

# Infrastruktur för fler jobb, klimatnytta och beredskap

Regionala järnvägssatsningar

November 2025

# Innehåll

Inledning .....	2
Sammanfattande slutsatser .....	3
Botniska korridoren och Malmbanan.....	4
Prioriterade satsningar .....	4
Effekter på beredskap och försvar.....	5
Effekter för minskade utsläpp .....	5
Effekter för fler jobb .....	6
Stockholm – Oslo.....	7
Prioriterade satsningar .....	7
Effekter på beredskap och försvar.....	8
Effekter för minskade utsläpp .....	8
Effekter för fler jobb .....	9
Sydsvenska flaskhalsar .....	10
Prioriterade satsningar .....	10
Effekter på beredskap och försvar.....	11
Effekter för minskade utsläpp .....	11
Effekter för fler jobb .....	12
Kostnader och prioriteringar .....	13
Bilaga 1: Tabell över föreslagna satsningar.....	14
Källor .....	15

# Inledning

Sverige står inför en av de mest betydande omställningarna på arbetsmarknaden på flera generationer, drivet av bland annat digitalisering och klimatförändringar. Vi har en verklighet som innebär helt nya förutsättningar för individer, företag och samhället i stort där kompetens är en avgörande nyckel för att säkra individens anställningstrygghet, stärka Sveriges konkurrenskraft och lyckas med omställningen till ett hållbart samhälle.

En annan viktig faktor för att säkerställa att både nuvarande och framtidens jobb hamnar i Sverige, för att nå våra klimatmål och fortsatt vara ett föregångsland i den gröna omställningen är att ha en fungerande och ändamålsenlig infrastruktur.

Vi vet att järnvägen är en central del av vår infrastruktur och har en möjlighet att förstora arbetsmarknadsregioner, knyta samhällen närmre och flytta över både flygresande och fossildriven godstrafik till rälsburen trafik, det transportsätt som har lägst utsläpp.

Men utvecklingen rör sig idag åt fel håll. Unionens klubbar uppger att fjärrtågen är den typ av infrastruktur som är sämst anpassade till företagets behov.<sup>1</sup> Godstrafiken har allt svårare att få plats och persontrafiken har länge ökat snabbare än kapaciteten längs järnvägen. Sveriges befolkning och ekonomi växer och behovet av transporter längs järnvägsnätet kommer därför att fortsätta öka kommande decennier. Vidare är järnvägsunderhållet otroligt eftersatt, något som förvärrar den redan bristande kapaciteten. För att möjliggöra en långsiktig tillväxt behöver underhållsskulden åtgärdas och järnvägsnätet byggas ut.

En satsning på järnvägsinfrastruktur är i allra högsta grad relevant för att uppnå förbundets mål om fler jobb för framtidens arbetsliv.

Vi har samtidigt ett säkerhetsläge där Rysslands anfallskrig mot Ukraina placerat Sveriges beredskap i centrum av det politiska samtalet. Sveriges medlemskap i NATO kommer med krav på infrastruktur och försvarsförmåga. Artikel 3 tydliggör att varje land ska genom "egen beredskap [...] upprätthålla och utveckla sin individuella och kollektiva förmåga att stå emot väpnade angrepp." Bristerna i kapacitet och underhåll längs svensk järnväg får därigenom en ny dimension. Eftersatt underhåll och undermålig kapacitet blir en nationell säkerhetsrisk.

Dessutom ökar utsläppen inom transportsektorn. Etappmålet för utsläpp från inrikestransport, det så kallade "2030-målet", innebär att Sveriges transportutsläpp ska minska med 70% till 2030 jämfört med 2010. År 2024 ökade transportutsläppen med 22%. Att flytta gods från lastbilar till godståg är en av de mest effektiva klimatåtgärder som transporterande företag kan göra och minskar utsläppen med upp till 75%. På så vis är det viktigt att förbättra järnvägsanslutningar för industrier. Tåg är det transportsätt som har lägst utsläpp och fler resor och godstransporter behöver ske med tåg för att vi ska uppnå våra klimatmål.

---

<sup>1</sup> Unionens branschbarometer 2025

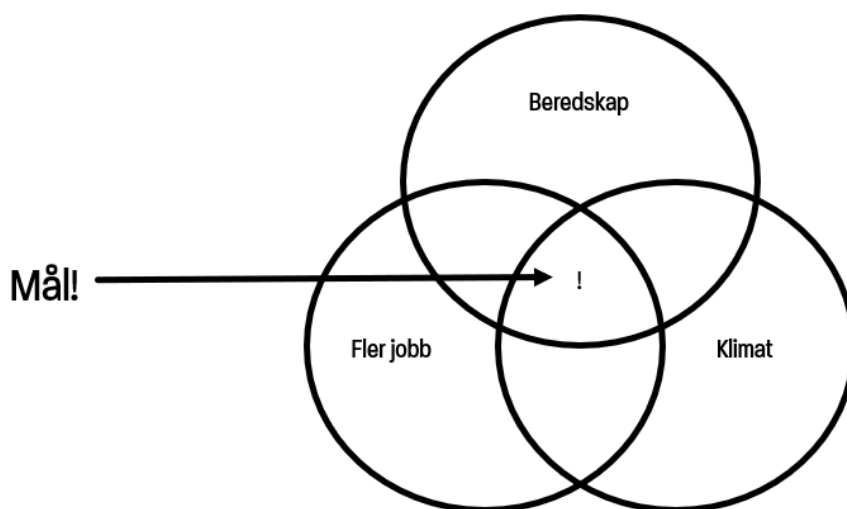
## Sammanfattande slutsatser

Den svenska järnvägen har en slumrande potential och stora utmaningar. Ökande utsläpp, haltande tillväxt och ett krig i Europa sätter frågan i centrum av det politiska samtalet. Eftersatt underhåll och fulla spår har stor påverkan på Sveriges beredskap, klimatarbete och tillväxt. Satsningarna som behövs kan inte vänta och Unionens roll är att driva på för att öka takten.

