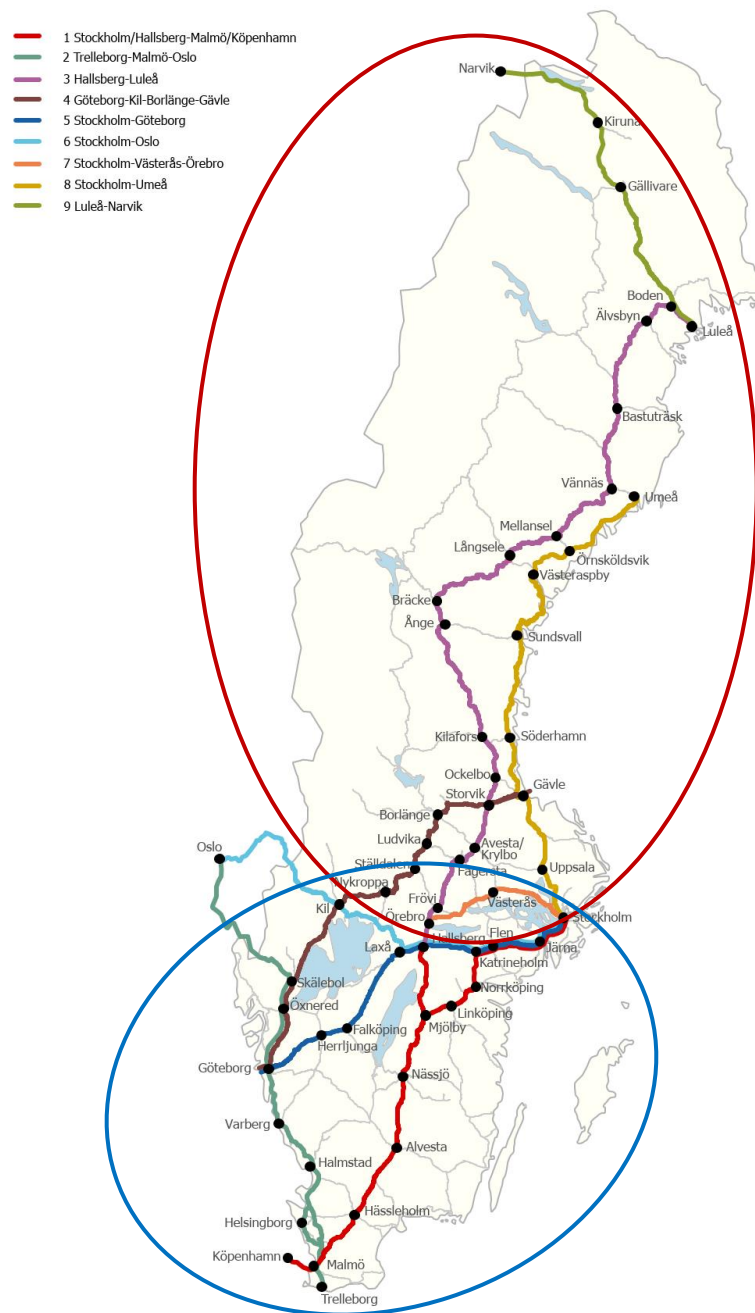
Kontakter	E-post	Webbplats
Trafikverkets Kapacitetsstrategi	strakplanering@trafikverket.se	Kapacitetsstrategi Tågplan 2030 - Bransch
Andra europeiska infrastrukturförvaltares kapacitetsstrategier		Capacity Strategies - RNE
Nationell One-Stop Shop	oss@trafikverket.se	

Kontakter	E-post	Webbplats
Godskorridor ScanMed och Corridor One-stop Shop (C-OSS)		www.scanmedfreight.eu
RailNetEurope (RNE), kontaktuppgifter kapacitet för internationella tåglägen		www.oss / c-oss RNE

0.2 Geografisk omfattning

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

Kapacitetsstrategin för tågplan 2030 omfattar de delar av järnvägsnätet som benämns som transportflöde 1–9, se figur 2 nedan, samt övriga delar av järnvägsnätet som antingen är viktiga omledningssträckor eller behöver av andra anledningar koordineras med de nio transportflödena.



Figur 2 Karta över de nio transportflödena. Cirkelarna visar Kapacitetsstrategins avsnittsindelning södra respektive norra Sverige.

0.3 Angränsande infrastrukturförvaltare

Tabell 2 Angränsande infrastrukturförvaltare

Transportflöde	Gränspunkt	Angränsande infrastrukturförvaltare
1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn	Lernacken	Banedanmark, (Öresundsbro Konsortiet för Öresundsbron) ¹
2 Trelleborg–Malmö–Oslo	Kornsjö	Bane NOR
6 Stockholm–Oslo	Charlottenberg	Bane NOR
9 Luleå–Narvik	Riksgränsen	Bane NOR
	Storlien	Bane NOR
	Haparanda	Väylävirasto (Trafikledsverket)

0.3.1 Anslutande järnvägsnät

Anslutande större infrastruktur:

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

0.4 Terminaler och tjänsteleverantörer

En förteckning över tjänsteleverantörer och terminaler i anslutning till aktuella sträckningar i Sverige, återfinns på Trafikverkets hemsida:

[Tjänsteleverantörer för järnvägstransportsrelaterade tjänster i Sverige - Bransch \(trafikverket.se\)](#).

Rail Facilities Portal (RFP) är en gemensam europeisk webbportal där tjänsteleverantörer kan publicera sina anläggningsbeskrivningar:

<http://railfacilitiesportal.eu>. Även där kan information om terminaler och tjänsteleverantörer i Sverige återfinnas.

¹ Öresundsförbindelsen, västerut från Lernacken till Köpenhamns flygplats, förvaltas av Öresundsbro Konsortiet, som ägs gemensamt av den danska och svenska staten genom A/S Öresund (50 %) respektive Svedab AB (50 %). A/S Öresund förvaltar sträckan mellan flygplatsen och Köpenhamns centralstation.

Banedanmark och Trafikverket räknar sig som angränsande infrastrukturförvaltare med hänsyn till Öresundsförbindelsen, även om deras respektive nät inte har fysisk kontakt med varandra.

1 Förväntad infrastrukturkapacitet

I det här kapitlet beskrivs de olika infrastrukturprojekt som kommer att öka kapaciteten och beräknas vara klara under perioden 2027–2030. Kapitlet innehåller också information om permanenta minskningar av kapaciteten.

Information om investeringsprojekten finns även på Trafikverkets webbplats [Våra projekt - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

1.1 Tillkommande kapacitet – södra Sverige

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

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

Tabell 3. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet Tågplan 2027 – Tågplan 2030, södra Sverige

