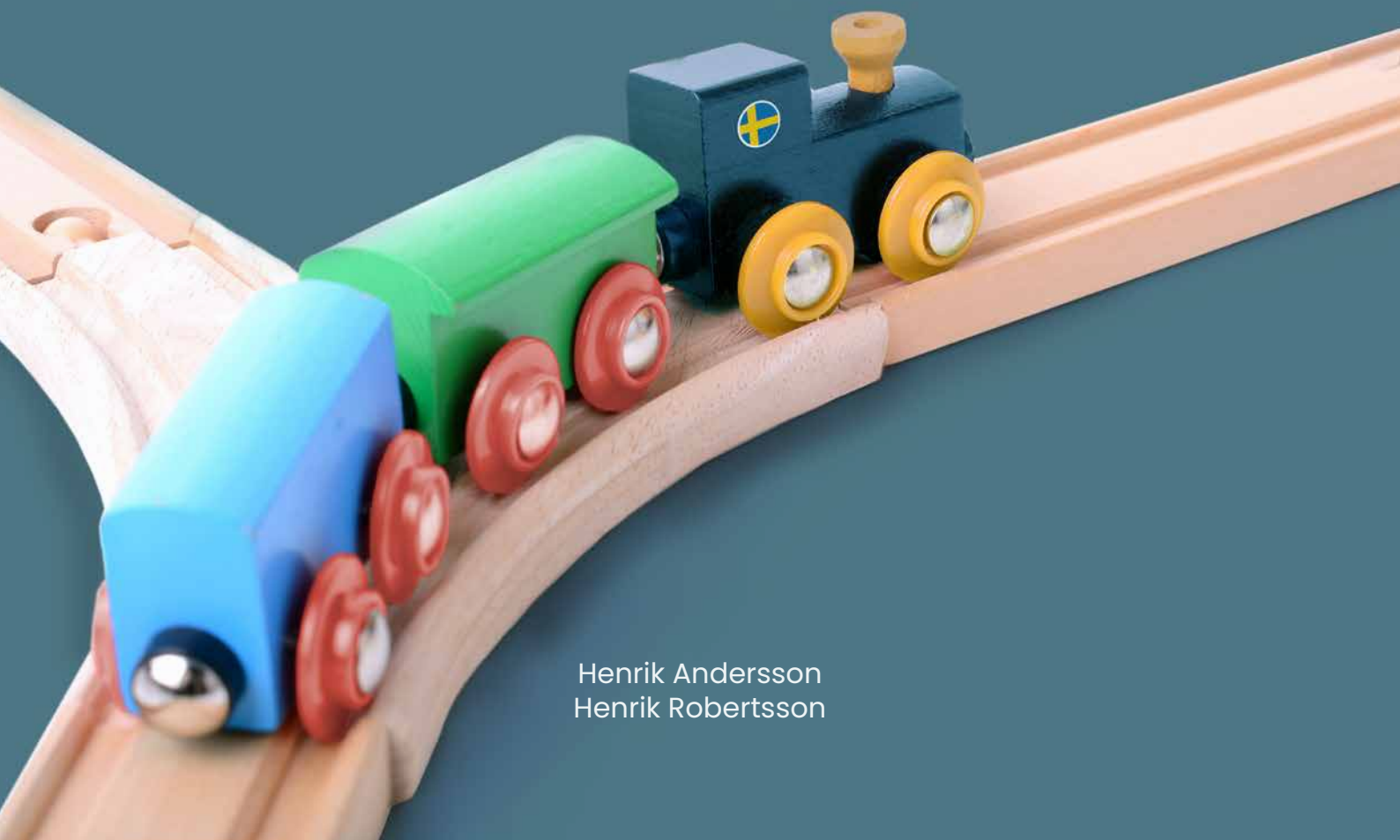

Växla in på tillväxtspåret

Järnvägens betydelse för AB Sverige



Henrik Andersson
Henrik Robertsson



Om rapportförfattarna

Henrik Andersson är seniorkonsult på Sweco och tillhör landets ledande experter på hur transporter bidrar till samhällets utveckling. Han har tidigare bland annat varit regionchef på Sweco, analyschef på Sydsvenska Handelskammaren och analytiker på dåvarande Försvarets Forskningsanstalt. Henrik är civilingenjör och Executive MBA samt reservofficer. Han har även studerat nationalekonomi, ekonomisk historia och ekonomisk geografi. Henrik är granskare (s k peer review) för den vetenskapliga tidskriften *Journal of Rail Transport Planning & Management*.