Att identifiera regionala satsningar som är aktuella utifrån klimatnytta, beredskap och fler jobb bäddar för slagkraftiga och medlemsrelevanta förslag som är väl anpassade till dagens aktuella frågor. Förslagen kan användas för att påverka både politiken och den allmänna debatten regionalt och nationellt.<sup>2</sup> Järnvägens behov är stora och omvärlden förändras snabbt. På så vis ska förslagen inte ses som heltäckande eller utesluta andra satsningar.

Unionen anser att de satsningar som bör prioriteras i syfte att sammanlänka starkt beredskap, klimatnytta och fler jobb innefattar;

- Att Malmbanan rustas upp. Partiella dubbelspår för ökad kapacitet och höjd axellast är bra första steg, men fullständiga dubbelspår behövs på sikt. Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan behöver genomföras skyndsamt och effektivt.
- Att järnvägen mellan Stockholm och Oslo förbättras. Satsningar som dubbelspår längs Mälardalen och Värmlandsbanan kan lösa flaskhalsar och kapacitetsproblem på kort sikt men nya järnvägslänkar mellan Örebro-Kristinehamn och Oslo-Arvika kan på sikt ge ytterligare ökad beredskap, minskade utsläpp och fler jobb.
- Att Södra stambanan förbereds. Kapacitetshöjande åtgärder i närtid är nödvändigt för att ta vara på de vinster som den nya förbindelsen vid Fehmarn-Bält innebär. Vidare behöver järnvägssträckan mellan Oslo och Göteborg vidareutvecklas.



<sup>2</sup> Regionchefer samt klubb- och regionordförande hos Unionen, lokala handelskammare, järnvägsexperten, intresseorganisationer och militärregioner har intervjuats under arbetet.

# Botniska korridoren och Malmbanan.

Industrierna i norra Sverige växer snabbt. Samtidigt har järnvägskopplingarna norrut länge varit eftersatta, vilket påverkar både pendlare och företag negativt. Malmbanan, Inlandsbanan samt järnvägssträckorna längs Sveriges norra östkust är centrala för industrier, pendling och beredskap i Norrland, men stora stråk behöver rustas upp och moderniseras. Många av de satsningar som behövs är redan beslutade och ska ses som både stora och långsiktiga, men behöver genomföras skyndsamt. Där kan flaskhalsar byggas bort för att åstadkomma högre kapacitet och kortare restider på kort sikt. Sträckan mellan Umeå och Luleå är Sveriges folktätaste utanför storstadsregionerna, med en befolkning på 340 000 personer.

Sträckorna längs kusten och Malmbanan, hela vägen mellan Stockholm och Narvik i Norge, kallas Botniska korridoren och ingår i de transeuropeiska stomnätverken, TEN-T, som en av EU:s nio transportkorridorer. Korridoren kallas ”Scandinavian-Mediterranean Corridor” och sträcker sig från Neapel i söder till Narvik i norr. I den kedjan pekas sträckan Luleå-Narvik ut som en gränsöverskridande flaskhals och både Norrbotniakorridoren samt Nya Ostkustbanan som särskilt viktiga sektioner. Detta möjliggör enklare europeiskt stöd och ytterligare krav på kapacitet, hastighet och maxlast, samt krav på färdigställande till år 2030.

## Prioriterade satsningar<sup>3</sup>

1. Utbyggnad av partiella dubbelspår längs hela Malmbanan mellan Luleå och Narvik i Norge. Ett dubbelspår är planerat mellan Kiruna och Boden, till en kostnad om ca. 7,5 miljarder, men projektet har redan försenats och finansieringsfrågan är inte klar.
  - a. En kompletterande satsning kan vara utbyggnaden av Luleå malm-bangård för att möjliggöra ny och befintlig stålindustri.
  - b. En kompletterande satsning kan vara ytterligare kapacitetsförstärkning genom höjd axellast på Malmbanan från 30 till 32,5 ton. Idag har begränsade sträckor kapacitet på 31 ton.
  - c. En utbyggnad av fullständiga dubbelspår längs hela Malmbanan ses av flera aktörer som en långsiktigt nödvändig åtgärd. Kostnaden approximerades under 2025 till omkring 120 miljarder kronor.
2. Ett antal redan **påbörjade** projekt kan ge god effekt på regionalt klimatarbete och tillväxt. Bland de viktigaste är **Norrbotniabanan** mellan Umeå och Luleå, som idag byggs ut söderifrån men som kan skyndas på genom att samtidigt bygga ut norrifrån via ett statligt bolag. Vidare var dubbelspår mellan Gävle och Härnösand beslutat i ett projekt kallat **Nya Ostkustbanan**, en satsning som kan ge stora effekter för pendling, minskade utsläpp och kapacitet. I Trafikverkets nya nationell plan för infrastruktur 2026-2037 markerades dock Nya Ostkustbanan för ”omtag”, det vill säga att

