



Trivector.se

Trivector Rapport 2025:119 / Version 1.0

Öresundstågsresandet 2025

Sammanställning och analys av tågresandet helåret
2025 jämfört med föregående helår

Lund | Göteborg | Stockholm



Dokumentinformation

Titel: Öresundstågsresandet 2025 – Sammanställning och analys av tågresandet 2025 jämfört med föregående helår

Projektnummer: 25003

Rapportnummer: 2025:119

Författare: Johan Kerttu, Mats Améen, Jakob Mellin

Medverkande: Joakim Fors

Kvalitetsgranskning: Mats Améen

Beställare: Öresundståg AB

Kontaktperson: Joel Hansson, joel.hansson@oresundstag.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2026-01-22	Första utkast, för extern granskning, ingen justering till slutversion	Beställare

1.	Inledning	3
2.	Öresundstågsresandet i Sydsverige och Danmark 2025	4
2.1.	Beräkningsförutsättningar.....	4
2.2.	Sammanställning av resandet i Sydsverige och Danmark	7
2.3.	Förändringar av resmönstret	10
2.4.	Öresundstågsresandets utveckling 2000–2024	15
3.	Analys	17
3.1.	Kommentarer till resandeutvecklingen.....	17
	Bilaga 1 Resandeutveckling per station, vardag	19

1. Inledning

Årssammanställningen av Öresundstågsresandet år 2025 har gjorts av Trivector Traffic AB på uppdrag av Öresundståg AB. Rapporten är sammanställd av Jakob Mellin, Johan Kerttu, Mats Améen och Joakim Fors.

Jämförelser av värden för 2025 görs med motsvarande värden för 2024 och i vissa fall med tidigare år.

Vår, sommar och höst 2025 gjordes manuella resanderäkning på Öresundstågen liksom tidigare år. Alla tåg är räknade varje dag i drygt en vecka i varje räkningsperiod. Med utgångspunkt från detta har årsvärden beräknats. SJ:s och Transdevs egetrafik ingår ej (t ex SJ 2000 och nattåg). Pågatågen, Krösatåg och Västtåg ingår inte heller.

Räkningen är genomförd av Transdevs ombordpersonal 2025, personal som även har många andra arbetsuppgifter. De räknade turerna har kontrollerats och ett antal turer (cirka 14 % för alla tre räkningar under 2025¹) har fått slopas på grund av orimliga² eller omöjliga³ värden. Särskilt helgtrafiken, där varje tur bara räknas en eller två gånger, är behäftad med stora osäkerheter på turnivå.

Arbetet med att urskilja fel och brister i underlagsmaterialet har utvecklats i sammanställningen av räkningarna sedan 2020 genom att den manuella granskningen av räkningarna kompletterats/ersatts med ett program som upptäcker och rensar bort turer med orimliga eller omöjliga värden.

De redovisade värdena för 2019 i denna rapport är inte exakt samma som de som redovisades i rapport nr 2019:170 för resandet 2019. Detta beror på att sammanställningarna för 2019–2024 i denna rapport är baserade på alla tre räkningarna vår, sommar, och höst och är viktade enligt beskrivningen under beräkningsförutsättningar. Årsvärdet i rapport nr 2019:170 baserades endast på hösträkningen.

¹ Andelen slopade turer under perioden 2019–2024 ligger i genomsnitt runt 11 %. I och med att det alltid säkerställs att alla tågnummer, alla dagtyper finns representerade, bedöms resultatet totalt sett tillförlitligt.

² T ex inga av- eller påstigande på stora stationer som Malmö C eller Lund C

³ T ex negativ beläggning eller fler avstigande än beläggningen i tåget.

2. Öresundstågsresandet i Sydsverige och Danmark 2025

2.1. Beräkningsförutsättningar

Generellt

- ▷ Beräkningarna baseras på tre resanderäkningsperioder årligen ombord på Öresundstågen; vår, sommar samt höst. Dessa finns var för sig sammanställda i rapportnummer:
 - 2020:74, 2020:91, 2020:146
 - 2021:101, 2021:118, 2021:174
 - 2022:98, 2022:147, 2023:11
 - 2023:111, 2023:112, 2024:4
 - 2024:74, 2024: 98, 2024:138
 - 2025:31, 2025:32, 2025:112
 - Även 2019 genomfördes tre räkningar, men endast hösträkningen sammanställdes, se rapport 2019:170 (årsresandet för 2019 sammanställdes i årsrapporten för 2020).
- ▷ För årsvärdet som presenteras i denna rapport har följande viktning för ett normalår använts.⁴ Vårräkningen representerar 1 januari–10 juni minus sportlovsveckan och påskveckan = 21 veckor (40 % av årets veckor). Sommarräkningen representerar 10 juni–20 augusti plus sportlovsveckan, påskveckan och julveckan = 13 veckor⁵ (25 %). Hösträkningen representerar 20 augusti–23 december = 18 veckor (35 %).
- ▷ Coronapandemin slog till mot kollektivresandet i mars 2020:
 - Det innebär att första halvan av våren 2020 (20 %-enheter av tiden) var opåverkad av pandemin, medan den andra halvan var påverkad (20 %-enheter). Den första halvan av våren bedöms bäst speglas av hösträkningen 2019, medan vårräkningen 2020, som genomfördes sedan pandemin slagit till, speglar den andra halvan av våren. Sommarräkningen får representera 25 % av årsresandet liksom ett normalår. Hösträkningen får representera 35 % av årsresandet liksom ett normalår.
 - Hela 2021 kan sägas ha varit ganska jämnt påverkat av coronapandemin och därför har viktningen för ett normalår använts för detta år.
 - För 2022 gällde pandemi-restriktioner fram till 9/2, varför hösträkningen 2021 använts för att spegla den första delen av våren (15 %-enheter av tiden), medan resterande del (25 %-enheter) speglas av vårräkningen 2022.

⁴ 2019, 2021 och 2023 är att betrakta som normalår med avseende på resandets relativa fördelning mellan vår, sommar och höst, men inte 2020 och 2022 – se punktsatsen om coronapandemin.

⁵ De skolfria veckorna utanför sommarlovet bedöms bättre speglas av sommarräkningen än av vår- eller hösträkning

- Hela 2023 och 2024 kan sägas ha varit opåverkade av coronapandemin och därför har viktningen för ett normalår använts för dessa år.

2020–2021

- ▷ Linje 805 (Alvesta–Danmark) har inte trafikerats under någon av räkningsveckorna 2020 eller 2021 och linje 806 (Helsingborg C–Danmark) har endast trafikerats i mycket liten omfattning.

