

Öresundskorridoren: Sveriges största investeringsbehov på infrastrukturuområdet? Kapacitet, beslutsläge och genomförandestatus

Bifogat PM redogör för investeringsbehovet i Öresundskorridoren. Den övergripande slutsatsen är att investeringarna i Danmark successivt flyttar korridorens mest begränsande flaskhalsar till Sverige. Om de kvarvarande svenska kapacitetsbristerna inte åtgärdas kommer nyttan av de omfattande internationella investeringarna att begränsas, med konsekvenser för såväl regional tillgänglighet som nationella och internationella persontransport- och godsflöden.

- Drygt 30 identifierade behov har endast ett status som pågående byggprojekt, och enbart sju av dessa förväntas vara åtgärdade till Fehmarn-tunneln invigs. Det som händer för övrigt i nuläget i korridoren är underhållsåtgärder och planering/projektering.
- Alla behov är sedan tidigare kända flaskhalsar. Flera av dem har legat med i tidigare planer eller särskilda regeringsbeslut. Ledtiden tenderar överstiga 10 år från beslut till färdig åtgärd oavsett storlek på åtgärd. Flera viktiga objekt saknar helt beslut eller full finansiering.
- Först när de direkta flaskhalsarna är åtgärdade, på järnvägssidan ca 19 st och vägsidan 4 st, frigörs full effekt av investeringarna i Fehmarn- och Öresundsförbindelserna.

Att som idag ta beslut ett och ett ger långa ledtider samtidigt som flaskhalsarna bara flyttas i systemet. Viktigt är därför att framåt ta beslut i paket som omfattar korridoren som helhet och öka genomförandetakten. Hur det kan ske behandlas inte i detta PM. En viktig slutsats är att med nuvarande planer, beslut och arbetssätt kommer Öresundskorridoren vara en flaskhals och sakna robusthet under överskådlig framtid.

Varför Öresundskorridoren?

Öresundskorridoren utgör den svenska delen av det strategiska transportstråket mellan Tyskland, Danmark och Sverige, med vidare kopplingar mot Stockholm, Hallsberg och övriga delar av det nationella järnvägssystemet. Korridoren omfattar både väg och järnväg och är en central länk för både nationella och internationella gods- och persontransporter och har en nyckelroll i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Då Danmark just nu systematiskt bygger bort flaskhalsarna i Fehmarnkorridoren från Tyskland upp till Öresundsbron, behöver vi sätta fokus på kapaciteten på den svenska sidan norr om Öresundsbron där godstransportstråket sammanfaller med mycket omfattande trafik för regional arbetspendling. Flera flaskhalsar har identifierats i tidigare utredningar, samtidigt som efterfrågan på järnvägskapacitet väntas öka genom växande godsflöden, regional pendling och ökade krav på robusta och hållbara transporter.

Vad visar analysen?

För att ge en samlad bild av korridorens utveckling redovisar Sweco i denna analys de identifierade flaskhalsarna och kapacitetshöjande åtgärderna längs Öresundskorridoren. För varje åtgärd redovisas, i den mån information finns tillgänglig:

- Åtgärd/flaskhals
- Beslutsstatus
- Status för genomförande (påbörjat/ej påbörjat)
- Beslutat slutdatum
- Eventuella uppgifter som saknas

Som komplement presenteras även en geografisk visualisering av korridoren där åtgärderna placeras ut längs sträckan, en för väg och en för järnväg.

För frågor om analysen kontakta Kate Plaskonis kpl@oresundsbron.com

Flaskhalsar i Öresundskorridoren

Öresundskorridoren utgörs av infrastrukturen från Öresundsförbindelsen till centrala Sverige och huvudstaden.

För järnvägarna inkluderar det Öresundsbanan, Kontinentalbanan och Citytunneln i Malmö, Södra stambanan, samt Godsstråket genom Bergslagen mellan Mjölby och Hallsberg. Malmö-Hallsberg är landets viktigaste stråk för godståg och Malmö-Stockholm är ett av landets viktigaste stråk för persontåg.

För väg inkluderar det E20 tillsammans med E6 från södra Malmö till Helsingborg och vidare E4 mot Stockholm.

