

Utkastversion Kapacitetsstrategi Tågplan 2029

Trafikverket genomför samråd om Kapacitetsstrategi Tågplan 2029 mellan 1 oktober – 5 november.

Trafikverket önskar ta del av era synpunkter för att se om det finns information som saknas eller om något behöver förtydligas. De banarbeten som presenteras i kapitel 2 utreds och informeras om vid tidpunkter i enlighet med 2012/34/EU bilaga VII.

Kapacitetstrategin beskriver förutsättningarna för Tågplan 2029:

- Kapacitetsförändringar genom investeringar
- Banarbeten med mycket stor påverkan på trafiken
- Övergripande prognos för trafikflöden
- Principer för kapacitetsplanering och tilldelning

Viktigt att veta när man läser dokumentet är att uppgifter om produktionstid för investeringsprojekt och uppgifter om banarbeten med mycket stor trafikpåverkan kan komma att ändras då Trafikverket fortfarande är mitt i det årliga planeringsarbetet. Det innebär till exempel att investeringsprojekt kan få senare färdigställande och att banarbeten med mycket stor trafikpåverkan kan tillkomma, senareläggas eller ändras i omfattning.

Vi önskar få era synpunkter på Kapacitetsstrategi Tågplan 2029 senast **den 5 november**.

Synpunkterna skickas till strakplanering@trafikverket.se

Nyhet! X-35 rapporten utgår

I Kapacitetsstrategi Tågplan 2029 kommer uppgifter ingå som tidigare publicerats vid X-35 gällande åtgärder med mycket stor trafikpåverkan. X-35-rapporten utgår.

Utifrån de banarbeten som presenteras i kapacitetsstrategins avsnitt 2.2 kan sökande av infrastrukturkapacitet begära att Trafikverket redovisar en jämförelse av förhållandena som gäller för minst två alternativa kapacitetsbegränsningar enligt SERA-direktivet 2012/34/EU bilaga VII punkt 16 eller alternativt önska en fördjupad dialog.

En fördjupad dialog möjliggör för Trafikverket att kunna planera och bjuda in alla berörda parter till gemensamma samtal. Dialogen utformas för att möta sökandes specifika behov och fokusera på de mest relevanta frågorna. En punkt 16-utredning innebär att enbart den eller de sökande som begärt utredningen inbjuds att delta. Vid en punkt 16 utredning läggs stor vikt vid den samhällsekonomiska bedömningen. 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 samrådsversion utan på uppgifterna som presenteras i slutversionen.

Kapacitetsstrategins slutversion publiceras den 15 december 2025 och sista dag att begära punkt 16-utredning eller en fördjupad dialog är den 31 januari 2026.



Kapacitetsstrategi

Tågplan 2029

Trafikverket

Samrådsversion

2025-10-01

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 2029

Författare: Charlotte Högnelid, Jenny Trlicik

Dokumentdatum: 2025-10-01

Ärendenummer: TRV 2025/10138

Kontaktperson: Charlotte Högnelid, Jenny Trlicik

Innehåll

0 Inledning	6
0.1 Kontakter	7
0.2 Geografisk omfattning	8
0.3 Angränsande infrastrukturförvaltare	10
0.3.1 Anslutande järnvägsnät	10
0.4 Terminaler och tjänsteleverantörer	10
1 Förväntad infrastrukturkapacitet.....	11
1.1 Tillkommande kapacitet – södra Sverige	11
1.2 Minskad kapacitet – södra Sverige	17
1.3 Tillkommande kapacitet – norra Sverige	18
1.4 Minskad kapacitet – norra Sverige.....	23
2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar	24
2.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar	24
2.1.1 Planering för att minimera trafikpåverkan.....	24
2.1.2 Principer för planering av tillfälliga kapacitets-begränsningar södra Sverige	25
2.1.3 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar norra Sverige	31
2.1.4 Servicefönster.....	36
2.1.5 TCR-tilldelningsprocessen	36
2.2 Planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar med mycket stor trafikpåverkan	37
3 Trafikflöden och principer för planering av trafik	46
3.1 Trafikplaneringsprinciper	46
3.2 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande	46
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.....	48
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 - Bransch](#)) innebär "Ja" att åtgärden har fått byggstartsbeslut av regeringen. För en icke namngiven åtgärd innebär "Ja" att åtgärden har tilldelats medel i Trafikverkets verksamhetsplan.

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 verksamhetsplan.

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 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

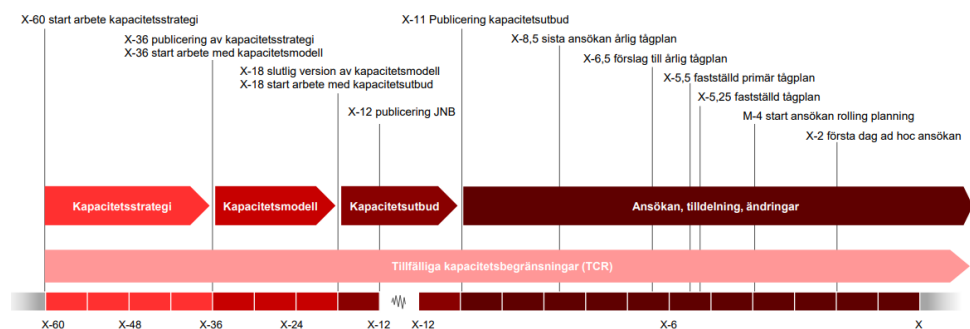
En ny EU-förordning, COM (2022) 443, för kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning på järnväg är underframtagande. Förordningen kommer att kräva förplanering av kapacitet enligt de arbetssätt som kallas TTR-processen (TTR: Time Table Redesign for Smart Capacity Management). TTR-processen har tagits fram genom samarbete mellan infrastrukturförvaltare under ledning av RNE (Rail Net Europe) med stöd av FTE (Forum Train Europe).

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.