Henrik Robertsson är seniorkonsult på Sweco och har lång erfarenhet av att studera effekter av infrastruktur, främst järnväg. Han har under de senaste tio åren varit gruppchef inom Sweco men även analyschef på Uppsala kommun. Som konsult har Henriks uppdrag ofta bestått i att beräkna vilka effekter, både positiva och negativa, som kollektivtrafik har för regioner och kommuner kopplat till näringsliv, arbets- och bostadsmarknad. Henrik är magister i nationalekonomi och har även studerat ekonomisk historia och statistik.

Innehåll

Sammanfattning	4
Vad skulle en bättre järnväg betyda för AB Sverige?	7
Drivkrafter för utveckling och tillväxt	8
Från tillväxt till välfärd	8
Sverige har tappat tillväxt – och välfärd	9
Näringsliv, export och Europa avgör tillväxten	9
Järnvägens bidrag till tillväxten	11
Järnvägen som katalysator för tillväxt	11
Modern industri behöver järnvägen	12
När järnvägen fungerar dåligt blir kostnaderna höga	13
Kompetensen tar tåget	14
Ju större och tätare regioner desto bättre	14
Tåg för långväga resor	16
De strategiska stråken är viktigast	20
Järnvägen – en ryggrad med tung ryggsäck	24
Järnvägstrafiken har ökat – och ska öka	24
Kapacitet är A och O för järnvägen	24
Gamla synder kastar långa skuggor	30
En högre ambitionsnivå behövs om järnvägen ska utvecklas	34
Referenser	36