---

<sup>3</sup> Förslagen har stöd hos relevanta kommuner, regioner, företag, experter och organisationer genom exempelvis organisationerna Norrbotniabanan, Botniska Korridoren och Nya Ostkustbanan samt organisationen Omtag Svensk Järnväg.

stora delar av stråket antingen stryks eller får minskad budget. Att dessa arbeten genomförs skyndsamt och i sin helhet är av hög vikt för Unionens medlemmar.

- a. Inlandsbanan är viktig för Sveriges beredskap och håller för närvarande på att rustas upp och återställas till normal standard. Kostnaden approximeras till 10 miljarder och finansieras genom utökad driftsstöd till Inlandsbanan AB. En utredning om sträckans elektrifiering kan vara relevant ur Unionens synpunkt.
- b. Mittbanan mellan Sundsvall-Östersund-Åre-Trondheim har också hög beredskapsvikt. Hastighetshöjande åtgärder väster respektive öster om Östersund har beslutats. Elektrifiering pågår mellan Storlien och norska gränsen. Upprustad järnväg Sundsvall-Stöde är möjligt till en kostnad om 2 miljarder, men är ännu inte beslutad.
- c. Västerbotniabanan förbinder idag kustjärnvägen med Storuman och Inlandsbanan och är en del av stråket mellan Mo-i-Rana i Norge (via E12), Umeå i Sverige och Vasa i Finland (via färja). Det pågår för närvarande arbete med att elektrifiera sträckorna Hällnäs-Lycksele samt Lycksele-Storuman.

### **Effekter på beredskap och försvar**

Malmbanan är helt central för beredskap och försvarsförmåga i norra Sverige, Finland och Norge och används ofta av Natos trupper under övningar. Europas försvarsindustrier är beroende av järnmalm, vars försörjning till 80% utgår från LKAB. Avbrotten under 2024 försvårade livsmedelsförsörjningen i norra Norge och tvingade stora mängder leveranser till lastbilar. Upprustningen och upprätthållandet av Malmbanan kan vara bland det viktigaste Sverige kan göra inom Nato-samarbetet. Det är möjligt att en del av finansieringen kan komma från Nato.

Övriga öst-västliga kopplingar i norra Sverige är likväl viktiga. Arbetet som nu genomförs med hastighetshöjande åtgärder längs Mittbanan kan ha god effekt, men bör kompletteras med att elektrifiera sträckan mellan Storlien och norska gränsen samt sträckans norska del.

Inlandsbanan är strategiskt viktig som transportstråk i Sveriges inland och alternativ till de kustnära järnvägsstråken. Att sträckan elektrifieras och rustas upp hade underlättat och moderniserat användningen av sträckan, men är ett stort projekt.

### **Effekter för minskade utsläpp**

1,8 miljoner flygresor går mellan Umeå/Östersund/Sundsvall och Stockholm varje år. Vidare avgår 14 flyg per dag mellan Luleå och Stockholm. Snittet av utsläpp per resa för dessa sträckor är 53kg. Färdigställandet av tidigare beslutade sträckorna mellan Luleå och Stockholm (Norrbotniabanan/Nya Ostkustbanan) har möjlighet att halvera restiderna på sträckan från 11 till 5,5 timmar. Beräkningar från intresseorganisationen "Botniska Korridoren" och SJ menar att en miljon resenärer mellan Luleå/Umeå/Östersund/Sundsvall till Stockholm skulle kunna flytta över till

tåg om satsningarna genomförs. Detta skulle innebära en utsläppsminskning från svenskt inrikesflyg om 53 kiloton, eller 16%<sup>4</sup>, och bör från Unionens sida ses som prioriterade. Effekter från godstrafiken läggs till detta och som nämnts ovan finns goda möjligheter att minska utsläppen vid överföring av gods från lastbil till godståg.

Turismen ökar i Norrbotten och omsatte 8,5 miljarder 2023. Det har av representanter från Norrbotten handelskammare kallats en ny basindustri. Antalet resenärer till norra Sverige ökar för varje år som går och under 2024 var Norrbotten den region med snabbast tillväxt i landet.

### **Effekter för fler jobb**

Tillräckliga investeringar i Malmbanans tillgänglighet och kapacitet skulle innebära stora vinster under kommande decennier. LKAB levererar 80% av Europas järnmalm, står för en halv procent av svensk BNP och är beroende av transporter längs Malmbanans hela sträckning mellan Luleå bangård och hamnen i Narvik i Norge. Alla typer av avbrott längs linjen medför enorma kostnader för verksamheten och således svenska statskassan. Stoppen under 2023 och 2024 innebar 1,5 miljarder i förlorade inkomster. Verksamheten växer och har potential att expandera upp till 50 procent under 2030-talet, men det förutsätter tillgänglighet och tillräcklig kapacitet längs Malmbanan.