2022

- ▷ Under sommarräkningen 2022 utfördes banarbete på Västkustbanan mellan Helsingborg och Ängelholm vilket inneburit att linje 804 letts om via Söderåsbanan, med byte i Kävlinge för resenärer norrut till Helsingborg och Landskrona och i Ängelholm för resenärer söderut mot Helsingborg och Landskrona. Detta gör att på- och avstigande i Landskrona och Helsingborg under sommaren 2022 var betydligt lägre än de föregående åren (inkl. 2020). Den resulterande resandeökningen till/från Kävlinge och Ängelholm (totalt +3 225 på-/avstigande per vardag jämfört med sommaren 2019) väger inte upp den samlade resandeminskningen i Helsingborg och Landskrona (totalt -8 584 på/avstigande per vardag). Årsresandet för 2022 har därför viktats för ovan nämnda stationer, så att 15 % speglas av hösträkningen 2021, 40 % av vårräkningen 2022 och 45 % av hösträkningen 2022.
- ▷ Ännu en faktor som sannolikt påverkat resandet under 2022 är de rabattkampanjer som genomförts under våren i Region Kalmar (30 % rabatt på samtliga biljetter 4 april–3 maj) och i Region Skåne (25 % på bland annat 30 dagarsbiljett 1–14 april), samt under hösten i Skåne (25 % rabatt på bland annat 30-dagarsbiljett för pendlare över Öresundsbron, 3–16 oktober). För detta har dock inga korrigeringar gjorts.

2023

- ▷ På grund av arbete med Västlänken i Göteborg vände alla tåg i Mölndal hela sommaren 2023, vilket påverkade resandet framför allt på stationsnivå på Göteborg C och Mölndal. För Göteborg C innebar detta inget av- och påstigande under sommarens resanderäkning, medan det för Mölndals del innebar en mycket kraftig ökning (+550 %) jämfört med föregående sommar. Totalt sett rör det sig om ett minskat resande med drygt 1 400 resor per vardag. För att räkna ut ett mer rättvisande årsvärde har därför sommarvärdena för 2022 använts för både Mölndal och Göteborg C. Samma princip har använts för att beräkna persontransportarbetet för 2023 för Västra Götaland.
- ▷ Även under hösträkningen 2023 utfördes banarbete på Västkustbanan mellan Helsingborg och Ängelholm vilket innebar att linje 804 leddes om via Söderåsbanan, vilket antas ha påverkat resandet i Helsingborg, Landskrona och Kävlinge med antagen liknande påverkan på resandet som under sommaren 2022 (se punkten ovan). Totalt rör det sig om ett minskat resandenetto för stationerna Kävlinge, Landskrona, Helsingborg och Ängelholm på drygt 3 000 resor per vardag. På motsvarande sätt som för Mölndal

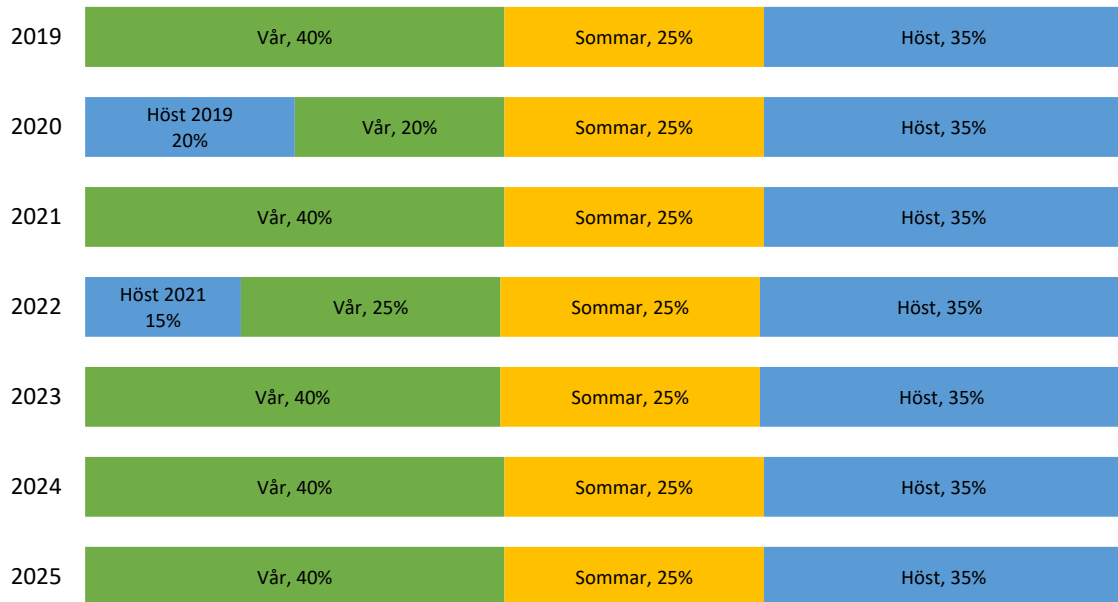
och Göteborg C (se föregående punkt) används därför höstvärdet för 2022 i stället för höstvärdet 2023 för att räkna fram ett årsvärde för stationerna Kävlinge, Landskrona, Helsingborg C och Ängelholm. Av- och påstigande på stationerna Teckomatorp, Svalöv, Kågeröd, Billesholm och Åstorp ingår i totalsiffrorna för resande och persontransportarbete, men finns inte särredovisade per station då de inte utgör ordinarie stationer för Öresundståg.

2024

- ▷ Under våren och vårräkningen pågick banarbeten i flera delar av Öresundstågsnätet, vilket medfört att Öresundstågen inte konsekvent trafikerat längs hela linjerna. Exempelvis har en del turer vänt i Mölndal respektive Alvesta. Banarbeten som medfört ersättningstrafik längs delar av sträckan är något som fått konsekvenser för resandenivåerna, som därmed blivit lägre än vad de annars borde varit då tågresande framstår som mindre attraktivt och pålitligt till följd av banarbeten och andra störningar.
- ▷ Under sommaren pågick banarbeten och avstängningar med tågtrafik som ersattes med buss på sträckan Hässleholm-Kristianstad. Inga större trafikstörningar och bussersättningar förekom dock just under sommarens räkningsperiod.
- ▷ Även hösten påverkades i viss mån av banarbeten, även om hösträkningen var relativt förskonad från trafikstörningar. Ett mindre antal räknade turer ersattes med buss på sträckorna Hässleholm-Karlskrona, Alvesta-Växjö och Mölndal-Göteborg, och har därför uteslutits i det material som analyserats.