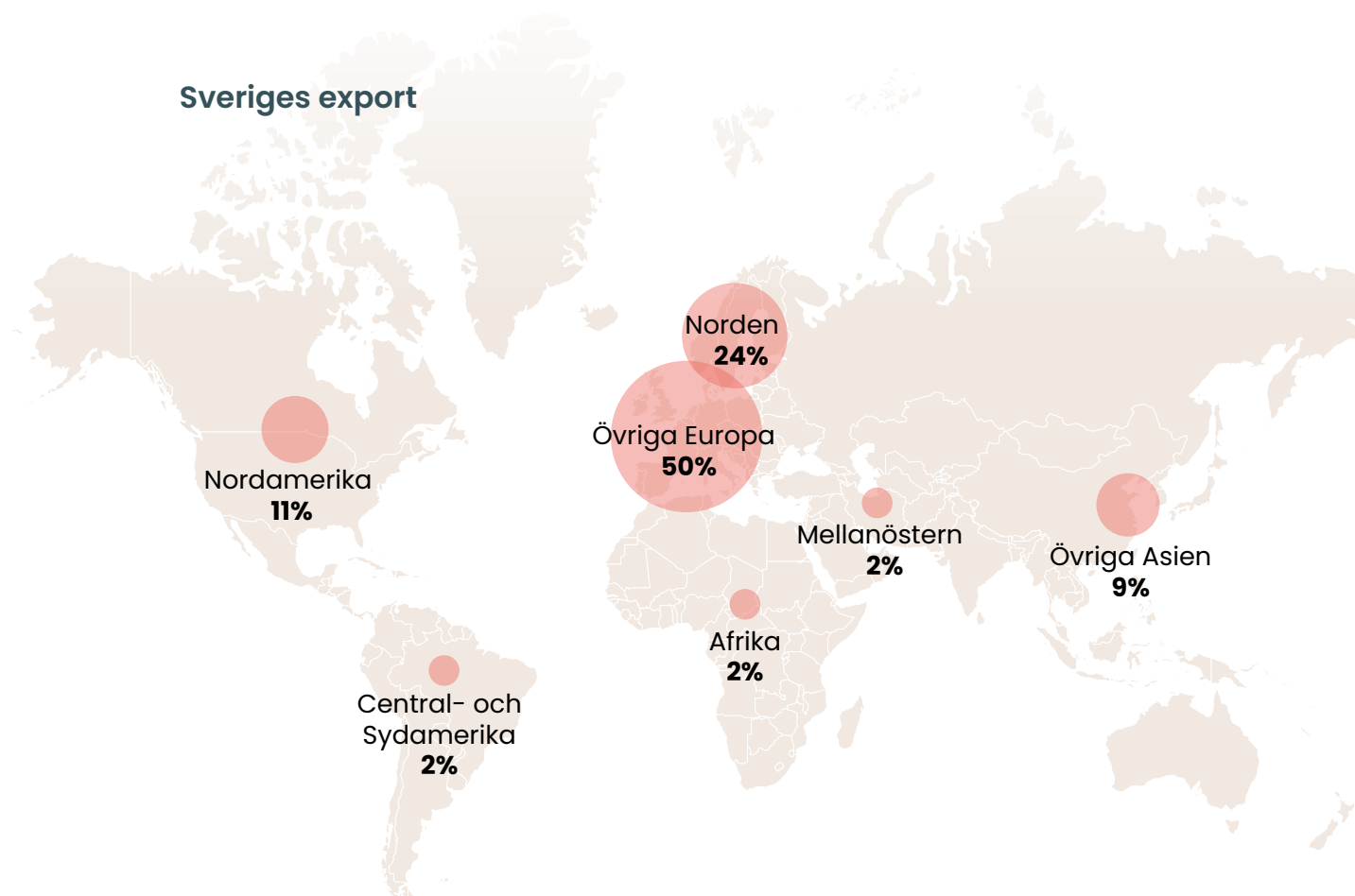
Sammanfattning

Sveriges tillväxt och välfärd bygger på naturresurser, högförädlade industri, en stark export och en kunskapsintensiv tjänstesektor. För att inte läget i norra Europas utkant ska bli en konkurrensnackdel är ett välfungerande transportsystem avgörande, där järnvägen är en ryggrad som från norr till söder binder ihop naturresurser med industrins produktionsanläggningar och våra viktigaste exportmarknader.

Under det senaste decenniet har Sveriges tillväxttakt försvagats. Trots det har exporten och därmed transportbehovet ökat eftersom exportindustrin fungerat som en motor under de ekonomiskt utmanande åren. Sverige är ett exportberoende land med en varuexport som motsvarar en tredjedel av BNP. En stor del av detta är tungt eller skrymmande gods som kräver transport via järnväg. Ungefär 75 procent av vår export går dessutom till marknader som ligger på lagom järnvägsavstånd, det vill säga till Europa.

Sverige står inför en stor industriell investeringsvåg, vilket ytterligare ökar kraven på transportkapacitet. Den järnvägsinfrastruktur som behövs för att klara dagens och morgondagens transporter genom Sverige och till och från kontinenten är i hög grad samma välfungerande infrastruktur som behövs för att skapa större arbetsmarknadsregioner och för att tillgodose försvarets behov av robusta transporter som klarar stora volymer.

Sveriges export










Men järnvägen i dess nuvarande skick klarar inte att möta Sveriges behov. Underhållsskulden på 91 miljarder kronor orsakar brister i tillförlitligheten som slår direkt mot industrin. Kapacitetsbristen gör att tågen tvingas stå och vänta eller köra långsammare. Vart fjärde industriföretag uppger att störningar i järnvägstrafiken påverkar deras långsiktiga planer och leder till hämmad investeringsvilja.

I praktiken riskerar järnvägen att backa in i framtiden samtidigt som behoven i ekonomin ökar.

På område efter område har samhället utvecklats positivt sedan år 2000. Vi svenskar lever längre, vi har mer pengar att röra oss med, nästan alla har fått bredband, andelen fossilfri energi ökar och utsläppen minskar. Men motsvarande utveckling går tyvärr inte att se hos järnvägen. Res- och transporttiderna har ökat kraftigt och pålitligheten är låg. Som exempel har restiden mellan Sundsvall-Stockholm ökat med 12 procent sedan år 2000 och under samma period har transporttiden för godståg mellan Hallsberg-Malmö ökat med hela 33 procent. Andelen skogstid hos Green Cargo, det vill säga den tid när kapacitetsbrist tvingar tågen att stå stilla och väntar på grön signal, har ökat från 8 till 12 procent det senaste decenniet.

