



PM från Godstransportrådet i Stockholm-Mälardalenregionen

- TEN-T-förordningens krav på urbana knutpunkter
- Viktiga järnvägsåtgärder för godstrafik på Södra och Västra stambanan
- Uppställningsplatser och laddinfrastruktur för tunga lastbilar
- Viktiga järnvägsåtgärder för godstrafik i Norra Sverige

Innehåll

PM: TEN-T-förordningens krav på urbana knutpunkter i Stockholm-Mälardalsregionen	3
PM: Viktiga järnvägsåtgärder på Södra och Västra stambanan för godstrafik till och från Stockholm-Mälardalsregionen	10
PM: Uppställningsplatser och laddinfrastruktur för tunga lastbilar – en omvärldsanalys	30
PM: Viktiga järnvägsåtgärder för godstrafik i Norra Sverige för Stockholm-Mälardalsregionen	36

Stockholm-Mälardalsregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Varje år fraktas 150 miljoner ton gods till, från eller genom regionen. För att möta utvecklingen har Mälardalsrådet och Trafikverket bildat ett storregionalt godstransportråd.

Godstransportrådet samlar ledande företrädare för regionens politik, akademi och näringsliv i arbetet för effektiva och hållbara transporter. Den har rapporten innehållet fyra PM som tagits fram inom ramen för rådets arbete 2025.



PM: TEN-T-förordningens krav på urbana knutpunkter i Stockholm-Mälardalenregionen

Mars 2025

Inledning

Den 13 juni 2024 antogs EU:s reviderade förordning om det trans-europeiska transportnätet (TEN-T). Förordningen beskriver EU:s gemensamma transportpolitik och har till syfte att utveckla en sammanhängande, effektiv, multimodal transportinfrastruktur med hög kvalitet i hela EU. Förordningen omfattar järnvägar, vägar, flygplatser, urbana knutpunkter, kust- och inlandshamnar och godsterminaler.

Den nya förordningen är en revidering av den tidigare som antogs 2013. Förändringar sedan tidigare version är bland annat att det har tillkommit fler så kallade urbana knutpunkter, varav flera finns i Stockholm-Mälardalenregionen. Syftet med detta PM är att fördjupa kunskapen om den reviderade förordningens inverkan på Stockholm-Mälardalenregionen, och har för avsikt att ur ett godsperspektiv sammanställa och analysera kraven som ställs på de urbana knutpunkterna. Därtill översiktligt beskriva förutsättningarna för finansiering från den europeiska nivån.



Generellt

En EU-förordning är en bindande rättsakt som alla EU-länder ska tillämpa i sin helhet. Det betyder att den har direkt effekt från att den antas och inte behöver integreras i svensk lag. TEN-T förordningen består till stor del av ett antal kartor med ett utpekade europeiskt transportnät. Nätet som kallas transeuropeiska transportnätet är uppdelat i tre nivåer. Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät (core, extended, comprehensive) med olika standarder och krav som medlemsstaterna ansvarar för att uppfylla. Utgångspunkten är att stomnätet ska uppfylla kraven år 2030, det utvidgade stomnätet 2040 och det övergripande nätet 2050.

Att en nod eller ett stråk pekas ut i det transeuropeiska nätet visar på vikten av den utpekade infrastrukturen i ett europeiskt perspektiv och öppnar upp för möjligheten att ansöka om europeisk medfinansiering för att uppgradera eller bygga ut den infrastruktur som pekas ut.

Vilka urbana knutpunkter och noder pekas ut i Stockholm-Mälardalenregionen?

I den förordning som gällde från 2014 och fram tills juni 2024 fanns enbart de tre storstäderna i Sverige utpekade som urbana knutpunkter. För att pekas ut som en urban knutpunkt i den nya förordningen ska en knutpunkt ha en befolkning på minst 100 000 invånare eller vara den huvudsakliga knutpunkten i den Nuts 2-regionen. Det innebär att antalet urbana knutpunkter nu har blivit betydligt fler, både i Sverige och i EU.

I Sverige pekas totalt 18 knutpunkter ut. Följande nio återfinns i Stockholm-Mälardalenregionen:

→ Stockholm	→ Västerås	→ Norrköping
→ Örebro	→ Eskilstuna	→ Södertälje
→ Uppsala	→ Linköping	→ Gävle

Medlemsstaterna har en möjlighet att uppdatera vilka knutpunkter som ingår genom en sk delegerad akt. En eventuell ändring ska enligt förordningen antas inom fem år, senast 18 juli 2029.

Vad innefattar en urban knutpunkt?

En urban knutpunkt i förordningens mening innefattar den transportinfrastruktur i knutpunkten som ingår i det transeuropeiska transportnätet, inbegripet förbifartsleder samt anslutningspunkter till det transeuropeiska nätet, som på ett icke-diskriminerande sätt är öppna för alla operatörer och användare, särskilt hamnar, flygplatser samt järnvägsstationer, bussterminaler och multimodala godsterminaler.

Varför pekas urbana noder ut i ett europeiskt sammanhang?

I förordningen pekas urbana knutpunkter ut som en viktig del som start- eller slutpunkt (sista kilometern) för passagerare och gods som rör sig i det transeuropeiska transportnätet, och som platser för byte eller omlastning inom eller mellan olika transportsätt. Knutpunkterna anses utgöra en viktig funktion för att uppfylla målen med den politik som förordningen beskriver.

Vilka krav ställer TEN-T på urbana knutpunkter?

Sammanfattningsvis ställs följande krav på de urbana knutpunkterna:

- Säkerställa tillgång till laddnings- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen i enlighet med förordning (EU) 2023/1804
- Senast den 31 december 2027 anta en plan för hållbar mobilitet (SUMP) som inbegriper åtgärder för att integrera de olika transportsätten och övergå till hållbar mobilitet, främja effektiv utsläppsfri och utsläppsnål mobilitet, inbegripet citylogistik, och minska luft- och bullerföroreningarna
- Insamling och inlämnande av data till EU-kommissionen på områdena hållbarhet, säkerhet och tillgänglighet
- Senast den 31 december 2030: utbyggnad av multimodala knutpunkter för persontrafik för att underlätta förbindelser för ”första och sista kilometern”
- Senast den 31 december 2040: inrättande av minst en multimodal godsterminal, om det inte redan finns en sådan terminal



Utöver kraven finns en rad prioriteringar uppräknade i förordningen. Bland prioriteringarna lyfts exempelvis vikten av en sömlös, hållbar och säker sammanlänkning mellan det transeuropeiska nätets infrastruktur och infrastrukturen för regionala och lokala, hållbara transporter. I förordningen lyfts också prioriteringar kring minskad exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransporter, utsläppsfria transporter och mobilitetstjänster med låga bullernivåer, främjande av effektiva urbana godsleveranser med låga buller- och koldioxidnivåer samt införande av verktyg för informations- och kommunikationsteknik (IKT-verktyg) och intelligenta transportsystem. Även om prioriteringarna inte utgör direkta krav så kan de ha stor betydelse när det kommer till möjligheten att ansöka om medfinansiering.

Planen för hållbar mobilitet (SUMP) ska bland annat inbegripa åtgärder för att integrera de olika transportsätten och övergå till hållbar mobilitet, främja effektiv utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet, inbegripet citylogistik, minska luft- och bullerföroreningarna och, om så är lämpligt, bedöma tillgängligheten till transport för användaren. 16 av 18 utpekade knutpunkter i Sverige har i dagsläget trafikstrategier vilket enligt Trafikverket kan likställas med en SUMP. Övriga två kommuner har för avsikt att anta trafikstrategier under våren 2025. Trafikverket gör därmed bedömningen att Sverige kommer att uppfylla förordningens krav på detta område.

Vilka indikatorer som noderna ska rapportera in förväntas presenteras i en så kallad genomförandeakt i juli 2025. Trafikverket och Trafikanalys deltar i arbetet att ta fram indikatorer och har genom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) en dialog med berörda kommuner. Det är oklart i dagsläget i vilken utsträckning indikatorerna kommer att beröra godstransporter.

Till 2040 finns krav på *”inrättande, förutsatt att detta bekräftas i en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys, av minst en multimodal godsterminal, om det inte redan finns en sådan terminal, som möjliggör tillräcklig omlastningskapacitet inom den urbana knutpunkten eller i dess närområde varje urban nod ska ha”*. Trafikverket skriver i sin analys att huruvida kravet uppfylls eller inte beror på definitionen av närområde och tillräcklig omlastningskapacitet. Linköping och Uppsala är de två kommuner i Stockholm-Mälardalenregionen som inte har någon godsterminal i kommunen. Trafikverket konstaterar att de kommuner som inte har någon multimodal godsterminal i kommunen ändå bedöms uppfylla förordningens krav då det finns omlastningskapacitet i kommunernas närområde. I rapporten *”Effektiva godstransporter”*¹ dras liknande slutsatser utifrån intervjuer med 15 godsnoder i Stockholm-Mälardalenregionen.

Till den 19 juli 2027 ska medlemsstaterna enligt förordningen genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler (se nedan).

¹ Mälardalsrådet och Trafikverket (2023): Effektiva godstransporter. En studie av 15 intermodala logistiknoder i Stockholm-Mälardalenregionen

Godsnoder som pekas ut i TEN-T

Flera av de utpekade urbana knutpunkterna har starka kopplingar till godsnoder i form av exempelvis hamnar, flygplatser och godsterminaler. Flera av dessa noder har varit utpekade på TEN-T-kartorna sedan tidigare, även om det är nytt att städerna/kommunerna i vissa fall nu pekas ut. Följande godsnoder pekas ut:

- ➔ Grisslehamn, Norrtälje - kusthamn i det övergripande nätet
- ➔ Kapellskär, Norrtälje - kusthamn i det övergripande nätet
- ➔ Norrköping - kusthamn i det övergripande nätet
- ➔ Skavsta, Nyköping - flygplats i det övergripande nätet
- ➔ Örebro flygplats, Örebro - flygplats i det övergripande nätet
- ➔ Kombiterminalen i Hallsberg (fanns med som nod i ScanMed även i tidigare förordning)
- ➔ Oxelösunds hamn, kusthamn i det övergripande nätet
- ➔ Rosersberg, Sigtuna - kombiterminal i övergripande nätet
- ➔ *Södertälje hamn, Södertälje - inlandshamn övergripande nät
- ➔ Arlanda flygplats, Stockholm - stomnät
- ➔ Bromma flygplats, Stockholm - övergripande
- ➔ Stockholms hamn, Stockholm - stomnät
- ➔ Nynäshamn (Norvik) - övergripande
- ➔ Inlandshamn Stockholm - stomnät
- ➔ Gävle hamn - övergripande
- ➔ *Gävle godsterminal
- ➔ Årsta kombiterminal, Stockholm - stomnät
- ➔ Västerås hamn, kust och inlandshamn i övergripande nätet
- ➔ Visby flygplats - övergripande
- ➔ Visby hamn - övergripande

*Nya noder

Enligt Trafikverket uppfyller de utpekade kust- och inlandshamnarna de krav som förordningen ställer. Undantaget är hamnen i Kapellskär som inte är ansluten till järnvägsnätet. Trafikverket ser dock i sin översiktliga bedömning en mycket begränsad nytta i förhållande till kostnaden för att tillskapa en järnvägsanslutning, och menar därför att Sverige bör överväga att framöver ansöka om undantag från detta krav.

Vad gäller infrastruktur för lufttransporter så uppfyller samtliga utpekade flygplatser i Stockholm-Mälardalenregionen de krav som ställs. Det ska dock sägas att det framför allt är Arlanda som omfattas av kraven till följd av sin storlek.

På området multimodala godsterminaler så skiljer sig förordningen åt i förhållande till övriga områden. På detta område ska medlemsstaterna inte "säkerställa" utan "göra allt som står i deras makt" för att kraven ska uppfyllas. Trafikverket konstaterar att detta vanligtvis betraktas som en skrivning som inte binder medlemsstaterna lika hårt till att uppfylla kraven. Kraven som ställs på de multimodala godsterminalerna är omfattande men ska enligt Trafikverket alltså inte ses som bindande. Medlemslandet ska också genomföra en särskild analys på godsområdet och Trafikverket föreslår att flera av kraven som ställs på de multimodala godsterminalerna ska analyseras i detta arbete.

Trots att majoriteten av de utpekade noderna uppfyller de krav som förordningen ställer så kan själva utpekandet av dem och de övergripande prioriteringarna som finns i förordningen spela stor roll när det kommer till att ansöka om medfinansiering från EU. Det ska också sägas att Trafikverket inte analyserat om utpekade noder uppfyller krav i parallell lagstiftning så som Förordningen om alternativa bränslen.

Marknads- och framtidsanalys

Enligt förordningen ska medlemsstaterna genomföra en s k marknads- och framtidsanalys av landets godstransporter. Analysen ska levereras senast den 19 juli 2027 och innehålla:

- Nuvarande och framtida godstrafikflöden
- Multimodala godsterminalerna i det transeuropeiska transportnätet och bedömning av behovet av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler
- Hur en lämplig spridning av multimodala godsterminaler säkerställs

Om analysen bedömer att det finns behov av nya godsterminaler eller ökad omlastningskapacitet i befintliga lägen ska medlemslandet också utarbeta en handlingsplan för utbyggnad. I samband med analysen ska medlemslandet också peka ut eventuella noder som bör läggas till i förordningen och på dess kartor. Trafikverket föreslår att flera av de krav som ställs på multimodala godsterminaler ska analyseras i samband med marknads- och framtidsanalysen. Det gäller särskilt möjligheten att ta emot långa tåg, omlastningskapaciteten och tillgången på digitala verktyg. Tillgången till laddning- och tankinfrastruktur föreslås dock inte analyseras inom ramen för detta arbete utan istället föreslår Trafikverket att Energimyndigheten får det uppdraget inom ramen för deras övergripande uppdrag om infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR). I samband med framtagandet av den kommande marknads- och framtidsanalysen ska även begreppet "tillräcklig omlastningskapacitet" samt vad som innefattar en urban knutpunkts närområde undersökas och definieras. Slutligen ska marknads- och framtidsanalysen följas av en handlingsplan som ska rapporteras till Kommissionen senast juli 2028.