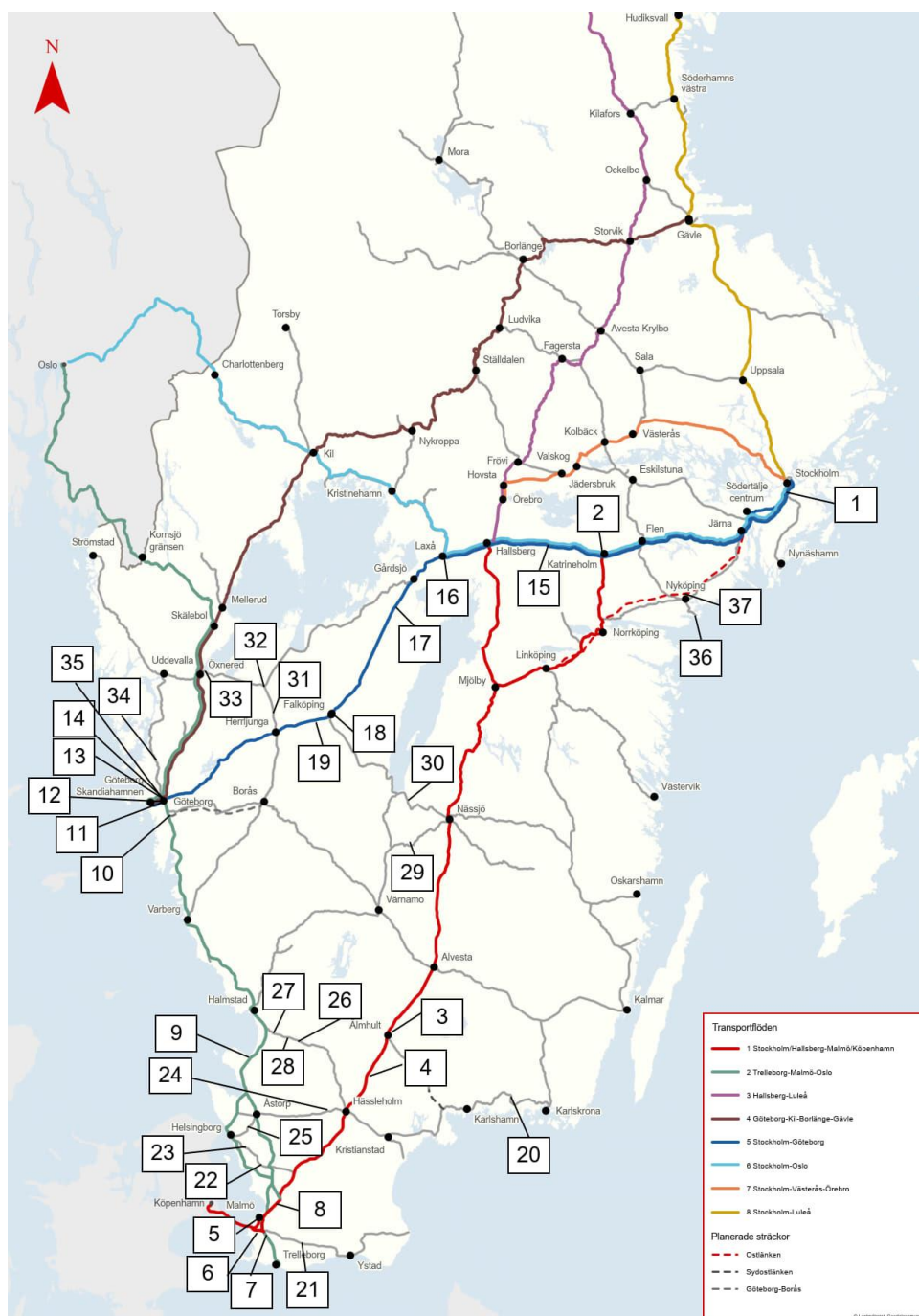
Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn						
1	Älvsjö–Huddinge	Hastighetshöjning ATC 2	Möjliggör effektivare trafikerings	Ja	Ja	Dec 2026
2	Katrineholm	Två förbigångsspår	Möjliggör godstrafik de mest trafikerade timmarna, bättre punktlighet och ökad återställningsförmåga	Ja	Ja	Jun 2027
3	Älmhults bangård	Trimningsåtgärder signal och växelförbindelse	Minskad headway, bättre årtställningsförmåga och ökad robusthet	Ja	Ja	Apr 2030
4	Alvesta–Hässleholm	Trimningsåtgärder signal	Ökad kapacitet och återställningsförmåga vid störningar	Ja	Ja	Dec 2026
5	Malmö C	Fler plattformsspår, spår 12–14	Ökad kapacitet för tåg med resandeutbyte	Ja	Ja	Jul 2029
5	Malmö C	Förlängning mittplattformar	Förlängning av två mellanplattformar spår 6 och 9, samtidigt på spår 3 och 4	Ja	Ja	Jul 2029
5	Malmö godsbangård	Utbyggnad av spår 58	Spåret möjliggör för 750 m långa tåg, tåg kan ankomma och avgå både norr- och söderifrån	Ja	Ja	Jul 2029
6	Svågertorp	Förlängning av förbigångsspår	1050 meter långa spår	Ja	Ja	Jul 2029
Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo						
7	Lockarp–Västra Ingelstad	Mellanblocksignal	Möjliggör att köra tågen tätare och godståg i persontrafikens maxtimmar	Ja	Ja	Dec 2027
5	Malmö C	Fler plattformsspår, spår 12–14	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn ovan</i>			
5	Malmö godsbangård	Utbyggnad av spår 58	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn ovan</i>			

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
8	Kävlinge–Arlöv	Lommabanan etapp 2 inkl. nya stationer Alnarp, Flädie	950 meter långa mötesspår, nya stationer för resandeutbyte, halvtimmestrafik för lokaltåg, god kapacitet för ökande godstrafik	Ja	Ja	Dec 2027
9	Båstad	Vändspår	Tåg kan vända i Båstad istället för Förslöv - plats för fler tåg	Ja	Ja	Dec 2026
10	Pilekrogen	Uppställningsspår	Nya spår för omloppsnära uppställning möjliggör längre tåg	Ja	Ja	Dec 2028
11	Västlänken - Sträckan Olskroken–Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	Minskad trängseln vid Göteborg C och möjliggör längre tåg	Ja	Ja	Dec 2026
12	Olskroken	Planskildhet	Separerar pendel- och regionaltåg från fjärtrafik, minskad belastning på Göteborg. Bättre möjligheter för godstrafiken att trafikera mellan Norge/Vänerbanan och Västkustbanan	Ja	Ja	Dec 2026
13	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	750 meter långa spår: spår 1-2, spår 32-33	Ja	Ja	Jul 2030
14	Göteborg Lärje	Omloppsnära uppställning	Ökad uppställningskapacitet för region- och lokaltåg	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle, sträckan Göteborg–Nykroppa						
11	Västlänken - Sträckan Olskroken–Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan</i>			
12	Olskroken	Planskildhet	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan</i>			
13	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan</i>			

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
14	Göteborg Lärje	Omloppsnära uppställning	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan			
Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg						
1	Älvsjö–Huddinge	Hastighetshöjning ATC 2	Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn ovan			
2	Katrineholm	Två förbigångsspår	Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn ovan			
15	Högsjö västra	Två förbigångsspår	Förbigångar på både upp- och nedspår, ökad kapacitet på sträckan Katrineholm och Hallsberg	Nej	Ja	Sep 2028
16	Laxå	Bangårdsombyggnad	Spår för 750 meter långa godståg, bättre möjlighet att hantera driftstörningar, höjd säkerhet, högre hastighet	Ja	Ja	Aug 2028
17	Slätte	Förlängning mötesspår inklusive samtidig infart	Spår för 750 meter långa tåg, växelhastighet minst 80 km/timme	Ja	Ja	Aug 2028
18	Falköping	Anslutning till kombiterminal (Marjarp)	Anslutning norrut samt ny ankomst/avgångsbangård gör att fler godståg kan angöra terminalen, minskad trängsel vid Falköping C	Ja	Ja	Aug 2028
19	Floby	Förbigångsspår	Spår för 750 meter långa tåg	Nej	Ja	Okt 2030
11	Västlänken - Sträckan Olskroken–Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan			
12	Olskroken	Planskildhet	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan			
13	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan			

