

Fehmarn Bält-förbindelsen - en inledande kunskapssammanställning (Arbetsrapport)



Bild: Trafikstyrelsen, 2023

Innehåll

Inledning.....	2
Fehmarn Bält-förbindelsen.....	3
Varför byggs tunneln?	3
Vem bygger tunneln?	4
Vem bekostar tunneln?	4
Vad händer på land?.....	4
Trafik och trafikutveckling i Sverige.....	5
Trafikutveckling (se bilaga 3, 4, 7, 8, 14).....	5
Transportkapacitet i södra Sverige (se bilaga 5, 6, 10, 11)	6
Trafikverkets Basprognoser (se bilaga 7, 8, 9)	7
Tågtrafiken på Kust-till-kustbanan (se bilaga 12, 13, 14).....	8
Strategisk inriktning för kollektivtrafik och infrastruktur i Sydöstra Sverige (se bilaga 15)	8
Röster från några grannlän.....	9
Region Blekinge län	9
Region Jönköpings län	9
Region Kronoberg	10
Region Östergötland.....	10
Region Skåne	10
Slutsatser, reflektioner och rekommendationer	12
Reflektioner	12
Rekommendationer.....	13
BILAGOR	14
1. Danmark fremad – infrastrukturplan 2035 (Referat).....	14
2. Regeringens infrastrukturproposition för 2026-2037 (Referat).....	15
3. Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 (Referat).....	16
4. Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T.....	20
5. Kapacitet och redundans för transporter över Öresund (Referat)	20
6. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (Referat).....	25
7. Prognos för persontrafiken 2045. Trafikverkets Basprognoser 2024. (Referat)	30
8. Prognos för godstransporter 2045. Trafikverkets Basprognoser 2024. (Referat)	32
9. Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022– 2033 (Referat).....	34
10. Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. (Referat)	40
11. Får regional- och pendeltågen plats på spåren? En analys av järnvägskapacitet. (Referat)	42
12. Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan, Borås-Kalmar/Karlskrona (Referat nuläge)	45
13. Öresundstågsresandet 2023 – Sammanställning och analys av tågresandet helår 2023. (Referat)	48
14. Övriga tågssystem på Kust-till-kustbanan.....	50
15. Strategisk inriktning för kollektivtrafik och infrastruktur i Sydöstra Sverige.....	51
Källor	53

Inledning

Fehmarn Bält-förbindelsen utgörs av en sänktunnel¹ för motorväg och järnväg. Tunneln går under sundet Fehmarn Bält och binder samman den nordtyska ön Fehmarn och den danska ön Lolland. Tunneln kommer att ersätta den nuvarande färjelinjen Rødby-Puttgarden och har i det närmaste samma sträckning. Förbindelsen kommer med sina 18 km att vara världens längsta kombinerade väg- och järnvägstunnel och förväntas bli färdig i mitten av 2029. Den nya förbindelsen kommer att få betydande påverkan på flödet av människor och gods i flera intilliggande länder, inklusive Sverige.

Syftet med den föreliggande rapporten är att:

- Ge en kort beskrivning av tunnelprojektet
- Redovisa en inledande kunskapssammanställning om förväntade effekter av tunnelbygget för svensk del, särskilt för Sydöstra Sverige och med fokus på Kalmar län
- Identifiera sakområden och/eller frågeställningar av särskild relevans för Region Kalmar län att uppmärksamma och eventuellt arbeta vidare med.

Kunskapssammanställningen baseras på ett femtontal officiella rapporter framtagna av statliga myndigheter och regioner, samt utredningar på uppdrag av dessa. I bilagor finns referat (inkl. länkning) till de studerade rapporterna. Sammanställningen kompletteras med samtal med tjänstepersoner i några grannlän för ökad förståelse. Referat och samtal fokuserar på information som möter syftet med rapporten.

Rapporter framtagna av olika näringsverksamheter/intressentområden, eller dess företrädare ingår inte i sammanställningen.

Avslutningsvis redovisas de slutsatser, reflektioner och rekommendationer som en intern dialog inom Regionala Utvecklingsförvaltningen baserad på insamlad information utmynnat i.

Rapporten ska kunna tjäna som diskussionsunderlag inom Region Kalmar län och tillsammans med andra berörda.

¹ En sänktunnel byggs på land och delarna bogseras sedan ut i vattnet och sänks ner.

Fehmarn Bält-förbindelsen

Fehmarn Bält-förbindelsen binder samman Tyskland och Danmark med en tunnel under Fehmarn Bält som innehåller dubbelfilig motorväg i båda riktningarna samt ett järnvägsspår i vardera riktningen, figur 1. Tunnelns geografiska placering framgår av figur 2.



Figur 1. Figur som visar Fehmarn Bält-tunnelns utformning.

(Källa: [Fehmarnbelt tunnel \(femern.com\)](https://femern.com)).



Figur 2. Kartan visar placeringen av den nya fasta förbindelsen mellan Tyskland och Danmark. Internationell tåg- och lastbilstrafik från Tyskland och genom Danmark blir därmed 160 km kortare.

(Källa: [Øresundsinstitutet \(oresundsinstitutet.org\)](https://oresundsinstitutet.org) och [Fehmarnbelt tunnel \(femern.com\)](https://femern.com)).

Både Tyskland och Danmark har fysiska informationscentra om tunnelprojektet på respektive sida av Fehmarn Bält, i Burg auf Fehmarn respektive Rødbyhavn. Information om byggprojektet, finns också att tillgå på deras webbplats². Den nedanstående informationen i detta avsnitt är hämtad från denna webbplats (2024-10-08).

Varför byggs tunneln?

Fehmarn Bältförbindelsen ses som en viktig komponent i framtidens europeiska transportnätverk och förväntas bidra till den gröna omställningen av transporter, figur 3. Dels genom kortare färdväg dels genom en överföring av gods från väg till elektrifierad järnväg. Samtidigt knyts Skandinavien och Centraleuropa närmare varandra vilket ger ekonomiska fördelar och nya handelsmöjligheter. Restiden från Köpenhamn till Hamburg med tåg kortas från 4,5 timma till 2,5 timma. Passagen genom tunneln uppges ta 7 minuter med tåg och 10 minuter med bil. Det innebär en tidsbesparing på ungefär en timma jämfört med dagens färjetransport.

² [Fehmarnbelt tunnel \(femern.com\)](https://femern.com).



Figur 3. Fehmarn Bält-tunneln blir en viktig länk i det europeiska transport-nätverket som binder Skandinavien närmare Centraleuropa.

(Källa: [Why we're building the Fehmarnbelt fixed link \(femern.com\)](https://www.femern.com/))

Vem bygger tunneln?

Danmark, genom det helägda statliga företaget Femern A/S, kommer att äga och ansvara för tunneln. Tunnelbygget genomförs av tre entreprenörskonsortier FLC, FBC och FSC. Redan 2011 togs beslut om att det skulle bli en tunnel, inte en bro. En tunnel påverkas inte av väder och vind på samma sätt som en bro och påverkar omgivningen mindre då den är färdigställd. En sänktunnel, där byggelementen byggs på land och sänks ner bedömdes också miljömässigt bättre och säkrare än en borrhad tunnel. Tunneln började byggas 2021 och planeras vara klar 2029.

Vem bekostar tunneln?

Kostnaden för att bygga tunneln är beräknad till 55,1 miljarder DKK (2015 års penningvärde). Tunneln ska vara användarfinansierad, dvs. avgifter för att använda tunneln kommer att användas för att betala de lån som lyfts för att bekosta bygget. EU bidrar med en mindre del av kostnaden. Danmark bygger och äger tunneln.

Vad händer på land?

I Danmark pågår stora projekt med dubbelspår, elektrifiering av tågbanor, nya broförbindelser och eltåg mellan Köpenhamn och Fehmarn Bält som förväntas vara klara omkring 2030³. För de tåg, person- eller godståg som idag kör över Fyn och Jylland kommer resan från Köpenhamn till Hamburg att förkortas med ca 160 km.

Tyskland har i ett statsfördrag 2008 mellan Danmark och Tyskland åtagit sig att säkerställa effektiva väg- och järnvägsförbindelser på den tyska sidan av Fehmarn Bälttunneln⁴.

Konkret innebär det att Deutsche Bahn kommer att bygga eller bygga ut den cirka 88 kilometer långa järnvägslinjen mellan Hansastaden Lübeck och Puttgarden på ön Fehmarn med två spår och elektrifiera den. I framtiden kommer trafiken mellan ön Fehmarn och Schleswig-Holsteins fastland att passera genom en ny, modern 1,7 kilometer lång sänktunnel med två spår för järnväg och fyra körfält för väg⁵. Den nuvarande Fehmarnsundsbron förblir öppen för fotgängare, cyklister och långsammare

³ Trafikstyrelsen, 2023. [Trafikplan for den statslige jernbane.pdf](#)

⁴ Deutsche Bahn (2024-11-06) [Projektübersicht - Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung](#)

⁵ Danska mediauppgifter säger att sänktunneln på den tyska sidan kan bli försenad pga överklaganden.

[Miljardprojektet kan bli försenat i upp till fem år](#)

[Förseningar hotar Fehmarnbält-tunneln – danskt projekt i fara | JÄRNVAGSnyheter.se](#)

vägtrafik, t.ex. jordbrukstrafik. Dessutom kommer runt 47 kilometer bullervallar, mer än 80 nya broar och sju nya transportstationer att byggas längs sträckan.

Sveriges landinfrastruktur, på väg och järnväg, påverkar också i vilken takt Fehmarn Bält-förbindelsens kapacitet i det europeiska transportnätverket kan tas i anspråk.

Trafik och trafikutveckling i Sverige

Trafikutveckling (se bilaga 3, 4, 7, 8, 14)

Prognoserna i Sverige tyder på en fortsatt ökning av resande och transporter, huvudsakligen i linje med den historiska utvecklingen, se tabell 1. Utvecklingen av persontransporterna styrs främst av befolkningsutvecklingen och var befolkningen bor. Kollektivtrafikresandet är störst i storstadsregionerna. Den största delen av vägtrafiken (70 %) sker utanför storstadsregionerna i glesare geografier.

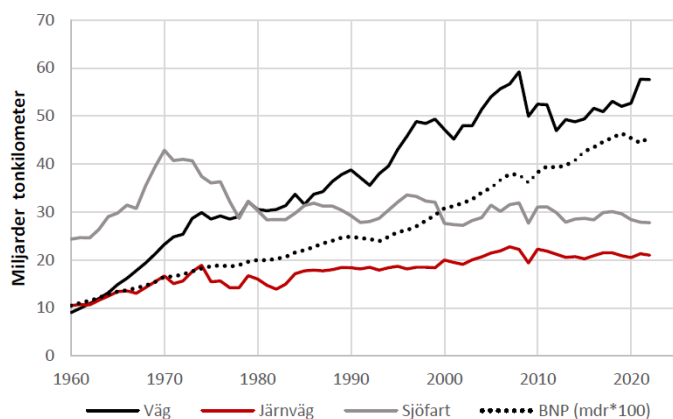
Persontransportarbetets fördelning på olika färdmedel förväntas vara stabil mellan nulägesår och prognosåret 2045.

Tabell 1. Prognosresultat, persontransportarbetets fördelning över olika färdmedel.

Persontransportarbetets fördelning	2019	2045
Personbil	73%	72%
Tåg	13%	15%
Buss	9%	8%
Övriga spår	2%	3%
Flyg	3%	2%

Turisters resande är till stora delar koncentrerat till vissa kortare perioder under året, främst till sommarens semesterveckor, skollov och helger. I öppna data är det svårt att särskilja turistresor från pendling och annat vardagsresande.

Även godstransporterna förväntas öka i linje med den historiska utvecklingen, men sjötransporterna väntas minska på grund av en minskande import av oljeprodukter, se figur 4. Majoriteten av de gränsöverskridande godstransporterna, mätt i ton, sker med sjöfart. Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med tunga lastbilar. Det mesta av godset som transporteras inrikes med lastbil transporteras inom samma kommun eller mellan kommuner i samma län.



Figur 4. Godstransportarbete per trafikslag 1960–2022, samt prognoser till 2040. Streckade linjer gällande basprognos (TrV 2022), prickade linjer preliminär prognos.

Järnvägstrafiken utgörs till nära 80 procent av persontåg och till drygt 20 procent av godståg (räknat i tågkilometer). Nästan hälften av godstransporterna på järnväg utgörs av malm och andra utvinningsprodukter, t.ex. skogsråvara.

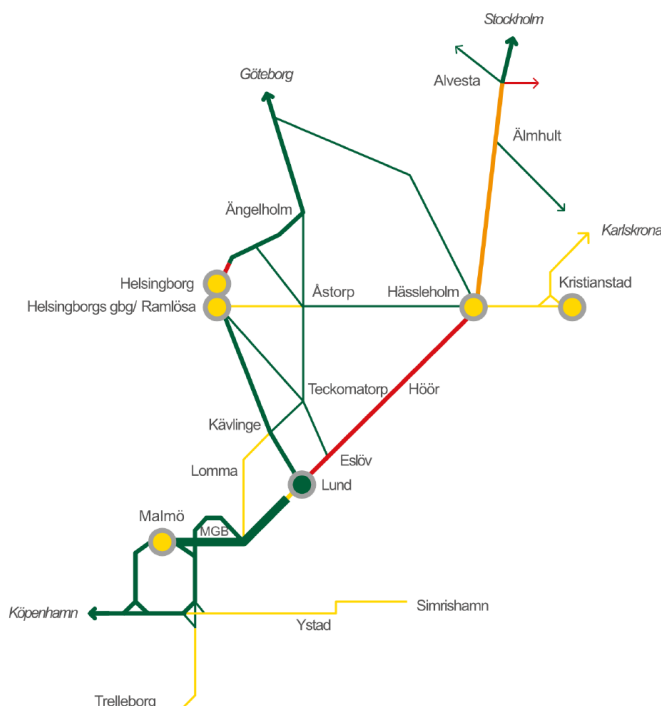
Flödena av varor till och från Sverige är koncentrerade till ett fåtal större stråk samt några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser. De internationella resorna och transporterna har betydelse för hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas. Den svenska transportplaneringen ska stå i överensstämmelse med den EU-gemensamma transportpolitiken (EU:s riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)).

Transportkapacitet i södra Sverige (se bilaga 5, 6, 10, 11)

Öresundsregionen har idag ca 4 miljoner invånare och är Nordens största arbetsmarknadsområde. Sverige utgör Danmarks 3:e största exportmarknad och Danmark utgör Sveriges 4:e största exportmarknad. Kastrup fungerar som "Sveriges" näst största flygplats.

Trafikverket bedömer att Öresundsbron har mycket god kapacitet för vägtrafiken och god kapacitet för järnvägstrafiken – fram till omkring år 2050. Det är i stället väg- och järnvägsinfrastrukturen på land som utgör kapacitetsbegränsningen för transporter över Öresund. Efter 2050 behöver kapaciteten för järnvägstrafiken sannolikt utökas. Den största kapacitetsbegränsningen i järnvägssystemet i södra Sverige är Södra stambanan.

Fyrspårsutbyggnaden på Södra stambanan mellan Malmö och Lund (Arlöv och Klostergården) innebär ett viktigt kapacitetstillskott för järnvägsstråken i Skåne. Samtidigt så flyttas kapacitetsproblemen på Södra stambanan norrut, framför allt mellan Lund och Alvesta. Mellan Hässleholm och Lund har det beslutats om ytterligare två spår som förväntas vara färdigställda i mitten av 2040-talet. Norr om Hässleholm finns ännu inga beslutade utbyggnadsåtgärder. Figur 5 beskriver kapacitetssituationen för tåg i södra Sverige 2024.



Figur 5. Kapacitetssituationen för tåg i södra Sverige 2024.

(OBS, denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)

Förklaring:

- inga kapacitetsproblem
 - fyrspår med vissa kapacitetsproblem på två spår, inga kapacitetsproblem på övriga två spår
 - begynnande kapacitetsproblem, kan bli problem att uppfylla trafikeringsönskemål, går att öka trafiken ytterligare
 - kapacitetsproblem, godstågen har stora framkomlighetsproblem under högtrafiken
 - omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet
 - ej utredd linje, stora osäkerheter om dragningen
- Streckens tjocklek** indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår

Effekten på trafiken när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar är svårbedömd, men klart är att den främst kommer att påverka godstrafiken och fjärrtrafiken. Bedömningen är att det i Sydsverige främst kommer att vara godstrafiken som drabbas av de allvarligaste kapacitetsbristerna under tidigt 2030-tal. Utvecklingen av andra transportleder påverkar transportsystemet i dess helhet.

Tågfärjorna mellan Trelleborg och Rostock är Sveriges enda kvarvarande tågfärjeförbindelse och drivs på kommersiella villkor. Järnvägsgodset, som har svag lönsamhet, och som minskat över tid riskerar att upphöra 2026. Det är främst tunga produkter från stål- och skogsindustrin som nyttjat järnvägstransporterna. Järnvägstransporternas framtid utreds för närvarande då de också har ett värde för transporter i händelse av kris eller krig.

Med beslutade och planerade åtgärder i nationell plan kommer enligt Trafikverket kapacitetsbristerna i södra Sverige bestå långt in på 2040-talet. Bortom år 2040 förutspås en efterfrågan på mer kapacitet, inte minst för den regionala persontrafiken. De regionala resorna i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regi utgör idag ca 80 procent av all persontrafik på de svenska järnvägarna och 90 procent av tågresorna (räknat i tågkilometer). De största kapacitetsbegränsningarna kommer att uppstå på banor in mot storstäderna och på tillhörande stationer.

För att underlätta situationen för godstrafiken då Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar föreslår Trafikverket ett antal åtgärder i form av förbigångsspår på Södra stambanan i Sydsverige. Dessa åtgärder bör genomföras skyndsamt.

Trafikverkets Basprognoser (se bilaga 7, 8, 9)

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontransport- som godstransportsektorn. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. Trots omfattande investeringar i de fastställda planerna för åren 2022-2033 kommer det på flera sträckor inte finnas möjlighet att framföra den efterfrågade tågtrafiken med hänsyn till tillgänglig kapacitet.

Den trafiken som presenteras i basprognosen måste vara fullt körbar, så att kapacitetsutnyttjandet på någon sträcka inte hamnar över 100 %. Det innebär avvägningar mellan persontåg och godståg eller långväga persontrafik kontra regional persontrafik. Grundtanken är att den trafik som redan finns idag ska prioriteras. När det gäller persontrafik, är det rimligt att tro att trafiktillväxten i första hand kommer att ske in mot storstäder och universitetsstäder.

På Södra stambanan kommer den långväga trafiken med dagtåg enligt basprognosen för tågtrafik 2045 att öka. Då SJ får sina nya tåg kring 2027 kan tågen gå varje timme mellan Stockholm och Köpenhamn. Snälltåget och Flixbus kör respektive planerar att starta mer trafik. Ostlänken och nytt dubbelspår Hässleholm–Lund gör att restiden på sträckan Stockholm–Köpenhamn minskar med 30–40 min. Nattågen till Europa förväntas också bli fler då Fehmarn Bältförbindelsen ökar.

Det redovisade regionaltågsresandet bygger på regionernas planer. I Skåne har regionaltågsresandet ökat kraftigt under de senaste 20 åren. Skåne har i sin målbild för 2035 förutsatt att Öresundstågen går fyra gånger per timme över bron med två tåg/tim till Göteborg och två tåg/tim till Hässleholm som fortsätter till Kalmar respektive Karlskrona. Antalet Öresundståg är i prognosen på sträckan Kalmar-Malmö-Köpenhamn 13 stycken⁶. Antalet Krösatåg Kalmar-Emmaboda-Växjö förväntas öka från dagens 8 till 13-14 stycken, tabell 6 sidan 38.

⁶ Samma antal som 2024.

Det nya dubbelspåret mellan Göteborg och Borås medför att IC-tågen på Kust-tillkustbanan får kortare restid till Göteborg och kan även angöra Landvetter flygplats. Mellan Alvesta och Växjö finns önskemål om att köra upp till sex tåg/h med sex olika tågssystem. Då det med fastställd plan för tågtrafiken 2022-2033 kommer att kvarstå enkelspår Alvesta – Råppe, antas trafiken från Jönköping via Värnamo vända i Alvesta.

[Tågtrafiken på Kust-till-kustbanan \(se bilaga 12, 13, 14\)](#)

Tågtrafiken på Kust-till-kustbanan består av tre parallella tågssystem för persontransporter – kommersiell tågtrafik med SJ och två regionala system Öresundståg och Krösatåg. Persontågtrafikens turtäthet varierar på olika delar av banan. Mellan Växjö och Alvesta/Södra stambanan går det vardagar ca 50 dubbelturer med persontåg. Arton av dessa är Öresundståg som går till Malmö/Köpenhamn. Mellan Kalmar och Malmö/Köpenhamn går det 13 dubbelturer med Öresundståg. SJ-tåget trafikerar hela sträckan Kalmar – Göteborg med 3 dubbelturer alla dagar i veckan. Krösatåg finns dels väster om Växjö med 28 dubbelturer, dels västerut från Kalmar med 8 dubbelturer till Emmaboda. Två av dessa turer är sedan december 2023 förlängda till Växjö. Mellan Karlskrona och Emmaboda går 16 dubbelturer med Krösatåg. Under helger är trafiken med Öresundståg och Krösatåg något glesare.

På Kust-till kustbanan (Kalmar-Alvesta) går också ett godståg i varje riktning under vardagar.

År 2022 hade Öresundstågen ca 920 000 resenärer⁷ och Krösatågen ca 104 000 resenärer. Dessutom genomfördes under 2022 ca 44 000 regionala tågresor med KLT-biljett i SJ-tågen. Krösatågen stannar i Smedby, Trekanten och Örsjö utöver de stationer där Öresundståg och SJ-tåg stannar. Restiden med Krösatågen är längre än för Öresundståg och SJ-tåg.