Flaskhalsar och åtgärder kategoriseras efter sin status i en färgskala enligt följande:

Delsträckan är ingen flaskhals och eventuell åtgärd är klar i tid till Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande*.
Åtgärden finns med i den nationella transportinfrastrukturplanen 2026-2037, men blir enligt nuvarande tidplan inte genomförd i tid till Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande*.
Åtgärden finns inte med i den nationella transportinfrastrukturplanen 2026-2037.

**Öppnandet kan förmodligen i bästa fall ske 2032/2033, vilket är gränsen mellan "grönt" och "gult" i kategoriseringen.*

Flaskhalsar och åtgärder i södra Sverige presenteras och numreras i geografisk ordning från Öresundsbron norrut i tabellen. Sist i tabellen kommer flaskhalsar i direkt anslutande stråk. Punkterna och sträckorna är markerade i efterföljande figur. Förklaringar: NTP är nationella transportinfrastrukturplanen 2026-2037. SEB är Samlad effektbedömning som Trafikverket gör för alla objekt som är kandidater för nationell plan. Mdkr är miljarder kronor.

Åtgärd och syfte	Status (beslut och genomförande)	Kommentar
Öresundskorridoren för järnväg Malmö-Mjölby-Hallsberg/Linköping*		
1. Förlängning av förbigångsspår i Svågertorp , för att klara 1050 meter långa godståg.	Finansieras av SVEDAB, projekteras nu, byggstart 2027, färdigt 2029.	
2. Utbyggnad av Malmö bangård , med infartsspår för 750 meter långa godståg.	I NTP med drygt 0,2 mdkr, byggstart tidigast 2027.	
3. Utredning av Malmö bangård	Pågående utredning.	Fokuserar på trimning av befintlig bangård, medan det övergripande kan konstateras att det på sikt saknas bangårdskapacitet i sydvästra Skåne.
4. Fler plattformsspår på Malmö C övre , för att hantera ökad persontågtrafik.	I NTP med 0,2 mdkr, byggstart 2028, klart 2029.	
5. Dubbelspår mellan Malmö C övre och Östervärn , för att hantera en ökad persontågtrafik mellan Malmö C och	I NTP med drygt 0,2 mdkr, oklar tidplan.	I kategori planering/utredning 7-12 år in i planen, därmed