Mer information om TTR finns på Trafikverkets webbplats [Timetable Redesign for Smart Capacity Management \(TTR Sverige\) - Bransch \(trafikverket.se\)](#) och på RNE:s webbplats [Timetable Redesign of the International Timetabling Process](#).

Det första steget i den nya kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning-processen är Kapacitetsstrategin. Arbetet med Kapacitetsstrategin påbörjas vid X-60 och publiceras årligen vid X-36 (december).

Förberedelserna för TTR pågår fortsatt med de andra stegen bland annat i form av en kapacitetsmodell som beskriver mer detaljerat i vilka segment kapaciteten delas in vid kapacitetstilldelningen. Genom den ska man kunna skapa sig en bild av hur fördelningen mellan till exempel godståg och persontåg ska se ut på olika sträckor. Trafikverket har genomfört en analys för de efterföljande stegen i TTR-processen; kapacitetsmodell, kapacitetsutbud, årlig tågplan och ad hoc. Då lagstöd för kapacitetsmodellen och kapacitetsutbud inte finns på plats ännu kan Trafikverket inte följa de efterföljande processtegen med förplanering för Tågplan 2029.



Figur 1. Föreslagen process enligt TTR

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

Målgrupp för det här dokumentet är järnvägsföretag, regionala kollektivtrafikmyndigheter, entreprenörer, politiska beslutsfattare och andra intressenter. Infrastrukturförvaltare, terminaler och tjänsteleverantörer kan använda det till stöd för koordineringen i den långsiktiga planeringen.

0.1 Kontakter

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

Utkast på Kapacitetsstrategi Tågplan 2029 publiceras på Trafikverkets webbplats 1 oktober 2025. Information om publiceringen av utkastet och villkor för samrådet sker via digitala nyhetsbrevet Info avtalskund. Synpunkter på Kapacitetsstrategi Tågplan 2029 utkastversion kan under perioden 1 oktober – 5 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

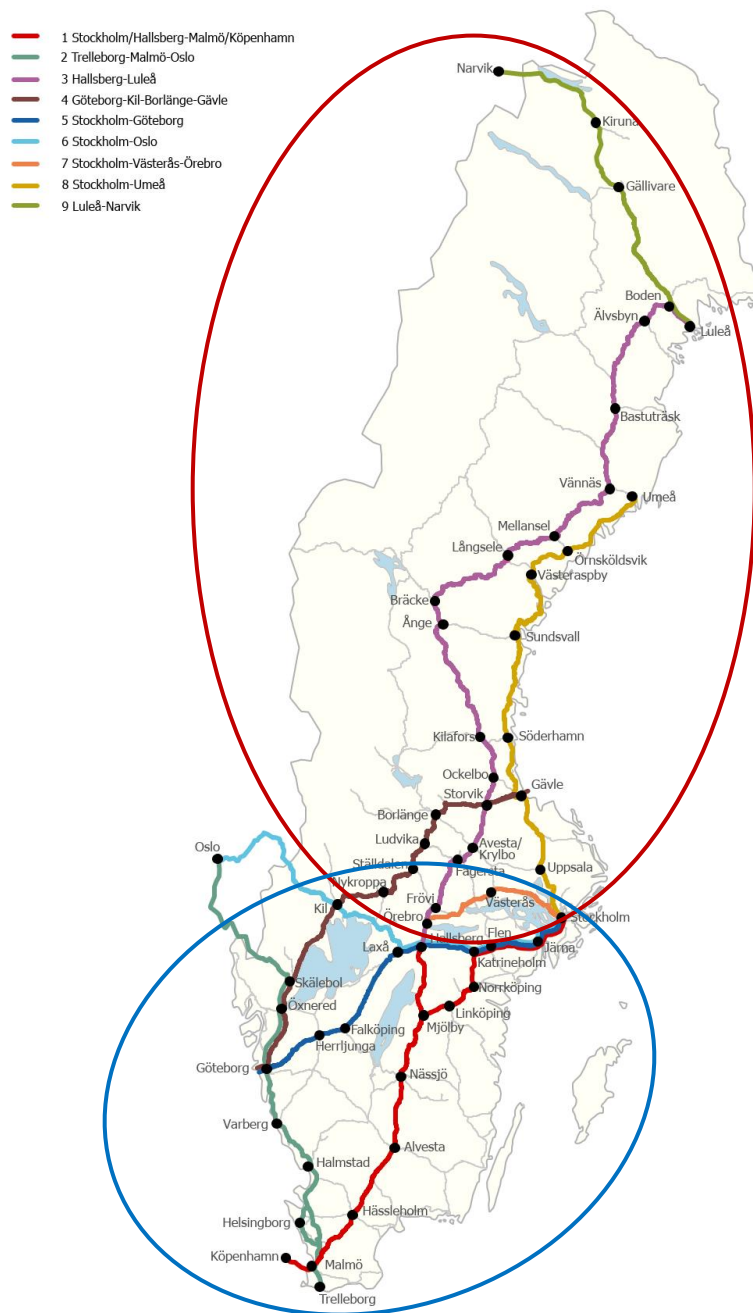
Kontakter	E-post	Webbplats
Trafikverkets Kapacitetsstrategi	strakplanering@trafikverket.se	Kapacitetsstrategi Tågplan 2029 - Bransch

Kontakter	E-post	Webbplats
Andra europeiska infrastrukturförvaltares kapacitetsstrategier		Capacity Strategies - RNE
Nationell One-Stop Shop	oss@trafikverket.se	
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 2029 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 resp 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 2026–2029. 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) och i [Genomförandeplan – åtgärder för underhåll och utveckling av transportsystemet - Bransch \(trafikverket.se\)](#).