2025

- ▷ Sommarens räkning påverkades av banarbeten Mölndal-Göteborg (Västlänken-bygget), då ett flertal turer vände i Mölndal i stället för i Göteborg, med ersättningsbussar Mölndal-Göteborg. Noterade större resandeminskningar på stationerna Mölndal, Kungsbacka, Åsa och Varberg beror troligen till stor del på dessa banarbeten.
- ▷ I övrigt har 2025 års resanderäkningar varit relativt förskonade från större störningar.



Figur 2-1 Viktning av räkningarna vår, sommar och höst för beräkning av årsresande 2019–2025.

2.2. Sammanställning av resandet i Sydsverige och Danmark

Tabell 2-1 Antal resor med Öresundståg fördelat per region/land (utgår från alla veckodagar). Resande till, från eller inom regionerna ingår liksom genomresande. Negativa förändringar är **rödmarkerade**.

Region	Antal resor 2025 (i miljoner)	Antal resor 2024 (i miljoner)	Förändring 2024–2025	Antal resor 2019 (i miljoner)	Förändring 2019–2025
Ö-tåg Skåne	27,50	26,69	+3%	22,79	+21%
Ö-tåg Blekinge	1,30	1,29	+1%	1,35	-3%
Ö-tåg Kronoberg	1,97	1,88	+5%	1,85	+6%
Ö-tåg Kalmar	0,85	0,85	0%	0,81	+6%
Ö-tåg Halland	5,29	5,03	+5%	4,81	+10%
Ö-tåg V Götaland	3,47	3,24	+7%	3,18	+9%
S:a Ö-tåg i Sverige ⁶	31,96	30,96	+3%	27,14	+18%
Ö-tåg Danmark	18,43	18,36	+0%	-	-
Summa Ö-tåg	36,69	35,84	+2%	-	-

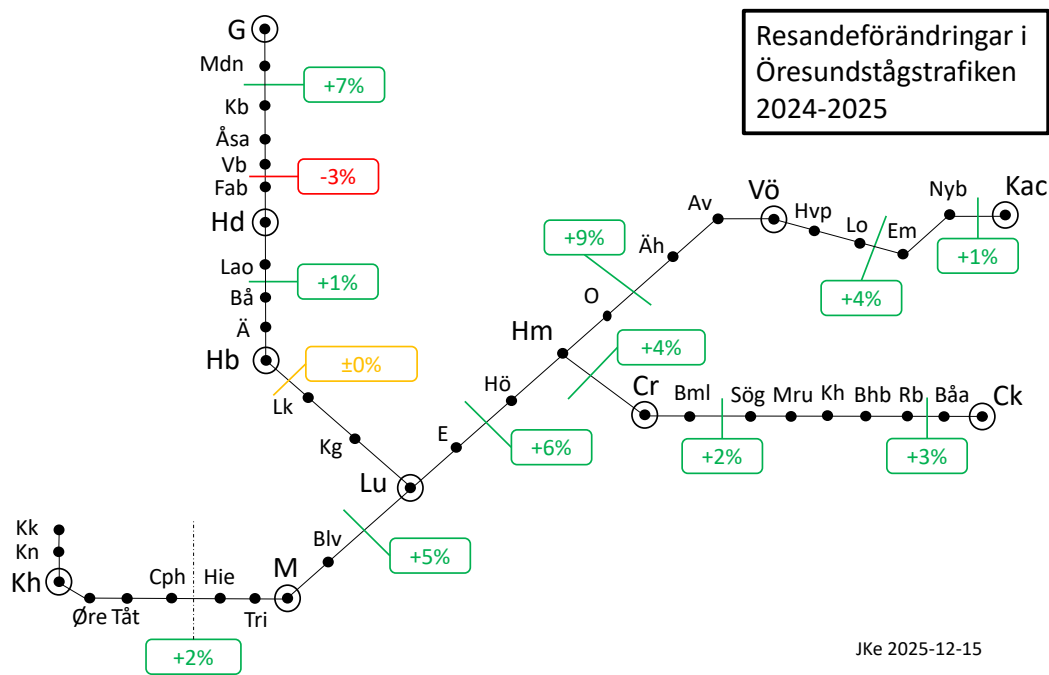
⁶ Anledningen till att summan av resor i regionerna är större än summeringsraden är att många resor går genom flera regioner.

Tabell 2-2 **Persontransportarbetet** (antal personkm) med Öresundståg fördelat per region/land (utgår från alla veckodagar). Även genomresande i regionerna ingår. Negativa förändringar är **rödmarkerade**.

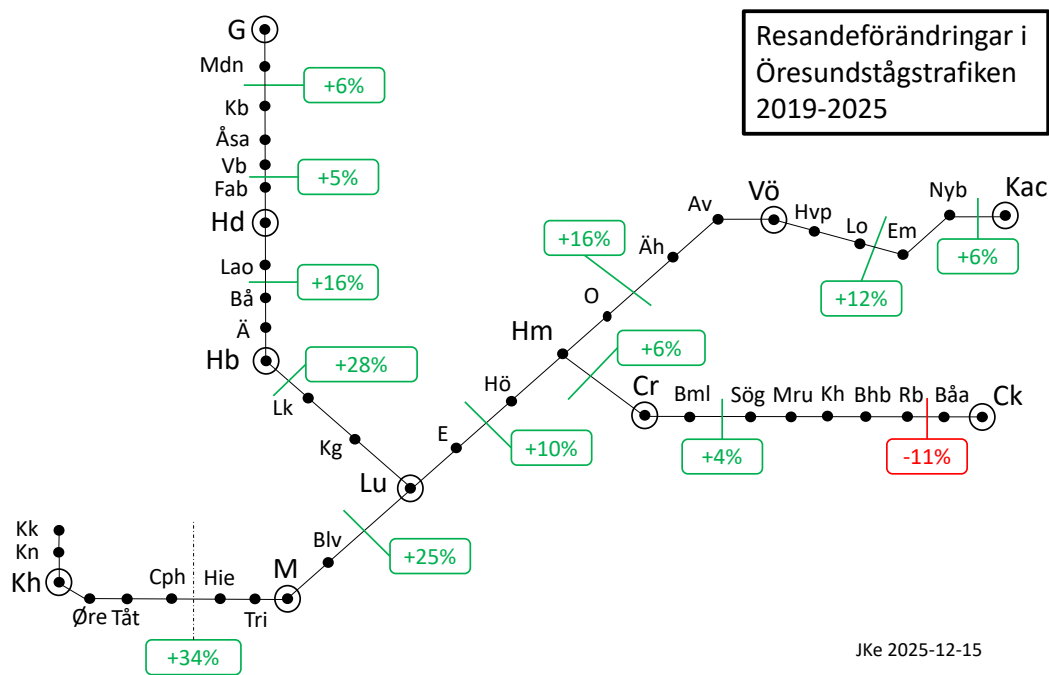
Region	Personkm 2025 (km)	Personkm 2024 (km)	Förändring 2024–2025	Personkm 2019 (km)	Förändring 2019-2025
Ö-tåg Skåne	1 293 509 751	1 246 480 943	+4%	1 066 384 291	+21%
Ö-tåg Blekinge	66 627 272	64 612 958	+3%	70 800 304	-6%
Ö-tåg Kronoberg	111 016 201	104 745 858	+6%	94 334 198	+18%
Ö-tåg Kalmar	41 259 729	40 528 932	+2%	38 396 457	+7%
Ö-tåg Halland	429 344 832	427 071 662	+1%	401 921 641	+7%
Ö-tåg V Götaland	61 969 238	57 584 435	+8%	57 705 245	+7%
S:a Ö-tåg i Sverige	2 003 726 477	1 941 024 788	+3%	1 729 542 136	+12%
Ö-tåg Danmark	289 717 473	283 283 682	+2%	-	-
Summa Ö-tåg	2 293 254 950	2 224 308 469	+3%	-	-

