ÖRESUNDSTÅG

ÖRESUNDSTÅG
TRAFIKSTRATEGISK PLAN 2030-2040

Bild: Öresundståg AB

Öresundståg Trafikstrategisk plan 2030-2040
Beslutsversion 2025-03-07
Upprättad av: Mattias Schiöth och Jan-Åke Bergmark

SWECO

TRAFIKSTRATEGISK PLAN 2030-2040

Trafik med Öresundståg bedrivs i södra Sverige och till Köpenhamn. Öresundstågtrafiken i Sverige förvaltas av Öresundståg AB, som hanterar gemensamma frågor, såsom trafikplanering, avtalsuppföljning och varumärkesfrågor. Öresundståg AB ägs av Region Blekinge, Region Halland, Region Kalmar, Region Kronoberg, Region Skåne och Västtrafik AB.

Den trafikstrategiska planen utgår ifrån regionernas strategiska planer och program. Syftet med planen är att bereda för en trafikutveckling som bidrar till regionernas utveckling avseende hållbarhet, livskvalitet och regional tillväxt, som uppnås genom ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken.

Mål och inriktning
Det övergripande målet för Öresundstågtrafiken är att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Den långsiktiga inriktningen är att Öresundstågtrafiken ska vara enkel, snabb, pålitlig, bekväm och effektiv.

Planeringsprinciper
Planen framhåller principer för parallella tågtrafiksystem, där Öresundståg på linjerna Köpenhamn-Göteborg/Kalmar/Karlskrona är *storregiontåg* och på kortare linjer med fler uppehåll, såsom Köpenhamn-Helsingborg, är *regiontåg*. Öresundståg ska gå i takt och symmetriskt. Öresundståg bör köras i trafik åtminstone på vardagar kl 06-00 och på helgen kl 07-00. På sträckorna Köpenhamn-Göteborg/Hässleholm bör det vara halvtimmestrafik på vardagar kl 06-20. För övrigt i hela systemet bör det alltid vara minst timmestrafik. Detta turutbud förutsätts vara uppfyllt 2030.

Nästa generation Öresundståg
Dagens fordon börjar bli ålderstigna och behöver under 2030-talet ersättas med nya tågfordon, som blir snabbare och mer kapacitetsstarka. Den trafikstrategiska planen förutsätter att nya fordon för Öresundståg är levererade senast till 2040. Planens målbild för 2040 inkluderar således fordon för 200 km/tim med plats för cirka 460 resenärer. Planen pekar på att de nya fordonen ska införas linjevis i följande ordning:

1. Köpenhamn-Helsingborg
2. Köpenhamn-Göteborg
3. Köpenhamn-Kalmar
4. Köpenhamn-Karlskrona

Målbild 2040 och utblick 2050
Under 2030-talet tillkommer kända förbättringar i infrastrukturen, såsom Västlänken och dubbelspår genom Helsingborg. Två nya spår Lund-Hässleholm ligger troligtvis bortom 2040. Den trafikstrategiska planen siktar på en ungefärlig fördubbling av resandet från 2024 till 2040 i en större del av systemet. Den resandeutvecklingen kan hanteras med de nya kapacitetsstarka fordonen, utan att turtätheten behöver utökas i högtrafik. Målbilden för 2040 fokuserar på attraktiva restider för de storregionala linjerna, medan det kring 2040, med hjälp av ytterligare nya fordon, kan utvecklas ny trafik i form av regionala linjer.

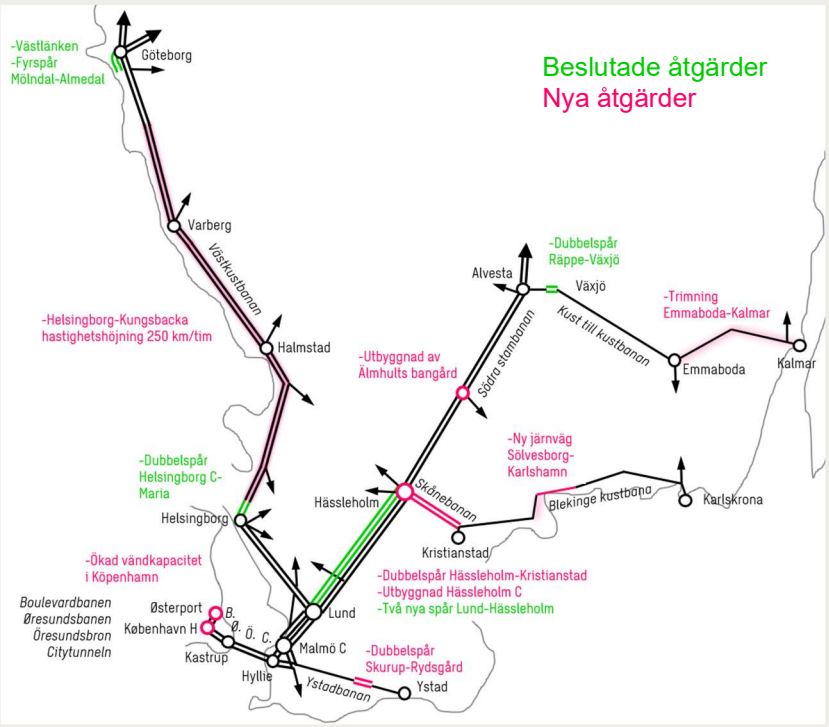
Kortare restider
Målbilden för 2040 är att korta restiderna på alla de tre storregionala linjerna, med stöd av det nya fordonet som klarar 200 km/tim. Sträckan Malmö-Göteborg ska snabbas upp med 32 minuter jämfört med dagsläget eller 17 minuter jämfört med 2030. Det kräver beslutade infrastrukturåtgärder, samt hastighetshöjning till 250 km/tim på Västkustbanan, eftersom snabbtågen också behöver snabbas upp om Öresundstågen ska köra snabbare. Sträckan Malmö-Kalmar kan snabbas upp med 15 minuter, men det kräver åtgärder på Kust till kustbanan. Sträckan Malmö-Karlskrona blir 8 minuter snabbare genom att det byggs en ny järnväg för Blekinge kustbana mellan Sölvesborg och Karlshamn. Därmed uppnås regionernas restidsmål mellan tillväxtmotorer längs Västkustbanan, medan det fattas ytterligare åtgärder på Södra stambanan, Skånebanan och Blekinge kustbana för att nå målen i stråken Lund-Växjö och Lund-Kristianstad-Karlskrona.

Regiontågens utveckling
Med dubbelspår genom Helsingborg förlängs den befintliga regiontåglinjen till Maria. Kring 2040 kan nya regiontåglinjer införas, med hjälp av fler nya fordon, för att klara den målinriktade resandeutvecklingen. För att kunna utveckla trafiken till Köpenhamn krävs en utökad kapacitet för vändande tåg och ett mer omfattande trafikeringsavtal med danska staten. Den trafikstrategiska planen framhåller tre nya regiontåglinjer, som alla kräver nya infrastrukturåtgärder i Sverige:

1. Köpenhamn-Älmhult
2. Köpenhamn-Kristianstad
3. Köpenhamn-Ystad

Infrastrukturbehov
Den trafikstrategiska planen framhåller krav på ny infrastruktur som ger högre kapacitet och/eller framkomlighet för Öresundstågen, varav följande åtgärder är nya och inte finns med i hittillsvarande beslutade infrastrukturplaner i Sverige och Danmark:

- Trimning Emmaboda-Kalmar
- Ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn
- Utökad kapacitet för vändande tåg i Köpenhamn
- Utbyggnad av Älmhults bangård
- Utbyggnad av Hässleholm C och dubbelspår Hässleholm-Kristianstad
- Dubbelspår Skurup-Rydsgård
- Hastighetshöjning till 250 km/tim Helsingborg-Kungsbacka



INNEHÅLL

INLEDNING 5
NULÄGE 6
Öresundståg trafiken 6
Resandet 8
Järnvägen 12
Gränskontroll 15
MÅL, INRIKTNING OCH PLANERINGSPRINCIPER 16
Mål 16
Inriktning 17
Principer för parallella tågtrafiksystem 18
Principer för takt och symmetri 19
Principer för turutbud 21
Principer för upp-/nedformering 23
STRATEGIER OCH PLANERADE ÅTGÄRDER 24
Tågstrategier 24
Restidsmål 26
Nästa generation Öresundståg 27
Beslutade infrastrukturplaner 27
Trafikutvecklingsplan 2025-2030 28
MÅLBILD 2040 OCH UTBLICK 2050 30
Resandeutveckling och kapacitetsbehov 30
Storregiontågens målbild 2040 31
Regiontågens utveckling 43
Införande av nya Öresundståg 49
Utblick 2050 51
Infrastrukturbehov 52

INLEDNING

Den trafikstrategiska planen ger inriktningen för utvecklingen av Öresundstågtrafiken mot 2040.

Bakgrund

Trafik med Öresundståg bedrivs i södra Sverige och till Köpenhamn. Öresundstågtrafiken i Sverige förvaltas av Öresundståg AB, som hanterar gemensamma frågor, såsom trafikplanering, avtalsuppföljning och varumärkesfrågor. Öresundståg AB ägs av Region Blekinge, Region Halland, Region Kalmar, Region Kronoberg, Region Skåne och Västtrafik AB. Samverkan mellan ägarna syftar till att förenkla resandet och underlätta pendlingen mellan länen, samt att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.

Enligt samverkansavtal och ägardirektiv har Öresundståg AB ansvar för att hantera den långsiktiga utvecklingen av den gemensamma trafiken. I januari 2020 antog styrelsen en strategisk plan för perioden fram till 2030. Föreliggande strategiska plan tar vid efter den föregående med principer och målbild fram till 2040, samt en utblick mot 2050. Planen utgår ifrån regionernas strategiska planer och program samt från den prioritering och beslutsordning kring linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet som anges i samverkansavtalet. Viktiga grundpelare för trafiken är utförandekvalitet, punktlighet/robusthet och effektivitet som leder till nöjda kunder och ägare.

Syfte

Syftet med den trafikstrategiska planen är att bereda för en trafikutveckling som bidrar till regionernas utveckling avseende hållbarhet, livskvalitet och regional tillväxt, som uppnås genom ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken. Planen ska kunna utgöra grund för viktiga strategiska beslut inom området, samt vara styrande för framtagande av årliga tågplaner för Öresundstågtrafiken. Planen redovisar vilket resandebehov som finns för Öresundståg och ställer därmed krav på trafikutbud, fordon och infrastruktur.

Planen baseras på föregående strategisk plan för Öresundståg. Andra viktiga underlag är Regionsamverkan Sydsveriges Handlingsplan kollektivtrafik och berörda regioners trafikförsörjningsprogram och förekommande tågtrafikstrategier.

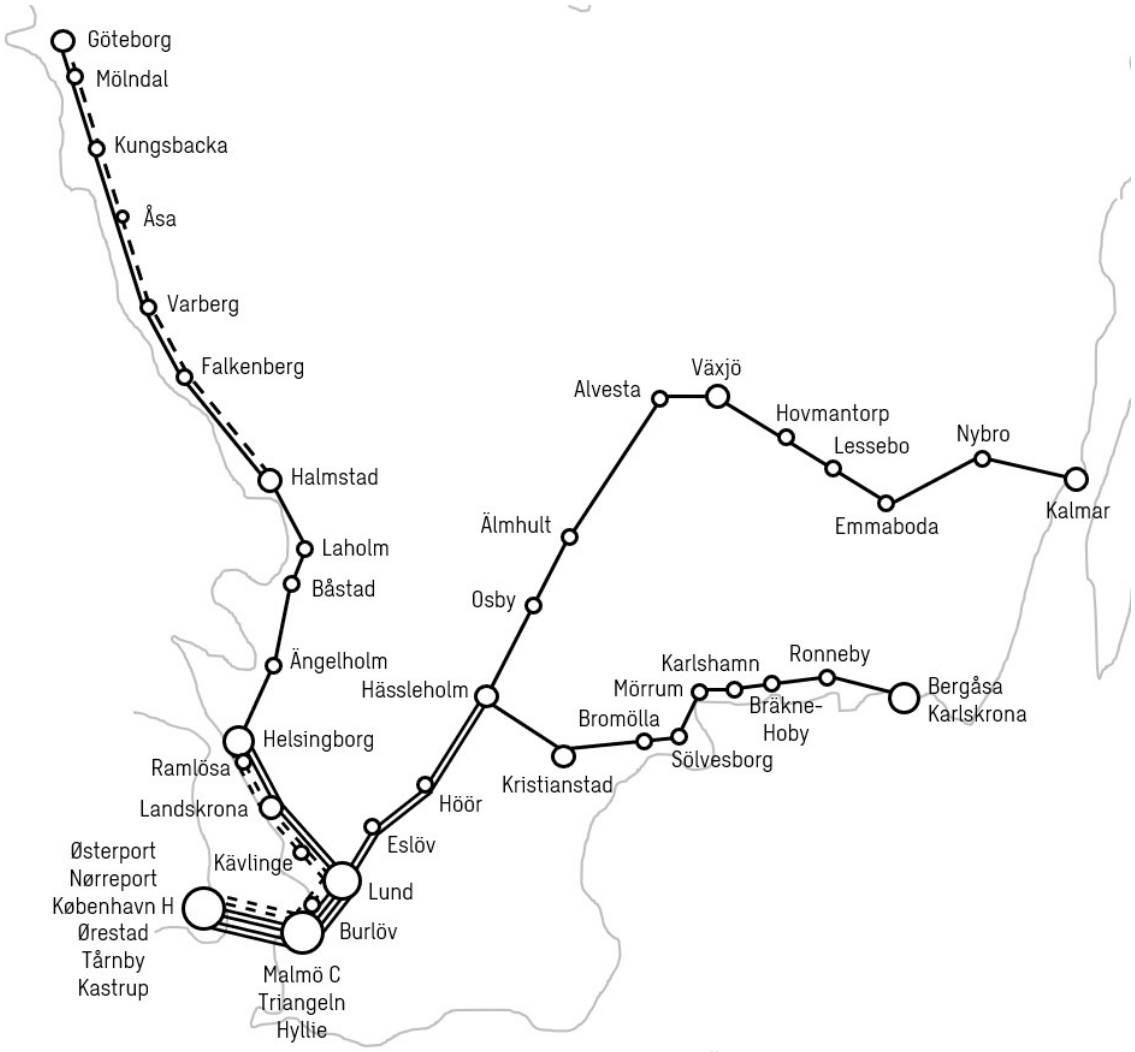
Samverkan

Den trafikstrategiska planen är framtagen i en projektgrupp bestående av Jan-Åke Bergmark, Öresundståg AB; Joel Hansson, Öresundståg AB; Daniel Modiggård, Hallandstrafiken och Mattias Schiöth, Sweco. Jan-Åke Bergmark är projektledare för planen. Under processen har planen stämts av med Öresundståg ABs trafikgrupp, som är bemannad av Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Skånetrafiken och Västtrafik. Projektgruppen har haft avstämningar med Trafikverkets kapacitetscenter och med upphandlingsprojektet Nästa generation Öresundståg.

NULÄGE

Inledningsvis beskrivs dagens trafik, resande och infrastruktur.

ÖRESUNDSTÅGTRAFIKEN



Figur 1: Befintliga sträckningar, stationer och utbud för Öresundståg 2024. Varje linje representerar ett tåg per timme. Streckade linjer visar utbud som endast körs i högtrafik på vardagar.

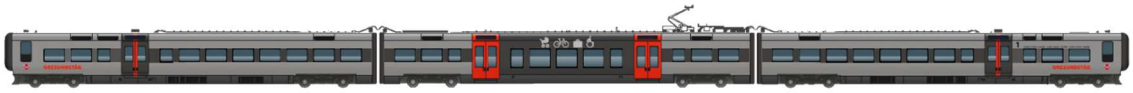
Öresundstågsystemet bygger sedan år 2002 på en stomme med tre ben från Göteborg, Växjö respektive Kristianstad, senare förlängda till Kalmar respektive Karlskrona, som ger en samlad trafik från Lund över sundet till Köpenhamn. Numera körs det dagtid en taktfast kvartstrafik Köpenhamn-Malmö-Lund, som går vidare i halvtimmestrafik till Helsingborg respektive Hässleholm. Sträckorna vidare till Göteborg, Kalmar och Karlskrona har i grunden timmestrafik hela veckan, därtill finns det kompletterande utbud i högtrafik på vardagar på sträckorna Halmstad-Göteborg och Köpenhamn-Helsingborg.

Trafikupplägget via Öresundsbroförbindelsen bygger på ”Avtal avseende tågtrafik mellan Malmö C-Köpenhamn H/Österport” tecknat mellan Skånetrafiken och Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (2018-08-24). Enligt avtalet ska utbudet i Danmark vara minst 84 dubbelturer per vardag och 72 dubbelturer per helgdag, med kvartstrafik som grund dag- och kvällstid. Dagens trafik uppfyller avtalet. Avtalet gäller numera till december 2030.

Öresundstågtrafiken utförs av Transdev till och med december 2025 och därefter av VR fram till och med december 2030.

Fordonen

Öresundstågtrafiken har tillgång till 111 motorvagnståg av typen X31, som är levererade under åren 2000-2012. Fordonens medelålder är 19 år (2024). Fordonen är utrustade för att kunna köras både i Sverige och Danmark. Fordonen har genomgått en komfortupprustning, som har pågått 2017-2023. Under 2024 startar installation av ETCS på fordonen, för att kunna köras på sträckor med ERTMS.

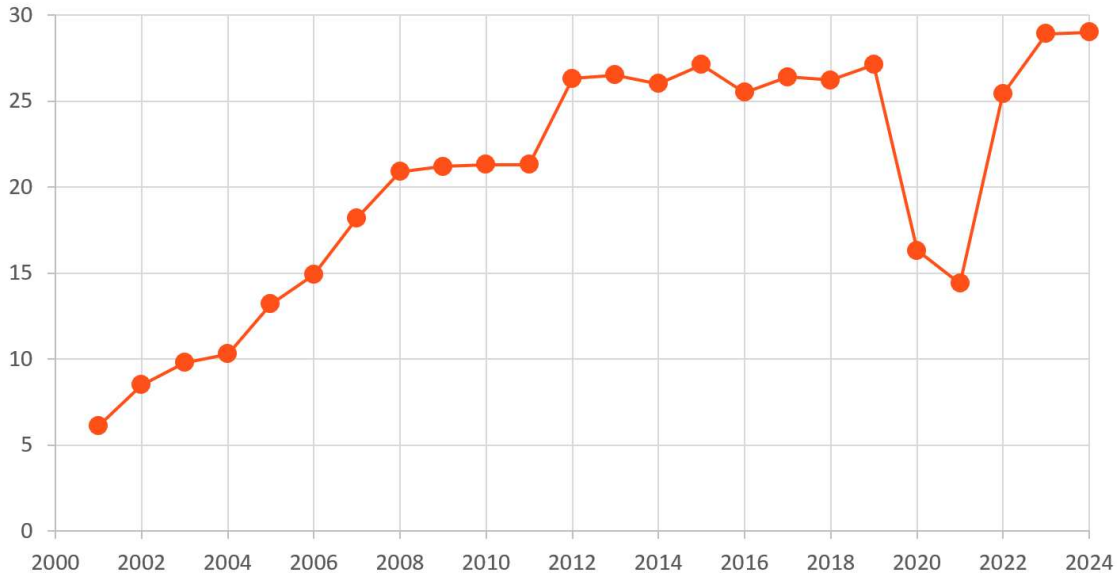


Fordonen har flera olika ägare – antingen danska DSB eller någon av de svenska regionerna. Fordonen ingår dock i en gemensam flotta och underhållet sköts numera på den nya depån i Hässleholm, som ägs av Region Skåne. Depån har verkstad för tio fordon, tvätthall, tandemsvarv, uppställning och städplattformar. Underhållet av fordonen utförs av Mantena fram till och med december 2030.