Utanför storstadsregionerna är kuststräckan från Umeå till Luleå den folktätaste regionen i Sverige, i paritet med Västra Götaland. Trots det finns det idag ingen kustnära järnväg längs denna sträcka. Att knyta ihop regionens städer med en ny järnväg skulle halvera restiderna, utöka städernas arbetsmarknadsregioner rejält och möjliggöra fler godstransporter både mellan städerna och vidare söderut. Norrbottniabanan är ett omfattande projekt med flera olika delsträckor. Hittills har bygget mellan Umeå och Dåva (en förort till Umeå) genomförts och i februari i år fick sträckan Dåva-Skellefteå byggstartsbeslut. Byggandet planeras alltså att genomföras i etapper söderifrån. Detta innebär att Piteå och Luleå inte kommer nås av banan på många år. Förslaget om att påbörja byggandet av banan mellan Luleå och Piteå via ett statligt bolag skulle påskynda byggandet och förhoppningsvis möjliggöra färdigställandet av banan till år 2030, något Sverige har åtagit sig att genomföra gentemot EU i och med vidareutvecklingen av det europeiska stomnätet TEN-T.

Dubbelspår mellan Härnösand och Gävle, Nya Ostkustbanan, hade löst mycket av kapacitetsbristen längs sträckan men är i den nya nationella planen för transportinfrastruktur 2026–2037 markerad för omtag. Satsningen har möjlighet att korta restider, förstora arbetsmarknadsregioner samt möjliggöra fler godstransporter på järnvägen och bör därför genomföras.

---

<sup>4</sup> Sveriges utsläpp från inrikesflyg år 2024 var 0,32 miljoner ton koldioxidekvivalenter.  $53\ 000 \div 320\ 000 = 0,16 = 16\%$ .

# Stockholm – Oslo

Sträckan mellan Stockholm och Oslo ligger på ett avstånd om ca. 40 mil och tar idag knappa 6 timmar att resa, förutsatt att inga förseningar sker. Sträckan går över Mäljarbanan i sin helhet mellan Stockholm och Örebro, en bit av godsstråket genom Bergslagen mellan Örebro och Hallsberg, en kort bit av Västra stambanan mellan Hallsberg och Laxå samt slutligen hela Värmlandsbanan mellan Laxå och landsgränsen vid Charlottenberg. Utan större arbete går flera viktiga vinster att hitta för upprustningen av sträckan för båda huvudstäderna samt de regioner och kommuner som passerar. Huvudstadsregionerna Oslo och Stockholm har tillsammans 3,5 miljoner invånare, inräknat järnvägsstråket mellan dessa påverkas ca. 6 miljoner människor. Det motsvarar knappa 40% av Norges och Sveriges totala befolkning.

Sträckan ingår även den i ”Scandinavian-Mediterranean Corridor” som en del av det transeuropeiska stamnätverket TEN-T, där Oslo-Stockholm pekas ut som en landsgränsöverskridande flaskhals i den kedjan. Detta möjliggör enklare europeiskt stöd och ytterligare krav på kapacitet, hastighet och maxlast, samt krav på färdigställande till år 2030.

## Prioriterade satsningar <sup>5</sup>

1. Dubbelspår längs hela Mäljarbanan. Två mindre flaskhalsar kvarstår med hindrat gods och persontrafik som följd. Kostnaden beräknas till 3 miljarder och restiden beräknas minska med 20 minuter mellan Örebro, Västerås och Stockholm.
  - a. En kompletterande satsning är ytterligare dubbelspår för den korta flaskhalssträckan mellan Folkesta och Rekarna längs Svealandsbanan. Slutligen kan ett triangelspår byggas från Svealandsbanan vid Eskilstuna vidare mot Oxelösund.
2. Dubbelspår längs Värmlandsbanan. Idag har banan enkelspår större delen av vägen och trafikeras av tåg med stora hastighetsvariationer. Kostnaden beräknas till mellan 13 och 17 miljarder och skulle öka kapaciteten kraftigt.
  - a. En kompletterande satsning är ett triangelspår till Skoghall för ytterligare beredskap, redundans och kapacitet i järnvägsnätet kring Karlstad.
3. Ny järnväglänk mellan Örebro och Kristinehamn: ”Nobelbanan”. Idag går vägen söderut via Hallsberg och Laxå för att sedan vända norrut igen till Kristinehamn, vilket innebär längre restider. Kostnaden beräknas till 10 miljarder kronor och minskar restiden mellan Karlstad och Örebro med 1 timme.

---

<sup>5</sup> Förslagen har stöd hos relevanta kommuner, regioner, företag, experter och organisationer, genom exempelvis bolaget Oslo-Sthlm 2.55 och organisationen Omtag Svensk Järnväg.

4. Ny järnvägslink mellan Oslo och Arvika: ”Gränsbanan”. Idag går järnvägslinjen norrut via Charlottenberg för att därefter svänga söderut mot Oslo. Banan skulle förläggas till hälften i Sverige och Norge. Kostnaden beräknas till 30 miljarder kronor och minskar restiden mellan Oslo och Stockholm med 1 timme och 15 minuter.