Tabell 2-3 **Medelreslängd** (km) med Öresundståg fördelat per region/land (utgår från alla veckodagar). Även genomresande i regionerna ingår. Negativa förändringar är **rödmarkerade**.

Region	Medelreslängd 2025 (km)	Medelreslängd 2024 (km)	Förändring 2024–2025	Medelreslängd 2019 (km)	Förändring 2019-2025
Ö-tåg Skåne	47,0	46,7	+1%	46,8	+1%
Ö-tåg Blekinge	51,1	50,0	+2%	52,6	-3%
Ö-tåg Kronoberg	56,4	55,7	+1%	50,9	+11%
Ö-tåg Kalmar	48,3	47,5	+2%	47,5	+2%
Ö-tåg Halland	81,1	84,9	-4%	83,6	-3%
Ö-tåg V Götaland	17,8	17,8	0%	18,1	-2%
Ö-tåg i Sverige	62,7	62,7	0%	63,7	-2%
Ö-tåg Danmark	15,7	15,4	+2%	-	-
Summa Ö-tåg	62,5	62,1	+1%	-	-



Figur 2-2 Karta över Öresundstågens linjenät i Sydsverige med procentuell resandeförändring 2024–2025 i olika snitt alla veckodagar.



Figur 2-3 Karta över Öresundstågens linjenät i Sydsverige med procentuell resandeförändring 2019–2025 i olika snitt alla veckodagar.

2.3. Förändringar av resmönstret

En tydlig ökning av det totala resandet (Sverige och Danmark) med Öresundståg syns för sommarens räkningsvecka 2024–2025, medan resandet under vårens och höstens räkningsveckor är närmast oförändrat, se Figur 2-4. På helår beräknas resandet ha ökat med drygt 2 %.

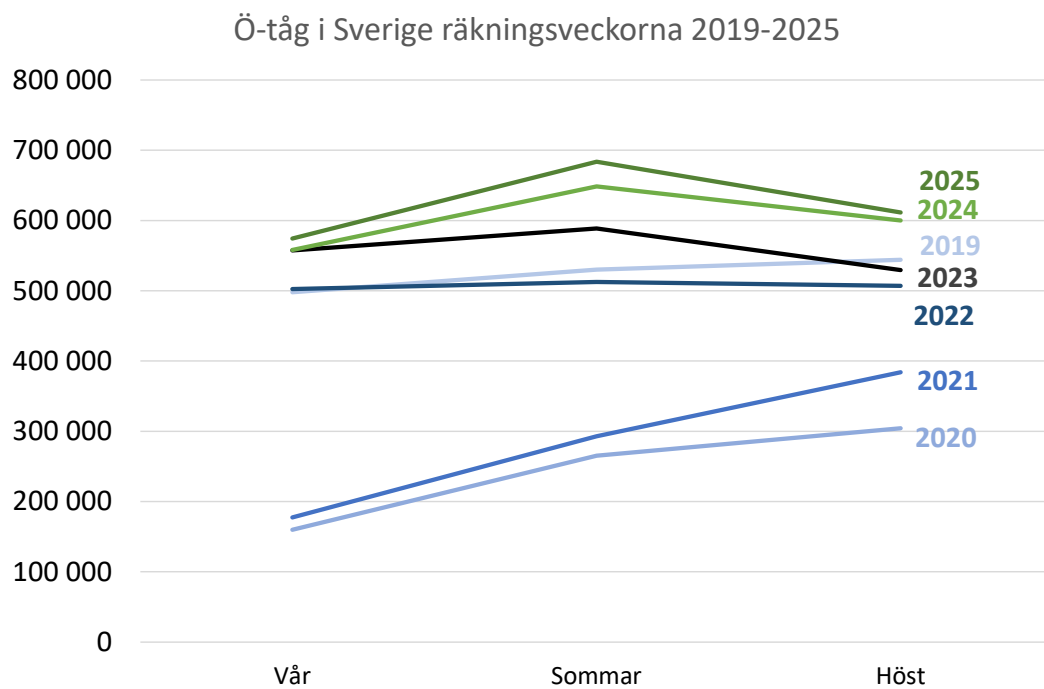


Figur 2-4 Totalt antal resor 4-2025.