Fordonet kan köras i max 180 km/tim, är nästan 80 meter långt och har ungefär 230 sittplatser. Berörda stationer på sträckorna Österport-Helsingborg/Hässleholm/ Kristianstad har alla plattformar på minst 250 meter, med undantag för Nørreport i Köpenhamn. Därmed kopplas uppåt tre fordon ihop, vilket formar ett tåg på nästan 240 meter med sittplatser för närapå 700 resenärer. På sträckorna Helsingborg-Göteborg och Hässleholm-Kalmar körs upp till dubbelkopplade fordon och på sträckan Kristianstad-Karlskrona klarar stationerna enbart ett fordon.

RESANDET

Öresundståg trafiken startade 2000 med öppnandet av Öresundsbron. Resandet hade en kraftig tillväxt fram till 2008, som sedan avmattades av nedgången i ekonomin. Tillkomsten av Citytunneln inför 2011 gav en viss ökning i resandet, som därefter låg stabilt på 25-27 miljoner resor per år med Öresundståg, gällande resor med start och/eller slut i Sverige, fram till pandemin 2020-2021. Resandet med Öresundståg har återhämtat sig väl efter pandemin och ligger numera på en nivå som är högre än tiden före pandemin.



Figur 2: Resande per år med Öresundståg (miljoner resor), baserat på de manuella räkningarna.

År 2023 utfördes cirka 29 miljoner resor med Öresundståg i Sverige, vilket inkluderar resor som går via Öresundsbron. Tabellen visar hur många resor som berör respektive region. Cirka 12 miljoner av resorna per år går via Öresundsbron.

Tabell 1: Antal resor med Öresundståg i respektive region och totalt. En resa kan delas av flera regioner.

Region	Antal miljoner resor	
	2019	2023
Danmark		17,0
Skåne	22,8	24,8
Halland	4,9	4,8
Västra Götaland	3,2	3,0
Kronoberg	1,9	1,9
Kalmar	0,8	0,9
Blekinge	1,3	1,4
Sverige	27,1	28,9

Följande tabell redovisar resandet per station. Öresundståg har stationer som utnyttjas av från ett par hundra resenärer per dag till över 20 000 resenärer per dag.

Tabell 2: Antal av-/påstigande per vardag och station i Öresundstågtrafiken 2023.

Station	Av-/påstigande per vardag 2023		Station	Av-/påstigande per vardag 2023
Österport	2 300		Eslöv	2 000
Nörreport	2 900		Höör	1 700
Köbenhavn H	22 400		Hässleholm	5 500
Örestad	7 400		Osby	1 000
Tårnby	3 100		Älmhult	1 600
Kastrup	22 000		Alvesta	1 300
Hyllie	13 800		Växjö	2 500
Triangeln	12 400		Hovmantorp	300
Malmö C	20 900		Lessebo	300
Lund	17 200		Emmaboda	800
Kävlinge	400		Nybro	800
Landskrona	4 000		Kalmar	2 100
Ramlösa	900		Kristianstad	3 900
Helsingborg C	9 200		Bromölla	1 000
Ängelholm	2 000		Sölvesborg	1 000
Båstad	1 100		Mörrum	200
Laholm	700		Karlshamn	1 000
Halmstad	4 400		Bräkne-Hoby	400
Falkenberg	2 300		Ronneby	1 000
Varberg	3 400		Bergåsa	700
Åsa	700		Karlskrona	1 000
Kungsbacka	2 000			
Mölndal	1 700			
Göteborg C	7 500			

Från de manuella räkningarna av passagerarna ombord går det att utläsa att kundernas medelreslängd är 60-65 kilometer, motsvarande cirka 40 minuters restid på tåget. Restiderna har dock en stor spridning från ner till drygt 10 minuter för många resenärer i framför allt Malmö-Lundregionen upp till över två timmar för resor mellan linjernas ändar.

Nästa tabell redovisar resandet per tur och station, i genomsnitt för vardagar. Flest av-/påstigande per tur har de stora stationerna i Köpenhamn, Göteborg, Helsingborg, Malmö, Lund och Kristianstad. De fyra minsta stationerna – Mörrum, Hovmantorp, Lessebo och Bräkne-Hoby – har även minst antal av-/påstigande per tur. Stationerna

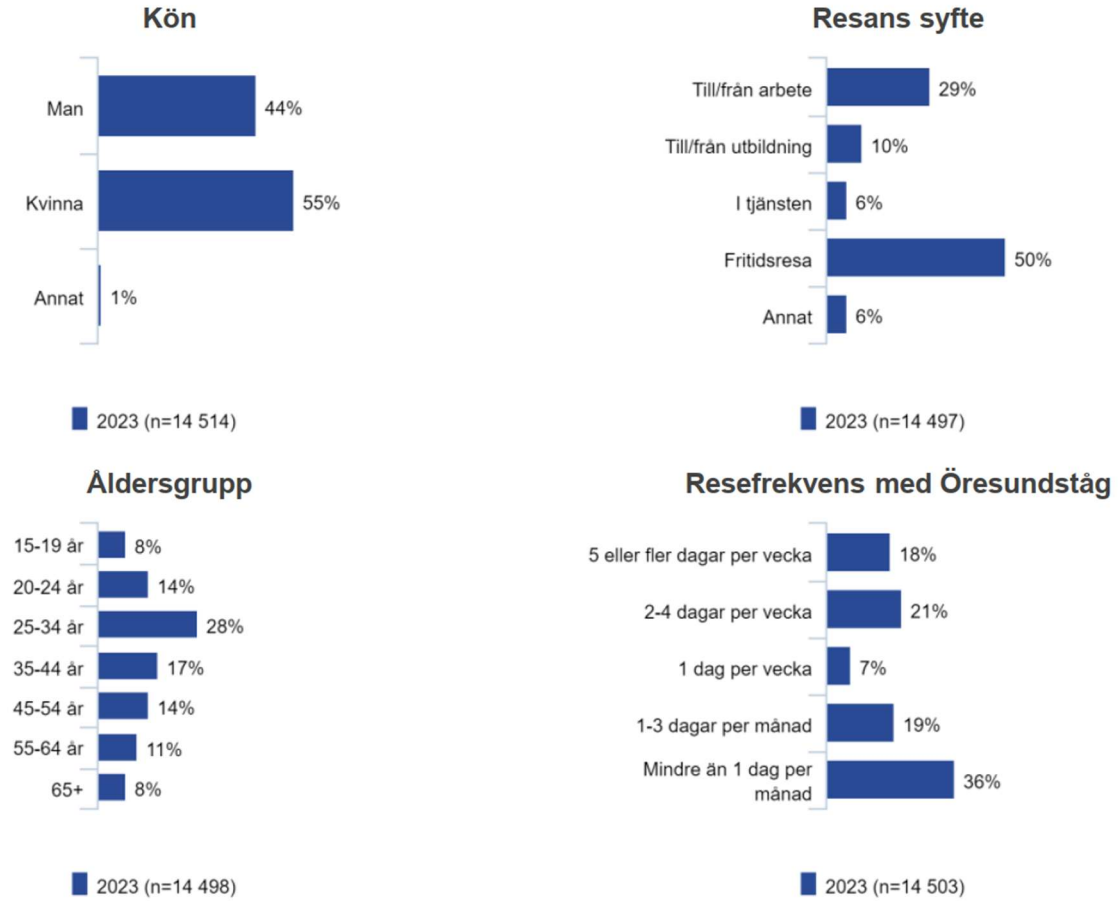
Österport och Nörreport, på sträckan bortom Köbenhavn H, har endast 14 respektive 18 av-/påstigande per tur. Andra stationer med svagt resande per tur är Laholm och Tårnby.

Tabell 3: Antal av-/påstigande i genomsnitt per tur och station, vardagar, i Öresundståg trafiken våren 2024.

Station	Av-/påstigande per tur		Station	Av-/påstigande per tur
Köbenhavn H	128		Ramlösa	35
Kastrup	128		Kungsbacka	33
Göteborg C	123		Mölndal	32
Helsingborg C	121		Emmaboda	32
Malmö C	117		Nybro	31
Lund C	106		Bromölla	29
Kristianstad	99		Båstad	28
Hyllie	84		Ronneby	27
Växjö	79		Osby	27
Halmstad C	74		Karlshamn	27
Hässleholm C	72		Åsa	27
Kalmar C	72		Karlskrona	26
Triangeln	68		Sölvesborg	26
Landskrona	62		Bergåsa	19
Varberg	59		Tårnby	18
Eslöv	51		Nörreport	18
Ängelholm	49		Laholm	16
Älmhult	45		Österport	14
Örestad	42		Lessebo	12
Höör	42		Bräkne-Hoby	11
Kävlinge	41		Hovmantorp	11
Falkenberg	38		Burlöv	8
Alvesta	36		Mörrum	6

Resenärerna

Den regelbundna kvalitetsmätningen ombord på Öresundståg kan användas till mer än att få svar på utförandekvaliteten. Flera tusen resenärer, fördelat på turer i hela linjenätet på alla dagtyper, ger en representativ bild av Öresundstågs nuvarande kunder.

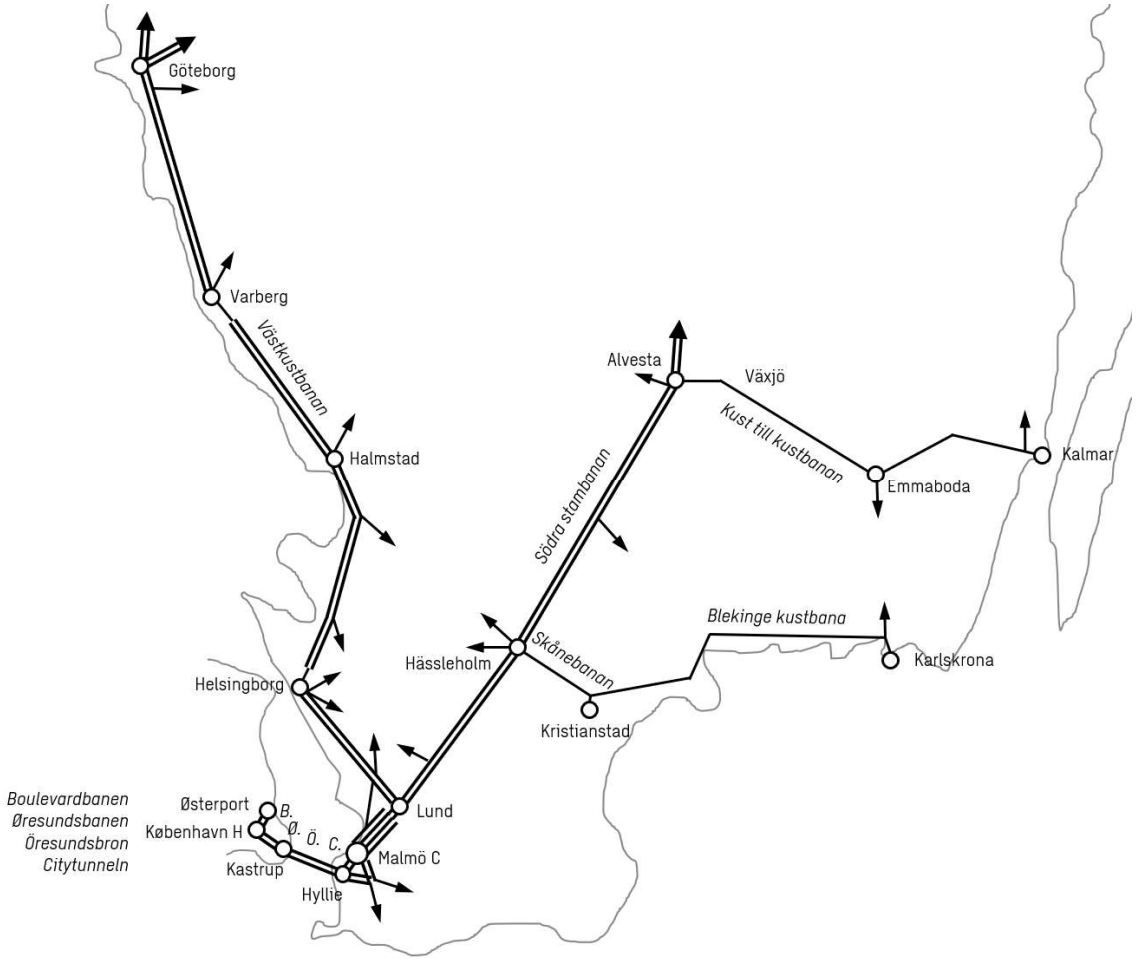


Figur 3: Resenärernas kön, ålder, syfte med resa och resefrekvens enligt kvalitetsmätningar 2023 (Öresundståg/Origo Group).

Ungefär hälften av alla resor med Öresundståg är fritidsresor och minst hälften av alla resor utförs av resenärer som använder Öresundståg mindre än en gång i veckan.

Hösten 2023 genomfördes en stor resvaneundersökning i Skåne (Så reser vi i Skåne / Resvaneundersökning 2023, Region Skåne). Av huvudrapporten går det att utläsa att Öresundståg har en marknadsandel på 70-75 % för resor mellan Malmö och Danmark. Observera att det är boende i Skåne som tillfrågas i undersökningen. För resor mellan Malmö/Lund och Helsingborg har Öresundståg och Pågatågen en marknadsandel på 60-65 %.

JÄRNVÄGEN



Figur 4: Järnvägar i södra Sverige och på östra Själland som berör Öresundståg. Enkelspår, dubbelspår och fyrspår är markerade.

Öresundståg trafikerar i princip alla typer av järnväg, från enkelspår med kapacitet för två tåg i timmen till fyrspår med kapacitet för över 50 tåg i timmen. Fyrspår finns i dagsläget längs Södra stambanan mellan Malmö C och södra Lund. Södra stambanan består i övrigt av dubbelspår. Västkustbanan består övervägande av dubbelspår, men enkelspår förekommer i norra Helsingborg och i södra Varberg.

När tågen mot Kalmar respektive Karlskrona lämnar Södra stambanan i Alvesta respektive Hässleholm utgörs resterande sträckor av enkelspår. Sträckorna närmast stambanan – Alvesta-Växjö respektive Hässleholm-Kristianstad – har relativt många mötesspår och kapacitet för cirka fyra tåg i timmen per riktning.

På Kust till kustbanan öster om Växjö och på Blekinge kustbana har det tillkommit mötesspår efterhand, men trafiken bör inte överstiga två tåg i timmen per riktning för att behålla en tillräcklig robusthet. På den östra delen av Blekinge kustbana är även den trafikmängden i överkant.

De banor genom Malmö och Köpenhamn som Öresundståg trafikerar består av dubbelspår. In mot København H går Öresundsbanen ihop med både Vestbanen och den nya järnvägen från Ringsted/Köge.

Kapaciteten

Det är flera delar av det järnvägssystem som Öresundståg trafikerar som är högt utnyttjade och därmed kan vara känsliga för störningar. Svaga punkter i dagsläget är København H, Kastrup, Södra stambanan Lund-Hässleholm-Alvesta, Västkustbanan i norra Helsingborg, Varberg, Kungsbacka-Göteborg, Hässleholm-Kristianstad-Karlshamn, Karlskrona och Alvesta-Växjö.

Figur 5: Kapacitetsutnyttjande 2023 i två timmars maxperiod (Trafikverket). Röda sträckor har stora begränsningar i kapacitet, gula sträckor medelstora begränsningar och gröna sträckor små eller inga begränsningar. Till 2024 har fyrspår Malmö-södra Lund och dubbelspår Maria-Helsingborg tillkommit, men kvarvarande dubbelspår inom Lund och enkelspår i Helsingborg har därmed fortfarande stora begränsningar i kapacitet.

København H är fullt belagd av den mängd tåg som kan vända på stationen och den mängd tåg som kan köra genom stationen mot Østerport. De nio plattformsspåren räcker inte till för någon utveckling av tågtrafiken.

Kastrup station har endast två plattformsspår, vilket begränsar hela utnyttjandet av Öresundsbanen och Öresundsbron. Enligt plan ska stationen få fyra plattformsspår till 2027, genom att utnyttja det separerade dubbelspåret som hittills bara används av godståg.

Med fyrspår Malmö C-södra Lund förskjuts Södra stambanans svaga punkt till just södra Lund för en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Hela Södra stambanan genom södra Sverige är hårt ansträngd av mängden trafik från långsamma godståg till snabbtåg. Just den stora skillnaden i hastigheter är mycket kapacitetskrävande.

Enkelspåren på Västkustbanan är begränsande och beslutade utbyggnader till dubbelspår kommer att förbättra framkomligheten avsevärt. Till 2025-2026 blir det dubbelspår genom Varberg och därefter kvarstår enkelspåret Helsingborg C-Maria som banans svagaste punkt. Dubbelspårsobjektet finns i nationell plan, har beslut om byggstart 2028-2033 och är därmed klart på 2030-talet.

Halmstad C har brist på plattformsspår, vilket kommer att åtgärdas med byggstart tidigast 2028. I Göteborg är dubbelspåret till Kungsbacka högt utnyttjat. Den bristen kvarstår även med Västlänken, vars utökning av Göteborg C till 2027 dock ger positiva effekter på kapaciteten.

Kust till kustbanan Alvesta-Växjö och Skånebanan Hässleholm-Kristianstad är högt utnyttjade enkelspår, visserligen med många mötesspår, men utan den flexibla kapacitet som dubbelspår har. En etapp med dubbelspår på Kust till kustbanan Räppe-Växjö finns med i nationell plan med planerad byggstart 2028-2033.

Hastigheten

Med inriktningen att nästa generations fordon för Öresundståg ska ha en maxhastighet på 200 km/tim är det relevant att kartlägga i vilka delar av systemet som den hastigheten medges, eller inte. Stora delar av Västkustbanan och Södra stambanan tillåter 200 km/tim.

Figur 6: Största tillåtna hastighet för B-tåg, det vill säga persontåg utan korglutning (Trafikverket).

Den enda markanta avvikelsen på Västkustbanan är en cirka 3 mil lång sträcka norr om Halmstad som har 185 km/tim som maxhastighet. På Södra stambanan mellan Lund och Diö (norr om Älmhult) är maxhastigheten 180 km/tim, trots att banan till stora delar kan medge högre hastighet. På Kust till kustbanan varierar den största tillåtna hastigheten mellan 120 och 200 km/tim. På Skånebanan Hässleholm-Kristianstad och Blekinge kustbana fram till närheten av Sölvesborg är det mestadels 160 km/tim, medan resterande del av Blekinge kustbana har allt mellan 90 och 160 km/tim. Blekinge kustbana är den del av Öresundstågs järnvägssystem som har lägst hastighet och sämst restidskvot i jämförelse med biltrafiken.

Gränskontroll

Svensk polis kan utföra gränskontroll av resande från Danmark till Sverige. För Öresundstågtrafiken utförs kontrollen vid uppehåll på Hyllie station. För att klara kontrollen inom ordinarie tågtrafikering är uppehållen tidtabellslagda med sex minuter. Gränskontroller har funnits sedan 2015 och förlängs med sex månader i taget. Sättet att planera för och genomföra gränskontrollen innebär negativa konsekvenser på restider och järnvägskapacitet.

Eftersom tidtabellen behöver vara symmetrisk är det extra tid inlagt även i riktning mot Köpenhamn. Resenärer som stiger på eller av i Hyllie drabbas inte av den förlängda uppehållstiden, men det gör alla övriga resenärer mellan länderna, vilket motsvarar cirka 10,5 miljoner resor per år. Det innebär ungefär 900 000 förlorade timmar i restid per år till ett samhällsekonomiskt värde på cirka 100 mnkr/år (ASEK 8.0 uppräknad med KPI).

MÅL, INRIKTNING OCH PLANERINGSPRINCIPER

Det övergripande målet för Öresundstågtrafiken är att bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Den långsiktiga inriktningen är att Öresundstågtrafiken ska vara enkel, snabb, pålitlig, bekväm och effektiv. Inriktningen förtydligas i principer för position och planering.