Fonden för sammanlänkat Europa (CEF)

Fonden för sammanlänkat Europa (CEF) är i dagsläget den primära finansieringskällan för att medfinansiera utvecklingen av det Transeuropeiska transportnätet. Fonden styrs av en förordning med samma löptid som EUs fleråriga budgetram, där också storleken på fonden fastställs. Under den innevarande perioden, 2021-2027, har ca 25 miljarder euro avsatts för utveckling av transportnätet. De pengar som finns för denna budgetperiod är dock fullt ut reserverade för projekt som redan fått medfinansiering. En ny förordning och tillskott av medel behöver därmed beslutas innan några nya projekt kan beviljas medfinansiering i någon större omfattning. Nya utlysningar beräknas komma först 2028, när en ny långtidsbudget finns på plats.

Vilka frågor tar vi med oss framåt?

Mycket av arbetet med att analysera nuläget och förordningens krav kopplat till godset i och kring urbana knutpunkter ligger framåt i tiden. Analys kommer att göras inom ramen för en marknads- och framtidsanalys kommande två år. Därefter ska en handlingsplan ta vid som ska beskriva hur identifierade behov ska komma på plats. Finansieringsfrågan är också oklar.

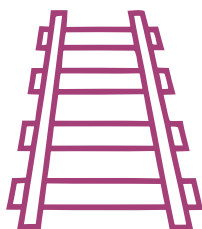
BILAGA 1

Övergripande sammanfattning av förordningens krav på transportnätets godsnoder.

Multimodala godsterminaler	Lufttransport-infrastruktur	Europeiska sjöfartsområdet	Inre vattenvägar
Är anslutna till minst två transportsätt som finns tillgängliga i området.	Flygplatser i det transeuropeiska transportnätet som har en total årlig persontrafikvolym på mer än tolv miljoner passagerare är anslutna till det transeuropeiska järnvägsnätet	Infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut i kusthamnar	Inlandshamnar är anslutna till väg- eller järnvägsinfrastrukturen
Inne i terminalen eller inom ett avstånd på tre kilometer från terminalen utrustade med minst en laddningsstation för tunga fordon och, om så är lämpligt, en tankningsstation, för vätgas avsedd för tunga fordon.	Flygplatser i det transeuropeiska transportnätet som har en total årlig persontrafikvolym på mer än fyra miljoner och mindre än tolv miljoner passagerare är anslutna till det transeuropeiska järnvägsnätet eller, om flygplatsen är belägen i eller i närheten av en urban knutpunkt i det transeuropeiska järnvägsnätet, till den urbana knutpunkten med järnväg, tunnelbana, snabbspårväg, kabelspårvagn eller undantagsvis andra kollektivtrafiklösningar	Kusthamnar i det övergripande nätet är utrustade med den infrastruktur som krävs för att förbättra fartygens miljöprestanda i hamnar	Inlandshamnar i det övergripande nätet har minst en multimodal godsterminal
Är utrustade med digitala verktyg för att underlätta effektiv terminaldrift, som får inbegripa automatisk identifiering av registreringsnummer (photogates), system för terminaldrift, digital in-/utcheckning av förare, kameror eller andra sensorer på omlastningsutrustning samt kamerasytem utmed järnvägsspåren	Varje flygplats i det transeuropeiska transportnätet har minst en terminal som är öppen för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande	Kusthamnar som har en total årlig godsvolym på mer än 2 miljoner ton är anslutna till järnvägs- och väginfrastrukturen och om möjligt till de inre vattenvägarna	Inlandshamnar i det övergripande nätet är utrustade med anläggningar för att förbättra fartygens miljöprestanda i hamnar
Är utrustade med digitala verktyg för att underlätta tillhandahållande av informationsflöden inom en terminal och mellan transportsätten	Säkerställa gemensamma grundläggande standarder för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, antagna av unionen i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008	Varje kusthamn i det övergripande nätet som används för godstrafik har minst en multimodal godsterminal	Infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut i inlandshamnar
Multimodala godsterminaler som är anslutna till järnvägsnätet och som utför vertikal omlastning har tillräcklig omlastningskapacitet och kan hantera följande typer av intermodala lastenheter som kan flyttas med en kran: container, växelflak eller påhängsvagn.	Infrastrukturen för flygledningstjänsten möjliggör genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EU) 2018/1139,	Kusthamnar som är anslutna till inre vattenvägar är utrustade med hanteringskapacitet för fartyg i inlandssjöfart.	
Multimodala godsterminaler kan ta emot 740 meter långa tåg utan särskilda manövrer eller, om detta inte är ekonomiskt bärkraftigt, vidta lämpliga åtgärder för att förbättra driftseffektiviteten för 740 meter långa tåg	Säkerställa att infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut på flygplatser i enlighet med förordning (EU) 2023/1804		
	Flygplatser som har infrastruktur för att tillhandahålla förkonditionerad luft till stillastående luftfartyg vid brygganslutna uppställningsplatser som används för kommersiella transporter.		

PM: Viktiga järnvägsåtgärder på Södra och Västra stambanan för godstrafik till och från Stockholm-Mälarenregionen

Mars 2025



Detta är ett sammanfattande PM som har tagits fram inom ramen för arbetet i Godstransportrådet för Stockholm-Mälarenregionen, som drivs av Mälardalsrådet i samverkan med Trafikverket Östra och Mellersta regionen. PM:et har sammanställts utifrån tidigare utredningsunderlag som finns tillgängligt gällande åtgärder i järnvägssystemet i Södra Sverige. Dokumentet ska läsas som ett kunskaps- och diskussionsmaterial.

Bakgrund

Nya stambanor genomförs inte

Järnvägsnätets kapacitetsproblem och behov har varit kända under många år. Ett flertal olika studier har genomförts som konstaterar ungefär samma sak, att kapacitetsutnyttjandet är högt på många sträckor. Längs Södra och Västra stambanan är det dessutom högt på långa sträckor. Det höga kapacitetsutnyttjandet medför olika problem, såsom att systemet blir störningskänsligt, vilket medför punktlighetsproblem. Det innebär också att det är svårt att avsätta tillräckligt med tid för underhåll av banorna och att tågtrafiken inte kan utvecklas i takt med ökad efterfrågan.

Efter en kapacitetsutredning 2011-2012 rekommenderade Trafikverket som ett av sina åtgärds paket att en separering av olika slags tågtrafik påbörjades med start i ändpunkterna (Stockholm, Göteborg och Malmö) för att sedan kunna knytas samman till ett sammanhängande nät. Utgångspunkt för planeringen av nya stambanor var att hantera kapacitetsbrister i järnvägssystemet och öka kapacitet och tillgänglighet för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen.

I december 2022 beslutade regeringen att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg inte ska fullföljas. Uppdraget att avsluta Hässleholm – Lund och avbryta pågående planeringsarbete för de så kallade centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping i det tänkta höghastighetssystemet innebär att den utbyggnadsanalys som planerades för de centrala delarna av systemet inte genomförs. Med anledning av detta har nya underlag behövts kring kvarstående kapacitets- och tillgänglighetsbrister i det svenska järnvägssystemet, samt möjliga alternativa åtgärder för att möta dessa.

Analys av kvarstående kapacitetsbrister

Trafikverket har analyserat kvarstående kapacitetsbrister och möjliga alternativa åtgärder. Trafikverket har bland annat tagit fram Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnvägssystem.¹ I rapporten

¹ Trafikverket (2024). Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnvägssystem.

analyseras brister utifrån tänkta trafikscenarier, och diskuteras både trimningsåtgärder i befintlig anläggning och långsiktiga överväganden med delar av banor i ny sträckning. Analysen visar sammanfattningsvis att de befintliga järnvägskopplingarna via Södra och Västra Stambanan är högt belastade. Den höga belastningen ger dåliga möjligheter att förvalta banorna effektivt och dåliga möjligheter till en robust trafikering. Inte minst godstrafiken är beroende av bra tåglägen och förutsägbar trafikering, och det bedöms viktigt att det finns möjligheter att framföra godståg även under så kallade högtrafiktimmor, vilket är en särskild utmaning i storstadsområden.

Även den internationella gränsöverskridande godstrafiken via nya Fehmarn Bält-förbindelsen (runt år 2030) har analyserats. Kravet på sikt antogs vara 2 tåg per timme och riktning under hela dygnet, samt 3 tåg per timme och riktning utanför persontrafikens högtrafik. Detta är trafik som förväntas fortsätta främst på Västkustbanan och Södra stambanan och sedan vid behov också vidare mot Norge och norra Sverige. Se även Trafikverkets publikation 2024:125 Kapacitet och redundans för transporter över Öresund.²

Utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen

Sju regioner i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete En Bättre Sits har tagit fram en utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen med politiska prioriteringar över parti- och länsgränserna. I *Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen: Stockholm-Mälardalsregionen bygger Sverige starkare* (2024) pekas behov ut längs Södra och Västra stambanan. Behoven har bäring främst på godstransporternas utveckling, men även persontrafikens utveckling berörs delvis.

Följande pekas ut i systemanalysen som tillkommande behov före 2035:

- 5. Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår (för person- och godstrafik).
- 6. Västra stambanan Järna–Stockholm C. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder och utbyggnad med ytterligare två spår (främst för persontrafik).
- 42. Västra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter enligt kapacitetsanalys för södra Sverige, inklusive pågående investeringar i Katrineholm och Högsjö (för person- och godstrafik).
- 43. Västra stambanan Gnesta bangård. Ökad kapacitet för regional- och pendeltåg (främst för persontrafik).
- 50. Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg. Ökad kapacitet genom ombyggd gods- och personbangård (främst för godstrafik). Behovet är högt prioriterat inför nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

² Trafikverket (2024). Kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Följande pekas ut i systemanalysen som tillkommande behov 2035-2045:

- 7. Linköping–Malmö/Göteborg. Ökad och frigjord kapacitet samt kortare restider genom ny järnväg, inledningsvis Linköping mot Mjölby (för person- och godstrafik, samt ökad internationell tillgänglighet).
- 8. Södra stambanan. Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångssmöjligheter och mötesspår (för person- och godstrafik).

Godstransportrådet för Stockholm-Mälarenregionen: Vad innebär de kvarstående bristerna för Stockholm-Mälarenregionen?

Mälardalsrådet och Trafikverket Östra samt Mellersta regionen driver det storregionala godstransportrådet för Stockholm-Mälarenregionen – ett triple helix-råd där politiska representanter från regionerna, näringsliv och akademi samverkar för stärkta godstransporter. Inom ramen för arbetet i Godstransportrådet har frågan om vad Trafikverkets nya kapacitetsanalyser betyder för godstransporterna i Stockholm-Mälarenregionen lyfts. För att svara på frågan har en arbetsgrupp tagit fram detta sammanfattande PM.

Syfte

Syftet med detta PM är att tydliggöra åtgärdsbehov för godstransporter på järnvägen till och från Mälardalen från södra och västra Sverige, främst vad gäller åtgärder på södra och västra stambanan, samt övriga banor med kopplingar till viktiga storregionala godsnoder. Många av åtgärderna ligger utanför Stockholm-Mälarenregionens administrativa gränser, men är från ett storregionalt perspektiv av vikt att bevaka. Det handlar om åtgärder av vikt för att godslogistikkedjor ska fungera, samt för en ökad robusthet i hela järnvägssystemet, med stor vikt för Stockholm-Mälarenregionens regionala utveckling och näringsliv.

PM:et utgör ett uppdaterat och samlat underlag som baseras på nya analyser från Trafikverket och annat underlag som inhämtats från exempelvis järnvägsbranschen. Det diskuterar både olika typer av åtgärder och tidshorisonter för genomföranden.

PM:et kan dels utgöra underlag för kommande diskussioner om godstransporternas åtgärdsbehov på järnvägen, dels stärka/förtydliga argumentationen för behov som tidigare identifierats eller prioriterats i olika sammanhang, exempelvis i Mälardalsrådets Systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen.

Metod

PM:et bygger på en studie av befintliga utredningar och sammanställning av föreslagna åtgärder som är till gagn för godstrafikeringen i utpekade stråk för att minska gapet mellan nuläge och önskat läge. Fyrstegsmodellen är en grund att sortera och redovisa olika typer av åtgärder likt man gjort i rapporten Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnväg där mycket av underlaget finns hämtat ifrån.

Avgränsning

Denna sammanställning berör huvudflödet av gods till Stockholm-Mälardalen, det vill säga de banor som försörjer vårt funktionella storstadsområde med varor i huvudsak till lager och omlastningspunkter i vår storregionala kontext. Utöver detta påvisas åtgärder som tidigare identifierats ha en särskild eller direkt betydelse för fortsatt utveckling av terminal- och omlastningsverksamheter. Det har även genomförts ett särskilt arbete i Trafikverkets region Nord med att se över vad Industrialiseringen i norra Sverige kan innebära för järnvägssystemet genom ett ökat godsflöde till och från Norrland med koppling till södra Sverige, rapport Utbyggnad av järnväg i Norra Sverige TRV 2025/7323.³ Rapporten hanteras inte inom ramen för det här arbetet. Analyserna och beskrivna behov och åtgärder i PM:et bygger på att gällande nationella plan genomförs med de beslutade objekt som finns namngivna där.

Beroenden för viktiga storregionala godsnoder

Godstransportrådet har tidigare beskrivit Stockholm-Mälardalenregionens huvudsakliga godsnoder i rapporten *Effektiva godstransporter – en studie om 15 intermodala logistiknoder i Stockholm-Mälardalenregionen* (2024).

Viktiga godsnoder är Gävle hamn, Norrköpings hamn, Stockholms hamnar, Södertälje hamn, Mälarhamnar, Rosersbergs kombiterminal och logistikpark, Årstadeterminalen, Eskilstuna kombiterminal och logistikpark, Hallsbergs kombiterminal och Katrineholms kombiterminal.

