

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Green Cargo
Mälardalstrafik
SJ AB
Skånetrafiken
Snälltåget
Tåg i Bergslagen
Öresundståg

Kopia till
Diariet

Redovisning inkomna samrådssvar

Sammanställning av inkomna synpunkter

Detta dokument sammanfattar de synpunkter som har inkommit gällande Kapacitetsstrategi Tågplan 2029, med Trafikverkets respons på dessa synpunkter.

Med vänlig hälsning

Anna Malmlund
Enhetschef Stråkplanering, avdelning Järnvägsplanering

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV2025/10138, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-12-11, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

Yttrande från Green Cargo AB

GC har tittat igenom utkastet till kapacitetsstrategi för T29 och hittar inga konstigheter. Vi ämnar lämna ytterligare synpunkter, där sådana finns och dyker upp, i ordinarie forum för kapacitetsplanering.

Trafikverkets kommentar:

Tack för er synpunkt.

Yttrande från Mälardalstrafik

Trafikverket har den 1 oktober publicerat utkastversion av Kapacitetsstrategi Tågplan 2029. Mälardalstrafik lämnar följande synpunkter.

Kapitel 1 Förväntad infrastrukturkapacitet

Tabell 3, Omledningsbanor och övriga banor södra Sverige

Ostlänken: Nyköping, anges till december 2027, men information från projektet samt MPK ger att arbetet blir klart i augusti 2027, vad är korrekt och gällande?

Trafikverkets kommentar:

Augusti 2027 är korrekt. Uppgiften ändras till augusti 2027.

Tabell 4, Omledningsbanor och övriga banor norra Sverige

Vilka åtgärder finns inplanerade respektive tidplan för åtgärder på Dalabanan sträckan Uppsala-Borlänge? Det är kanske bra att ta ett fördjupat möte om Dalabanans åtgärder och avbrott för åren 2027-2032(?), likt det mötet som hölls för ett par år sedan. Syftet är att Trafikverket kan ge en uppdaterad lägesbild till aktörer som trafikerar Dalabanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkten kring ett fördjupat möte om Dalabanan.

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Kapitel 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Tabell 6, Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken Tågplan 2029

Transportflöde 5, räcker år 2030 som slutår om både Katrineholm och Hallsberg också ska rustas upp, eller är mer realistiskt slutår 2031?

Trafikverkets kommentar:

Projektet kommer även pågå under 2031, år ändras i tabellen.

För trafikavbrottet Katrineholm-Flen respektive Katrineholm-Hallsberg kan regionalstågen på Sörmlandspilen som alternativ köras Stockholm-Flen/Katrineholm och buss Flen/Katrineholm-Hallsberg, för UVEN kan ett alternativ vara att köra tågen Linköping-Katrineholm respektive Flen-Sala om Katrineholm är öppen för trafik samt buss mellan Katrineholm-Flen.

Trafikverkets kommentar:

I T28 går det att vända tåg från Flen i Katrineholm. I T29 så bör det gå att vända tåg från Norrköping i Katrineholm spår 4 och 5, enligt projektet. Dock om man kommer fram till att bryggor och stolpar behöver bytas i Katrineholm, så behöver även spår 4–5 stängas av under viss tid. Denna bedömning görs under projekteringen.

Kapitel 3 Trafikflöden och principer för planering av trafik

3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå, tabell 10

Överväg att dela upp sträckan Örebro-Frövi till Örebro-Hovsta respektive Hovsta-Frövi p.g.a. mängden trafik som viker av i Hovsta mot Alväng.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar upp sträckan enligt förslaget.

3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg, tabell 12

Överväg att dela upp sträckan Gnesta-Katrineholm till Gnesta-Flen respektive Flen-Katrineholm p.g.a. tillkommande trafik från Eskilstuna i Flen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar upp sträckan enligt förslaget.

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

3.2.7 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro, tabell 14

Generell brist med modellen när den visar kapacitetnyttjande på ”linjen” över en kortare sträcka (bara en stationssträcka i detta fall). Även om linjen är ”grön” så är det praktiska kapacitetsnyttjande mycket högre p.g.a. korsande tågvägar i Valskog och Arboga, som i vissa timmar även fungerar som mötesstation. Samma kan sägas om sträckan Upplands Väsby-Skavstaby i tabell 15.

