

Reflektioner över Trafikverkets avrapportering av brister gentemot TEN-T förordningen

Lars Nilsson den 3 mars 2025

Trogon Consulting AB

Dessa reflektioner är gjorda efter en kort genomläsning och gäller enbart järnvägsavsnittet i Trafikverkets rapport "[Kraven för TEN-T](#)"

Sammanfattning

Sträckan Gävle-Västeråsby klarar inte kraven i sin helhet avseende långa tåg, hastighet för godståg, hastighet för persontåg.

Trafikverket redogör inte för åtgärder på enskilda banor, men Trafikverket åtgärdsplan är enligt nedan.

Trafikverket vill ta fram ett åtgärds paket för att bygga längre mötesspår alternativt förbigångsspår för att klara långa tåg.

Trafikverket vill att regeringen söker dispens för de sträckor som inte klarar hastighetskravet för godståg.

Trafikverket vill att regeringen beslutar om vilka sträckor som ska byggas om för högre hastighet för persontåg i samband med nästa plan samt att regeringen ska ansöka om dispens för de sträckor som inte ska byggas för hastighetskravet för persontåg längre fram i tiden.

Trafikverkets bristanalys samt förslag till åtgärd

Trafikverket utgår från att Nationell plan 2022–2033 ska genomföras och bristanalysen utgår från att alla objekt är byggda.

Krav 1. Järnvägen ska vara elektrifierad.

Sverige klarar kravet

Krav 2. Axellast om minst 22,5 tom

Sverige klarar kravet

Krav 3. Tåglängder på 740 meter

Kravet stipulerar att enkelspår ska klara minst 16 tåglägen per dygn samt minst ett tåg var tredje timma.

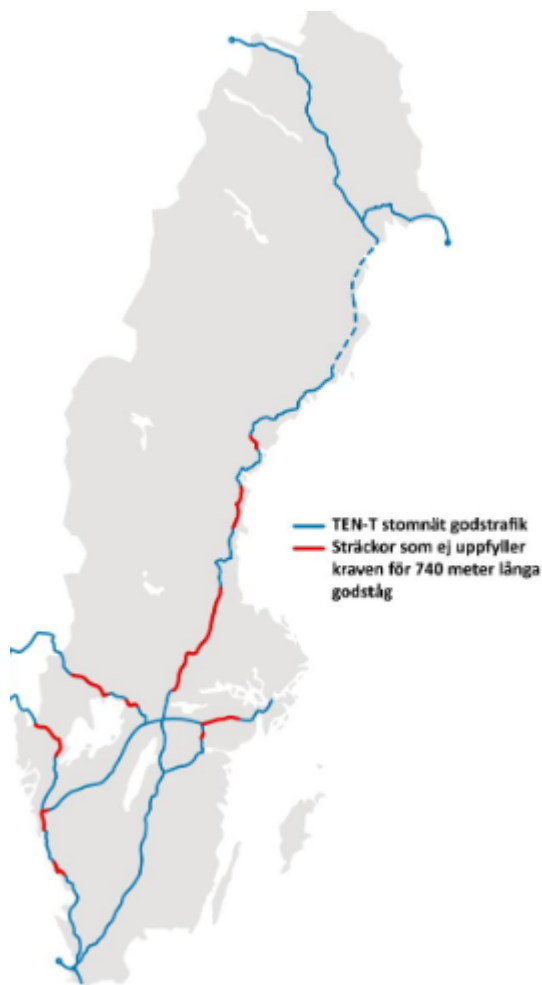
Trafikverket har valt att inte analysera kravet på ett tåg var tredje timma (de har inte nämnt detta krav i texten). Det är för vissa sträckor detta krav som kommer att vara begränsande, eftersom det innebär att långa tåg ska kunna få plats på spåret även under högtrafik/dagtid.

Trafikverket har hittills räknat med att kravet klaras om 3–6 långa tåg per riktning får plats per dygn (sid 23 i rapporten).

Trafikverket lyfter brasklappen att kravet gäller om något trafikföretag begär detta.