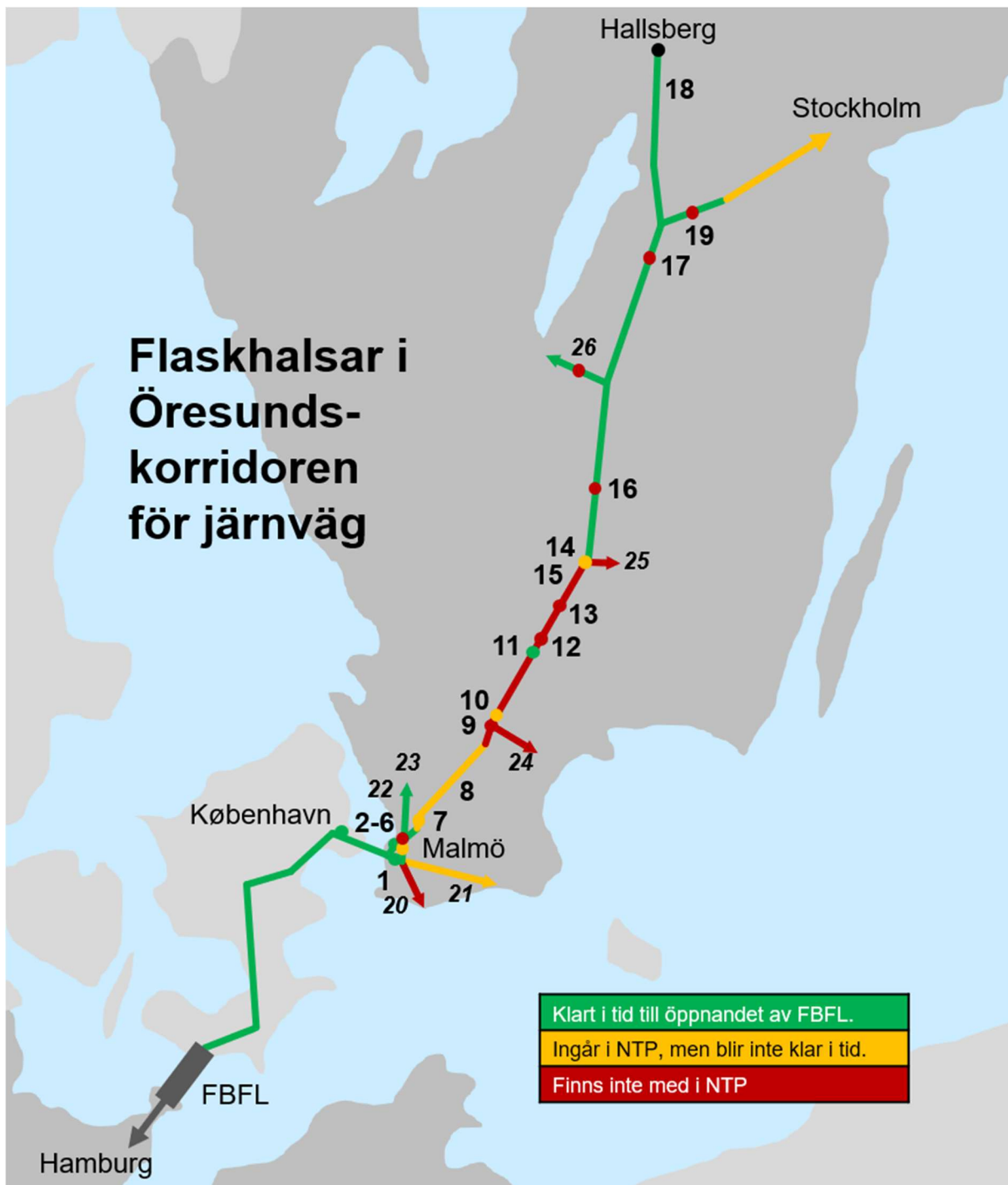
Öresundsbron via Kontinentalbanan.		byggstart tidigast 2032, men ambitionen är att tidigarelägga.
6. Planskildhet mellan Malmö C övre och Södra stambanan norrut, för att hantera en ökad persontågtrafik.	I NTP med 1 mdkr, oklar tidplan.	I kategori planering/utredning 7-12 år in i planen, därmed byggstart tidigast 2032, men ambitionen är att tidigarelägga.
7. Fyrspår för Södra stambanan genom Lund, Klostergården-Stångby, för ökad kapacitet.	Första delen av Hässleholm-Lund som är med i NTP med 6,6 av 32 mdkr, järnvägsplan startar 2026, möjlig byggstart 2028, då klart senast 2037.	
8. Två nya spår Lund/Stångby-Hässleholm, för ökad kapacitet.	Andra delen av Hässleholm-Lund som är med i NTP med 6,6 av 32 mdkr, lokaliseringsutredning genomförs fram till 2028, tidigast byggstart 2033, klart senast 2043.	
9. Utbyggnad av Hässleholm C, för ökad kapacitet.	Utredning pågår.	Nästa flaskhals när två nya spår Hässleholm-Lund är genomfört.
10. Förbigångsspår Rättelöv och Hässleholm, för ökad kapacitet i avvaktan på fler spår Hässleholm-Alvesta.	I NTP med 0,2 mdkr, oklar tidplan.	I kategori planering/utredning 7-12 år in i planen, därmed byggstart tidigast 2032.
11. Förbigångsspår Slätthult, söder om Älmhult, för ökad kapacitet i avvaktan på fler spår Hässleholm-Alvesta.	I NTP med 0,2 mdkr, pågående planering, byggstart 2030, färdigt 2031.	
12. Älmhults bangård, med förlängda spår för godståg och vändande persontåg.	SEB finns, kostnad bedöms till 0,3 mdkr.	Nödvändig åtgärd enligt Öresundstågs trafikstrategiska plan för att kunna införa en ny regionalståglinje Köpenhamn-Älmhult. Påverkar även positivt godskapacitet mot Fehmarn.
13. Förbigångsspår i Mölleryd och Blådinge, mellan Älmhult och Alvesta, totalt tre nya, för att öka kapaciteten.	SEB finns, kostnad bedöms till 0,3 mdkr.	Åtgärd på den delsträcka som väntas få högst beläggning av godståg i hela Sverige, bortsett från i direkt närhet av bangårdarna i Hallsberg, Sävenäs (Göteborg) och Malmö.
14. Triangelspår i Alvesta, för att enklare köra tåg mellan Värnamo och Älmhult, vilket avlastar stationen där tågen vänder idag.	I NTP med knappt 0,4 mdkr, planering pågår.	I kategori planering/utredning 7-12 år in i planen, därmed byggstart tidigast 2032.
15. Två nya spår Hässleholm-Alvesta/länsgräns Kronoberg/Jönköping	Ingen utredning pågår, nämns som en prioriterad kapacitetsbrist i TRV Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem (2024).	Efter utbyggnad av Hässleholm C ligger begränsningen på sträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta.