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
Transportflöde 6 Stockholm–Oslo						
1	Älvsjö–Huddinge	Hastighetshöjning ATC 2	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn ovan</i>			
2	Katrineholm	Två förbigångsspår	<i>Se transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn ovan</i>			
15	Högsjö västra	Två förbigångsspår	<i>Se transportflöde 5 Stockholm–Göteborg ovan</i>			
16	Laxå	Bangårdsombyggnad	<i>Se transportflöde 5 Stockholm–Göteborg ovan</i>			
Omledningsbanor/Övrig banor södra Sverige						
20	Blekinge kustbana: Bredåkra	Mötesspår och hastighetshöjande åtgärder	Kortare restider och ökad robusthet. Halvtimmes trafik med persontåg möjliggörs.	Ja	Ja	Dec 2027
21	Ystad–Österlenbanan: Lemmeströ	Mellanblockssignaler	Möjliggör att köra tågen tätare	Ja	Ja	Dec 2026
22	Rååbanan: Billeberga–Teckomatorp	Mellanblockssignaler	Bättre möjlighet att framföra godståg.	Ja	Ja	Dec 2026
23	Rååbanan: Gantofta	Ny plattform	Möjliggör tågmöten med resenärsutbyte	Ja	Ja	Dec 2026
24	Skånebanan: Finja–Tyringe–Västra Torup–Perstorp	Mellanblockssignaler	Bättre möjlighet att framföra godståg, ökad återställningsförmåga vid störningar.	Ja	Ja	Dec 2027
25	Skånebanan: Helsingborgs godsbangård–Åstorp	Mellanblockssignaler	Möjliggör att köra tågen tätare	Ja	Ja	Jul 2027
26	Markarydsbanan: Knäred	Mötesspår och plattformar	Möjliggör persontrafik på sträckan Halmstad–Markaryd	Ja	Ja	Dec 2027
27	Markarydsbanan: Veinge	Plattform	Möjliggör persontrafik på sträckan Halmstad–Markaryd	Ja	Ja	Dec 2027
28	Markarydsbanan: Skogaby, Majenfors	Mellanblockssignaler	Möjliggör godstrafik samtidigt med den nya persontrafiken.	Ja	Ja	Dec 2027

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
29	Halmstad–Nässjö: Nässjö–Värnamo	Elektrifiering	Förbättrad restid, ökade omledningsmöjligheter	Nej	Ja	Jun 2030
30	Jönköpingsbanan: Huskvarna, Tenhult	Plattformsförlängning	Ökad kapacitet för längre tågsätt på stationer	Ja	Ja	Jul 2030
31	Älvsborgsbanan: Vedum	Samtidig infart	Kortare körtider och ökad kapacitet. Bättre återställningsförmåga vid störningar.	Ja	Ja	Dec 2027
32	Älvsborgsbanan: Håkantorps	Ny växelförbindelse	Möjliggör tågmöten i relationen Herrljunga–Lidköping - kortare restider	Ja	Ja	Dec 2027
33	Älvsborgsbanan: Vänersborg	Ombyggnation stationsområde	Möjliggör tretågsmöten, nytt vändspår, plattformsförlängning (170 meter)	Ja	Ja	Dec 2027
34	Södra Bohusbanan: Ytterby, Kode, Stenungsund, Svenshögen, Stora Höga, Ljungskile	Mellanplattformar	Möjliggör längre persontåg	Ja	Ja	Dec 2028
35	Bohusbanan: Brunnsbo	1500 meter dubbelspår samt ny pendeltågsstation	Minskad störningskänslighet Hamnbanan och Bohusbanan samt ökad kapacitet för kollektivtrafik.	Ja	Ja	Dec 2029
36	Sala–Oxelösund: Oxelösund	Bangård, etapp 1	Nya spår och växelförbindelser, ökad kapaciteten på bangården med nytt signalställverk på gamla malmbangården	Ja	Ja	Dec 2029
37	Ostlänken: Nyköping	Resecentrum	Ombyggnad av Nyköpings resecentrum för att anpassa mot Ostlänken	Ja	Ja	Dec 2027



Figur 3. Tillkommande kapacitet Tågplan 2027 – Tågplan 2030, södra Sverige

1.2 Minskad kapacitet – södra Sverige

Inga planerade permanenta minskningar i den järnvägsanläggningen som Trafikverket förvaltar.

1.3 Tillkommande kapacitet – norra Sverige

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

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

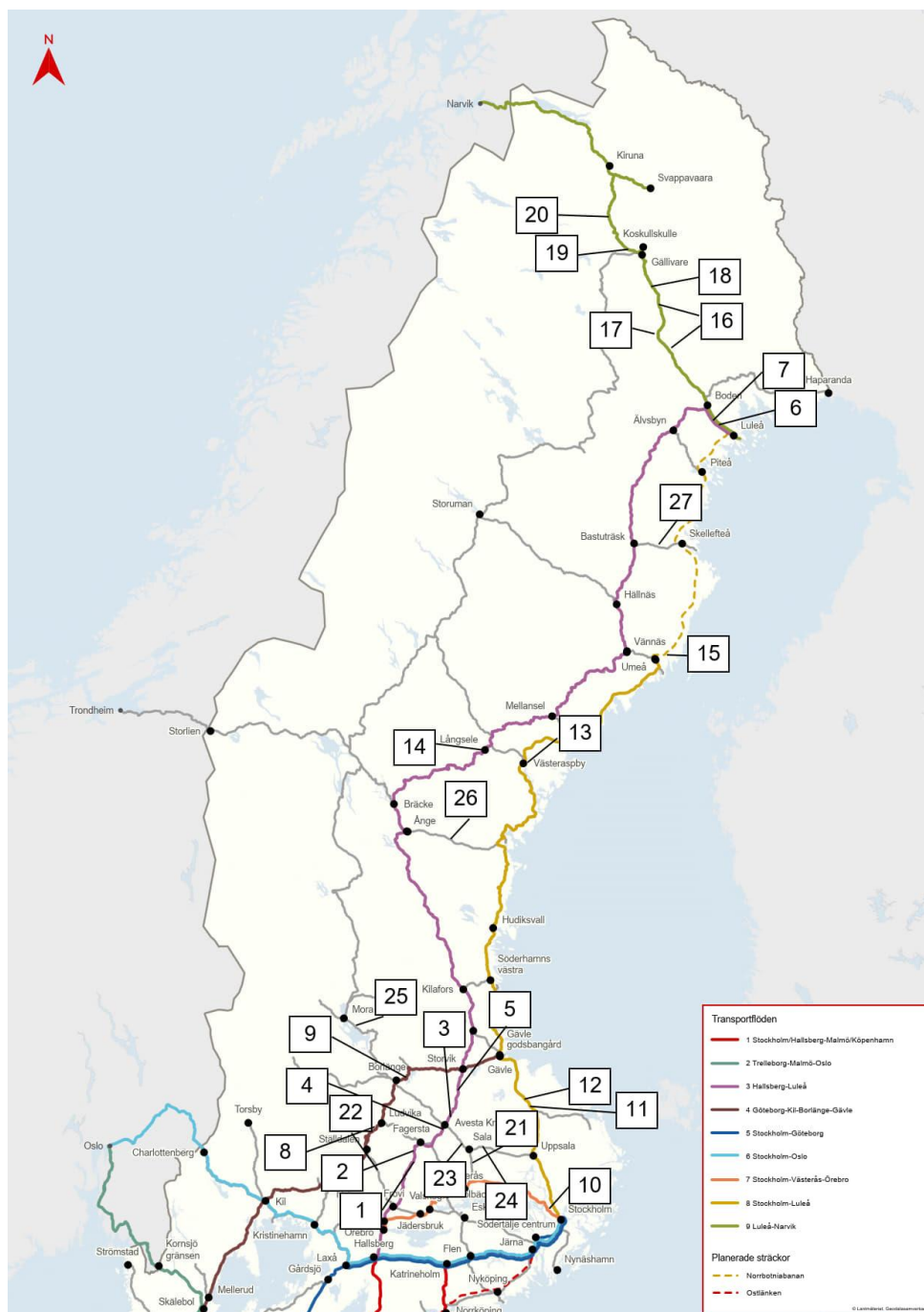
Tabell 4. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet Tågplan 2027 – Tågplan 2030 norra Sverige