Trafikverkets kommentar:

I kapacitetsstrategin ges endast en översiktlig bild av det förväntade kapacitetsutnyttjandet över dygnet. För att studera effekterna av korsande tågvägar på driftplatser måste djupare studier göras av de specifika driftplatserna kopplat till det för året aktuella trafikupplägget.

I den översiktliga bilden har effekterna av de korsande tågvägarna i Valskog, Arboga och Skavstaby inte bedömts påverka så mycket att kapacitetsutnyttjandet behöver byta färg.

3.2.8 Transportflöde Stockholm–Umeå, tabell 15

Varför är Mälärbanan (tabell 14) indelad i inre och yttre spår på sträckan Spånga-Kallhäll men inte Tomtebodav-Upplands Väsby/Skavstaby? Ej konsekvent beskrivning av infrastruktur.

Trafikverkets kommentar:

Det är riktigt, det är inkonsekvent, ändras.

Yttrande från SJ AB

SJ AB har tagit del av Utkast till Kapacitetsstrategi för Tågplan 2029 och lämnar nedanstående synpunkter.

Kapitel 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Generellt:

Avstängningssträckorna på de stora stråken måste hållas nere i längd och antal eftersom det inte finns tillräckligt med bussar för ersättningstrafiken

Enskilda synpunkter

- Sid 27: Sträckan Lund-Alvesta-Göteborg bör vara med som omledningsbana för långväga persontrafik för stråk 2 på delsträckan

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Lund-Göteborg. Godsstråket genom Skåne bör vara omledningsbana för delsträckan Ängelholm-Helsingborg C-Lund/Malmö

- Sid 30 Sista stycket om långväga persontrafik. Sträckan Jädersbruk-Ställdalen fungerar som omledningssträcka för stråket på sträckan Stockholm/Södertälje-Kristinehamn/Kil
- Sid 33. Stycket om kraftiga stigningar och därpå följande restriktion på Silverhøjds-spåret gäller väl inte för persontrafik?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar SJ:s generella önskemål om att hålla nere avstängningssträckor i längd och antal.

- *Hittills har Trafikverket inte sett ett behov av att ha med sträckan Lund-Alvesta-Göteborg för långväga trafik då trafiken hanteras på ett annat sätt, oftast bussersättning på delsträckor. Godsstråket genom Skåne ingår redan i flöde 2.*
- *Trafikverket justerar enligt synpunkt sträckan Jädersbruk – Ställdalen*
- *Trafikverket justerar enligt synpunkt Silverhøjds-spåret/Hörkenspåret.*

Yttrande från Skånetrafiken

Skånetrafiken har tagit del av utkastet till Kapacitetstrategin 2029.

Vi har i Skåne en kraftig resandeökning i Pågatågen och Öresundstågen.

Över Öresundsbron börjar vi få kapacitetsbrist med nuvarande utbud.

Skånetrafiken har en Persontågsstrategi som bifogas i detta svar.

Många av de i strategins utökningar kan behöva tidigareläggas.

Vi noterar att det finns 2029 kanaler för 6 Öresundståg. Detta kan behöva ökas 2030. I Persontågstrategin nämns system 3. Detta system är ersatt av Öresundstågen.

Sedan har vi noterat att i stråk 1 flöde 1 Lernacken Pepparholmen nämns det att det finns plats för 6 pendeltåg. Detta ska vara 6 regionaltåg.

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar era synpunkter. Gällande stråk 1 flöde 1 Lernacken Pepparholmen så justerar Trafikverket pendeltåg till regionaltåg.

Yttrande Snälltåget

Snälltåget AB inkommer härmed med synpunkter på Trafikverkets Kapacitetsstrategi Tågplan 2029.

Allmänna synpunkter

Även om det är Trafikverket som ger ut Kapacitetsstrategin, och det är svårt för Trafikverket att ta ansvar för andra infrastrukturförvaltares infrastruktur, så behöver läsaren (=JF) få en helhetsbild.