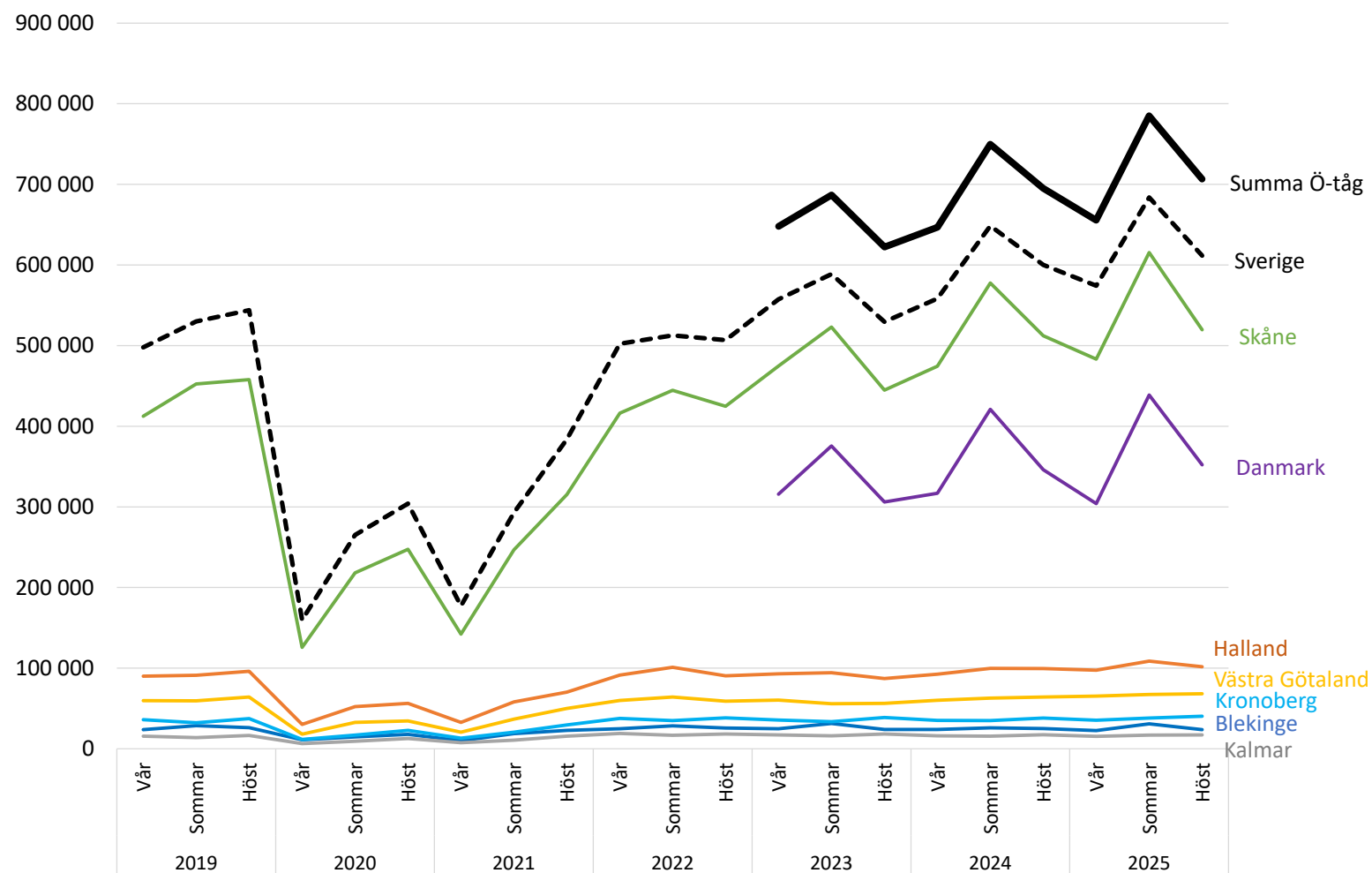
Mönstret går igen på den svenska sidan, med ett betydligt högre resande under sommaren 2025 jämfört med 2024, men även vårresandet är tydligt större 2025 än våren före, se Figur 2-5. På hela året beräknas en resandeökning med drygt 3 % i Sverige. Jämfört med 2019 har resandet ökat med 18 %.

Resandet har ökat sedan 2024 i Västra Götaland (+7 %), Halland (+5 %), Kronoberg (+5 %), Skåne (+3 %) och Blekinge (+1 %), medan det är i princip oförändrat i Danmark och Kalmar. Liksom föregående år ligger alla regioner utom Blekinge över 2019 års resande.

Utvecklingen under 2025 liknar den under 2024 och 2023, med ett stabilt vårresande, en kraftig ökning under sommaren och en viss tillbakagång under hösten, men den övergripande trenden är som sagt att resandet fortsätter att öka sedan pandemin 2020–2021. Det stora sommarresandet 2023–2025 liksom avtagande ökning (i vissa fall minskning) under hösten syns i Skåne och Danmark. Under 2025 syns detta mönster även för Halland och Blekinge, se Figur 2-6 och Figur 2-7.