Enligt Trafikverket är det ett antal sträckor som inte klarar kravet (se figur 1)

Figur 1. Långa godståg till 2030



Förslag till åtgärd

Trafikverket gör, som en del i arbetet med den kommande nationella transportplanen 2026 - 2037, ett arbete med att analysera effekter av åtgärder som påverkar möjligheten att framföra 750 meter långa godståg på prioriterade delar av det svenska järnvägsnätet. Resultatet av arbetet är ett kompletterande åtgärds paket för TEN-T stomnät gods innehållande ett flertal nya eller förlängda mötesstationer och förbigångsspår. I åtgärds paketet ingår såväl namngivna objekt som specificerade trimningsåtgärder. Bedömningen är att detta åtgärds paket efter genomförande skapar möjligheter att framföra 740 meter långa godståg på TEN-T-nätet i den omfattning vi bedömer vara rimlig för att uppfylla förordningens krav. Åtgärden är robust samhällsekonomiskt lönsam och åtgärdena bedöms kunna vara genomförda inom 10 år från att ett beslut om genomförande fattats.

I korthet innebär det att Trafikverket förbereder ett åtgärds paket för nästa nationella plan som innebär att nya mötesstationer ska byggas samt att existerande stationer ska förlängas eller att förbigångsspår ska byggas. För Nya Ostkustbanan kan detta innebära att vissa mötesstationer förlängs.

Det kan noteras att Trafikverket verkar markera att delar av sträckan Söderhamn-Västeråsby klarar kraven och vissa delar att den inte klarar kravet. Samtidigt skriver Trafikverket att följande:

Givet detta är Trafikverkets bedömning att Sverige, med antagandet att åtgärder i nationell plan 2022–33 är genomförda, uppfyller kraven om 740 meter långa tåg på delar av stomnätet, mer

specifikt sträckorna Hallsberg–Göteborg, Hallsberg–Malmö, Luleå–Riksgränsen (NO), Botniabanan samt Umeå–Luleå.

Det finns därmed en diskrepans mellan Trafikverket text och Trafikverket figur.

Trafikverket förslag till åtgärd innebär att regeringen ska söka dispens från kravet samt att regeringen ska ta ställning till Trafikverket åtgärds paket som kommer presenteras när Trafikverket lämnar sitt förslag till nationell plan 2026–3037.

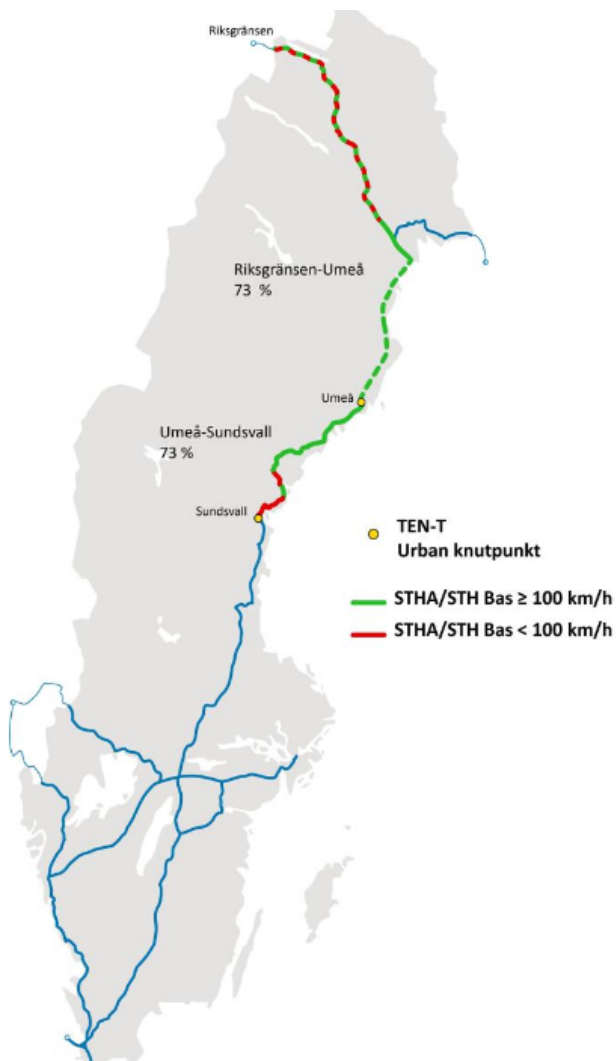
Krav 4. Krav på hastighet för godståg.