MÅL

Mål för kollektivtrafiken fastställs i första hand i regionernas Trafikförsörjningsprogram. Berörda regioner har lite olika ambitionsnivå, men gemensamt är riktningen mot ett ökat kollektivt resande med en ökad marknadsandel i jämförelse med biltrafiken. Trafikförsörjningsprogrammen i södra Sverige innehåller sammanfattningsvis följande övergripande mål för kollektivtrafiken och resandet:

- **Region Skåne**: Kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 % av motoriserade transporter 2030.
- **Region Halland**: Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt. Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030.
- **Västra Götalandsregionen**: Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland.
- **Region Kronoberg**: Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 16 % år 2030.
- **Region Kalmar län**: Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är 15 % år 2029.
- **Region Blekinge**: Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter i Blekinge ska öka under programperioden.

Figur 7: Sex regioners Trafikförsörjningsprogram.

INRIKTNING

I utvecklingen av Öresundståg trafiken mot de övergripande målen gäller följande ledord:

Enkel Öresundståg trafik

Öresundståg ska gå i takt och symmetriskt. Öresundståg är stommen för den regionala kollektivtrafiken i Sydsverige. Öresundståg möts i viktiga noder och grundar för knutpunkter i kollektivtrafiksystemet. Öresundståg ska ha goda öppettider och god turtäthet för att utgöra ett attraktivt alternativ för både pendlare och fritidsresenärer.

Snabb Öresundståg trafik

Öresundståg knyter ihop Sydsveriges större städer och Köpenhamn. Öresundståg ska erbjuda attraktiva restider – framför allt för effektiv pendling, men även för tjänste- och fritidsresor.

Pålitlig Öresundståg trafik

Öresundståg trafiken ska utföras med hög kvalitet och köras på en robust infrastruktur. Gedigen planering ska bereda för en driftsäker och punktlig trafik.

Bekväm Öresundståg trafik

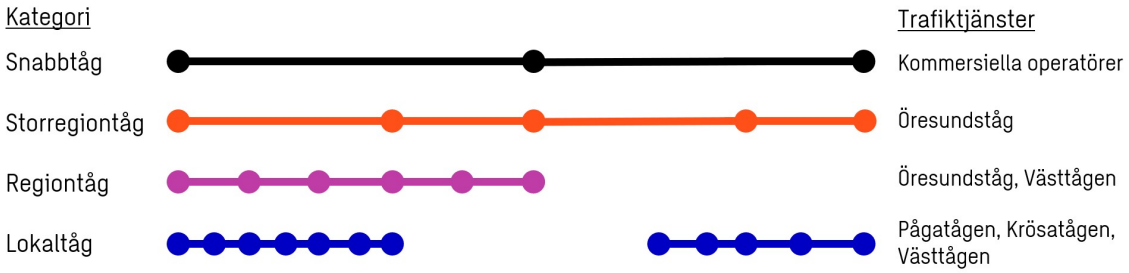
En kapacitetsstark Öresundståg trafik ska upplevas som komfortabel och trygg, där restiden kan användas till annat.

Effektiv Öresundståg trafik

Öresundståg som underhålls med hög fordonstillgång och går snabbt och taktfast är grunden till en effektivitet som är nödvändig för en sund och hållbar trafikekonomi under regionernas ansvar.

PRINCIPER FÖR PARALLELLA TÅGTRAFIKSYSTEM

En tågtrafiklinje kan inte vara både snabb och stanna på alla stationer. På banor och i relationer där det finns marknad för flera tåglinjer behövs en klargörande strategi för vilken trafik som är snabb respektive betjänar alla stationer. Principer för parallella tågtrafiksystem tar höjd för fyra kategorier av tågtrafik – snabbtåg, storregiontåg, regiontåg och lokaltåg.



Figur 8: Principer för parallella tågtrafiksystem, i uppåt fyra kategorier, från lokaltåg som stannar på alla stationer till snabbtåg som stannar på få stationer som ligger i stora städer.

För att tydliggöra de olika kategorierna kan de kortfattat beskrivas så här:

- **Snabbtåg** stannar i större städer och körs med tåg för 200-250 km/tim, som har mycket hög komfort för resor som överstiger två timmar. Snabbtåg finns parallellt med Öresundståg på sträckorna Köpenhamn-Göteborg/Alvesta.
- **Storregiontåg** stannar på stora stationer och körs med tåg för 200 km/tim, som har hög komfort för resor som är 1-2 timmar. Öresundståg på linjerna Köpenhamn-Göteborg/Kalmar/Karlskrona är storregiontåg.
- **Regiontåg** stannar på regionalt stora stationer och körs med tåg för 180-200 km/tim, som har god komfort för resor som är 30-60 minuter. Öresundståg på linjen Köpenhamn-Helsingborg och Västtågen på linjen Göteborg-Varberg är regiontåg.
- **Lokaltåg** stannar på alla stationer och körs med tåg för 160-180 km/tim, som har komfort för resor på 15-60 minuter. Västtågen Göteborg-Kungsbacka, samt Pågatågen och Krösatågen parallellt med Öresundståg är lokaltåg.

Öresundståg på linjerna Köpenhamn-Göteborg/Kalmar/Karlskrona är storregiontåg. Öresundståg på kortare linjer med fler uppehåll, såsom Köpenhamn-Helsingborg, är regiontåg.

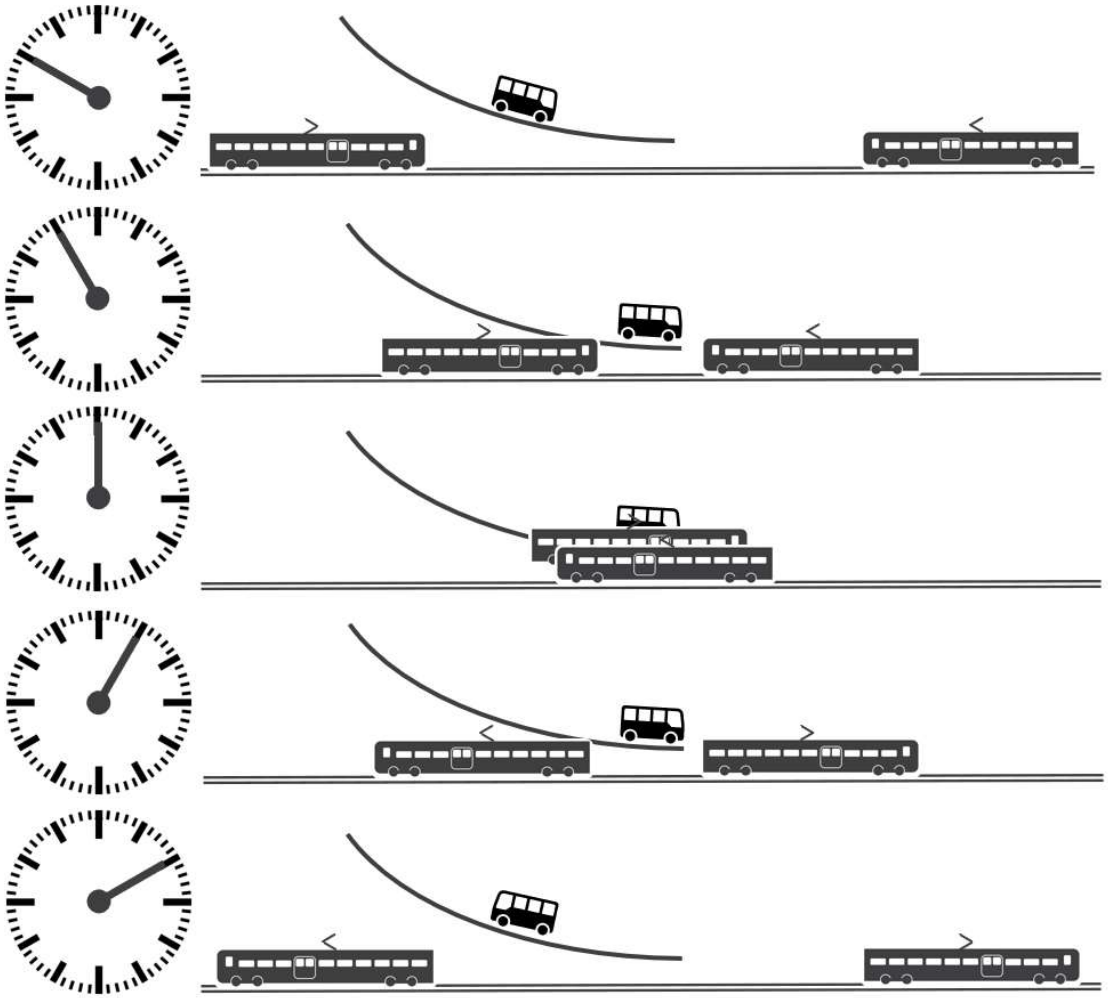
Status

Det finns goda förutsättningar för Öresundståg att vara storregiontåg på Göteborgslinjen, medan det fattas parallella tåglinjer längs både Kalmar- och Karlskronalinjerna för att dessa linjer ska kunna bli riktigt storregionala. Bland annat saknas regionala linjer inom Skåne och lokala linjer i Blekinge och mellan Växjö och Emmaboda. Där Öresundståg i dagsläget utgör enda linjen på sträckan måste även rollen som lokaltåg hanteras.

PRINCIPER FÖR TAKT OCH SYMMETRI

Kollektivtrafiken ska vara enkel att förstå och enkel att resa med. Kollektivtrafiksystemet består av linjer och knutpunkter, som hänger ihop i tid och rum. Inriktningen är att skapa ett kollektivtrafiksystem där rörelserna går i takt och symmetriskt.

Principen utgår ifrån att ett helt symmetriskt system, och därmed en väldigt tydlig och taktfast tidtabell med pålitliga bytespunkter, är grunden för att skapa en attraktiv och lyckad tågtrafik för resenärerna. Ett optimalt symmetriskt trafikupplägg körs med turtätheterna (120-,) 60-, 30- och 15-minuterstrafik. Symmetriaxeln, det vill säga där tågen som går på samma linje möts i grunden, ska ligga på minuttal 00, vilket exempelvis gör att en linje i halvtimmestrafik har turer där tågen möter varandra på minuttalen 00, 15, 30 och 45. Poängen med denna symmetri är att placera mötena i viktiga knutpunkter, där anslutningar till annan trafik, med symmetrin som grund, kan bli optimal. Exempelvis kan en station där tågen möts på minuttal 00 ha anslutande busstrafik som angör på minuttal 55 och avgår på minuttal 05, och därmed uppstår en knutpunkt med bytesmöjligheter i alla reserelationer, vilket illustreras i följande figur.



Figur 9: Tågtrafik i takt och symmetri där tågmötet vid minuttal 00 bereder för tidigare ankommande och efteråt avgående busstrafik, vilket möjliggör resor i alla relationer.

Status

I tågplanerna för 2024 och 2025 tas steg mot ett mer symmetriskt trafikupplägg för Öresundståg. Storregiontågen körs i taktfast kvartstrafik i stommen Köpenhamn-Malmö-Lund där de fördelas ut i halvtimmestrafik mot Göteborg respektive Hässleholm. Från 2025 är halvtimmestrafiken Lund-Hässleholm helt taktfast.

Den storregionala Öresundstågtrafiken har i tågplan 2025 tre avvikelser från principer om parallella tågtrafiksystem respektive takt och symmetri:

- **Åsa** har uppehåll med Öresundståg som körs mellan Halmstad och Göteborg. Denna trafik kommer att övergå till att bli en del av en konsekvent halvtimmestrafik på den storregionala linjen Köpenhamn-Göteborg, där Åsa inte platsar som ett uppehåll. Däremot ska Åsa ha uppehåll på den regionala linjen.
- **Ramlösa** har uppehåll med Öresundståg på de turer som efterhand ska förlängas från Helsingborg till Göteborg för att utgöra halvtimmestrafiken på linjen Köpenhamn-Göteborg. Ramlösa platsar inte på den storregionala linjen, men ska ha uppehåll på den regionala linjen.
- **Burlöv** har uppehåll med Öresundståg på Kalmar- och Karlskronalinjerna, men inte på Göteborgslinjen, vilket skapar en otydlighet.

PRINCIPER FÖR TURUTBUD

I enlighet med inriktningen mot en enkel Öresundståg trafik fastställer den strategiska planen en riktlinje för öppettider och turtätheter i hela Öresundståg systemet. Syftet är att öka kundernas trygghet med att Öresundståg ”alltid” finns att tillgå inom rimliga öppettider och med en konsekvent turtäthet. När det förekommer luckor med varannantimmestrafik i ett utbud som för övrigt är timmestrafik skapar det osäkerhet kring hela utbudet.

Öresundståg bör köras i trafik minst inom följande öppettider:
-Vardagar kl 06-00
-Helger kl 07-00

Tabell 4: Öppettider för Öresundståg 2024 längs respektive delsträcka, i en sammanvägning av utbudet i respektive riktning. Tider som klarar riktlinjen är markerade med grönt.

	M-To	F	L	S
Riktlinje för öppettider	*06-00*	*06-00*	*07-00*	*07-00*
Köpenhamn-Lund	Alltid	Alltid	Alltid	Alltid
Lund-Helsingborg	05-00	05-00	06-00	06-00
Helsingborg-Halmstad	05-01	05-01	06-01	06-01
Halmstad-Göteborg	05-01	05-02	06-02	06-01
Lund-Hässleholm	06-00	06-00	06-23	06-23
Hässleholm-Växjö	06-23	06-23	07-23	08-23
Växjö-Kalmar	06-23	06-23	08-23	08-23
Lund-Kristianstad	05-00	05-00	06-00	06-00
Kristianstad-Karlskrona	05-00	05-00	07-00	08-00

Öresundståg bör köras i minst halvtimmestrafik på vardagar kl 06-20 på sträckorna Köpenhamn-Göteborg/Hässleholm.

Tabell 5: Tider för Öresundståg 2024 då minst halvtimmestrafik förekommer längs respektive delsträcka, i en sammanvägning av utbudet i respektive riktning. Tider som klarar riktlinjen är markerade med grönt.

	M-To	F	L	S
Riktlinje för minst halvtimmestrafik	*06-20*	*06-20*	*x*	*x*
Köpenhamn-Lund	04-01	04-01	04-01	04-01
Lund-Helsingborg	06-20	06-20	10-19	10-19
Helsingborg-Halmstad	X	X	x	x
Halmstad-Göteborg	05-10;15-20	05-10;15-20	x	x
Lund-Hässleholm	06-00	06-00	06-23	06-23

Öresundståg bör alltid köras med minst timmestrafik, inom befintliga öppettider.

Tabell 6: Uppfyllanden av minst timmestrafik inom befintliga öppettider för Öresundståg 2024. Sträckor och dagtyper som klarar riktlinjen är markerade med ”Ok” och de som inte gör det med hur många turer som saknas.

	M-To	F	L	S
Riktlinje för minst timmestrafik	*Inom befintliga öppettider*			
Köpenhamn-Lund	Ok	Ok	Ok	Ok
Lund-Helsingborg	Ok	Ok	Ok	Ok
Helsingborg-Halmstad	Ok	Ok	Ok	Ok
Halmstad-Göteborg	Ok	Ok	Ok	Ok
Lund-Hässleholm	Ok	Ok	Ok	Ok
Hässleholm-Växjö	Ok	Ok	-10 turer	-6 turer
Växjö-Kalmar	Ok*	Ok*	-6 turer	-6 turer
Lund-Kristianstad	Ok	Ok	Ok	Ok
Kristianstad-Karlskrona	Ok	Ok	Ok	Ok

**Riktlinjen uppfylls om SJs utbud räknas in i en helhet.*

Status

När det gäller öppettiderna förekommer det i dagsläget endast mindre avvikelser gentemot riktlinjen. Riktlinjen för halvtimmestrafik uppfylls sedan 2024 på sträckan Lund-Helsingborg. Samtidigt saknas halvtimmestrafik på sträckan Helsingborg-Halmstad, vilket är en klar brist.

Utbudet på Karlskronalinjen har utvecklats de senaste åren med konsekvent timmestrafik och därmed förekommer det inte längre någon varannantimmestrafik på linjen.

Den enda varannantimmestrafik som finns kvar i systemet är på Kalmarlinjen på sträckan Hässleholm-Växjö-Kalmar på lördagar och söndagar. På sträckan Hässleholm-Växjö fattas det 10 turer på lördagar och 6 turer på söndagar för att uppnå timmestrafik. På sträckan Växjö-Kalmar fattas det 6 turer på lördagar och söndagar för att uppnå timmestrafik i samverkan med SJs utbud.

Det finns timmestrafik på sträckan Växjö-Kalmar på vardagar om SJs trafik på linjen Göteborg-Kalmar räknas in i helheten. SJ kör sin linje med 4 dubbelturer per vardag och 3 dubbelturer per lördag och söndag. På vardagar har därmed Öresundståg luckor i timmestrafiken Växjö-Kalmar då SJs tåg kör på sträckan. I tågplanen för 2024 är det inte möjligt att komma med ett Öresundståg från Malmö till Växjö och direkt byta till SJs tåg mot Kalmar, eftersom den bytesmarginalen inte finns i tidtabellen. Öresundståg sparar inget fordon på att SJ kör trafik Växjö-Kalmar, eftersom SJ skulle behöva köra i konsekvent tretimmarstrafik för att Öresundståg skulle kunna spara in ett fordon. Så regelbundet bedöms SJ inte kunna köra, eftersom det dels kräver fler tåg än vad de

avsätter till linjen i dagsläget, dels anpassas deras tidtabell till olika delmarknader längs hela sträckan Göteborg-Kalmar.

Att Öresundståg inte kör konsekvent timmestrafik på vardagar Växjö-Kalmar är en brist utifrån principer för turutbud.

PRINCIPER FÖR UPP-/NEDFORMERING

Det som kan förekomma på större stationer längs Öresundståglinjer är längre uppehåll för upp-/nedformering, det vill säga när fordon sätts ihop eller säras. Antalet längre uppehåll avgörs i en avvägning mellan produktionseffektivitet och robusthet/attraktiva restider. Flera möjligheter att formera tågen ger optimala tåglängder anpassade till resandemängderna. Förutsatt att tiden för formering inte leder till omloppstider som kräver fler fordon, finns det dimensionerande fordon och produktion att spara genom att inte köra längre tåg än nödvändigt. Varje formering är ett moment som riskerar att fallera, vilket därmed kan ge störningar i trafiken. Det är mer robust med få eller inga formeringar längs turer. Uppehållstiden för formering längs turer drabbar resenärer som är genomresande, som inte använder aktuell station för av- eller påstigning. Deras restid blir längre än vad den skulle kunna vara.

Med respekt för de höga ambitionerna om attraktiva restider och att det finns störningsrisker med omfattande upp-/nedformering gäller följande princip:

Öresundståg ska ha endast ett längre uppehåll för upp-/nedformering per linje.

För respektive linje hamnar upp-/nedformeringarna på följande stationer:

- Köpenhamn-Göteborg: Helsingborg
- Köpenhamn-Kalmar: Hässleholm
- Köpenhamn-Karlskrona: Kristianstad

Status

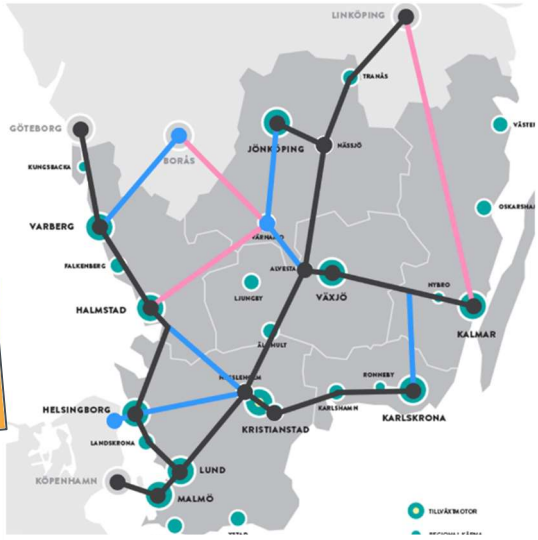
Sedan 2024 är det längre uppehållet för upp-/nedformering i Växjö slopat. Det förekommer formeringar i Helsingborg, Hässleholm och Kristianstad helt enligt principen. I dagsläget förekommer även längre uppehåll i Halmstad, som finns för att möjliggöra förbigång för snabbtåg.

STRATEGIER OCH PLANERADE ÅTGÄRDER

Utöver inriktningar och principer behöver utvecklingen av Öresundståg-trafiken förhålla sig till regionernas och staternas strategier och planer som berör tågtrafiken.