### **Effekter på beredskap och försvar**

Natomedlemskapet gör kopplingen mellan Norge och Sverige viktigare, både ekonomiskt och försvarspolitiskt. Stråket är av stor vikt för Sveriges roll som transitland av materiel, personal och trupper. Stråket underlättar framför allt förflyttningar från öst till väst men har även flera betydande kopplingar till stråk i nord-sydligt riktning. Att göra sträckan mer robust vad gäller tillförlitlighet, restider, robusthet och kapacitet skulle på så vis gynna svensk beredskap och svensk försvarsindustri både direkt och indirekt. Vidare har det nyligen annonserats att Enköping blir bas för både ett nytt signalkompani samt en ny logistikbas för Nato.

Hälften av de 28 000 sysselsatta inom det svenska totalförsvaret bor i området. Det handlar om exempelvis Myndigheten för psykologiskt försvar, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (Myndigheten för civilt försvar), Totalförsvarets plikt- och provningsverk, Försvarsmaktens centrallager, Försvarets forskningsinstitut, Försvarsmaktens högkvarter, och så vidare. Från norsk sida handlar det om exempelvis Norska Forsvarsstaben, Försvarets forskningsinstitut samt Nasjonal sikkerhetsmyndighet med flera. Även försvarsbranschen är starkt representerad i området via exempelvis försvarsindustriklustren i Karlskoga i Sverige och Kongsberg i Norge, med större företag som BAE Systems Bofors, Saab Dynamics, Kongsberggruppen samt ett stort antal underleverantörer. Försvarsindustrin befinner sig idag i kraftig tillväxt.

### **Effekter för minskade utsläpp**

För att få till en överflyttning från tåg till flyg är kortare restider centralt. Idag flyger varje år 1,4 miljoner resenärer mellan Stockholm och Oslo (med ett utsläpp om 49 kilo koldioxid per resa), men enbart 200 000 reser med tåg. Således finns det goda möjligheter att öka tågresandet och på så vis sänka utsläppen för resor mellan de två huvudstäderna. För en jämförelse är tåget det snabbaste alternativet mellan Göteborg och Stockholm, en sträcka som är likvärdig Oslo-Stockholm i längd men som idag tar 3 timmar, d.v.s. hälften så lång tid, att resa med tåg. Idag flyger 455 000 resenärer mellan Stockholm och Göteborg. Om lika många flög mellan Oslo och Stockholm som mellan Stockholm och Göteborg per år skulle utsläppen för sträckan minska med 46 miljoner kilo, eller 46 kiloton. Det motsvarar 2% av utsläppen från svenskars utrikesflyg. Till detta läggs påverkan av att godstrafiken från industrier längs stråket kan fortsätta köras på, och överföras till, ett järnvägsnät som idag är på bristningsgränsen vad gäller kapacitet och underhåll.

Kalkyler gjorda av WSP åt Oslo-Sthlm 2.55 beräknar klimateffekten till mellan 66 och 92 kiloton per år, vilket även inkluderar en utsläppsminskning av bilresandet på ca. 1 kiloton. Den beräknade överflyttningen från flyget, om ca. 1 miljon personkilometer, bedöms alltså vara den största minskningen av utsläpp. WSP har även analyserat klimatpåverkan av byggandet av de nya banorna och kommer fram

till att återbetalningstiden för klimatpåverkan bedöms vara mellan 3-10 år, förutsatt att det genomförs med hänsyn till Trafikverkets mål om reduktion av utsläpp.

Idag står järnvägen för ca 20% av de samlade godstransporterna, varav gruvor, järnmalm och stål samt skogsindustrin står för merparten. Sedan 1985 har gods-transporterna fördubblats i Sverige, men nästan enbart för vägtransporterna. På så vis finns god potential till ökning av järnvägstransporterna i Sverige om relevanta satsningar såsom de som föreslås här genomförs, men det är viktigt att användningen av järnvägen underlättas för industrier utöver basindustrierna via exempelvis stickspår och industrispår. Tillgänglighet är det största hindret för transporter med godståg. Exakta effekter av satsningarna är svåra att hitta och beräkna, men Sweco bedömer överflyttningseffekterna för förslagen ovan som goda.

### **Effekter för fler jobb**

En upprustning och nyinvestering av sträckan skulle ha stora effekter på arbetsmarknadsregionerna i respektive huvudstad samt de regioner som finns däremellan. Närmandet av arbetsmarknadsregioner genom ökade pendlingsmöjligheter driver ekonomisk tillväxt och leder till fler jobb. Det maximala pendlingsavståndet för dagspendling bedöms till ca. 1 timme enkel väg, men vid hybridarbete ökar den markant. Genomförandet av förslagen längs sträckan Oslo-Stockholm skulle innebära en kraftig förstoring av Mälardalens arbetsmarknadsregion, där Örebro, Västerås och Stockholm skulle vara inom samma pendlingsområde. Pendlingsstråket mellan Örebro och Stockholm skulle vara den längsta, om ca. 1,5 timme. Karlstad skulle ha 1,5 timme till Oslo, 2 timmar till Stockholm samt ingå i samma pendlingsregion som Örebro och Västerås. Detta skulle innebära stora möjligheter för ytterligare arbetspendling, ekonomisk tillväxt och fler jobb i Mälardalen, Oslo och Stockholm.