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå						
1	Skinnskatteberg	Samtidig infart, höjd hastighet	Tågmöten kan ske snabbare, ökad robusthet	Ja	Ja	Okt 2027
2	Dagarn	Samtidig infart.	Tågmöten kan ske snabbare	Ja	Ja	Okt 2027
3	Jularbo	Höjd växelhastighet och samtidig infart.	Tågmöten kan ske snabbare	Ja	Ja	Aug 2027
4	Avesta Krylbo–Dalslund inklusive Avesta/Krylbo bangård	Dubbelspår, Avesta/Krylbo bangård – spår 6–17 förlängs	Godstågen kan lättare ta sig upp för backen mot Hökmora. Högre hastigheter genom bangården och spår för 630 meter långa tåg underlättar växling på bangården	Ja	Ja	Hösten 2028
5	Hästbo	Mötesspår förlängning	750 m långa tåg, ökad växelhastighet till 80 km/h, samtidig infart om max ett av tågen är 750 meter långt	Ja	Ja	Dec 2027
6	Sävastnäs	Ny mötesstation	750 m långa tåg, samtidig infart 40-övervakning.	Ja	Ja	Sep 2027
7	Sävastklinten–Sävast	Partiellt dubbelspår	Möjlighet att mötas med 750 m långa tåg, samtidig infart 40-övervakning.	Ja	Ja	Sep 2027

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle, sträckan Nykroppa–Gävle						
8	Grängesberg	Samtidig infart; 130 m lång mellanhög plattform	Hastighetsnedsättning försvinner, bättre lastning och lossning godståg, ökad lastprofil för specialtransporter	Ja	Ja	Dec 2029
9	Borlänge–Falun	Hastighetshöjande åtgärder	Ökad kapacitet och robusthet, restidsförkortning	Ja	Ja	Dec 2027
Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro						
10	Barkarby station	Ombyggnad till regionaltågsstation	Två nya plattformar möjliggör uppehåll för regionaltåg	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 8 Stockholm–Umeå						
11	Tierp	Samtidig infart	Ökad kapacitet och robusthet	Ja	Ja	Maj 2027
12	Uppsala–Gävle	Anpassning för nya tåg, etapp 1 Storvreta, Vattholma, Örbyhus	Plattformarna förlängs för att anpassas mot nya fordonstyp	Ja	Ja	Dec 2027
12	Uppsala–Gävle	Anpassning för nya tåg, etapp 2 Skyttorp (2029), Tobo (2029), Skutskär (2028)	Plattformarna förlängs för att anpassas mot nya fordonstyp	Ja	Ja	Dec 2029
13	Västeråsby	Vändslinga	Möjliggör trafikering mellan Botniabanan och Ådalsbanans mot Långsele utan	Nej	Ja	Jul 2030

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
			riktningsbyte. Ökad kapacitet samt ökad redundans vid omledning.			
14	Långsele	Nytt mötesspår, ytterligare uppställningsmöjligheter	Återläggning spår 5, genomgående hastighet	Ja	Ja	Dec 2029
15	Norrbotniabanan, Umeå–Dåva	Första etappen på Norrbotniabanan	Nytt spår till industrianläggningar i Dåva	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 9 Luleå–Narvik						
6	Sävastnäs	Ny mötesstation	<i>Se transportflöde 3 Hallsberg-Luleå ovan</i>			
7	Sävastklinten–Sävast	Partiellt dubbelspår	<i>Se transportflöde 3 Hallsberg-Luleå ovan</i>			
16	Näsberg, Nattavaara	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Ja	Ja	Dec 2028
17	Murjek	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Nej	Ja	Dec 2028
18	Nuortikon	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Ja	Ja	Dec 2028
19	Sikträsk	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Ja	Ja	Dec 2026

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
20	Linaälv, Harrå, Fjällåsen	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Ja	Ja	Dec 2026
Omledningsbanor och övriga banor norra Sverige						
21	Sala–Oxelösund: Ransta	Samtidig infart	Möjliggör snabbare tågmöten	Ja	Ja	Aug 2028
22	Bergslagsbana: Rällså	Samtidig infart	Möjliggör snabbare tågmöten	Ja	Ja	Dec 2029
23	Dalabanan: Uppsala–Avesta/Krylbo	Hastighetshöjande åtgärder	Ge möjlighet till timmestrafik och kortare restid	Ja	Ja	Dec 2028
24	Dalabanan: Heby	Mötesspår	Möjliggör tågmöten med resandeutbyte i Heby	Nej	Ja	Apr 2029
25	Dalabanan: Rättvik–Garsås–Mora	Mellanblock	Möjliggör att köra tågen tätare	Ja	Ja	Dec 2029
26	Mittbanan: Sundsvall–Ånge	Hastighetshöjande åtgärder	Restidsförkortningar	Ja	Ja	Dec 2029
27	Skelleftebanan	System H	Möjliggör ökad trafik och ny mötesdriftplats	Ja	Ja	Dec 2029



Figur 4. Tillkommande kapacitet Tågplan 2027 – Tågplan 2030 norra Sverige

1.4 Minskad kapacitet – norra Sverige

Inga planerade permanenta minskningar i den järnvägsanläggningen som Trafikverket förvaltar.

2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Många järnvägsprojekt kommer att påverka trafiken med tillfälliga kapacitetsbegränsningar (TCR) under tågplan 2030. De järnvägsprojekt som presenteras är de tillfälliga kapacitetsbegränsningar som har *mycket stor* trafikpåverkan.

2.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Principerna för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar på det svenska järnvägsnätet baseras på tidigare erfarenhet av omledningar samt på dialog med angränsande infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra sökande.

Tabell 5. Klassificeringar av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

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

2.1.1 Planering för att minimera trafikpåverkan

I ett tidigt skede samordnar Trafikverket planerade åtgärder i järnvägssystemet, såväl investerings- som underhållsåtgärder. Samordningen kan exempelvis innebära att flera åtgärder på en och samma sträcka paketeras och genomförs under en gemensam tidsperiod. I planeringsarbetet för Trafikverket dialoger med järnvägsoperatörerna i syfte att uppnå bästa möjliga effekt av järnvägssystemet och för att minimera trafikpåverkan under genomförandet av åtgärden.

2.1.2 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

2.1.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

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

Generellt:

För att säkerställa framkomlighet bör koordinering ske tillsammans med Banedanmark.

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

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

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

För Malmöområdet bör en av två banor (Södra stambanan, Lommabanan) in till Malmö C alltid vara öppen.

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

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

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

Nässjö – Falköping – Hallsberg/Katrineholm är omledningsbana för Södra stambanan Nässjö – Mjölby – Hallsberg/Katrineholm.

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

Skånebanan Hässleholm–Helsingborg, Godsstråket Åstorp–Kävlinge samt Västkustbanan Helsingborg–Malmö är omledningsbana för persontrafik på Södra stambanan Lund–Hässleholm.

Godstrafik

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

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

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

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

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

Persontrafik i städer och regioner

För regionaltågstrafiken är det viktigt att resenärernas byten till fjärrtrafiken fungerar.

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

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

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

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

2.1.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo

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

Generellt:

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

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

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

För Malmöområdet bör en av två banor (Södra stambanan, Lommabanan) in till Malmö C vara öppen.

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

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

Godsstråket genom Skåne via Kävlinge–Teckomatorp–Åstorp är omledningsbanan för resandetrafik Lund–Ängelholm.

Godstrafik

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

Kongsvingerbanen och Värmlandsbanan Oslo–Kil–Laxå–Falköping–Göteborg är omledningsbana för Oslo–Skälebol–Göteborg.

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

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

Södra stambanan och Rååbanan Malmö–Eslöv–Teckomatorp är omledningsbana för godstrafik Arlöv–Kävlinge–Teckomatorp.

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

Persontrafik i städer och regioner

Sammanhängande avstängningar är att föredra.

För regionaltrafiken är det viktigt att resenärernas byten till fjärrtrafik fungerar.

För regional- och pendeltågstrafiken är omledning normalt inte ett alternativ. Godsstråket genom Skåne Malmö–Kävlinge–Teckomatorp–Åstorp–Ängelholm kan dock i vissa fall fungera som omledningsbana för regionaltågstrafiken till/från Göteborg.