[Strategisk inriktning för kollektivtrafik och infrastruktur i Sydöstra Sverige \(se bilaga 15\)](#)

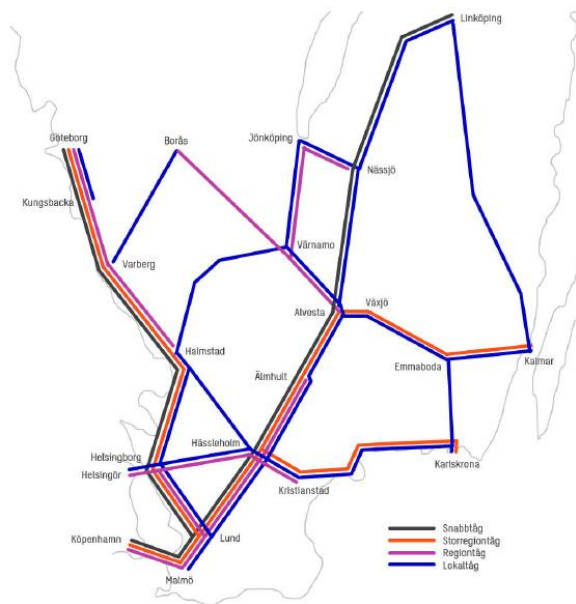
Den strategiska inriktningen för kollektivtrafik och infrastruktur i Sydöstra Sverige tas fram i samverkan mellan de sex regioner i Sydöstra Sverige som ingår i Regionsamverkan Sydsverige (RSS)⁸.

Positionspapper och därtill knutna prioriteringar/handlingsplaner redovisas för infrastrukturen respektive kollektivtrafiken. För närvarande pågår en revidering av prioriteringar för infrastrukturen.

Handlingsplanen för Kollektivtrafik redovisar en framtidsbild (Utblick mot 2040) som innebär en fortsatt utveckling av lokaltåg (Krösatåg) på sträckan Kalmar-Växjö, se figur 6.

⁷ Siffran avser resande till, från eller inom länet liksom genomresande.

⁸ I RSS ingår sex Sydsvenska regioner: Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne.



Figur 6. Utblick mot 2040 med fyra parallella tågssystem för persontrafik i Sydsverige. (Källa: Handlingsplan Kollektivtrafik, 2021).

Röster från några grannlän

Region Blekinge län

Samtal med Magnus Forsberg, Strateg - Kollektivtrafik Hållbar samhällsplanering (2024-10-25)

Region Blekinge och Blekingetrafiken har inte gjort några egna utredningar eller analyser kring effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen. De räknar med positiva effekter, kanske både för person- och godstrafik, med större marknader och mer människor. Regionen vill vara redo att möta detta bl.a. genom att kunna erbjuda en bra järnväg genom Blekinge. Regionen har tagit hjälp av Sydsvenska Handelskammaren för att stärka sina argument för en bättre järnväg.

Svenska Handelskammaren ingår i sin tur i Fehmarn Belt Business Council⁹ (FBBC), som startade redan 2007, för att stärka handelsutbytet mellan länderna i regionen. Sverige, Danmark och Tyskland står gemensamt bakom verksamheten som representerar mer än 400 000 företag.

Region Jönköpings län

Samtal med Emil Hesse, Strateg Infrastruktur (2024-11-04)

Fehmarn Bältförbindelsen för Sverige närmre kontinenten men ligger fortfarande för långt bort från Jönköpings län för att påverka det vardagliga resandet. Däremot kan säkert fritidsresandet öka, inte minst från tyska besökare.

Effekten av den nya förbindelsen bedöms ändå bli stor och länet har under lång tid drivit behovet av att utveckla järnvägsnätet i södra Sverige, och Sveriges del i det transeuropeiska transportnätverket, där länet arbetat för en höghastighetsbana via Jönköping. En bättre kapacitet på järnvägen skulle kunna bidra till en överflyttning av gods från väg till järnväg. Om kapaciteten inte förbättras ökar risken för betydligt mera gods på väg. Rikspolitiken har väl varit lite sena på bollen i denna fråga. Gränsöverskridande frågor är alltid svåra, oavsett geografisk nivå.

Det är många trafiksystem som ska rymmas på Södra stambanan. Jönköpings län är bara part i ett regionalt tågssystem, Krösatågen, med genomgående trafik Jönköping-Växjö. Länet har långt till lite

⁹ [Start - English - FBBC - Fehmarnbelt Business Council](#)

större orter i grannlän. Ibland är målgruppen för olika trafiksystemen lite oklar. Handlar det om ändpunktsresande eller mellanliggande resor. Här skulle resandestatistiken behöva förbättras. Då det så kallade Y:et, upprustningen och elektrifieringen av järnvägen: Värnamo-Vaggeryd-Jönköping-Nässjö, med delvis ny järnvägssträckning kan öppna för nya trafikeringsmöjligheter.

Region Kronoberg

Region Kronoberg har låtit ta fram en rapport¹⁰ för att belysa hur regionen kan dra nytta av den ökade tillgängligheten till Europa. Där beskrivs både de möjligheter som följer med kortare restid till Europa och Öresundsregionens växande roll som nav för utveckling och arbetstillfällen; men också en oro för kapacitetsbristen på Södra stambanan som kan påverka tågtrafikens funktion och punktlighet för lång tid framöver. E4:an och Södra stambanan blir allt viktigare transportstråk och regionen föreslås att aktivt arbeta med strategier och utvecklingsplaner för att tillgodogöra sig de nyttor den nya förbindelsen innebär. Besöksnäringen förväntas också öka och där är hållbarhetsfrågorna viktiga.

Region Östergötland

Samtal med Eva Skagerström, Miljö- och samhällsstrateg (2024-11-04)

Fehmarn Bältförbindelsen har hittills inte varit en fråga för Östgötatrafiken. Allt fokus ligger på Södras stambanan, generellt, och Ostlänken specifikt. Fokus för Ostlänken är ju regionens Stockholmskoppling, men indirekt bidrar den ju också till ett förbättrat flöde på hela sträckan Stockholm – Öresund. Ostlänken med byggandet av nya resecentra i både Norrköping och Linköping kommer att innebära stora ansträngningar för kommunerna ekonomiskt, med omfattande ombyggnader av kringliggande infrastruktur. Men också stora praktiska utmaningar under en flerårig ombyggnadsperiod då trafiken, inkl. kollektivtrafiken behöver finna alternativa vägar.

Region Skåne

Information från Håkan Samuelsson, Enhetschef Regional utveckling/Transport och infrastruktur (2024-11-04)

Samuelsson hänvisar till det material som Region Skåne står bakom inom samarbetsorganisationen Greater Copenhagen¹¹ för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östra Danmark.

Greater Copenhagen är också en av parterna bakom rapporten Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link¹². Rapporten menar att tidigare prognoser för godstrafiken på järnväg varit alltför positiva. Det mest optimistiska scenariot anger 39 tåg över Fehmarn Bält 2030 och 44 tåg 2040. Dagens trafik är uppskattad till 32 godståg (2022) via Stora bältsbron. Det finns stora kapacitetsbrister i järnvägsinfrastrukturen som gör att det finns risk för en kraftig ökning av godstransporter på väg om inte järnvägens flaskhalsar snabbt byggs bort. I Trafikverkets basprognos från 2023 anges 56 godståg (2040) i båda riktningarna över Öresundsbron per vardag.

Region Skåne har i ett PM¹³ gjort en jämförelse mellan en rad olika prognoser som genomförts. Prognoserna skiljer sig kraftigt åt. För att göra järnvägsalternativet konkurrenskraftigt och spara kapacitet på banorna är det viktigt att arbeta för längre godståg med högre nyttolast. Skillnaderna i nyttolast mellan olika prognoser påverkar alltså utfallet av prognostiserat antal godståg. Swecos

¹⁰ PLANIMPACT (2024). Fehmarn Bält och Kronoberg.

¹¹ [Forside | Greater Copenhagen](#)

¹² SWECO (2023) [Fehmarn Belt Fixed Link Report 230516.pdf](#)

¹³ Region Skåne 2023. PM Jämförelse av Öresundsprognoser.

(2023) och Trafikverkets basprognos från 2020 och 2023 har en liknande nyttolast, 724 respektive 790 tons nyttolast per godståg.

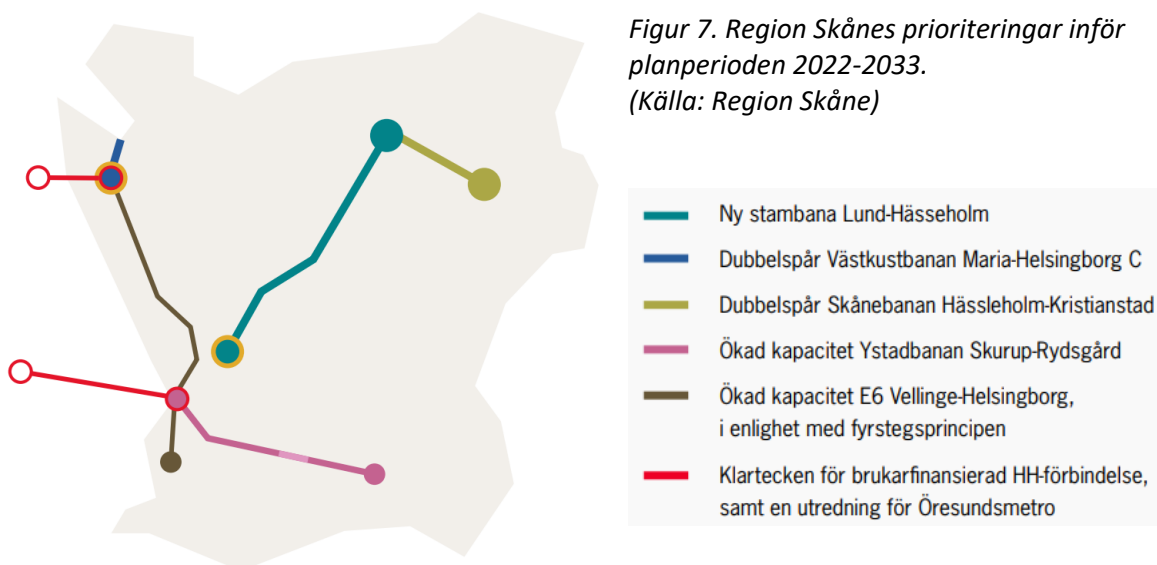
Region Skåne driver också behovet av fler fasta förbindelser över Öresund¹⁴. Regionen ser ett behov av både en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör och en metro mellan Malmö och Köpenhamn. Omfattande förbättringar av framför allt järnvägsinfrastrukturen genom Skåne framförs som mycket viktiga för att förhindra flaskhalsar i tågtrafiken.

Flaskhalsar i tågtrafiken kan finnas också i Tyskland. Det finns signaler om fleråriga förseningar av järnvägsinfrastrukturen på den tyska sidan av Fehmarn Bält som kan göra att tunnelns kapacitet för järnvägstrafik inte kan utnyttjas fullt ut från 2029.

Skåne har också några av landets viktigaste hamnar både för gods och persontrafik¹⁵. Sverige har fem s.k. core-hamnar¹⁶ i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Två av dem finns i Skåne, Trelleborgs hamn och CMP Malmö. Helsingborgs hamn och Ystad hamn ingår i det övergripande transportnätet.

Nästan en fjärdedel av den svenska import och exportens godsvolym och nästan en tredjedel av handelsvärdet går via någon av de skånska TEN-T hamnarna (Helsingborg, CMP Malmö, Trelleborg och Ystad). För att transporterna via de skånska TEN-T hamnarna har skall kunna upprätthållas och utvecklas behöver också landinfrastrukturen utvecklas.

Inför den nationella transportplanen, perioden 2022-2033, redovisade Region Skåne sina prioriteringar i figur 7.



Samtal med Carl Björklund, Trafikstrateg Skånetrafiken (2024-11-06)

Det finns en hel del osäkerheter om vad Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att innebära för tågtrafiken i Sydsverige när den öppnar, och många har försökt att förutspå det. Att det blir mer tågtrafik är säkert, frågan är hur mycket mer och var. SWECO-rapporten³⁰ är det jag skulle hänvisa till.

¹⁴ [Fasta Öresundsförbindelser - Utveckling Skåne](#)

¹⁵ Region Skåne [Skånes hamnar](#)

¹⁶ Det transeuropeiska nätet TEN-T delas in i två nivåer; stomnätet (core) och övergripande nätet (comprehensive), därutöver finns det 9 st korridorer.

Fler godståg och långväga persontåg väntas leda till mer tryck på bl.a. Södra stambanan. Därför behövs en utbyggnad med fler spår på den, från Lund till Hässleholm och från Hässleholm upp till åtminstone Alvesta/Nässjö, kanske längre. De utbyggnaderna kommer inte att vara klara till 2029, så om godstrafiken ökar och tar mycket kapacitet i anspråk på Södra stambanan så kan det potentiellt hamna i konflikt med andra tåg där. Det finns många tågssystem på banan, både kommersiella och regionala. Ett nytt kapacitetstilldelningssystem lär vara på gång, vad det innebär har jag mindre kännedom om.

RSS Handlingsplan Kollektivtrafik (2021) säger ju en del om hur mycket tåg man tänker sig att ha på spåren. Vilka system tågen ska ingå i kan diskuteras och påverkas bl.a. av tillgången till tåg, men Öresundståg har med timmestrafik till Kalmar som ett möjligt scenario. Frågan om tågssystem bör nog diskuteras med Kronoberg.

I dagsläget har jag bara mediainformation om utbyggnadstakten av infrastrukturen i Tyskland.

Slutsatser, reflektioner och rekommendationer

Kunskapssammanställningen bygger på ett femtontal rapporter framtagna under perioden 2019-2024. Siffror uppdateras och skiljer sig åt mellan rapporterna, men slutsatserna är tydliga:

- Fehmarn Bältförbindelsen blir sannolikt klar 2029.
- Öresundsbron klarar de ökade trafikvolymerna fram till åtminstone 2050. Flaskhalsarna uppstår i stället i landinfrastrukturen.
- Vägnetet är välutvecklat och körbart från dag ett även om trängsel kan uppkomma t.ex. vid infarter till Köpenhamn och Malmö. Vägtrafiken är möjlig att leda om i händelse av ombyggnader eller olyckor.
- Kapaciteten på Södra stambanan är otillräcklig och förväntas ge problem för tågtrafiken. I takt med att delsträckor åtgärdas, t.ex. Malmö-Lund, så förflyttar sig flaskhalsarna längre norrut på banan. Kapaciteten behöver förbättras på hela sträckan Malmö-Alvesta. Även vid fullt fokus på åtgärder kommer kapacitetsproblemen kvarstå långt in på 2040-talet.
- Persontågtrafiken kommer att öka på Södra stambanan då Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Ökningstakten för godstrafiken är mera osäker.

Reflektioner

Hur påverkas Kalmar län av Fehmarn Bält-förbindelsen?

Fehmarn Bält-förbindelsen knyter Kalmar län närmre kontinenten och flödet av människor och gods förväntas öka både på väg och järnväg. Detta utgör en potential för regional utveckling genom ökad handel, kunskapsutbyte och privata resor till och från länet.

Öresundsregionen som redan idag har Nordens största arbetsmarknad kommer att stärka sin roll som nav för handel och utveckling och i viss mån utmana Stockholmsregionen. Öresundsregionen, liksom Kastrup för internationell flygtrafik, kan därmed förväntas bli allt viktigare för Kalmar län.

Södra stambanan stärker samtidigt sin roll som pulsåder för såväl persontågstrafik som godstrafik. De stora europavägarna lär också bli viktigare då kapacitetsbristen på Södra stambanan kan göra att vägtrafiken ökar åtminstone fram till dess att järnvägsinfrastrukturen förbättrats.

Godstransporterna på Kust-till kustbanan påverkas sannolikt ringa då det framför allt är stora, tunga och regelbundna godsvolymer som transporteras på järnväg t.ex. skogsprodukter och industriella insatsvaror.

Antalet turistresor från kontinenten till Södra Sverige och Öland kommer sannolikt att öka.

Hur kan Kalmar län förbereda sig för effekterna av Fehmarn-Bäلتförbindelsen?

Kalmar län, liksom de övriga Smålandslänen, ligger för långt bort från Öresundsregionen för att dra nytta av den för vardaglig pendling. För att åtnjuta fördelar av den ökade aktivitet i Öresundsregionen som Fehmarn Bält-förbindelsen medför behöver Kalmar län arbeta för att öka tillgängligheten till Öresundsregionen.

Kalmar läns befolkning som helhet bedöms inte öka fram till 2045, men en större andel av befolkningen förväntas bo i Kalmarsundsområdet. Det gör Kust-till kustbanan, tillsammans med väg E22 som fångar upp stora delar av länets övriga befolkning, till allt viktigare länkar för att nå omvärldskontakt, de tre storstadsregionerna och internationella flygplatser.

Öland är idag länets starkaste turistdestination och kan med en kortare restid från kontinenten få fler besökare. Turismen är en viktig inkomstkälla för Öland, men kan samtidigt medföra problem då den ofta är koncentrerad till ett antal sommarveckor och storhelger.

Konkurrensen om personer i yrkesverksam ålder och med goda kunskaper kommer sannolikt att öka i södra Sverige. Det behövs ett aktivt arbete för att dra till sig nya invånare och inte tappa de man har.

Rekommendationer

Arbeta för snabb och tät tågtrafik till Södra stambanan/Öresundsregionen för att länet ska kunna tillvarata de möjligheter som ett närmande till kontinenten innebär¹⁷.

- Utred vilka infrastrukturella åtgärder, eller andra åtgärder som behövs för att köra halvtimmestrafik med Öresundståg från Kalmar till Södra stambanan /Hässleholm/ Köpenhamn.

Kapacitetsbristen på Södra stambanan kan under en tid leda till försämrad punktlighet och minskad tilltro till persontågstrafiken.

- Intensifiera arbetet med att tillskapa BRT-stationer längs väg E22, både norrut och söderut, vilket gynnar såväl den regionala busstrafiken som kommersiell fjärrbusstrafik.

Försök förebygga uppkomsten av problem kopplad till en sannolikt ökande turism till Öland.

- Öka kunskapen om hur olika turistgrupper använder sin tid på Öland och sök gränserna för vad som är en hållbar mark-, väg- och vattenanvändning på ön. Gränsen för de fastboendes acceptans av mängden besökare till ön är en annan faktor att vara uppmärksam på.

Arbetsmarknaden tillsammans med bra boendemiljöer och orters utbud av närnatur, kultur och högre utbildning påverkar människors bosättningsval.

- Stärk kontakten med angränsande län och arbeta tillsammans för att öka regionernas attraktivitet och underlätta människors rörelser över länsgränser.

¹⁷ Resmöjligheterna med tåg från Växjö till Södra stambanan (ca 50 avgångar per dag) är väsentligt fler än från Kalmar (15-16 stycken per dag och ca 10 stycken under helger). Detta gör Kalmar län mindre tillgängligt med risk för att tappa både i konkurrenskraft och attraktivitet.

BILAGOR

Nedan redovisas korta referat, inklusive länkning, till ett antal rapporter framtagna av statliga myndigheter och regioner samt utredningar framtagna på uppdrag av dessa och som bedöms vara av intresse för Region Kalmar län.

1. Danmark fremad – infrastrukturplan 2035 (Referat)

Transportministeriet April 2021 (Danmark)

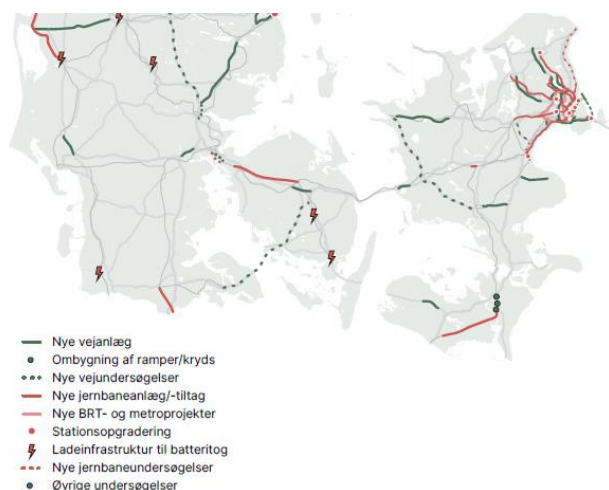
Danmark fremad– Infrastrukturplan 2035

I juni 2021 beslutade Danmarks regering om en ny plan för infrastrukturen som är fullt finansierad och innebär investeringar på över 160 miljarder danska kronor fram till 2035, varav nya projekt och initiativ uppgår till 106 miljarder danska kronor. Figur 8 visar nya investeringar i vägar och kollektiv transport.

Bland pågående stora arbeten på järnvägen finns åtgärder i signalsystem, elektrifiering och uppgradering av järnvägssystemet och nya elektriska tåg.

De viktigaste projekten när det gäller att kunna stärka den internationella persontågstrafiken via Danmark är en utbyggnad av kapaciteten vid Ringsted och en ny södra järnvägskorridor i huvudstadsområdet. Det är projekt som regeringen kommer att prioritera.

Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att skapa en ny rutt för godstrafik mellan Sverige och Tyskland. Den kommer att lyfta den nordeuropeiska godstransportmarknaden på järnväg, mildra kapacitetsutmaningarna på den befintliga sträckan genom Danmark via Stora Bält och Lilla Bält och enligt prognoserna leda till en ökning av godstransporterna på järnväg.



Figur 8. Kartan (urklipp) visar nya investeringar i vägar och kollektiva transporter i de delar av Danmark som har kopplingar till kontinenten. (Källa: Transportministeriet, 2021).

De stora projekten med dubbelspår, elektrifiering, nya broförbindelser och eltåg mellan Köpenhamn och Fehmarn Bält förväntas vara klara omkring 2030¹⁸. För de tåg, person- eller godståg som idag kör över Fyn och Jylland kommer resan från Köpenhamn till Hamburg att förkortas med ca 160 km.

Den tyska infrastrukturförvaltaren DB Netz har indikerat att det är möjligt att köra tåg från Köpenhamn-Hamburg med en vanlig 2-timmarsfrekvens. En restid på 2½ timme innebär ungefär en halvering av restiden jämfört med nuvarande tidtabell.

¹⁸ Trafikstyrelsen, 2023. [Trafikplan for den statslige jernbane.pdf](#)

2. Regeringens infrastrukturproposition för 2026-2037 (Referat¹⁹)

Regeringens proposition 2024/25:28

Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera

Kort om processen

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen för järnvägar, vägar samt sjö- och luftfart ska underhållas och utvecklas. Planen sträcker sig tolv år framåt, eller annan period om regeringen beslutar om det, och en ny reviderad plan tas fram vart fjärde år. Planen omfattar idag:

- drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar), och
- regionala länsplaner

Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inom ramen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Inriktningsplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner, och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Trafikverket redovisade inriktningsunderlaget i januari 2024. Trafikverket föreslår där bl.a. en ökning av anslaget för vidmakthållandet av väg- och järnvägsinfrastrukturen. Vidare lyfter man i inriktningsunderlaget vikten av att ersätta dagens föråldrade signalsystem som är avgörande för järnvägens funktion. Om upprustningen av signalanläggningen inte är färdigställd under början av 2040-talet, försämras funktionen och i förlängningen kommer delar av järnvägen att sluta fungera.