Samhällsutveckling

	År 2000	I dag	Förändring	
Medellivslängd män, år	77,4	82,3	+ 6%	
Medellivslängd kvinnor, år	82,0	85,4	+ 4%	
BNP per capita (Tusentals kronor, löpande priser)	272	583	+ 114%	
Andel förnybar energi	38%	68%	+ 79%	
Växthusgasutsläpp (Miljoner ton CO ₂ -ekvivalenter)	68	47	- 30%	
Restid Sundsvall-Stockholm	3:07	3:29	+ 12%	
Transporttid Hallsberg-Malmö	6:00	8:00	+ 33%	

Hur kommer det sig att vi kan acceptera dessa försämringar i en transportinfrastruktur som är så avgörande för Sveriges tillväxt och konkurrenskraft?

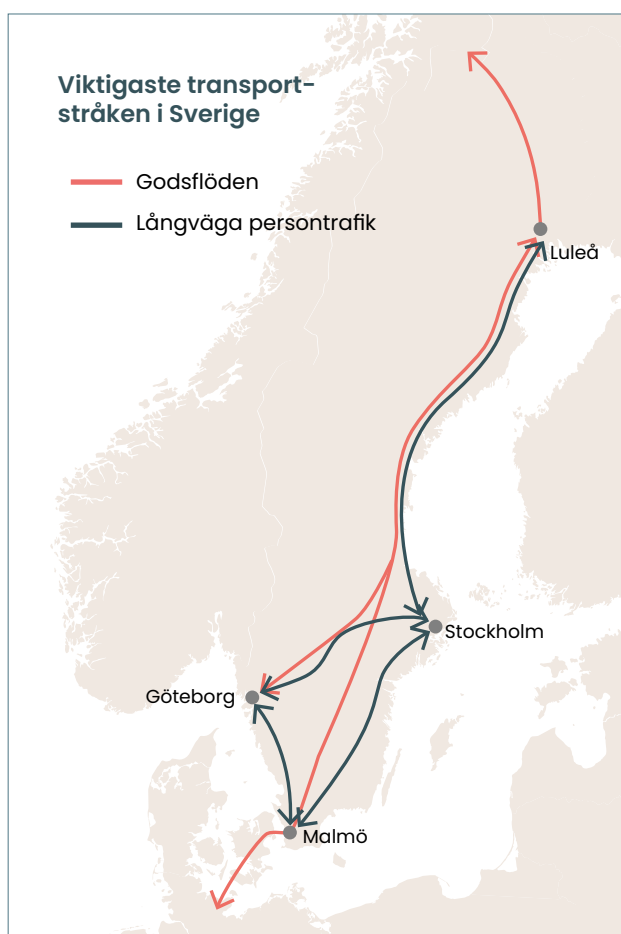
Bristerna i järnvägssystemet riskerar att bli en bromskloss för svensk ekonomi. När tågen inte går hotas investeringar, export och hundratusentals jobb över hela landet. Industriinvesteringar motsvarande 35 miljarder kronor och 400 000 industrijobb står på spel bara till följd av brister i järnvägssystemet.

En bättre järnväg fungerar som en stark tillväxtmotor. Förbättrad kapacitet och tillförlitlighet leder till kortare transport- och restider, bättre logistik och större arbetsmarknadsregioner. Det finns en outnyttjad potential att fortsatt vidga arbetsmarknaderna och därmed stärka kompetensförsörjning, innovation och produktivitet.

Järnvägen är allra viktigast i de strategiska stråk där produktion, konsumtion och befolkning är koncentrerad: Södra och Västra stambanan mellan Stockholm och Malmö/Göteborg, Västkostbanan Göteborg-Malmö, kuststråket mellan Luleå/Umeå och Stockholm samt Malmbanan mellan Luleå och Riksgränsen och vidare till Narvik. Dessa stråk bär landets största godsvolymer och -värden och de största personflödena och sammanfaller dessutom med EU:s stamnät som också utpekats som viktig transportinfrastruktur ur försvarssynpunkt. Just här ger investeringar maximal effekt.

Dagens ambitionsnivå för järnvägen räcker inte för att utveckla järnvägen, öka kapaciteten och kapa transporttiderna. För att utveckla järnvägen så att vi får ett transportsystem som underlättar ökad tillväxt är tre parallella strategier centrala.