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

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

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

2.1.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå

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

Generellt

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

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

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

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

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

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

- Vid trafikavbrott på sträckan Storvik–Ånge ska Ånge–Sundsvall vara öppen.
- Vid trafikavbrott på sträckan Kilafors–Ånge ska sträckan Kilafors–Söderhamn vara öppen.
- Vid trafikavbrott på sträckan Ånge–Vännäs bör även sträckorna Ånge–Sundsvall samt Kilafors–Söderhamn vara öppna.

- Vid trafikavbrott på sträckan Ånge–Långsele bör även sträckorna Långsele–Västerasby, Ånge–Sundsvall samt Kilafor–Söderhamn vara öppna.
- Vid trafikavbrott på sträckan Långsele–Vännäs bör även sträckorna Långsele–Västerasby, Ånge–Sundsvall samt Kilafor–Söderhamn vara öppna.

Vännäs–Luleå finns inga omledningsmöjligheter.

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

Godstrafik

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

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

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

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

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

2.1.2.4 Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle,

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

Generellt

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

Västra stambanan och Godsstråket (via Hallsberg) är omledningsbana för Norge/Vänerbanan och Bergslagsbanan Göteborg–Storvik.

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

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

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

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

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

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

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

Hörkenspåret, Grängesberg–Ställdalen, är omledningssträcka för Silverhöjdspåret och vice versa.

2.1.2.5 Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg

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

Generellt

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik.

Avstängningar på Västra stambanan och Ostkustbanan samtidigt bör undvikas då Mälarbanan inte kan hantera de stora trafikvolymerna vid omledning.

Större avstängningar på Stockholm Central kan leda till ökat kapacitetsbehov för ersättningstrafik vid Cityterminalen, vilket i sin tur kan resultera i kapacitetsbrist för den planerade ersättningstrafiken.

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

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

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

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

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

Mälardalenbanan Hallsberg–Västerås–Stockholm är omledningsbana för Västra stambanan Hallsberg–Stockholm.

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

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

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

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

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

Godstrafik

Vid omledning via Älvsborgsbanan begränsas längden på fordonssätt till 600 meter på grund av brist på långa spår i Herrljunga. Längre tåg än så måste omledas via Laxå–Kil–Öxnered.

Persontrafik i städer och regioner

För regionaltrafiken är det viktigt att resenärernas byten till fjärrtrafiken fungerar.

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

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

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

- Stockholm City–Tumba–Södertälje Hamn
- Södertälje Syd–Stockholm C
- Göteborg–Alingsås.

2.1.2.6 Transportflöde 6 Stockholm–Oslo

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

Generellt:

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

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

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

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

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

Avstängning på båda sidor om Karlstad bör inte ske samtidigt.

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

Jädersbruk–Frövi–Ställdalen–Nykroppa–Kristinehamn/Kil är omledningsbana för Värmlandsbanan Laxå–Kristinehamn/Karlstad.

Persontrafik i städer och regioner

För regionaltrafiken är det viktigt att resenärernas byten till fjärrtrafiken fungerar.

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

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

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

- Södertälje Syd–Stockholm C.

2.1.2.7 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro

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

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik.

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

Svealandsbanan är omledningsbana för Mäljarbanan på sträckan Valskog–Stockholm.

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

Jädersbruk–Ökna–Hovsta är omledningssträcka för Jädersbruk–Frövi–Hovsta.

Kolbäck–Rekarne–Eskilstuna–Flen–Hallsberg är omledningssträcka för Kolbäck–Valskog–Örebro–Hallsberg.

Persontrafik i städer och regioner

Kritiska delsträckor med hög andel regional- och pendeltågstrafik är:

- Stockholm–Västerås.

2.1.2.8 Transportflöde 8 Stockholm–Umeå

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

Generellt

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

Stockholm C–Västerås–Kolbäck–Snyten–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle alternativt Stockholm C–Västerås–Sala–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle är omledningssträcka för sträcka Stockholm–Uppsala.

Stockholm C–Uppsala–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle samt Stockholm C–Västerås–Sala–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle alternativt Stockholm C–Västerås–Kolbäck–Snyten–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle är omledningssträcka för sträcka Uppsala–Gävle.

Avstängningar på Västra stambanan och Ostkustbanan samtidigt bör undvikas då Mälarbanan inte kan hantera de stora trafikvolymerna vid omledning.

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

- Vid trafikavbrott Gävle–Söderhamn ska sträckorna Söderhamn–Kilafors samt Ånge–Sundsvall vara öppna.
- Vid trafikavbrott på sträckan Söderhamn–Sundsvall ska Sundsvall–Ånge vara öppen.
- Vid trafikavbrott på sträckan Sundsvall–Umeå ska sträckan Ånge–Sundsvall vara öppen.

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

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

Godstrafik

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

Vid planering av avstängningar på båda spåren mellan Gävle–Brista bör dialog föras med transportutövaren i syfte att hitta en lösning som säkerställer viktiga bränsletransporter till Arlanda. Helst bör omledningsbanorna vara fria från andra arbeten, men om arbeten måste utföras bör stoppen begränsas till så korta perioder som möjligt.

Trafikavbrott längre än 48 timmar bör inte planeras samtidigt norr och söder om Birsta–Fillan och Timrå för att kunna nå industrin och Sundsvalls hamn.

Stockvik bör nås antingen från Sundsvall eller Gävle. Stockvik kan maximalt klara ett trafikavbrott på 110 timmar om Stockvik–Sundsvall och Stockvik–Gävle är stängt samtidigt.

Regional & pendeltågstrafik

Trafikavbrott bör undvikas på vardagar, med undantag för sommarperioden.

Kritiska delsträckor med hög andel regional- och pendeltågstrafik är:

- Stockholm C/City–Arlanda/Märsta–Uppsala

2.1.2.9 Transportflöde 9 Luleå–Narvik

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

Generellt

Det finns inga omledningsmöjligheter.

Begränsad period att utföra banarbeten.

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

Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)

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

Godstrafik

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

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

2.1.3 Servicefönster

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

2.1.4 TCR-tilldelningsprocessen

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

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

Trafikverket har dialog med sökande av järnvägskapacitet och andra intressenter angående trafikpåverkande åtgärder (TPÅ:er) i forumet Strategisk dialog. Dialoger förs även med Bane NOR och Banedanmark vid 3-4 tillfällen per år för koordinering av planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar som har stor eller mycket stor trafikpåverkan och som ska genomföras om 2-6 år.

På höstens Strategisk dialog/er presenterar Trafikverket de åtgärderna som bedöms ha en mycket stor trafikpåverkan under produktionen för tågplanen X-36 till X-60.

Vid X-36 publicerar Kapacitetsstrategin som inkluderar åtgärder som bedöms ha mycket stor trafikpåverkan. Utifrån de TCR:er som presenteras i kapacitetsstrategins avsnitt 2.2 kan sökande begära att Trafikverket redovisar en jämförelse av förhållandena som gäller för minst två alternativa kapacitetsbegränsningar, punkt 16-utredningar, enligt SERA-direktivet 2012/34/EU bilaga VII eller alternativt begära en fördjupad dialog. Sökande kan inte begära både punkt 16-utredning och fördjupad dialog. Begäran om punkt 16-utredning eller en fördjupad dialog ska inte göras på de uppgifter som presenteras i kapacitetsstrategins utkastversion utan på uppgifterna som presenteras i slutversionen 14 december 2026. Sista dag att begära punkt 16-utredning eller en fördjupad dialog är den 29 januari 2027. Information om detta finns här [Åtgärder med mycket stor trafikpåverkan - Bransch](#).

Vid X-24 publicerar Trafikverket TCR:er som bedöms ha en mycket stor trafikpåverkan eller stor trafikpåverkan. Sökande av järnvägskapacitet och andra intressenter har möjlighet att ge synpunkter som beaktas och besvaras av Trafikverket. I samband med X-24 publiceringen hålls Strategisk dialog där Trafikverket presenterar de planerade trafikpåverkande åtgärder för tågplanen år 2 och i viss mån även i år 3. Inom Strategisk dialog hålls även diskussioner om begärda punkt 16-utredningar.