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 2026 – Tågplan 2029, södra Sverige

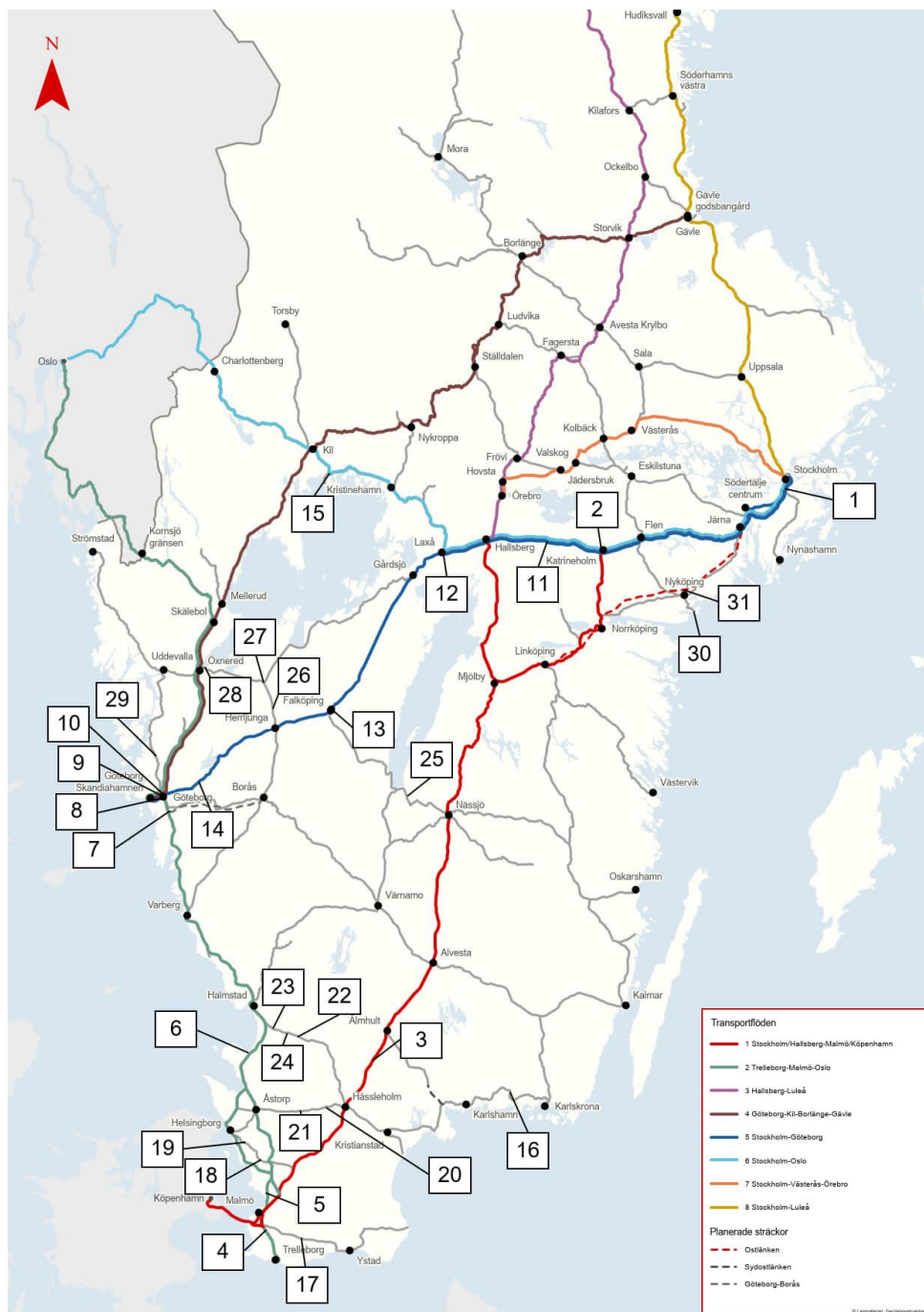
Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn						
1	Älvsjö–Huddinge	Hastighetshöjning ATC 2	Möjliggör effektivare trafikerings	Ja	Ja	Dec 2026
2	Katrineholm	Två förbigångsspår	Möjliggör godstrafik de mest trafikerade timmarna, bättre punktlighet och ökad återställningsförmåga	Ja	Ja	Jun 2027
3	Alvesta–Hässleholm	Trimningsåtgärder signal	Ökad kapacitet och återställningsförmåga vid störningar	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo						
4	Lockarp–Västra Ingelstad	Mellanblocksignal	Möjliggör att köra tågen tätare och godståg i persontrafikens maxtimmar	Ja	Ja	Dec 2027
5	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	Nej	Ja	Dec 2027
6	Båstad	Vändspår	Tåg kan vända i Båstad istället för Förslöv - plats för fler tåg	Ja	Ja	Dec 2026
7	Pilekrogen	Uppställningsspår	Nya spår för omloppsnära uppställning möjliggör längre tåg	Nej	Ja	Dec 2028

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
8	Västlänken - Sträckan Olskroken–Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	Minskad trängseln vid Göteborg C och möjliggör längre tåg	Ja	Ja	Dec 2026
9	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
10	Göteborg Lärje	Omloppsnära uppställning	Ökad uppställningskapacitet för region- och lokaltåg	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle, sträckan Göteborg–Nykroppa						
8	Västlänken - Sträckan Olskroken–Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan</i>			
9	Olskroken	Planskildhet	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan</i>			
10	Göteborg Lärje	Omloppsnära uppställning	<i>Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan</i>			
Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg						
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>			

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
11	Högsjö västra	Två förbigångsspår	Förbigångar på både upp- och nedspår, ökad kapacitet på sträckan Katrineholm och Hallsberg	Nej	Ja	Jun 2029
12	Laxå	Bangårdsombyggnad	Spår för 750 meter långa godståg, bättre möjlighet att hantera driftstörningar, höjd säkerhet, högre hastighet	Nej	Ja	Sep 2028
13	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	Dec 2028
14	Lerum	Utbyggnad till fyrspårsstation	Ökad kapacitet på sträckan Göteborg C–Alingsås	Ja	Ja	Aug 2026
8	Västlänken - Sträckan Olskroken–Göteborg C (Station Centralen)	Fyra nya plattformslägen	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan			
9	Olskroken	Planskildhet	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan			
Transportflöde 6 Stockholm–Oslo						
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			