TÅGSTRATEGIER

Regionsamverkan Sydsveriges Handlingsplan kollektivtrafik från 2021 bekräftar planeringsprinciperna om parallella tågtrafiksystem samt takt och symmetri. Handlingsplanen pekar ut alla Öresundståglinjerna som högst prioriterade stråk. Dokumentet innehåller även en plan för attraktiva restider, som behandlas i nästa avsnitt.



Figur 10: Prioriterade stråk enligt RSS Handlingsplan kollektivtrafik. Svarta stråk är högst prioriterade.

Region Skånes Persontågstrategi från 2021 fastställer att resandet i tågtrafiken behöver öka med cirka 100 % från 2019 till 2030 och med cirka 60 % från 2030 till 2040, för att tågtrafiken ska bidra till att nå målen för kollektivtrafiken i Skåne. Strategin är målstyrd och därmed finns det flera satsningar på ny Öresundståg-trafik i målbilderna fram till 2040:

- Regiontågen till Helsingborg förlängs till Maria med dubbelspår genom Helsingborg.
- Regiontågtrafiken utökas från två turer i timmen över bron till uppåt sex turer i timmen, vilket tillsammans med storregiontågen ger tio Öresundståg i timmen mellan Köpenhamn och Malmö. Nya regiontåglinjer är:
    - Köpenhamn-Älmhult
    - Köpenhamn-Ystad
    - Köpenhamn-Kristianstad
    - Köpenhamn-Trelleborg

Strategin har även med en HH-förbindelse som trafikeras av regiontåg på sträckorna Köpenhamn-Helsingör-Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad.

Region Halland har ett **Trafikeringsupplägg för järnvägstrafiken** i Halland år 2030 och 2050 från 2018 som ligger till grund för ett utvecklat utbud av tågtrafik som även framgår i Trafikförsörjningsprogrammet. Öresundstågs storregionala linje ska köras i halvtimmestrafik genom regionen, mellan Köpenhamn och Göteborg. Regiontåg utvecklas utifrån Göteborg och Västlänken med trafik till Varberg och senare Halmstad.

Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035 från 2013 bekräftar samma inriktning som i Halland, med Öresundståg i halvtimmestrafik och regiontåg till Varberg/Halmstad.

Region Kronoberg har ett **Tågstrategiskt underlag** från 2021 som redovisar ett utvecklat utbud som även framgår i Trafikförsörjningsprogrammet. För Öresundståg handlar det om komplettering till timmestrafik. Underlaget behandlar också en utveckling av Krösatåg Växjö-Emmaboda som kan ersätta Öresundstågsuppehåll i Hovmantorp och Lessebo. Programmet anser dock att uppehållet i Lessebo bör finnas kvar för Öresundståg.

Region Blekinge har tågstrategiskt underlag till Trafikförsörjningsprogrammet, som tydligt presenteras i programmet. Regionen vill utveckla den storregionala linjen till att bli snabbare, medan lokaltågtrafik utvecklas parallellt, även på sträckan Karlshamn-Karlskrona.

Region Kalmar har för närvarande inget tågstrategiskt dokument.

Danska Trafikstyrelsen presenterar en **Trafikplan for den statslige jernbane** från 2023 baserad på beslutade infrastrukturåtgärder. Grundprognosen för resandet över Öresund är 14 % ökning från 2019 till 2035, men det är förutsatt ingen trafikutveckling, varken för fjärr- eller Öresundståg.

RESTIDSMÅL

Regionsamverkan Sydsverige redovisar i **Positionspapper kollektivtrafik** från 2019 och **Handlingsplan kollektivtrafik** från 2021 restidsmål mellan tillväxtmotorer som direkt syftar på Öresundstågens framkomlighet längs alla linjer. Positionspapperet sätter restidsmålen till 2040, medan handlingsplanen redovisar åtgärder för att nå målen eller mer rimliga delmål.

Tabell 7: Restidsmål 2040 enligt Positionspapper (Mål 2040) och justerat mål enligt Handlingsplan (Plan 2040), samt restiderna när planerna gjordes (2019) och i årets tidtabell (2024) i minuter. Förändringar mellan 2019 och 2024 kommenteras.

Sträcka	2019	2024	Plan 2040	Mål 2040	Kommentarer
Köpenhamn-Malmö	35	40	30	35	+5 min pga utökad uppehållstid för gränskontroll.
Malmö-Lund	11	10	10	10	Målet uppnått.
Lund-Helsingborg	27	29	25	20	Utökad körtid, fast 25 min är möjligt i nuläget.
Helsingborg-Halmstad	55	46	45	40	Planens mål nästan uppnått.
Halmstad-Varberg	32	34	30	25	Utökad körtid pga banarbete, 30 min möjligt med färdigt dubbelspår
Varberg-Göteborg	40	45	35	30	Utökad körtid pga banarbete, 40 min möjligt i nuläget.
Lund-Växjö	105	102	90	90	Kortad körtid i samband med anpassning till kvartstakt.
Växjö-Kalmar	68	68	55	45	
Lund-Kristianstad	54	53	40	35	
Kristianstad-Karlskrona	93	93	70	75	
Malmö-Göteborg*	2:56	3:08	2:40	2:20	
Malmö-Kalmar*	3:11	3:03	2:40	2:30	
Malmö-Karlskrona*	2:44	2:46	2:05	2:05	

**Summerade tider för de tre linjerna innehåller 5 min för upp-/nedformering i Helsingborg, Hässleholm respektive Kristianstad, samt 10 min för snabbtågens förbigång i Halmstad.*

Status

Restidsmålen enligt Handlingsplanen förutsätter nya tåg för 200 km/tim, medan Positionspapperets restidsmål kräver nya tåg för 250 km/tim. Längs vissa sträckor kommer det att krävas nya, ej beslutade, infrastrukturåtgärder för att uppnå restidsmålen enligt Handlingsplanen. Det gäller Köpenhamn-Malmö, Varberg-Göteborg, Växjö-Kalmar, Lund-Kristianstad och Kristianstad-Karlskrona. För ett par sträckor kommer det även att krävas en utveckling av parallell lokaltågtrafik för att ersätta tillgängligheten till stationer som behöver slopas för Öresundståg för att uppnå restidsmålen. Det gäller Växjö-Kalmar och Kristianstad-Karlskrona.

NÄSTA GENERATION ÖRESUNDSTÅG

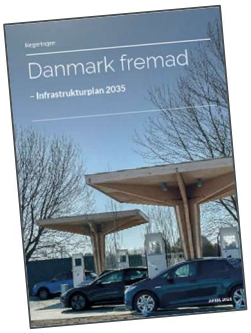
Dagens fordon börjar bli ålderstigna och behöver under 2030-talet ersättas med nya tågfordon. Regionerna har bildat ett anskaffningsprojekt benämnt Nästa generation Öresundståg (NGÖ). Planen är att det nya fordonet bland annat ska vara mer effektivt, vilket innebär att fordonet blir snabbare och mer kapacitetsstarkt. Dagens fordon har en maxhastighet på 180 km/tim, medan det nya fordonet ska klara 200 km/tim. Dagens fordon är cirka 80 m med ungefär 230 sittplatser. Det nya fordonet antas bli cirka 130 meter långt, eller med den längd som nuvarande och framtida infrastrukturen medger, med plats för ungefär 460 resenärer.

Föreliggande plan förutsätter att nya fordon för Öresundståg är levererade senast till 2040, alltså att planens målbild för 2040 inkluderar fordon för 200 km/tim med plats för ungefär 460 resenärer.

BESLUTADE INFRASTRUKTURPLANER

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 innehåller efter vissa tillägg följande objekt på järnvägar som trafikeras av Öresundståg:

- Dubbelspår på Västkustbanan genom Varberg klart cirka 2026.
- Nya mötesstationer på Blekinge kustbana väster om Mörrum och i Bredåkra (väster om Ronneby) klara cirka 2028.
- Fler plattformsspår på Halmstad C klart cirka 2030.
- Västlänken i Göteborg klar cirka 2031, varav en ny stationsdel på Göteborg C är klar cirka 2027.
- Förbigångsspår på Södra stambanan vid Hässleholm och Älmhult klara cirka 2031.
- Planskildhet från Södra stambanan till Malmö C Övre, dubbelspår Malmö C Övre-Östervärn och fler plattformsspår Malmö C Övre klara till cirka 2033.
- Dubbelspår på Kust till kustbanan Växjö-Räppe klart till cirka 2035.
- Dubbelspår på Västkustbanan Helsingborg C-Maria klart till cirka 2038.
- Två nya spår Hässleholm-Lund klart till cirka 2045.



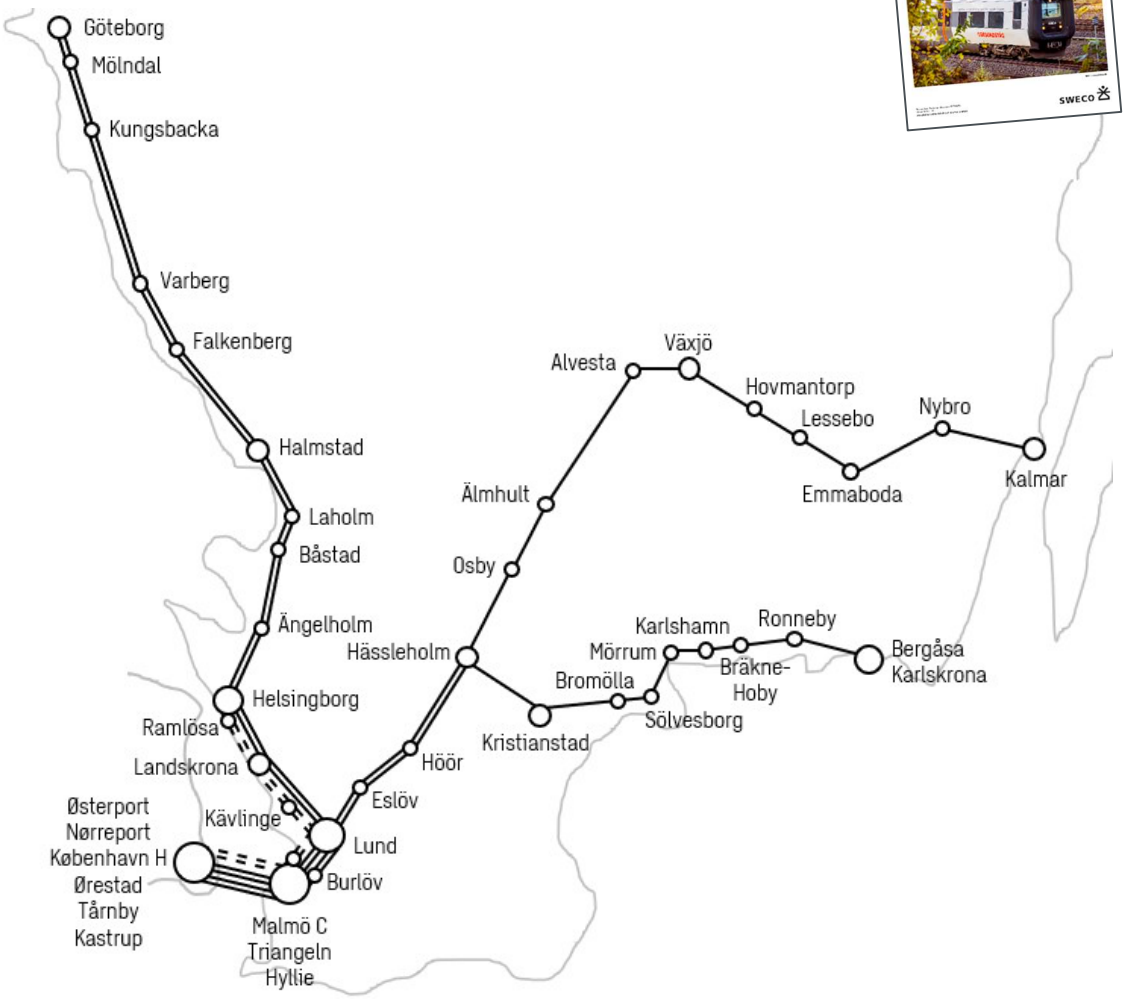
Utvecklingen av dansk järnväg är beslutad i **Infrastrukturplan 2035**, varav följande objekt är relevanta för Öresundståg:

- Fyra plattformsspår på Kastrup station klart cirka 2026.
- Vändspår vid Kastrup station, som är satt på paus.
- Utredning av förenkling av Köbenhavn H.

Utredningen av Köbenhavn H har tillsammans med några andra utredningar utvecklats till att ingå i ett framtagande av **Helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet** som ska presenteras 2026.

TRAFIKUTVECKLINGSPLAN 2025-2030

Öresundstågs Trafikutvecklingsplan 2025-2030 innehåller åtgärder som skapar en målbild för 2030 som är utgångspunkt för föreliggande trafikstrategiska plan 2030-2040. Den största förändringen i infrastrukturen under dessa år är att dubbelspåret genom Varberg blir färdigt.



Figur 11: Målbild för Öresundstågs sträckningar, stationer och utbud för 2030. Varje linje representerar ett tåg per timme. Streckade linjer visar utbud som endast körs i högtrafik på vardagar.

Målbilden för 2030 är storregiontåg på linjerna:

- Köpenhamn-Göteborg i halvtimmestrafik
- Köpenhamn-Kalmar i timmestrafik
- Köpenhamn-Karlskrona i timmestrafik

Alla linjerna tillsammans skapar kvartstrafik Köpenhamn-Lund, samtidigt som Kalmar- och Karlskronalinjerna skapar halvtimmestrafik Köpenhamn-Hässleholm. Därutöver körs det regiontåg Köpenhamn-Helsingborg i halvtimmestrafik. All trafik är utan avvikande stationsuppehåll, med undantag för Burlöv.

Målbild 2030 inkluderar timmestrafik på vardagar med Öresundståg mellan Växjö och Kalmar. Det ger en enkel och pålitlig trafikering, som inte kräver ytterligare fordon och gör trafikförsörjningen oberoende av annan aktör.

När dubbelspåret genom Varberg och utbyggnaden av Halmstad C är klara kan restiden på Göteborgslinjen förkortas med en kvart. Som ett tillägg till Trafikutvecklingsplanen antas den utökade uppehållstiden för gränskontroll på Hyllie slopas, vilket kortar restiden mellan Köpenhamn och Malmö med 5 min i båda riktningarna. Eventuella gränskontroller antas hanteras som tillfälliga trafikstörningar.

Tabell 8: Restider enligt Trafikutvecklingsplanen, med justering av körtiden Köpenhamn-Malmö. Förändringar mellan 2024 och 2030 kommenteras.

Sträcka	2019	2024	Plan 2030	Kommentarer
Köpenhamn-Malmö	35	40	35	-5 min utan utökad uppehållstid för gränskontroll.
Malmö-Göteborg	2:56	3:08	2:53	-15 min efter utbyggnader under 2020-talet
Malmö-Kalmar	3:11	3:03	3:03	
Malmö-Karlskrona	2:44	2:46	2:46	

MÅLBILD 2040 OCH UTBLICK 2050

I perioden 2030-2040 tillkommer kända förutsättningar såsom nya fordon för 200 km/tim, Västlänken och dubbelspår genom Helsingborg. Två nya spår Lund-Hässleholm ligger troligtvis bortom 2040. Målbilden för 2040 fokuserar på attraktiva restider för de storregionala linjerna. Efter införandet av halvtimmestrafik på Göteborgslinjen under 2020-talet ligger trafikutvecklingen därefter på regionala linjer.

RESANDEUTVECKLING OCH KAPACITETSBEHOV

Den trafikstrategiska planen fram emot 2040 baseras på en resandeutveckling som dels är målinriktad, dels är en framskrivning av tidigare utveckling. I ett målinriktat scenario bedöms resandet behöva öka med 3 % per år i Kronoberg, Kalmar och Blekinge respektive 5 % i Köpenhamn, Skåne, Halland och Göteborg för att regionernas mål ska uppnås. Räknat från 2024 till 2040 blir det resandeökningar med +60 % respektive +120 % och räknat till 2050 blir det ungefär ytterligare en lika stor ökning. Det har även tagits fram ett så kallat gynnsamt scenario som relaterar till en historisk utveckling med en viss positiv inriktning. I det gynnsamma scenariot ökar resandet med 1,5 % per år i Kronoberg, Kalmar och Blekinge respektive 4 % i Köpenhamn, Skåne, Halland och Göteborg, vilket räknat från 2024 till 2040 ger +30 % respektive +90 %.

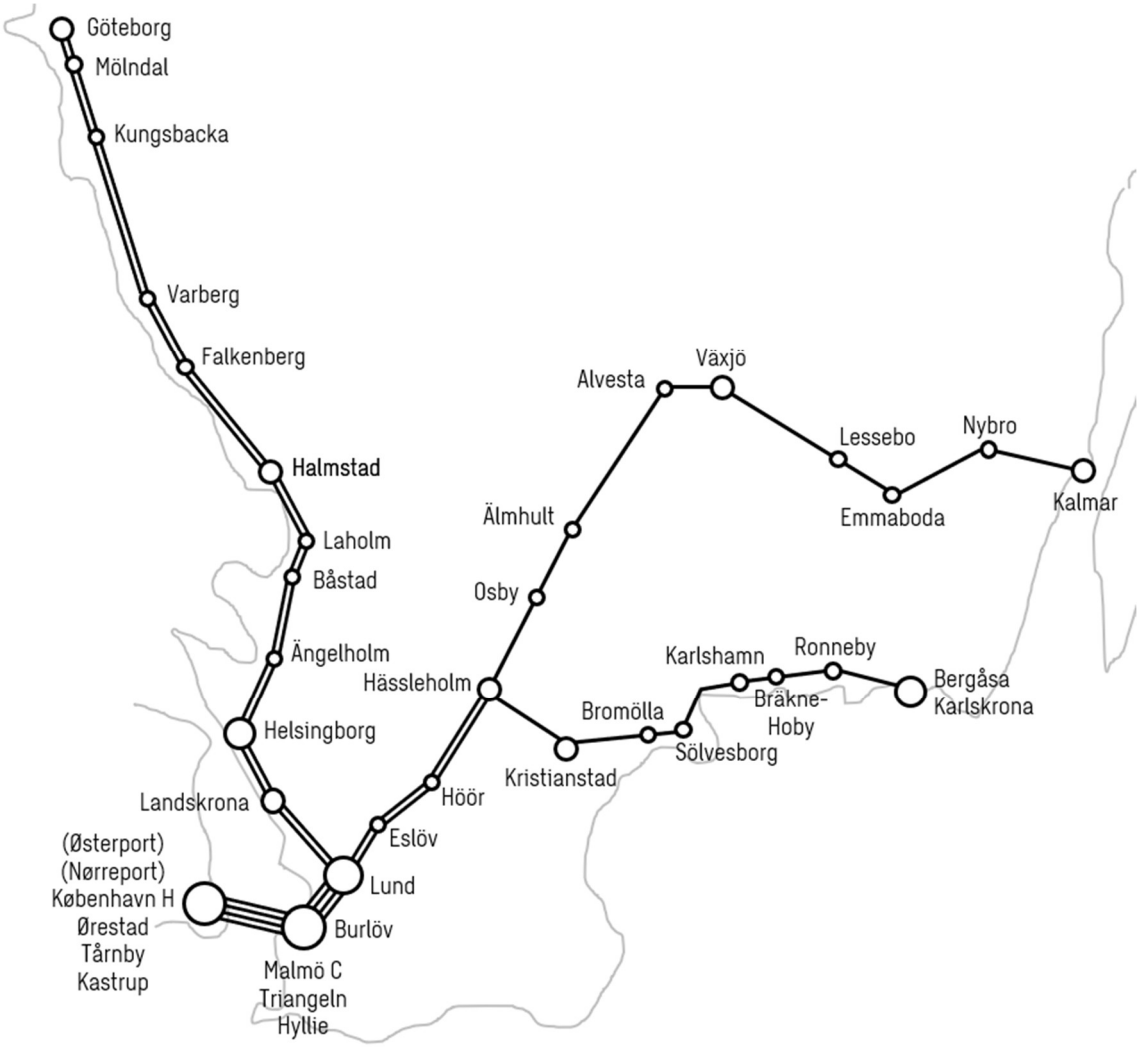
Tabell 9: Scenarier för resandeutveckling.