Flöde 1 Stockholm/Hallsberg – Köpenhamn slutar inte vid Lernacken; ingen trafik slutar vid Lernacken. Därför är det också viktigt att information om vad som händer mellan Lernacken och Köpenhamn (t.ex. ERTMS-utbyggnad) är med i kapacitetsstrategin. Även sträckorna ut till Helgoland resp. Hagalund bör vara med, eftersom en stor del av trafiken har båda eller en av dessa som vändpunkter. Samma resonemang gäller för Flöde 2 och 6 - alltså att det är viktigt att ev. åtgärder på norska sidan är med.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets kapacitetsstrategi omfattar det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. För information om järnväg i Norge och Danmark hänvisar vi i dagsläget till Bane NORs respektive Banedanmarks kapacitetsstrategier. De presenteras på nationellt språk på respektive infrastrukturförvaltares hemsida och på engelska på RNE:s hemsida.

Hagalund ingår i transportflöde 1, 5, 6 och 8. Under perioden 2026-2029 färdigställs inga åtgärder på Hagalund som har kapacitetshöjande effekt eller som under Tågplan 2029 har mycket stor trafikpåverkan så därför omnämns inte Hagalund i Kapacitetsstrategi Tågplan 2029.

Det måste finnas tydliga begränsningar i antalet avstängningar (förutsättare att längden också är definierad) per flöde och tågplan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket samordnar i möjligaste mån arbeten för att minimera kapacitetsbegränsningar. Arbeten på en viss linje/flöde synkroniseras för att hålla nere antalet begränsningar.

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Samarbetet med andra infrastrukturförvaltare ska vara så bra att Trafikverket kan publicera en produkt där sträckorna Lernacken – Köpenhamn (gärna Hamburg) och Kornsjö – Oslo också är med. Trafiken stannar ju inte vid gränsen.

En stor del av trafiken till Köpenhamnsområdet går dessutom vidare till Hamburg. Förslagsvis bör därför Flöde 1 i kapacitetsstrategin utökas till Hamburg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets kapacitetsstrategi omfattar det järnvägsnät som Trafikverket förvaltar. För information om järnväg i Norge, Danmark och Tyskland hänvisar vi i dagsläget till respektive lands infrastrukturförvaltares kapacitetsstrategier.

Vi menar att valet av arbetssätt/metod för större trafikpåverkande åtgärder spelar stor roll, varför det är viktigt att Trafikverket lägger större fokus på att upphandla mer effektiva upplägg som innebär minsta möjliga påverkan på trafiken/operatörer.

Trafikverkets kommentar:

När Trafikverket har behov av att begränsa kapaciteten tas stor hänsyn till att minimera tid och sträcka samtidigt som att hålla ned kostnader för sökanden och samhället. Mycket arbete läggs ned på metodval samt upphandling av entreprenörer för att tillgodose alla faktorer.

Vi saknar också en beskrivning av vikten att Trafikverket planerar och säkerställer att standarden och kapaciteten är tillräcklig på omledningsbanor, särskilt vid större och längre omledningar.

Trafikverkets kommentar:

Detta hanteras i Trafikverkets ordinarie planeringsprocesser.

Kapitel 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Kapitel 2.1.2 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar södra Sverige

Koordinering ska ske tillsammans med angränsande infrastrukturförvaltare. Det måste vara ett krav. Ordet bör är därmed för svagt, vilket nu omnämns

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

under rubriken Generellt i bland annat 2.1.2.1 och 2.1.2.2. Utifrån visionen om ett Single European Railway Area (SERA) är det av största vikt att infrastrukturförvaltarna arbetar tillsammans för att skapa goda förutsättningar för trafiken.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förstår synpunkten men saknar rådighet över angränsande länders infrastruktur och har därmed svårt att använda ett tydligare uttryck än ”bör”, däremot sker koordinering så långt det är möjligt.

Det är bra med begränsningarna till max ett avbrott samtidigt per transportflöde, samt klargörandet av de klockslag som bedöms som viktiga för järnvägsföretagen vid helgavstängningar. Men utöver det så behöver det absolut också uttryckas en begränsning i antal avstängningar per tågplan i detta kapitel. För Snälltåget är heltrafiken helt avgörande för lönsamheten. Vi måste veta hur många helger med omledning vi behöver räkna med per tågplan, eftersom varje tillfälle innebär en stor ansträngning ekonomiskt och resursmässigt. Mot bakgrund av det bör därför ett maxantal a) helgavstängningar, och b) veckoavstängningar anges som planeringsförutsättning för respektive flöde.