16. Förbigångsspår i Moheda och Grevaryd , mellan Alvesta och Nässjö, totalt två nya, för att öka kapaciteten.	SEB finns, kostnad bedöms till drygt 0,2 mdkr.	
17. Förbigångsspår i Boxholm , mellan Nässjö och Mjölby, totalt ett nytt, för att öka kapaciteten.	SEB finns, kostnad bedöms till 0,1 mdkr.	
18. Dubbelspår Åsbro-Hallsberg längs Godsstråket genom Bergslagen	Utbyggnad pågår, klart 2031. 4,6 mdkr inom planperioden.	Ger komplett dubbelspår från Södra stambanan fram till Hallsberg.
19. Förbigångsspår i Vikingstad , mellan Mjölby och Linköping, totalt ett nytt, för att öka kapaciteten.	SEB finns, kostnad bedöms till 0,1 mdkr.	
Direkt anslutande järnvägsstråk med flaskhalsar som påverkar Öresundskorridoren		
20. Dubbelspår i Trelleborg och nytt mötesspår på Trelleborgsbanan , för ökad kapacitet och punktlighet. Ett av landets mest belastade enkelspår.	ÅVS är genomförd.	Åtgärderna krävs på sikt för att kunna utöka godstågtrafiken till hamnen.
21. Dubbelspår Skurup-Rydsgård på Ystadbanan , för ökad kapacitet och punktlighet.	I NTP med 0,7 mdkr.	Nödvändig åtgärd enligt Öresundstågs trafikstrategiska plan för att kunna införa en ny regionaltaglinje Köpenhamn-Ystad. I kategori planering/utredning 7-12 år in i planen, därmed byggstart tidigast 2032.
22. Ett förlängt och ett nytt mötesspår på Lommabanen (etapp 2) längs Godsstråket genom Skåne, för ökad kapacitet och punktlighet.	I NTP med 0,2 mdkr, byggstart 2026, klart 2027.	
23. Nytt mötesspår på Godsstråket genom Skåne mellan Kävlinge och Teckomatorp, för ökad kapacitet för godståg.	I NTP med 0,1 mdkr, byggstart 2030, klart 2031.	
24. Dubbelspår Hässleholm/Attarp-Kristianstad , för ökad kapacitet och punktlighet. Ett av landets mest belastade enkelspår.	SEB finns, kostnad bedöms till 2,2 mdkr.	Nödvändig åtgärd enligt Öresundstågs trafikstrategiska plan för att kunna införa en ny regionaltaglinje Köpenhamn-Kristianstad.
25. Dubbelspår Alvesta-Växjö , för ökad kapacitet och punktlighet. Ett av landets mest belastade enkelspår.	SEB finns för Gemla-Räppe och Räppe-Växjö, bedöms sammanlagt till 1,5 mdkr, samt för mötesspår i Grönsängen för drygt 0,1 mdkr.	Utredning för helt dubbelspår saknas.