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
11	Högsjö västra	Två förbigångsspår	<i>Se transportflöde5 Stockholm–Göteborg ovan</i>			
12	Laxå	Bangårdsombyggnad	<i>Se transportflöde5 Stockholm–Göteborg ovan</i>			
15	Karlstad C	Kapacitetshöjande åtgärder	Bättre framkomlighet och fler plattformslägen för persontåg, men minskar användbarheten för godstrafik	Ja	Ja	Dec 2025
Omledningsbanor/Övrig banor södra Sverige						
16	Blekinge kustbana: Kallinge, Bredåkra	Mötesspår och hastighetshöjande åtgärder	Kortare restider och ökad robusthet. Halvtimmetrafik med persontåg möjliggörs.	Nej	Ja	Dec 2027
17	Ystad–Österlenbanan: Lemmeströ	Mellanblocksignaler	Möjliggör att köra tågen tätare	Ja	Ja	Dec 2026
18	Rååbanan: Billeberga–Teckomatorp	Mellanblocksignaler	Bättre möjlighet att framföra godståg.	Ja	Ja	Dec 2026
19	Rååbanan: Gantofta	Ny plattform	Möjliggör tågmöten med resenärsutbyte	Ja	Ja	Dec 2026
20	Skånebanan: Finja–Tyringe–Västra Torup–Perstorp	Mellanblocksignaler	Bättre möjlighet att framföra godståg, ökad återställningsförmåga vid störningar.	Ja	Ja	Dec 2027
21	Skånebanan: Åstorp–Hässleholm	Signalåtgärder	Höjd hastighet till 160 km/timme	Ja	Ja	Jun 2026
22	Markarydsbanan: Knäred	Mötesspår och plattformar	Möjliggör persontrafik på sträckan Halmstad–Markaryd	Nej	Ja	Dec 2027

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
23	Markarydsbanan: Veinge	Plattform	Möjliggör persontrafik på sträckan Halmstad-Markaryd	Ja	Ja	Dec 2027
24	Markarydsbanan: Skogaby, Majenfors	Mellanblocksignaler	Möjliggör godstrafik samtidigt med den nya persontrafiken.	Ja	Ja	Dec 2027
25	Jönköpingsbanan: Huskvarna, Tenhult	Plattformsförlängning	Ökad kapacitet för längre tågsätt på stationer	Ja	Ja	Dec 2028
26	Älvsborgsbanan: Vedum	Samtidig infart	Kortare körtider och ökad kapacitet. Bättre återställningsförmåga vid störningar.	Ja	Ja	Dec 2027
27	Älvsborgsbanan: Håkantorp	Ny växelförbindelse	Möjliggör tågmöten i relationen Herrljunga–Lidköping - kortare restider	Ja	Ja	Dec 2027
28	Älvsborgsbanan: Vänersborg	Ombyggnation stationsområde	Möjliggör tretågsmöten, nytt vändspår, plattformsförlängning (170 meter)	Ja	Ja	Dec 2027
29	Södra Bohusbanan: Ytterby, Kode	Mellanplattformar	Möjliggör längre persontåg	Ja	Ja	Dec 2028
30	Sala–Oxelösund: Oxelösund	Bangård, etapp 1	Nya spår och växelförbindelser, ökad kapaciteten på bangården med nytt signalställverk på gamla malmbangården	Ja	Ja	Dec 2028
31	Ostlänken: Nyköping	Resecentrum	Ombyggnad av Nyköpings resecentrum för att anpassa mot Ostlänken	Nej	Ja	Dec 2027



Figur 3. Tillkommande kapacitet Tågplan 2026 – Tågplan 2029, 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.

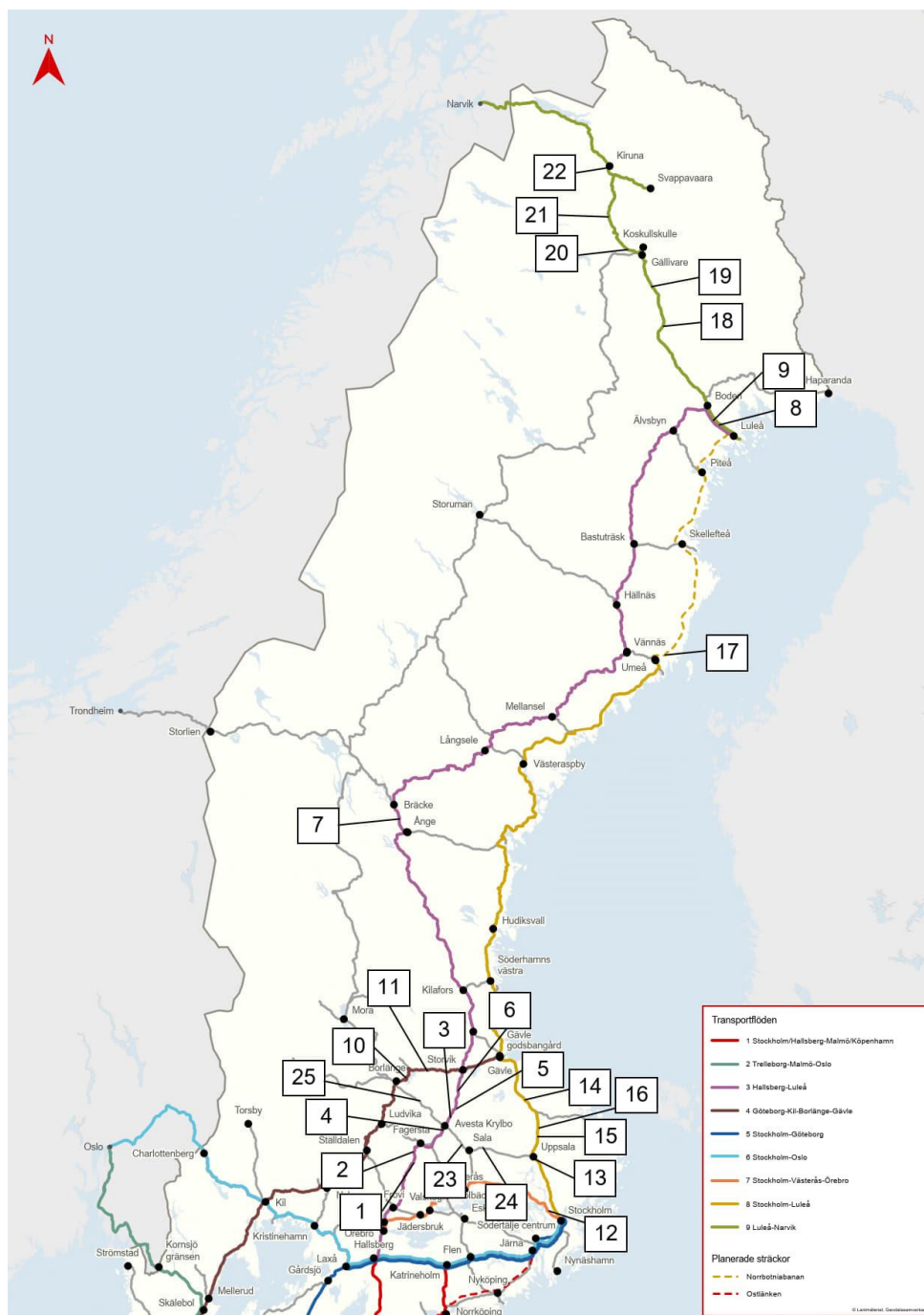
Tabell 4. Åtgärder som innebär förbättrad kapacitet Tågplan 2026 – Tågplan 2029 norra Sverige