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

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

2.2 Planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan

I efterföljande avsnitt presenteras de för tågplan 2030, enligt nu gällande planer, tillfälliga kapacitetsbegränsningar som förväntas ha mycket stor påverkan på trafiken, det vill säga kapacitetsbegränsningar som pågår mer än 30 dygn och påverkar mer än 50 % av den förväntade trafiken.

Om ett projekt har ingått i föregående Kapacitetsstrategi och fått uppdaterad tid för genomförande visas ändringen med **blå färg** och understrykning, för att underlätta spårbarheten.

Tabell 6. Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken Tågplan 2030

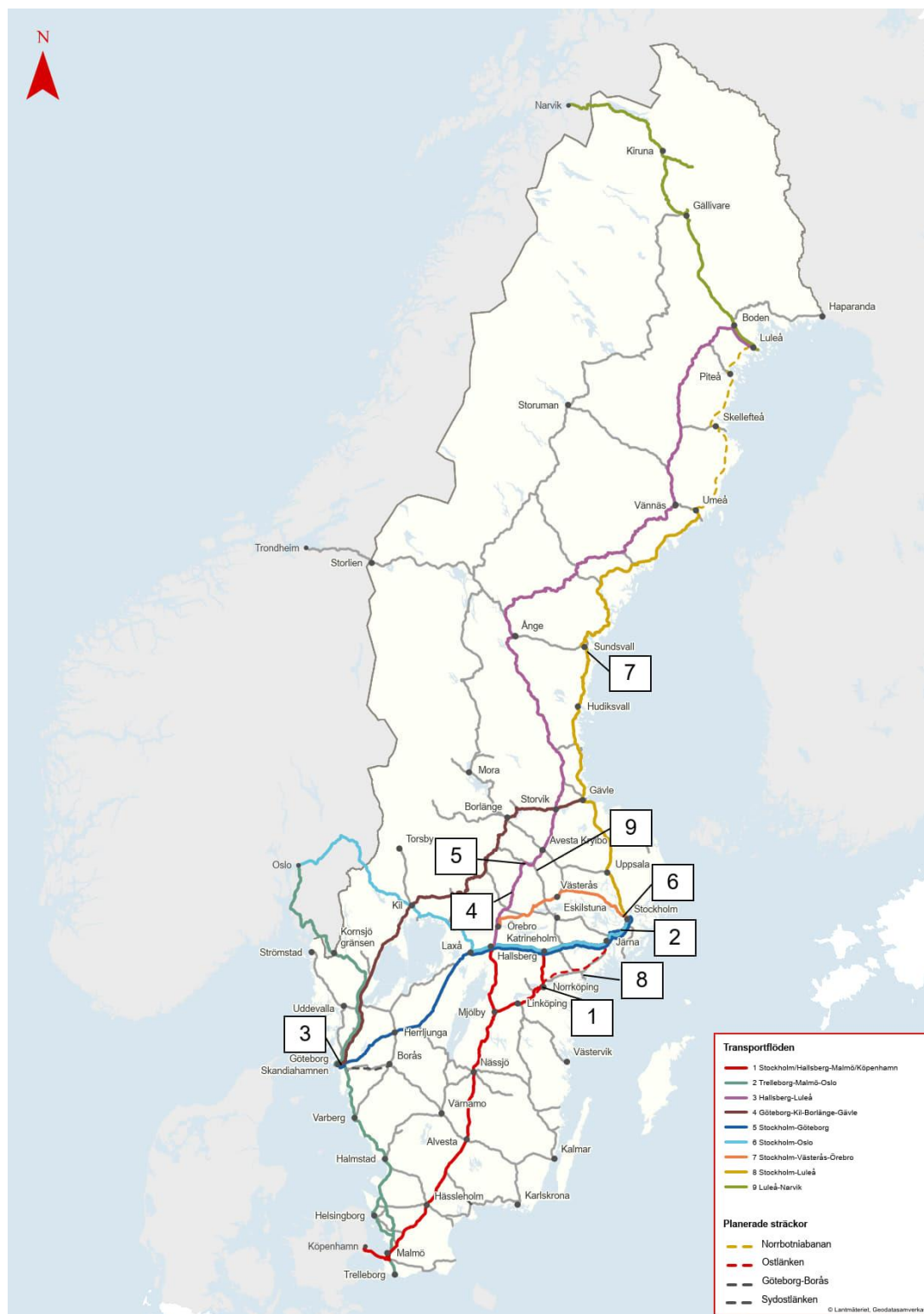
Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Tid för utförande	Trafikpåverkan (trafikavbrott/enkel-spårdrift /hastighetsnedsättning) 2030	Förslag på hur trafiken bör hanteras	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad
Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö–Köpenhamn							
1	Ostlänken Norrköping C	Ny station	2030-2036	Trafikavbrott 6 veckor, preliminärt vecka 27-32	Snabbtågen leds om via Mjölby-Hallsberg-Katrineholm med en uppskattad gångtidsförlängning på ca 30-60 minuter. Observera att vissa snabbtåg kan behöva multippelkopplas och trafiken reduceras eftersom kapaciteten på omledningssträckan är vid vissa tidpunkter begränsad. Även fjärrtåg till/från Stockholm C kan omledas via Hallsberg. Vissa fjärr- och regionaltåg kan vända i Linköping respektive Katrineholm och Nyköping alt Kolmården och ersätts med buss. Pendeltågstrafiken ställs in mellan Norrköping och Kimstad och ersätts med buss. Godstrafik kan omledas via Mjölby-Hallsberg-Katrineholm. Uppskattad gångtidsförlängning vid omledning ca 1 timme. Uppskattad tillgänglig kapacitet på berörd omledningssträcka är god, men under vissa timmar på dygnet kan kapaciteten vara begränsad.	Ja	Ja
2	(Tumba)–(Flemingsberg)	Upprustning tunnlar	2030	Trafikbrott 6 veckor, preliminärt vecka 27-32	Pendeltåg ställs in i Flemingsberg - Tumba och ersätts med buss. Tågen kan vända i Flemingsberg och i Tumba. SLL´s tjänstetåg till/från Södertälje-depån kan inte framföras ordinarie väg. Godståg behöver omledas via Grödingebanan (Järna-Södertälje syd övre-Flemingsberg).	Ja	Ja

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Tid för utförande	Trafikpåverkan (trafikavbrott/enkel-spårdrift /hastighetsnedsättning) 2030	Förslag på hur trafiken bör hanteras	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad
					Godståg till/från Södertälje Hamn kan ej trafikera norrifrån eller norrut, utan endast via Västra Stambanan eller Svealandsbanan. Uppskattad tillgänglig kapacitet på Grödingebanan bedöms som begränsad under högtrafik, god övrig tid.		
Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo							
3	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	2028-2030	Etappindelning vecka 1-26 Fördjupad dialog pågår	Tåg, växling, uppställning och annan verksamhet påverkas i varierande omfattning under de olika etapperna. Rangering av tåg bör under vissa perioder flyttas till andra rangerbangårdar. Begränsad uppställning kan ske.	Ja	Ja
Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå							
4	(Snyten)–(Frövi)	Kontaktledningsbyte	2030-2031	Trafikavbrott 8 veckor, preliminärt vecka 11-18 samt 8 veckor, preliminärt vecka 37-45	Godståg kan omledas Bergslagsbanan via Frövi-Ställdalen-Ludvika-Borlänge-Storvik med en gångtidslängning, framförallt dagtid, på ca 1-2 timmar. Godståg kan även omledas via Frövi-Kolbäck-Snyten med en gångtidslängning på ca 1 timme. De få regionaltåg som går Frövi-Avesta Krylbo ställs in och ersätts med buss mellan lämpliga driftplatser. Eventuellt behöver regionaltåg på sträckan Frövi-Ludvika-Borlänge under vissa timmar ställas in för att den omladda godstrafiken ska kunna komma fram. Omledningskapaciteten Frövi-Ställdalen bedöms som begränsad dagtid, men god nattetid. Omledningskapaciteten Ställdalen-Borlänge-Storvik bedöms som begränsad hela trafikdygnet.	Ja	Ja