Kravet innebär att godståg ska kunna framföras i minst 100 km/h på minst 75 % av sträckan (mellan noder)

Trafikverket har identifierat två sträckor där detta krav inte nås. Riksgränsen-Umeå och Umeå-Sundsvall.

Det innebär att Ådalsbanan mellan Sundsvall och Västeråsby inte klarar kraven (se figur 2)

Figur 2. Hastighet för godståg



Trafikverkets förslag (se nedan) är att ansöka om dispens.

För kraven avseende hastighet för godståg på stornätet är Trafikverkets bedömning enligt ovan att det för Malmabanans del inte är högsta prioritet att höja hastigheten för godstrafiken och att regeringen kan överväga att inför 2030 söka undantag för kravet i TEN-T. Också sträckan Umeå–Sundsvall med Ådalsbanan har en relativt liten avvikelse på två procentenheter och Trafikverkets bedömning är att regeringen kan överväga att inför 2030 söka undantag om avvikelserna från kravnivån kvarstår. Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande.

I korthet anser Trafikverket att regeringen ska söka dispens för detta krav.

Krav 5. Hastighetskrav för persontåg

Kravet är att persontåg ska kunna framföras i minst 160 km/h på minst 75 % av sträckan mellan noder. Mållåret är 2040.

Trafikverket konstaterar att det finns flera sträckor som inte klarar kravet. Nedanstående tabell visar utfallet av analysen.

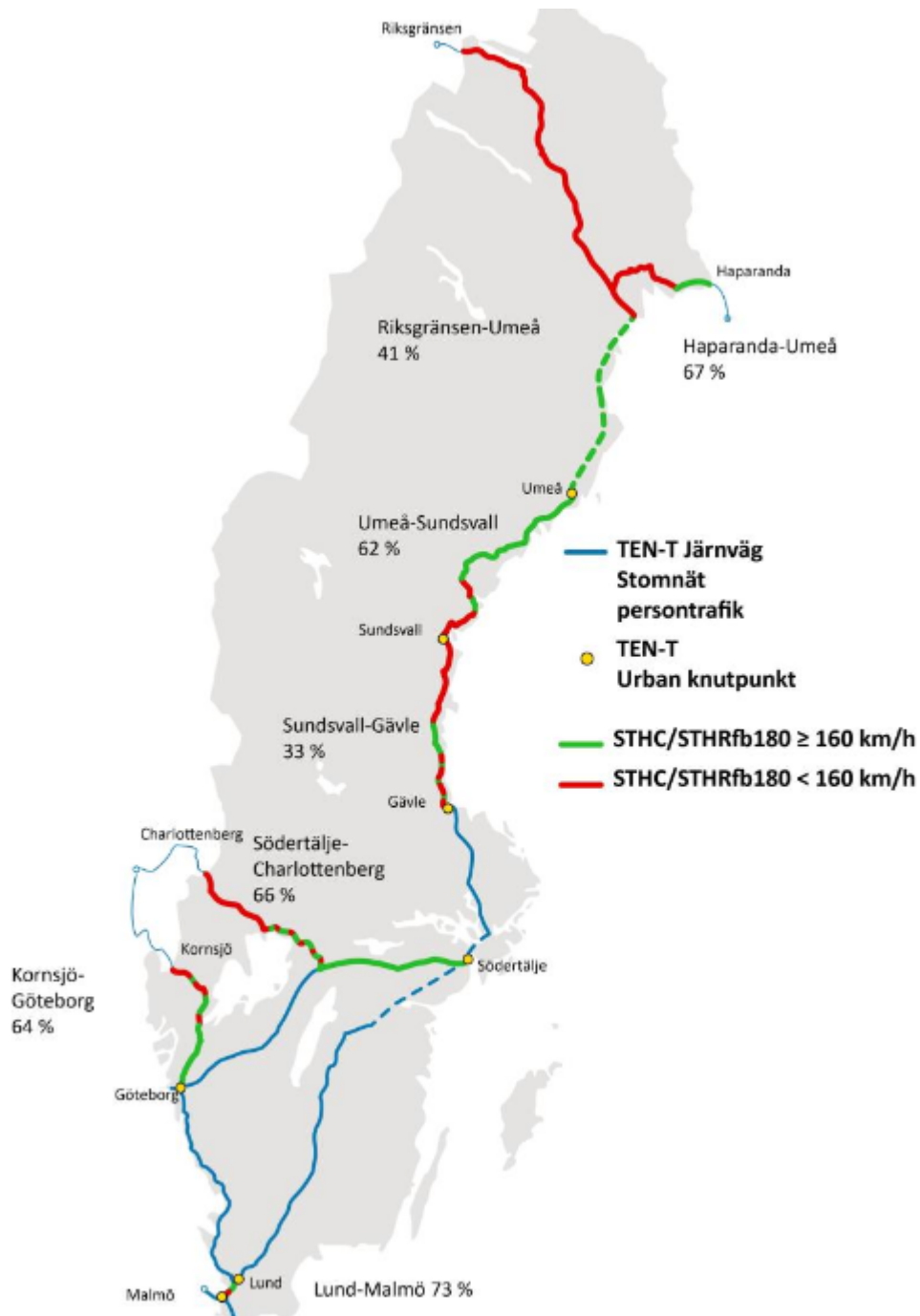
Tabell 1. Andel av sträckor som klarar en hastighet på minst 160 km/h