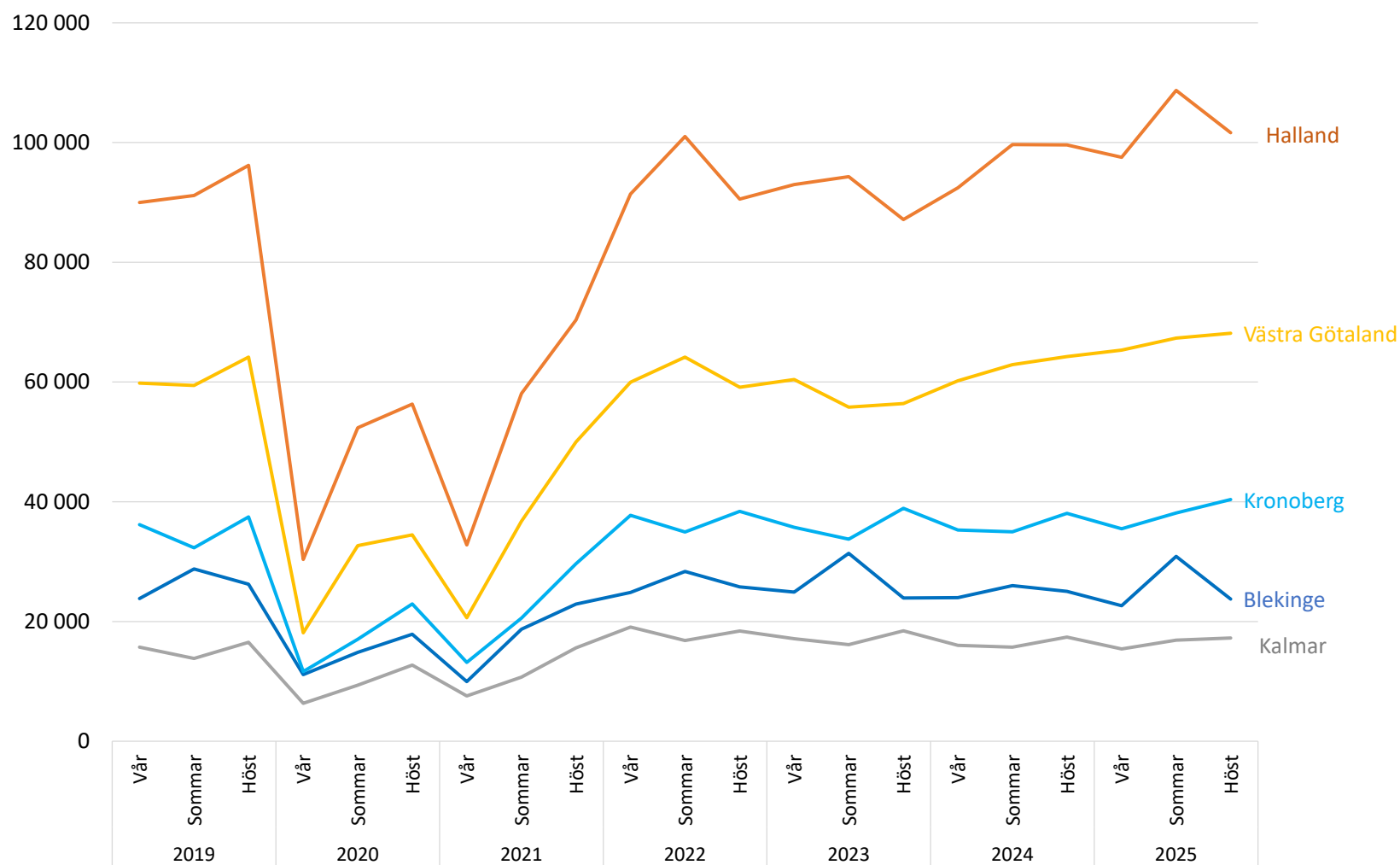


Figur 2-5 Totalt resande Öresundståg i Sverige under räkningsveckorna 2019–2025.



Figur 2-6

Resande per region under räkningsveckorna vår 2019 – höst 2025. Skåne och Danmark framgår tydligt, medan övriga regioner är svåra att urskilja i denna skala och därför är förstörade i diagrammet nedan.



Figur 2-7 Antal resor per region exklusive Skåne och Danmark under räkningsveckorna vår 2019 – höst 2025 (förstoring av föregående diagram).

Fem-i-topp-listan för Öresundstågsstationerna 2025 är København H (25 053 resor/vardag), Kastrup (24 051), Malmö C (22 255), Lund C (19 741) och Hyllie (15 402). Tittar man bara på de svenska stationerna tillkommer Triangeln (13 388) och Helsingborg C (11 140) på fem-i-topp-listan. København H och Kastrup har bytt plats i toppen till följd av att resandet till och från Kastrup minskat (-4 %) medan det ökat på København H (+2 %) jämfört med 2024. För de svenska stationerna är listan densamma som 2023–2024 och före pandemin. Malmö C och Hyllie har minskat något (-1 % respektive -2 %), medan Lund C ökat (+5 %) liksom Triangeln (+4 %) och Helsingborg C (+2 %).

De minsta Öresundstågsstationerna år 2025 är Mörrum (244 resor/vardag), Hovmantorp (251) och Lessebo (267), samma tre stationer som låg lägst även 2019–2024, även om de bytt plats med varandra under perioden. Av dessa tre är det bara Mörrum som inte tappat resande sedan föregående år. Hovmantorp och Lessebo har å andra sidan ökat sitt resande med nästan 25 % sedan 2019, medan resandet till och från Mörrum i princip varit oförändrat.

Det kan noteras att öresundstågsresandet (vardagar) ökar kraftigt på de skånska stationer som fått utökad trafikering: Burlöv (+104 %), Eslöv (+46 %) och Höör (+59 %). Även resandet längs Västkustbanan norr om Falkenberg ökar, vilket till stor del beror på överflyttning från Västtåg. De största procentuella minskningarna noteras på mindre och halvstora stationer: Hovmantorp (-11 %), Nybro (-10 %), Bromölla (-9 %), Bräkne-Hoby (-8 %), Kävlinge och Emmaboda (båda -6 %). Den samlade resandeminskningen på dessa sex stationer uppgår till drygt 300 dagliga resor, vilket kan jämföras med resandet till och från Lund C ökar med nästan 1 000 resor (+5 %).

Det samlade vardagsresandet på de svenska stationerna ökar med nästan 5 000 dagliga resor (+3 %), medan det minskar med drygt 300 resor (-0,5 %) på de danska stationerna.

När man jämför 2025 med 2019 syns resandeökningar längs hela Västkustbanan från Lund till Göteborg, fränsett Varberg (-4 %) och Göteborg (-2 %). Längs Södra stambanan upp till Alvesta syns stora resandeminskningar för Hässleholm (-21 %) och Älmhult (-15 %). På Kust till kust-banan Alvesta-Kalmar ökar resandet i Alvesta (+7 %), Hovmantorp (+10 %) och Lessebo (+17 %), medan det minskar på övriga stationer. Totalt sett är resandet Alvesta-Kalmar oförändrat. Från Kristianstad och österut till Karlskrona är det bara de mindre stationerna Mörrum (+4 %) och Bergåsa (+2 %) som ökar. Den samlade minskningen sedan 2019 uppgår till knappt 1 000 dagliga resor.

Resandet med Öresundståg på stationsnivå framgår av bilaga 1.

Medelreslängden ökar något med 1–2 % i samtliga regioner förutom Halland (-4 %) och Västra Götaland (+/-0 %). Totalt för resandet i både Sverige och hela systemet ligger medelreslängden kvar på drygt 62 km. I jämförelse med 2019 syns större förändringar i medelreslängden i Kronoberg (+11 %) medan övriga regioner ligger på +/-3 %.