Sweco har bedömt värdet av investeringarna som föreslås av Oslo-Sthlm 2.55 till 67 miljarder kronor, vilket skulle göra satsningen till samhällsekonomiskt positiv även i det mest pessimistiska scenariot. För jämförelse är det mer regel än undantag att samhällsekonomiska kalkyler är negativa, ibland mycket negativa, för större infrastrukturprojekt. Exempel på projekt som bedömts som olönsamma är Citybanan, Citytunneln, Västlänken samt tunnelbanan till Nacka och Barkaby. Förslaget från Oslo-Sthlm 2.55 innehåller även en möjlighet till privat delfinansiering av satsningarna, då stråken av relevanta tågforetag bedöms vara så pass attraktiva. Detta skulle innebära att satsningarna blir finansiellt lönsamma, vilket är mycket ovanligt.

# Sydsvenska flaskhalsar

Södra Sverige har flertalet områden som är högtrafikerade, eftersatta och strategiskt viktiga. Öppnandet av Fehmarn-Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland år 2030 möjliggör resor mellan Köpenhamn och Hamburg om 2,5 timmar och sätter ytterligare press på det svenska järnvägssystemet. Det är även en otrolig möjlighet att föra Europa närmare Sverige både vad gäller gods och persontrafik. Vidare är trafiken mellan Oslo och Göteborg satt under hård press. Södra stambanan är i behov av storskaliga och långsiktiga satsningar. Slutligen har Blekinge och södra Småland flertalet industri- och beredskapsmässiga centrum med undermåliga järnvägar.

Både Fehmarn-Bält, Södra stambanan och kopplingen Malmö-Göteborg-Oslo ingår i ”Scandinavian-Mediterranean Corridor”, se ovan. I den kedjan pekas Göteborg-Oslo ut som en landsgränsöverskridande flaskhals och Stockholm-Malmö ses som en särskilt viktig sektion. Detta möjliggör enklare europeiskt stöd och ytterligare krav på kapacitet, hastighet och maxlast samt färdigställande till år 2030.

## Prioriterade satsningar

1. Södra stambanan är i stort behov av underhåll och kapacitetsutbyggnad. Kapacitetshöjande åtgärder i närtid framför allt kring Hässleholm är centralt för att möjliggöra ytterligare kapacitet i och med öppnandet av kopplingen Fehmarn-Bält. Sträckan ingår i de transeuropeiska stamnätverken, TEN-T.
  - a. En prioriterad flaskhals kan vara kapacitetshöjande åtgärder mellan Hässleholm och Åstorp genom mötesspår och dubbelspår, samt en utbyggnad av Malmö godsbangård.
  - b. Några projekt är redan beslutade, såsom två nya spår mellan Hässleholm och Lund samt dubbelspår mellan Östervärn och Malmö.
2. Kapacitetshöjande åtgärder behövs längs järnvägssträckan Oslo-Göteborg. Att trafiken idag till stor del har förts över på lastbilar, mycket på grund av att Sverige reducerat reduktionsplikten och höjt banavgifterna, har lett till att E6:an mellan städerna idag är på bristningsgränsen. Ett förslag kallat ”Godskonceptet” har tagits fram av Trafikverket i samarbete med norska myndigheter och kan bidra med en god kapacitetsökning på kort sikt. Kostnaden bedöms till 2 miljarder kronor för Norge och 1 miljard för Sverige. Sträckan ingår i de transeuropeiska stamnätverken, TEN-T, och pekas ut som en gränsöverskridande flaskhals. Vidare är stråket mellan Malmö och Oslo av stor vikt för svensk person- och godstrafik och ingår i samma stamnätverk.
3. Ett antal redan **påbörjade** projekt kan ge god effekt på regionalt klimatarbete och tillväxt. Sydostlänken mellan Älmhult och Blekinge kustbana har beslutats och kommer underlätta godstrafik till och från hamnarna i Blekinge samt persontrafik mellan Blekinge, Småland och Skåne.

Järnvägssträckan mellan Göteborg och Borås är beslutad och kommer ha stor effekt på regionen som helhet men byggandet behöver ske raskt.

- a. En kompletterande satsning är dubbelspår mellan Växjö och Alvesta som hade tillfört god kapacitet i södra Småland.
- b. Sträckan mellan Göteborg och Lund, det som kallas Västkustbanan, har varit föremål för utbyggnad till dubbelspår under en längre tid. Den sista sträckan som återstår, mellan Maria station och Helsingborg, har i den senaste nationella planen för infrastruktur dragits tillbaka och är föremål för omtag. Detta är olyckligt, då det begränsar kapaciteten för hela Västkustbanan. Vidare är det en sträcka som, liksom Södra stambanan, kommer vara viktig vid öppnandet av tunneln under Fehmarn-Bält.
- c. En ytterligare sträcka som diskuterats historiskt är Götalandsbanan mellan Göteborg och Linköping. Det skulle innebära att hamnen i Bråviken vid Norrköping, en hamn av hög militär vikt, skulle kopplas samman med hamnen i Göteborg. Vidare skulle den knyta Östergötland som helhet närmre Göteborgsregionen. Idag är det mycket svårt att ta sig via tåg mellan Göteborg och Linköping. Sträckan har mött mycket kritik vad gäller kostnad och nytta, men kan utredas ytterligare i och med det förändrade omvärldsläget.