Relation från	Relation till	Avstånd [mil]	Andel ≥160 km/h
Riksgränsen(NO)	Umeå	72	41 %
Haparanda(FI)	Umeå	47	67 %
Umeå	Sundsvall	32	62 %
Sundsvall	Gävle	22	33 %
Gävle	Uppsala	11	93 %
Uppsala	Stockholm	7	81 %
Stockholm	Södertälje	4	75 %
Södertälje	Norrköping	13	98 %
Södertälje	Göteborg	42	90 %
Södertälje	Charlottenberg(NO)	39	66 %
Norrköping	Linköping	5	100 %
Linköping	Lund	39	92 %
Kornsjö(NO)	Göteborg	18	64 %
Göteborg	Halmstad	15	85 %
Halmstad	Helsingborg	8	90 %
Helsingborg	Lund	5	90 %
Lund	Malmö	2	73 %
Malmö	Öresundsbron(DK)	2	80 %

Det kan noteras att Sundsvall- Gävle har den markant lägsta andelen som klarar 160 km/h. Inte heller Umeå-Sundsvall klarar kravet.

Trafikverket har tagit fram en karta för stornätet där det framgår vilka sträckor som inte klarar kravet.

Figur 4. Hastighetskrav för persontåg.



Trafikverket kommenterar sträckor som berör Nya Ostkustbanan enligt nedan.

Sträckan Sundsvall-Gävle, som ej uppfyller kraven, har låga hastigheter främst på den norra halvan, mellan Sundsvall och Hudiksvall. Genomsnittet för STHC är på denna sträcka är cirka 120 km/h.

Sträckan Umeå-Sundsvall, som ej uppfyller kraven, består av Botniabanan på den norra delen. Denna relativt nybyggda bana har i genomsnitt motsvarande STHC på 230 km/h. Däremot har delar av den södra delen, Ådalsbanan, låga hastigheter på delen Västerasby-Sundsvall. Genomsnittet motsvarande STHC är på denna sträcka är under 130 km/h.

Trafikverkets förslag till åtgärd är enligt nedan.

För kraven avseende hastighet för persontåg på stomnätet är Trafikverkets bedömning att det krävs att regeringen tar ställning om och för vilka sträckor Sverige ska genomföra åtgärder för att uppfylla TEN-T-kraven. Trafikverket kommer att bidra med underlag som krävs för regeringens ställningstagande. Trafikverket föreslår vidare att regeringen längre fram, inför mållåret 2040, ansöker om undantag för hastighetskravet för persontåg för sträckor som ej på sikt bedöms kunna uppgraderas.