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	Hösten 2027
2	Dagarn	Samtidig infart.	Tågmöten kan ske snabbare	Ja	Ja	Hösten 2027
3	Jularbo	Höjd växelhastighet och samtidig infart.	Tågmöten kan ske snabbare			Dec 2025
4	Avesta Krylbo–Dalslund inkl 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	Nej	Ja	Hösten 2028
5	Morshyttan	Åtgärder för långa godståg, mötesspårsförlängning	Möjlighet att köra 750 meter långa tåg med samtidig infart, högre växelhastighet (80 km/h)	Ja	Ja	Dec 2025
6	Hästbo	Mötesspårsförlängning	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

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
7	Ånge–Bräcke	Hastighetshöjande åtgärder	Restidsvinst ca 5 minuter	Ja	Ja	Dec 2028
8	Sävastnäs	Ny mötesstation	750 m långa tåg, samtidig infart 40-övervakning.	Ja	Ja	Dec 2026
9	Sävastklinten–Sävast	Partiellt dubbelspår	Möjlighet att mötas med 750 m långa tåg, samtidig infart 40-övervakning.	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle, sträckan Nykroppa–Gävle						
10	Borlänge–Falun	Hastighetshöjande åtgärder inkl Ornäs, samtidig infart	Ökad kapacitet och robusthet, restidsförkortning	Ja	Ja	Dec 2025
11	Falun–Storvik	Hastighetshöjande åtgärder inkl. vägskyddsåtgärder	Ökad kapacitet och robusthet, restidsförkortning	Ja	Ja	Dec 2025
Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro						
12	Barkarby station	Ombyggnad till regionaltågsstation	Två nya plattformar möjliggör uppehåll för regionaltåg	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 8 Stockholm–Umeå						
13	Uppsala	Nytt vändspår vid Österplan	Ökad kapaciteten för vändande tåg från Stockholm.	Ja	Ja	Dec 2025
14	Tierp	Samtidig infart	Ökad kapacitet och robusthet	Ja	Ja	Dec 2027

Nr karta	Del av järnvägsnätet	Beskrivning	Påverkan på kapacitet	Beslut om genomförande	Finansiering säkrad	Öppnar för trafik
15	Uppsala–Gävle	Anpassning för nya tåg, etapp 1 Storvreta, Vattholma, Örbyhus	Plattformarna förlängs för att anpassas mot nya fordonstyp	Ja	Ja	Dec 2027
16	Uppsala–Gävle	Anpassning för nya tåg, etapp 2 Skyttorp, Tobo	Plattformarna förlängs för att anpassas mot nya fordonstyp	Ja	Ja	Dec 2028
17	Norrbotniabanan, Umeå–Dåva	Första etappen på Norrbotniabanan	Nytt spår till industrianläggningar i Dåva	Ja	Ja	Dec 2026
Transportflöde 9 Luleå–Narvik						
8	Sävastnäs	Ny mötesstation	<i>Se transportflöde 3 Hallsberg-Luleå ovan</i>			
9	Sävastklinten–Sävast	Partiellt dubbelspår	<i>Se transportflöde 3 Hallsberg-Luleå ovan</i>			
18	Murjek, Nattavaara	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Nej	Ja	Dec 2028
19	Nuortikon	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Ja	Ja	Dec 2028
20	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
21	Linaälv, Harrå, Fjällåsen	Bangårdsförlängning	Två 750 meter långa tåg kan mötas, ökar kapaciteten och möjligheten att framföra långa tåg	Ja	Ja	Dec 2026
22	Kiruna malmbangård	Ny spåranslutning mot LKAB	Direktåtkomst till stålverksområdet för tåg	Ja	Ja	Dec 2027
Omledningsbanor och övriga banor norra Sverige						
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	Jun 2029
25	Dalabanan: Hedemora–Borlänge	Hastighetshöjande åtgärder	Ökad turtäthet och kortare restid	Ja	Ja	Dec 2028



Figur 4. Tillkommande kapacitet Tågplan 2026 – Tågplan 2029 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 2029. Ett urval av de som är planerade på det svenska järnvägsnätet finns att läsa om i Trafikverkets Genomförandeplan som återfinns på trafikverket.se. Här i Kapacitetsstrategin presenteras de tillfälliga kapacitetsbegränsningar som har *mycket stor* trafikpåverkan.