Resandeökning i	Scenario	2040 Gynnsam	2040 Mål	2050 Mål
Kronoberg, Kalmar och Blekinge	Ökning per år	+1,5 %	+3 %	+3 %
	Ökning från 2024	+30 %	+60 %	+120 %
Köpenhamn, Skåne, Halland och Göteborg	Ökning per år	+4 %	+5 %	+5 %
	Ökning från 2024	+90 %	+120 %	+250 %

Som nämnts är det en förutsättning att trafiken körs med nya fordon med en passagerarkapacitet på cirka 460 resenärer. Dessa fordon kan köras dubbelkopplade, vilket ger en kapacitet på 920 resenärer per tur.

Tack vare de nya kapacitetsstarka fordonen leder resandeutvecklingen fram till 2040 inte till något krav på utökat turutbud i högtrafik. Runt 2040 uppstår ett behov av ny trafik, särskilt i Köpenhamn, Skåne och mot Göteborg. I grunden är de tre storregionala linjerna, med sina fyra turer per timme, bestående, medan det är kompletterande trafik, oftast i form av regionala linjer, som behöver utvecklas. Den trafikstrategiska planen är därmed uppdelad, där fokus för de storregionala linjerna ligger på kortare restider och för de regionala linjerna presenteras en utveckling av turutbudet.

STORREGIONTÅGENS MÅLBILD 2040



Figur 12: Målbild för Öresundstågs storregionala linjer, med sträckningar, stationer och utbud för 2040. Varje linje representerar ett tåg per timme.

Målbilden för 2040 är liksom för 2030 storregiontåg på linjerna:

- Köpenhamn-Göteborg i halvtimmestrafik
- Köpenhamn-Kalmar i timmestrafik
- Köpenhamn-Karlskrona i timmestrafik

Alla linjerna tillsammans skapar kvartstrafik Köpenhamn-Lund, samtidigt som Kalmar- och Karlskronalinjerna skapar halvtimmestrafik Köpenhamn-Hässleholm.

Att målbilden för storregiontågens utbud och sträckningar är samma 2040 som för 2030 visar den grundläggande ställning denna trafik har och behovet av att förvalta stommen i Öresundstågssystemet.

Utvecklingen av de storregionala linjerna fokuserar mer på att märkbart korta restiderna. Restidsmålen förutsätter nya fordon för 200 km/tim. Tiderna som redovisas i

följande avsnitt är analyserade i programmet Railsys och tabellerna är konstruerade enligt Trafikverkets principer.

Kortare restid Malmö-Kalmar

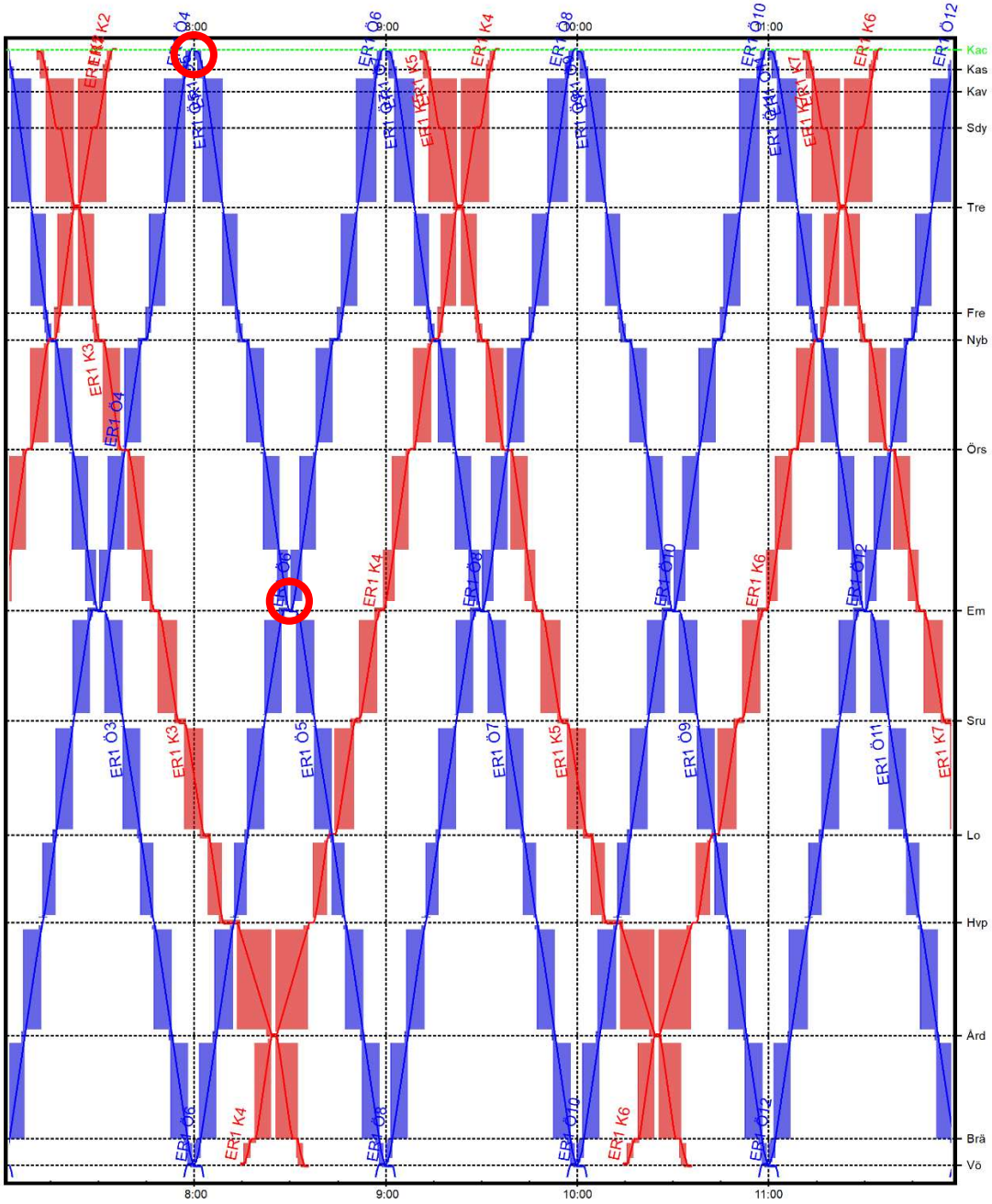
Den trafikstrategiska planens målbild för 2040 är att korta restiden Kalmar-Malmö med en kvart. Förutom att det nya fordonet för 200 km/tim sparar restid på Södra stambanan krävs det åtgärder på Kust till kustbanan mellan Kalmar och Växjö.

För att skapa en stabil tidtabell behöver sträckan Kalmar-Emmaboda kunna köras på cirka 28 min, vilket kräver trimningsåtgärder som ger 1-2 min i tidsbesparing. Om det inte lyckas är det möjligt att låta Öresundstågen mötas på Kalmar Södra, men det förlänger restiden till/från Kalmar med 3 min och motverkar restidsmålet för relationen Kalmar-Växjö.

Sträckan Emmaboda-Växjö körs i dagsläget på 35 min, men det är önskvärt att klara sträckan på 28 min för att utveckla Växjö som en knutpunkt och uppnå restidsmålet för Kalmar-Växjö på under en timme. Hovmantorp och Lessebo är två av de tre minsta stationerna i Öresundstågsystemet, med endast cirka 300 på-/avstigande per station och dag. Om Öresundstågen inte stannar på dessa två stationer kan sträckan Emmaboda-Växjö klaras på 28 min och restiden Kalmar-Växjö hamnar under en timme. Trafikförsörjningen för Hovmantorp och Lessebo behöver i så fall ersättas med utvecklad Krösatågtrafik, helt enligt principer för parallella tågtrafiksystem.

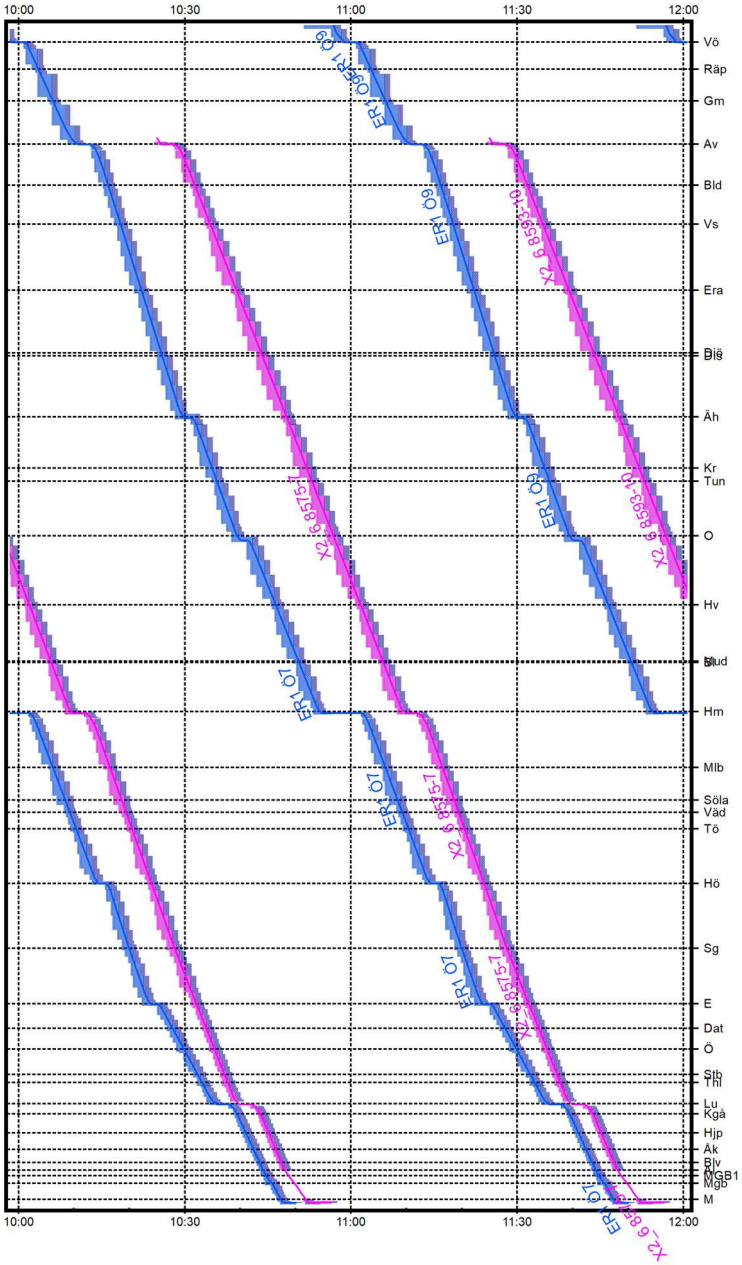
För att kunna behålla ett uppehåll i kommunhuvudorten Lessebo och samtidigt korta restiden Emmaboda-Växjö till 28 min behövs trimningsåtgärder som ger minst 2 min i tidsbesparing. ÅVS Kust till kustbanan (Trafikverket, 2020) redovisar två åtgärder mellan Växjö och Emmaboda, som snabbar upp trafiken med sammanlagt cirka 1 min och 40 sekunder, till en kostnad av cirka 1,1 mdkr (uppräknat från 2020 till 2023).

I följande figur presenteras en grafisk tidtabell för sträckan Kalmar-Växjö, enligt förslaget utan uppehåll i Lessebo och Hovmantorp för Öresundståg. Den grafiska tidtabellen baseras på befintlig infrastruktur och det framgår att upplägget är väldigt ansträngt mellan Kalmar och Emmaboda. Det saknas marginaler i mötena mellan tågen både i Kalmar och Emmaboda, se röda markeringar i figuren, vilket föranleder behovet av åtgärder Kalmar-Emmaboda.



Figur 13: Grafisk tidtabell för sträckan Kalmar (Kac)-Emmaboda (Em)-Växjö (Vö) med Öresundståg i timmestrafik i blått och Krösatåg i varannantimmestrafik i rött, enligt förslag för 2040.

Söder om Växjö blir effekten av den kortare körtiden Emmaboda-Växjö att Öresundståg kan avgå tidigare från Växjö respektive ankomma senare. Genom att utnyttja de nya fordonen för 200 km/tim hinner Öresundståg till Lund/Malmö innan snabbtåget, vilket visas i följande figur. Därmed behöver det inte genomföras någon förbigång för snabbtåg i Hässleholm. Öresundstågets uppehåll i Hässleholm är ändå 6 min för att hantera upp-/nedformering av fordon för tåget (vilket kräver minst 4 min).



Figur 14: Grafisk tidtabell för sträckan Växjö (Vö)-Alvesta (Av)-Hässleholm (Hm)-Malmö (M) med Öresundståg i blått och snabbtåg i rosa i riktning mot Malmö, enligt förslag för 2040.

Restiden kan kortas en kvart på sträckan Kalmar-Lund, medan avgångstiden i Kalmar och tågmötet i Emmaboda behålls. Därmed behöver Kalmartåget överta den kanal som Göteborgståget har i dagsläget på sträckan Lund-Köpenhamn. Hela systemet behöver vridas en kvart. Eftersom tåget från Kalmar kommer en kvart tidigare till Lund behöver även tågen från Göteborg och Karlskrona komma en kvart tidigare till Lund. I andra riktningen blir det tvärtom att alla tågen behöver avgå från Köpenhamn en kvart senare.

Följande redovisas principtidtabellen för Öresundståg Kalmar-Malmö med nya fordon för 200 km/tim enligt målbild för 2040.

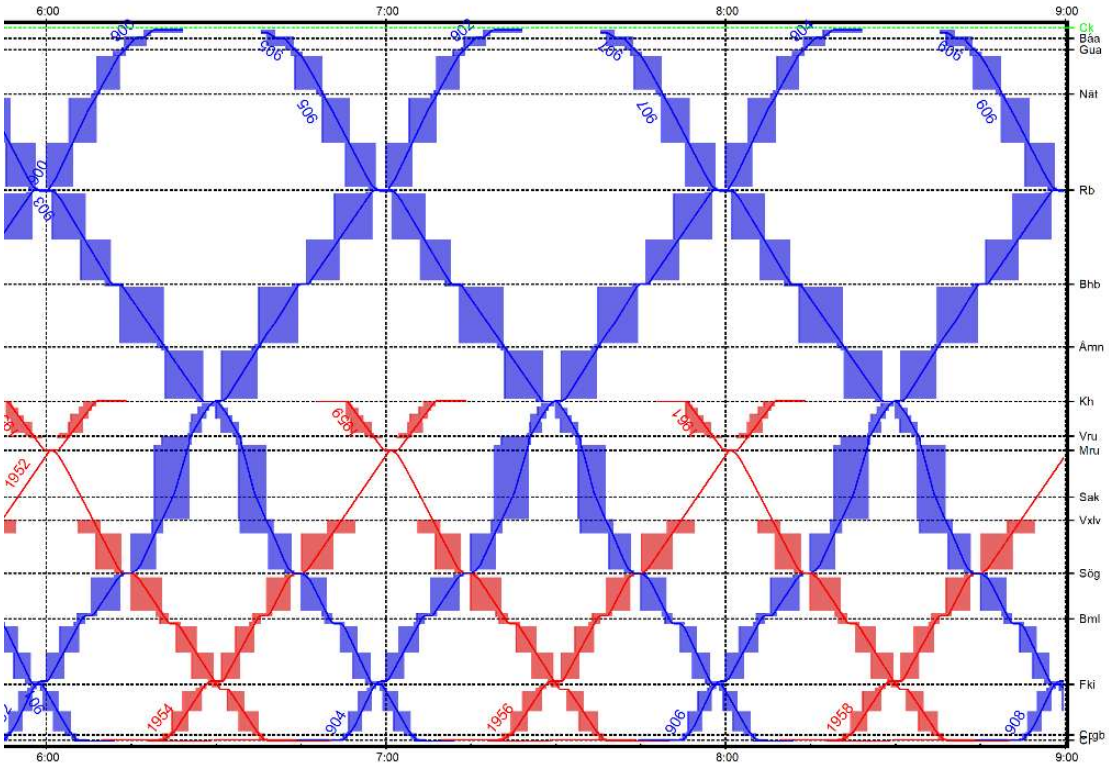
Tabell 10: Principtidtabell (minuttal) för Öresundståg Kalmar-Malmö för 2025 och målbild 2040.

Kalmar-Malmö		2025	2040
Kalmar	avg	00	**00**
Nybro		15	15
Emmaboda	ank	30	**29**
	avg	31	**31**
Lessebo		45	|
Hovmantorp		51	|
Växjö	ank	06	**59**
	avg	08	**01**
Alvesta	ank	20	12
	avg	22	14
Älmhult		42	32
Osby		52	42
Hässleholm	ank	07	**56**
	avg	16	**02**
Höör		30	15
Eslöv		40	25
Lund	ank	49	**36**
	avg	51	**38**
Burlöv		58	|
Malmö	ank	03	**48**
Kalmar-Malmö		3:03	**2:48**

Cirka 2045 är planen att det tillkommer två nya spår på sträckan Lund-Hässleholm. Inriktningen för den storregionala Kalmarlinjen är att med två nya spår köra direkt mellan Lund och Hässleholm, vilket sparar cirka 5 min restid och därmed uppnås restidsmålet för relationen Lund-Växjö.

Kortare restid Malmö-Karlskrona

Den trafikstrategiska planens målbild för 2040 är att korta restiden Karlskrona-Malmö med 8 min. Det uppnås genom att anlägga en ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn, vilket kortar restiden till högst en kvart mellan städerna. Samtidigt slopas uppehållet för Öresundståg i Mörrum som är Öresundstågsystemets minsta station, med endast cirka 200 på-/avstigande per dag. Mörrum kan trafikeras av utvecklad lokaltågtrafik, helt enligt principer för parallella tågtrafiksystem. Trafikupplägget visas i följande figur.



Figur 15: Grafisk tidtabell för sträckan Karlskrona (Ck)-Kristianstad (Cr) med Öresundståg i timmestrafik i blått och Pågatåg i timmestrafik i rött, enligt förslag för 2040A.

Upplägget för Karlskronalinjen behöver vridas en kvart för att samspela med Kalmarlinjen vars restid kortas med en kvart. Tåget från Karlskrona behöver ankomma Lund en kvart tidigare och tvärtom avgå från Köpenhamn en kvart senare. Utan nya åtgärder längs Karlskronalinjen kommer tågmötena flyttas till andra mötesstationer och bland annat kommer Öresundstågen att mötas i Bredåkra nordväst om Ronneby, på den mötesstation som byggs till 2028. En eventuell konsekvens är att Pågatågen behöver mötas i Fjälkinge, som i dagsläget har plattform enbart längs ena spåret. Principtidtabellen för linjen utan åtgärder redovisas under 2040B i följande tabell, medan upplägget för målbilden, med en ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn, benämns 2040A.

Tabell 11: Principtidtabell (minuttal) för Öresundståg Karlskrona-Malmö för 2025 och målbild 2040.

Karlskrona-Malmö		2025	2040A*	2040B*
Karlskrona	avg	47	**40**	**33**
Bergåsa		51	43	36
Ronneby		09	01	54
Bräkne-Hoby		20	14	05
Karlshamn		36	31	21
Mörrum		43	|	30
Sölvesborg		59	46	43
Bromölla		06	53	49
Kristianstad	ank	18	**6**	**2**
	avg	25	**12**	**10**
Hässleholm	ank	43	**30**	**30**
	avg	45	**32**	**32**
Höör		59	45	45
Eslöv		09	55	55
Lund	ank	19	**06**	**06**
	avg	21	**08**	**08**
Burlöv		28	|	|
Malmö	ank	33	**18**	**18**
Karlskrona-Malmö		2:46	**2:38**	**2:45**

**Målbilden för 2040 är 2040A med ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn, medan 2040B är utan den åtgärden.*

I ett perspektiv bortom 2040 är det förutom de beslutade två nya spåren Lund-Hässleholm även angeläget med dubbelspår Hässleholm-Kristianstad och ny järnväg Karlshamn-Ronneby. Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad inkluderar att hastigheten på banan höjs från 160 till 200 km/tim. Eftersom även möten undviks sparas minst 5 min på sträckan. I kombination med två nya spår Lund-Hässleholm kan uppåt 15 min sparas. Ny järnväg mellan Karlshamn och Ronneby är tänkt att medge en restid på högst 15 min mellan städerna, vilket ger en tidsbesparing på cirka 15 min. Därmed uppnås restidsmålen för både Lund-Kristianstad och Kristianstad-Karlskrona.