I princip samtliga godsnoder inom Stockholm-Mälardalenregionen har via Västra och Södra stambanan i mer eller mindre omfattning kopplingar till Sveriges största gateways för import och export (Göteborg, Trelleborg, Malmö och Öresundsförbindelsen). Importen består i huvudsak av konsumtionsvaror (exempelvis matvaror, kläder, möbler och fritidsartiklar). Bland mataktörer med centrallager i Stockholm-Mälardalenregionen finns exempelvis ICA i Västerås/Brunna, Coop i Eskilstuna, DAGAB i Bålsta, Menigo i Strängnäs, Lidl i Rosersberg, samt Martin & Cervera i Enköping. Dalarna och Bergslagen har också mycket stora exportvolymerna i form av papper, massa, trävaror, stål, kraftgenerering och automotive produkter.

Fyrstegsprincipen som förhållningssätt i åtgärdsbeskrivningen

Steg 1-, 2- och 3-åtgärder kan generellt sägas skapa bättre trafikeringsförutsättningar i befintlig anläggning genom att tänka om, nyttja anläggningen mer effektivt och göra mindre justeringar. Åtgärderna är viktiga att tillämpa för ytterligare systemoptimering. En stor fördel planeringsmässigt är att dessa typåtgärder kan hanteras som så kallade trimningsåtgärder och genom detta hålla ledtider för genomförandet kortare än om det är namnsatta objekt i nationell plan för transportinfrastruktur. Exempelvis kan högre hastighet för godståg ge goda effekter generellt, inte minst närmast storstäderna där mängden tåg är som störst. Även åtgärder som förlängda mötes- eller förbigångsspår och signaltekniska förändringar kan nämnas.

³ Trafikverket (2025). Utbyggnad av järnväg i Norra Sverige TRV 2025/7323

En övergripande strategi och ett exempel på en steg 1-åtgärd som inte beskrivs i denna sammanställning är möjligheten att överföra gods mellan trafikslagen, exempelvis från järnväg till sjötransporter där möjligt för att frigöra kapacitet på Sveriges järnvägar. Andra steg 1-åtgärder som anses vara effektiva är att köra färre men längre tåg, vilket i sig kräver ytterligare anpassning av tillåten längd på bangårdar och på mötes-/förbigångsplatser, men också nya logistiska upplägg. Ett annat exempel är att tillåta ökad lastprofil på godsintensiva linjer för att inte behöva söka specialtransporttillstånd för exempelvis lastbilstrailers på tågvagnar.

Kapacitetsbrister och behov av steg 1-3-åtgärder på Västra stambanan i Trafikverkets analyser

Följande banor och delsträckor kan utgöra en grund till sortering geografiskt utifrån befintliga bandelar och fördelning av tänkbara åtgärder som gynnar godstrafikens utveckling till och från det storregionala området i Stockholm-Mälarenregionen.

Rosersberg–Katrineholm:

Förbigångsspår och utvecklad Grödingebana, Signalåtgärder (exempelvis omkodning av ATC-baliser som krävs för att möjliggöra nya bromsprocenttabeller), Anpassa för lastprofil P/C447 (Trailertåg) delsträcka Stockholm–Rosersberg.

Katrineholm–Hallsberg:

Förbigångsspår, Signalåtgärder för ökade hastigheter godståg, Anpassa för lastprofil P/C447 (Trailertåg).

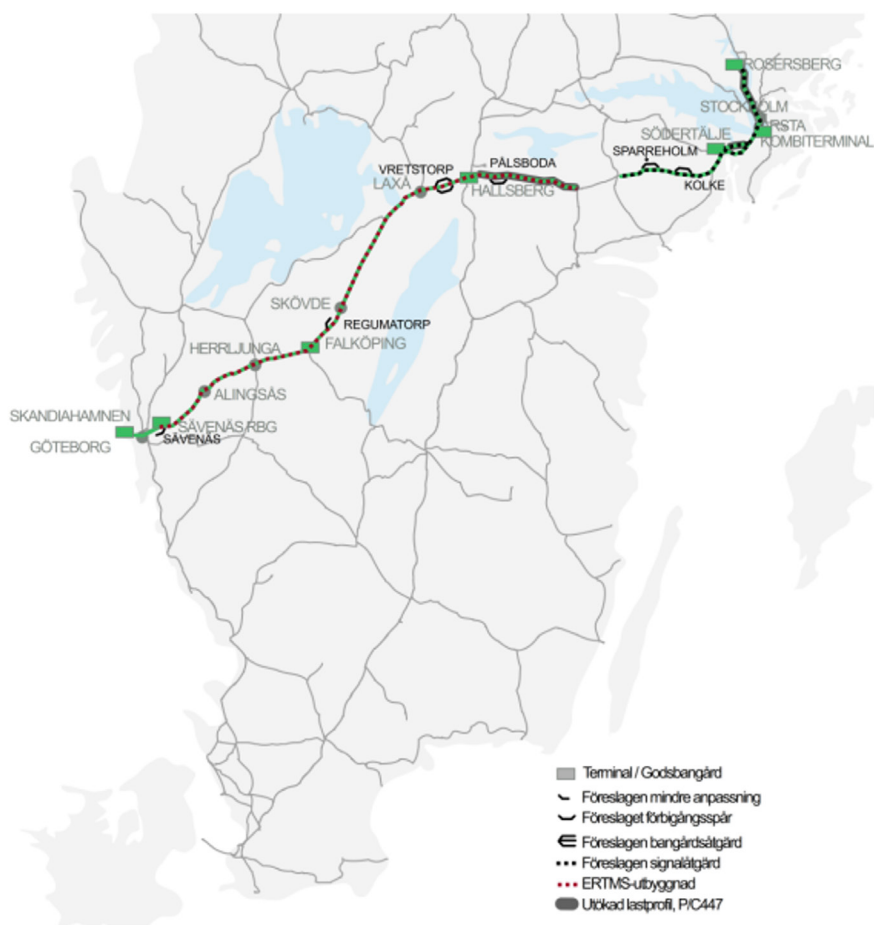
Hallsberg–Laxå:

Förbigångsspår signalåtgärder för ökade hastigheter godståg.

Laxå–Göteborg:

Förlänga befintliga förbigångsspår och nya förbigångar på en plats.

För Västra stambanan finns flera möjliga förslag på framkomlighets- och optimeringsåtgärder som skulle ha positiv effekt på kapaciteten för såväl person- som godstrafik. Figur nedan visar de åtgärder som främst förbättrar förutsättningarna för godstrafiken överskådligt. Åtgärdsförslagen inkluderar en utblick till terminalen i Rosersberg.



Figur 14 Åtgärder på och i anslutning till Västra stambanan med fokus på ökad nytta för godstrafiken.

Illustrationer och text hämtad från rapport Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnvägssystem

Optimeringsåtgärder på Västra stambanan

Signalåtgärder höjd hastighet godståg

Åtgärd: Exempelvis omkodning av ATC-tabeller som krävs för att möjliggöra nya bromsprocenttabeller på sträckan Flen–Stockholm–Rosersberg, en sträcka där det bedöms rimligt att utföra denna typ av åtgärder i befintligt signalsystem innan ERTMS- införandet.

Effektbedömning: Möjliggör högre hastighet för godståg vilket är positivt för kapaciteten. Vissa vagnstyper kan höjas till 100 km/h, andra till 120 km/h (beroende på banans egenskaper).

Framkomlighetsåtgärder på Västra stambanan

I denna del beskrivs så kallade framkomlighetsåtgärder, åtgärder som bedöms kunna genomföras till mindre kostnad i tidsperspektivet 3-6 alternativt 7-12 år.

Ökad framkomlighet, förbigångsspår Göteborg – Södertälje

Nuläge: På sträckan Göteborg–Södertälje är avstånden mellan förbigångsspåren i vissa fall långa, och är i vissa fall inte anpassade för 750 m långa godståg. Det gör det svårt för godstrafiken att få bra tåglägen och att framföra långa godståg, ett problem som bedöms öka i takt med ökad persontrafik på sträckan. Då en ökad mängd godståg förväntas, inte minst till och från norra Sverige, bedöms det som viktigt att skapa förutsättningar för bättre framkomlighet.

Åtgärd: Nya (4) och förlängda (1) förbigångsspår på sträckan, vid platserna enligt tabell 2 nedan:

Plats	Åtgärd
Sävenäs/Sävedalen (Västra Götalands län)	Förlängning förbigångsspår (750 m)
Regumatorp (Västra Götalands län)	Nytt förbigångsspår (nedspår)
Vretstorp (Örebro län)	Nytt förbigångsspår (uppspår, nedspår)
Sparreholm (Södermanlands län)	Nytt förbigångsspår (uppspår)

Tabell 2 Förslagna framkomlighetsåtgärder på sträckan Göteborg – Södertälje

Effektbedömning: På sträckan Göteborg–Hallsberg inriktas åtgärderna på att bygga bort de sista bristerna som begränsar möjligheterna att framföra 750 m långa tåg. Sävenäs kan inte hantera 750 m långa tåg. Spåret är viktigt för att säkerställa att Trafikverkets anläggning är anpassad för 750 m på sträckan Göteborg – Hallsberg. Ett fåtal nya förbigångsspår (Sparreholm, Vretstorp) föreslås på sträckan på platser där åtgärderna som finns i nationell plan inte bedöms vara tillräckliga för att säkerställa godstågens framkomlighet.

På sträckan Hallberg–Stockholm saknas idag möjlighet att köra 750 m långa tåg annat än i undantagsfall, vilket gör det svårt att köra 750 m långa tåg via Stockholm till Rosersberg. De flesta förbigångsspår på sträckan klarar inte 750 m långa tåg och de nya förbigångsspår som byggs i nationell plan säkerställer möjligheten att framföra 750 m långa tåg Hallberg–Katrineholm men inte vidare öster ut. Förslaget förbigångsspår vid Sparreholm gör det möjligt att framföra 750 m långa tåg i någon slags omfattning efter att Ostlänken är klar. Ska bristen vara löst behöver dock fler förbigångsspår förlängas. Nya förbigångsspår riskerar att hamna över beloppet för namnsatt objekt på >150 mnkr.

Ökad framkomlighet, ombyggnad Hallsberg personbangård

Nuläge: Hallsbergs personbangård är i dag gemensam för trafiken på Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen. Stationen har fem plattformslägen varav 2-4 främst används för Västra stambanan och spår 1 och 5A och 5B för Godsstråket genom bergslagen. När Godsstråkets utbyggnad Hallsberg – Stenkumla är klart kommer persontrafiken på Godsstråket i princip endast ha möjlighet att använda spår 5A och 5B, vilket inte är tillräckligt kapacitetsstarkt för förväntad trafik. Spåren är också korta.

Åtgärd: Det finns en stor åtgärd framtiden där bland annat hela personbangården byggs om. Här föreslås en etapp av denna. Åtgärden innebär att uppställningsspåren och dess funktioner flyttas och att det byggs en ny plattform med nya och längre plattformslägen för godsstråket med koppling/access till dagens gång och cykelbro över bangården.

Effektbedömning: Bedömningen är att åtgärden kommer medföra att kapaciteten genom Hallsbergs personbangård ökar för all trafik.

I Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen är behov av ökad kapacitet genom ombyggd gods- och personbangård i Hallsberg innan 2035 högt prioriterat inför nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

Ökad framkomlighet, Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan

Nuläge: Västra stambanan har generellt ett högt kapacitetsutnyttjande och är störningskänslig, vilket ger konsekvenser för robustheten och punktligheten för trafiken på stråket. På i stort sett hela sträckan är det endast möjligt att framföra godståg under persontrafikens lågtrafik.

Åtgärd: Åtgärden avser en ny förbindelse mellan Västra stambanan och Värmlandsbanan som tillsammans med den befintliga förbindelsen ger effekten av ett dubbelspår trafikeringsmässigt. Detta ger positiva kapacitetseffekter på ett överbelastat snitt av Västra stambanan i form av minskat antal väntande tåg på grund av korsande tågvägar. De positiva effekterna kommer även Värmlandsbanan till del.

Effektbedömning: Det bedöms finnas ytterligare positiva kapacitets- och punktlighetseffekter även för Värmlandsbanan.

Kapacitetsåtgärder på Västra stambanan

I denna del beskrivs så kallade kapacitetsåtgärder, större åtgärder med god planeringsmognad.

Ökad kapacitet, sträckan Olskroken–Partille

Nuläge: Sträckan Göteborg–Alingsås är en av de hårdast belastade i landet. Resultatet kapacitets- och tidtabellsanalyser som gjorts pekar på att en första etapp bör utgå från Olskroken och fortsätta österut, av kapacitetsskäl.⁴

⁴ Trafikverket (2021). Bristanalys västra stambanan.

Åtgärd: Innefattar en utbyggnad till fyrspar inklusive planskild anslutning till Sävenäs rangerbangård (kan genomföras enskilt). Att fastställa en lämplig lokalisering för en första etapp behöver göras utifrån behov och förutsättningar för hela sträckan Göteborg–Alingsås.

Effektbedömning: Åtgärden bedöms ge goda effekter för kapacitet och transporttid. Denna åtgärd är angelägen oavsett om man sedan väljer att fortsätta en utbyggnad längs Västra stambanan eller via alternativ sträckning.

Ökad kapacitet, sträckan Järna–Flemingsberg

Nuläge: Det föreligger ett långsiktigt behov av ökad kapacitet genom nya spår på sträckan Järna/Gerstaberg–Flemingsberg, om målbilden är att kunna utöka tågtrafiken till/från södra och västra Sverige samt södra Mälardalen. Utan ökad kapacitet i detta stråk begränsas tågtrafikutvecklingen i maxtimarna för både fjärr- och regionaltåg. Anslutande banor som Ostlänken, Västra stambanan och Svealandsbanan kan inte nyttja eventuell kvarvarande kapacitet för fler tåg, då kapaciteten in/ut mot Stockholm C via Grödingebanan begränsar den tågtrafikutvecklingen.

Åtgärd: För åtgärdsbehovet om två nya spår Järna–Flemingsberg finns tre alternativa dragningar redovisade i en tidigare ÅVS. Val av inriktning och prioritering av föreslagna korridorer för fortsatt planering bör avgöras i ett fördjupat arbete och i en formell planläggningsprocess, där förutsättningarna för spårens dragning samt nytta och effekter nogt analyseras.

Effektbedömning: Åtgärden bedöms ge goda effekter för kapacitet på sträckan.

I Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen finns utpekade behov av ökad kapacitet genom trimningsåtgärder och utbyggnad med två spår på sträckan Västra stambanan Järna–Stockholm C före 2035.⁵

Kapacitetsåtgärder på längre sikt på Västra stambanan

I denna del beskrivs kapacitetsåtgärder på längre sikt, åtgärder som bedöms kunna genomföras i tidsperspektivet > 20 år, men där behoven ses som så stora att utredningsarbete behöver inledas.

Ökad kapacitet, sträckan Göteborg – Skövde

Nuläge: Sträckan Göteborg–Skövde är en del av Västra stambanan och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Sträckan är dubbelspårig och elektrifierad. Tågtrafiken på sträckan är intensiv och utgörs av en blandning mellan snabba persontåg och långsammare regional- och godståg. Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir hårt ansträngd. En kortsiktig lösning för ökad kapacitet är nya förbigångsspår, och ett flertal sådana byggs enligt beslutad nationell plan. Det finns dock begränsade möjligheter att öka kapacitet med ytterligare förbigångsspår, så på längre sikt behöver ytterligare åtgärder genomföras på sträckan.

⁵ Mälardalsrådet (2024). Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen: Stockholm-Mälardalenregionen bygger Sverige starkare



Åtgärd: Åtgärder behövs för att öka kapaciteten på banan, till följd av ökad trafik. Rekommendation att sträckan Göteborg–Skövde pekas ut som brist, så att ett utredningsarbete kan inledas hur denna brist kan åtgärdas. Ett sådant utredningsarbete bör inkludera analys av nya sträckningar/länkar, och inte begränsas till enbart nya spår i befintlig sträckning. Bland annat beroende på att erfarenheter från andra projekt visar att det kan vara dyrt och komplicerat att bygga i befintlig sträckning, samtidigt som det får stor påverkan på befintlig trafik. Spår i ny sträckning kan också öka regional tillgänglighet mellan större orter i stråket.

Effektbedömning: Nya spår (befintlig eller ny sträckning) ger stora bidrag till de i utredningen identifierade funktionsmålen. Kapacitetsbristen på sträckan åtgärdas samtidigt som möjlighet ges till godstågskanaler under högtrafiktimmarna. Vidare förbättras punktligheten (bedömning att betydande brist på Västra stambanan åtgärdas), restiderna för persontåg förbättras (bedömning till minst 2010 års nivå) och möjlighet ges till utökad regionalgodstrafik. Transporttiden för godstransporter under dagtid förbättras, men för Västra stambanan som helhet krävs ytterligare åtgärder (norr om Skövde) för att nå 2000 års nivåer. Beroende på åtgärdens sträckning stärks regional tillgänglighet i olika grad.

Kapacitetsbrister och behov av steg 1-3 åtgärder på Södra stambanan i Trafikverkets analys

Följande banor och delsträckor kan utgöra en grund till sortering geografiskt utifrån befintliga bandelar och fördelning av tänkbara åtgärder som gynnar godstrafikens utveckling till och från Stockholm-Mälardalenregionen.

Malmö–Mjölby: Enkla och dubbla förbigångsspår på ett antal platser se kartbild figur nedan.

Mjölby–Norrköping: Nytt förbigångsspår och mindre anpassningar i befintlig anläggning.

Norrköping–Katrineholm: Mindre anpassning av befintligt förbigångsspår.

Katrineholm–Flen–Folkesta/Eskilstuna: Mötesspår med 750 m längd (Flen–Etuna). Signalåtgärder inklusive ERTMS (t ex omkodning av ATC-balisering som krävs för att möjliggöra nya bromsprocentskallor) Anpassa för lastprofil P/C447 (Trailertåg) delsträckor Katrineholm–Folkesta/Kjula.

Mjölby–Hallsberg: Anpassa för lastprofil P/C447 (Trailertåg). Projektet Dubbelspårsutbyggnad Hallsberg–Degerön pågår och sista delsträckan in mot Hallsberg med förlängd infartsgrupp till rangering beräknas stå klart år 2031.

För stråket finns flera möjliga förslag på framkomlighets och optimeringsåtgärder som skulle ha positiv effekt på kapaciteten för person- och godstrafik. Figur nedan visar de åtgärder som främst förbättrar förutsättningarna för godstrafiken. I detta stråk inkluderas också tillgänglighet till rangerbangården i Hallsberg samt terminalerna i Folkesta/Kjula.



Figur 13 Åtgärder på och i anslutning till Södra stambanan med fokus på ökad nytta för godstrafiken

Illustrationer och text hämtad från rapport Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnvägssystem

Optimeringsåtgärder på Södra stambanan

Här beskrivs så kallade optimeringsåtgärder lite mer ingående, åtgärder som bedöms kunna genomföras som trimningsåtgärder i tidsperspektivet 0-3 alternativt 4-6 år.

Ökad lastprofil för godstrafik

Nuläge: Större delen av Södra stambanan är anpassad av åtgärder i beslutad nationell plan för lastprofil PC/447. Dock saknas mindre sträckor mot större rangerbangårdar/terminaler.

Åtgärd: Anpassning för lastprofil (PC/447) på sträckorna Mjölby – Hallsberg samt Katrineholm – Folkesta/Kjula.



Effektbedömning: Möjliggör en större lastprofil och därmed en ökad mängd gods på befintlig infrastruktur och med befintlig tåglängd. Terminalerna i Hallsberg, Folkesta, Kjula kan trafikeras med tåg från kontinenten med den större lastprofilen. Fler typer av lastbilssläp kan transporteras på järnvägen utan restriktioner vilket ökar attraktiviteten att skapa intermodalt nätverk.

Höjd hastighet för godstrafik

Nuläge: Hastigheten för godståg begränsas på delar av Södra stambanan på grund av gamla bromspercenttabeller. Detta åtgärdas enligt plan på delar av sträckan, men vissa delar återstår.

Åtgärd: Signalåtgärder (exempelvis omkodning av ATC-baliser som krävs för att möjliggöra nya bromspercenttabeller) på sträckan Mjölby–Norrköping–Katrineholm–Folkesta/Kjula.

Effektbedömning: Möjliggör högre hastighet för godståg vilket är positivt för kapaciteten. Vissa vagnstyper kan höjas till 100 km/h, andra till 120 km/h (beroende på banans egenskaper).

Framkomlighetsåtgärder på Västra stambanan

Ökad framkomlighet, sträckan Älmhult–Mjölby–Katrineholm

Nuläge: På sträckan Älmhult–Mjölby–Katrineholm är avstånden mellan förbigångsspåren i vissa fall långa, och i något fall inte anpassade för 750 m långa godståg. Det gör det svårt för godstrafiken att få bra tåglägen och att framföra långa godståg, ett problem som bedöms öka i takt med ökad persontrafik på sträckan. Då en ökad mängd godståg förväntas på sträckan, inte minst till och från norra Sverige med färdigställd förbindelse under Fehmarn Bält, bedöms det som viktigt att skapa förutsättningar för bättre framkomlighet.

Åtgärd: Nya (4) och förlängda (1) förbigångsspår på sträckan, vid platserna enligt tabell 1 nedan:

Plats	Åtgärd
Mölleryd (Blekinge län)	Nytt förbigångsspår (uppspår)
Grevaryd (Kronobergs län)	Nytt förbigångsspår (uppspår)
Lindekullen – Boxholm (Östergötlands län)	Nytt förbigångsspår (nedspår)
Vikingsstad (Östergötlands län)	Nytt förbigångsspår (nedspår)
Kimstad (Östergötlands län)	Förlängning förbigångsspår (750 m)

Tabell 1 Förslagna framkomlighetsåtgärder på sträckan Älmhult – Mjölby – Katrineholm

Effektbedömning: På Sträckan Malmö–Hallsberg säkerställs att Trafikverkets anläggning är anpassad för 750 m med de objekt som finns med i den nationella planen. Åtgärderna på denna sträcka är därför inriktade på ökad framkomlighet för godstrafiken på sträckor med särskilt högt kapacitetsutnyttjande, vilket är viktigt för att kunna möta behov av ökad godstrafik samtidigt som persontrafiken förväntas öka.

På sträckan Mjölby–Linköping förväntas en stor ökning av persontrafiken när Ostlänken öppnar. En högt prioriterad åtgärd är därför att bygga ett nytt förbifångsspår för södergående tåg. På sträckan Linköping–Norrköping och Norrköping–Katrineholm är det även efter nationell plan väsentligt enklare att köra 630 m långa godståg än 750 m långa godståg. Åtgärderna på denna sträcka är därför främst inriktade på att säkra en anläggning anpassad för att kunna köra 750 m långa godståg. Kimstad bedöms vara den mest angelägna åtgärden då den inte bara innebär en förlängning till 750 m utan också möjliggör lokrundgång för tågen mot Skärblacka utan att belasta huvudspåret.

Kapacitetsåtgärder på längre sikt på Södra stambanan

I denna del beskrivs kapacitetsåtgärder på längre sikt, åtgärder som bedöms kunna genomföras i tidsperspektivet > 20 år, men där behoven ses som så stora att utredningsarbete behöver inledas.

Ökad kapacitet, sträckan Hässleholm–Alvesta

Nuläge: Sträckan Hässleholm–Alvesta är en del av Södra stambanan mellan Katrineholm och Malmö, och den är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Sträckan är dubbelspårig och elektrifierad, med största tillåtna hastighet på 200 km/tim. Tågtrafiken på sträckan är intensiv och utgörs av en blandning mellan snabba persontåg och långsammare regional- och godståg. Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir hårt ansträngd.

Åtgärd: Åtgärder behövs för att öka kapaciteten på banan, till följd av ökad trafik. En kortsiktig lösning för ökad kapacitet är nya förbifångsspår men på längre sikt behöver ytterligare åtgärder genomföras. Utredning krävs för att identifiera vilka åtgärder som kan bli aktuella. Rekommendation att sträckan pekas ut som brist, så att ett utredningsarbete kan inledas hur denna brist kan åtgärdas. Detta rekommenderades också i regeringsuppdraget för Skåne 2023.⁶ Ett sådant utredningsarbete bör inkludera analys av nya sträckningar/länkar, och inte begränsas till enbart nya spår i befintlig sträckning. Bland annat beroende på att erfarenheter från andra projekt visar att det kan vara dyrt och komplicerat att bygga i befintlig sträckning, samtidigt som det får stor påverkan på befintlig trafik. Spår i ny sträckning kan också öka regional tillgänglighet mellan större orter i stråket.

Effektbedömning: Två nya spår (befintlig eller ny sträckning) ger stora bidrag till de i utredningen identifierade funktionsmålen. Kapacitetsbristen på sträckan åtgärdas samtidigt som möjlighet ges till godstågskanaler under högtrafiktimme. Vidare förbättras punktligheten på Södra stambanan som helhet, restiderna för persontåg förbättras och möjlighet ges till utökad regional tågstrafik. Transporttiden för godstransporter under dagtid förbättras, troligtvis möjligt att komma ner mot 2000 års nivå (givet att 120 km/h för godståg är möjligt). Beroende på åtgärdens sträckning stärks regional tillgänglighet i olika grad.

Ökad kapacitet, sträckan Linköping–Mjölby

Nuläge: Sträckan Linköping–Mjölby är en del av Södra stambanan mellan Katrineholm och Malmö. Tågtrafiken på sträckan är intensiv och utgörs av en

blandning mellan snabba persontåg och långsammare regional- och godståg. Tågens varierande hastigheter leder till ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir hårt ansträngd.

Åtgärd: Åtgärder behövs för att öka kapaciteten på banan, till följd av ökad trafik. En kortsiktig lösning för ökad kapacitet är nya förbigångsspår (enligt förslag i tidigare kapitel) men på längre sikt behöver ytterligare åtgärder genomföras. Utredning krävs för att identifiera vilka åtgärder som kan bli aktuella. Rekommendation att sträckan pekas ut som brist, så att ett utredningsarbete kan inledas hur denna brist kan åtgärdas. Ett sådant utredningsarbete bör inkludera analys av nya sträckningar/länkar, och inte begränsas till enbart nya spår i befintlig sträckning. Bland annat beroende på att erfarenheter från andra projekt visar att det kan vara dyrt och komplicerat att bygga i befintlig sträckning, samtidigt som det får stor påverkan på befintlig trafik. Troligen krävs också att åtgärder på angränsande sträcka mellan Aneby–Tranås genomförs utöver Linköping–Mjölby, vilket också skulle göra att målet för punktlighet nås i dessa relationer.

Effektbedömning: Två nya spår (befintlig eller ny sträckning) ger stora bidrag till de i utredningen identifierade funktionsmålen. Kapacitetsbristen på sträckan åtgärdas samtidigt som möjlighet ges till godstågskanaler under högtrafiktimme. Vidare förbättras punktligheten på Södra stambanan som helhet, restiderna för persontåg förbättras och möjlighet ges till utökad regionalstågstrafik.

I Systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen finns utpekat behov av ökad och frigjord kapacitet samt kortare restider genom ny järnväg 2035-2045, inledningsvis Linköping mot Mjölby.

Omloppsnära uppställning och kapacitet för gods, Malmöområdet

Nuläge: Kapaciteten på Malmö bangård behöver förbättras. Både person- och godstrafiken ökar och behöver större utrymmen för tågbildning. Fler spår behövs för att hantera längre tåg och persontrafiken har behov av utökad möjlighet för omloppsnära uppställning. För att få plats med den beslutade planskildheten på Malmö bangård, som finns i aktuell nationell plan, krävs att delar av godstrafiken flyttas. I Malmöområdet tillkommer inga uppställningsspår och bristen bedöms uppstå redan år 2030. Även om en större del skulle kunna ställas upp i Danmark kvarstår dock ett stort behov. Det kommer dock vara svårt att utöka kapaciteten med flera spår så länge godstrafiken finns kvar i samma omfattning som idag i centrala Malmö.

Åtgärd: Åtgärder behövs för att öka kapaciteten på både person- och godsbangården. Rekommendation är att ett fördjupat utredningsarbete inleds, hur denna brist kan åtgärdas. Ett sådant utredningsarbete bör inkludera analys av möjligheter att omlokalisera godstrafiken, helt eller delvis, exempelvis till Norra hamnen.

Effektbedömning: En flytt av godstrafiken (helt eller delvis) möjliggör att persontrafikens behov av omloppsnära uppställning kan säkras (brist åtgärdas) samt att godståg på minst 850 meter kan hanteras.