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Tid för utförande	Trafikpåverkan (trafikavbrott/enkel-spårdrift /hastighetsnedsättning)	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	
				2030			
5	Fagersta C	Ställverksbyte, växelbyte	2030	Trafikavbrott 8 veckor, preliminärt vecka 37-45	Omledningskapaciteten Frövi-Jädersbruk bedöms som god, Jädersbruk-Kolbäck begränsad dagtid, men god nattetid, Kolbäck-Snyten begränsad högtrafik, god övrig tid. Godståg som trafikerar godstråket kan omledas Bergslagsbanan via Frövi-Ställdalen-Ludvika-Borlänge-Storvik med en gångtidsförlängning, framförallt dagtid, på ca 1-2 timmar. Godståg kan även omledas via Frövi-Kolbäck-Snyten med en gångtidsförlängning på ca 1 timme. De få regionaltåg som går Frövi-Avesta Krylbo ställs in och ersätts med buss mellan lämpliga driftplatser. Persontåg på Bergslagspendeln ställs in och ersätts lämpligtvis med andra trafikslag vid lämpliga driftplatser. Omledningskapaciteten Frövi-Ställdalen bedöms som begränsad dagtid, men god nattetid. Omledningskapaciteten Ställdalen-Borlänge-Storvik bedöms som begränsad hela trafikdygnet. Omledningskapaciteten Frövi-Jädersbruk bedöms som god, Jädersbruk-Kolbäck begränsad dagtid, men god nattetid, Kolbäck-Snyten begränsad högtrafik, god övrig tid.	Ja	Ja
Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle							
3	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan				

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Tid för utförande	Trafikpåverkan (trafikavbrott/enkel-spårdrift /hastighetsnedsättning)		Förslag på hur trafiken bör hanteras	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad
				2030				
Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg								
3	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan					
Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro								
6	Spånga–Huvudsta	Fyrspårsutbyggnad	2030-2042	Trafikavbrott 6 veckor, preliminärt lördag v 26 – mån v 33	Regionaltågen vänder i Barkarby. Resande hänvisas till den nya tunnelbanestationen i Barkarby. Ev även bussersättning? Pendeltåg från Bålsta/Kungsängen vänder i Spånga. Pendeltåg från Nynäshamn/Västerhaninge vänder på Stockholm City (de tåg som inte fortsätter till Märsta). T-bana till/från Barkarby och Sundbyberg ersätter. Även viss bussersättning till/från Spånga kommer troligtvis behövas.	Ja	Ja	
Transportflöde 8 Stockholm–Umeå								
7	Kubikenborg–Dingersjö	Dubbelspår	2028-2032	Trafikavbrott 10 veckor (72 dygn), preliminärt vecka 19/20-29/30	Persontåg kommer att ställas in och ersättas med annat trafikslag alternativt ledas om. Söderifrån kommer det vara möjligt att trafikera Njurundabommen under större delen av perioden. Under dessa 72 dygn genomförs också ett spår- och växelbyte Söderhamn Västra–Hudiksvall, vilket innebär trafikavbrott 102 timmar, preliminärt helgen vecka 20, samt trafikavbrott 25 dygn, preliminärt från tisdag vecka 26 till lördag vecka 29. Under dessa avbrott kommer det endast att vara möjligt att nå Söderhamn Västra söderifrån. Så många åtgärder som möjligt kommer genomföras under trafikabrottet, bland annat signalåtgärder i Söderhamn Västra som innebär trafikavbrott 12 timmar.	Nej	Ja	

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Tid för utförande	Trafikpåverkan (trafikavbrott/enkel-spårdrift /hastighetsnedsättning)	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad
				2030		
					Förslag på hur trafiken bör hanteras	
					Godstrafiken kommer att ställas in och omledas till andra terminaler/bangårdar. Under avbrottet kommer omledningssträckor vara öppna. Åtgärden samplaneras med Sundsvalls resecentrum så möjligheterna att trafikera Sundsvall central och Sundsvall Västra norrifrån kommer att variera under avbrottet.	
Omledningsbanor och övriga banor						
8	Bana Sala-Oxelösund: (Nyköping södra)–(Flens övre)	Spår- och växelbyte	2030	Trafikavbrott 10 veckor, preliminärt vecka 16-25 Fördjupad dialog pågår	Ståltågen och övriga godståg, kan ledas om via Eskilstuna–Södertälje Hamn (rundgång)–Nyköping C (rundgång spår 12)–Oxelösund, gångtidsförlängning ca 3 timmar. Obs: max 22 ton axeltryck. Uppskattad kapacitet på omledningssträckan är begränsad högtrafik, god övrig tid.	Ja
9	Bergsslagspendeln: Brattheden–Ängelsberg	Spår- och växelbyte	2029-2030	Trafikavbrott 12 veckor, preliminärt vecka 21-33	Regionaltågstrafiken ställs in Surahammar-Fagersta och ersätts med buss. Godstrafiken kan omledas via Snyten-Frövi, Avesta Krylbo-Sala-Västerås-Kolbäck alternativt Störvik-Borlänge-Ludvika-Ställdalen-Frövi med en beräknad gångtidsförlängning på ca 1-2 timmar. Uppskattad tillgänglig kapacitet på omledningssträckorna: Snyten-Frövi god dagtid, begränsad natt. Avesta Krylbo-Sala god, Sala-Västerås begränsad dagtid men god nattetid, Västerås-Kolbäck begränsad högtrafik men god övrig tid. Störvik-Borlänge-Ludvika-Ställdalen begränsad hela dygnet, Ställdalen-Frövi begränsad dagtid, god nattetid.	Ja



Figur 5 Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken

3 Trafikflöden och principer för planering av trafik

3.1 Trafikplaneringsprinciper

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

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

Då antalet banarbeten förväntas öka de kommande åren kan separata trångsektors- och kapacitetsplaner införas för att fördela den begränsade kapaciteten.

Nedanstående tabell visar olika typer av järnvägstransporter.

Tabell 7. Järnvägstransporter

Europakategori	Nationell underkategori	Beskrivning
Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik)	Snabbtåg	Tåg med upp till 200 km/h hastighet mellan stora städer (Malmö/Göteborg/Oslo/Karlstad/Umeå/Östersund/Stockholm)
	Fjärrtåg/Nattåg	Fjärrtåg trafikerar stora städer och regioner, men med fler uppehåll än snabbtågen
Persontrafik i städer och regioner	Regionaltåg	Trafik inom en region eller mellan två regioner. Hög turtäthet och stopp i huvudorter
	Pendeltåg	Lokal persontrafik inom en region eller storstad.
Godstrafik	Godståg	Tåg avsedd för transport av råmaterial och varor

3.2 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande

Tabellerna nedan visar förväntat kapacitetsutnyttjande för 2030. Bedömningen baseras på nuvarande kapacitetsutnyttjande i ett normalt trafikscenario samt kända trafikökningar i kombination med förväntad effekt av större kapacitetspåverkande åtgärder. Tabellerna för respektive transportflöde visar de tågtyper som förväntas trafikera respektive sträcka mellan två noder. Kapacitetsutnyttjandet på stationer ingår inte i bedömningen.