<p>26. Tretågsstation i Forserum på Jönköpingsbanan, för ökad kapacitet och punktlighet.</p>	<p>SEB finns, kostnad bedöms till drygt 0,1 mdkr.</p>	
---	---	--

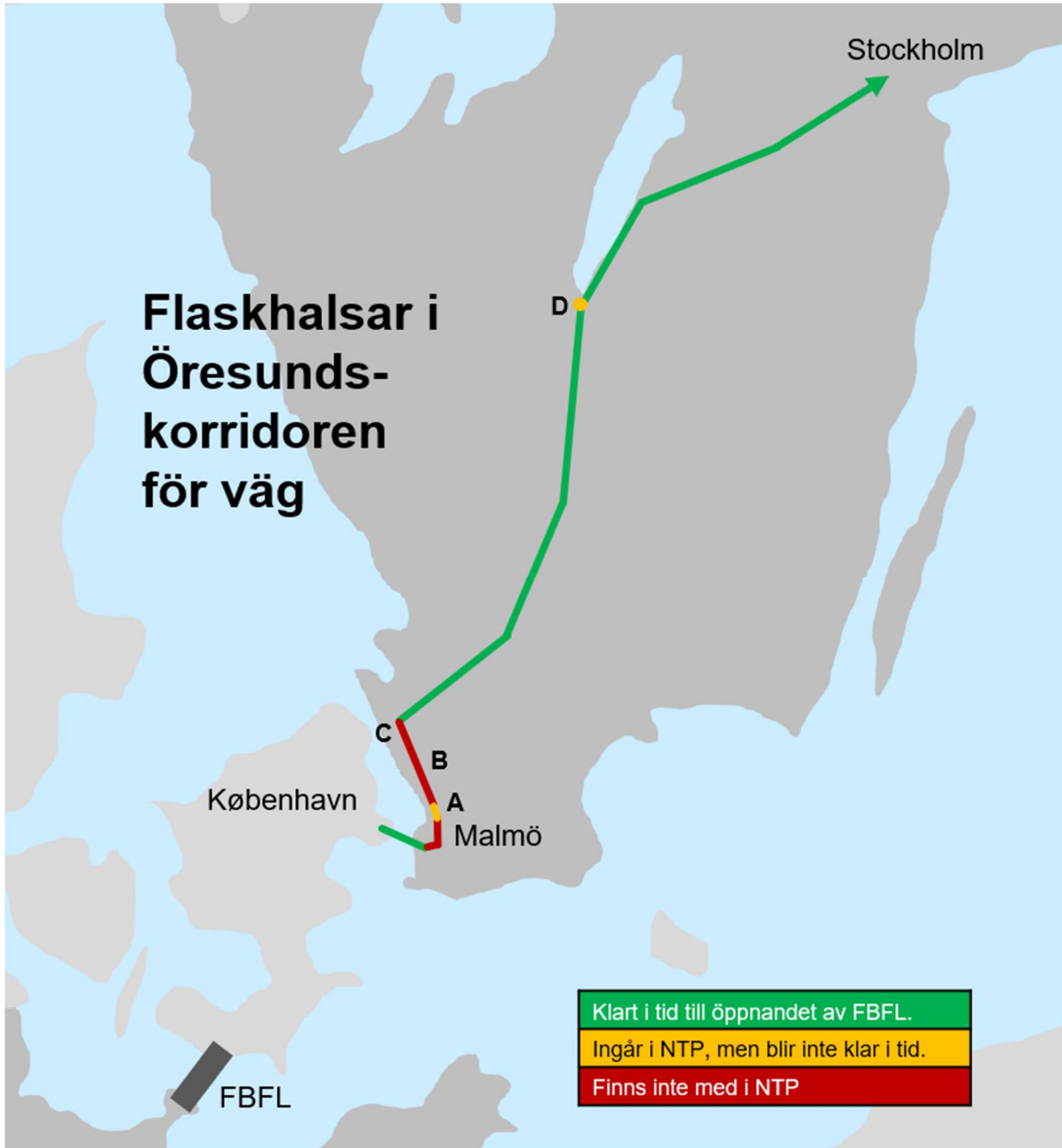
**I Linköping tar Ostlänken vid som den stora förbättringen för persontågtrafiken i relation till Stockholm, vilket även gynnar godstågtrafiken.*

Noterbart är att tabellen med järnvägsåtgärder nämner ungefär 30 objekt i stråken Malmö-Hallsberg/Linköping, samt till Trelleborg, Ystad, Teckomatorp, Kristianstad och Växjö, varav endast ett pågående byggprojekt – sista dubbelspårsetappen till Hallsberg. Det enda som händer för övrigt i nuläget ute på spåren är underhållsåtgärder.