I uppräknningen av planeringsförutsättningarna anges också vilka banor som betraktas som omledningsbanor till respektive flöde. Det bör i anslutning till det även framgå dels att det betyder att trafiken alltid måste kunna komma fram på respektive omledningsbana vid trafikavbrott på aktuell ”huvudbana” för respektive transportflöde eller ungefär hur stor del av trafiken som bedöms kunna omledas via omledningsbanan, dels hur den befintliga trafiken på omledningsbanan behöver reduceras, samt uppskattad ungefärlig restidsförlängning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förstår synpunkten, men det är i dagsläget svårt att exakt kunna planera in hur många trafikavbrott som ska ske. En översyn av framkomlighetsprinciperna pågår och synpunkterna beaktas inför framtida kapacitetsstrategi.

2.1.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

Långväga passagerartrafik

- Det behöver alltid finnas möjlighet att bedriva trafik mellan Skåne och Stockholm med omledning för fjärrtåg, varpå skrivningen om att två

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

av tre banor in till Stockholm antingen behöver ändras från bör till ska vara öppna (eller om det åtminstone ska vara en av tre banor som är öppna, och att minst två bör vara det). Motsvarande krav behöver anges avseende trafik till/från Malmö, undantaget när Malmö C eller Malmö godsbangård är avstängt.

- Det behöver undvikas att helgarbeten förläggs vid storhelger och skollov då dessa är högtrafikperioder för långväga persontrafik.
- Gällande omnämnda omledningsbanor behöver det planeras in åtgärder för att uppnå en stabilitet i banvallen mellan Klippan och Kvidinge, vilket inte är fallet idag och vilket ofta föranleder störningar vid omfattande omledning på banan.
- Avseende omledning av långväga passagerartrafik i söder så bör även Åstorp-Kävlinge läggas till utöver Helsingborg-Malmö, då kapaciteten via Helsingborg inte är tillräcklig.
- Likaså behov att bygga mötesmöjligheter mellan Eslöv och Teckomatorp för att få en bättre kapacitet på sträckan och för att bli av med problematiken med att långa tåg vid omledningar, med möte i Eslöv, måste invänta på linjen mellan Eslöv–Dammstorp.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket eftersträvar att minst två av tre banor in mot Stockholm ska vara öppna och vi har sällan ett behov av att stänga mer än två av tre. Det är nödvändigt att använda långhelger för omfattande arbeten då antalet resenärer i systemet faktiskt är mindre. Trafikverket noterar önskemål om Klippan – Kvidinge och byggande av mötesmöjligheter mellan Eslöv och Teckomatorp. Sträckan Åstorp – Kävlinge läggs till i omledningssträckor för flöde 1.

Regional- och pendeltågstrafik

- Pendeltågstrafiken Hässleholm-Alvesta på en vardag är mindre än vad vi har på våra tåg under helgen, inte minst nu med möjlighet till distansarbete – varför vi ifrågasätter om denna delsträcka ska anses vara kritisk.
- Tranås-Norrköping borde ändras till Mjölby-Norrköping i förteckningen över

Ärendenummer
TRV2025/10138

Dokumentdatum
2025-12-11

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

- kritiska delsträckor med hög andel regional- och pendeltågstrafik.
- Man bör arbeta för att fler plattformar hamnar vid befintliga eller nya avvikande huvudtågsspår för att förbättra flödet. Kopplar detta till trimningsåtgärder Alvesta–Hässleholm.

Trafikverkets kommentar:

Regionaltågstrafiken Hässleholm – Alvesta är omfattande. Trafikverket tar med sig kommentaren kring Tranås-Norrköping inför framtida översyn av framkomlighetsprinciper. Trafikverket noterar önskemål om fler plattformar vid avvikande huvudspår.

2.1.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg–Malmö–Oslo

Långväga passagerartrafik

I vilka fall är det acceptabelt med trafikavbrott norr och söder om Göteborg samtidigt? Förutsätter omledningsmöjligheter via t.ex. Borås.

- Vi ser att Båstad ligger med i planen avseende vändspår, vilket är bra. Vi ser också ett behov av att bygga om Förslöv så att plattformsspår kan utnyttjas optimalt och få ett mer effektivt nyttjande av kapaciteten.

Trafikverkets kommentar:

När vändspår i Båstad är färdigställda kommer inga tåg vända i Förslöv vilket gör att problemet med vändande tåg där som måste köra i fel körriktning söderut upphör.