### **Effekter på beredskap och försvar**

Göteborgs hamn är Nordens största och en viktig logistikhubb för både Sverige och Norge. Således är kopplingen mellan Oslo och Göteborg av stort säkerhetspolitiskt och ekonomiskt intresse. Mer kapacitet på sträckan hade fått stora effekter på godsflödet och frigjort kapacitet längs E6:an. Sträckan har liknande behov som Stockholm-Oslo i att knyta länderna närmre samt underlätta Sveriges roll som transitland.

Karlskrona är säte för Marinbasens huvudkontor samt en flygbas och har flera försvarsindustriella aktörer som är viktiga för svensk beredskap och försvarsindustri. Vidare finns ytterligare tillverkande industri i form av exempelvis Volvo och företaget NKT som tillverkar elkablar. Järnvägskopplingarna från Karlskrona, både västerut mot Kristianstad och Malmö på Blekinge kustbana, samt norrut mot både Växjö och Kalmar på Kust- till kustbanan, är idag undermåliga och skulle underlättas av satsningar som Sydostlänken samt ytterligare kapacitet inom och till södra Småland.

### **Effekter för minskade utsläpp**

Varje dag går 2,5 tusen lastbilar över Svinesundsbron mellan Norge och Sverige samtidigt som trafiken på järnvägen har minskat till motsvarande 100 lastbilar per dag. Projektet kring "Godskonceptet" har möjlighet att flytta mycket av godsen tillbaka till järnväg och därigenom minska utsläppen från godstrafiken i området.

I södra Sverige har restiderna för godståg ökat markant senaste 20 åren, varav den största ökningen skett från år 2010. Restiderna för godståg från Nordens största bangård i Hallsberg till Göteborg, Stockholm och Malmö har ökat med mellan 30% och 43%. Detta drabbar den järnvägsburna godstrafikens konkurrenskraft hårt. På så vis finns goda möjligheter att öka godstrafikens konkurrenskraft i södra Sverige genom riktade satsningar med god effektivitet.

### **Effekter för fler jobb**

Mer kapacitet längs den Södra stambanan, sträckorna kring Hässleholm, Alvesta och Nässjö samt runt och i Malmö ökar möjligheten att nyttja de effekter som ges av förbindelsen Fehmarn-Bält ytterligare. Om ingen kapacitet tillförs kommer de arbetsmarknadsmässiga, ekonomiska, sociala och kulturella vinsterna inte nå stora delar av Sverige. Det skulle vara ett historiskt misstag.

Sträckan mellan Göteborg och Borås är en av Sveriges mest trafikerade pendlingsstråk. Mellan orterna avgår tusen transporter varje dag samt en buss var 10:e minut. Den planerade järnvägslinjen mellan orterna har möjlighet att möjliggöra ytterligare arbetspendling, flytta över pendling från bil till tåg samt utöka arbetsmarknadsregionen ytterligare.

Sydostlänken är ett projekt för att tydligare binda samman Blekinges kustbana, där Karlskrona finnes, med Södra stambanan via Olofström till Älmhult. Sydostlänken har fått godkänt för att förbereda byggstart. Det är för Karlshamn viktigt att projektet genomförs skyndsamt, något som kan gynna exempelvis Volvo, men av beredskapsskäl skulle även en upprustning av Blekinges kustbana vara av vikt. Slutligen har Alvesta möjlighet att vidareutvecklas som knutpunkt för Kronobergs län, om dubbelspår Växjö-Alvesta blir verklighet.

## Kostnader och prioriteringar

Många av satsningarna, exempelvis Malmbanan eller delar av sträckan Oslo-Stockholm, är mycket viktiga ur beredskapssynpunkt. Hur mycket av kostnaderna för dessa sträckor som kan finansieras via ökade försvarsutgifter, eller räknas till uppnåendet av Natos krav på andel av BNP, är dock osäkert.

En utbyggnad av Malmbanan genom partiella dubbelspår kan genomföras snabbt till relativt låga kostnader. Satsningen skulle vara bra för fler jobb, ökad klimatnytta och beredskap. Den omställning och tillväxt som sker i norra Sverige kräver fungerande infrastruktur. På längre sikt bör även ett komplett dubbelspår genomföras. Vad gäller Norrbottniabanan bör Unionen stå bakom en utredning av hur en simultanutbyggnad från Luleå kan genomföras genom ett statligt bolag.

Sammanlagda kostnader för de icke-påbörjade projekten längs sträckan Oslo-Stockholm är 56 miljarder. Kostnaden för kompletta dubbelspår längs Mäljarbanan och Värmlandsbanan, om 3 respektive 13-17 miljarder, är mindre i jämför med nya spår i form av "Nobelbanan" och "Gränsbanan". För att snabbt utöka kapaciteten och hastigheten mellan de två huvudstäderna är det klokt att i första hand prioritera kortsiktiga satsningar, såsom dubbelspår vid flaskhalsar, och fatta beslut om större satsningar först senare. För att nå än snabbare restider, och därigenom en större överflyttning från flyg med de klimatvinster det innebär, skulle de nya spåren och kompletta dubbelspår behöva byggas. Slutligen bör den OPS-modell som föreslås av organisationen Oslo-Stockholm 2.55 för genomförandet av Gränsbanan utredas, då den kan innebära snabbt genomförande och effektiv användning av resurser. Viktigt är dock att modellen inte drabbar resenärer orimligt hårt genom högre kostnader, då det kan påverka klimat- och arbetsmarknadseffekter.