Ökad framkomlighet för godståg längre än 740 m (Sveriges tillämpning av förordningen)

Nuläge: TEN-T förespråkar möjlighet att framföra 740 m långa godståg inom prioriterade korridorer i Europa, vilket följaktligen är en del av Trafikverkets prioriteringar. Det finns också ett intresse från branschen att framföra längre godståg, särskilt i korridoren Hallsberg–Malmö–Kontinenten (se figur nedan). Kommande planperiod är fokus på att säkra framkomlighet för 740 m långa godståg, men på längre sikt behöver det analyseras om det ska vara aktuellt med längre tåg (835/1050 m).



Illustrationer och text hämtad från rapport Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnvägsystem

Åtgärd: Rekommendation att ett fördjupat utredningsarbete kan inledas hur denna brist kan åtgärdas, med ambition att analysera om det ska vara aktuellt med längre tåg i vissa stråk baserat på:

- Efterfrågan från marknaden
- Antal förbigångsspår som behöver förlängas
- Förutsättningar att ta emot långa tåg vid ändpunkterna
- Genomförda och planerade testkörningar

Effektbedömning: Bedöms ha en viss positiv effekt på kapacitetssituationen i aktuella stråk. Större effekt avseende lönsamhet för godsoperatörer.

Övriga banor av intresse och deras/relaterade behov av åtgärder i Stockholm-Mälardalenregionen

Mer ingående beskrivning av åtgärder i Stockholm-Mälardalenregionen, jämförande med systemanalysen samt utökat med beskrivning av åtgärder kopplat till godsnoderna.

Svealandsbanan, Sala–Oxelösundsbanan och Mälarbanan

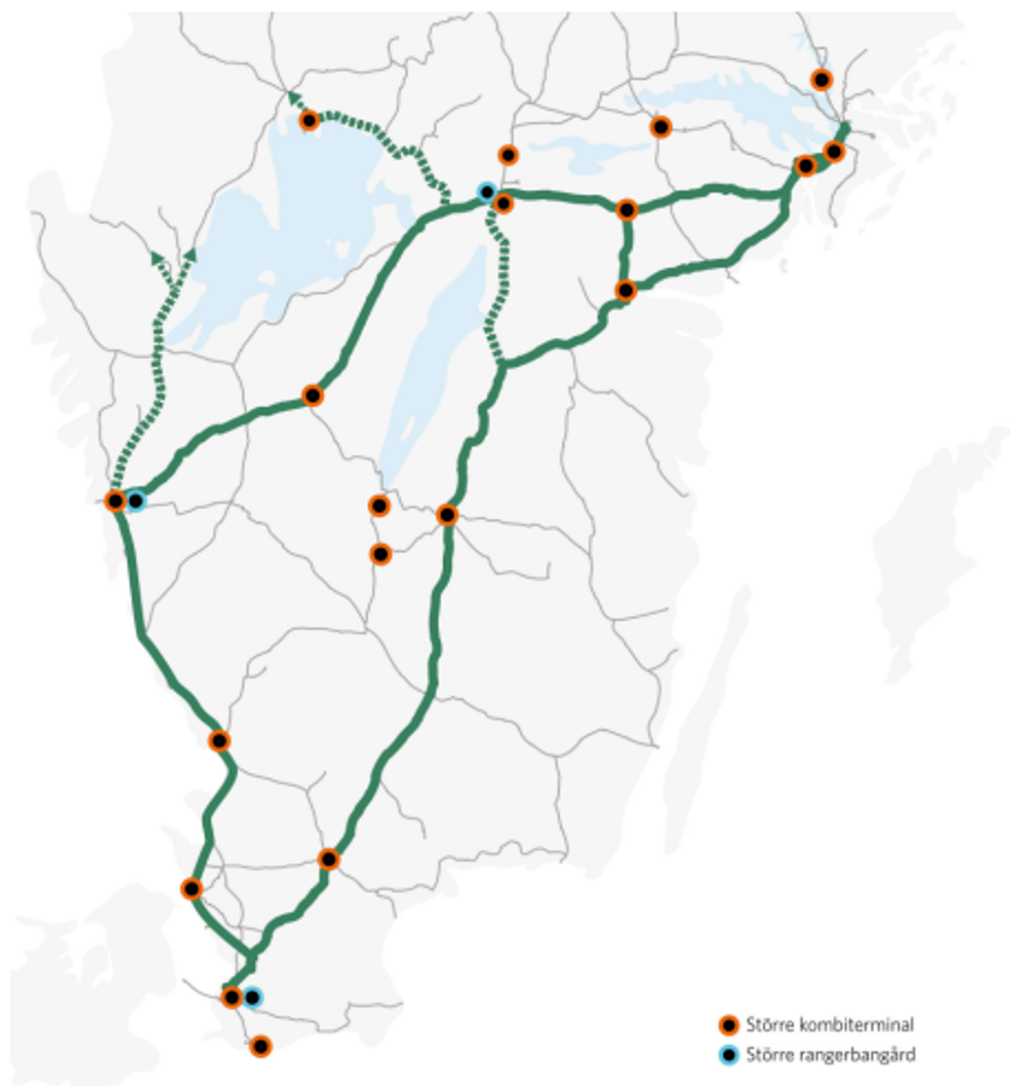
Övergripande kan sägas att åtgärder som stärker tågtrafiken på dessa banor är likt det som redovisas ovan. Möjligheten att trafikera med längre godståg till godsnoder som Stockholm/Södertälje/Rosersberg, Eskilstuna men även Oxelösund via dessa banor är särskilt viktigt för godstrafiken. Här finns också koppling till utpekade godskorridorer i TEN-T-förordningen som bör ligga till grund för kommande åtgärder.

Enkelspår runt Mälaren med koppling till Örebro utgör i stort de begränsningar som nu finns på de angränsande banorna för godstrafik. Fler och längre mötesplatser eller partiella dubbelspår sammanfattar behovet i stort.

Arboga–Jädersbruk–Hovsta, Kungsör–Eskilstuna, Västerås–Eskilstuna och kopplingen till Godsstråket genom Bergslagen, såväl i Frövi som i Örebro/Hovsta är exempel på delar i systemet som behöver utvecklas. Det finns en rad utredningsunderlag som definierar dessa åtgärder, framför allt utifrån en kapacitetsförstärkning och ökad robusthet i dessa delar.

Bedömning av samtliga åtgärders effekter

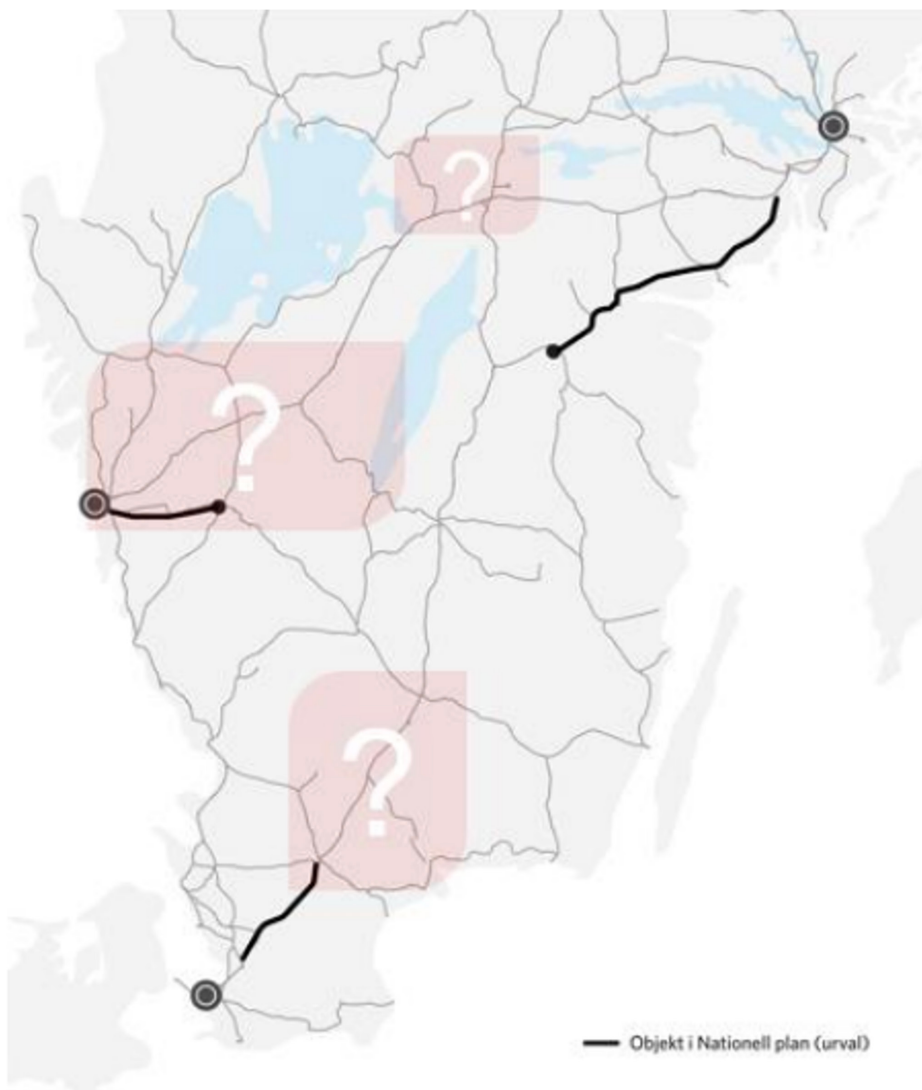
De föreslagna framkomlighetsåtgärderna ger positiva effekter. Ökad kapacitet genom fler förbigångsspår samt åtgärder för längre godståg med högre hastighet och ökad lastprofil ökar tillgängligheten i järnvägssystemet. Inte minst när det gäller godstrafikens möjligheter att nå flertalet större terminaler och rangerbangårdar i södra Sverige som i många fall är lokaliserade på eller i anslutning till de större järnvägsstråken där åtgärder föreslås (se figur 17 nedan).



Figur 17 Illustration av större kombiterminaler och rangerbangårdar och dessas kopplingar till huvudstråken i södra Sveriges järnvägssystem.

Illustrationer och text hämtad från rapport Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnvägssystem

Större strategiska vägval för järnväg i ny sträckning som bör övervägas i planeringen finns, se nedan bild med utpekade sträckor som i så fall kan bidra för att nå målen på längre sikt. Med strategiska vägval menas att det finns olika val av sträckningar för nya spår, som alla bidrar till att lösa kapacitetsutmaningarna och/eller möter ställda funktionsmål.



Figur 19 Områden där strategiska vägval avseende sträckning av nya spår blir särskilt tydligt.

Illustrationer och text hämtad från rapport Kapacitetsanalys för Södra Sveriges järnvägsystem

Av dessa tre områden bedöms det mest prioriterat med åtgärder för att möta bristerna på sträckorna Göteborg–Skövde och Hässleholm–Alvesta/Växjö. Detta eftersom kapaciteten här är ansträngd på långa sträckor, till följd av en intensiv trafik med tågtyper som kör med olika hastighet och uppehållsbild.

Diskussion och sammanfattande slutsatser

Kopplingar söder- och västerut i järnvägssystemet och mot Sveriges viktigaste gränsnoder är viktiga för fortsatt utveckling av godsförsörjningen på järnväg i Stockholm-Mälarenregionen. Det finns både kunskap och underlag kring detta inför kommande nationella åtgärdsplanering, och till nytta för alla parter som gör inspel till planeringen.

Trafikverkets analyser visar att avseende framkomlighetsåtgärder som främst gynnar godstrafiken bedöms Södra stambanan vara det högst prioriterade stråket, följt av Västra stambanan. Exempel på denna typ av åtgärder är nya och/eller förlängda förbigångsspår.

Att Södra och Västra stambanan är av vikt för Stockholm-Mälarenregionens godsförsörjning och näringsliv är tydligt i både Trafikverkets analyser och Mälardalsrådets systemanalys. Flera av de behov som identifieras i Trafikverkets analyser identifieras även i systemanalysen, om än på olika konkret/uttalad nivå. Bortsett från behov 7. Linköping–Malmö/Göteborg (ny järnväg, inledningsvis Linköping mot Mjölby), så avgränsas dock behov geografiskt i systemanalysen till de samverkande regionerna. På lång sikt visar Trafikverkets analyser att frågan om Västra och Södra stambanornas utveckling på ett mer strategiskt perspektiv behöver återupptas och prövas i de delar som anges i figur 19 ovan. Här finns behov av att pröva åtgärder som spår i nysträckning, fyrsparssnitt mm som kräver stora finansiella resurser för den nationella planeringen i framtiden.

Åtgärderna som beskrivs i PM:et syftar främst till att upprätthålla robusthet och funktionalitet i järnvägssystemet för att säkerställa tillgängligheten för godset på kort och mellanlång sikt. De tar endast höjd för en marginell ökning av godstransporterna.

Utifrån att nya stambanor inte byggs i den omfattning som tidigare planerats, är detta PM en utgångspunkt för diskussion om hur kvarstående brister och behov bör omhändertas. PM:et kan bland annat utgöra ett diskussionsunderlag inför kommande uppdatering av Systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen.

Fortsatt arbete skulle kunna vara att undersöka hur åtgärderna som beskrivs i Trafikverkets analyser/PM:et står sig i förhållande till olika scenarion för utveckling av godstrafiken och marknadsanalys för de storregionala godsnoderna. Liknande PM skulle även kunna tas fram för Stockholm-Mälarenregionens koppling till Norra Sverige utifrån den utredning som nämns inledningsvis (Utbyggnad av järnväg i Norra Sverige TRV 2025/7323) och det trafikeringsscenario som tagits fram med anledning av industrialiseringen i norr med kopplingar till Stockholmsområdet och Hallsberg via Norra stambanan och Ostkustbanan.