Åtgärd och syfte	Status (beslut och genomförande)	Kommentar
Öresundskorridoren för väg Malmö-Helsingborg-Linköping*		
A. Additionskörväg mellan trafikplatser Alnarp och Lomma , för ökad kapacitet och trafiksäkerhet.	I NTP med 0,5 mdkr.	En första etapp på 3 km med sexfilig motorväg. I kategori planering/utredning 7-12 år in i planen, därmed byggstart tidigast 2032.
B. Sexfilig motorväg Malmö-Helsingborg , för ökad kapacitet och trafiksäkerhet	ÅVS genomförd 2018 utan åtgärden.	Trafikmängderna och andel tung trafik på sträckan mellan trafikplatser Petersborg (södra Malmö) och Kropp (där E4 och E6 sammanstrålar) motiverar åtgärder.
C. Trimning av trafikplats Helsingborg S , för ökad kapacitet och trafiksäkerhet.	SEB finns, kostnad bedöms till högst 0,1 mdkr.	
D. Ombyggnad av trafikplats Ekhagen i Jönköping , för en genomgående E4	I NTP med 1 mdkr.	Ger genomgående motorväg hela sträckan Malmö-Stockholm. I kategori planering/utredning 7-12 år in i planen, därmed byggstart tidigast 2032.

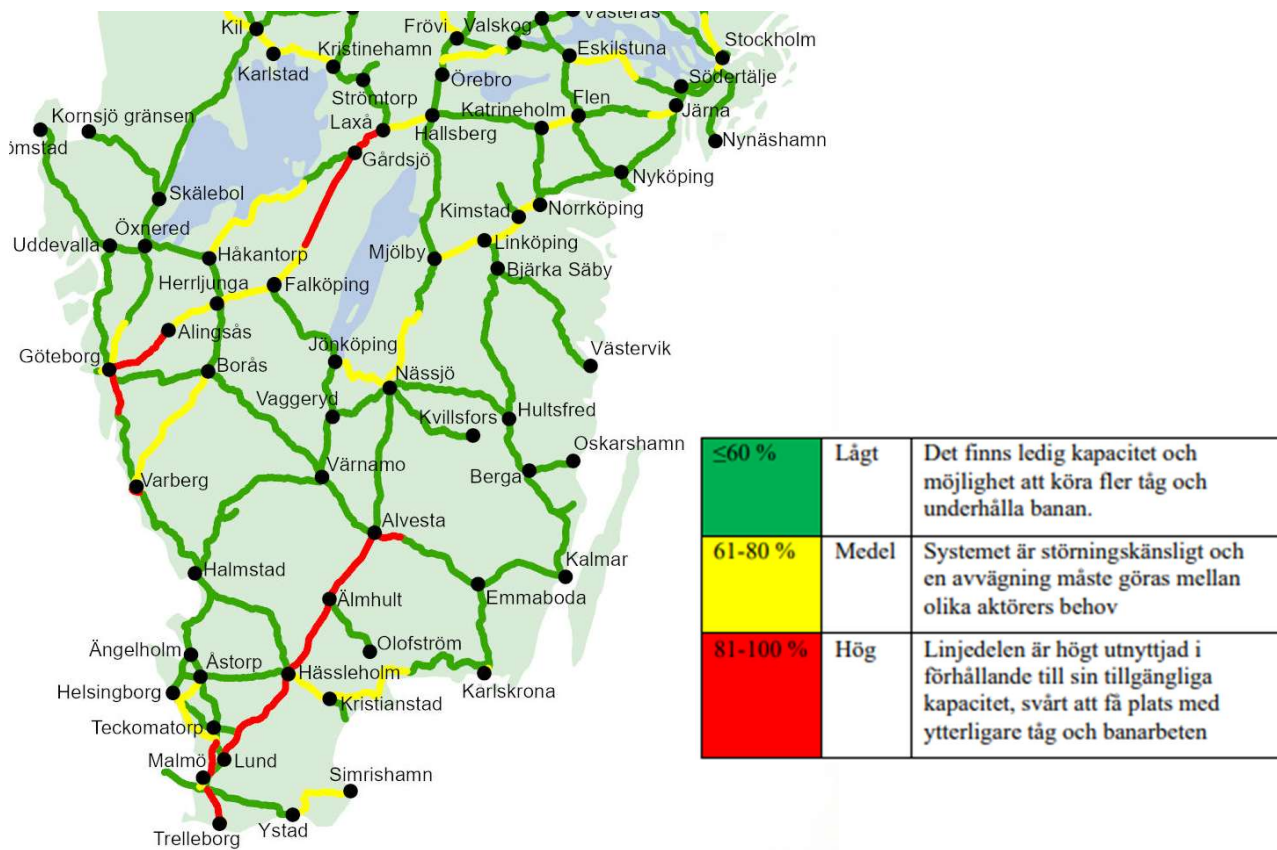
**För en liknande avgränsning som för järnväg. I Stockholmsområdet finns ett flertal åtgärder för det övergripande vägsystemet.*