2.1 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar

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

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. Vid planering för Trafikverket dialoger med järnvägsoperatörerna för att växla ut bästa möjliga effekt av järnvägssystemet och förminimera

trafikpåverkan under genomförandet av åtgärden. Det innebär till exempel att samordna flera åtgärder på en sträcka till en gemensam tidsperiod.

2.1.2 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar södra Sverige

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.

Långväga passagerartrafik

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 (Mälarbanan, Västra stambanan, Ostkustbanan) 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.

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

Skånebanan Hässleholm–Helsingborg och 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.

Regional- och pendeltågstrafik

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
- Stockholm City–Tumba–Södertälje Hamn.

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.

Långväga passagerartrafik

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 alltid vara öppen.

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

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.

Regional- och pendeltågstrafik

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.

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

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

- Köpenhamn–Malmö
- Malmö–Helsingborg
- Varberg–Kungsbacka–Göteborg

- Göteborg–Öxnered.

2.1.2.3 Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle, sträckan Göteborg–Nykroppa

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

Långväga passagerartrafik

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.

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

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

2.1.2.4 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.

För att klara av resandevolymen på Stockholm Central bör avstängningar på Västra stambanan och Ostkustbanan till/från Stockholm C inte förläggas samtidigt eftersom kapaciteten till/från Cityterminalen inte är tillräcklig för all den ersättningstrafiken.

Långväga passagerartrafik

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-kust och Älvsborgsbanan Göteborg–Borås–Herrljunga är omledningsbana för Västra stambanan Göteborg–Herrljunga.

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

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

Regional- och pendeltågstrafik

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
- Göteborg–Alingsås.

2.1.2.5 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.

Långväga passagerartrafik

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.

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen 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.

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

Regional- och pendeltågstrafik

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:

- Stockholm–Västerås.

2.1.3 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar norra Sverige

2.1.3.1 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 bör även Ånge–Sundsvall vara öppen.
 - Vid trafikavbrott Storvik–Ockelbo–Kilafors bör även sträckan Ånge–Sundsvall vara öppen.
 - Vid trafikavbrott på sträckan Kilafors–Ånge bör även sträckan Kilafors–Söderhamn samt sträckan Ånge–Sundsvall vara öppna.
- Vid trafikavbrott på sträckan Ånge–Vännäs bör även sträckorna Långsele–Västeråsby, Ånge–Sundsvall samt Kilafors–Söderhamn vara öppna.

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

Vännäs–Luleå finns inga omledningsmöjligheter.

Långväga passagerartrafik

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.

2.1.3.2 Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle

sträckan Nykroppa–Gävle

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

Långväga passagerartrafik

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

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

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.

Om Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan har behov av banarbetstider samtidigt förläggs Godsstråket genom Bergslagen dagtid och Bergslagsbanan nattetid.

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

Hörkenspåret, Grängesberg–Ställdalen, är omledningssträcka för Silverhöjdspåret men inte tvärtom eftersom Silverhöjdspåret har kraftiga begränsningar

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

2.1.3.3 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro

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

Långväga passagerartrafik

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

Vid trafikavbrott ska minst en omledningsbana vara öppen för trafik.

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

Svealandsbanan är omledningsbana för Mälarbanan 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.

2.1.3.4 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 är omledningssträcka för sträcka Stockholm–Uppsala. Alternativ omledningssträcka är Stockholm C–Västerås–Sala–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle.²

Stockholm C–Uppsala–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle samt Stockholm C–Västerås–Sala–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle² är omledningssträcka för sträcka Uppsala–Gävle. Alternativ omledningssträcka är Stockholm C–Västerås–Kolbäck–Snyten–Avesta Krylbo–Storvik–Gävle².

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

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

Långväga passagerartrafik

Max ett 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.

² När Mäljarbanan ska användas som omledningsträcka för flödet är det viktigt att säkerställa att inte trafikvolym från Hallsberg–Stockholm är tänkt att omledas på Mäljarbanan samtidigt.

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. Omledningsbanor bör vara fria från andra arbeten, men om arbeten måste utföras ska stoppen begärs till så korta perioder som möjligt.

Trafikavbrott längre än 48 timmar bör inte planeras samtidigt norr och söder om Birsta–Frillan och Timrå för att kunna nå industrin i Tunadal 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.

2.1.3.5 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.

Långväga passagerartrafik

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.

2.1.4 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.

2.1.5 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.

På höstens Strategisk dialog presenterar Trafikverket de åtgärderna som bedöms ha en mycket stor trafikpåverkan under produktionen för tågplanen år 4 till år 6.

Vid X-36 publiceras 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 15 december. Sista dag att begära punkt 16-utredning eller en fördjupad dialog är den 31 januari 2026. Information om detta finns här [Trafikpåverkande åtgärder - Bransch](#).