Kapacitetshöjande åtgärder längs Södra stambanan är nödvändiga för att nyttja de effekter som Fehmarn-Bält tunneln mellan Danmark och Tyskland möjliggör. Att inte genomföra den typen av satsningar skulle ha allvarliga implikationer på södra Sveriges långsiktiga tillväxt. Åtgärderna behöver till en början inte vara storskaliga utan fokusera på de allvarliga flaskhalsar som finns, exempelvis mellan Hässleholm och Åstorp. Det så kallade "Godskonceptet" mellan Göteborg och Oslo möjliggör både minskade utsläpp och ökad kapacitet längs E6:an, något som idag blir mer och mer akut.

# Bilaga 1: Tabell över föreslagna satsningar

Sträcka	Påbörjad/Beslutad/Ej beslutad	Finansierad/Ej finansierad
Partiella dubbelspår längs Malmbanan	Påbörjad	Ej finansierad
Fullständiga dubbelspår längs Malmbanan	Ej beslutad	Ej finansierad
Norrbotniabanan	Påbörjad	Delvis finansierad
Nya Ostkustbanan	Markerad för omtag	Ej finansierad
Mindre satsningar i norra Sverige	Påbörjad	Finansierad
Dubbelspår längs hela Mälarsebanan	Ej beslutad	Ej finansierad
Dubbelspår längs Värmlandsbanan	Ej beslutad	Ej finansierad
Ny järnvägslänk mellan Örebro och Kristinehamn: "Nobelbanan"	Ej beslutad	Ej finansierad
Ny järnvägslänk mellan Oslo och Arvika: "Gränsbanan"	Ej beslutad	Ej finansierad
Upprustning av Södra stambanan	Delvis beslutad	Delvis finansierad
Kapacitetshöjande åtgärder Göteborg-Oslo	Ej beslutad	Ej finansierad
Dubbelspår längs hela Västskustbanan	Markerad för omtag	Ej finansierad

## Källor

Association of American Railroads. *Freight Railroads Help reduce Greenhouse Gas Emissions*. <https://www.aar.org/wp-content/uploads/2018/07/AAR-Railroads-Greenhouse-Gas-Emissions.pdf> [Hämtad 2025-08-27]

Europeiska Kommissionen. *Scandinavian – Mediterranean corridor*. Europeiska Kommissionen. [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/scandinavian-mediterranean-corridor_en). [Hämtad 2025-08-14]

Hansson, E. Tågresor dubbelt så dyra som flygresor. *Natursidan*. (2023-07-20) <https://www.natursidan.se/nyheter/tagresor-dubbelt-sa-dyra-som-flygresor/>. [Hämtad 2025-08-06].

Jagrén, L. *Industribroms eller industrilyft?* (Omtag Svensk Järnväg). <https://omtagsvenskjarvag.se/wp-content/uploads/2024/06/industrilyftet.pdf>. [Hämtad 2025-08-08].

Klaesson, J., Pettersson, L. *Regionlyftet*. (Omtag Svensk Järnväg) [https://omtagsvenskjarvag.se/wp-content/uploads/2024/01/regionlyftet\\_lowres.pdf](https://omtagsvenskjarvag.se/wp-content/uploads/2024/01/regionlyftet_lowres.pdf). [Hämtad 2025-08-07]

Näslund, L. Varnar för igenkorkad motorväg om inte flaskhalsarna försvinner. *DN.se*. (2025-08-15). <https://www.dn.se/ekonomi/varnar-for-igenkorkad-motorvag-om-inte-flaskhalsarna-forsvinner/>. [Hämtad 2025-08-27]

Sweco. *Godstransporter i stråket Oslo-Stockholm*. [https://www.oslo-sthlm.se/wp-content/uploads/2023/09/Sweco\\_Gods\\_Oslo-Sthlm\\_230521.pdf](https://www.oslo-sthlm.se/wp-content/uploads/2023/09/Sweco_Gods_Oslo-Sthlm_230521.pdf). [Hämtad 2025-08-11]

Sweco, Oslo-Sthlm 2.55. *Totalförsaret, försvarsindustrin och järnvägen Oslo-Stockholm*. (Sweco, 2023). [https://www.oslo-sthlm.se/wp-content/uploads/2023/11/Totalforsvaret\\_och\\_jarnvagen\\_Oslo-Stockholm\\_2023-06-21\\_final\\_v\\_1.1.pdf](https://www.oslo-sthlm.se/wp-content/uploads/2023/11/Totalforsvaret_och_jarnvagen_Oslo-Stockholm_2023-06-21_final_v_1.1.pdf) [Hämtad 2025-08-05]

Sweco. *Oslo-Stockholm Nyttoanalys*. <https://www.oslo-sthlm.se/wp-content/uploads/2019/05/b3olbbta3cel6dte2689.pdf>. [Hämtad 2025-08-07]

Trafikverket. *Effekter av fast förbindelse under Fehmarn Bält*. Trafikverket. (2025-10-11) <https://www.trafikverket.se/aktuellt-i-lanet/skane/pa-gang/effekter-av-fast-forbindelse-under-fehmarn-balt/>. [Hämtad 2025-08-13]