Referenser

Mälardalsrådet och Trafikverket (2023). Effektiva godstransporter. En studie av 15 intermodala logistiknoder i Stockholm-Mälardalsregionen

Mälardalsrådet (2024). Stockholm-Mälardalsregionens godstransporter – Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

Mälardalsrådet (2024). Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen. Stockholm-Mälardalsregionen bygger Sverige starkare

Trafikverket (2021). Bristanalys västra stambanan

Trafikverket (2023). Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag

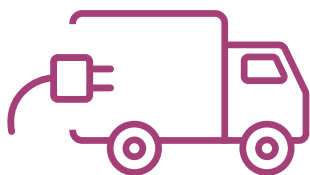
Trafikverket (2024). Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Trafikverket (2024). Kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Trafikverket (2025). Utbyggnad av järnväg i Norra Sverige. TRV 2025/7323

PM: Uppställningsplatser och laddinfrastruktur för tunga lastbilar – en omvärldsanalys

Oktober 2025



Detta är ett PM som har sammanställts inom ramen för arbetet i Godstransportrådet för Stockholm-Mälarenregionen, som drivs av Mälardalsrådet i samverkan med Trafikverket Östra och Mellersta regionen. Dokumentet ska läsas som ett kunskaps- och diskussionsmaterial.

Bakgrund

Godstransportsektorn spelar en central roll i att säkerställa att varor och material når sina destinationer på ett effektivt och punktligt sätt. Med den ökande mängden gods som transporteras på vägarna blir behovet av välplanerade och strategiskt placerade uppställningsplatser och laddinfrastruktur för tunga fordon allt viktigare. Därför genomför Godstransportrådet ett arbete som fördjupar sig i ansvarsfrågan för etablering av uppställningsplatser och gör en sammanställning av utvecklingsplaner.

I Trafikverkets rapport *Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar* (2022) framgår tydligt att behovet av utökad kapacitet på uppställningsplatser för lastbilar är spritt över hela landet, men särskilt stort längs vissa godsstråk. Bland annat finns stora behov i Stockholm-Mälarenregionen, särskilt längs E4 mellan Östergötland och Uppsala samt kring Stockholm. Även längs E18 identifieras ett behov av fler uppställningsplatser. Dessutom finns ett behov av rastplatser med förhöjd eller hög säkerhet, särskilt längs E4 mellan Malmö och Stockholm samt längs E18/E20 mellan Västerås och Örebro.

Utöver Trafikverkets underlag saknas det kunskapsunderlag och vägledning i frågan, inte minst som stöd för kommunernas och näringslivets insatser. Tidigare utredningar har visat att det saknas tydlighet i ansvarsfördelningen för att säkerställa god tillgänglighet och kapacitet för rast- och uppställningsplatser, i synnerhet vad gäller angöringstrafikens tillgång till uppställning i tätbebyggda områden (till skillnad från fjärrtrafiken där Trafikverket har ett tydligare uttalat ansvar).

En ytterligare dimension till frågorna rörande uppställningsplatser är transportsektorns elektrifiering där omställningen av den tunga godstrafiken till eldrift har påbörjats. Kunskapsunderlag om hur behovet av säkra uppställningsplatser och behovet av laddinfrastruktur korrelerar saknas idag.

Syfte och mål

Syftet med arbetet är att analysera och föra ett resonemang kring ansvarsfrågan för etablering av uppställningsplatser och laddinfrastruktur mellan staten, kommuner och kommersiella aktörer. Ytterligare ett syfte är att kartlägga vilka utvecklingsplaner det finns i branschen för att etablera och utveckla uppställningsplatser samt laddinfrastruktur för tunga fordon längs trafikintensiva vägar i Stockholm-Mälarenregionen.

Uppdraget har utgått från följande mål:

- Resonemang kring ansvarsfrågan: Arbetet ska tydliggöra ansvarsfördelningen och olika aktörers roll för etablering av uppställningsplatser och laddinfrastruktur.
- Vilka utvecklingsplaner finns: Genomföra en dialog med ett urval av relevanta marknadsaktörer som arbetar med uppställningsplatser och laddinfrastruktur för tunga fordon längs vägnätet i Stockholm-Mälarenregionen. Genom dialog med marknadsaktörer identifiera hur näringslivet ser på sitt ansvar och utvecklingen av uppställningsplatser, med eller utan laddinfrastruktur, under den kommande 10-årsperioden.
- Lyfta goda exempel: Identifiera och beskriva goda exempel av etablering av uppställningsplatser i Stockholm-Mälarenregionen.

Metod och genomförande

Representanter för det storregionala godstransportrådet har genomfört intervjuer med tre kommersiella aktörer inom segmentet drivmedel, laddinfrastruktur och uppställningsplatser. Dessa aktörer bedöms representera branschen i stort.

Arbetsgruppen har också genomfört en intervju med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) för att skapa en bild över hur kommuner ser på behov och ansvar.

Trafikverkets inriktning för rastplatser (från Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar 2022:056)

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket har ett ansvar avseende trafiksäkerhet som innebär att myndigheten ska tillhandahålla möjlighet till rast och vila under färd samt dygnsvila. Till detta räknas inte veckovila. Transportsäkerhet (risk för stöld och skador på lasten samt hot mot person) är primärt en fråga för branschen. Trafikverket är dock som aktör i planeringsprocessen beredd att medverka till goda lösningar.

Trafikverket bygger och driver sina rastplatser främst med stöd av väglagen. Syftet med rastplatserna är att öka trafiksäkerheten genom att ge alla trafikanter möjlighet till rast och vila. Trafikverket ska arbeta för att ge sina rast- och uppställningsplatser en utformning som tillgodoser säkerhetsaspekter inom ramen för vad som kan anses rymmas inom Trafikverkets uppdrag. Detta innefattar exempelvis förbättrad belysning och viss avskärmning.

Trafikverkets arbete för att tillgodose behovet av rast- och uppställningsplatser fokuserar på genomfartstrafik (genomgående långväga trafik), där det är kör- och vilotidsregler och mängden lastbilar över 3,5 ton som styr efterfrågan på parkeringsplatser för lastbilar. Trafikverket har även ett intresse i och delansvar för att vägtransportsystemet i det urbana gränssnittet fungerar. En lämplig lokalisering av en uppställningsplats för angöringstrafik kan till exempel ligga i anslutning till det statliga vägnätet.

Uppställning för angöring inom tätort är primärt kommunens ansvar. Uppställning som efterfrågas av angöringstrafik är mestadels av intresse för kommunerna, eftersom avsaknad av uppställningsplatser kan leda till exempelvis trafikstörningar. Kommunerna är även ofta angelägna om att den näringsverksamhet som finns ska utvecklas.

Resultat från intervjuer med näringslivsrepresentanter

Intervjuerna visar att de kommersiella aktörerna överlag delar samma problembild inom uppställning och laddinfrastruktur men gör olika bedömningar av vad som är viktigast och därmed har olika inriktningar för att lösa problemet. Samtliga aktörer ser att det finns en brist på både uppställningsplatser för tung trafik och laddinfrastruktur. Fokus är på vägnätet med högst flöden av tung trafik, i praktiken Europavägnätet och vissa riksvägar. En aktör satsar i det här skedet också bara på etableringar i södra Sverige. Behovet av laddning ska kombineras med kraven på rast- och vila, dvs laddning ska ske när åkarna ändå måste stanna. Det ställer krav på hur snabb laddningen är, inte minst för laddning under lunchrast som normalt är på ca 45 min.

Skillnader finns som sagt i hur man prioriterar olika funktioner. Vissa företag fokuserar främst på snabbaddning medan andra även har fokus på över-nattenladdning med lägre effekt. De som erbjuder över-nattenladdning har också ett större säkerhetsfokus när de erbjuder uppställningsplatser för nattvila, med bevakning och bokningssystem. Samtliga aktörer vill inte jämföra sig med dagens rastplatser som man tycker tenderar att vara i dåligt skick och där det tenderar att ske stölder eller annan kriminell verksamhet.

De olika aktörerna tänker sig också kringtjänster i olika omfattning, med allt från WC-dusch till restaurang, hotellrum och verkstadstjänster, för att skapa tydligare målpunkter för förarna där deras behov tillgodoses. Aktörerna har också olika kundperspektiv, där vissa endast erbjuder sina tjänster för ellastbilar medan andra är öppna för alla typer av fordon.

Det råder konsensus om de primära utmaningarna i branschen, dels att säkerställa nödvändiga tillstånd för att kunna etablera och driva uppställnings- och laddverksamhet, dels säkerställa tillräcklig eleffekt. Vad gäller den första punkten konstateras att kommunerna ofta saknar en inriktning eller plan för hur man vill hantera uppställning och laddning av tunga fordon, vilket innebär att man inte har planerat för platser lämpade för denna typ av verksamhet. Det innebär i sin tur långa ledtider och stor osäkerhet för näringslivsaktörerna i dialogen med kommunerna om detaljplanering, bygglov och parkeringsfrågor i övrigt. Tillgång till etableringsbar mark är en kritisk fråga. Bygglov för transformatorstationer



nämns som en ytterligare svårighet, där förenkling av processen hade varit önskvärt.

Den andra huvudsakliga utmaningen är möjligheten att koppla an till lokala eller regionala elnät och erhålla efterfrågad effekt. Eftersom infrastruktur för snabbaddning av tunga fordon kräver hög effekt, på sikt uppåt 1000 kW per laddare eller uppåt 10 000 kW per station (beroende på storlek och antal platser), är detta en utmaning i relation till elnätsbolagen vilket tenderar innebära långa ledtider. Processen för att etablera nya elanslutningar är heller inte standardiserad. Med dagens ca 170 olika elleverantörer finns det en rad olika kösystem och arbetssätt som man som verksamhetsutövare behöver förhålla sig till. Är man dessutom först i ett område utan befintligt elnät kan dessutom anslutningsavgiften bli väldigt hög då den som kommer först tenderar att få betala mest.

Idag ser man begränsad konkurrens med Trafikverkets rastplatser, som idag inte är övervakade, det saknas laddinfrastruktur och där det ofta saknas allt utom de mest basala kringtjänsterna. Snarare ser man Trafikverkets rastplatser som ett komplement där man kan parkera om man inte behöver, kan eller vill använda betaltjänster.

Vad gäller kommunalt ägda och förvaltade, ”säkra” uppställningsplatser konstaterar man att det finns få lyckade exempel och att man hittills inte sett några som erbjuder laddinfrastruktur. Snarare menar man att kommunens roll framför allt bör vara möjliggörande genom att erbjuda mark för etablering samt vara behjälplig med nödvändiga tillstånd.

Man nämner ett antal goda exempel, dels på uppställningsplatser som fungerar väldigt bra, dels på kommuner där samarbetsprocessen fungerat särskilt bra.

- Varbergs kommun: Varbergs energi har varit snabb med hanteringen av anslutningar och kommunen har handlagt bygglov snabbt.
- Åstorps kommun: gott samarbetsklimat med kommunen. Däremot har det varit svårare med elanslutningar på grund av brister i det regionala elnätet.
- Ödeshögs kommun.
- Rast- och uppställningsplats i Strömstad: en svensk förebild för bra utformning.
- Rast- och uppställningsplats i Ashford, England: Europas största uppställningsplats (ca 600 stop/natt).

Resultat från intervju med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

Sveriges Kommuner och Regioner har i viss mån uppmärksammat dessa frågeställningar, framför allt kopplat till laddinfrastruktur för lätta fordon där man bland annat tagit fram skriften ”Ladda för framtiden” (2017). Man ser dock att både frågor om uppställningsplatser och laddinfrastruktur för lastbilar kommit allt högre upp på agendan. Man lyfter bland annat fram Västra Götalandsregionen som drivande i dessa frågeställningar.

Kommunerna har generellt svårt att definiera vilken roll de ska ta inom utbyggnaden av uppställningsplatser och laddinfrastruktur. SKR konstaterar att laddinfrastruktur juridiskt sett inte är ett grunduppdrag för kommuner. Däremot är det ett grunduppdrag att lösa angöring och parkeringsanspråk men att gränsdragningen med Trafikverkets uppdrag vad gäller rastplatser är otydlig. Uppställningsplatser längs det kommunala vägnätet i städerna uppfattas inte vara vanligt förekommande.

Detaljplanering lyfts som det primära verktyget för att hantera markanvändning och parkeringsfrågor, men som i många fall också är problematiskt då det inte möjliggör en flexibel hantering av parkeringsfrågor. Man konstaterar också att det är en felaktig bild att kommuner ofta har mycket mark till förfogande och på det sättet kan styra utvecklingen. Detta varierar stort mellan olika kommuner. Att ta oexploaterad mark i anspråk för lastbilsparkering ser man som svårt, särskilt när marken är skyddad (jordbruksmark) eller där det finns bättre användningsområden (bostäder mm).

Regionernas roll i dessa frågeställningar är svårdefinierad eftersom regionerna inte äger egen infrastruktur. På ett teoretiskt plan skulle regioner kunna peka på behovet av platser för uppställning och laddning inom ramen för sina verktyg. Framför allt handlar det om att belysa mellankommunala utmaningar, vilket parkering och laddinfrastruktur skulle kunna vara.

Arlandauppdraget

I SOU *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet* (2025) föreslår utredaren att Trafikverket, i samarbete med Godstransportrådet för Stockholm-Mälarenregionen, berörda kommuner och representanter för åkerier och speditörer samt andra delar av näringslivet, bör genomföra en fördjupad analys av behoven av rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland.

Som ett resultat av Trafikverkets Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar 2022:056, som pekat ut stora brister i både tillgänglighet och kapacitet vad gäller rastplatser, har en utredning påbörjats för Stockholms län. Utredningen kommer primärt ha fokus på tillgänglighet och kapacitet till rastplatser förvaldade av Trafikverket, dvs den genomgående långväga trafiken. Trafikverket och Godstransportrådet är överens om att samverkan bör ske inom ramen för detta arbete.

Slutsatser och förslag till fortsatt arbete

Godstransportrådets arbetsgrupp i denna utredning konstaterar att det råder samstämmighet i att det finns brister i Stockholm-Mälardalen vad gäller tillgänglighet och kapacitet till rast- och uppställningsplatser. Trafikverket har i sammanhanget ett förhållandevis tydligt uppdrag, med fokus på att möjliggöra för den långväga, genomgående trafiken att upprätthålla kör- och vilotidsreglerna. På motsvarande sätt uttrycker urvalet av branschaktörer ett förhållandevis tydligt fokus på sina lokaliseringar, som i stort överlappar med Trafikverkets rastplatser. Det konstateras dock att konkurrensen är begränsad, även om samordning och samlokalisering bör diskuteras från fall till fall. Det finns ett antal intressanta exempel och initiativ från de kommersiella aktörerna, däribland Circle K, Milence och Drivers First. Även regionala aktörer, till exempel Team Bäckström, har flaggat för initiativ för både uppställning och laddinfrastruktur.