I oktober 2024 presenterade Regeringen infrastrukturpropositionen för 2026-2037. Regeringen föreslår i propositionen att den ekonomiska ramen för transportinfrastrukturen ska uppgå till 1 171 miljarder kronor (2025 års prisnivå) för åren 2026–2037, vilket är en tydlig ökning av medelstillelningen. Medlen fördelas ut enligt följande:

- 210 miljarder till drift och underhåll av järnvägen
- 354 miljarder kronor till underhåll av statliga vägar
- 607 miljarder kronor till utveckling av transportinfrastruktur

Till den ekonomiska ram som föreslås i propositionen tillkommer även medel från till exempel trängselavgifter och banavgifter. Sammantaget ger detta enligt regeringen en total ekonomisk ram på transportinfrastrukturen på 1 315 miljarder kronor.

Exempel på nyheter i propositionen är att regeringen vill pröva nya möjligheter till alternativ finansiering för infrastruktur, att regeringen sätter 2042 som slutår för utbyggnaden av ERTMS²⁰ i järnvägssystemet, och att beloppsgränsen för namngivna objekt höjs i nationell plan från 100 till 150 mnkr och i länsplaner från 50 till 75 mnkr.

Närmast väntar riksdagens ställningstagande till propositionen som förväntas ske under hösten 2024. Därefter ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till ny nationell plan, vilket förväntas ske under våren 2025. Det är slutligen regeringen som beslutar om innehållet i nationell plan.

¹⁹ Informationen i detta stycke hämtad från Trafikverkets webbplats 2024-10-09 [Regeringen har presenterat infrastrukturproposition för 2026-2037 - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

²⁰ European Rail Traffic Management System - en gemensam europeisk standard för tågskyddssystem.

3. Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 (Referat)

Trafikverket Rapport (TRV 2023/70321)

[Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

I regeringens direktiv för inriktningsunderlaget anges att utgångspunkten är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, ska vara vägledande.

Trafikutveckling

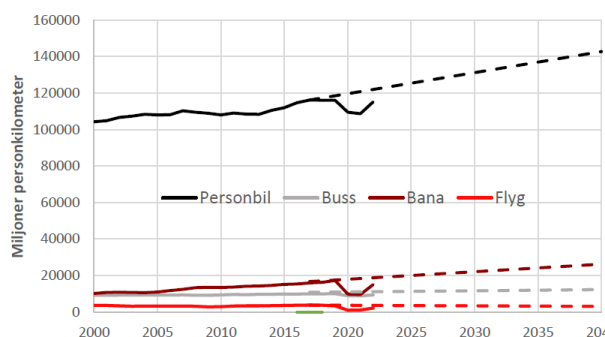
Prognoserna tyder på en fortsatt ökning av resande och transporter, huvudsakligen i linje med den historiska utvecklingen.

Persontransporter

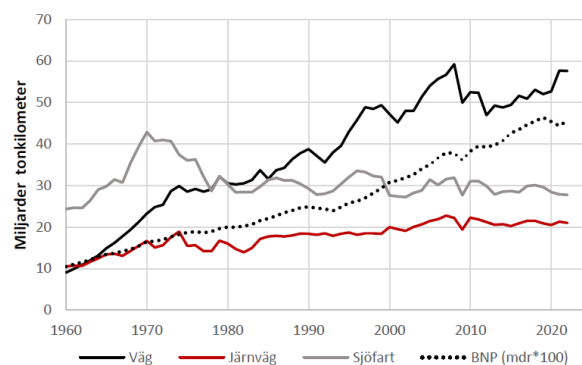
Bilresandet beräknas öka med omkring 25 procent till 2040 (räknat i personkilometer) och fortsatt stå för en helt dominerande del av personresandet, figur 9. Ökningen av antalet personkilometer drivs framför allt av ökande befolkning och ekonomisk tillväxt, men dämpas av en större befolkningsandel i större städer. Tågresandet beräknas öka med över 50 procent, även det drivet av ökande befolkning och inkomster, men också av befolkningskoncentration till de större städerna där kollektivtrafikandelen är högre.

Omkring 70 procent av vägtrafiken sker utanför tätorterna då två tredjedelar av befolkningen bor utanför storstadsregionerna. Den största delen av personbilsresorna utgörs av långa fritidsresor i landsbygd. Arbetsresor, korta resor, och resor inom tätorter står för relativt små andelar av personbilsresandet.

Turisters resande är till stora delar koncentrerat till vissa kortare perioder under året, främst till sommarens semesterveckor, skollov och helger. Turister reser främst till storstäder, men per capita ligger Jämtland, Gotland/Öland, Dalarna och Norrbotten i topp, både vad gäller inhemska och utländska turister. Data om turistresandet är begränsade. I öppna data är det svårt att särskilja turistresor från pendling och annat vardagsresande.



Figur 9. Personresande inrikes med olika färdmedel (miljoner personkm), historisk utveckling och prognoser.



Figur 10. Godstransportarbete per trafikslag 1960–2022, samt prognoser till 2040. Streckade linjer gällande basprognos (TrV 2022), prickade linjer preliminär prognos.

Godstransporter

Även godstransporterna väntas huvudsakligen öka i linje med historisk utvecklingen, men sjötransporterna väntas minska på grund av en minskande import av oljeprodukter, figur 10.

De godsmängder som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterna, mätt i ton, sker med sjöfart, drygt 60 procent. Järnväg och väg svarar för hälften var av de resterande 40 procenten.

Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med tunga lastbilar. Det mesta av godset som transporteras inrikes med lastbil transporteras inom samma kommun eller mellan kommuner i samma län (74 procent, 2022).

Att möjliggöra tyngre transporter på det statliga vägnätet leder till en effektivisering av godstransporterna och stärker konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Dessutom minskas utsläpp, slitage och olyckor som orsakas av tung trafik genom att transportarbetet genomförs med färre fordonskilometer. Trafikverket förstärker därför vägnätet för att säkra framkomligheten för fordon med upp till 74 ton totalvikt.

Järnvägstrafiken utgörs till nära 80 procent av persontåg och till drygt 20 procent av godståg (räknat i tågkilometer). Nästan hälften av godstransporterna på järnväg utgörs av malm och andra utvinningsprodukter. Det är även den största varugruppen för inrikes lastbilstransporter, där den utgör en tredjedel av transporterna.

Under 2000-talet har det årliga godstransportarbetet varierat mellan 95 och 105 miljarder tonkilometrar per år. Under samma period har lastbilstransporterna stått för ca hälften av godstransportarbetet och sjöfart och järnvägstransporter för 30 respektive 20 procent. Under den senaste femårsperioden har andelen lastbilstransporter ökat med knappt fem procentenheter med motsvarande minskning av sjötransporterna. Järnvägens andel av godstransportarbetet har varit oförändrat under samma period.

Flödena av varor till och från Sverige är koncentrerade till ett fåtal större stråk samt några få viktiga hamnar och fasta broförbindelser. För järnväg är Malmbanan och Öresundsförbindelsen helt avgörande för att exportera varor. Öresundsbron är viktig också för importen av järnvägsgods, liksom för både export och import på väg. Vägtransporter och sjöfart har en tydlig tyngdpunkt i de västra och södra delarna av Sverige mot kontinenten och övriga världsdelar. Export och import från och till hamnar på ostkusten har en mer östlig anknytning.

Den intermodala transportkedjans styrka är låga kostnader för sjö- och järnvägstransporter under den långa delen av förflyttningen. För transport av stora godsvolymer över långa avstånd är sjö- och järnvägstransporter överlägset energi- och resurseffektiva. Flexibiliteten i vägtransporter möjliggör effektiv distribution från terminal till mottagare.

Internationella resor och transporter

De internationella resorna och transporterna har betydelse för hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas. Regeringen pekar i direktivet till inriktningsuppdraget på vikten av att infrastruktur för gränsöverskridande transporter bör utvecklas i dialog med övriga länder i Norden. Flera regioner betonar att Trafikverket bör koncentrera framtida åtgärder till de europeiska och nordiska stråk som är avgörande för pendling, godstransporter, handel och säkerhet.

En viktig kommande länk i TEN-T:s stomnätsskorridor (blivande europeiska transportkorridor) Skandinavien-Medelhavet är den fasta förbindelsen Fehmarn Bält som förväntas att öppnas för trafik år 2029. Tunneln innebär avsevärda restidsvinster mellan östra Danmark och Tyskland och trafikflödena till Sverige och Norge förväntas öka som följd.

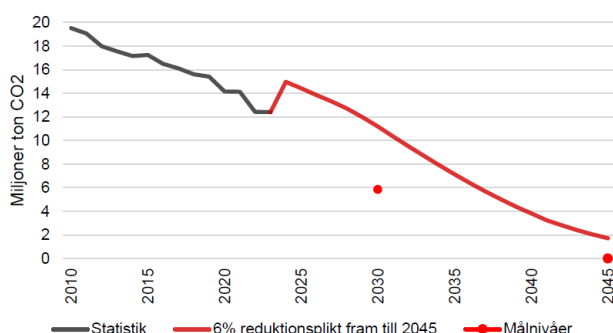
EU:s transportpolitik

För att bidra till de svenska transportpolitiska målen krävs att den svenska transportplaneringen samspelar väl med internationell transportplanering. En stor del av EU:s gemensamma transportpolitik och transportpolitiska mål finns formulerad i lagstiftningen om EU:s riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)²¹.

Nätet omfattar infrastrukturen för alla trafikslag – väg, järnväg, luftfart, sjöfart inklusive inre vattenvägar samt urbana knutpunkter och multimodala kopplingar mellan trafikslagen. Sverige berörs av två, av de av EU nio definierade transportkorridorer i TEN-T: Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön.

Klimat

Tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid blir från transportsektorn: fordonen, drivmedlet och trafikmängden. Trafikverkets bedömning är att transportsektorns klimatmål kan nås, men att detta kräver ytterligare styrmedel. I prognoserna antas redan en hög takt på elektrifieringen och det är därför svårt att nå ännu längre med elektrifiering till 2030. Att införa styrmedel för att minska trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter. Om transportsektorns klimatmål för 2030 ska nås är det därför nödvändigt att öka andelen fossilfria drivmedel mer än den nu beslutade reduktionsplikten, figur 11. Sannolikt behövs det även för att nå Sveriges så kallade ESR-beting, som är ett tvingande EU-mål.



Figur 11. Utveckling av utsläpp för vägtransporter i ett scenario med trolig utveckling av elektrifiering och trafikarbete samt en reduktionsplikt på 6 procent under samtliga år 2024–2045.

För att nå transportsektorns klimatmål behövs ytterligare åtgärder.

Trafiksäkerhet

De åtgärder som hittills haft störst betydelse för att förbättra trafiksäkerhetsläget är utvecklingen av säkrare fordon, säkrare vägar och väghastighetsgränser utifrån människans tolerans mot yttre våld i relation till vägens säkerhetsstandard. Planerade infrastrukturåtgärder och kommande fordonsutveckling räcker emellertid inte för att nå trafiksäkerhetsmålet för 2030. Kommande fordons teknik har stor potential, men den ger störst nytta efter år 2030 eftersom det tar tid att byta ut fordonsparken. För att nå trafiksäkerhetsmålet behöver satsningarna på mötesseparering av vägar ökas betydligt, särskilt på det regionala vägnätet. Arbetet med anpassning av hastighetsgränser bör också fortsätta, samtidigt som systemet med automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) bör

²¹ Den 3 juli 2024 trädde en ny TEN-T förordning i kraft. [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna \(EU\) 2021/1153 och \(EU\) nr 913/2010 och om upphävande av förordning \(EU\) nr 1315/2013](#) Text av betydelse för EES.

utvecklas så att hastigheten längs sträckor kan övervakas. Att öka säkerheten för oskyddade trafikanter är en annan viktig del i arbetet för ökad säkerhet.

Risker och hot

Det geopolitiska läget i Europa har under flera år försämrats. Läget eskalerades dramatiskt i februari 2022 när Ryssland inledde en fullskalig invasion av grannlandet Ukraina. Till detta kommer klimatförändringar, cyberangrepp och kriminalitet som påverkar systemets funktionalitet. Transportsystemet behöver bli ännu bättre rustat för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser. Höjd beredskap och krig är den yttersta påfrestningen som transportsystemet ska kunna hantera. Nato-medlemskap och utvecklingen av värdlandsstöd kommer att få stor påverkan på transportsektorn. Trafikverkets roll och ansvar i dessa frågor utökas.

Prioriteringar på fem nivåer

Det mesta av morgondagens trafik kommer att nyttja dagens infrastruktur. Avgörande för framtidens tillgänglighet är därför hur vi utnyttjar och underhåller den infrastruktur som redan finns. I direktivet till inriktningsuppdraget betonar regeringen vikten av underhåll av vägar och järnvägar samt kostnadseffektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transporteffektiviteten. Regeringens prioriteringar är att "fortsätta förbättra den infrastruktur vi har, reparera där det behövs och förvalta våra gemensamma resurser på bästa sätt".

Trafikverket prioriterar därför i sitt förslag att i första hand underhålla befintlig infrastruktur. Investeringar som redan pågår, har fått eller snart kommer att få byggstartsbeslut, eller är bundna av olika avtal, måste också prioriteras. Anslagen till trimnings- och miljöåtgärder samt till forskning bedöms skapa hög samhällsnytta per krona, och bör därför ha hög prioritet. Först därefter kan ytterligare investeringar i gällande plan prioriteras.

Trafikverket bedömer det inte möjligt att inom nuvarande ram inrymma både de resurser som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och genomföra investeringar i den nuvarande planen i planerad takt. Inriktningsunderlaget redovisar en ramfördelning med prioriteringar på fem olika nivåer, tabell 2.

	-20%	-10%	0%	+10%	+20%	Nuv. plan
Vidmakthållande väg, varav:	236	285	315	339	360	236
Upprätthålla funktionalitet	224	273	298	298	298	
Återta eftersatt underhåll	0	0	0	19	35	
BK4-åtgärder	12	12	17	22	27	
Vidmakthållande järnväg*, varav:	173	206	222	234	234	198
Upprätthålla funktionalitet	152	185	202	202	202	
Återta eftersatt underhåll	0	0	0	12	12	
Signalsystem	20	20	20	20	20	
Utveckling, varav:	356	369	418	478	554	522
Pågående och bundna investeringar	212	212	212	212	212	212
Ej bundna investeringar	0	0	38	88	153	142
Trimnings- och miljöåtgärder	39	45	50	55	61	50
Länsplaner	39	45	50	55	60	50
Forskning och innovation	8	9	10	10	10	10
Planering, myndighetsutövning, stadsmiljöavtal, räntor, bidrag mm	58	58	58	58	58	58
Driftstöd icke-statliga flygplatser	3	3	3	3	3	3
Totalt	767	863	959	1055	1151	959

* Banavgiftsintäkter tillkommer med 3,4 miljarder kr.

Tabell 2. Tabellen visar Trafikverkets förslag till prioriteringar på fem olika nivåer av medelstilleddning.

Järnvägens funktion

Underhållet av järnvägens signalanläggning är eftersatt och behöver prioriteras. Trafikverket bedömer att om upprustningen av signalanläggningen inte färdigställs under början av 2040-talet får det konsekvensen att funktionen försämras och i förlängningen kan delar av järnvägen sluta fungera. Systemet behöver inte bara underhållas utan också moderniseras, digitaliseras och standardiseras. För att säkra järnvägens funktion i början av 2040-talet bedöms att de totala satsningarna för signalsystemet ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan.

4. Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T

I juli 2024 trädde en ny förordning för det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, i kraft. Länken nedan innehåller bl.a. karöversikter, s. 77-85, intressanta för svenskt vidkommande.

[Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna \(EU\) 2021/1153 och \(EU\) nr 913/2010 och om upphävande av förordning \(EU\) nr 1315/2013](#)[Text av betydelse för EES.](#)

Förordningen är EU:s politiska åtagande om ett sammanhållet gränsöverskridande europeiskt transportsystem utan flaskhalsar till år 2050, som möjliggör ett effektivt fungerande av EU:s inre marknad och som bidrar till den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i unionen och till uppfyllandet av klimatmålen i den europeiska gröna given. Förordningen bygger på medlemsländernas infrastrukturplanering och merparten av utbyggnad bekostas således av medlemsländerna (genom de nationella transportplanerna eller motsvarande), men denna nationella finansiering kan även kompletteras med EU-medel. Alla transportslag (järnväg, väg, sjö- och luftfart) omfattas av förordningen, som också innehåller krav på infrastruktur och kapacitet.²²

Nätverket ska byggas ut stegvis, med ett stomnät, varav vissa stråk anses som de allra viktigaste (de europeiska transportkorridorerna) ska vara klara 2030. Ett nytt delmål till 2040 för stomnätsträckor har lagts till i den nya förordningen samt ett övergripande nät som ska vara färdigställt till år 2050. En förändring jämfört med tidigare förordning är att hela sträckan Oslo-Stockholm ska inkluderas i den så kallade transportkorridoren Skandinavien – Medelhavet.

5. Kapacitet och redundans för transporter över Öresund (Referat)

Trafikverket Rapport (TRV 2024/40111)

[Kapacitet och redundans för transporter över Öresund \(diva-portal.org\)](#)

Trafikverket har i rapporten studerat kapacitet och redundans²³ för transporter över Öresund.

Öresundsregionen har idag ca 4 miljoner invånare och är Nordens största arbetsmarknadsområde. Varje dag görs det ca 100 000 personresor över Öresund. Sverige utgör Danmarks 3:e största exportmarknad och Danmark utgör Sveriges 4:e största exportmarknad. Kastrup fungerar som "Sveriges" näst största flygplats.

Analysen omfattar persontrafik och godstrafik, på både väg och järnväg, utifrån tre tidshorisonter – 2030, 2040 samt 2050 och framåt. Analysen utgår från fyrstegsprincipen, som innebär att utvecklingen av transportsystemet ska prövas stegvis och resurseffektivt.

²² [EU:s viktigaste transportstråk - Ny förordning för TEN-T - Central Sweden](#) (2024-10-10).

²³ Redundans har definierats som att det vid en störning med en varaktighet på ett par dygn till ett par veckor, finns en alternativ transportväg eller omlastnings-/ omstigningsmöjlighet.

Trafikverket bedömer att Öresundsbron har mycket god kapacitet för vägtrafiken och god kapacitet för järnvägstrafiken – fram till omkring år 2050. Det är i stället väg- och järnvägsinfrastrukturen på land som utgör kapacitetsbegränsningen för transporter över Öresund. Efter 2050 behöver kapaciteten för järnvägstrafiken sannolikt utökas.

Järnvägsinfrastrukturen

Dagens situation

I dag kör 7 persontåg och 2 godståg per timme och riktning över Öresundsbron, men det finns kapacitet för 5 persontåg till. Som det är nu går det dock inte att utöka trafiken, eftersom förutsättningarna i transportsystemet på land i Sverige och Danmark sätter begränsningar. I dagsläget är det främst gränskontrollerna på den svenska sidan som hindrar en utökning av persontågstrafiken. Den största kapacitetsbegränsningen i järnvägssystemet i södra Sverige är Södra stambanan.

Köpenhamns Huvudbangård (centralstationen) utgör en begränsning i järnvägssystemet i Danmark. Den kan ta emot dagens trafik från Sverige, men den skulle ha svårigheter att möta en ökad trafik, givet de stora kapacitetsbegränsningar som finns i dag. Kastrups station byggs nu om och får fyra spår och ökad kapacitet då den beräknas stå klar runt 2027.

På dubbelspåriga järnvägar med blandad trafik och olika uppehållsbilder är det ofta hastighetskillnaden mellan olika tågtyper som reducerar kapaciteten. Ett tydligt exempel är sträckan Helsingborg–Lund där snabbtåg och Öresundståg kör i kapp Pågatåg. På sträckor som Hässleholm–Lund kör dessa tåg även i kapp godståg, vilket påtagligt minskar kapaciteten och ökar transporttiden för godståg som måste köras om.

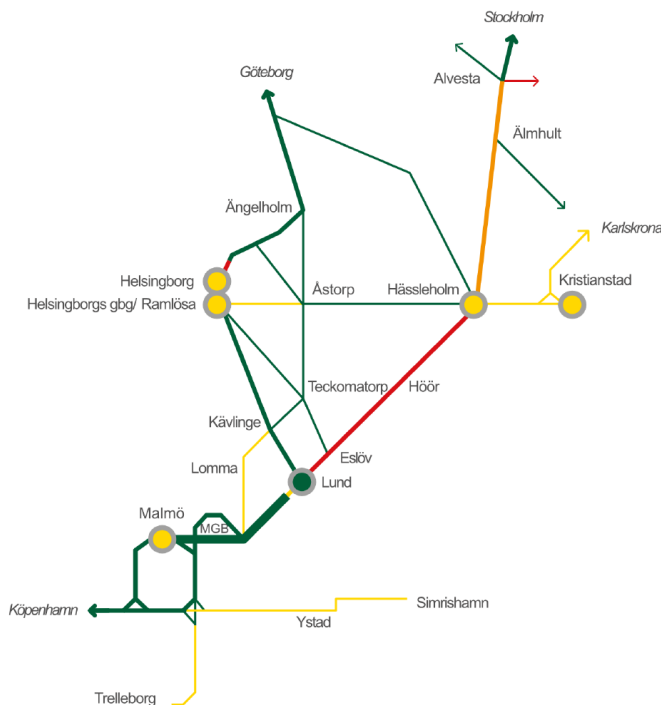
Den nyligen invigda fyrspårsutbyggnaden på Södra stambanan mellan Malmö och Lund (Arlöv och Klostergården) innebär ett viktigt kapacitetstillskott för järnvägsstråken i Skåne. Det korta dubbelspåret Klostergården–Lund begränsar dock kapaciteten på Södra stambanan till 20–22 tåg per timme och riktning. Samtidigt så flyttas kapacitetsproblemen på Södra stambanan norrut, framför allt mellan Lund och Alvesta.

Ett antal förbigångsspår mellan Alvesta och Hässleholm ingår i nu gällande plan för transportsystemets utveckling. Först efter att ytterligare åtgärder genomförts mellan Alvesta och Hässleholm bortom 2050, bedöms järnvägstrafiken bli så omfattande att kapaciteten över Öresund inte räcker och att infrastrukturen behöver utvecklas ytterligare. Figur 12 visar järnvägens kapacitetssituation i södra Sverige 2024. Figur 13 visar trafikeringen för tåg som trafikerar Öresundsbron 2024.