2.1.2.4 Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg

Långväga passagerartrafik

- Skrivningen om att två av tre banor in till Stockholm antingen behöver ändras från bör till ska vara öppna (eller om det åtminstone ska vara en av tre banor som är öppen, och att minst två bör vara det).
- Ser ett behov att få till en planskildhet i Sävedalen mellan infart/utfart Sävenäs och trafik mot Olskroken. Samt att fler plattformar bör förläggas vid avvikande spår.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket eftersträvar att minst två av tre banor ska vara öppna och vi har sällan ett behov av att stänga mer än två av tre. Trafikverket noterar

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

önskemål planskildhet mot Sävenäs samt fler plattformar vid avvikande spår.

Kapitel 2.1.3 Principer för planering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar norra Sverige

2.1.3.1 Transportflöde 3 Hallsberg–Luleå

Generellt

- Vid trafikavbrott på sträckan Storvik-Ånge behöver/ska Ånge-Sundsvall vara öppen (och inte endast bör vara öppen).
- Vid trafikavbrott på sträckan Storvik-Ockelbo-Kilafors behöver/ska Ånge-Sundsvall vara öppen (och inte endast bör vara öppen).
- Vid trafikavbrott på sträckan Kilafors-Ånge behöver/ska Kilafors-Ånge samt sträckan Ånge-Sundsvall vara öppen (och inte endast bör vara öppen).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket ändrar enligt förslaget.

2.1.3.3 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro

Långväga passagerartrafik

- Skrivningen om att två av tre banor in till Stockholm antingen behöver ändras från bör till ska vara öppna (eller om det åtminstone ska vara en av tre banor som är öppen, och att minst två bör vara det).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket eftersträvar att minst två av tre banor ska vara öppna och vi har sällan ett behov av att stänga mer än två av tre.

2.1.3.4 Transportflöde 8 Stockholm–Umeå

Långväga passagerartrafik

- Skrivningen om att två av tre banor in till Stockholm antingen behöver ändras från bör till ska vara öppna (eller om det åtminstone ska vara en av tre banor som är öppen, och att minst två bör vara det).
- Motsvarande krav behöver anges avseende trafik till/från Malmö,

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

undantaget när Malmö C eller Malmö godsbangård är avstängt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket eftersträvar att minst två av tre banor ska vara öppna och vi har sällan ett behov av att stänga mer än två av tre.

Kapitel 3 3 Trafikflöden och principer för planering av trafik

Kapitel 3.2 Trafikflöden och förväntat kapacitetsnyttjande

3.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn

- Malmö-Svågertorp-Lernacken bör vara röd med alla korsande tågvägar
- Lernacken-Peberholm kan möjligen fortsätta vara gul om man jobbar med anslutande kapacitet och även tätare mellan blocksignaler. Snitthastigheten blir annars låg på sträckan. För övrigt är det regionaltåg på denna sträcka.

Trafikverkets kommentar:

Färgvalet grundar sig på det matematiska kapacitetsutnyttjandet över ett dygn, enligt UIC 406. Modellen tar även med korsande tågvägar i beräkningen.

3.2.2 Transportflöde 2 Trelleborg-Malmö-Oslo

- Lund-Helsingborg bör man fundera på att göra röd med extremt begränsademöjligheter till förbigångar, plattformar vid huvudspår samt Helsingborgs godsbangård-Helsingborg C som är full och därtill begränsning i Helsingborg C med dess nuvarande utformning.
- Maria - Ängelholm borde vara grön med utbyggd kapacitet på sträckan.
- För övrigt går det fjärrtåg även norr om Ängelholm och även norr om Göteborg får man förvänta sig detsamma, inte minst utifrån den politiska ambitionen i våra grannländer.

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

Trafikverkets kommentar:

Färgvalet grundar sig på det matematiska kapacitetsutnyttjandet över ett dygn, enligt UIC 406.

Fjärrtåg på sträckan norr om Ängelholm korrigeras.

3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg-Luleå

- Hallsberg-Örebro bör vara minst gul med tanke på dess funktion som nav i godstrafiken samt många skiftande passagerartågsupplägg.

Trafikverkets kommentar:

Sträckan Hallsberg-Örebro har under 2024 ett kapacitetsutnyttjande på ca 40% sett över dygnet. Tillkommande investeringar i Örebro Södra och Mosås bedöms förenkla för tågtrafiken även 2029, vi väljer därför att behålla denna sträcka som grön.