- 1 En tydlig nationell målbild** behövs för att styra resurser dit de gör störst nytta: Konkreta målbilder, exempelvis kortare transporttider, större arbetsmarknadsregioner och högre kapacitet, behövs för såväl transportsystemet som helhet som järnvägens strategiska huvudstråk. På så sätt styrs resurser dit de ger störst nytta och säkrar Sveriges framtida tillväxt och beredskap.
- 2 Sverige behöver ett snabbspår för järnvägsutbyggnaden:** Planerings- och beslutsprocessen måste gå betydligt snabbare för att möta industrins, samhällets och totalförsvarets behov.
- 3 Helhetsgrepp får järnvägen att leverera:** Underhåll, trimningsåtgärder och större investeringar måste ske parallellt. Systemet kan inte repareras i delar. Ny järnvägsinfrastruktur byggs för att hålla i minst 100 år vilket motiverar lånefinansiering eller andra lösningar som fördelar kostnaden över tid.



Vad skulle en bättre järnväg betyda för AB Sverige?

Järnvägen formar Sveriges ekonomiska geografi och förutsättningar. Den stödjer näringslivets basstrukturer, bidrar till internationell konkurrenskraft och skapar större, mer dynamiska arbetsmarknadsregioner. Järnvägens betydelse sträcker sig långt bortom transportsektorn och är central för både ekonomisk tillväxt och regional utveckling.

Sverige står inför en historisk samhällsomvandling där industrin investerar stora belopp i klimatsmarta lösningar, inte minst inom våra basnäringar i norra Sverige. Produkterna behöver transporteras pålitligt och hållbart till kunder i Sverige, övriga Europa och världen. Totalförsvaret och försvarsindustrin växer kraftigt och kräver säkra transporter på strategiska platser över hela landet. I söder stärks Skandinavien kopplingar till den europeiska marknaden genom byggandet av Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland.

Sveriges läge i Europas utkant ger en betydande avståndsnackdel, ofta över 100 mil, till våra viktigaste exportmarknader på kontinenten. Det gör att en effektiv, kapacitetsstark och tillförlitlig transportinfrastruktur är avgörande för landets och industrins konkurrenskraft.

Samtidigt har Sverige ett järnvägssystem som blir alltmer belastat. Behovet av person- och godstransporter ökar men kapaciteten på järnvägen hänger inte med. Underhåll och investeringar släpar efter. Ett eftersatt järnvägssystem hotar Sveriges konkurrenskraft, och gör att vi riskerar att gå miste om potentiell tillväxt.



Figur 1. Kostnaden för ett avbrott kan preciseras i förlorade exportintäkter, men hur mycket skulle en bättre järnväg vara värd för hela Sverige?

Mot denna bakgrund är det viktigt att återigen peka på järnvägens betydelse för tillväxt och välfärd och därmed för Sveriges utveckling. Denna rapport lyfter järnvägens möjligheter och potential men också dess problem, vilka bromsar landets ekonomiska utveckling. Målet är att visa att satsningar på framför allt de strategiska järnvägsstråken är investeringar i ett starkare Sverige. Det är bristen på satsningar som är kostsam för Sverige i form av svagare konkurrenskraft, lägre tillväxt och välfärd samt sämre beredskap.

Rapporten pekar på centrala åtgärder för att möjliggöra tillväxt i svensk ekonomi och säkerställa exportförbindelser när oro i omvärlden gör allianser med våra närmaste grannländer och Europa än mer betydelsefulla.



Drivkrafter för utveckling och tillväxt

1

2

3

4

5

Sveriges ekonomi vilar på ett starkt näringsliv och goda exportförbindelser, därför är en välfungerande och kapacitetsstark järnväg avgörande.

Sveriges tillväxt har bromsat in, och brister i transportinfrastrukturen är en viktig del av förklaringen.

Sveriges och Europas tillväxt är ömsesidigt beroende och ett starkare järnvägssystem är avgörande för handel, innovation och industriell utveckling.