Godstrafiken över Öresundsbron består av både kombitåg och vagnslasttåg²⁴. De vanligaste destinationerna är Gent, Hamburg, Ruhrområdet, Köln och Norditalien. De tyngsta ståltågen går dock inte över Öresundsbron utan med järnvägsfärja från Trelleborg pga. bärighetsproblem i Tyskland.

Malmö godsbangård trafikeras idag av flera järnvägsföretag i olika trafikupplägg med ca 120 godståg vardag. Cirka hälften av dessa har Malmö godsbangård som start- eller slutstation, övriga fortsätter vidare efter omlastning, växling och/eller förarbyte. Internationell trafik är mycket vanligt förekommande på Malmö godsbangård. De vanligaste inhemska destinationerna är Hallsberg, Göteborg, Falköping, Nässjö, Katrineholm, Älmhult, Eskilstuna, Stockholm, Helsingborg och Trelleborg.

²⁴ Vagnslasttåg har godsvagnar av flera olika typer.

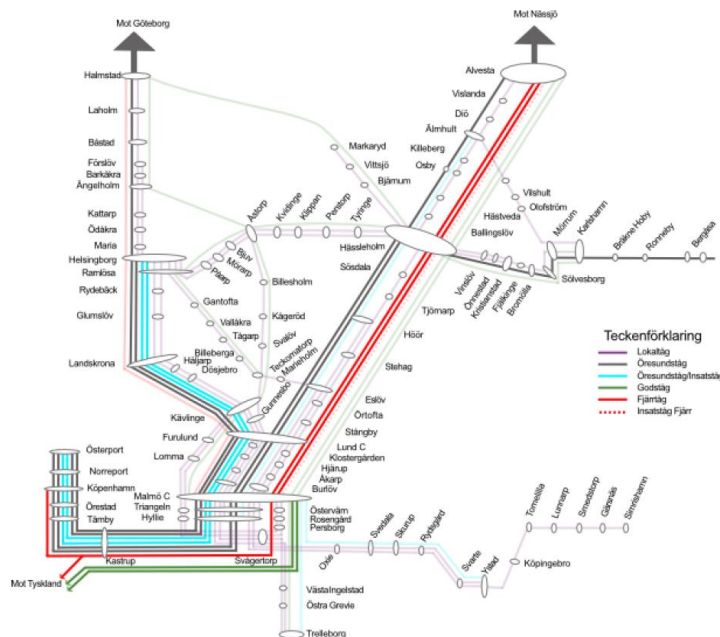


Figur 12. Kapacitetssituationen för tåg i södra Sverige 2024.

(OBS, denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in)

Förklaring:

- inga kapacitetsproblem
 - fyrspår med vissa kapacitetsproblem på två spår, inga kapacitetsproblem på övriga två spår
 - begynnande kapacitetsproblem, kan bli problem att uppfylla trafikeringsönskemål, går att öka trafiken ytterligare
 - kapacitetsproblem, godstågen har stora framkomlighetsproblem under högtrafiken
 - omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till bananstillgängliga kapacitet
 - - - - ej utredd linje, stora osäkerheter om dragningen
- Streckens tjocklek** indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår



Figur 13. Trafikeringskarta över linjestrukturen 2024 för tåg som trafikerar Öresundsbron.

Framtid

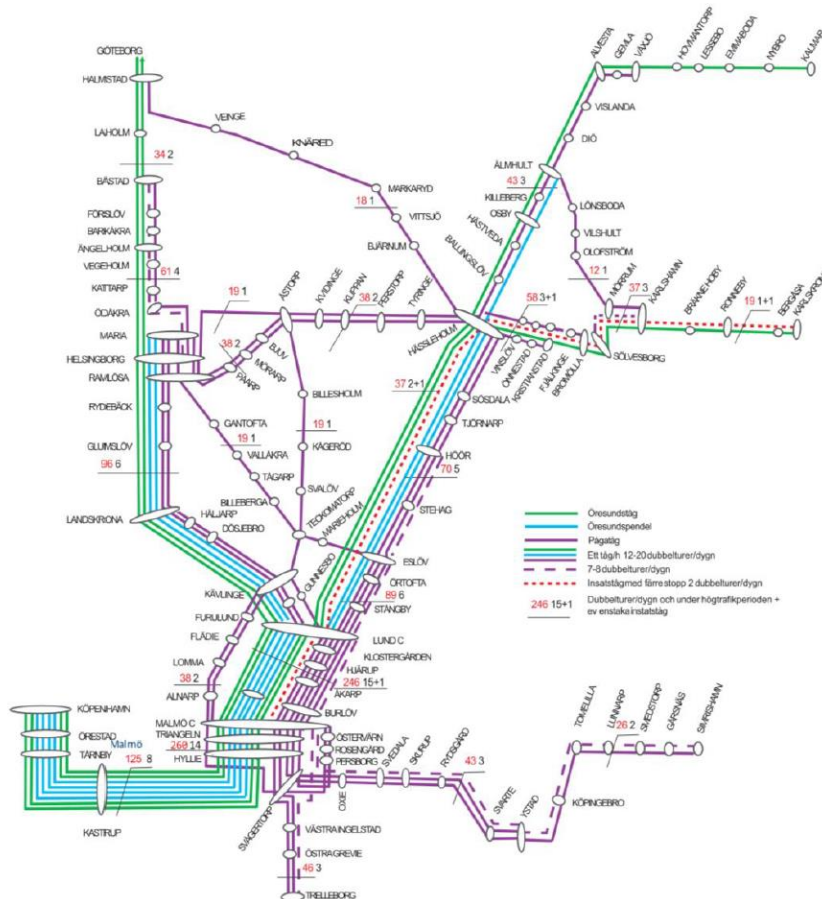
På kort och medellång sikt (ca 2030–2040) är det järnvägsinfrastrukturen i Skåne och Köpenhamnsområdet som begränsar järnvägskapaciteten över sundet, inte kapaciteten på Öresundsbron.

Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnas för trafik år 2029 och då förväntas efterfrågan på järnvägstransporter öka. Den danska järnvägen mellan Öresundsbron och Fehmarn Bält-förbindelsen har byggts för att kunna hantera 1000 meter långa godståg. I Tyskland byggs järnvägen mellan Puttgarden och Maschens rangerbangård utanför Hamburg om så att den kan hantera 835 meter långa godståg. Förbigångsspåren i Svågertorp utanför Malmö är idag 750 meter

men kommer att byggas ut till 1050 meter runt år 2030, i samband med att Malmö-området får ERTMS.

De beslutade utbyggnaderna av två ytterligare spår mellan Hässleholm och Lund, som förväntas vara färdigställda i mitten av 2040-talet, samt åtgärderna kring Malmö C innebär att trafikeringen utmed Södra stambanan och Kontinentalbanan kan utökas. Kapacitetsproblemen på Södra stambanan flyttas dock norr om Hässleholm där stambanan ligger mycket nära sin kapacitetsgräns p.g.a. stora körtidsskillnader mellan tågen. Där finns ännu inga beslutade utbyggnadsåtgärder.

År 2045 körs enligt Trafikverkets basprognos²⁵ åtta regionaltåg, två fjärrtåg samt ett godståg över Öresundsbron i högt trafik, per timme och riktning, se figur 14. Den svenska basprognosen kan jämföras med den danska Trafikplanen som har horisontår 2035. Trafikplanen redovisar sex regionaltåg och ett fjärrtåg över Öresundsbron, inga bedömningar görs kring antalet godståg. När Fehmarn Bält-förbindelsen är klar 2029 kommer förutsättningarna för nattåg till Europa att förbättras och troligen utökas med fler linjer till övriga Europa.



Figur 14. Regional tågtrafik i Skåne/Blekinge i basprognos 2045 (exkl. fjärrtåg).

Även godstransporterna på landvägen förväntas öka när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029 då det finns två alternativa vägar genom Danmark att välja mellan.

I de danska prognoser som gjorts för Fehmarn Bält-förbindelsen har två godstågskanaler per timme och riktning utlovats när de tyska landanslutningarna är klara. De danska prognoserna som gjorts för trafiken ner mot Tyskland över Jylland visar på en tillgänglig godstågskanal per timme och riktning.

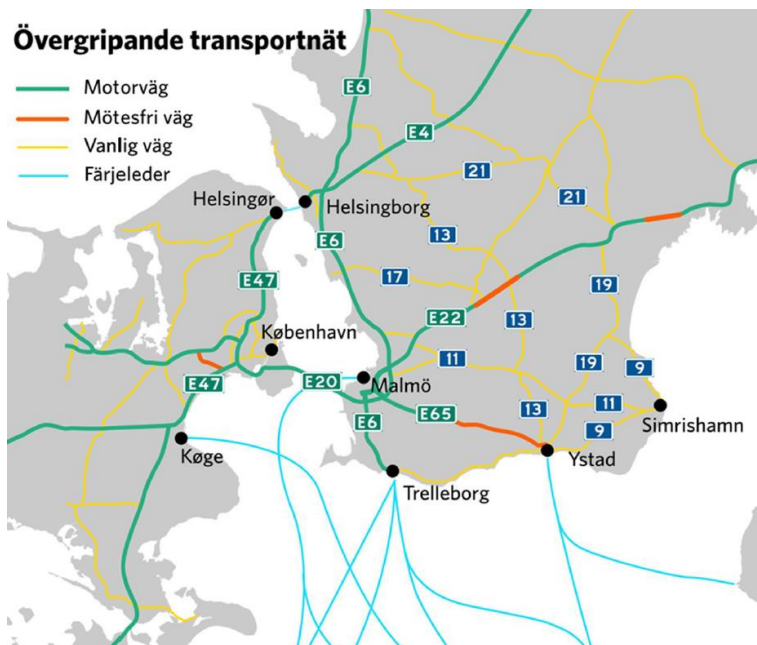
²⁵ Trafikverket 2024. Prognos för persontrafiken 2045. Rapport TRV 2021/7267 (2024-04-02). [Prognos för persontrafiken 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024](#)

Då det finns viss trafik mellan Tyskland och Danmark, samt viss dansk inrikestrafik med gods, går det inte att räkna med att samtliga tre kanaler per timme och riktning genom Danmark kan nyttjas för tåg till och från Sverige. I Trafikverkets godsprognos har därför uppskattningen gjorts att det finns 48 tåglägen tillgängliga i varje riktning under ett dygn i stråket Malmö–Hamburg.

Med maxkapacitet på tre tåglägen per timme och riktning kan en praktisk kapacitet på drygt 90 tåglägen per dygn vara möjligt på Öresundsbron, vilket kan jämföras med basprognos för år 2045 som ger 50 godståg per dygn (och dagens 25–35 godståg per dygn). Det finns alltså utrymme för ökad godstrafik över bron utan att kapacitetsgränsen på bron nås ens på lång sikt.

Väginfrastrukturen

Sedan Öresundsbrons öppnande år 2000 finns det två förbindelser över Öresund för vägtrafik mellan Skåne och Själland; Öresundsbron och färjeförbindelsen Helsingborg–Helsingör, se figur 15. För långväga trafik till och från kontinenten finns också färjeförbindelser via Malmö, Trelleborg och Ystad som alternativ. Sammantaget finns det därmed flera alternativa transportvägar till Danmark eller till kontinenten.



Figur 15. Det övergripande transportnätet för vägtrafik kring Öresund.

Öresundsbron har stått för den huvudsakliga ökningen av personbilstrafiken över Öresund sedan den öppnades år 2000, medan personbilstrafiken på färjeförbindelsen Helsingborg–Helsingör har haft en svagt nedåtgående trend under samma tidsperiod. För den tunga trafiken har det sedan Öresundsbrons öppnande över tid varit en uppåtgående trend för både Öresundsbron och Helsingborg–Helsingör.

Det främst i vägsystemet i närheten av Öresundsbrons landanslutningar där det kan uppstå kapacitetsbrist medan själva bron bedöms ha mycket god kapacitet för lång tid framöver. På den svenska sidan kan kapacitetsbrister uppstå runt Malmö, främst på Yttre Ringvägen. På den danska sidan är belastningen redan idag kritisk för tillfartsvägarna till Öresundsbron och de beräknas bli än mer belastade framöver med den förutspådda trafikutvecklingen.

I Köpenhamn utreds för närvarande en ny fyrfilig väg (Östlig Ringvej) i sänktunnel utanför Köpenhamn för att avlasta övriga vägar, öka tillgängligheten och komplettera ringsystemet i Köpenhamn.

Redundans och åtgärder

Redundans har i denna utredning definierats som att det vid en störning finns minst en alternativ transportväg eller omlastnings-/omstigningsmöjlighet. Den alternativa lösningen bör ha en acceptabel kapacitet, transporttid, kostnad och kvalitet.

För arbetspendling över sundet uppstår stora problem om både väg- och järnvägstrafiken skulle upphöra att fungera. Den långväga persontrafiken har bättre förutsättningar att nå slutmålet med alternativa färdvägar, vilket gäller även godstransporter på väg.

Brist på redundans berör huvudsakligen gods på järnväg då det idag endast finns två möjligheter för godstågstrafiken mot kontinenten, utan omlastning; Öresundsbron och järnvägsfärjorna Trelleborg–Rostock. I en utredning gjord av Trafikverket²⁶ konstateras det att efterfrågan av transporter av järnvägs gods med tåg färjor är svag. Tågfärjetrafiken, som drivs kommersiellt, mellan Trelleborg–Rostock kommer sannolikt fortsätta till och med år 2026, men därefter kan den komma att upphöra.

Tågfärjeförbindelsen är dock viktig ur Försvarmaktens och NATO:s perspektiv för militära transporter mellan kontinenten och Sverige. Fortsatta utredningar pågår kring behovet av att säkerställa en fortsatt trafik med järnvägsfärjor mellan Sverige och Tyskland.

Rapporten ger flera förslag på olika åtgärder - förbindelser, kapacitet och redundans över Öresund - både för persontrafik och godstrafik med olika tidsperspektiv. Det är fortsatt angeläget att utreda transportsystemet över Öresund gemensamt med danska myndigheter, där tre områden är viktiga att fortsätta arbeta med:

- Det första området handlar om att förutsättningslöst utreda hur Sveriges och Danmarks behov av kapacitet och redundans säkerställs på lång sikt i Öresundsregionen.
- Det andra området handlar om att synkronisera arbetet med trafikprognoser. Den gränsöverskridande trafiken stöds inte till fullo av de prognosverktyg som finns i dag. Ett samordnat trafikprognosarbete mellan Sverige, Danmark och eventuellt Tyskland kan behövas kring gränsöverskridande trafik, inklusive effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen.
- Det tredje området handlar om Malmö bangård. Malmö gods bangård är en av de viktigare bangårdarna i Sverige och där i stort sett allt järnvägs gods som skall ut och in ur Sverige i dag rangeras²⁷ om.

6. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (Referat)

Trafikverket Rapport (TRV 2022/145392.)

[Huvudrapport Kapacitet i Skåne \(diva-portal.org\)](#)

Järnvägstrafiken har haft en mycket positiv utveckling i Skåne de senaste 20–25 åren. Kapacitetssituationen är ansträngd, och år 2030 när Fehmarn Bält-förbindelsen har öppnat bedöms efterfrågan överstiga utbudet mellan Alvesta och Lund, och flera andra sträckor, stationer och bangårdar har nått sitt kapacitetstak.

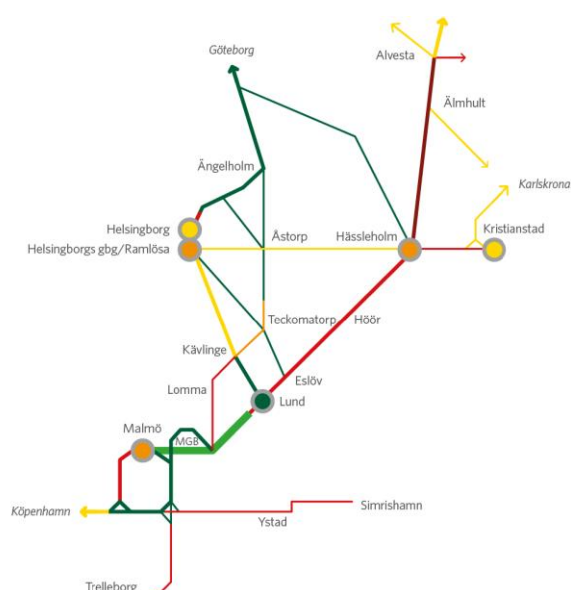
²⁶ Trafikverket 2024. [Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland \(diva-portal.org\)](#)

²⁷ Rangering innebär att enskilda tågagnar växlas strategiskt mellan spår för att sortera och gruppera dem baserat på destination, järnvägssträcka, lasttyp och viktfördelning. De organiserade vagnarna kopplas sedan ihop i en specifik ordning för att bilda kompletta utgående tåg redo för transport.

Effekten på trafiken när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar är svårbedömd, men klart är att den främst kommer att påverka godstrafiken och fjärrtrafiken. Bedömningen är att det i Sydsverige främst kommer att vara godstrafiken som drabbas av de allvarligaste kapacitetsbristerna under tidigt 2030-tal.

Då trafiken är blandad med lokal-, regional-, fjärr- och godståg som har stora skillnader i hastighet behöver de snabba tågen passera de mer långsamtgående. Förbigångar av godståg förväntas öka som resultat av att högräskperioden för persontåg blir längre, i kombination med att gods- och fjärrtrafiken ökar. Även den regionala trafiken kommer att påverkas eftersom även förbigångar av pågatåg kommer öka. Avstånden mellan befintliga förbigångsspår på sträckan varierar och medför redan i dagsläget att de långsamma tågen har svårt att komma fram på ett antal sträckor. Om inget görs förvärras situationen ytterligare till år 2040.

Figur 16 och 17 visar hur kapacitetsbristerna förväntas se ut i Sydsverige i början av 2030-talet respektive i början av 2040-talet med färdigställda objekt i nationell plan. Vid en utblick bortom år 2040 förutspås en efterfrågan på mer kapacitet, inte minst för den regionala persontrafiken. Även för godstrafiken och den långväga persontrafiken förväntas efterfrågan öka, även om det inte finns lika tydliga planer.



Figur 16. Illustration över kapacitetssituationen i Sydsverige i början av 2030-talet med färdigställda objekt i nationell plan, exklusive Hässleholm–Lund.

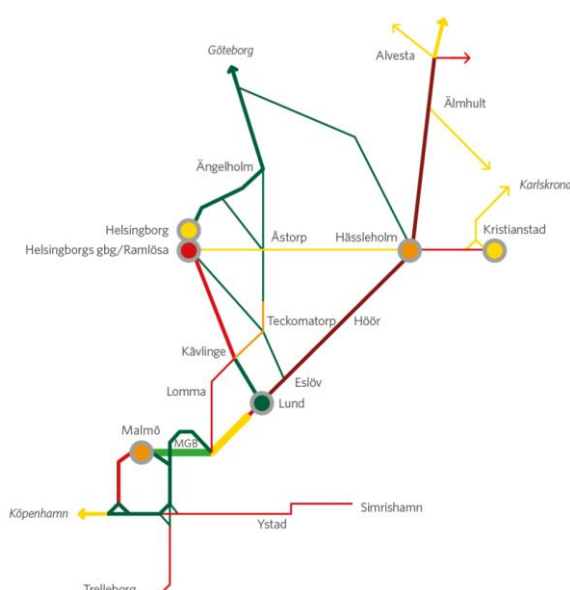
(Denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in).

Förklaring:

- inga kapacitetsproblem
- fyrspar med vissa kapacitetsproblem på två spår, inga kapacitetsproblem på övriga två spår
- begynnande kapacitetsproblem, kan bli problem att uppfylla trafikeringsönskemål, går att öka trafiken ytterligare
- kapacitetsproblem, godstågen har stora framkomlighetsproblem under högräskperioden

- omfattande trafik under hela dygnet i förhållande till banans tillgängliga kapacitet
- omfattande trafik under hela dygnet, godstågen har mycket stora framkomlighetsproblem stora delar av dygnet

Streckens tjocklek indikerar hur många spår sträckan har, ju tjockare streck desto fler spår



Figur 17. Illustration över kapacitetssituationen i Sydsverige i början av 2040-talet, med färdigställda objekt i nationell plan men utan nya spår Hässleholm–Lund.

(Denna figur är inte direkt jämförbar med kartor över kapacitetsutnyttjandet eftersom fler faktorer har vägts in).

anslutning till att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnas. Därefter krävs större steg 4-åtgärder för att göra godstrafiken och arbetspendlingen mer attraktiv, se Figur 19.

Den högst prioriterade åtgärden är utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Denna åtgärd ger positiva effekter för järnvägssystemet både i Skåne och i hela södra Sverige. När Hässleholm–Lund är utbyggd nås kapacitetstaket för Malmö C, Helsingborg/Ramlösa C och Hässleholm C som behöver byggas ut innan ytterligare åtgärder kan genomföras.

Därefter skiljer sig prioriteringen av utbyggnadsåtgärder mellan godstrafiken och regionaltrafiken. För godstrafiken är det viktigast med en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan med fler spår norr om Hässleholm. För regionaltrafiken är utbyggnad mot Kristianstad, Helsingborg, Ystad och Trelleborg viktigare. Skånebanan prioriteras högst av dessa eftersom det är Sveriges mest belastade enkelspårsträcka med ett högt resandeunderlag. Ystadbanan prioriteras före Trelleborgsbanan eftersom Ystadbanan har en mer ansträngd kapacitetssituation och ett högre resandeunderlag.

Trafikverket föreslår följande kapacitetsåtgärder i preliminär rangordning, figur 19:

1. två nya spår Hässleholm–Lund (Södra stambanan)
2. utbyggnad Malmö C (SVEDAB-paketet)
3. utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa
4. utbyggnad Hässleholm C
5. dubbelspår Skånebanan, Hässleholm–Kristianstad samt fler plattformsspår Kristianstad C
6. utredning av nya spår Alvesta–Hässleholm (Södra stambanan)
7. partiellt dubbelspår Ystadbanan, Rydsgård–Skurup.



Figur 19. Preliminär rangordning av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik.