Följande material bedöms som intressant underlag till PM Flaskhalsar i Öresundskorridoren.

Kapaciteten i nuläget

Redovisning enligt Trafikverkets senaste rapport om Järnvägens kapacitetsutnyttjande för 2025. Kartan visar kapacitetsutnyttjandet över dygnet. Medan många banor kan uppvisa ett högt utnyttjande i högrafik är det färre banor som har så hög beläggning att de uppnår över 80 % kapacitetsutnyttjande per dygn. Bortsett från Västra stambanan och Västkustbanan vid Göteborg är det Södra stambanan och tre av dess anslutande banor som står ut från mängden.



Två topp 5-listor från rapporten, med dels fyra linjedelar från Södra stambanan, dels tre anslutande banor till Öresundskorridoren:

4.2.4. Dubbelspåriga banor med högst kapacitetsutnyttjande

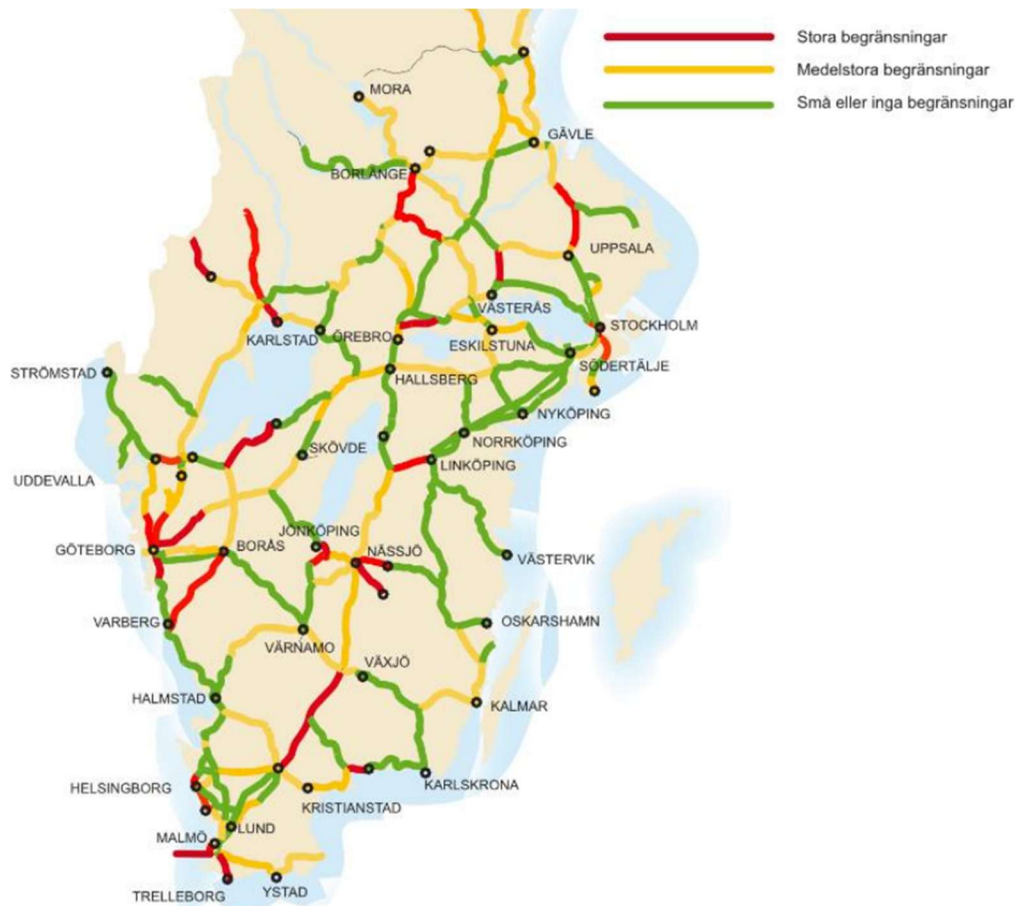
Göteborg - Kungsbacka	95%
Hässleholm - Höör	95%
Eslöv - Lund	91%
Älmhult - Hässleholm	86%
Alvesta - Älmhult	86%