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

Tabell 8. Kapacitetsutnyttjandet i intervaller

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



Figur 6 Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet

3.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

Tabell 9. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

Transportflöde 1	Kapacitetsutnyttjande	Gods-tåg	Snabb-tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional-tåg	Pendel-tåg
Stockholm–Flemingsberg		X	X	X	X	X
Flemingsberg–Södertälje		X	X	X	X	X
Södertälje–Gnesta		X	X	X	X	X
Gnesta-Flen		X	X	X	X	
Flen - Katrineholm		X	X	X	X	
Katrineholm-Norrköping		X	X	X	X	
Norrköping-Linköping		X	X	X	X	X
Linköping-Mjölby		X	X	X		X
Hallsberg-Motala		X			X	
Motala-Mjölby		X			X	X
Mjölby-Nässjö		X	X	X	X	
Nässjö-Alvesta		X	X	X	X	
Alvesta-Hässleholm		X	X	X	X	X
Hässleholm-Lund		X	X	X	X	X
Lund-Malmö		X	X	X	X	X
Malmö-Hyllie-Lernacken			X		X	X
Malmö-Svågertorp-Lernacken		X	X	X		X
Lernacken-Peberholm		X	X	X	X	

3.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo

Tabell 10. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

Transportflöde 2	Kapacitetsutnyttjande	Gods-tåg	Snabb-tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional-tåg	Pendel-tåg
Trelleborg-Östervärn-Lockarp		X				X
Lockarp-Malmö		X	X	X		X
Malmö-Kävlinge (via Lomma)		X				X
Kävlinge-Ängelholm (via Teckomatorp-Åstorp)		X				X

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

3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå

Tabell 11. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

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

3.2.4 Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle

Tabell 12. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

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

3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg

Tabell 13. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

Transportflöde 5	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Stockholm-Flemingsberg		X	X	X	X	X
Flemingsberg-Södertälje		X	X	X	X	X
Södertälje-Gnesta		X	X	X	X	X
Gnesta-Flen		X	X	X	X	
Flen - Katrineholm		X	X	X	X	
Katrineholm-Hallsberg		X	X	X	X	
Hallsberg-Laxå		X	X	X	X	
Laxå-Gårdsjö		X	X	X	X	
Gårdsjö-Skövde		X	X	X	X	
Skövde-Falköping		X	X	X	X	
Falköping-Alingsås		X	X	X	X	
Alingsås-Göteborg		X	X	X	X	X

3.2.6 Transportflöde 6 Stockholm–Oslo

Tabell 14. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

Transportflöde 6	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Stockholm-Flemingsberg		X	X	X	X	X
Flemingsberg-Södertälje		X	X	X	X	X
Södertälje-Gnesta		X	X	X	X	X
Gnesta-Katrineholm		X	X	X	X	
Katrineholm-Hallsberg		X	X	X	X	
Hallsberg-Laxå		X	X	X	X	
Laxå-Kristinehamn		X	X	X	X	
Kristinehamn-Karlstad		X	X	X	X	
Karlstad-Kil		X	X	X	X	
Kil-Arvika		X	X	X	X	
Arvika-Charlottenberg		X	X	X	X	

3.2.7 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro

Tabell 15. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

Transportflöde 7	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Stockholm-Tomtebodå		X	X	X	X	X
Tomtebodå-Spånga		X		X	X	X
Spånga-Kallhåll (inre)		X				X
Spånga-Kallhåll (yttre)				X	X	
Kallhåll-Kungsången		X		X	X	X
Kungsången-Bålsta		X		X	X	X
Bålsta-Våsterås Norra		X		X	X	
Våsterås Norra-Våsterås C		X		X	X	
Våsterås C-Kolbäck		X		X	X	
Kolbäck-Vålskog		X		X	X	
Vålskog-Arboga		X		X	X	
Arboga-Hovsta		X		X	X	
Jådersbruk-Frövi		X			X	
Frövi-Hovsta		X		X	X	
Hovsta-Örebro		X		X	X	

3.2.8 Transportflöde 8 Stockholm–Umeå

Tabell 16. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

Transportflöde 8	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Stockholm C - Tomtebodavägen		X	X	X	X	X
Tomtebodavägen – Upplands Väsby (inre)		X	X	X	X	X
Tomtebodavägen – Upplands Väsby (yttre)			X	X	X	
Upplands Väsby – Skavsta (inre)		X	X	X	X	X
Upplands Väsby – Skavsta (yttre)			X	X	X	
Skavsta - Arlanda			X	X	X	X
Arlanda – Myrbacken			X	X	X	X
Myrbacken – Uppsala		X	X	X	X	X
Uppsala – Tierp		X	X	X	X	
Tierp – Gävle		X	X	X	X	
Gävle – Söderhamn		X	X	X	X	
Söderhamn – Hudiksvall		X	X	X	X	
Hudiksvall – Sundsvall		X	X	X	X	
Sundsvall – Timrå		X	X	X	X	
Timrå - Härnösand		X	X	X	X	
Härnösand – Västeråsby		X	X	X	X	
Västeråsby – Örnsköldsvik		X	X	X	X	
Örnsköldsvik – Umeå		X	X	X	X	

3.2.9 Transportflöde 9 Luleå–Narvik

Tabell 17. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2030.

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

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

3.2.10 Trafik vid gräns

Under framtagandet av Kapacitetsstrategi Tågplan 2030 har avstämningar gjorts löpande med Bane NOR, Banedanmark och Trafikledsverket.

Tabellen visar prognos för antal tåg för tågplan 2030 vid respektive gränsövergång. Prognosen grundar sig på vad operatörerna hittills förmedlat till Trafikverket samt avstämningar med Bane NOR, Banedanmark respektive Trafikledsverket.

Tabell 18. Antal tåg vid gränsövergångar.

Trafikverket	Bane NOR
Ed/Kornsjø	
7 snabbtåg per dygn i vardera riktningen (blir regionaltåg i Norge)	7 regionaltåg per dygn i vardera riktningen (Oslo S–Göteborg C)
2-3 Fjärrtåg per dygn i vardera riktningen	2-3 Fjärrtåg per dygn i vardera riktningen (Oslo S – Malmö/Köpenhamn)
5 godståg per dygn i vardera riktningen	5 godståg per dygn i vardera riktningen
Charlottenberg/Kongsvinger	
2 regionaltåg per dygn lördag-söndag i vardera riktningen	2 regionaltåg per dygn lördag-söndag i vardera riktningen (Kongsvinger–Karlstad C)
5 snabbtåg per dygn i vardera riktningen	5 fjärrtåg per dygn i vardera riktningen
11 godståg per dygn i vardera riktningen	11 godståg per dygn i vardera riktningen
Storlien/Hell	
3 regionaltåg per dygn i vardera riktningen	3 fjärrtåg per dygn i vardera riktningen (Trondheim S–Stockholm C)
1 godståg per dygn i vardera riktningen	1 godståg per dygn i vardera riktningen
Vassijaure/Bjørnfjell	
1 nattåg per dygn i vardera riktningen	2 fjärrtåg per dygn i vardera riktningen (Narvik–Stockholm C/Luleå C)
1 regionaltåg per dygn i vardera riktningen	1 chartertåg per dygn i vardera riktningen under viss del av året
1–2 chartertåg per dygn i vardera riktningen under viss del av året	12 malmtåg per dygn i vardera riktningen
12 malmtåg per dygn i vardera riktningen	8 godståg per dygn i vardera riktningen (4 Narvik-Oslo, 4 Narvik-Pitkäljärvi)
8 godståg per dygn i vardera riktningen (4 Narvik-Oslo, 4 Narvik-Pitkäljärvi)	

Trafikverket	Trafikledsverket (Väylävirasto)
Haparanda/Torneå	
2 regionaltåg per dygn i vardera riktningen ²	2 fjärrtåg per dygn i vardera riktningen samt ytterligare 1 fjärrtåg i vardera riktningen under lördag/söndag ³
Trafikverket	Banedanmark
Lernacken/Peberholm	
6 regionaltåg per timme	6 regionaltåg per timme
2 snabbtåg per timme	2 snabbtåg per timme
1 fjärrtåg per timme	1 fjärrtåg per timme
2 godståg per timme	2 godståg per timme

² tågen stannar och vänder i Haparanda, politiskt beslut saknas om fler tåg lördag/söndag från Haparanda och söderut

³ tågen stannar och vänder i Haparanda

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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