Trafikverket föreslår att beslut fattas under 2023 om:

- två nya spår Hässleholm–Lund (kostnad för spannet från medelvärdet för slutkostnaden till den kostnad som med 85 procents sannolikhet kommer underskridas är 22–26 miljarder kronor, 29–33 miljarder kronor, 36–41 miljarder kronor och 33–37 miljarder kronor beroende på utbyggnadsalternativ, byggstart 2033–2035, trafikstart 2043–2050)

- utbyggnad Malmö C (bedöms kosta totalt 1 290 miljoner kronor i prisnivå 2021–02, byggstart 2028–2030, trafikstart 2031–2033)
- utbyggnad Ramlösa station samt spår Helsingborg–Ramlösa (bedöms kosta totalt 520 miljoner kronor i prisnivå 2021–02 en standardavvikelse på 30 procent ger ett kostnadsspann på 370–680 miljoner kronor, byggstart 2027–2029, trafikstart 2031–2033).

Om beslut om Hässleholm–Lund skulle dröja, föreslår Trafikverket att beslut fattas om färdigställande av fyrspåret Malmö–Lund från Klostergården till Lund C, inklusive förlängning av plattformar vid Lund C.

Sträckan Lund - Hässleholm

Det finns stor enighet med kommuner och regioner om den föreslagna preliminära rangordningen. För Hässleholm–Lund finns dock ingen tydlig samsyn om vilket utbyggnadsalternativ som är bäst.

Ny sträckning faller något mer positivt ut i den sammanvägda bedömningen vad gäller kostnader, genomförandetid och genomförande. Påverkan på befintlig trafik på Södra stambanan under genomförandet är minst för ny sträckning, medan ett fyrspår skulle få negativa konsekvenser för arbetspendling och godstrafik i form av avstängningar och lägre hastigheter under cirka 15 år. Det skulle även innebära negativa konsekvenser för andra delar av järnvägssystemet i Skåne som skulle bli överbelastade på grund av omledning av godstrafik och fjärrtrafik. Även att bygga längs befintlig infrastruktur innebär större negativ påverkan på befintlig trafik, jämfört med att bygga ut i ny sträckning. Trafikverket beskriver fyra olika principiella dragningsalternativ och en sammanvägd bedömning av vad de olika alternativen innebär, tabell 3.

Jämförelse mellan de fyra alternativen	Ny sträckning	Delvis följa befintlig infrastruktur	Delvis följa befintlig infrastruktur men med stopp i Höör och Eslöv	Fyrspår
Medelvärde slutkostnad (miljarder kr)	22	29	36	33
Slutkostnad som med 85 procent sannolikhet underskrids (miljarder kr)	26	33	41	37
Restid 250 km/tim (min)*	21–22	21–22	22–23	-
Restid 200 km/tim (min)*	25–26	25–26	25–26	27–28

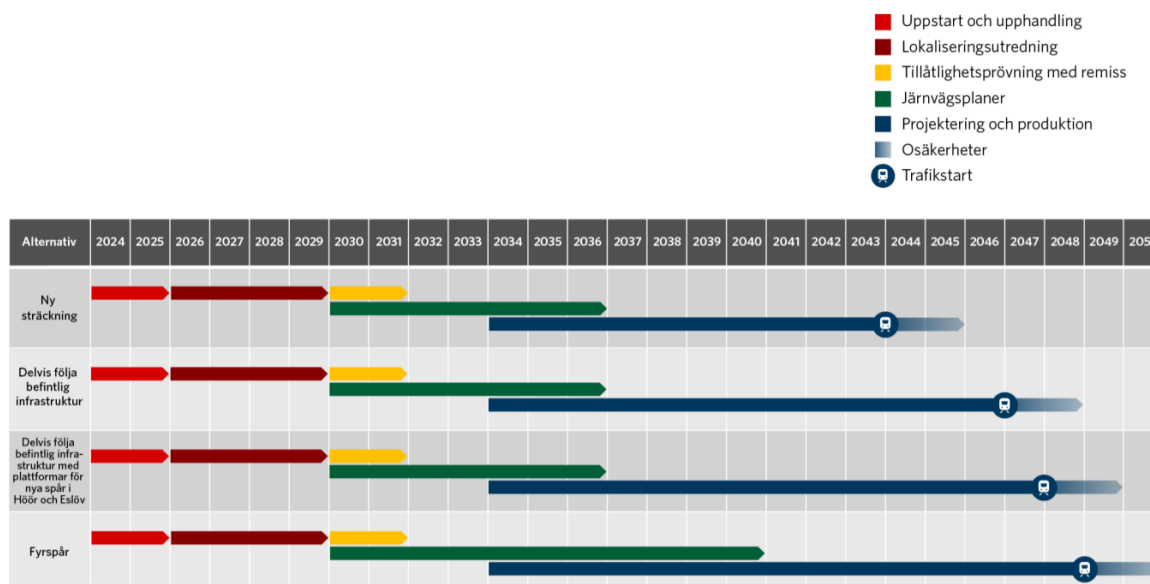
Bedömningskriterier

Tillför/möjliggör kapacitet	Ja	Ja	Ja	Ja
Bidrar till ökad arbetspendling	Ja	Ja	Ja	Ja
Bidrar till ökad andel gods på järnväg	Ja	Ja	Ja	Ja
Genomförbarhet – påverkan bef trafik	Mindre	Stor	Stor	Mycket stor
Teknisk komplexitet	Stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor
Genomförbarhet – påverkan skydds-värda områden	Stor	Mycket stor	Mycket stor	Stor
Genomförbarhet – påverkan bebyggelse	Stor	Mycket stor	Mycket stor	Mycket stor

* Restid i dag Hässleholm–Lund: fjärrtåg 200 km/tim 28 min och regionaltåg 180 km/tim 29 min

Tabell 3. Sammanställning av de principiella dragningsarna för nya spår mellan Hässleholm och Lund redovisas.

Samtliga utredningsalternativ behöver hanteras i en lokaliseringsutredning. Trafikverket föreslår att den fortsatta processen för Hässleholm–Lund inleds med en dialog med berörda kommuner och Region Skåne, där en avsiktsförklaring tecknas om utgångspunkterna för det fortsatta planeringsarbetet samt åtgärdens ändamål och projektmål. Oavsett vilket alternativ man väljer att gå vidare med är genomförandetiden lång och med trafikstart tidigast under 2040-talet, figur 20.



Figur 20. Tidplan för nya spår Hässleholm–Lund, principiella dragningar.

Sträckan Alvesta – Hässleholm

Eftersom det saknas utredningar för Hässleholm C och Alvesta–Hässleholm, föreslår Trafikverket att utredningsarbetet startas omgående. Sträckan Alvesta–Hässleholm 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 Alvesta–Hässleholm 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.

Åtgärder behövs för att öka kapaciteten på banan, till följd av ökad trafik. En kortsiktig lösning för ökad kapacitet är nya förbigångsspår men på längre sikt behöver ytterligare åtgärder genomföras. Utredning krävs för att identifiera vilka åtgärder som kan bli aktuella.

En utbyggnad av nya spår Hässleholm–Alvesta innebär väsentligt ökad kapacitet. Godstrafiken får ökad framkomlighet och minskad transporttid. Åtgärden ger positiva effekter för både långväga regional trafik och fjärrtrafik genom att turtätheten kan öka. Åtgärden leder även till bättre punktlighet, mindre risk för förseningar och bättre hantering av trafikstörningar.

7. Prognos för persontrafiken 2045. Trafikverkets Basprognoser 2024. (Referat) Trafikverket Rapport (TRV 2021/7267)

[Prognos för persontrafiken 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024](#)

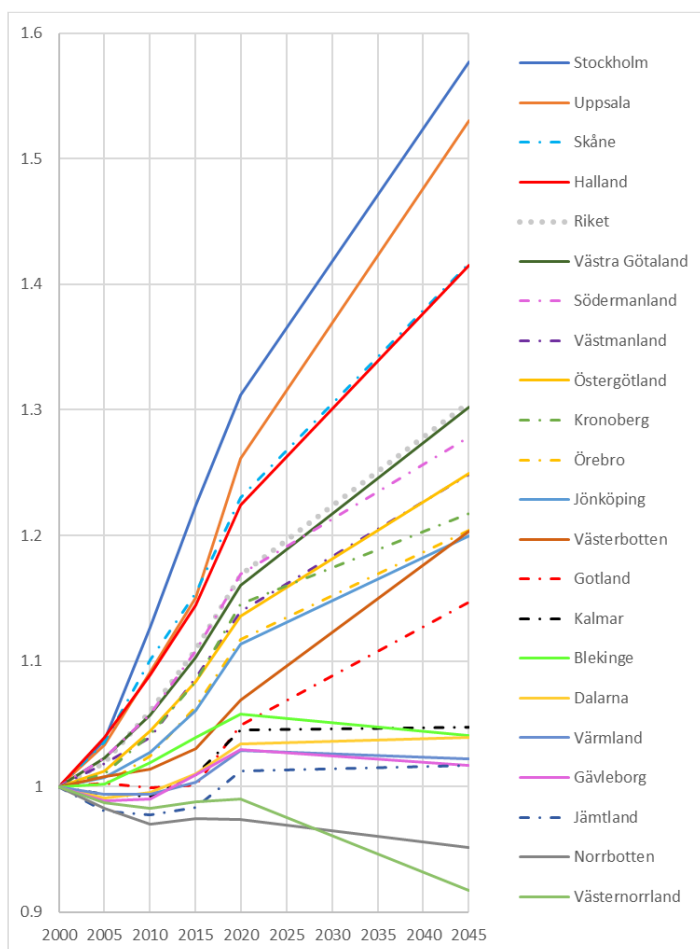
Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontransport- som godstransportsektorn. Syftet med dessa så kallade basprognoser är bland annat att utgöra underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna. På

regional och lokal nivå används trafikprognoser för bland annat kapacitetsanalyser och dimensionering av infrastrukturprojekt.

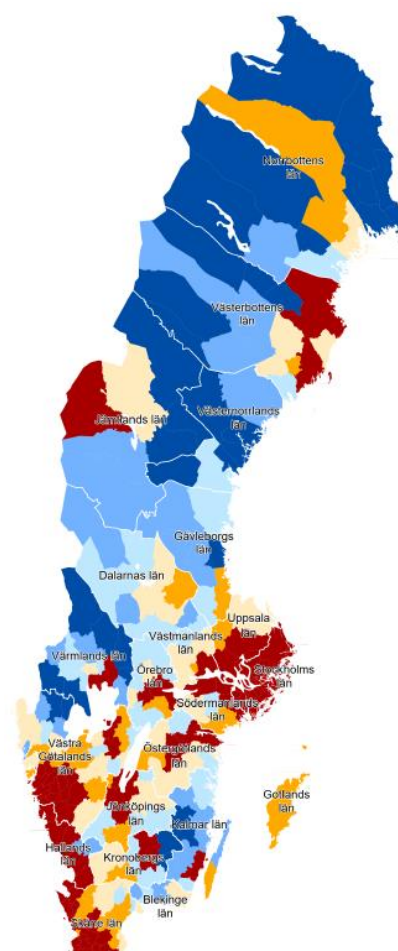
I denna rapport redovisas Trafikverkets senaste basprognoser för persontrafik²⁸, vilka har tagits fram för användning för analyser inom Trafikverket från och med 2 april 2024.

Befolkningsutveckling

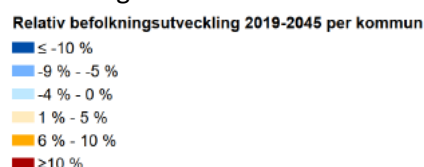
Sveriges befolkning förväntas öka med ca 0,4 procent per år fram till år 2045, från dagen 10,5 milj. invånare till 11,5 milj. invånare. Befolkningsutvecklingen skiljer sig åt mellan olika delar av landet. I figur 21 och 22 visas den prognostiserade utvecklingen i respektive län.



Figur 21. Prognostiserad befolkningsutveckling 2000-2045 för samtliga län respektive riket. Index 2000 = 1



Figur 22. Befolkningsförändring på kommunnivå 2019-2045, relativ förändring.



²⁸ Den persontransportmodell som använts för att ta fram prognoserna är Sampers 4. Sampers 4 beräknar efterfrågan på resor för invånare i Sverige som utförs på svenskt trafikinät och med både start- och målpunkter i Sverige. Dessutom modelleras resor över Öresund. Sampers 4 prognostiserar resande med färdmedlen personbil, flyg, tåg, buss, tunnelbana, spårvagn, gång och cykel. När det gäller båt- och färjetrafik finns Trafikverkets vägfärjor med, samt färjetrafiken till Gotland. Moped- och motorcykeltrafik prognostiseras inte.

Färdmedelsandelar

Enligt prognosen väntas persontransportarbetets fördelning på olika färdmedel vara stabil mellan nulägesår och prognosår. Personbil står i prognosen för 2045 för nästan tre fjärdedelar av det totala persontransportarbetet. Tåg vinner några procentenheter av persontransportarbetet, på bekostnad av andra färdmedel. Övriga spår, dit tunnelbana och spårväg räknas, ökar men står fortsatt för en liten andel av persontransportarbetet, tabell 4.

Tabell 4. Prognosresultat, persontransportarbetets fördelning över olika färdmedel.

Persontransportarbetets fördelning	2019	2045
Personbil	73%	72%
Tåg	13%	15%
Buss	9%	8%
Övriga spår	2%	3%
Flyg	3%	2%

Osäkerhetsfaktorer

Prognoser är alltid förknippade med osäkerhetsfaktorer. Slutsatsen av osäkerhetsanalysen är att det som har störst påverkan på trafikutvecklingen är befolkningsökningen och dess lokalisering. Befolkningsökningen ger en generell ökning av resandet medan befolkningens koncentration till större städer ger en överflyttning till kollektivtrafik. Inkomster och körkostnader har stor betydelse för samtliga färdssätt. För biltrafikens utveckling har investeringar i väginfrastruktur och kollektivtrafik mycket liten betydelse. Utbudet av kollektivtrafik har betydelse för resandet med kollektivtrafik även om överflyttningen från bil är måttlig i relativa termer.

Vi kan därmed peka ut vad som kan förändra en prognos. En alternativ befolkningsprognos kommer att främst skala upp eller ner trafiken där befolkningen tillkommer. Inkomsternas utveckling varierar över tid och här har vi använt oss av en utveckling som utgörs av ett historiskt medelvärde. I modellen driver inkomster på eller håller tillbaka utvecklingen. Körkostnaden för bil har stor betydelse och den har potential att förändras. Körkostnaden för bil består av drivmedel samt övrig kostnad.

Vi har än så länge måttlig erfarenhet av de samlade kostnaderna för elbilar vilket utgör en osäkerhet. I spåren av pandemin och ökat hemarbete förekommer finansieringsproblem för kollektivtrafiken och om det är bestående kan det utgöra en osäkerhetsfaktor i prognosen. Framtida beslut berör många dimensioner av transportsystemet vilket är en osäkerhet. Det gäller beskattning, subventioner och investeringar.

8. Prognos för godstransporter 2045. Trafikverkets Basprognoser 2024. (Referat) Trafikverket Rapport (TRV 2021/7267)

[Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

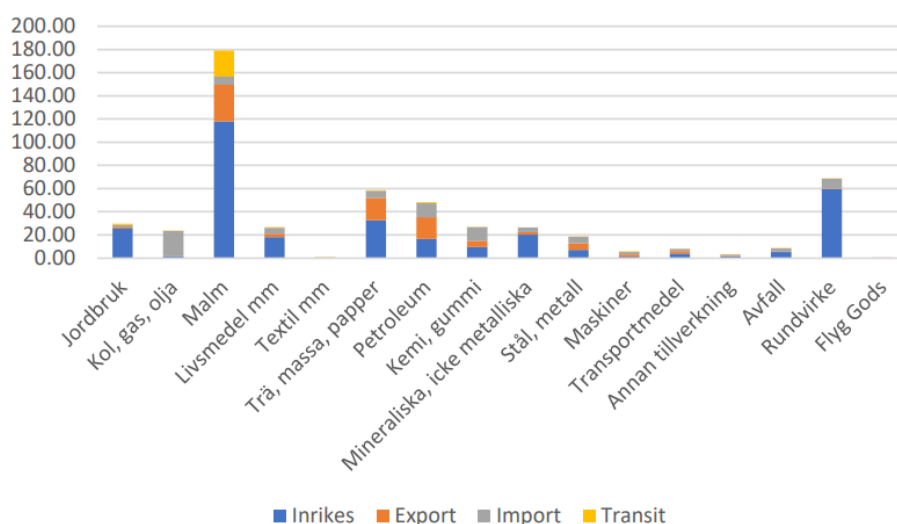
Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag, inom såväl persontransport- som godstransportsektorn. Syftet med prognoserna är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling, givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måloppfyllelse.

I denna rapport redovisas Trafikverkets senaste basprognos för godstrafik²⁹, som har tagits fram för användning för analyser inom Trafikverket från och med 2 april 2024.

Transportarbetets utveckling

Den totala tillväxttakten för transportarbetet i Sverige skattas nu till +0.8% per år fram till år 2045, vilket är en lägre takt än i tidigare planeringsomgångar. Detta beror framför allt på att den ekonomiska utvecklingen antas gå långsammare, varornas värde antas öka mer (vilket dämpar ökningen i ton i motsvarande mån) och användningen av råolja och oljeprodukter i transportbranschen antas mer eller mindre upphöra till följd av klimatpolitiska åtgärder.

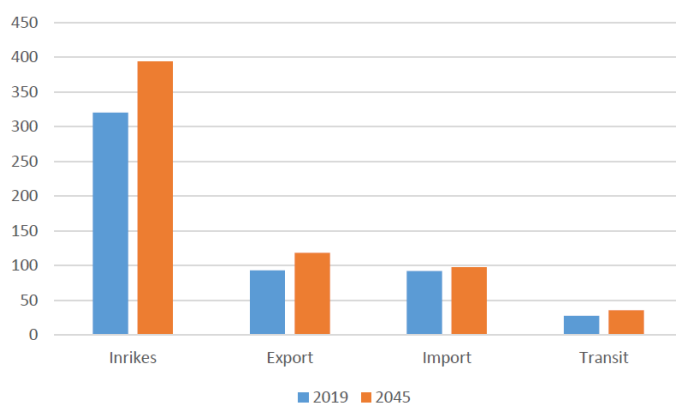
Transporter på väg är bedöms öka mest med +1,4 % i årstakt, sedan följer järnväg på ca +1,1% per år. Sjöfart stagnerar däremot, med en minskning som ligger på -0,6% per år, mycket på grund av att transporter av råolja och oljeprodukter antas minska kraftigt i samband med vägtrafikens övergång från bränsledrift till eldrift. Även fraktflyget bedöms stagnera, med en minskning som ligger på -0,75 % per år. Figur 23 visar sammansättningen av transporterat gods per varugrupp 2019.



Figur 23. Inrikes-, utrikes- och transitvolymerna per år och varugrupp (miljoner ton år 2019).

Värdet ökar mer än volymerna

Det monetära värdet av omsättningen i varuhanterande branscher förväntas öka kraftigt, med 69 %, fram till 2045. Räknat i ton beräknas ökningen dock inte bli lika kraftig, vilket beror på att varornas värde (i kronor per ton) över lag antas öka under perioden. Figur 24 visar bedömd efterfrågan av transportvolymerna.



Figur 24. Efterfrågan på transporter i miljoner ton per år 2019 och 2045 uppdelad på inrikes, export, import och transit.

²⁹ Analyserna har gjorts i version 1.2.2 av Samgodsmodellen.

Vägtransporterna ökar mest

Modellberäkningarna för de inrikes transporterna visar att vägtransporterna förväntas öka mest, mätt som miljarder tonkilometer per år. Järnvägstransporterna ökar i måttligare takt medan sjöfartens transportarbete beräknas minska något i modellen. Den främsta orsaken till att sjöfart inte ökar, är antagandet att fossila bränslen i framtiden till stor del ersätts av eldrift och att sjöfartens nuvarande stora transporter av råolja och petroleum därför minskar avsevärt.

Osäkerhetsfaktorer

Modellerna för basprognoserna bygger på en rad antaganden om den framtida utvecklingen som framtida ekonomiska utveckling, handel och klimatåtaganden.

Trafikprognosers träffsäkerhet är beroende av att ingående delprognoser och förutsättningar ligger i linje med den framtida utvecklingen. Om någon eller några av delprognoserna eller förutsättningarna i realiteten inte visar sig uppfyllas, eller om de utvecklas väsentligt annorlunda mot vad som antagits, kommer naturligtvis inte transporterna att utvecklas enligt prognoserna i sin helhet. Resultaten bör användas med detta i åtanke.

9. Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022– 2033 (Referat)

Trafikverket Rapport (TRV 2021:7267)

[tagtrafik-2045-med-faststalld-plan--2022-2033.pdf](#)

Trafikeringsförutsättningar

Föreliggande prognos har 2045 som prognosår och förutsätter utbyggnad enligt fastställd nationell plan för åren 2022-2033. Bedömningarna inrymmer flera osäkerhetsfaktorer men grundtanken är att trafikeringen utgår från trafikutövarnas önskemål fram mot år 2045. För den regionala persontrafiken är utgångspunkten att ta med trafikering som är högst trolig att den kommer till utförande. Den långväga persontrafiken är mer svårbedömd, eftersom efterfrågan i de flesta fall styrs av hur olika operatörer för tillfället ser på marknaden.

Trots omfattande investeringar i de fastställda planerna för åren 2022-2033 kommer det på flera sträckor inte finnas möjlighet att framföra den efterfrågade tågtrafiken med hänsyn till tillgänglig kapacitet. Trafiken som presenteras måste vara fullt körbar, så att kapacitetsutnyttjandet på någon sträcka inte hamnar över 100 %. Det innebär avvägningar mellan persontåg och godståg eller långväga persontrafik kontra regional persontrafik. Grundtanken är att den trafik som redan finns idag ska prioriteras, såvida det inte finns risk att trafiken ändå förväntas minska på grund av sämre marknadsförutsättningar. När det gäller persontrafik, är det rimligt att tro att trafiktillväxten i första hand kommer att ske in mot storstäder och universitetsstäder.

Punktlighet 2008-2022

Punktligheten³⁰ i trafiken var under den studerade perioden sämst i landet på sträckan Stockholm-Malmö/Köpenhamn, med en genomsnittlig punktlighet på 68 procent. Den långväga persontrafiken på sträckorna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Karlstad/Oslo och nattåget till Norrland hade alla en punktlighet < 75 procent vilket utgör en betydande brist. Godstågen hade en genomsnittlig punktlighet på 76 procent.