3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm-Göteborg

- Hallsberg-Laxå bör vara gul (om inte till och med röd).

Trafikverkets kommentar:

Färgvalet grundar sig på det matematiska kapacitetsutnyttjandet över ett dygn, enligt UIC 406. Det förväntade kapacitetsutnyttjande på sträckan ligger på strax under 60%.

3.2.6 Transportflöde 6 Stockholm-Oslo

- Går fjärrtåg hela sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Justeras enligt synpunkt.

3.2.8 Transportflöde 8 Stockholm-Umeå

- Här säger man ju i andra sammanhang att sträckan Myrbacken-Uppsala inte räcker till, märkligt att den bara är klassificerad som gul.

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

Trafikverkets kommentar:

Kapacitetsutnyttjandet på sträckan Myrbacken bedöms med det tågantal som kan förväntas fortsatt vara på gul nivå under 2029 sett över dygnet.

3.2.10 Trafik vid gräns

- Det är otydligt vad det är som har stämts av med Bane Nor och Banedanmark. Ska tabell 17 läsas som en prognos, eller som de data som tabellerna i 3.2 är gjorda utifrån? Kort sagt: Förtydliga varför dessa siffror är intressanta för den som planerar att trafikera 2029.

Trafikverkets kommentar:

Texten ändras för att förtydliga vad prognosen grundar sig på och att prognosen har stämts av med Bane NOR och Banedanmark.

Yttrande från Tåg i Bergslagen

Kapitel 1 Förväntad infrastrukturkapacitet

Tabell 3, Omledningsbanor och övriga banor södra Sverige

Kommentar: "Ostlänken: Nyköping" anges till december 2027, men information från projektet samt MPK ger att arbetet blir klart i augusti 2027. Vad gäller?

Trafikverkets kommentar:

Augusti 2027 är korrekt. Uppgiften ändras till augusti 2027.

Tabell 4, transportflöde 4

Kommentar 1: bör upprustningen av Silverhördsspåret på sträckan Grängesberg-Ställdalen finnas med i tabellen?

Kommentar 2: samtidigtheten i Ludvika finns ej medtagen i tabellen, innebär det att åtgärden i praktiken inte kommer att ske förrän tidigast 2030?

Trafikverkets kommentar:

Kommentar 1: Tabellen kompletteras med åtgärden.

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

Kommentar 2: Den samtidiga infarten i Ludvika är uppskjuten och tidpunkt för genomförande är ännu inte fastställd.

Tabell 4, Omledningsbanor och övriga banor norra Sverige

Kommentar12: vilka åtgärder finns inplanerade på sträckan Hdm-Blgc? Det är kanske bra att ta ett fördjupat möte om Dalabanans åtgärder och avbrott för åren 2027-2032(?), likt det mötet som hölls för ett par år sedan? Syftet är så att Trafikverket kan ge en uppdaterad lägesbild till aktörer som trafikerar Dalabanan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkten kring ett fördjupat möte om Dalabanan.

Kapitel 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Tabell 6, Planerad tillfällig kapacitetsbegränsning med mycket stor påverkan på trafiken Tågplan 2029

Kommentar 1: transportflöde 5, räcker år 2030 som slutår om både K och Hpbg också ska rustas upp? Eller är mer realistiskt slutår 2031?

Trafikverkets kommentar:

Projektet kommer även pågå under 2031, ändras i tabellen.

Kommentar 2: omledningsbanor och övriga banor, kommer det vara möjligt att vända i Shr och Fgc under tiden det är trafikavbrott på Bergslagspendeln d.v.s. är Shr och Fgc inom "parentes"?

Trafikverkets kommentar:

Texten i tabell 6 justeras. Trafikpåverkan på sträckan (Kolbäck)-(Fagersta). Regionaltågstrafiken ställs in i Kolbäck-Fagersta och ersätts med buss. Vändning är möjlig i Fagersta men inte i Surahammar.

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

Kapitel 3 Trafikflöden och principer för planering av trafik

3.2.3 Transportflöde 3 Hallsberg-Luleå, tabell 10

Kommentar: överväg att dela upp sträckan Örebro-Frövi till Örebro-Hovsta respektive Hovsta-Frövi p.g.a. mängden trafik som viker av i Hovsta mot Alväng?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar upp sträckan enligt förslaget.