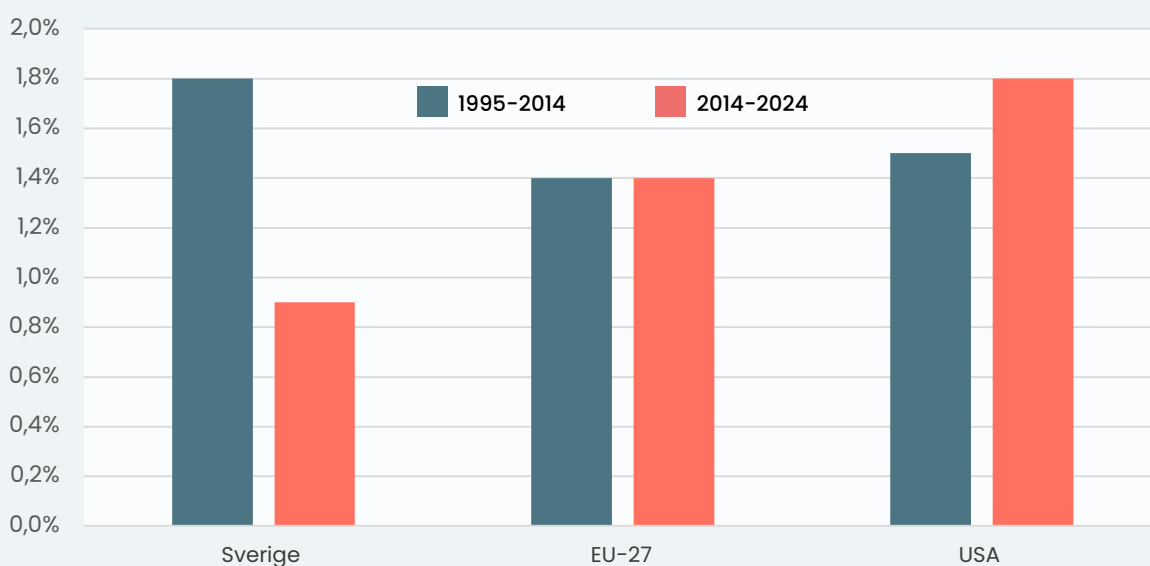
Från tillväxt till välfärd

Basen för Sveriges utveckling från ett av Europas fattigaste länder till ett välmående välfärdsland är tillgången till rika naturtillgångar och billig energi som förädlats av en stark basindustri och med ett effektivt transportsystem vidarebefordrats till inhemska och – framförallt – internationella marknader. Skog, malm, vattenkraft och fossilfri el har tillsammans med en välutbildad arbets-

kraft och effektivt transportsystem skapat en konkurrenskraftig ekonomi och möjliggjort vår välfärd.

När ekonomin blivit mer kunskapsintensiv har betydelsen av tillförlitliga transporter ökat ytterligare. Basindustrins flöden kräver robust logistik, samtidigt som företag är allt mer beroende av att människor kan mötas, utveckla idéer och bygga förtroende. Digitala

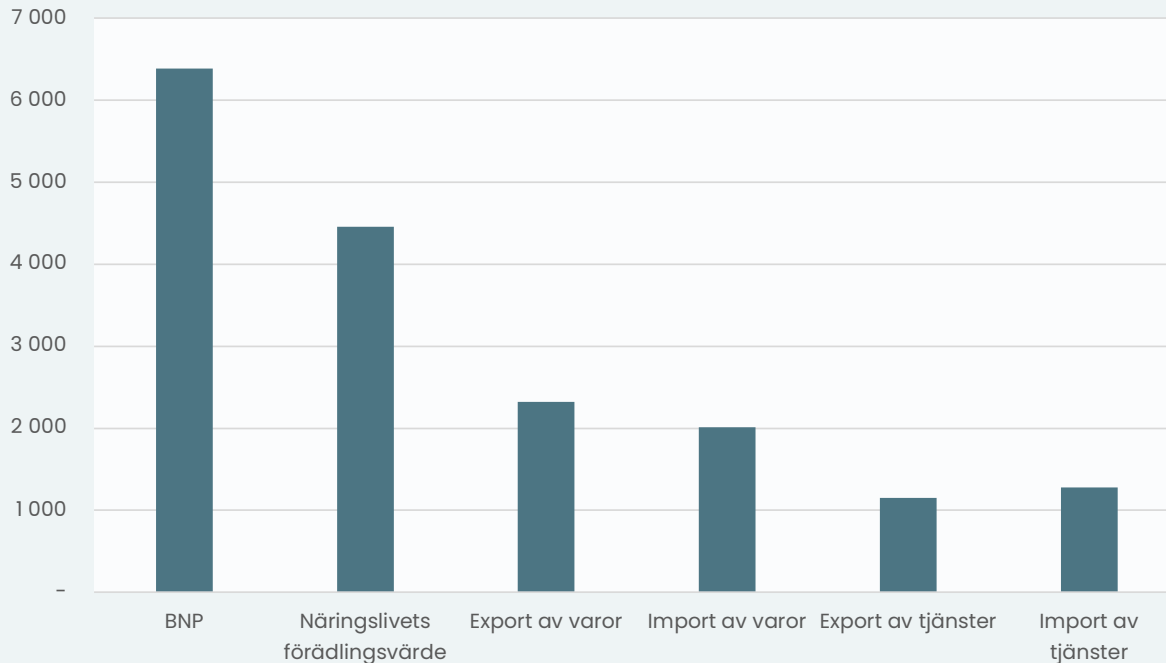
Figur 2 Årlig tillväxt (BNP per invånare)