Godståg och långväga persontrafik går ofta längre sträckor och då ökar risken för förseningar. På kortare sträckor är punktligheten som regel betydligt bättre. Det är helt enkelt svårt att bedriva trafik

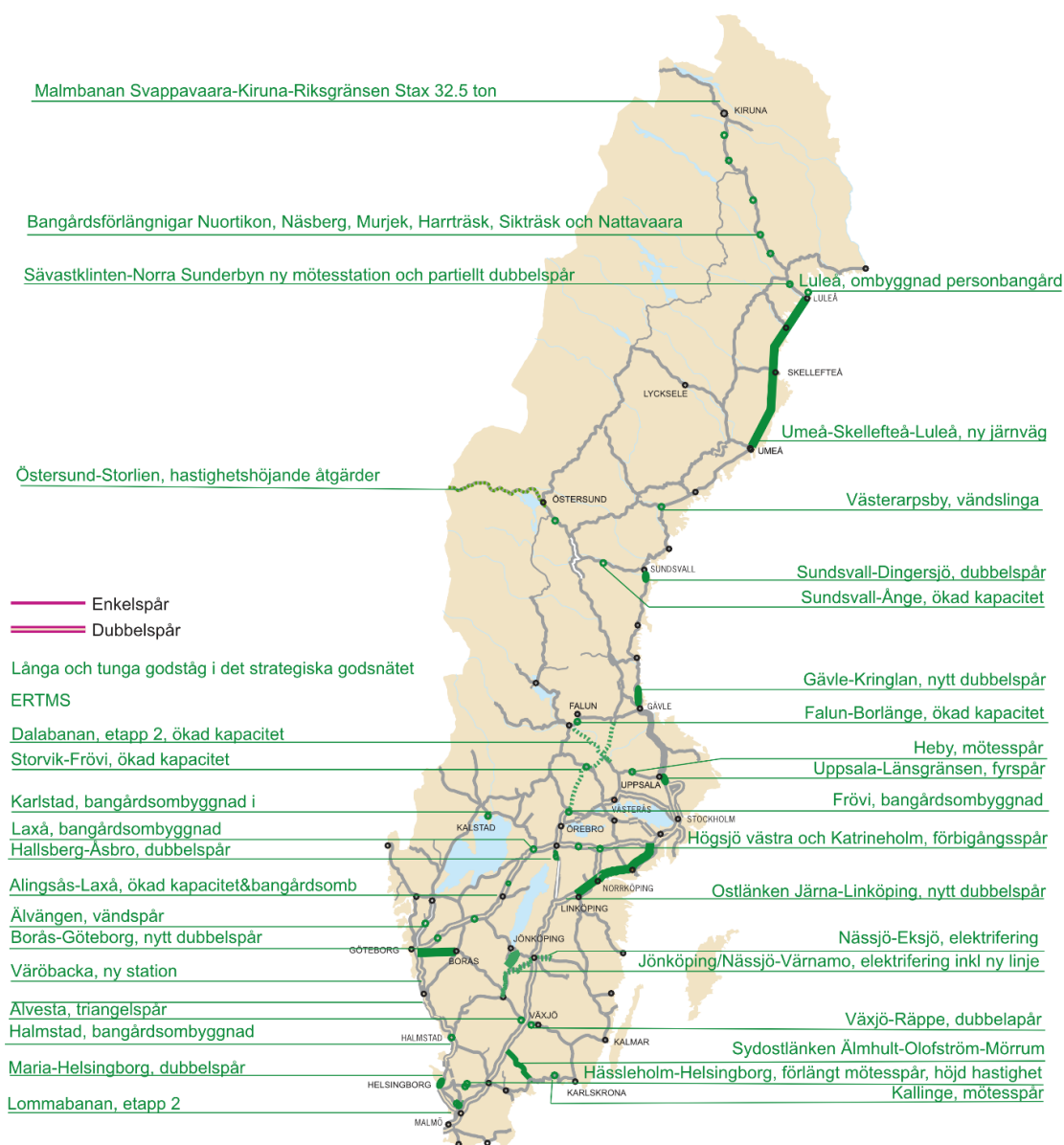
³⁰ Inställda tåg ingår inte i beräkningen av punktlighetsmättet vilket inte heller tåg med upp till 5,9 minuters försening gör.

på banor med många trafikuppgifter och hög belastning. I länder med långväga höghastighetståg på mestadels separata tågbanor är punktligheten mycket god. Denna separering av trafik finns inte för snabbtågstrafiken i t ex Sverige, Tyskland och USA, vilket medför att snabbtågens punktlighet i dessa länder stället är ca 70-75 procent.

Basprognos 2045

De tillkommande objekten som påbörjas under planperioden 2022–2033 visas i figur 25. Jämfört med den fastställda planen för åren 2018–2029 har det tillkommit några objekt. På samma sätt som i plan 2018–2019 ingår i södra Sverige Ostlänken (nytt dubbelspår mellan Järna och Linköping) samt nya dubbelspår Hässleholm–Lund och Borås–Göteborg. Det medför att delar av den regionala tågtrafiken in mot storstäderna kan utökas och få rejält kortare restider.

Utöver namngivna nyinvesteringar finns trimningsåtgärder som ännu ej specificerats och som kostar < 100 Mkr, samt nationella satsningar som exempelvis åtgärder för längre godståg och införande av ERTMS.



Figur 25. Utbyggnader i fastställd plan 2022-2033 som påverkar trafikering och kapacitet.

Långväga persontrafik – dag

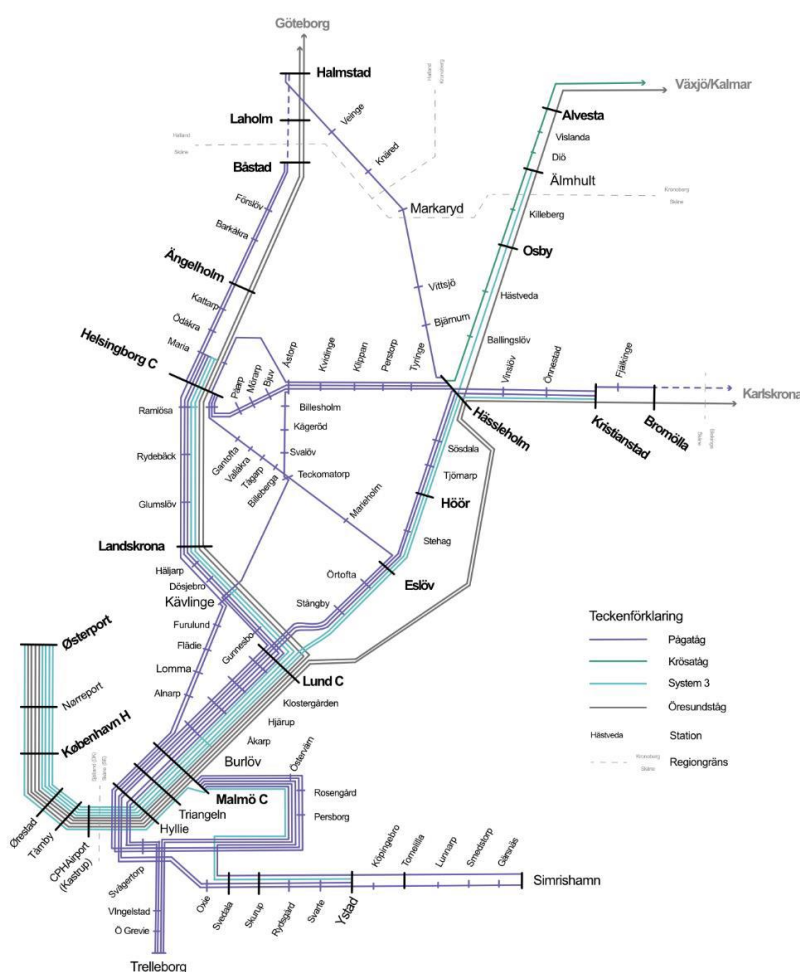
På Södra stambanan kommer den långväga trafiken med dagtåg enligt basprognosen (2045 jfrt med 2019) öka från 18 till 26 dubbelturer per dygn mellan Stockholm och Köpenhamn. Därutöver finns ytterligare en dubbeltur Stockholm-Malmö. Då SJ får sina nya tåg kring 2027 kan tågen gå varje timme till Köpenhamn. Snälltåget kör normalt tre dubbelturer/dygn och Flixbus planerar att starta trafik. Till följd av Ostlänken och nytt dubbelspår Hässleholm–Lund kan restiden på sträckan Stockholm–Köpenhamn minska med 30–40 min.

Långväga persontrafik - natt

Nattågstrafiken antas i stort behålla samma utbud och struktur som 2024. Från augusti 2022 går daglig nattågstrafik mellan Stockholm och Hamburg som är medtagen. När sedan Fehmarn Bält-förbindelsen är klar 2029 kommer förutsättningarna för nattåg till Europa att förbättras radikalt. Det är troligt att nattågen då utökas med fler linjer till Europa.

Regional tågtrafik – Skåne och Blekinge

Resandet med tåg i Skåne har ökat kraftigt under de senaste 20 åren. Region Skånes persontågstrategi för den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040³¹, figur 26, stämmer till stora delar överens med samarbetsprojektet *Greater Copenhagen* där det har presenterats strategiska trafikeringsscenarier för tågtrafiken i fyra huvudscenarier för åren 2030, 2035, 2040 och 2050³²



Figur 26. Målbild 2035 i persontågstrategi Skåne 2020-2040, antal tåg/tim under högtrafik.

³¹ Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040, Region Skåne 2021-02-16.

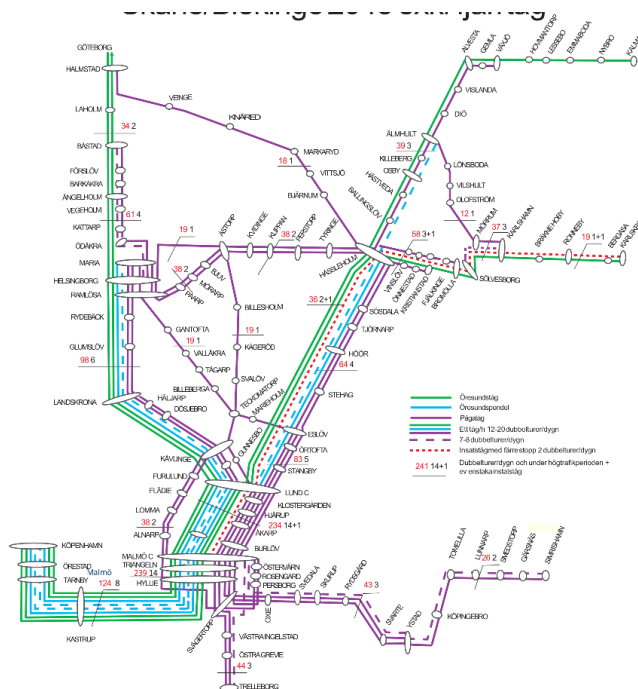
³² Strategiska scenarier för tågtrafiken i Greater Copenhagen 2019-09-17.

I målbild 2035 är det bland annat förutsatt att Öresundstågen går fyra gånger per timme över bron med två tåg/tim till Göteborg och två tåg/tim till Hässleholm som fortsätter till Kalmar respektive Karlskrona. I figur 27 visas trafikering i basprognosen. I tabell 5 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognos 2045.

Tabell 5. Dubbelturer/dygn i JA* och basprognos 2045.

JA= jämförelsealternativ utifrån vilken man beräknar konsekvenserna av någon åtgärd eller förändring.

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Kristianstad-Malmö/Simrishamn	20	20
Höör-Malmö C-Simrishamn	15	
Lund-Malmö C-Simrishamn	5	
Maria-Malmö-Simrishamn		19
Halmstad-Helsingborg	7	
Båstad-Helsingborg		27
Hässleholm-Höör-Malmö C		16
Helsingborg-Malmö-Ystad	19	
Höör-Malmö C		8
Åstorp-Lund-Malmö		19
Kävlinge-Lomma-Svågertorp-Malmö C		38
Malmö-Hyllie-Malmö	18	
Halmstad-Markaryd/-Hässleholm	13	18
Förlöv-Helsingborg	21	
Malmö C-Ystad	2	4
Helsingborg-Trelleborg	35	38
Kävlinge/Malmö-Trelleborg	6	6
Hässleholm-Bjuv-Helsingborg	15	19
Helsingborg-Åstorp	8	19
Karlshamn/Bromölla-Kristianstad	12	12
Kristianstad-Hässleholm-Helsingborg	14	19
Karlshamn-Älmhult		12
Köpenhamn-Eslöv-Hässleholm	6	14
Köpenhamn - Karlskrona	17	17
Malmö-Karlskrona		2
Köpenhamn-Helsingborg	15	24
Köpenhamn-Malmö-Lund	7	7
Kalmar-Malmö-Köpenhamn	17	13
Köpenhamn-Malmö-Älmhult		12
Göteborg-Malmö-Köpenhamn	19	34



Figur 27. Regionaltåg i Skåne trafikering i Bas 2045.

Regional tågtrafik – Småland och Östergötland

Den regionala tågtrafiken längs Södra stambanan har utökats kraftigt i Småland och Östergötland och numera går det regionala tåg på alla sträckor.

Mellan Nässjö och Hässleholm har det införts nio nya hållplatser under de senaste 10-15 åren. Där går två då olika tågssystem, dels Jönköping–Nässjö–Alvesta–Växjö dels Hässleholm – Alvesta–Växjö. Då det bara är enkelspår Alvesta–Växjö kopplas trafiken ofta ihop på sträckan Alvesta–Växjö. Trafiken har utökats och framåt 2030 antas timmestafik hela dagen. Det går även Krösatåg Kalmar–Emmaboda som framåt 2025 planeras utökas till Växjö. Det nya dubbelspåret mellan Göteborg och

Borås medför att IC-tågen på Kust-tillkustbanan får kortare restid till Göteborg och kan även angöra Landvetter flygplats. Mellan Alvesta och Växjö finns önskemål om att köra upp till sex tåg/h med sex olika tågssystem. Då det kommer att kvarstå enkelspår Alvesta – Råppe, antas trafiken från Jönköping via Värnamo vända i Alvesta.

I planen ingår dubbelspår på den korta sträckan Råppe–Växjö, som medför att tågen mellan Kalmar och Växjö då kan fortsätta till Råppe. I samband med upprustningen av Emmaboda– Karlskrona och nya mötesspår, har det startat regional trafik med nya hållplatser. Denna trafik antas vara oförändrad. I figur 28 visas trafikering i basprognosen. I tabell 6 görs en jämförelse mellan 2019 och basprognos 2045.

Tabell 6. Dubbelturer prognos 2019 och Bas 2045

Linjesträckning	Prognos 2019	Bas 2045
Falköping-Jönköping/Nässjö	10	6
Skövde-Jönköping/Nässjö	9	18
Mjölby-Tranås/Nässjö	10	24
Norrköping-Tranås	4	
Norrköping-Mjölby	5	16
Norrköping-Mjölby-Motala	38	36
Linköping-Västervik	8	4
Linköping-Kalmar	8	9
Jönköping/Nässjö-Eksjö	8	16
Nässjö-Värnamo		5
Nässjö-Halmstad	7	1
Värnamo-Halmstad		8
Jönköping-Värnamo-Alvesta		16
Värnamo-Växjö	10	
Nässjö-Vetlanda	7	12
Växjö-Nässjö-Jönköping	10	14
Växjö-Hässleholm	12	14
Kalmar-Malmö-Köpenhamn	17	13
Kalmar/Alvesta-Göteborg	4	4
Kalmar-Växjö		13
Råppe/Emmaboda-Kalmar	8	14
Emmaboda-Karlskrona	16	16



Figur 28. Regionaltåg Småland/Östergötland 2045.

Godstrafik 2045

Godstrafiken i basprognos 2045 beskrivs i en separat rapport. Fehmarn-Bältförbindelsen mellan Tyskland och Danmark ingår som förutsättning i prognosnätet för 2045. I planen ingår utbyggnader för att möjliggöra 750 meter långa godståg på de strategiska godsstråken. Figur 29 visar på vilka sträckor av det strategiska godsnätet som det blir möjligt att köra 750 meter långa godståg efter genomförande av den fastställda planen.

Även om körning med 750 meter långa godståg möjliggörs, så kommer flera av de aktuella sträckorna att vara överbelastade, vilket medför att det på dessa sträckor kommer att vara stora begränsningar för att framföra långa godståg. Dessa sträckor är i figuren markerade med orange färg.

Figur 29. Järnvägssträckor med möjlighet att köra 750 meter långa godståg.



Utbyggnad av nytt dubbelspår Hässleholm–Lund medför att godstågen får en rejält ökad kapacitet när de inte behöver blandas med snabba tåg utan stopp mellan Hässleholm och Lund. På Södra stambanan söder om Mjölby ökar då antal godståg. Den största ökningen hamnar då på sträckan Älmhult–Hässleholm där kapaciteten blir fullt utnyttjad. Så länge denna sträcka inte åtgärdas kommer godstrafiken inte att kunna öka ner mot kontinenten. Godstrafiken ökar även längs Västkusten efter det att hela Västkustbanan fått dubbelspår. Den största delen av den internationella godstrafiken mot kontinenten antas hamna på Öresundsbron, som får 50 godståg/dygn, mot 13 godståg/dygn till Trelleborg.

Sydostlänken mellan Olofström och Mörrum medför att godstrafiken till Karlshamn kan gå den kortaste vägen och inte behöver köra på de hårt belastade sträckorna Älmhult–Hässleholm och Hässleholm–Kristianstad. Triangelspår i Alvesta medför också att tågen mellan Göteborg och Olofström inte behöver göra lokrundgång i Alvesta, som sparar mycket tid och kostnader.

Kapacitet med Basprognos 2045

Trafikeringen i basprognosen är anpassad till den tillgängliga infrastrukturen, det innebär att trafikeringen kan antas vara körbar. Antalet sträckor med stora kapacitetsproblem förväntas dock öka jämfört med 2022, framför allt på de stora stråken med mycket trafik, vilket medför att det kommer att vara ett sårbart system. Persontrafiken ökar mest i storstadsområdena, här kommer belastningen framför allt att vara ett problem under de två mest belastade timmarna. Figur 30 visar kapacitetsbegränsningar över dygnet med basprognos 2045 och utbyggnader enligt fastställd plan för åren 2022-2033.

Figur 30. Kapacitetsbegränsningar i järnvägsnätet över dygnet med basprognos 2045.



10. Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. (Referat)

Rapport (TRV 2023/76671)

[Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

Tågfärjorna mellan Trelleborg och Rostock är sedan 2020 Sveriges enda kvarvarande tågfärjeförbindelse. Över tid har tågfärjorna haft en minskande beläggning av järnvägsgods och riskerar att på sikt upphöra med anledning av svag lönsamhet. Trafikverket har fått i uppdrag att redovisa åtgärdsförslag för att säkerställa upprätthållandet av förbindelsen i syfte att tillgodose godstransportnyttan och den svenska försörjningsberedskapens behov av transporter mellan Sverige och kontinenten.

Trafiken bedrivs idag på kommersiella villkor av en ekonomisk aktör på en fri marknad mellan två kommersiella hamnar och bedöms därmed vara lönsam. Utredningen har inhämtat uppgifter som gör det sannolikt att trafiken fortgår till och med 2026 samtidigt som ett antal faktorer indikerar att förbindelsen kan upphöra efter detta år.

Sveriges enda hamn för tåg färjor

Trelleborgs hamn är Skandinavians största RORO-hamn³³ med en genomströmning av drygt 1,2 miljoner fordon per år och är näst störst i Sverige efter Göteborgs hamn räknat i antalet hanterade ton. Hamnen är en av EU utpekad Corehamn inom TEN-T-nätverket och med 34 ankomster och avgångar per dygn trafikerar 16 färjor 5 olika destinationer i södra Östersjön. Hamnen har två tåg färjelägen till sitt förfogande och är Sveriges enda kvarvarande hamn som erbjuder reguljär tåg färjetrafik.

I jämförelse med konventionell RORO-hantering är tåg färjedriften dyr och idag uppnås inte full kostnadstäckning för hanteringen av järnvägsgods utan övrigt gods antas subventionera hanteringen av järnvägsgods i någon mån. Tåg färjetrafiken bedöms därför också stå under en löpande utvärdering som en del av hamnens affärsverksamhet. I samband med att avtalet med färjeoperatören löper ut den 31 december 2026 antas därför att en prisjustering är nödvändig vid ett eventuellt förnyande av avtalet.

Antalet transporterade järnvägsvagnar (20 000) på årsbasis är också relativt lågt i förhållande till antalet lastbilar och trailers (870 000). De intermodala transportlösningarna med lastbil, järnväg och fartyg via Trelleborgs hamn ökar i omfattning. En utbyggnad av hamnens kombiterminal skulle möjliggöra en tredubblad kapacitet av trailerhanteringen.

Hur trafiken på sikt kommer att utvecklas beror dock framför allt på i vilken utsträckning efterfrågan på intermodala järnvägstransporter kommer att utvecklas över lag.

Kommersiellt gods

Utredningen har fokuserat på det tunga godsets redundansbehov, specifikt för stål- och skogsindustrin som antagits ha störst nytta av tåg färjornas fördelaktiga bärighet för tunga transporter. Det är också ståltågen som främst nyttjar tåg färjeförbindelsen och möjligen har svårast att ställa om i det fall förbindelsen upphör. Samtidigt sker redan idag två tredjedelar av SSAB:s stålexport till sjöss och på väg.

Exporterade skogsprodukter nyttjar i princip inte tåg färjeförbindelsen utan industrin har sedan tidigare påbörjat övergången till fler intermodala transporter och utskeppning med sjöfart.

Kris och beredskap

Ett behov av tåg färjorna har kunnat identifieras för industrins transportbehov, civilförsvaret men också för Försvarmaktens och de allierades militära planering. I en NATO-kontext och för bilaterala samarbetsavtal är tåg färjeförbindelsen kritisk, främst för Försvarmakten, eftersom tåg färjorna är det primära vägvalet för militära transporter mellan kontinenten och Sverige.

Utredningen föreslår att Försvarmakten ges i uppdrag att genom avtal säkerställa en fortsatt tåg färjedrift på kort sikt även efter 2026. I det fall förbindelsen bedöms viktig att säkerställa ur ett beredskapsperspektiv även på lång sikt krävs ett utökat statligt engagemang.

³³ RORO betyder "roll-on roll-off" och syftar på metoden för att lasta och lossa fartyget, där fordonen kör på och av fartyget via ramper, vilket ger snabb lastning/lossning.

11. Får regional- och pendeltågen plats på spåren? En analys av järnvägskapacitet. (Referat)

WSP 2023-06-19. På uppdrag av Svensk Kollektivtrafik.