Kortare restid Malmö-Göteborg

Den trafikstrategiska planens målbild för 2040 är att korta restiden Göteborg-Malmö med 17 min jämfört med 2030, vilket är 32 min kortare än dagsläget. Förutom nya fordon för 200 km/tim krävs det att Västlänken, fyrspår Almedal-Mölndal och dubbelspår Helsingborg-Maria färdigställs, vilket alla är beslutade åtgärder. Åtgärderna i Göteborg gör att beroendet till pendeltågtrafiken minskar och därmed sparas 2 min. Den högre hastigheten och framkomligheten i Helsingborg medger att en kvart kan sparas, trots att Öresundstågen har 10 min (minst 9 min) uppehåll i Halmstad för snabbtågets förbigång och 5 min (minst 4 min) i Helsingborg för upp-/nedformering av fordon. För bibehållet samspel med snabbtåget, som kör förbi Öresundståget i Halmstad, behöver snabbtågen kunna köra i 250 km/tim, vilket kräver införande av ERTMS och förstärkningsåtgärder längs banan. I målbilden för 2040 uppnås restidsmålen för sträckorna Göteborg-Varberg-Halmstad-Helsingborg-Lund.

Kanalerna på sträckan Lund-Köpenhamn vrids en kvart i samspel med Kalmarlinjen, som kortas en kvart, vilket i princip inte är något bekymmer för Göteborgslinjen som körs på Västkustbanans dubbelspår. Tågen från Göteborg ankommer Lund en kvart tidigare och i andra riktningen avgår tågen en kvart senare från Köpenhamn. Principtidtabellen redovisas i följande tabell.

Tabell 12: Principtidtabell (minuttal) för Öresundståg Göteborg-Malmö för 2025, 2030 och målbild 2040.

Göteborg-Malmö		2025	2030	2040
Göteborg	avg	40	55	**57**
Mölndal		48	03	03
Kungsbacka		59	14	14
Varberg		30	38	**33**
Falkenberg		45	52	44
Halmstad	ank	03	08	**01**
	avg	13	18	**11**
Laholm		25	28	22
Båstad		32	34	28
Ängelholm		43	45	39
Helsingborg	ank	00	00	**51**
	avg	07	07	**56**
Landskrona		20	20	07
Lund	ank	36	36	**21**
	avg	38	38	**23**
Malmö	ank	48	48	**33**
Göteborg-Malmö		3:08	2:53	**2:36**

I en utblick bortom 2040 är det två infrastrukturåtgärder som är prioriterade för Göteborgslinjen – fyrspår Kungsbacka-Mölndal och fyrspår Båstad-Laholm.

Med ett fyrspår från Kungsbacka in till Göteborg görs övrig tågtrafik, inklusive Öresundståg, oberoende av pendeltågtrafiken. I dagsläget styrs Öresundstågen och snabbtågen till fyra kanaler per timme, men med fyra spår blir det möjligt att mer fritt välja ankomst- och avgångstider i Göteborg. Det innebär att en förbättring längs linjen på bara några minuter direkt kan leda till en justering av tidtabellen, medan det i dagsläget krävs förbättringar på cirka 15 min för att kunna ändra kanal mot Göteborg och låta resenärerna kunna ta del av förbättringen.

Syftet med fyrspår Båstad-Laholm är att sprida ut förbigången för snabbtågen till en sträcka där Öresundstågen gör uppehåll, men inte snabbtågen. I dagsläget genomförs förbigången på stationen i Halmstad och Öresundståget måste ha en uppehållstid på minst 9 min för att snabbtåget ska ankomma 3-4 min efter Öresundståget, stå inne 2 min och avgå 3-4 min före. Båstad och Laholm är stationer som redan har fyra spår, med plattformar vid de yttre spåren. Därmed är det två nya spår mellan stationerna som behövs. Då kan Öresundståget stanna till på två stationer medan snabbtåget kör förbi, vilket sparar 5 min för Öresundståget jämfört med dagsläget.

Hastigheten på Södra stambanan

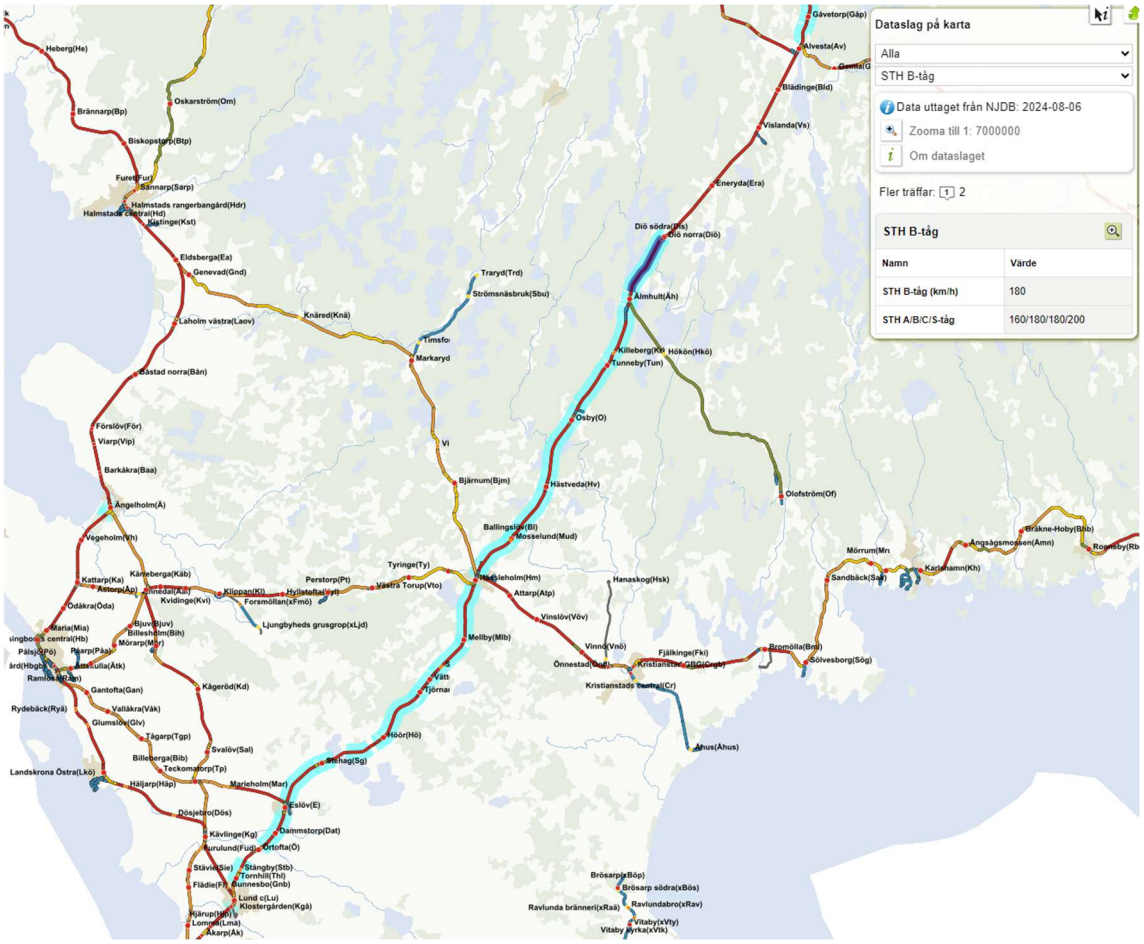
Med hänsyn till inköpet av fordon för 200 km/tim är det intressant att analysera var det är möjligt att utnyttja den högre hastigheten. I den analysen framstår Södra stambanan mellan Lund och Diö, strax norr om Älmhult, som en tydlig brist. På den sträckan är den största tillåtna hastigheten (STH) för persontåg utan korglutning (B-tåg) 180 km/tim, trots att järnvägens geometri till stora delar medger 200 km/tim (se den blåmarkerade sträckan i figuren).

Mellan Lund och Hässleholm finns 23 kurvor som geometriskt begränsar den tillåtna hastigheten under 200 km/tim. Det är möjligt att utan åtgärder i infrastrukturen höja STH B-tåg från 180 till 200 km/tim på fyra delsträckor över sammanlagt cirka 38 km, vilket ger en tidsvinst på cirka 1 min.

Mellan Hässleholm och Diö finns 5 kurvor som geometriskt begränsar den tillåtna hastigheten under 200 km/tim. Det är möjligt att utan åtgärder i infrastrukturen höja STH B-tåg från 180 till 200 km/tim på fem delsträckor över sammanlagt cirka 57 km, vilket ger en tidsvinst på drygt 1 min.

Med en relativt enkel höjning av banans STH går det alltså att spara drygt 2 min för Öresundståg på Kalmarlinjen respektive 1 min på Karlskronalinjen.

Trafikverket bedömer att en sådan justering av STH i nuvarande signalsystem behöver finnas i fem år för att nyttan ska motsvara kostnaden. När sedan det nya signalsystemet, ERTMS, installeras kommer det per automatik ge rätt STH. Frågan blir när nya fordon kommer på Södra stambanan, kanske cirka 2037, och när ERTMS införs på Södra stambanan mellan Malmö och Alvesta, innan eller efter 2042. En ny plan för införande av ERTMS antas lanseras under 2026.



Figur 16: Största tillåtna hastighet (STH) för persontåg utan korglutning (B-tåg), varav blåmarkerade sträckor har STH 180 km/tim, samtidigt som persontåg med korglutning (S-tåg) har STH 200 km/tim (Trafikverket/NJDB).

Uppehåll med storregiontåg i Burlöv

I tågplanen för 2025 har storregiontågen på Kalmar- och Karlskronalinjerna uppehåll i Burlöv, men inte Göteborgslinjen. Principen bör egentligen vara att antingen stannar alla eller inga av storregiontågen. I ”genomförande- och finansieringsavtal för Burlöv pendlarstation” framhålls att inriktningen är att huvuddelen av Öresundstågen och Pågatågen ska stanna på stationen.

Med respekt för genomförandeavtalet för Burlöv kommer Kalmar- och Karlskronalinjerna fortsatt ha uppehåll i Burlöv kommande år. Därefter bör utfallet för resandet till/från Burlöv med dessa tåg följas upp som underlag till beslut om Burlöv långsiktigt ska ha uppehåll med inga eller alla storregiontåg.

Sammanfattning av åtgärder och effekter

Utöver nya fordon för 200 km/tim krävs följande åtgärder för att uppnå kortare restider enligt målbilden för 2040, vilket även redovisas i efterföljande figur.

Åtgärder Malmö-Göteborg, som sparar 17 min:

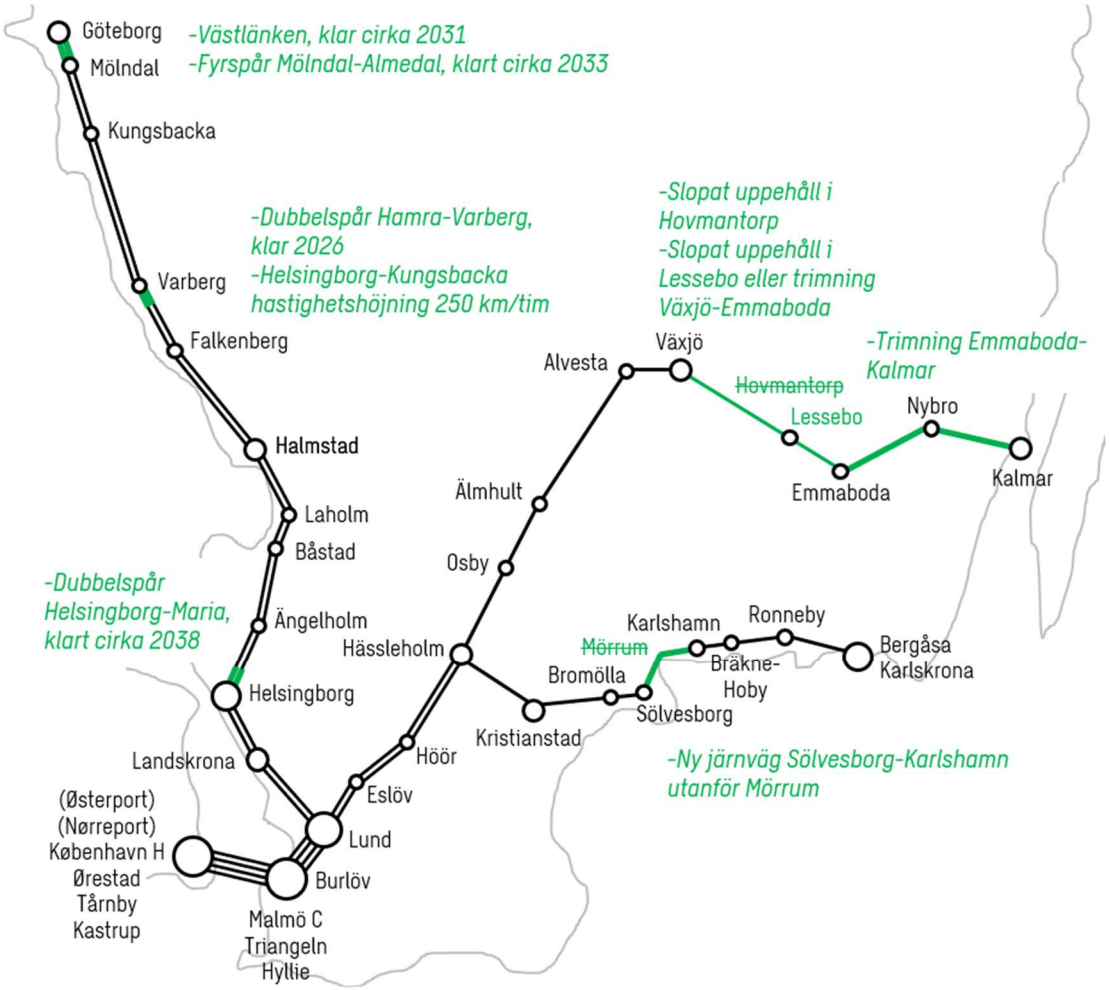
- Dubbelspår Hamra-Varberg, klart 2026
- Västlänken, klar cirka 2031
- Fyrspår Mölndal-Almedal, klart cirka 2033
- Dubbelspår Helsingborg-Maria, klart cirka 2038
- Hastighetshöjning till 250 km/tim Helsingborg-Kungsbacka, förstuderad åtgärd

Åtgärder Malmö-Kalmar, som sparar 15 min:

- Trimning Emmaboda-Kalmar, ny åtgärd
- Slopat uppehåll i Hovmantorp och utveckling av parallell lokaltågtrafik
- Slopat uppehåll i Lessebo och utveckling av parallell lokaltågtrafik eller trimning Växjö-Emmaboda, ny åtgärd

Åtgärder Malmö-Karlskrona, som sparar 8 min:

- Ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn utanför Mörrum, förstuderad åtgärd



Figur 17: Åtgärder för att uppnå storregiontågens målbild 2040.

Följande tabell sammanfattar restidernas utveckling för de tre storregionala linjerna, från 2019 till utfall 2030, samt mot målen för 2040 och utblick därefter.

Tabell 13: Restider för de tre storregionala linjerna från nuläge till mål. Målbild 2040 och Utblick 2050 är enligt förslagen i föreliggande plan, RSS Plan 2040 är enligt Handlingsplan kollektivtrafik och RSS Mål 2040 är enligt Positionspapper kollektivtrafik.

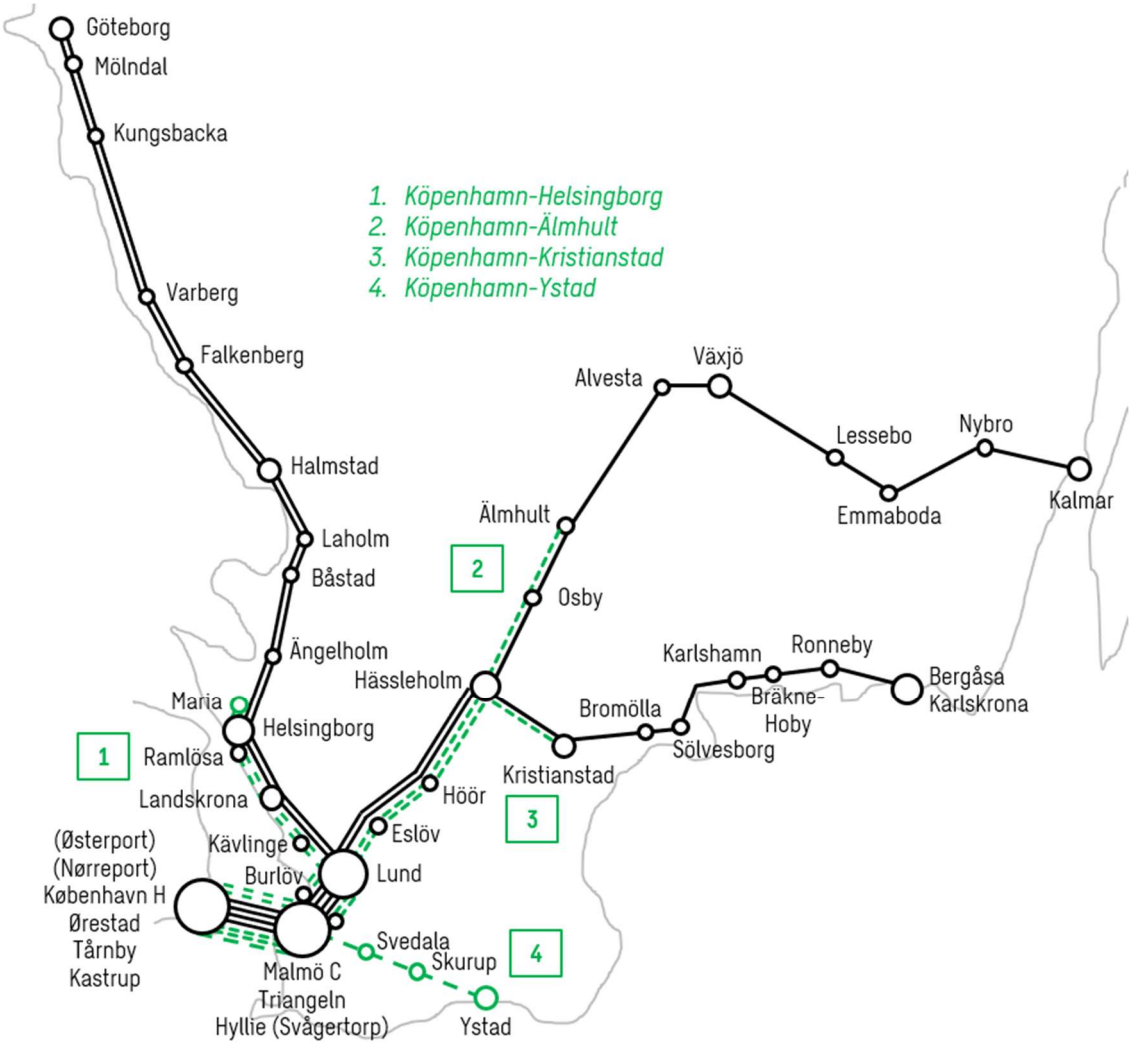
Sträcka	2025	Målbild 2040	Utblick 2050	Plan 2040	Mål 2040
Köpenhamn-Malmö	40	**35**	35	30	35
Malmö-Lund	10	**10**	10	10	10
Lund-Helsingborg	29	**25**	25	25	20
Helsingborg-Halmstad	47	**40**	40	45	40
Halmstad-Varberg	33	**28**	28	30	25
Varberg-Göteborg	50	**36**	33	35	30
Lund-Växjö	101	**95**	90	90	90
Växjö-Kalmar	66	**59**	59	55	45
Lund-Kristianstad	54	**54**	40	40	35
Kristianstad-Karlskrona	91	**86**	70	70	75
Malmö-Göteborg*	3:08	2:36	2:28**	2:40	2:20
Malmö-Kalmar*	3:03	2:48	2:40	2:40	2:30
Malmö-Karlskrona*	2:46	2:38	2:05	2:05	2:05

**Summerade tider för de tre linjerna för 2025 och Målbild 2040 följer föregående tabeller, medan Plan 2040 och Mål 2040 innehåller 5 min för upp-/nedformering i Helsingborg, Hässleholm respektive Kristianstad, samt 10 min för snabbtågens förbigång i Halmstad.*
***Utblick 2050 inkluderar ett kortare uppehåll i Halmstad tack vare fyrspår Båstad-Laholm.*

I målbild 2040 uppnås restidsmålen enligt Handlingsplan kollektivtrafik (Plan 2040) längs Göteborgslinjen, medan det dröjer till utblick 2050 innan målen uppnås på övriga två linjer. För Kalmarlinjen fattas det två nya spår Lund-Hässleholm. Karlskronalinjen kan uppnå RSS restidsmål med två nya spår Lund-Hässleholm, dubbelspår Hässleholm-Kristianstad och ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn-Ronneby. De restidsmål enligt Positionspapper kollektivtrafik (Mål 2040) som inte uppnås kräver fordon för 250 km/tim och/eller helt ny järnväg.