Utmaningarna vad gäller rastplatser är som störst i de tätbebyggda delarna av Sverige, och i synnerhet Stockholm-Mälardalenregionen. Här är yrkestrafiken omfattande och därmed också efterfrågan på rast- och uppställningsplatser, inkluderat platser för uppställning av släp. Utredningen visar att det saknas samordning och en tydlig ansvarsfördelning, även om mycket pekar på att kommunerna har ett tydligt ansvar för att möjliggöra parkering. Detta tar dock inte hand om behovet av tillgång till toaletter och andra typer av basal service, något som blir alltmer efterfrågat i takt med att chaufförsyrket moderniseras.

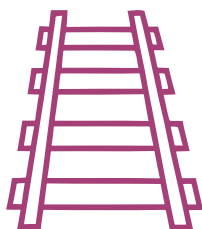
Det behövs information och vägledning till kommuner om behovet av planering för uppställning och laddinfrastruktur, något som uppmärksammas av samtliga parter. Det inkluderar vägledning i hur kommuner bör tänka kring transportbranschens behov vid planläggning av verksamhetsområden, vilka funktioner som krävs för attraktiva logistikområden och hur uppställningsplatser bör utformas för att möta näringslivets behov. Det inkluderar också hur hinder för etablering av laddinfrastruktur kan tas bort, kopplat till exempelvis bygglov och andra typer av nödvändiga tillstånd.

Kommunerna bör också ta ett större ansvar för att föra dialog med transportköpare och terminalägare i kommunen, men också med Trafikverket och kommersiella rastplatsaktörer för att säkra att rätt uppställningskapacitet finns på plats. På så sätt kan rätt uppställningskapacitet säkerställas på rätt plats och med rätt utformning. Detta innefattar att attrahera kommersiella rastplatsaktörer till verksamhetsområden och säkerställa rätt service på ett kostnadseffektivt sätt.

Godstransportrådet föreslås arbeta vidare med dessa frågeställningar. Ett uppslag skulle kunna vara att initiera samarbeten med relevanta aktörer i syfte att utarbeta vägledning för hur kommunerna kan agera. Godstransportrådet bör också kunna vara en plattform för fortsatt dialog om behovet av uppställningsplatser och laddinfrastruktur, i gränssnittet mellan politik och näringsliv.

PM: Viktiga järnvägsåtgärder för godstrafik i Norra Sverige för Stockholm-Mälardalsregionen

Oktober 2025



Detta är ett sammanfattande PM som har tagits fram inom ramen för arbetet i Godstransportrådet för Stockholm-Mälardalsregionen, som drivs av Mälardalsrådet i samverkan med Trafikverket Östra och Mellersta regionen. PM:et har sammanställts utifrån de underlag Trafikverket redovisat i rapporten “Utbyggnad av järnväg i norra Sverige” likt tidigare utredningsunderlag som finns tillgängligt gällande kapacitetsanalysen med åtgärdsförslag i järnvägssystemet för Södra Sverige. Dokumentet ska läsas som ett kunskaps- och diskussionsmaterial.

Bakgrund

I Norrbottens och Västerbottens län pågår en omfattande ny industrialisering kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering. Behov av att djupare analysera vilken påverkan de stora företagsetableringar och företagsexpansioner som pågår eller planeras i de två länen har legat till grund för uppdrag från regeringen till Trafikverket. Behov av ökade godstransporter från norra Sverige till och från södra Sverige och Europa är tydligt. Trafikverket avsåg därför att utreda behoven av kapacitetsåtgärder samt ta fram ett förslag till utbyggnad av järnvägsnätet i stråken Hallsberg-Luleå och Stockholm-Luleå, inkluderat stambanorna och kustbanorna samt mellanliggande tvärbanor.

Åtgärder i järnvägssystemet bör inte fragmenteras utan planeras utifrån ett systemperspektiv så att de så snart som möjligt kan ge önskade effekter för trafiken. I regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera 2024/25:28 anges att ”Det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Satsningen bidrar till att möjliggöra gods- och persontransporter som är nödvändiga för industrins pågående gröna omställning och därigenom stärker dess konkurrenskraft.”

Utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen

Sju regioner i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete En Bättre Sits har tagit fram en utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen med politiska prioriteringar över parti- och länsgränserna. I Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen (2024) har regionerna pekat ut behov längs både Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, samt närliggande banor med koppling till dessa. Behoven som främst har bäring på godstransporter:

Följande pekas ut i systemanalysen som behov före 2035:

- 24. Stockholm C och Tomtebodabangård. Kapacitet att hantera en omfattande och komplex spårtrafik genom fler och ombyggda plattformar, samt nytt ställverk på Stockholm C, samt genom spår, plattformar och övrig anläggning för omloppsnära tjänster och uppställning vid Tomtebodabangård (främst för kollektivtrafik och godstransporter).
- 40. Svealandsbanan Folkesta-Rekarne. Ökad kapacitet genom utbyggnad till dubbelspår (främst för kollektivtrafik och godstransporter).
- 41. Svealandsbanan Strängnäs-Södertälje. Ökad kapacitet (främst för kollektivtrafik och godstransporter).
- 50. Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg. Ökad kapacitet genom ombyggd gods- och personbangård (främst för godstransporter).
- 51. Godsstråket genom Bergslagen Storvik-Frövi. Ökad kapacitet genom förbigångsspår, mötesstationer och partiellt dubbelspår (främst för godstransporter).

Följande pekas ut i systemanalysen som behov 2035-2045:

- 27. Ostkustbanan. Stockholm C-Skavstaby. Ökad kapacitet genom trimningsåtgärder.
- 44. Svealandsbanan Eskilstuna-Härad. Ökad kapacitet genom bl. a. nytt mötesspår (främst för kollektivtrafik och godstransporter).

Därtill identifieras ett antal behov inom dessa tidsramar som främst bidrar till stärkt kollektivtrafik, inklusive fyrspår på Ostkustbanan Uppsala till länsgränsen Stockholm/Uppsala, partiella fyrspår Ostkustbanan Uppsala-Gävle, utvecklade stationer på Ostkustbanan (Märsta, Solna och Upplands Väsby), ombyggda spår genom Örebro för Godsstråket genom Bergslagen, samt ökad kapacitet genom dubbelspårs- och fyrspårsutbyggnader på Mälardalsregionen och bättre koppling till Godsstråket genom Bergslagen.

Godstransportrådet för Stockholm-Mälardalsregionen: Vilka behov av åtgärder finns till och från norra Sverige?

Mälardalsrådet och Trafikverket Östra samt Mellersta regionen driver det storregionala godstransportrådet för Stockholm-Mälardalsregionen – ett triple helix-råd där politiska representanter från regionerna, näringsliv och akademi samverkar för stärkta godstransporter. Inom ramen för arbetet i Godstransportrådet har det under 2025 tagits fram ett PM om behov av järnvägskapacitet för Stockholm-Mälardalsregionens godstransporter som identifierats av Trafikverket i stråken Södra och Västra stambanan. PM:et visar de behov som identifierats för att möta den fortsatta trafikutveckling i befintligt system efter att politiska beslut tagits om att inte bygga ut nya stambanor i den omfattning som var tänkt.

Den näringslivsutveckling som sker i norra Sverige kommer att ha ett ökat beroende av järnväg såväl genom Sverige som ut till utskopningshamnar som

exempelvis Luleå. Stockholm-Mälardalsregionen är fortsatt en viktig målpunkt för omlastning/industrin och även en transitregion för transporter till/från norra Sverige. En fråga som lyftes i tidigare PM var vilka kapacitetsbehov och därmed identifiering av viktiga åtgärder som finns särskilt för godstransporter på järnväg i förlängningen mot norra Sverige. För att svara på frågan har en arbetsgrupp tagit fram även detta sammanfattande PM.

Syfte

Syftet med detta PM är att kortfattat tydliggöra delarna i den utbyggnadsstrategi som föreslagits utifrån ny kunskap om behov för ökade godstransporter från Norra Sveriges järnväg och i huvudsak i stråken mellan Luleå-Hallsberg samt Luleå-Stockholm, vilket i huvudsak inbegriper Norra stambanan och Ostkustbanan, samt övriga banor som bygger systemet och dess redundans samt med kopplingar till viktiga storregionala godsnoder. Mycket i strategin ligger utanför Stockholm-Mälardalsregionens administrativa gränser, men är ur ett storregionalt perspektiv viktigt att bevaka. Det handlar om åtgärder av vikt för att godslogistikkedjor ska fungera, samt för en ökad robusthet och redundans i hela järnvägssystemet, med påverkan för Stockholm-Mälardalsregionens regionala utveckling och näringsliv.

PM:et kan dels utgöra underlag för kommande diskussioner om godstransporternas åtgärdsbehov på järnvägen, samt dels att stärka/förtydliga argumentationen för behov som tidigare identifierats eller prioriterats i olika sammanhang, exempelvis i Mälardalsrådets Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen.

Metod

PM:et sammanfattar befintlig rapport, *Utbyggnad av järnväg i norra Sverige, utbyggnadsstrategi för trafikflödena Luleå-Hallsberg och Luleå-Stockholm TRV 2025/7323* som redovisats från Trafikverkets norra region.

Kopplingar till Mälardalsområdet

Denna utbyggnadsstrategi berör inte huvudflödet av gods till Stockholm-Mälardalen, det vill säga de banor som försörjer det funktionella storstadsområdet med varor i huvudsak till lager och omlastningspunkter i den storregionala kontexten. Strategin berör i huvudsak på systemnivå utifrån kapacitetspåverkan i de stråk som kopplar till viktiga terminaler, hamnar och omlastningsplatser som tidigare identifierats ha en särskild eller direkt betydelse för fortsatt utveckling av terminal- och omlastningsverksamheter.

Beroenden för viktiga storregionala godsnoder

Godstransportrådet har tidigare beskrivit Stockholm-Mälardalsregionens huvudsakliga godsnoder i rapporten *Effektiva godstransporter – en studie om 15 intermodala logistiknoder i Stockholm-Mälardalsregionen* (2024).

Viktiga godsnoder är Gävle hamn, Norrköpings hamn, Stockholms hamnar, Södertälje hamn, Mälarhamnar, Rosersbergs kombiterminal och logistikpark, Årstaterminalen, Eskilstuna kombiterminal, Hallsbergs kombiterminal och Katrineholms kombiterminal.

Utöver dessa omlastningsplatser finns ett antal kluster av lager och logistikverksamheter som försörjer Norden och Sverige i dess olika delar som Norrland som på olika sätt har ett järnvägsberoende. Mälardalen är en "gateway" till Norra Sverige. Importen består i huvudsak av konsumtionsvaror (exempelvis matvaror, kläder, möbler och fritidsartiklar). Bland mataktörer med centrallager i Stockholm-Mälardalenregionen finns exempelvis ICA i Västerås/Brunna, Coop i Eskilstuna, DAGAB i Bålsta, Menigo i Strängnäs, Lidl i Rosersberg, samt Martin & Cervera i Enköping.

Utöver den stora importen till dessa hubbar så utvecklas basnäringar och kopplingar för omställning av produktion i såväl norra Sverige som i Dalarna och Gävleborg med stora godsflöden via moderna Gävle hamn, Hallsberg och Borlänge samt järnvägsstråken som angränsar till och genomkorsar Mälardalen. Hitachi Energy i Ludvika bidrar genom sina kraftgeneratorer till en stor del av övergången till elproduktion i Europa och Asien, med Norrköpings hamn som avgörande godsnod. Stora varuproducerande näringar med kompetenskluster finns i Dalarna och Gävleborg i branscher som papper, massa, trävaror och stål i stora industriaktörer som Billerud Korsnäs, Sandvik, Alleima, Ovako, Outokumpu, Holmen, Boliden och StoraEnso.

Antagna trafikeringsscenarion som ligger till grund för utbyggnadsstrategin

Basprognosen 2024 har inneburit en större överflyttning av godståg till kustbanorna än vad som bedöms rimligt. Dessutom har ett systemfel i basprognosen identifierats vilket innebär att ökad vagnvikt för godståg som använder Norrbottenabanan inte tagits höjd för i basprognosen. På grund av detta har man i stället utgått från ett justerat trafikscenario i denna utbyggnadsstrategi som speglar en trolig framtida utveckling bättre än basprognosen. Basprognos 2024 bedöms dessutom, likt Basprognos 2023, inte fånga godstrafikutvecklingen på järnväg till följd av de stora industriinvesteringarna i norra Sverige. Det ska dock påpekas att det fortfarande finns stora osäkerheter över hur omfattande och vilka transportvägar de tillkommande industrisatsningarnas godsvolymer är.

År 2023 tog Trafikverket fram rapporten Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län (TRV 2023/7010), hädanefter benämnd "Tilläggsprognosen". Tilläggsprognosen är ett alternativt scenario till Basprognos 2020 och Basprognos 2023 (prognosår 2040). I Tilläggsprognosen beaktas utvecklingen till följd av de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län i större utsträckning. Tilläggsprognosen beaktar både en ökad befolkning och sysselsättning samt ökade godsmängder. I Tilläggsprognosen antogs ingen justering av antal persontåg jämfört med Basprognosen, men resandet ökar tack vare en ökad befolkning och högre sysselsättning. Däremot visar Tilläggsprognosen på stora tillkommande godsvolymer som enligt bedömning inte fångas i Basprognos 2020/2023. Trafikverkets bedömning är att de volymerna inte heller fångas i basprognos 2024 och att dessa bör ingå i analysen.

I övrigt finns en rad genomförda utredningar av Trafikverket gällande Ostkustbanan och Norra Stambanan, som idag utgör den viktigaste länken för godstrafiken till Norrland men som också är en viktig omledningsbana för persontrafiken på Ostkustbanan. Ostkustbanan föreslås byggas ut till dubbelspår söderifrån och norrut från Gävle med mer taktfasta tidtabeller, vilket leder till förlängda transporttider för godståg på grund av tätare persontrafik.