FÅR REGIONAL- OCH PENDELTÅGEN PLATS PÅ SPÅREN?

De regionala tågresorna dominerar

Regional- och pendeltågstrafik³⁴ som bedrivs i RKM³⁵:s regi utgör, räknat i tågkilometer, ca 80 procent av all persontrafik på de svenska järnvägarna och 90 procent av tågresorna³⁶. Tågutbudet och resandet har ökat kraftigt de senaste cirka 30 åren, enligt Trafikverket handlar det om en fördubbling för såväl körda kilometer som antal resor³⁷. Det är framför allt de regionala resorna (under 10 mil) som ökat markant, med nästan 250 %, medan det långväga resandet (över 10 mil) ökat med närmare 70 %³⁸. Under perioden 1990–2019 ökade antalet tågkilometer i persontrafiken med 110 % medan godstrafiken har minskat något.

I rapporten jämförs några olika scenarion för det framtida resandet med persontåg. En rak framskrivning av det historiska resandet visar en högre ökningstakt än Trafikverkets basprognos 2040, se tabell 7. Tidigare basprognoser har dock underskattat resandet med regionaltågstrafiken. Transportarbetet för gods på järnväg beräknas öka från 21,8 miljarder tonkilometer 2017 till 30,1 tonkilometer år 2040 enligt basprognosen.

Tabell 7. Scenarier för resandet med tåg år 2040 och 2050. Den raka framskrivningen baseras på data mellan 2010 och 2019 medan Basprognosen antar en årlig tillväxt på 1,8-1,9 procent mellan 2017 och 2040 och en årlig tillväxt på 1 procent mellan 2040 och 2065.

	2017	2040	2050
Rak framskrivning			
Regionala resor (miljarder personkilometer)		13	16
Trafikverkets basprognos			
Regionala resor (miljarder personkilometer)	7,1	10,9	12,1
Långväga resor (miljarder personkilometer)	7,4	11,2	12,3

Det ökade tågresandet fram till 2040 och 2050 kommer att leda till ökade behov av kapacitet på spåren, samtidigt som kapaciteten redan i dag är begränsad i stora delar av systemet, särskilt under högtrafik. Inte minst på banor in mot storstäder där regional- och pendeltågstrafiken är som störst.

Totalt, sett över hela landet, bedöms den utbyggda infrastrukturen inte kunna kompensera prognostiserad trafikökning till år 2040 vad gäller kapacitetsbehov. De största kapacitetsbegränsningarna kommer att uppstå på banor in mot storstäderna. Utöver själva spåren råder det också kapacitetsbegränsningar på stationer där tågen gör uppehåll. Särskilt stationer i de större städerna har kapacitetsbrister.

11 regionala tågssystem

Idag finns elva olika tågssystem som kör upphandlad regional- och pendeltågstrafik i Sverige, dessa tågssystem sammanfattas i tabell 8 nedan. Tabell 8 och figur 31 illustrerar att samtliga tågssystem kör i

³⁴ Gränsen mellan vad som kan klassas som regionaltågstrafik och pendeltågstrafik är i rapporten flytande.

³⁵ RKM=Regional kollektivtrafikmyndighet

³⁶ Trafikanalys, 2022. Hämtat från Trafa.se: [Bantrafik](#)

³⁷ Trafikverket 2022. Hämtat från: [Järnkoll – fakta om svensk järnväg - www.trafikverket.se](#) (2022-11-14).

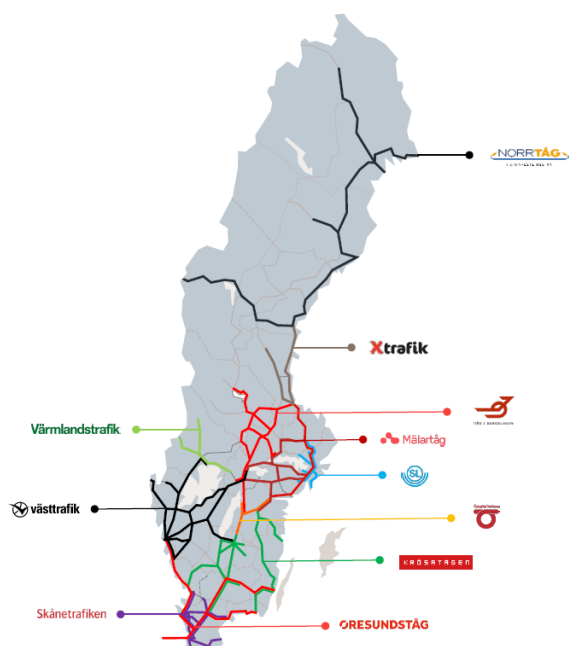
³⁸ Nelldal, Andersson, & Fröidh, 2020.

minst två av landets regioner och visar skillnader i storleken på systemen. Skillnaderna går att se i termer av resande, antal tågkilometer per år och systemens geografiska storlek.

SL, Mälartåg, Västtåg, Pågatågen och Öresundstågen har högst antal resor och tågkilometer per år. Dessa system karaktäriseras också av stort befolkningsunderlag och hög turtäthet. Resterande system kan täcka större geografier men med såväl lägre befolkningsunderlag som turtäthet.

Tabell 8. Upphandlad regional tågtrafik i Sverige. (Källa: Svensk Kollektivtrafik, 2022³⁹).

Tågsystem	Operatör	Region som trafikeras	Resor per år, miljoner (2019)	Tågkilometer per år, miljoner (2019)
Krösatågen	SJ	Halland, Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Skåne	3,3	5,9
Mälartåg	MTR	Stockholm, Uppsala, Sörmland, Västmanland, Örebro och Östergötland	12	14
Norrtåg	Vy Tåg	Jämtland, Västerbotten, Västernorrland och Norrbotten	1,5	5,5
Pågatågen	Arriva	Skåne, Halland, Blekinge och Kronoberg	26	15,5
SL	MTR	Stockholm och Uppsala	125	12,5
Tåg i Bergslagen	SJ	Gävleborg, Dalarna, Västmanland och Örebro	3	6
Värmlandstrafik	Vy Tåg	Värmland och Örebro	1	1,6
Västtåg	SJ	Västra Götaland, Halland, Jönköping, Örebro och Värmland	20,2	13,9
X-tåg	Vy Tåg	Gävleborg och Västernorrland	0,9	1,8
Öresundståg	SJ (Transdev fr. 2022-12-10)	Skåne, Halland, Västra Götaland, Blekinge, Kalmar och Kronoberg	28	27,3
Östgötatrafik	Arriva	Östergötland och Jönköping	4,1	3,6
Totalt			225	107,6

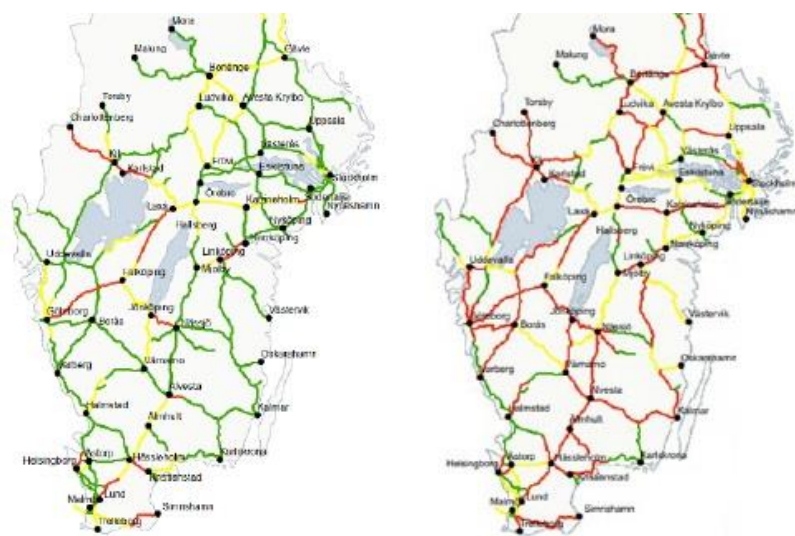


Figur 31. Karta över de elva systemens tågtrafik i Sverige. (Källa: Svensk Kollektivtrafik, 2022).

³⁹ Svensk Kollektivtrafik. (2022). Järnvägs- och spårtrafik. Stockholm: Svensk Kollektivtrafikservice AB.

Kapacitet på spåren

Kapacitetsutnyttjande är ett mått för att beskriva infrastrukturens belastning och beräknas dels för dygnet, dels för den tvåtimmars-period under dygnet med mest intensiv trafik. Beräkningarna återspeglar hur stor andel av tiden som banornas linjedelar är belagda med tåg. Trafikverket gör årligen en kapacitetsanalys av hela järnvägsnätet i Sverige. Kapacitetsutnyttjandet kan beskrivas dels över dygnet dels under högtrafik. Det finns t.ex. banor som har ett mycket högt utnyttjande under högtrafik, morgon och kväll, men mer begränsad trafik under övriga tider på dygnet. I figur 32 redovisas kapacitetsutnyttjandet över dygnet respektive under dygnets högst trafikerade tvåtimmarsperiod. På banor med en hög andel godstrafik kan den högst trafikerade tvåtimmarsperioden vara under andra tider på dygnet.



Figur 32. Kartorna visar Kapacitetsbegränsningar utifrån kapacitetsutnyttjande över dygnet (t v) och under maxperiod två timmar (t h) 2019 enligt trafik år 2019. (Källa: Trafikverket)

(Bilden beskuren och visar endast södra Sverige).

Framtiden

I rapporten beskrivs en önskad utveckling (framtidsscenario) i fem regionala tågssystem - Skånetrafiken, Västtrafik, Storstockholms lokaltrafik (SL), Mälardalstrafik och Norrtåg – i vilka man vill utöka trafiken och öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Skånetrafiken

Skånetrafikens framtidsbild bygger på underlag från Region Skånes persontågstrategi och Regionsamverkan Sydsvenskes handlingsplan för kollektivtrafiken. Skånetrafiken planerar och upphandlar Pågatågen och trafikeringen med dem i Skåne, Blekinge och till viss del Småland och Halland. Skånetrafiken är även delägare av Öresundståg i samarbete med andra regioner.

Totalt rullar 99 Pågatåg och 111 Öresundståg i trafik idag, samtliga fordon ägs av Skånetrafiken och av Transitio som hyr ut till övriga Öresundstågsregioner. Pågatågen syftar till att bidra till lokal tillgänglighet och stannar på i princip alla stationer, medan Öresundstågen är ett storregionalt tågssystem som förbinder stationer i större orter i södra Sverige och östra Danmark.

Tidigare hade Skånetrafiken planer på ett tredje tågssystem, System 3, i Skåne som framför allt skulle trafikera de tyngsta stråken Malmö till Helsingborg och Hässleholm, men upphandlingen avbröts⁴⁰. I stället arbetar man nu med att utöka Öresundstågstrafiken.

⁴⁰ News Øresund (2022). [Skånetrafiken vidareutvecklar Öresundstågen istället för att införa system 3 – News Øresund Sverige](#)

Får regional- och pendeltågen plats på spåren i framtiden?

Det finns problem med ett högt kapacitetsutnyttjande. Det höjda kapacitetsutnyttjandet som framtida trafikökningar medför riskerar att leda till längre restider jämfört med nuläget. Det beror på att en ökning av antalet tåg på enkelspår innebär att tåg behöver stå mer tid på grund av fler tågmöten. Liknande problem uppstår på banor med dubbelspår eftersom risken för kappkörningsproblem mellan långsamtgående och snabbgående tåg ökar, vilket medför ett ökat behov av förbigångar alternativt att de snabba tågen får köra långsammare.

Förutom regional- och pendeltågstrafikens planer för framtida trafikökningar och möjligheter att få efterfrågade tåglägen påverkas kapacitetssituationen också till stor del av hur den kommersiella tågtrafiken samt godstrafiken kommer att utvecklas till år 2030. För den kommersiella tågtrafiken samt godstrafiken är det generellt sett större osäkerhet kring prognostiserad utveckling då den typen av tågtrafik påverkas mer av konjunkturer och vilka aktörer som kommer bedriva tågtrafiken.

Totalt, sett över hela landet, bedöms den utbyggda infrastrukturen, enligt plan, inte kunna kompensera prognostiserad trafikökning till år 2040 vad gäller kapacitetsbehov.

Vad kan göras för att öka kapaciteten på spåren?

I rapporten diskuteras vilka åtgärder som kan vidtas på olika lång sikt för att minska järnvägens kapacitetsbrist. De nedanstående punkterna finns med bland tänkbara åtgärder.

På kort sikt

- Minska förseningarna i tågtrafiken.
- Högre och längre tåg.
- Tåg företagen håller sitt tågläge.
- Optimera kapacitetstilldelningsprocessen.

På något längre sikt

- Införa gemensamma hastigheter för fordonen.
- Bygga nya spår.

På lång sikt

Införa automatiserad trafik, det vill säga förarlösa tåg.

12. Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan, Borås-Kalmar/Karlskrona (Referat nuläge)

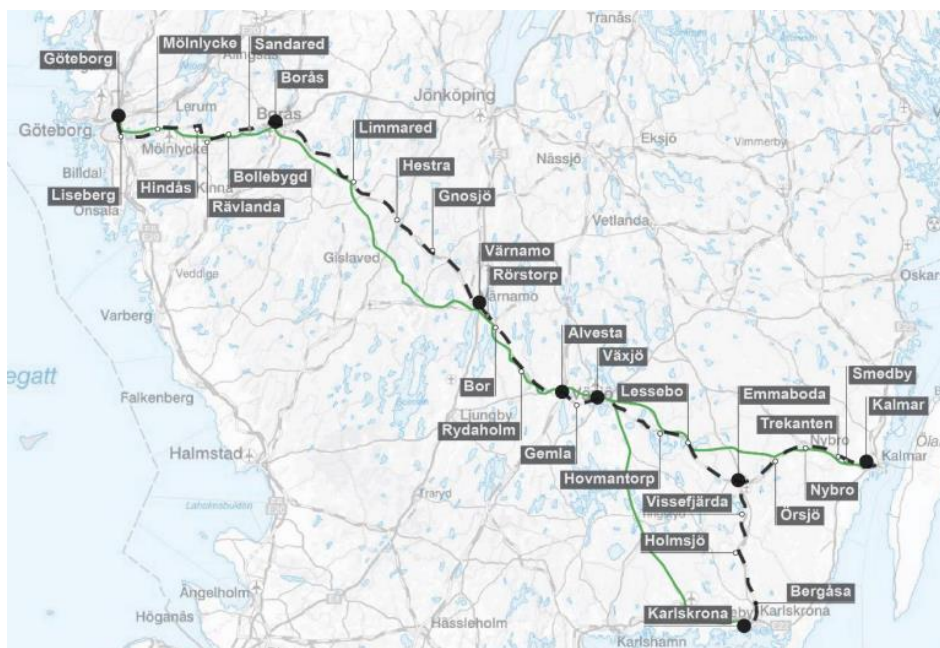
Rapport (TRV 2019/16039)

[Åtgärdsvalsstudie Kust till kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona](#)

En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen av infrastrukturåtgärder för att ge en helhetsbild och förslag på hållbara åtgärder. I detta sammanhang används endast ett antal bilder ur rapporten som beskriver nuläget (från 2019): befolkning, trafikeringen på banan och basprognosens framtida bild av trafikeringen.

Stationer och befolkning

Figur 33 visar befintliga stationer längs Kust-till-kustbanan och tabell 9 visar befolkningen i stationsorterna längs banan.



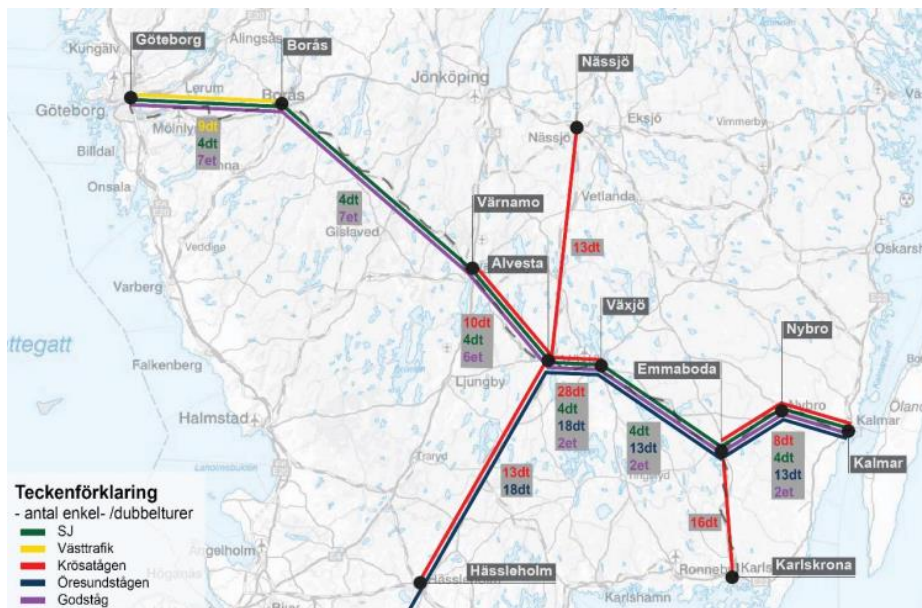
Figur 33. Kartan visar Kust-till-kustbanan med dess befintliga stationer.

Tabell 9. Invånare år 2018 i stationsorterna längs Kust till kustbanan enligt 2018 års tätortsgränser (Källa: SCB).

Station	Antal invånare (2018)	Station	Antal invånare (2018)
Göteborg/Liseberg	592 042	Gemla	1 128
Mölnlycke	18 320	Växjö	69 127
Hindås	2 974	Hovmantorp	3 156
Bollebygd	4 413	Lessebo	3 016
Rävlanda	1 538	Emmaboda	5 035
Sandared	3 355	Örsjö	383
Borås	72 984	Nybro	13 494
Limmared	1 507	Trekanten	1 592
Hestra	1 374	Smedby	3 674
Gnosjö	4 530	Kalmar	40 434
Värnamo/Rörstorp	19 669	Vissefjärda	673
Bor	1 291	Holmsjö	367
Rydaholm	1 628	Karlskrona/Bergåsa	37 174
Alvesta	9 076		

Trafikering och trafikutbud

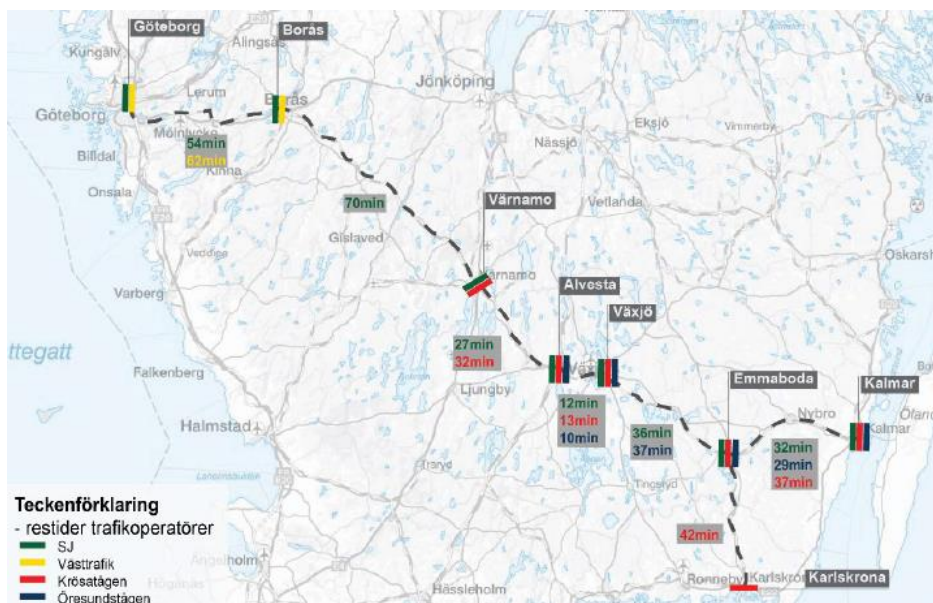
Längs Kust till kustbanan förekommer persontrafik i ett flertal olika trafikupplägg inom och mellan regioner. På persontrafiksidan trafikeras banan av SJ, Västtrafik, Krösatågen och Öresundstågen. Turutbudet på Kust till kustbanan varierar kraftigt på de olika sträckorna, se figur 34. Högst trafikering återfinns på sträckan Alvesta–Växjö där omkring 50 dubbelturer per dag körs. Utöver persontrafiken finns även viss trafikering av godståg i stråket.



Figur 34. Antal tåg per vardagsdygn. Dubbelturer för persontåg är hämtade från tidtabeller i tågplan för 2019, enkelturer för godståg är genomsnittlig trafik under 2018.

Restider

Restiderna längs Kust till kustbanan för de olika trafikoperatörerna redovisas i figur 35.



Figur 35. Restider längs Kust till kustbanan (Källa: Resrobot, 2019).

Trafikering enligt Basprognos 2040 (enligt plan 2018-2029)

Trafikverkets basprognos för 2040 förutsätter att gällande investeringsplaner för åren 2018–2029 har genomförts. För Kust till kustbanan förutsätts således t.ex. att nytt dubbelspår Göteborg-Borås och Västlänken är färdigställt. Trafiken som presenteras i basprognosen, tabell 10, måste vara körbar vilket innebär att kapacitetsutnyttjandet inte får överstiga 100 % någonstans i nätet.

Tabell 10. Trafikering enligt Basprognos 2040 (enligt plan 2018-2029).

Sträcka	Persontåg		Godståg	Linjesträckningar (antal persontåg i dt/dygn)
Borås-Värnamo	0,5 tåg/h	8 dt/dygn	17 et/dygn	Göteborg-Växjö (8)
Värnamo-Alvesta	1,5 tåg/h	24 dt/dygn	12 et/dygn	Göteborg-Växjö (8) Jönköping-Värnamo-Alvesta (16)
Alvesta-Växjö	3,5 tåg/h	53 dt/dygn	3 et/dygn	Göteborg-Växjö (8) Jönköping-Nässjö-Växjö (14) Växjö-Hässleholm (14) Köpenhamn-Malmö-Kalmar (17)
Växjö-Emmaboda	2 tåg/h	30 dt/dygn	3 et/dygn	Växjö-Kalmar (13) Köpenhamn-Malmö-Kalmar (17)
Emmaboda-Kalmar	2 tåg/h	30 dt/dygn	2 et/dygn	Växjö-Kalmar (13) Köpenhamn-Malmö-Kalmar (17)
Emmaboda-Karlskrona	1 tåg/h	16 dt/dygn	0 et/dygn	Emmaboda-Karlskrona (16)

13. Öresundstågsresandet 2023 – Sammanställning och analys av tågresandet helår 2023 jämfört med föregående helår (Referat)

Trivector 2024. (Rapport 2024:5 / Version 1.0) 2024-02-07

Beräkningarna i rapporten baseras på sammanlagt tolv resanderäkningsperioder ombord på Öresundstågen; vår, sommar samt höst 2020–2023⁴¹. Olika faktorer kan påverka utfallet som t.ex. långvariga banarbeten eller rabattkampanjer som kan förklara skillnader, men beräkningarna har inte korrigerats för detta.