Vid X-24 publiceras 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 2029, 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 2029

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
Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo							
1	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	2028–2029	Trafikavbrott etappvis, v2829–v2929 R-grupp, v2930–2951 spår 35–39, 53 Fördjupad dialog pågår	Tåg, växling och all annan verksamhet på Sävenäs påverkas i skiftande omfattning. Rangering av tåg bör flyttas till förslagsvis Borlänge och Malmö. Uppställning kan ske på I- gruppen. Uppställningsbangården Kolonibangården påverkas inte.	Ja	Ja
Transportflöde 4 Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle							
1	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan				
Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg							
1	Sävenäs rangerbangård	Upprustning och anpassning till längre tåg	Se transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo ovan				
2	Hallsberg–Sköldinge	Upprustning elkraftanläggning	2027–2030	Trafikavbrott 9 veckor varav Katrineholm-Flen 7 veckor och Katrineholm-Hallsberg	Vissa snabb- och fjärrtåg till/från Göteborg och Värmland kan omledas via Mälarbanan (Hallsberg–Örebro–Västerås–Stockholm C), gångtidsförlängning ca 50 minuter. Även möjligt att omleda tåg via	Ja	Ja

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
				2 veckor (preliminärt V26-V34) Fördjupad dialog pågår	Hallsberg–Orebro–Valskog–Eskilstuna–Södertälje Syd–Stockholm C, gångtidsförlängning ca 50 minuter. Snabbtåg och fjärrtåg till/från Malmö kan omledas via Järna-Nyköping-Åby, gångtidsförlängning 30–60 minuter. Obs: snabbtåg bör köras multade för att få ner antal tåg på den enkelspåriga Nyköpingsbanan. Regionaltågen till/från Hallsberg bör ställas in helt och ersättas med buss. Regionaltågen Sala–Västerås–Eskilstuna–Katrineholm–Linköping bör ställas in Flen–Linköping och ersättas av buss till/från Flen. Regionaltågen Gävle–Stockholm C–Linköping bör vända på Stockholm C och ställas in Stockholm C–Linköping–Stockholm C, alternativt förlänga regionaltågen Stockholm C–Nyköping–Norrköping till Linköping. Godståg kan omledas via (Norvik/Älvsjö godsbangård/Tomtebodan)–Västerås–Frövi–Hallsberg, gångtidsförlängning ca 1 timme. Även möjligt att omleda vissa godståg (t.ex. posttågen) via (Rosersberg)–Eskilstuna–Valskog–Hovsta–Hallsberg, gångtidsförlängning ca 1 timme. Även		

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
					möjligt att omleda enstaka godståg (t.ex. posttåg) via Järna–Nyköping–Åby. Uppskattad kapaciteten på omledningssträckor: Stockholm C–Västerås–Arboga begränsad i högtrafik och god övrig tid. Arboga–Frövi god. Frövi–Hallsberg begränsad i högtrafik och god övrig tid. Stockholm C–Eskilstuna–Arboga begränsad högtrafik, god övrig tid. Järna–Nyköping–Norrköping begränsad dagtid, god övrig tid.		
Transportflöde 6 Stockholm–Oslo							
2	Hallsberg–Sköldinge	Upprustning elkraftanläggning	Se transportflöde 5 Stockholm–Göteborg				
Omledningsbanor och övriga banor							
3	Skånebanan: Hässleholm–Kristianstad	Spår-och växelbyte	2028-2029	Trafikavbrott 10 veckor	Persontrafiken ersätts med buss. Godstrafiken omleds Hässleholm–Alvesta–Emmaboda–Karlskrona–Kristianstad, gångtidsförlängning ca 4h 30 min. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid.	Ja	Ja

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
4	Kust till kustbanan: Hillerstorp–Bor	Spår-och växelbyte	2029	Trafikavbrott 6 veckor	Samplaneras med spår- och växelbyte Hillared–Hestra. Värnamo påverkas inte av trafikavbrottet, trafik kan ske till/från Nässjö samt till/från Halmstad. Resandetåg ställs in Göteborg–Alvesta och ersätts med annat trafikslag. Omledningsmöjlighet finns via Göteborg–Halmstad–Hässleholm–Alvesta–Kalmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid. Godståg kan omledas via Göteborg–Halmstad–Hässleholm, gångtidsförlängning ca 4 timmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid. Alternativt kan omledning ske via Göteborg–Falköping–Jönköping–Nässjö/Värnamo, gångtidsförlängning ca 4 timmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid. Rundgång krävs i Falköping.	Ja	Ja
5	Kust till kustbanan: Hillared–Hestra	Spår-och växelbyte	2029	Trafikavbrott 8 veckor	Samplaneras med spår- och växelbyte Hillerstorp–Bor. Resandetåg ställs in Göteborg–Alvesta och ersätts med annat trafikslag. Omledningsmöjlighet finns via Göteborg–Halmstad–Hässleholm–Alvesta–Kalmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid.	Ja	Ja

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
					Godståg kan omledas via Göteborg–Halmstad–Hässleholm, gångtidsförlängning ca 4 timmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid. Alternativt kan omledning ske via Göteborg–Falköping–Jönköping–Nässjö/Värnamo, gångtidsförlängning ca 4 timmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid. Rundgång krävs i Falköping.		
6	Kust till kustbanan: Borås–Almedal	Upprustning elkraftanläggning, ställverksbyte, tunnelarbeten, mm	2028–2029	Trafikavbrott januari-mitten av december Fördjupad dialog pågår	Resandetåg Göteborg–Borås ersätts med annat trafikslag. Alternativt kan fjärrtåg ledas om via Göteborg-Herrljunga-Borås, gångtidsförlängning ca 1 timme 15 minuter. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid. Godståg kan omledas Göteborg–Herrljunga–Borås, gångtidsförlängning ca 1 timme 30 minuter. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid. Omledning kan även ske via Göteborg–Falköping–Jönköping–Nässjö/Värnamo, gångtidsförlängning ca 4 timmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid. Rundgång krävs i Falköping.	Ja	Ja

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
					Alternativt kan omledning även ske via Göteborg–Halmstad–Hässleholm, gångtidsförlängning på ca 4 timmar. Tillgänglig kapacitet bedöms som begränsad dagtid och god nattetid.		
7	Sala-Oxelösund: Nyköping södra–Flens övre	Spår- och växelbyte	2029	Trafikavbrott 10 veckor	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	Ja
8	Sala-Oxelösund: Oxelösund–(Flens övre)	Kontaktledningsupprustning	2028-2029	Trafikavbrott 10 veckor sträckan (Nyköping södra)–(Flens övre) Oxelösund-Nyköping kan bara ske på disptider och ev helger.	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	ja
9	Frykdalsbanan Torsby–Lysvik	Byte av bro över Lysviksån	2029	Trafikavbrott 5 veckor	Gods och persontrafiken ställs in, persontrafiken kan ersättas med buss.	Ja	Ja
10	Bergsslagspendeln:	Spår- och växelbyte	2029	Trafikavbrott 5 veckor	Regionaltågstrafiken ställs in Surahammar–Fagersta och ersätts med buss.	Ja	Ja