4.2.5. Enkelspåriga banor, linjedelar med högst tågantal per dygn:

Maria - Helsingborg	114 tåg/dygn
Hässleholm-Kristianstad	109 tåg/dygn
Alvesta - Växjö	105 tåg/dygn
Lockarp - Trelleborg	98 tåg/dygn
Umeå C - Umeå Ö	98 tåg/dygn

Trafikverkets trafikprognos för 2045

Publicerad i maj 2026 och baserad på planförslaget från hösten 2025, som inkluderar två nya spår Lund-Hässleholm och Ostlänken till Linköping. Ett intressant innehåll är redovisningen av kapacitetsbegränsningar, som finns i underlagsrapporten "Tågtrafikering 2045 i Basprognos 2026 enligt planförslag 2026–2037".



Figur 21 Kapacitetsbegränsningar över dygnet enligt basprognos 2026, år 2045.

Södra stambanan är med beslutade åtgärder fortsatt högt belastad på sträckan Hässleholm-Linköping. Kapacitetsutnyttjandet är enligt ett underlagsmaterial följande längs sträckningen: Hässleholm-Älmhult 95 %, Älmhult-Alvesta 101 %, Alvesta-Nässjö 74 %, Nässjö-Tranås 79 %, Tranås-Mjölby 69 %, Mjölby-Linköping 88 %. Trafikverket bedömer att störningskänslighet uppstår redan vid 60 % utnyttjande, men känsligheten är naturligtvis högst påtaglig när en bandel är nästintill fullt belagd.

Beläggningarna med fokus på Hässleholm-Linköping utgörs av:

- Fjärrtåg 26-27 dt/dag, vilket innebär 2 tåg per timme och riktning i högtrafik
- Öresundståg 29 dt/dag (2 tåg/tim och riktn) Hässleholm-Älmhult och 17 dt/dag (timmestrafik) Älmhult-Alvesta
- Krösatåg 14 dt/dag (timmestrafik) Hässleholm-Alvesta, 14 dt/dag (timmestrafik) Alvesta-Nässjö och 18 dt/dag (timmestrafik) Nässjö-Tranås
- Östgötapendeln 26 dt/dag (2 tåg/tim och riktn) Tranås-Mjölby och 52 dt/dag (kvartstrafik) öster om Mjölby
- Mälartåg 31 dt/dag mellan Mjölby och Linköping, vilket innebär 2 tåg per timme och riktning.
- Godstågtrafiken antas öka till motsvarande 35 dt/dag Hässleholm-Älmhult, 42 dt/dag Älmhult-Alvesta, 36 dt/dag Alvesta-Nässjö, 35 dt/dag Nässjö-Mjölby och 10 dt/dag Mjölby-Linköping

För godstågtrafiken i Öresundskorridoren är det i Trafikverkets scenario för år 2045 delsträckan Älmhult-Alvesta som är flaskhalsen. I en relativ närtid är det därmed en stor brist att inte de tre utpekade förbigångsspåren (i Mölleryd och Blädinge) på sträckan Älmhult-Alvesta är med i NTP.

Noterbart är att Öresundsbroförbindelsen har ett kapacitetsutnyttjande på 86 %, trots endast 24 dt/dag med godståg, som upptar uppåt 2 kanaler per timme. I scenariot är bron fylld med 9 Öresundståg och 3 fjärrtåg per högtrafiktimme och riktning. Om delsträckan Hässleholm-Älmhult-Alvesta åtgärdas och medger mer godstågtrafik kommer det att uppstå ett anspråk på tre kanaler per timme för godståg över bron, vilket är i konflikt med det 11:e och 12:e persontåget per timme över bron.