I tabell 11-13 visas en sammanställning av resandet i Sydsverige och Danmark.

Tabell 11. **Antal resor** med Öresundståg fördelat per län/land (utgår från alla veckodagar). Resande till, från eller inom länen ingår liksom genomresande. Negativa förändringar är **rödmarkerade**.

Län	Antal resor 2023 (i miljoner)	Antal resor 2022 (i miljoner)	Förändring 2022–2023	Antal resor 2019 (i miljoner)	Förändring 2019–2023
Ö-tåg Skåne	24,77	21,36	+16 %	22,79	+9 %
Ö-tåg Blekinge	1,36	1,34	+2 %	1,35	+1 %
Ö-tåg Kronoberg	1,89	1,87	+1 %	1,85	+2 %
Ö-tåg Kalmar	0,90	0,92	-2 %	0,81	+12 %
Ö-tåg Halland	4,75	4,69	+1 %	4,81	-1 %
Ö-tåg V Götaland ⁷	3,01	3,08	-2 %	3,18	-5 %
S:a Ö-tåg i Sverige ⁸	28,89	25,39	+14 %	27,14	+6 %
Ö-tåg Danmark	17,03	-	-	-	-
Summa Ö-tåg	33,74	-	-	-	-

⁴¹ Alla tåg är räknade varje dag i drygt en vecka i varje räkningsperiod. Med utgångspunkt från detta har årsvärden beräknats. Räkningarna utförs av ombordpersonalen. Materialet kontrolleras och omöjliga/orimliga värden slopas (normalt ca 10 %).

Tabell 12. **Persontransportarbetet** (antal personkm) med Öresundståg fördelat per län/land (utgår från alla veckodagar). Även genomresande i länen ingår. Negativa förändringar är **rödmarkerade**.

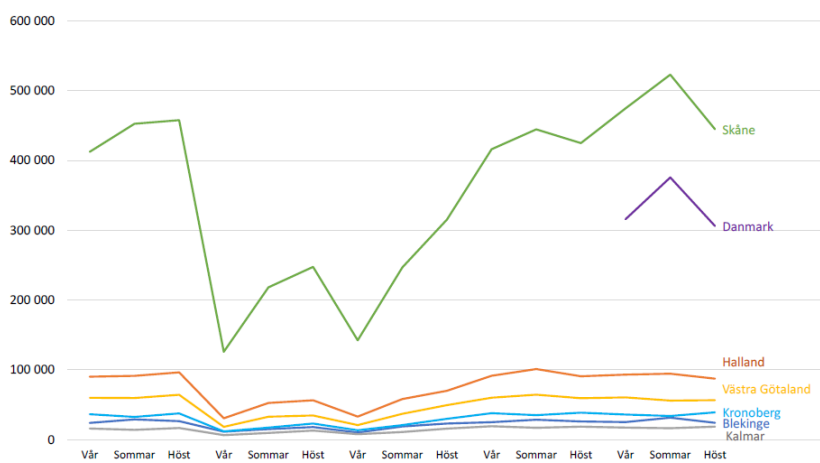
Län	Personkm 2023 (km)	Personkm 2022 (km)	Förändring 2022–2023	Personkm 2019 (km)	Förändring 2019–2023
Ö-tåg Skåne	1 072 797 595	948 590 908	+13%	1 012 314 651	+6%
Ö-tåg Blekinge	66 781 583	67 774 755	-1%	69 163 157	-3%
Ö-tåg Kronoberg	97 494 816	101 369 516	-4%	88 064 067	+11%
Ö-tåg Kalmar	40 077 649	41 508 950	-3%	35 640 197	+12%
Ö-tåg Halland	359 179 104	390 958 827	-8%	371 959 628	-3%
Ö-tåg V Götaland ⁹	41 614 592	40 713 945	+2%	42 223 329	-1%
S:a Ö-tåg i Sverige	1 677 944 404	1 590 915 903	+5%	1 619 363 646	+4%
Ö-tåg Danmark	265 658 791	-	-	-	-
Summa Ö-tåg	1 943 603 195	-	-	-	-

Tabell 13. **Medelreslängd** (km) med Öresundståg fördelat per län/land (utgår från alla veckodagar). Även genomresande i länen ingår. Negativa förändringar är **rödmarkerade**.

Län	Medelreslängd 2023 (km)	Medelreslängd 2022 (km)	Förändring 2022–2023	Medelreslängd 2019 (km)	Förändring 2019–2023
Ö-tåg Skåne	43,3	44,4	-2%	44,4	-3%
Ö-tåg Blekinge	49,0	50,6	-3%	51,4	-5%
Ö-tåg Kronoberg	51,6	54,1	-5%	47,5	+9%
Ö-tåg Kalmar	44,5	45,0	-1%	44,1	+1%
Ö-tåg Halland	75,7	83,3	-9%	77,4	-2%
Ö-tåg V Götaland ⁹	13,8	13,2	+5%	13,3	+4%
Ö-tåg i Sverige	58,1	62,7	-7%	59,7	-3%
Ö-tåg Danmark	15,6	-	-	-	-
Summa Ö-tåg	57,6	-	-	-	-

Resorna i Skåne och Danmark dominerar

I figur 36 visas resandet per län under räkningsveckorna. Antalet resor som utfördes var tydligt större i Skåne och Danmark än i andra delar av Öresundstågssystemet.



Figur 36. Resande per län under räkningsveckorna våren 2019 – höst 2023. Resandet var tydligt större i Skåne län och Danmark än i andra delar av Öresundstågssystemet.

Öresundstågsresandets utveckling 2000–2023

Öresundstågsresandet utveckling sedan starten 2000 kan beskrivas i nedanstående punkter:

- Kraftig utveckling 2000–2008 (i genomsnitt nästan +20 % per år).
- Stabilisering med svag ökning 2008–2019 (i genomsnitt drygt +2 % per år)
- Dramatisk resandeminskning 2020 på grund av Coronapandemin. Det lägre resandet håller i sig 2021.
- Återhämtning till nära pre-pandemisk nivå under 2022.
- Återgång till svag resandeökning 2023 (i genomsnitt knappt +2 % utslaget per år 2019–2023, dvs. bortsett från pandemin).

Jämfört med föregående år ökar resandet i Sverige med +14 % och jämfört med 2019 med 6 %, vilket gör att resandeutvecklingen nu ser ut att fortsätta på trenden från 2008–2019, d v s cirka 2 % årlig resandeökning. Om denna trend håller i sig återstår att se.

Även om nivåförändringarna av resandet är relativt små sedan 2019 har karaktären på resandet ändrats tydligt. Helgresandet har ökat kraftigt medan högtrafiktopparna på vardagar är lägre nu, vilket kan tolkas som att arbetspendlingen nu står för en mindre andel av resandet medan fritidsresorna står för en större. Hemarbete har blivit vanligare – ofta någon dag i veckan – och tjänsteresorna är troligen färre. Den tidigare ökningen av medelreslängderna som syntes i flera län (och i svenska Öresundstågen totalt) toppade under 2021–2022 och har därefter gått tillbaka till en nivå närmare 2019 års, möjligen med undantag av Kronoberg (+9 % jämfört med 2019, men stadigt minskande sedan 2021).

Sedan i fjol är det resandet i Skåne som utvecklas bäst (+14 %), medan övriga län är i princip oförändrade. Sedan innan pandemin (2019) är det Kalmar län som utvecklas bäst (+12 %), följt av Skåne (+9 %), medan Västra Götaland backat (-5 %) och övriga tre län ligger på i stort samma nivå som 2019.

14. Övriga tågssystem på Kust-till-kustbanan

Krösatåg

Elektrisk trafik med Krösatåg har funnits på sträckan Kalmar-Emmaboda-Karlskrona sedan december 2013. Tio år senare, i december 2023, förlängdes trafiken mellan Kalmar-Emmaboda med 2 dubbelturer per dag till Växjö. Krösatågen på ”Kalmarbetet” stannar i Smedby, Trekanten och Örsjö utöver de stationer där Öresundståg och SJ-tåg stannar. Restiden med Krösatågen är längre än för Öresundståg och SJ-tåg.

För Krösatågen finns inga skriftliga sammanställningar eller analyser av det slag som finns för Öresundstågen. Men resandet följs med manuella resanderäkningar på samma sätt som för Öresundstågen.

Antalet dubbelturer vardagar är på sträckan Kalmar-Emmaboda/Växjö 8 stycken (2 av dessa går till Växjö. Sträckan Karlskrona-Emmaboda trafikeras vardagar med 16 dubbelturer. I Emmaboda sker omstigning mellan tågsträckor/tågssystem.

Resandet var under 2022 ca 104 000 resenärer på Kalmarbenet och ca 207 000 på Karlskronabenet.

SJ-tåg

SJ bedriver kommersiell tågtrafik och trafikerar sträckan Kalmar-Göteborg med 3 dubbelturer dagligen. De regionala resorna med SJ-tågen (biljettgiltighet med KLT-biljett) var under 2022 ca 44 000 till antalet.

Godståg 2023, Kust-till-kustbanan

På Kust-till-kustbanan (Kalmar-Alvesta) går det ett godståg till Kalmar på morgonen och ett därifrån på eftermiddagen, måndag till fredag. Det är massa från Mönsterås Bruk som transporteras.

Turistresor till Kalmar län

Turistresor utgör en delmängd av de resor som ingår i vanliga reseräkningar. För att få en bild av syftet med en resa behöver uppgifter samlas in på annat sätt. Ett sätt att mäta turistresor är att mäta antalet gästnätter på hotell, stugbyar, campingplatser mm. Majoriteten av all inkvartering utgörs av svenskar som resor inom landet. Storstäder tillsammans med t.ex. Jämtland, Öland och Gotland drar till sig många turister. Storstadsturismen utnyttjar i högre grad kollektiva färdmedel medan turisterna till Öland i hög grad är bilburna.

Öland hade 1 429 679 gästnätter under 2023⁴². Det är nära på hälften av alla turister i Kalmar län. Utomhusaktiviteter, utflykter och god mat är uppskattade inslag i Ölandsbesöket.

15. Strategisk inriktning för kollektivtrafik och infrastruktur i Sydöstra Sverige

Den strategiska inriktningen för kollektivtrafik och infrastruktur i Sydöstra Sverige tas fram i samverkan mellan de sex regioner i Sydöstra Sverige som ingår i Regionsamverkan Sydsverige (RSS)⁴³.

RSS har för **infrastrukturen** redovisat ett positionspapper 2024⁴⁴. År 2021 redovisades Sydsvenska prioriteringar⁴⁵ utifrån positionspapper för infrastrukturen 2020. En del av de föreslagna åtgärderna är pågående, beslutade eller har flyttat fram sina positioner i den nationella prioriteringen. RSS arbetar nu med att uppdatera sina prioriteringar utifrån positionspapperet från 2024.

Sydsveriges positioner i utvecklingen av transportsystemet är enligt positionspapperet 2024:

- **Nationell och internationell tillgänglighet.** Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna med omvärlden stärks.
- **Sammanknutet Sydsverige.** Transportsystemet ska stärka integration och sammanhållning i södra Sverige.
- **Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter.** Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt och hållbart som möjligt.

I positionspapperet redovisar man sedan vad man menar krävs för att nå framgång inom dessa områden.

RSS har för **kollektivtrafiken** redovisat ett positionspapper 2019⁴⁶. År 2021 redovisades Handlingsplan kollektivtrafik⁴⁷ där man redovisar hur man tänker sig nå de restidsmål som finns i positionspapperet.

Handlingsplanen fokuserar på den gränsöverskridande persontågtrafiken och blickar mot 2040. Strategierna och förslagen i handlingsplanen leder till att fler tillväxtmotorer hamnar klart närmare varandra, vilket stärker Sydsverige. Planen prioriterar pendlingsbara relationer genom att stärka förbindelser inom en timme och att få fler relationer inom eller i närheten av en timme. För att

⁴² Ölandsbladet 2024-04-12.

⁴³ I RSS ingår sex Sydsvenska regioner: Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne.

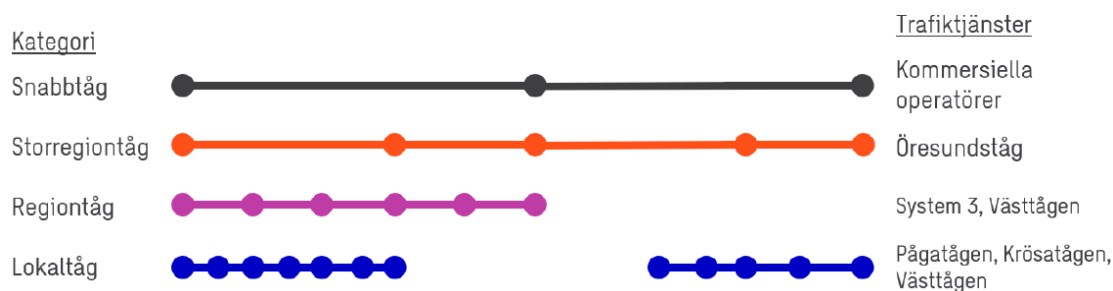
⁴⁴ RSS (2024) Positions-papper infrastruktur. [Positions-papper för infrastruktur. Regionsamverkan Sydsverige 2024](#)

⁴⁵ RSS (2021) Sydsvenska prioriteringar. [Sydsvenska-prioriteringar-2021-beslutad-2021-05-21-enkelsidor.pdf](#)

⁴⁶ RSS (2019) Positions-papper Kollektivtrafik. [Positions-papper-kollektivtrafik-2019-10-07.pdf](#)

⁴⁷ RSS (2021) Handlingsplan Kollektivtrafik. [RSS-Handlingsplan-Kollektivtrafik-210521.pdf](#)

uppnå detta krävs bland annat parallella tågtrafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild, nya snabbare tåg och ny järnvägsinfrastruktur. Principen för parallell tågtrafik visas figur 37.

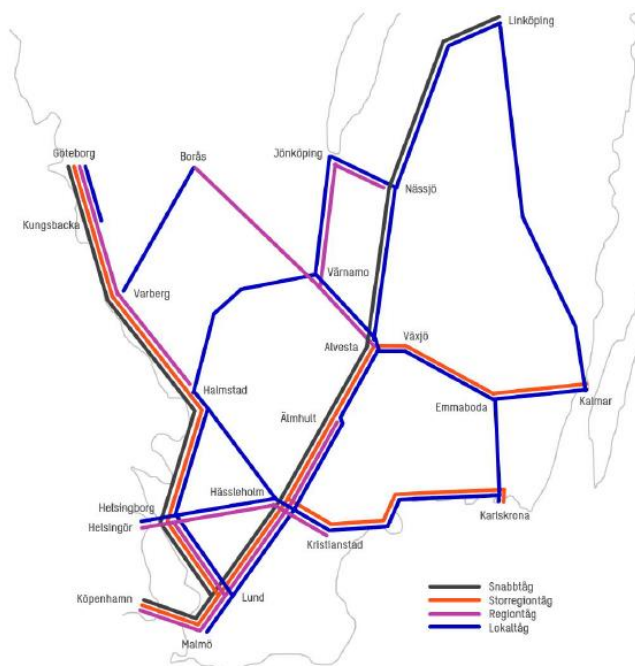


Figur 37. De olika tågkategorierna har olika hastighet: Snabbtåg 250-320 km/tim, Storregiontåg 200-250 km/tim, Regiontåg 180-200 km/tim och Lokaltåg 160-180 km/tim.

Principen framhåller upp till fyra parallella tågtrafiksystem i samma relation. Antalet parallella tågtrafiksystem i respektive relation avgörs av bland annat resandeunderlaget och infrastrukturen. Sett utifrån marknaden måste varje tågtrafiksystem ha ett resande som ger en rimlig trafikekonomi. Storleken på resandeunderlaget avgör antal möjliga tågtrafiksystem. Statistik på befintligt tågresande i offentlig regi ger en fingervisning till att uppskatta marknadernas storlek. Därtill behöver framtida potential i resandetillväxt vägas in. Den översta nivån – kategorin snabbtåg – sköts av kommersiella operatörer och antas fortsatt finnas längs befintliga sträckningar i södra Sverige: Köpenhamn-Malmö-Stockholm och Malmö-Göteborg. Övriga tre möjliga nivåer sköts i offentlig regi och kan relateras till möjligt resandeunderlag.

För att parallella trafiksystem med olika hastigheter ska vara körbart behövs såväl åtgärder i infrastrukturen som ett trafikupplägg med viss takt och symmetri.

Handlingsplanens framtidsbild (Utblick mot 2040) redovisas i figur 38.



Figur 38. Utblick mot 2040 med fyra parallella tågssystem för persontrafik i Sydsverige. (Källa: Handlingsplan Kollektivtrafik, 2021).

Källor

Deutsche Bahn, webbplats (2024-11-06) [Projektöversikt - Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung](#)

Europaparlamentets och rådets förordning 2024/1697. [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2024/1697 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna \(EU\) 2021/1153 och \(EU\) nr 913/2010 och om upphävande av förordning \(EU\) nr 1315/2013](#)Text av betydelse för EES.

Fehmarn.com, webbplats (2024-10-08) [Fehmarnbelt tunnel \(femern.com\)](#).

Nelldal, B.-L., Andersson, J., & Fröidh, O. (2020). Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2020: Avreglering och konkurrens mellan tåg, flyg och buss samt effekter av coronapandemin på trafiken. Stockholm: KTH.

News Øresund (2022). [Skånetrafiken vidareutvecklar Öresundstågen istället för att införa system 3 – News Øresund Sverige](#)

PLANIMPACT (2024). Fehmarn Bält och Kronoberg. Hur kan Kronoberg optimera nyttan av den förbättrade tillgängligheten till Europa. (På uppdrag av Region Kronoberg).

SWECO (2023). Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link Forecasts, Challenges and Solutions 2023-03-31. (På uppdrag av Greater Copenhagen och STRING) [Fehmarn Belt Fixed Link Report 230516.pdf](#)

Regeringens proposition 2024/25:28. Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. [Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera](#)

Regionsamverkan Sydsverige (2021). Handlingsplan Kollektivtrafik. En väl utvecklad Sydsvensk kollektivtrafik gynnar hela Sverige. [RSS-Handlingsplan-Kollektivtrafik-210521.pdf](#)

Regionsamverkan Sydsverige (2019). Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige. Positionspapper Kollektivtrafik 2019. [Positionspapper-kollektivtrafik-2019-10-07.pdf](#)

Regionsamverkan Sydsverige (2024). Positionspapper för infrastruktur. En välutvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige. [Positionspapper för infrastruktur. Regionsamverkan Sydsverige 2024](#)

Regionsamverkan Sydsverige (2021). Sydsvenska prioriteringar 2021. Utifrån Positionspapper för infrastruktur 2020: En väl utvecklad infrastruktur i Sydsverige gynnar hela Sverige. [Sydsvenska-prioriteringar-2021-beslutad-2021-05-21-enkelsidor.pdf](#)

Region Skåne 2023. PM Jämförelse av Öresundsprognoser, 2023-04-25.

Region Skåne 2021. Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040, Region Skåne 2021-02-16

Region Skåne. Skånes TEN-T hamnar – en viktig länk i Sveriges försörjningskedja. [Skånes hamnar](#)

Svensk Kollektivtrafik. (2022). Järnvägs- och spårtrafik. Stockholm: Svensk Kollektivtrafikservice AB.

Trafikanalys. (2022). Bantrafik. Hämtat från trafa.se: [Bantrafik](#)

Trafikstyrelsen (2023). Trafikplan for den statslige jernbane 2023, 2023-10 [Trafikplan for den statslige jernbane.pdf](#)

Trafikverket (2019). Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan, Borås-Kalmar/Karlskrona (TRV 2019/16039) [Åtgärdsvalsstudie Kust till kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona](#)

Trafikverket 2022. Hämtat från: [Järnkoll – fakta om svensk järnväg - www.trafikverket.se](#) (2022-11-14).

Trafikverket 2024. Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037. Rapport TRV 2023/70321 (2024-01-15) [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 \(diva-portal.org\)](#)

Trafikverket 2024. Kapacitet och redundans för transporter över Öresund. Rapport, TRV 2024/40111 (2024-07-01). [Kapacitet och redundans för transporter över Öresund \(diva-portal.org\)](#)

Trafikverket 2023. Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne. Rapport, TRV 2022/145392 (2023-06-26). [Huvudrapport Kapacitet i Skåne \(diva-portal.org\)](#)

Trafikverket 2024. Prognos för persontrafiken 2045. Trafikverkets Basprognoser 2024. Rapport TRV 2021/7267 (2024-04-02). [Prognos för persontrafiken 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024](#)

Trafikverket 2024. Tågtrafik 2045 med fastställd plan 2022– 2033. Trafikverkets Basprognoser 2024. Rapport TRV 2021:7267 (2024-04-01) [tagtrafik-2045-med-faststalld-plan--2022-2033.pdf](#)

Trafikverket 2024. Prognos för godstransporter 2045. Trafikverkets Basprognoser 2024. Rapport TRV 2021/7267 (2024-04-02). [Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024 \(diva-portal.org\)](#)

Trafikverket 2024. Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Rapport TRV 2023/76671 (2024-02-22) [Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland \(diva-portal.org\)](#)

Transportministeriet 2021 (Danmark). Danmark fremad – infrastrukturplan 2035. (April 2021). [Danmark fremad– Infrastrukturplan 2035](#)

Trivector 2024. Öresundstågsresandet 2023 – Sammanställning och analys av tågresandet helår 2023 jämfört med föregående helår. Rapport 2024:5 / Version 1.0 (2024-02-07)

WSP 2023. Får regional- och pendeltågen plats på spåren? En analys av järnvägskapacitet. (2023-06-19) På uppdrag av Svensk kollektivtrafik. [FÅR REGIONAL- OCH PENDELTÅGEN PLATS PÅ SPÅREN?](#)