3.2.5 Transportflöde 5 Stockholm–Göteborg, tabell 12

Kommentar 1: överväg att dela upp sträckan Gnesta-Katrineholm till Gnesta-Flen respektive Flen-Katrineholm p.g.a. tillkommande trafik från Et i Fle?

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar upp sträckan enligt förslaget.

Kommentar 2: hur kan H-Lå vara grön men Lå-Gdö gul? Är volymen tillkommande trafik (och/eller hastighetsvariation) från Värmland mot VSB mer dimensionerande än volymen trafik från H som viker av mot Värmland?

Trafikverkets kommentar:

Färgvalet grundar sig på det matematiska kapacitetsutnyttjandet över ett dygn, enligt UIC 406. Det förväntade kapacitetsutnyttjande på sträckan H – Lå ligger på strax under 60%.

3.2.7 Transportflöde 7 Stockholm–Västerås–Örebro, tabell 14

Kommentar: generell brist med modellen när den visar kapacitetnyttjande på "linjen" över en kortare sträcka (bara en stationssträcka i detta fall). Även om linjen är "grön" så är det praktiska kapacitetsnyttjande mycket högre p.g.a. korsande tågvägar i Vsg och Arb, som i vissa timmar även fungerar som mötesstation. Samma kan sägas om sträckan Upplands Väsby-Skavstaby i tabell 15.

Trafikverkets kommentar:

I kapacitetsstrategin ges endast en översiktlig bild av det förväntade kapacitetsutnyttjandet över dygnet. För att studera effekterna av korsande

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

tågvägar på driftplatser måste djupare studier göras av de specifika driftplatserna kopplat till det för året aktuella trafikupplägget.

I den översiktliga bilden har effekterna av de korsande tågvägarna i Valskog, Arboga och Skavstaby inte bedömts påverka så mycket att kapacitetsutnyttjandet behöver byta färg.

3.2.8 Transportflöde 8 Stockholm–Umeå, tabell 15

Kommentar: varför är Mälarbanan (tabell 14) indelad i inre och yttre spår på sträckan Spånga-Kallhäll men inte Tomtebodavägen/Upplands Väsby/Skavstaby? Ej konsekvent beskrivning av infrastruktur.

Trafikverkets kommentar:

Rätt, inte konsekvent, ändras.

Yttrande från Öresundståg

Öresundståg har tagit del av utkastet till Kapacitetstrategin 2029 och har följande synpunkter.

Kapitel 1 Förväntad infrastrukturkapacitet

Vi har tidigare fått information om ERTMS utrullning kommer att starta i Malmö 2029. Önskvärt skulle vara om det fanns information om ERTMS i dokumentet.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noterad. Informationen kommer inte inkluderas i nuvarande version. Vi tittar på möjligheten att eventuellt inkludera information i kommande kapacitetsstrategier.

Kapitel 2 Tillfälliga kapacitetsbegränsningar

Utifrån tidigare kommunicerade planer förväntades det ett stort trafikavbrott Halmstad under 2029 har det förändrats i sin omfattning?

Trafikverkets kommentar:

Projektet för Halmstad bangårdsombyggnad har aviserat ett längre trafikavbrott i Halmstad, ca 3 veckor från mitten av november 2029. Då det

Ärendenummer
TRV2025/10138
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-12-11

inte kommer överstiga 30 dagar publiceras det inte som en åtgärd med mycket stor trafikpåverkan för 2029. Vidare fördjupad dialog med branschen får föras gällande hur trafiken kommer påverkas.

Kapitel 3 Trafikflöden och principer för planering av trafik

3.2.1 Transportflöde 1 Stockholm/Hallsberg– Malmö/Köpenhamn. Tabell 8.

Förväntat kapacitetsutnyttjande över dygnet och förväntad fördelning av trafiken för 2029.” Vi har noterat att sträckan Lernacken-Pepparholmen nämns det att det finns plats för 6 pendeltåg. Detta ska vara 6 regionaltåg.

Vi noterar att det finns 2029 kanaler för 6 regiontåg på Öresundsbron. Detta kan behöva ökas 2030 då vi sett en stark resandeutveckling på sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Pendeltåg korrigeras till regionaltåg.