2.4. Öresundstågsresandets utveckling 2000–2024

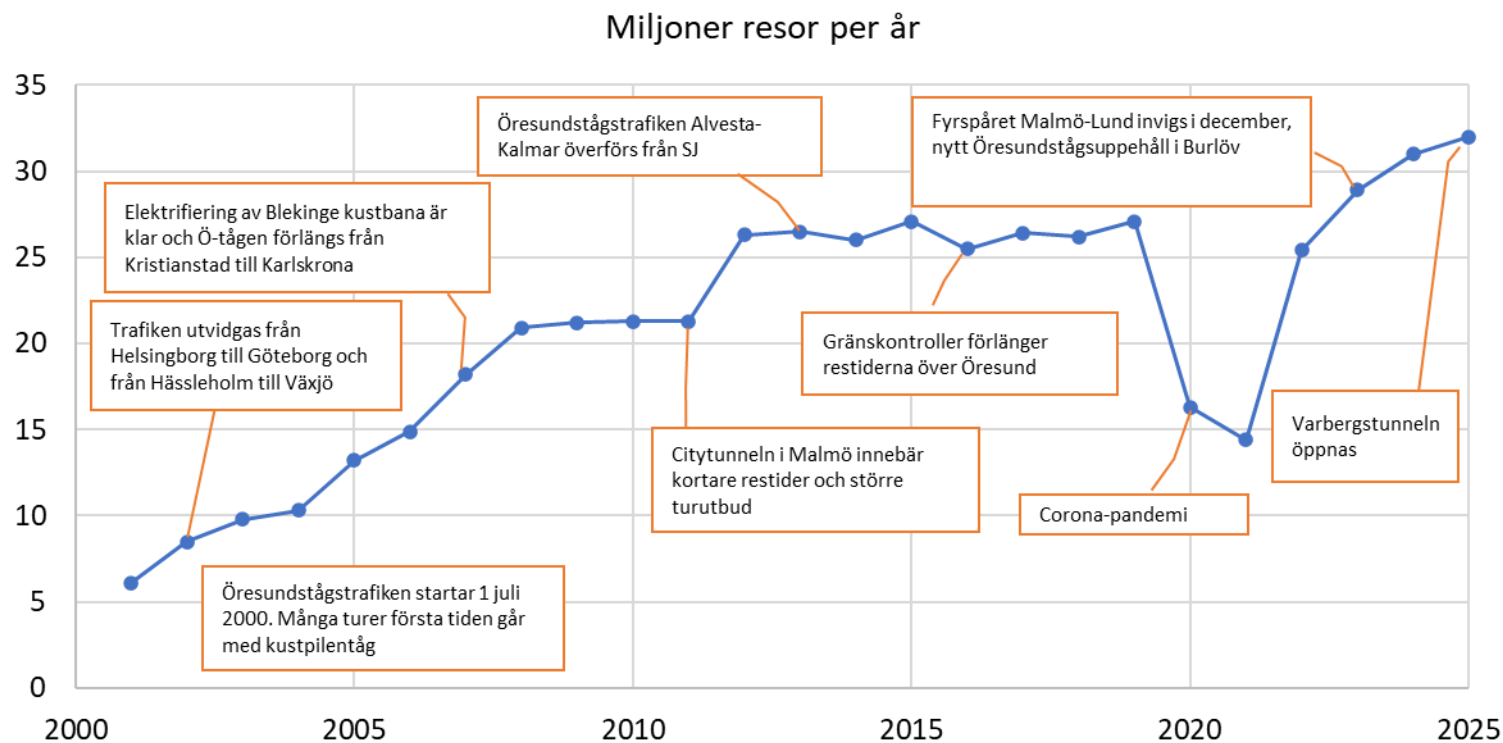
Öresundstågsresandets utveckling sedan starten år 2000 framgår av nedanstående diagram och tabell. Ett antal utvecklingsfaser av Öresundstågsresandet kan urskiljas (se Figur 2-8):

- ▷ **Kraftig utveckling** 2000–2008 (i genomsnitt nästan +20 % per år)
- ▷ **Stabilisering med mycket svag ökning** 2008–2011 (i genomsnitt drygt +0,5 % per år)
- ▷ Kraftig resandeökning till följd av **Citytunnelns öppnande** 2011–2012 (+23 %)
- ▷ **Stabilisering med mycket svag ökning** 2012–2019 (i genomsnitt knappt +0,5 % per år)
- ▷ Dramatisk resandeminskning 2020–2021 på grund av **Coronapandemin**. Resandet halveras nästan innan det åter börjar öka till 2022
- ▷ **Kraftig återhämtning** till nära pre-pandemisk nivå under 2022 (+76 %)
- ▷ Fortsatt, men avtagande, **resandeökning** under 2023 (+14 %), 2024 (+7 %) och 2025 (+3 %)

Resandeökningen efter pandemin fortsätter alltså och i och med att den successivt avtagit så var den 2024–2025 (+3,2 %) betydligt lägre än den genomsnittliga årliga resandeökningen under hela perioden 2001–2025 (+7,2 %) och den genomsnittliga årliga ökningen fram till pandemin 2019 (+8,6 %).

Årets resandeutveckling är att betrakta som genomsnittlig sett till öresundstågstrafikens 25-åriga historia. Procentuellt sett placerar sig 2025 års utveckling på 15e plats och sett till absolut antal resor på 12e plats. De pandemi-påverkade åren 2020–2022 utgör föga förvånande både topp (2022) och botten (2020–2021) både avseende procentuell och absolut förändring mot föregående år. Därutöver sticker 2012 års utveckling ut, till följd av öppnandet av Citytunneln i Malmö, med den näst största ökningen av antalet resor från ett år till nästa (+5 miljoner). I andra änden utgör resandeminskningarna 2013–2014 (-0,5 miljoner) och 2015–2016 (-1,6 miljoner) bottennoteringar.

Om man bortser från den stora resandeökningen efter Citytunnelns öppnande 2011–2012 och tappet och återhämtningen i samband med Coronapandemin 2019–2023, kan resandeutvecklingen delas in i två olika perioder: En inledande period med kraftig resandeutveckling 2000–2008 (i genomsnitt nästan +20 % per år) och en därpå följande period med betydligt svagare resandeökning från 2008 och framåt (i genomsnitt +1,5 % per år).



Figur 2-8 Resandeutveckling med Öresundståg i Sverige 2001-2025, samt viktiga årtal för trafikens utveckling.

Tabell 2-4 Öresundstågsresor i Sverige per år 2001–2025. För 2001–2018 används höstvärdet, medan 2019–2025 utgår från viktning av alla tre resanderäkningsveckorna.

År	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Milj resor per år	6,1	8,5	9,8	10,3	13,2	14,9	18,2	20,9	21,2	21,3	21,3	26,3	26,5	26,0	27,1	25,5	26,4	26,2	27,1 ⁷	16,3 ⁸	14,4	25,4 ⁹	28,9	31,0	32,0

⁷ Årsvärdet 2019 är framräknat med utgångspunkt från alla tre räkningsperioderna vår, sommar och höst. När enbart hösträkningsvärdet används blir årsresandet 28,4 miljoner, vilket kan jämföras med värden 2001-2018.

⁸ Värdet är framräknat från alla tre resanderäkningsveckorna. Första halvan av våren 2020 representeras av räkningsveckan hösten 2019. Se 2.1 Beräkningsförutsättningar

⁹ Värdet är framräknat från alla tre resanderäkningsveckorna. Första delen av våren 2022 representeras av räkningsveckan hösten 2021. Se 2.1 Beräkningsförutsättningar

3. Analys

3.1. Kommentarer till resandeutvecklingen

Jämfört med föregående år ökar resandet i Sverige med 3 % och jämfört med 2019 med 18 %, vilket innebär en fortsatt stark resandeutveckling och ”all-time-high”. Resandenivåerna från innan pandemin är numera passerade med stor marginal.