REGIONTÅGENS UTVECKLING

Utvecklingen av Öresundstågssystemets turutbud fokuserar på regionala linjer, varav den befintliga linjen Köpenhamn-Helsingborg ska förlängas och planen föreslår tre nya regionala linjer.



Figur 18: Utvecklingsstrategi för regionala linjer med Öresundståg. De storregionala linjerna är heldragna.

Utveckling av befintlig linje Köpenhamn-Helsingborg

Regiontåglinjen till Helsingborg förlängs till Maria tack vare utbyggnaden till dubbelspår genom Helsingborg, som är klar cirka 2038. Vändningen av 2 Öresundstågturer per timme kräver vändkapacitet på stationen i Maria.

Nya regiontåglinjer

Den målinriktade resandeutvecklingen leder runt 2040 till behov av ny trafik i Köpenhamn, Skåne och mot Göteborg.

Utvecklingen av ny trafik mot Göteborg hanteras med en regional linje i Västtågens regi. Den trafiken finns redan och kommer att utvecklas succesivt, där det stora lyftet kommer med Västlänken under 2030-talet.

Behovet av mer trafik i stråket (Malmö-)Lund-Helsingborg bör hanteras med utvecklad Pågatågtrafik eller eventuellt med någon form av inomregional tågtrafik. Eftersom stråket redan har fyra turer per timme till Köpenhamn är det relativt komplicerat att tillföra ytterligare turer som i samspel både inom Öresundstågssystemet och med övrig tågtrafik ger någon märkbar fördel. Inriktningen är att fyra turer i timmen från Västkustbanan vävs ihop med fyra turer i timmen från Södra stambanan i Lund och skapar ett symmetriskt trafikupplägg med åtta turer i timmen i stråket Lund-Malmö-Köpenhamn.

Utvecklingen av nya regiontåglinjer fokuserar på tre linjer:

1. **Köpenhamn-Älmhult,**
2. **Köpenhamn-Kristianstad och**
3. **Köpenhamn-Ystad.**

Därutöver går det att överväga ny trafik Köpenhamn-Trelleborg och Köpenhamn-Helsingör-Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, men det är således inte prioriterat i denna plan.

Prioriteringsordningen bygger på att i första hand stärka tillgängligheten för den långväga pendlingen och tjänsteresandet mellan Älmhult och Lund/Malmö/Köpenhamn med ett utbud av Öresundståg som har funnits tidigare.

I andra hand är planen att hantera behovet av större tillgänglighet och kapacitet i relationen mellan Kristianstad och Lund/Malmö/Köpenhamn. Tanken är att dessa två regionala linjer även ska tillgodose Eslöv och Höör med Öresundstågtrafik, medan det samtidigt tillförs två nya spår mellan Lund och Hässleholm som kan användas av de storregionala linjerna från Kalmar och Karlskrona.

I tredje hand är det intressant att införa en linje Köpenhamn-Ystad. En liknande linje kördes tidigare av DSB under benämningen IC Bornholm. De tre stationerna Ystad, Skurup och Svedala är bland de fyra största stationerna i Skåne som inte har Öresundstågtrafik och tillsammans med den danska kopplingen mellan Köpenhamn och Bornholm bildas ett intressant underlag för Öresundståg.

Generella förutsättningar för ny trafik

Nya Öresundståguter mellan Köpenhamn och Malmö, utöver befintliga 6 turer per timme och riktning, kräver:

- Slopad längre uppehållstid för gränskontroll i Hyllie
- Fyra plattformsspår på Kastrup station
- Tillgång till utökad kapacitet för vändande tåg i Köpenhamnsområdet
- Utökning av turutbudet i trafikeringsavtal mellan Region Skåne och Transportministeriet

Dagens planering för gränskontroll, med sex minuters uppehållstid på spår 4 i Hyllie, medger inte fler turer per timme mellan Köpenhamn och Malmö. För att kunna utöka turutbudet måste det längre uppehållet för gränskontroll slopas. Eventuella gränskontroller som utförs får hanteras som en störning, som har en förberedd plan. En lösning är att direkt ställa in trafiken på alla regionala linjer, medan trafiken på de storregionala linjerna upprätthålls med förlängd uppehållstid i Malmö för kontrollerna.

Med fyra plattformsspår på Kastrup station, som enligt plan ska vara klara under 2026, kan Öresundsförbindelsens hela befintliga kapacitet utnyttjas. Förutsatt 2 godståg/tim finns det plats för 12 persontåg/tim, varav det bör finnas plats för minst 2 fjärrtåg/tim. Förbindelsen klarar därmed uppåt 10 Öresundståg per timme och riktning.

I dagsläget hanteras vändning av 6 Öresundståguter per timme i Österport, samtidigt som Banedanmark utreder om trafiken från Öresundsbroförbindelsen ska vända på Köbenhavn H i stället. Oavsett var Öresundståguter ska vända i Köpenhamn i framtiden så krävs det en vändkapacitet för fler än 6 Öresundståguter per timme om trafiken mellan Köpenhamn och Malmö ska kunna utvecklas. I Banedanmarks utredning av Forenkling af Københavns Hovedbanegård och i Transportministeriets arbete med en Helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet bör det tas höjd för vändning av 8 Öresundståguter per timme, som en del av ett symmetriskt upplägg för Öresundstågtrafiken i stråket Köpenhamn-Malmö-Lund.

En utökning av turutbudet mellan Köpenhamn och Malmö behöver ingå i kommande trafikeringsavtal för Öresundstågtrafiken mellan parterna Region Skåne och Transportministeriet.

Ny linje Köpenhamn-Älmhult

En nygammal linje Köpenhamn-Älmhult bör bli den sjunde turen per timme mellan Köpenhamn och Malmö. Regiontåglinjen Köpenhamn-Helsingborg körs i en halvtimmestakt som på sträckan Köpenhamn-Lund kan kompletteras till en kvartstakt, där linjen Köpenhamn-Älmhult får en kanal i en av dessa kvartar. En framtida ny linje Köpenhamn-Kristianstad läggs i den fjärde kvarten, vilket ger en fullständig kvartstrafik med linjerna Köpenhamn-Helsingborg/Älmhult/Kristianstad på sträckan Köpenhamn-Lund.

Att införa en linje Köpenhamn-Älmhult kräver att tågen kan vända på stationen i Älmhult, vilket lämpligtvis genomförs på spår 3. Dilemmat är att spår 3 i nuläget ofta används för uppställning av godståg som körs till/från Sydostlänken. Trafikverket har genomfört en ÅVS och vidare utredning av åtgärder som frigör spår 3 för persontåg. Den rekommenderade åtgärden utgör objektet ”Älmhults bangård” som är aktuell att

inkluderas i kommande nationell plan. För att införa linjen Köpenhamn-Älmhult är det ett krav att objektet ”Älmhults bangård” eller någon likvärdig åtgärd blir genomförd.

En linje Köpenhamn-Älmhult antas i ett grundalternativ vara en regiontåglinje med uppehåll på alla relevanta stationer längs sträckan. Det finns ett hypotetiskt alternativ att linjen utformas med färre uppehåll med inriktning att erbjuda kortare restider i relationerna mellan Köpenhamn/Malmö/Lund och Hässleholm/Älmhult. Det innebär dock att linjen inte har uppehåll i Burlöv, Eslöv, Höör och Osby, som inte får samma trafikutbud som övriga stationsorter.

Ny linje Köpenhamn-Kristianstad

En ny linje Köpenhamn-Kristianstad bör bli den åttonde turen per timme mellan Köpenhamn och Malmö, som tillsammans med linjerna till Helsingborg och Älmhult skapar en komplett kvartstrafik med regiontåg på sträckan Köpenhamn-Lund.

Att införa en linje Köpenhamn-Kristianstad kräver att det byggs två nya spår Lund-Hässleholm och dubbelspår Hässleholm-Kristianstad, inkluderat åtgärder på stationerna i Hässleholm och Kristianstad. Det råder således en brist på kapacitet i hela stråket Lund-Hässleholm-Kristianstad som måste åtgärdas med ny järnväg.

De regionala linjerna till Älmhult och Kristianstad kan tillsammans även trafikförsörja Eslöv och Höör med Öresundstågtrafik om linjerna får ett komplett utbud med turer alla dagar från morgon till kväll. I så fall kan de storregionala linjerna till Kalmar och Karlskrona köras utan uppehåll på sträckan Lund-Hässleholm och därmed erbjuda kortare restider för mer långväga resenärer.

Ny linje Köpenhamn-Ystad

En ny linje Köpenhamn-Ystad kan bli den nionde turen per timme mellan Köpenhamn och Malmö. Förutom att linjen ansluter tre nya stationer, med gott resandeunderlag, till Öresundstågsystemet är även den danska relationen mellan Köpenhamn och Bornholm via färja från Ystad intressant att återinföra. För att införa linjen med timmestrafik krävs åtminstone dubbelspår Skurup-Rydsgård. För robust trafik krävs ännu fler åtgärder enligt ÅVS Ystadbanan.

En variant är att låta linjen gå via Malmö C och Citytunneln, vilket gör linjen attraktiv för resande till/från Malmö, men det tar plats från annan trafik i Citytunneln och förlänger restiden mellan Ystad och Köpenhamn. Det är möjligt att köra tåg smidigt från Kontinentalbanan, vid Östervärn, till Malmö C Nedre och spåren mot Köpenhamn via en järnvägsbro, men det är ganska osmidigt att tvärtom köra tåg i andra riktningen. Tåg från Malmö C Nedre, spår 3-4, behöver snedda över in- och utfarten till Malmö C Övre för att nå Kontinentalbanan. Citytunneln antas klara 16 tåg/tim, vilket är en kapacitet som bör fördelas jämnt mellan Öresundståg och Pågatåg. Det är önskvärt att 8 Öresundståg per timme körs symmetriskt på sträckan Köpenhamn-Malmö-Lund via Citytunneln.

Det behöver övervägas att en ny linje Köpenhamn-Ystad körs via Svågertorp och därmed snarare blir ett komplement till den omfattande trafiken via Hyllie. Nackdelen är att linjen inte blir lika tillgänglig till Malmö och därmed tappar ett väsentligt resandeunderlag.

På dansk sida behöver ett liknande övervägande göras eftersom det troligtvis inte är rimligt att köra mer än 8 Öresundståg per timme till eller via Köbenhavn H. En nionde tur per timme kan möjligtvis dras till eller via Köbenhavn Syd, men det kan också övervägas att linjen slutar på Kastrup station.

Sammanfattning av åtgärder

Utveckling av den befintliga linjen Köpenhamn-Helsingborg kräver:

- Dubbelspår Helsingborg-Maria, inklusive vändkapacitet, klart till cirka 2038

Utvecklingen av nya regionala linjer, såsom ny trafik mellan Köpenhamn och Malmö, kräver:

- Slopad längre uppehållstid för gränskontroll i Hyllie
- Fyra plattformsspår på Kastrup station, klara till 2026
- Tillgång till utökad kapacitet för vändande tåg i Köpenhamnsområdet
- Utökning av turutbudet i trafikeringsavtal mellan Region Skåne och Transportministeriet

Åtgärder för ny linje Köpenhamn-Älmhult:

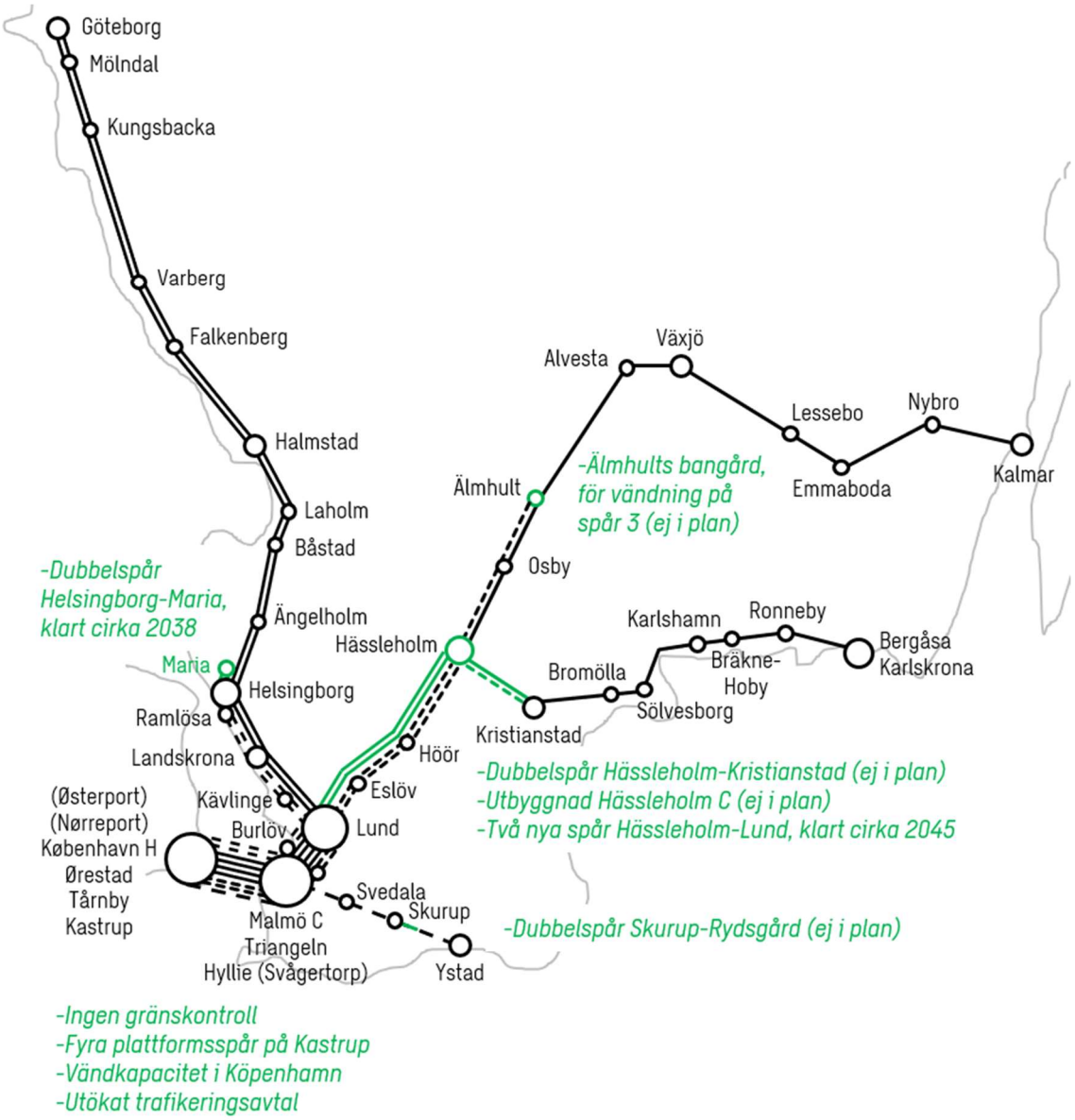
- Utbyggnad av Älmhults bangård, som frigör spår 3 för vändning av Öresundståg, utredd åtgärd

Åtgärder för ny linje Köpenhamn-Kristianstad:

- Två nya spår Lund-Hässleholm, klara cirka 2045
- Utbyggnad av Hässleholm C, ej utrett
- Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad, förstuderat

Åtgärder för ny linje Köpenhamn-Ystad:

- Dubbelspår Skurup-Rydsgård, förstuderat



Figur 19: Åtgärder för att utveckla regionala linjer med Öresundståg.

INFÖRANDE AV NYA ÖRESUNDSTÅG

Införandet av nya kapacitetsstarka fordon prioriteras till linjerna längs Västkustbanan, med hänsyn till ett större behov av högre kapacitet. Först kommer de nya fordonen på regiontåglinjen till Helsingborg eftersom det är en relativt avgränsad linje som kräver ett drygt tiotal fordon. Sist i införandet ligger Karlskronalinjen, med respekt för att det nya fordonet kräver utbyggnader av plattformar på ett flertal stationer. Även på de tidigare linjerna krävs åtgärder på fem stationer för ett införande av nya fordon, enligt efterföljande kapitel.

Införandeplanen förutsätter leverans av fordon färdiga för trafik under sju år från 2033 till 2039. Planen kräver 64-76 nya fordon i trafik för befintliga linjer, där 64 trafiksatta nya fordon motsvarar en kapacitet som krävs för ett gynnsamt scenario och 76 trafiksatta nya fordon för ett målinriktat scenario, se Tabell 9. För nya linjer behövs uppåt 32 nya trafiksatta fordon. Därutöver krävs ett antal reservfordon, för att driften i sin helhet ska fungera med bland annat fordonsunderhåll.

Tabell 14: Linjevis ordning för införande av nya Öresundståg, med vilka antal trafiksatta nya fordon som krävs, samt vilka antal trafiksatta befintliga fordon som kan ställas av.