Sverige har tappat nära 1 procent i årlig tillväxttakt per invånare det senaste decenniet.

Källa: McKinsey & Co (2025), OECD Data Explorer

Figur 3 Storleksförhållanden i Sveriges ekonomi år 2024
Miljarder kronor



Källa: Ekonomifakta

verktyg underlättar, men personliga möten fortsätter att driva innovation och specialisering.

Därför är järnvägen central för tillväxten. Den binder samman arbetsmarknader, förkortar restider, stärker kompetensförsörjningen och gör kunskapsutbyte och industriell förädling möjliga. Kombinationen av naturresurser, industriell styrka, modern kompetens och god tillgänglighet är grunden för långsiktig och hållbar tillväxt.

Sverige har tappat tillväxt – och välfärd

Tillväxt är en nödvändig grund för att ge människor möjligheter, säkra framtida välbefinnande och skapa ett stabilt, motståndskraftigt samhälle. Mellan 1995 och 2024 ökade Sveriges reala BNP i genomsnitt med 2,2 procent per år. Tillväxten förklaras i första hand av en kontinuerlig produktivitetssökning på i genomsnitt 1,3 procent per år, men även befolkningstillväxten har bidragit väsentligt.¹

Under det senaste decenniet har Sverige däremot tappat fart och gått från att överträffa jämförbara länder till att prestera svagare än genomsnittet.

Produktivitetstillväxten, mätt som BNP per invånare, har minskat med närmare en procentenhet. Därmed ligger Sverige efter både EU-genomsnittet och USA (figur 2). Om Sverige hade fortsatt att ha samma tillväxt per invånare som 1995-2014 skulle BNP ha varit omkring 650 miljarder kronor eller drygt 10 procent större än i dag, en summa som motsvarar hela den svenska hälso- och sjukvårdsbudgeten.²

En analys av den svagare tillväxten pekar bland annat på en oförmåga att utveckla strategisk infrastruktur som transporter, energisystem och digital infrastruktur. Åtgärder för att stärka tillväxten inkluderar snabbare tillståndsprocesser och ökade investeringar i transport-systemet.³

Näringsliv, export och Europa avgör tillväxten

Näringslivets förädlingsvärde svarar för nära 70 procent av Sveriges BNP (år 2024). Mätt från ett användningsperspektiv står exporten av varor och tjänster för mer än hälften av BNP.⁴ Sverige är ett av Europas mest exportberoende länder⁵ och exporterade år 2024 varor för över 2 000 miljarder kronor, motsvarande en tredjedel av BNP. Importen är ungefär lika stor.⁶ Se figur 3.