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
	Brattheden-Ängelsberg				Godstrafiken kan omledas via Snyten–Frövi, Avesta Krylbo–Sala–Västerås–Kolbäck alternativt Storvik–Borlänge–Ludvika–Ställdalen–Frövi, gångtidsförlängning ca 1 timme. Uppskattad tillgänglig kapacitet på omledningssträckorna: Snyten–Frövi god dagtid, begränsad natt. Avesta Krylbo–Sala god, Sala–Västerås begränsad dagtid, god nattetid, Västerås–Kolbäck begränsad högtrafik, god övrig tid. Storvik–Borlänge–Ludvika–Ställdalen begränsad hela dygnet, Ställdalen–Frövi begränsad dagtid, god nattetid.		



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://www.trafikverket.se) kapitel 4 Tilldelning av kapacitet samt bilagor 4 A – 4 F.

3.2 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande

Tabellerna nedan visar förväntat kapacitetsutnyttjande för 2029. 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 7. 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.

3.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

Tabell 8. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

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-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 9. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

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-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

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

3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå

Tabell 10. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

Transportflöde 3	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Hallsberg-Örebro		X			X	
Örebro-Frövi		X			X	
Frövi-Fagersta		X			X	
Fagersta-Storvik		X			X	
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 11. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

Transportflöde 4	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Göteborg-Älvängen		X	X		X	X

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

3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg

Tabell 12. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

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

3.2.6 Transportflöde 6 Stockholm–Oslo

Tabell 13. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

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

3.2.7 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro

Tabell 14. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

Transportflöde 7	Kapacitets- utnyttjande	Gods- tåg	Snabb- tåg	Fjärrtåg/ Nattåg	Regional- tåg	Pendel- tåg
Stockholm-Tomtebodas		X	X	X	X	X
Tomtebodas-Spånga		X		X	X	X
Spånga-Kallhäll (inre)		X				X
Spånga-Kallhäll (yttre)				X	X	
Kallhäll-Kungsängen		X		X	X	X
Kungsängen-Bålsta		X		X	X	X
Bålsta-Västerås Norra		X		X	X	
Västerås Norra-Västerås C		X		X	X	
Västerås C-Kolbäck		X		X	X	
Kolbäck-Valskog		X		X	X	
Valskog-Arboga		X		X	X	
Arboga-Hovsta		X		X	X	
Jädersbruk-Frövi		X			X	
Frövi-Hovsta		X		X	X	
Hovsta-Örebro		X		X	X	

3.2.8 Transportflöde 8 Stockholm–Umeå

Tabell 15. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

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		X	X	X	X	X
Upplands Väsby – Skavstaby		X	X	X	X	X
Skavstaby - Arlanda			X	X	X	X
Arlanda – Myrbacken			X	X	X	X
Myrbacken – Uppsala		X	X	X	X	X
Uppsala – Tierp		X	X	X	X	
Tierp – Gävle		X	X	X	X	
Gävle – Söderhamn		X	X	X	X	
Söderhamn – Hudiksvall		X	X	X	X	
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 16. Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.

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	
Gällivare – Kiruna		X		X	X	
Kiruna - Riksgränsen		X		X		

3.2.10 Trafik vid gräns

Under framtagandet av Kapacitetsstrategi Tågplan 2029 har avstämningar gjorts löpande med Bane Nor och Banedanmark.

Tabellen visar aktuell prognos för antal tåg för tågplan 2029 vid respektive gränsövergång.

Tabell 17. Antal tåg vid gränsövergångar. (AS kolla Ed/Kornsjö)

Trafikverket	Bane NOR
Ed/Kornsjø	
8 snabbtåg per dygn i vardera riktningen (blir regionaltåg i Norge) 7 godståg per dygn i vardera riktningen	8 regionaltåg per dygn i vardera riktningen 7 godståg per dygn i vardera riktningen
Charlottenberg/Kongsvinger	
2 regionaltåg per dygn lördag-söndag i vardera riktningen 5 snabbtåg per dygn i vardera riktningen 12 godståg per dygn i vardera riktningen	2 regionaltåg per dygn lördag-söndag i vardera riktningen 5 fjärrtåg per dygn i vardera riktningen 6 godståg (Kombitåg) per dygn i vardera riktningen 6 godståg (systemtåg) per dygn i vardera riktningen
Storlien/Hell	
3 regionaltåg per dygn i vardera riktningen 1 godståg per dygn i vardera riktningen	3 fjärrtåg per dygn i vardera riktningen 1 godståg per dygn i vardera riktningen
Vassijaure/Bjørnfjell	
1 natttåg per dygn i vardera riktningen 1 regionaltåg per dygn i vardera riktningen 1–2 chartertåg per dygn i vardera riktningen under viss del av året 15 malmtåg per dygn i vardera riktningen 8 godståg per dygn i vardera riktningen	2 fjärrtåg per dygn i vardera riktningen (1 Stockholm-Narvik och 1 Narvik-Luleå) 1 chartertåg per dygn i vardera riktningen under viss del av året 15 malmtåg per dygn i vardera riktningen 8 godståg per dygn i vardera riktningen (Containertåg)
Trafikverket	Banedanmark
Lernacken/Peberholm	
6 regionaltåg per timme 2 snabbtåg per timme 1 fjärrtåg per timme 2 godståg per timme	6 regionaltåg per timme 2 snabbtåg per timme 1 fjärrtåg per timme 2 godståg per timme