Kapacitetssituationen utifrån trafikerings scenariot som utgångspunkt i utbyggnadsstrategin:

Nuläge: Innan Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan är byggda; akut kapacitetsbrist på stambanan genom övre Norrland



Innan Norrbottenbanan är öppnad för trafik kommer det att råda stora kapacitetsproblem på stambanan genom övre Norrland. Det kommer vara kapacitetsbrister även på Norra stambanan, Ostkustbanan och Ådalsbanan, men stambanan genom övre Norrland kommer vara den huvudsakliga begränsande faktorn.

När Norrbottenbanan är byggd men inte Nya Ostkustbanan; trycket lättar i norr, men akut kapacitetsbrist på Ostkustbanan och Ådalsbanan



- Kapacitetssituationen på stambanan genom övre Norrland förbättras tydligt,
- Ostkustbanan/Ådalsbanan ta över rollen som begränsande faktor. Det innebär att kustjärnvägen inte kan användas fullt ut,
- Trafik kommer att kunna använda kustjärnvägen ned till Västeråsby, men många tåg behöver sedan välja rutten över Långsele och stambanorna söderut.

Utbyggnadsstrategi

Kapacitetsanalyserna visar på tydliga behov av ökad kapacitet i det nord-sydliga järnvägsstråket i norra Sverige för att kunna ge förutsättningar för en utvecklad persontrafik och godstrafik. Behoven finns redan idag men förstärks på kort sikt med företagsetableringar och expansioner i norra Sverige och ökar gradvis även på längre sikt fram till 2045. De åtgärder som redan ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen bedöms fortsatt vara de högst prioriterade åtgärderna i stråken och dessa bör genomföras som planerat, eller om möjligt, med en tidigare lagd tidplan.

Tabell 1 Åtgärder i nationell plan 2022–2023 i trafikflöde 3 Luleå–Hallsberg samt tvärbanor

Stråk	Sträcka	Åtgärd
Stambanan genom övre Norrland	Luleå–Boden	Malmbanan bangårdsförlängningar m.m. (avser Gammelstad bangårdsförlängning, pågår)
Stambanan genom övre Norrland	Luleå–Boden	Stambanan genom Övre Norrland, Sävastklinten–Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partiellt dubbelspår
Stambanan genom övre Norrland	Luleå	Luleå C, flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
Stambanan genom övre Norrland	Luleå	Luleå C, ombyggnad av personbangård (etapp 2)
Ådalsbanan	Västerasby–Långsele	Ådalsbanan, Västerasby–Långsele, spårbyte
Ådalsbanan	Västerasby	Ådalsbanan, Västerasby vändslinga
Mittbanan	Sundsvall–Ånge	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inklusive säkerhetshöjande åtgärder
Norra Stambanan/ Mittbanan	Ånge–Östersund	Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inklusive säkerhetshöjande åtgärder
Godsstråket genom Bergslagen		Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder
Godsstråket genom Bergslagen		Godsstråket Storvik–Frövi, paket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården, mötesstation
Godsstråket genom Bergslagen	Frövi	Frövi bangårdsombyggnad
Godsstråket genom Bergslagen/ Norra Stambanan		LTS; Övrigt stamnät, åtgärder för långa godståg etapp 1

Tabell 2 Åtgärder i nationell plan 2022–2023 i trafikflöde 3 Luleå–Stockholm

Stråk	Sträcka	Åtgärd
Norrbotniabanan	Umeå–Luleå	Norrbotniabanan, Skellefteå–Luleå, ny järnväg
Norrbotniabanan	Umeå–Luleå	Norrbotniabanan, (Umeå) Dåva–Skellefteå, ny järnväg
Stambanan genom övre Norrland	Umeå	Dubbelspår Umeå gbg-mot NBB växel (trimningsåtgärd, blir dubbelspår från NBB till Umeå C)
Ostkustbanan	Sundsvall	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar mm
Ostkustbanan	Söderhamn–Sundsvall	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad
Ostkustbanan	Gävle–Söderhamn	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning
Ostkustbanan	Stockholm–Uppsala	Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–Länsgränsen Uppsala/Stockholm)

Utöver redan planerade åtgärder samt behovet av dubbelspår på sträckan Luleå–Boden är behoven störst längs Ostkustbanan och Ådalsbanan samt på Norra Stambanan på delarna Storvik-Kilafors och Bollnäs-Ljusdal.

En fortsatt utbyggnadsstrategi föreslås därför att i huvudsak bestå i att fortsätta dubbelspårsutbyggnaden av Ostkustbanan mellan Söderhamn och Sundsvall samt på Ådalsbanan mellan Sundsvall och Härnösand. Det är även kritiskt att den planerade nya mötesstationen på Ådalsbanan mellan Västeråsby och Långsele byggs samt att ERTMS införs på sträckan. I andra hand bör dubbelspårsutbyggnaden på Norra Stambanan mellan Storvik och Kilafors färdigställas.

För Ostkustbanan delen Gävle-Stockholm pågår en utbyggnad av kapaciteten, inklusive planer för en utbyggnad av fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Stockholm/Uppsala. Den prognosticerade trafiken 2045 bedöms få plats om åtgärderna i den gällande nationella planen genomförs. Det är av vikt att persontrafik och godstrafik mellan Stockholm och norra Sverige får plats med rimliga res- och transporttider. Men då de största efterfrågade trafikökningarna hänför sig till lokal- eller regionaltrafik (med Ljusdal och Gävle som nordligaste start och slutpunkt) bör dock prioriteringen av ytterligare åtgärder göras utifrån företrädesvis ett lokalt/regionalt perspektiv men med hänsyn till den långväga trafiken.

På Norra Stambanan norr om Kilafors finns främst behov av att åtgärda kapacitetsbristen mellan Bollnäs och Ljusdal och här bör i första hand mindre åtgärder övervägas så som trimningsåtgärder eller möjligen någon ny mötesstation. I och med att utbyggnadsstrategin förordar en komplett dubbelspårsutbyggnad längs Ostkustbanan och Ådalsbanan bör större kapacitetsinvesteringar på denna sträcka inte prioriteras och större framtida trafikökningar bör ledas via kustbanorna.

Utöver ovanstående behov finns det även skäl att bygga ut Umeå C samt bygga ett dubbelspår mellan Umeå C och Gimonäs på grund av de stora trafikmängderna med följande kapacitetsbehov och störningsproblem som bedöms uppkomma när Norrbottenbanans första etapp färdigställs, och särskilt med färdigställandet av Norrbottenbanan i sin helhet. För respektive del finns framtagna utbyggnadsstrategier på en mer detaljerad nivå vilka även fortsättningsvis ligger till grund för den fortsatta planeringen. Utöver vad som beskrivs om utbyggnadsstrategin ovan pågår även arbeten med en utbyggnadsplan för längre plattformar längs kustbanorna samt en uppdatering av utbyggnadsplanen för att möjliggöra 750 meter långa tåg. Särskilt utbyggnadsplanen för 750 meter långa tåg kan bidra till att på kortare sikt öka transportkapaciteten i de analyserade transportflödena.

Även en framtida utbyggnad av ERTMS samt ökad hastighet till 250 km/h på sträckan Stockholm-Luleå bidrar till ökad kapacitet och tillgänglighet. En samordning mellan dessa planer och behoven av utökad kapacitet sker men påverkar inte utbyggnadsstrategin på lång sikt i någon större grad. Dock kan det påverka utbyggnadsstrategin på kortare sikt (till exempel inför planrevidering 2026–2037).

Övriga banor av intresse och relaterade behov av åtgärder i Stockholm-Mälardalenregionen

I basprognos 2024 antas en större överflyttning av godstrafik till Bergslagsbanan Storvik-Kil vidare mot Norge och Göteborg. Kapacitetsutnyttjandet på sträckorna Storvik-Falun och Borlänge-Ludvika beräknas 2045 uppgå till 95 procent respektive 95 procent på de sträckorna. Då den alternativa sträckan Storvik-Hallsberg-Göteborg också har kapacitetsbrister, framför allt på delen Hallsberg-Göteborg görs bedömningen att en del av godstrafiken på Bergslagsbanan/väster om Väneren kan behöva flyttas över via Godsstråket genom Bergslagen, men att detta kräver särskilda analyser och överväganden som inte hanterats inom ramen för utbyggnadsstrategin gällande norra Sverige.

Svealandsbanan, Sala-Oxelösundsbanan och Mälardalenbanan

Övergripande kan sägas att åtgärder som stärker tågtrafiken på dessa banor är likt det som redovisas ovan. Möjligheten att trafikera med längre godståg till godsnoder som Stockholm/Södertälje/Rosersberg, Eskilstuna men även Oxelösund via dessa banor är särskilt viktigt för godstrafiken. Här finns också koppling till utpekade godskorridorer i TEN-T-förordningen som bör ligga till grund för kommande åtgärder.

Enkelspår runt Mälaren med koppling till Örebro utgör i stort de begränsningar som nu finns på de angränsande banorna för godstrafik. Fler och längre mötesplatser eller partiella dubbelspår sammanfattar behovet i stort.

Arboga-Jädersbruk-Hovsta (Mälardalenbanan), Kungsör-Eskilstuna (Svealandsbanan), Västerås-Eskilstuna (Sala-Oxelösund) och kopplingen till Godsstråket genom Bergslagen, såväl i Frövi som i Örebro/Hovsta är exempel på delar i systemet som behöver utvecklas. Det finns en rad utredningsunderlag och tilltänkta objekt som definierar dessa åtgärder, framför allt utifrån en kapacitetsförstärkning och ökad robusthet i dessa delar.

Bedömning av samtliga åtgärders effekter

Trafikverkets övergripande strategi för nord-sydliga transporter i norra Sverige bygger bland annat på den nationella godstransportstrategins inriktningar om att skapa förutsättningar för konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter och omställning till fossilfria transporter. Det ligger även i linje med önskemål från näringsliv och medborgare om effektivare och grönare transporter. En underliggande strategi är att stärka kapaciteten och tillförlitligheten i järnvägssystemet i norra Sverige längs kusten (inklusive Stambanorna) från Luleå och söderut med en utbyggd kustjärnväg som också medger en effektiv spårbunden kollektivtrafik. Detta, tillsammans med åtgärder mellan kustjärnvägen och hamnarna, stärker även kopplingarna till hamnarna i stråket.

Som beskrivs i den nationella planen så är den övergripande strategin för utvecklingen av järnvägen i norra Sverige att skapa ett kapacitetsstarkt kuststråk för persontrafiken och ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken med hjälp av stambanorna. För att uppnå den övergripande strategin behövs, utöver Norrbottenbanan, Ostkustbanan upp till Västeråsby samt godsstråket genom Bergslagen förstärkas. Sådana åtgärder får exempelvis också positiva effekter på möjligheten att leva upp till kraven som ställs på infrastrukturen i TEN-T-förordningen.

Diskussion och sammanfattande slutsatser

Detta PM har, liksom rapporten, som slutsats att det finns behov av, och motiv för, en fortsatt utbyggnad av ökad kapacitet i järnvägssystemet i norra Sverige, både i enlighet med den gällande planen för transportinfrastrukturen samt att ytterligare åtgärder bör övervägas i kommande revidering av den nationella planen.

Analysen visar även att det inte finns någon anledning att ändra övergripande strategi för utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige. Utbyggnadsstrategin bör därför i stråken Luleå-Hallsberg och Luleå-Stockholm även fortsättningsvis fokusera på att förstärka kuststråket med Norrbottenbanan samt Ostkustbanan och Ådalsbanan upp till Västeråsby samt sträckan Hallsberg-Kilafors.

För att säkerställa redundans i järnvägssystemet för Stockholm-Mälardalenregionens varuförsörjning och export behöver även alternativa transportvägar kapacitetshöjande åtgärder, såväl trimningsåtgärder som större investeringar. Detsamma gäller avseende möjligheterna att via alternativa transportvägar avleda transittrafik från högt belastade banor inom Stockholm-Mälardalenregionen. Detta gäller till exempel de alternativa stråken Bergslagsbanan/väster om Väner och godsstråket genom Bergslagen (Storvik-Hallsberg-Göteborg). Det finns utifrån ett stråkperspektiv behov av en fördelning av transporter för de båda stråken alternativt kapacitetsförstärkningar. Här finns utredningar och en rad åtgärder utifrån behovet av ökad redundans och en fortsatt anpassning till Längre, Tyngre och Större tåg (LTS strategi uppdateras av Trafikverket nationellt, pågående). Vilket kompletterar denna strategi gällande "Utbyggnad av järnväg i norra Sverige". Se bland annat rapport: TRV 2021/50613 Kapacitetsanalys Bergslagsbanan.



Detta PM belyser vissa behov av utbyggnad i Norra Sverige och kan bland annat utgöra ett diskussionsunderlag med fokus på åtgärder som främjar möjligheten att nyttja järnvägen för godstransporter nationellt inför kommande uppdatering av en Systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen.

Referenser

Mälardalsrådet och Trafikverket (2023). Effektiva godstransporter. En studie av 15 intermodala logistiknoder i Stockholm-Mälarenregionen

Mälardalsrådet (2024). Stockholm-Mälarenregionens godstransporter – Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

Mälardalsrådet (2024). Systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen. Stockholm-Mälarenregionen bygger Sverige starkare

Trafikverket (2021). Bristanalys västra stambanan

Trafikverket (2021). Kapacitetsanalys Bergslagsbanan. TRV 2021/50613

Trafikverket (2023). Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Redovisning av regeringsuppdrag

Trafikverket (2024). Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Trafikverket (2024). Kapacitet och redundans för transporter över Öresund.

Trafikverket (2025). Utbyggnad av järnväg i Norra Sverige. TRV 2025/7323 (ej publicerad per 2025-10-09)



Stockholm-Mälardalenregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Varje år fraktas 150 miljoner ton gods till, från eller genom regionen. För att möta utvecklingen har Mälardalsrådet och Trafikverket bildat ett storregionalt godstransportråd.

Godstransportrådet samlar ledande företrädare för regionens politik, akademi och näringsliv i arbetet för effektiva och hållbara transporter.

Läs mer på malardalsradet.se/godstransportradet



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalenregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.