Ordning	År	Linje	Antal nya trafiksatta fordon*	Motsvarande antal befintliga trafiksatta fordon***
1	2033-2034	Köpenhamn-Helsingborg (regiontåg)	9-16	16
2	2034-2037	Köpenhamn-Göteborg (storregiontåg)	29-34**	35-40
3	2037-2038	Köpenhamn-Kalmar (storregiontåg)	15**	15-17
4	2038-2039	Köpenhamn-Karlskrona (storregiontåg)	11**	17-20
Summa			64-76	83-93
5	2040-	Köpenhamn-Älmhult (regiontåg)	6-12	
6	2040-	Köpenhamn-Kristianstad (regiontåg)	6-12	
7	2040-	Köpenhamn-Ystad (regiontåg)	4-8	
Summa			80-108	

**Omfattningen beror på resandeutvecklingen, där det högre antalet motsvarar fullängdståg (dubbelkopplade fordon) på alla turer där det är möjligt, vilket är på sträckorna Köpenhamn-Göteborg/Älmhult/Kristianstad/Ystad. Sträckorna Hässleholm-Kalmar och Kristianstad-Karlskrona klarar ett fordon per tåg.*

***När nya fordon är införda på alla tre storregionala linjer kan omloppen samordnas mellan linjerna i vändningen i Köpenhamn, vilket innebär att dimensionerande antal trafiksatta fordon per linje blir 28-33 mot Göteborg, 13,5 mot Kalmar och 13,5 mot Karlskrona.*

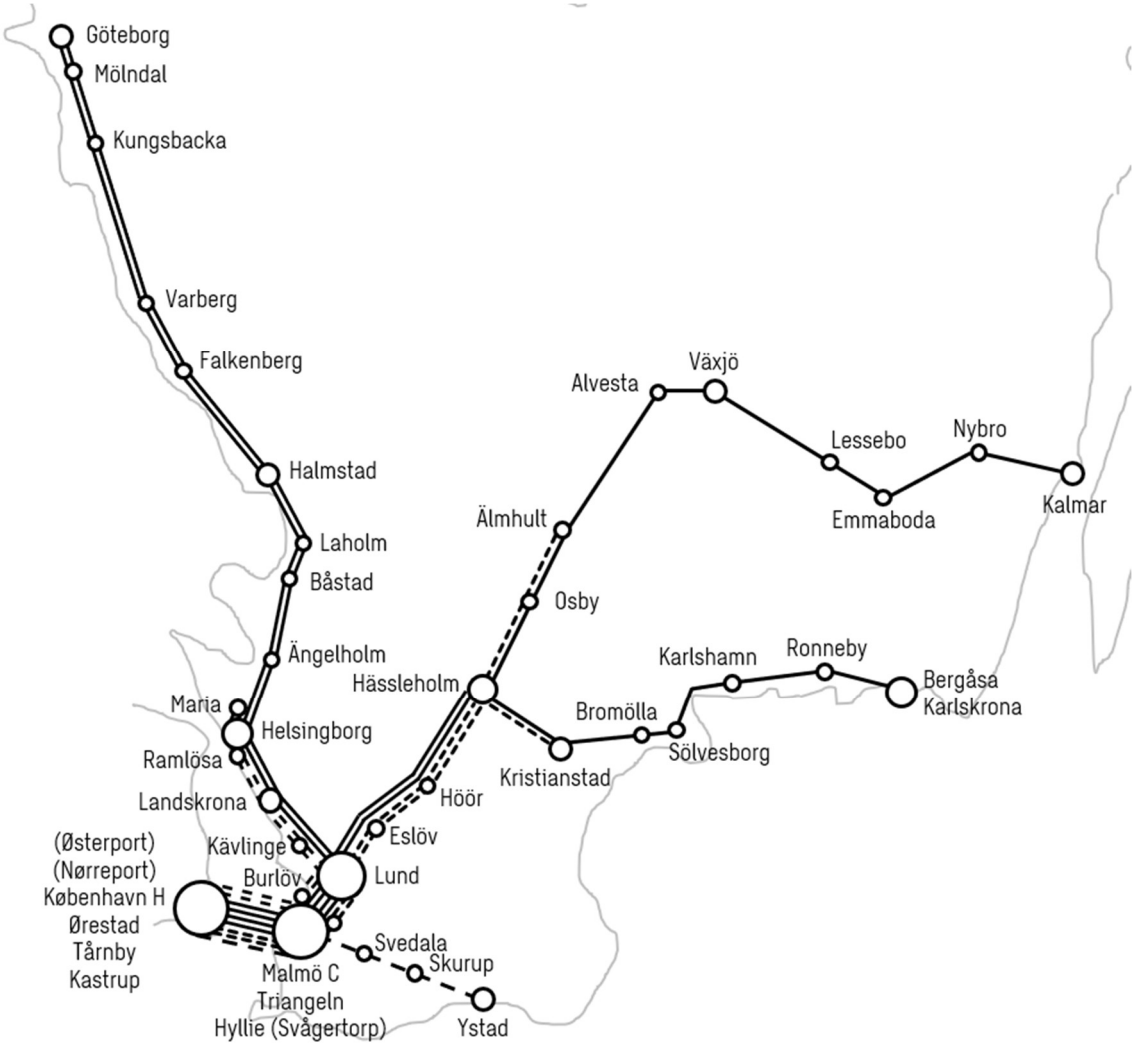
****Den lägre omfattningen motsvarar den planerade trafikutsättningen i tågplan 2024 justerad för kortare vändtid i Österport, 15 min kortare körtid på Göteborgslinjen när Halmstad C är klar*

cirka 2030 och införande av halvtimmestrafik på hela Göteborgslinjen. Den högre omfattningen motsvarar ett kapacitetsbehov enligt gynnsamt scenario fram till 2040. Oberoende av omfattning på trafiksatta befintliga fordon måste det antalet förhålla sig till att den totala fordonstillgången är 111 fordon.

Depå och uppställning

Kapaciteten för depå och uppställning blir mycket påfrestande under införandeperioden. Dels ska två olika fordonsflottor kunna hanteras, dels ska det finnas depålösningar som passar för de nya fordonen. Slutmålet för införandet av nya fordon är att depån i Hässleholm ska ha kapacitet att klara underhåll av alla nya fordon. Eftersom depån i dagsläget används för alla befintliga fordon blir det ett mycket omfattande förändringsprojekt att dels anpassa befintlig depå till de nya fordonen, dels kunna upprätthålla en trafik i en övergång från befintliga till nya fordon. Det krävs att tillfällig depå- och uppställningskapacitet tillförs under en övergångsperiod som sträcker sig ungefär 2031-2040.

UTBLICK 2050



Figur 20: Utblick för Öresundstågs sträckningar, stationer och utbud för 2050. Varje linje representerar ett tåg per timme.

I utblicken för 2050 finns sammanfattningsvis trafik på följande linjer:

- Storregiontåg:
  - Köpenhamn-Göteborg i halvtimmestrafik
  - Köpenhamn-Kalmar i timmestrafik
  - Köpenhamn-Karlskrona i timmestrafik
- Regiontåg:
  - Köpenhamn-Helsingborg i halvtimmestrafik
  - Köpenhamn-Älmhult i timmestrafik
  - Köpenhamn-Kristianstad i timmestrafik
  - Köpenhamn-Ystad i timmestrafik

Alla storregionala linjer har kortare restider än i målbilden för 2040, vilket framgår i Tabell 13, och infrastrukturbehovet presenteras i och före Figur 22.

INFRASTRUKTURBEHOV

Den trafikstrategiska planen framhåller krav på ny infrastruktur som ger högre kapacitet och/eller framkomlighet för Öresundstågen. Följande sammanställning fokuserar på nya infrastrukturåtgärder, som krävs för att uppnå målbild 2040 och utveckling av nya regionaltåglinjer, utöver de åtgärder som redan finns med i beslutade infrastrukturplaner i Sverige och Danmark.

Trimning Emmaboda-Kalmar
För att kunna erbjuda en robust trafik på Kust till kustbanan mellan Emmaboda och Kalmar krävs åtgärder som snabbar upp Öresundstågen med 1-2 min. ÅVS Kust till kustbanan (2020) beskriver bland annat en kurvrätning Emmaboda-Nybro som ger avsedd effekt. En rekommendation är att genomföra en mer fokuserad ÅVS eller en funktionsutredning för sträckan Emmaboda-Kalmar.

Ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn
För att uppnå attraktiva restider längs Blekinge kustbana, som i dagsläget till stora delar är krokig och långsam, krävs i första steget en ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn, som inte går via Mörrum. Åtgärden (benämnd 3C) är hanterad i Fördjupad utredning Blekinge kustbana, etapp 2 (2021) och därmed är det möjligt att besluta om finansiering.

Utökad kapacitet för vändande tåg i Köpenhamnsområdet
För att kunna utöka Öresundstågtrafiken mellan Köpenhamn och Malmö krävs större kapacitet för vändande tåg i Köpenhamn. I dagsläget vänder tågen i Österport, men danska myndigheter utreder aktivt vändning av tåg från Öresundsbanan på Köbenhavn H i stället. Banedanmarks utredning av Forenkling af Københavns Hovedbanegård och Transportministeriets arbete med en Helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet behöver ta höjd för vändning av 8 Öresundstågturer per timme.

Utbyggnad av Älmhults bangård
För att kunna införa en ny regiontåglinje Köpenhamn-Älmhult behöver vändande Öresundståg få tillgång till spår 3 på stationen i Älmhult. Spåret används i dagsläget ofta av godståg, som kan flyttas till andra spår om bangården åtgärdas enligt ÅVS och efterföljande utredning. Objektet ”Älmhults bangård” behöver inkluderas i kommande infrastrukturplan.

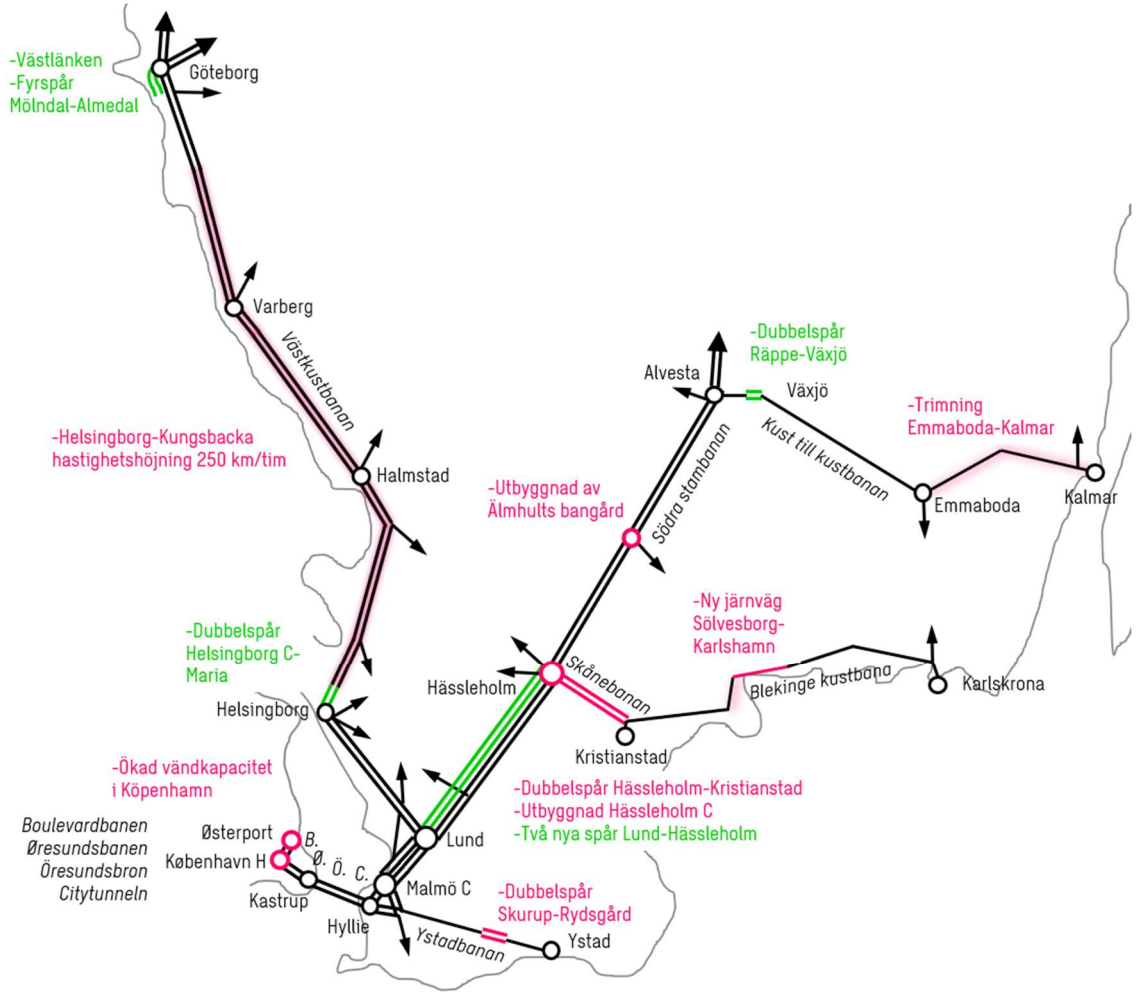
Utbyggnad av Hässleholm C och dubbelspår Hässleholm-Kristianstad
För att kunna införa en ny regiontåglinje Köpenhamn-Kristianstad behövs förutom två nya spår Lund-Hässleholm, även en utbyggnad av kapaciteten på Hässleholm C och dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. Hässleholm C behöver utredas innan beslut om finansiering, medan dubbelspår Hässleholm-Kristianstad är redo att inkluderas i kommande infrastrukturplan. Att i ett första skede anlägga dubbelspår Attarp-Kristianstad, i avvaktan på två nya spår Lund-Hässleholm och utbyggnad av Hässleholm C, kan ge mycket goda effekter på den befintliga trafikens pålitlighet och framkomlighet.

Dubbelspår Skurup-Rydsgård
För att kunna införa en ny regiontåglinje Köpenhamn-Ystad krävs dubbelspår Skurup-Rydsgård enligt ÅVS Ystadbanan (2018). Objektet är förberett för att kunna inkluderas i kommande infrastrukturplaner.

Hastighetshöjning till 250 km/tim Helsingborg-Kungsbacka
För att Öresundståg i 200 km/tim ska kunna utnyttja Västkustbanans fullständiga dubbelspår ordentligt krävs det att även snabbtåg kan utnyttja sin potential att få köra i 250 km/tim. Åtgärden redovisas i rapporten ”250 km/tim med blandad trafik” (Trafikverket, 2020) och är förberedd för att inkluderas i nästa infrastrukturplan.

Följande är viktiga infrastrukturåtgärder som finns med i beslutade infrastrukturplaner. Åtgärderna behöver genomföras för en utvecklad Öresundstågtrafik och i vissa fall helst snabbare än planerat, eftersom det är många års väntan på framför allt ett fullständigt dubbelspår längs Västkustbanan och fyra spår från Malmö till Hässleholm:

- Dubbelspår Hamra-Varberg, klart 2026
- Fyra plattformsspår på Kastrup station, klara till 2026
- Ny mötesstation Bredåkra på Blekinge kustbana, klar cirka 2028
- Västlänken, klar cirka 2031
- Fyrspår Mölndal-Almedal, klart cirka 2033
- Dubbelspår Räppe-Växjö, klart cirka 2035
- Dubbelspår Helsingborg-Maria, klart cirka 2038
- Två nya spår Lund-Hässleholm, klara cirka 2045

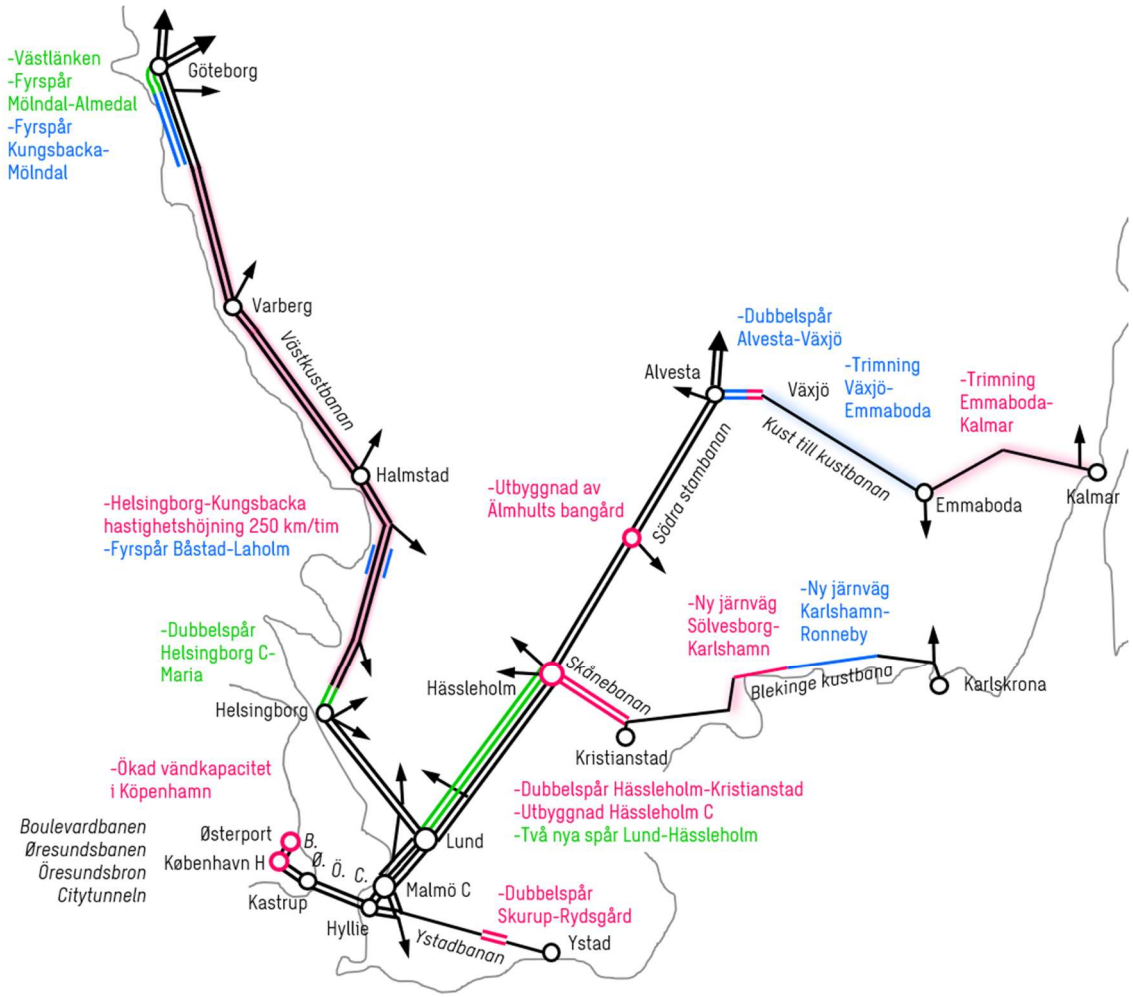


Figur 21: Behov av ny infrastruktur för utveckling av Öresundstågs restider och turutbud. Rosa åtgärder är nya, medan gröna åtgärder är beslutade som blir klara efter 2030.

Efterföljande infrastrukturbehov

För att framför allt uppnå mer attraktiva restider och ett mer robust trafiksystem är även följande infrastrukturåtgärder eftersträvansvärda:

- Ny järnväg Karlshamn-Ronneby
- Fyrspår Kungsbacka-Mölndal
- Dubbelspår Alvesta-Räppe
- Trimning Växjö-Emmaboda
- Fyrspår Båstad-Laholm



Figur 22: Behov av ny infrastruktur för Öresundståg i en utblick. Blå åtgärder efterföljer rosa åtgärder, medan gröna åtgärder är beslutade.

Infrastruktur för nya Öresundståg

Nya kapacitetsstarka fordon för Öresundståg antas vara cirka 130 m långa, som kan dubbelkopplas till cirka 260 m långa tåg.

Baserat på principer för upp-/nedformering och att behov för fullängdståg inte finns i Kronoberg, Kalmar och Blekinge under överskådlig tid föreligger följande infrastrukturbehov.

Sträckorna Köpenhamn-Göteborg/Hässleholm/Kristianstad ska enligt antagen fordonslängd klara 260 m långa tåg. På följande stationer behöver plattformar förlängas och/eller signaler åtgärdas:

- Kävlinge
- Falkenberg
- Mölndal
- Göteborg C
- Kristianstad

Sträckorna Osby-Kalmar och Bromölla-Karlskrona ska enligt antagen fordonslängd klara 130 m långa tåg. På följande stationer behöver plattformar förlängas och/eller signaler åtgärdas:

- Sölvesborg
- Mörrum
- Karlshamn
- Bräkne-Hoby
- Ronneby
- Karlskrona

I ett längre perspektiv kan det uppstå behov av fullängdståg på de regionala linjerna, vilket innebär att även sträckorna Osby-Älmhult och Svedala-Ystad behöver klara 260 m långa tåg.

Som nämnts i avsnittet om nya Öresundståg finns även behov av ökad kapacitet för uppställning av fordon.

Swecos ingenjörer, arkitekter och miljöexperter samverkar för att bidra till utvecklingen av ett hållbart samhälle. Vi är rådgivare inom samhällsutveckling, från strategi, analys och planering till utformning.

Beställare	Öresundståg AB
Projektledare	Jan-Åke Bergmark
Uppdrag	30061762 Öresundståg
Konsult	Sweco Sverige AB
Uppdragsledare	Mattias Schiöth
Kapacitetsanalytiker	Albin Kvarnefalk, Jakob Lindbergh
Granskare	Henrik Andersson

SWECO