Liksom föregående år är det resandet i Västra Götaland som utvecklats bäst (+7 %), följt av Halland (+5 %), Kronoberg (+5 %) och Skåne (+3 %). Resandet i Blekinge, Danmark och Kalmar är mer eller mindre oförändrat.

Helgresandets andel av det totala resandet ligger på ungefär samma nivå som under föregående två år, vilket innebär en högre nivå jämfört med innan pandemin. I jämförelse med föregående år präglas resandet 2025 av tydliga toppar i resandet över dagen, som är något högre än 2024, vilket tyder på ökad närvaro på arbetsplatsen och minskat arbete hemifrån.

De största resandeökningarna sedan 2024 har skett på sträckan Hyllie-Höör, vilket till stor del kan förklaras med fler uppehåll i Burlöv, Eslöv och Höör. Sedan 2019 är det sträckan Hyllie-Helsingborg som ökat mest, det vill säga resandet på Väst kustbanan i Skåne och över Öresundsbron.

Mellan Helsingborg och Malmö har antalet Öresundstågsavgångar på vardagar ökat med nästan 90 % sedan 2019 och på helgerna omkring 40 %, vilket är en viktig förklaring till den stora resandeökningen där. En annan förklaring är att Pågatåg Express-turerna blivit färre och ersatts av Öresundståg. Ökningen Malmö-Lund kan också förklaras med ett ökat turutbud (+6 % resp +14 % både på vardagar och på helger) men framför allt med möjlighet för Öresundståg att köra om Pågatåg på sträckan, vilket gör att större andel av resandet väljer Öresundståg. Den svagare resandeutvecklingen Lund-Hässleholm och vidare norr och öster om Hässleholm korrelerar med turutbudet. På vardagar har turutbudet med Öresundståg minskat med 12 % sedan 2019 (vissa högratifikurer har blivit Pågatåg Express), medan turutbudet med Öresundståg är oförändrat på helgerna.

Även Väst kustbanan norr om Halmstad uppvisar en svag resandeutveckling sedan 2019. Turutbudet har ökat obetydligt (3 % på vardagar och 6 % på helger), men störningarna har varit stora på byggena av Västlänken och Varbergstunneln.

Efter ett par år med tvåsiffriga procentuella resandeökningar med Öresundståg över bron noteras i år en mindre ökning mot föregående år (+2 %), vilket bland annat förklaras av ett minskat resande till och från Kastrup (-4 %). Denna utveckling är svår förklarlig eftersom flygresandet för perioden januari-november ökat med drygt 8 % 2024–2025.

Sedan innan pandemin (2019) har resandet över bron ökat med hela 34 %, vilket är långt över flygresandets utveckling, som ökat med drygt 6 % (januari-november) sedan 2019.

Till viss del kan resandeökningen förklaras av att antalet tågavgångar ökat (+8 % på vardagar och +14 % på helger), men en ännu viktigare faktor är säkert den stora skillnaden i kronkurs, vilket stimulerar svenskar att arbeta i Danmark och danskar att handla i Sverige. Den stora resandeökningen över bron 2023–2024 sammanföll med ett genomsnittligt värde på den danska kronan på över 1,50 SEK för varje enskild månad från januari 2023 till februari 2025. Därefter har den svenska kronan stärkts samtidigt som resandet över bron ökat långsammare under 2025.

Bilaga 1 Resandeutveckling per station, vardag
(2025 jämfört med 2024 och 2019, viktat värde)

Station	Av- och påstigande per vardag 2025	Av- och påstigande per vardag 2024	Förändring 2024–2025 (%)	Av och påstigande per vardag 2019	Förändring 2019–2025 (%)
Hyllie	15 402	15 757	-2%	12 182	+26%
Triangeln	13 388	12 871	+4%	11 257	+19%
Malmö C	22 255	22 437	-1%	21 141	+5%
Burlöv	1 162	570	+104%	-	-
Lund C	19 741	18 749	+5%	18 474	+7%
Kävlinge	642	683	-6%	376	+71%
Landskrona	5 094	5 093	+0%	3 919	+30%
Ramlösa	1 462	1 406	+4%	904	+62%
Helsingborg C	11 140	10 886	+2%	9 602	+16%
Ängelholm	2 104	2 020	+4%	1 841	+14%
Båstad	1 345	1 212	+11%	1 083	+24%
Laholm	783	682	+15%	534	+47%
Halmstad C	4 637	4 799	-3%	4 602	+1%
Falkenberg	2 368	2 384	-1%	2 348	+1%
Varberg	3 892	3 675	+6%	4 043	-4%
Åsa	1 125	740	+52%	855	+32%
Kungsbacka	2 427	2 056	+18%	2 237	+9%
Mölndal	2 083	1 951	+7%	1 547	+35%
Göteborg C	8 554	7 941	+8%	8 721	-2%
Eslöv	2 688	1 845	+46%	1 759	+53%
Höör	2 422	1 528	+59%	1 707	+42%
Hässleholm C	5 301	5 563	-5%	6 702	-21%
Osby	1 034	985	+5%	1 002	+3%

Station	Av- och påstigande per vardag 2025	Av- och påstigande per vardag 2024	Förändring 2024–2025 (%)	Av och påstigande per vardag 2019	Förändring 2019–2025 (%)
Älmhult	1 647	1 579	+4%	1 946	-15%
Alvesta	1 433	1 298	+10%	1 344	+7%
Växjö	2 503	2 642	-5%	2 556	-2%
Hovmantorp	251	283	-11%	228	+10%
Lessebo	267	281	-5%	229	+17%
Emmaboda	724	771	-6%	744	-3%
Nybro	688	761	-10%	745	-8%
Kalmar C	1 886	1 898	-1%	1 890	-0%
Kristianstad	3 897	3 860	+1%	4 090	-5%
Bromölla	940	1 031	-9%	982	-4%
Sölvesborg	896	947	-5%	1 019	-12%
Mörrum	244	241	+1%	235	+4%
Karlshamn	955	972	-2%	1 064	-10%
Bräkne-Hoby	346	376	-8%	360	-4%
Ronneby	945	978	-3%	1 082	-13%
Bergåsa	684	681	+0%	674	+2%
Karlskrona	993	981	+1%	1 348	-26%
CPH Airport	24 051	25 026	-4%	-	-
Tårnby	3 053	3 231	-6%	-	-
Ørestad	7 382	7 150	+3%	-	-
København H	25 053	24 469	+2%	-	-
Nørreport	3 015	2 953	+2%	-	-
Østerport	2 425	2 468	-2%	-	-