1 McKinsey & Co (2025)

2 McKinsey & Co (2025)

3 McKinsey & Co (2025)

4 Ekonomifakta (2025-11-28)

5 Svensk Exportkredit (2024-10-18)

6 Ekonomifakta (2025-11-28)

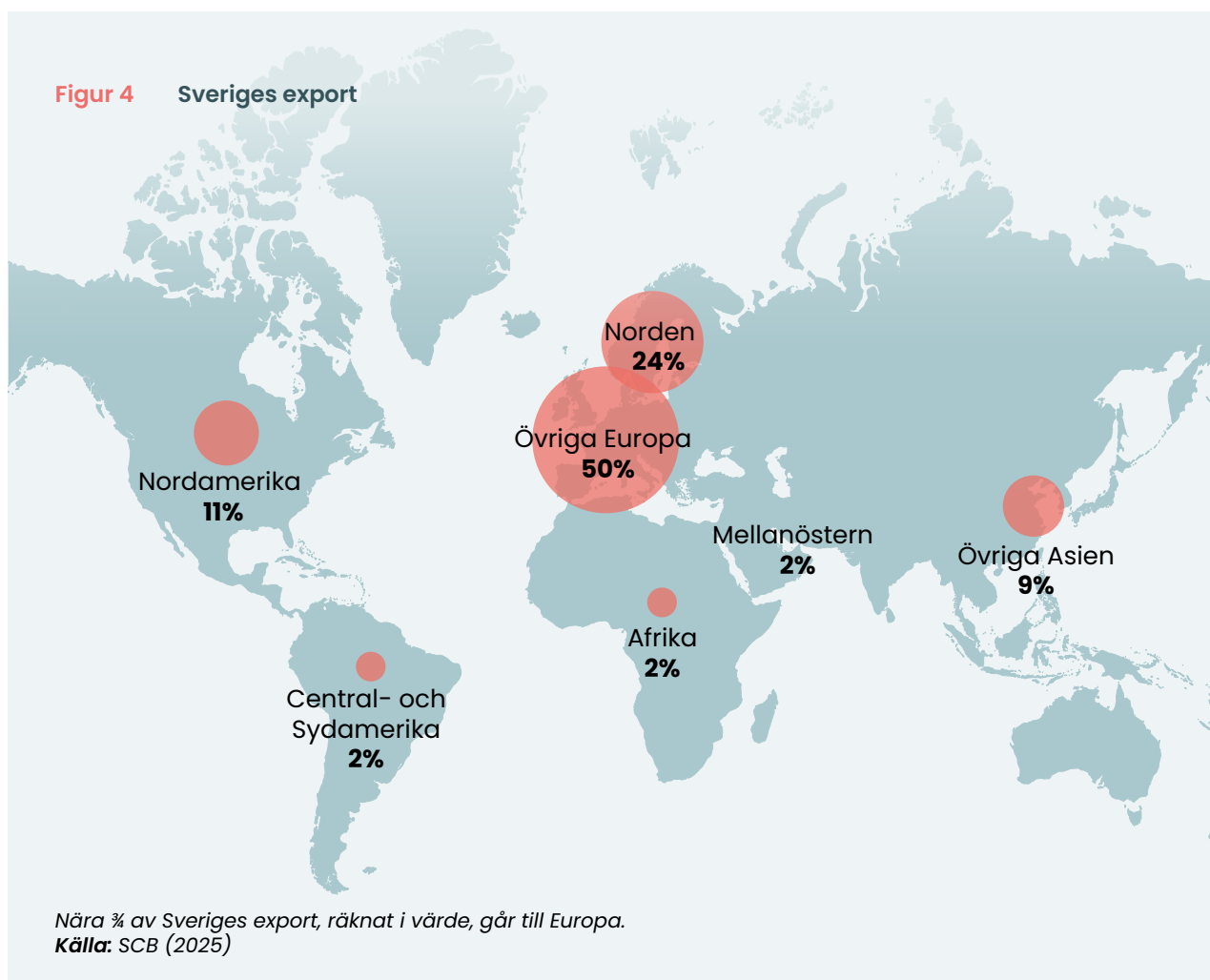
Nästan en fjärdedel av exporten går till våra nordiska grannländer och ytterligare 50 procent till övriga Europa, se figur 4.

Sveriges beroende av Europa har ökat ytterligare med ett försämrat säkerhetspolitiskt läge och en avstannande globalisering. Samtidigt är Sverige avgörande för Europas industri och självförsörjning. Sverige står för cirka 93 procent av EU:s totala järnmalmproduktion och är samtidigt en ledande producent av bas- och ädelmetaller. Omkring hälften av EU:s kritiska metaller och mineraler bedöms finnas i den svenska berggrunden, vilket gör oss till EU:s största gruvnation och en central aktör för unionens försörjningstrygghet.⁷ Sverige är även världens fjärde största exportör av massa, papper och sågade trävaror, varav närmare 60 procent exporteras till EU-marknaden.⁸

Av den samlade svenska varuexporten sker omkring två tredjedelar, eller 1 300 miljarder kronor, från industriföretag. Industrin sysselsätter direkt cirka 540 000 personer och investerar cirka 110 miljarder kronor per år.⁹

Sveriges tjänsteexport utgör knappt 40 procent av den totala exporten år 2024. I hög grad följer den geografiska fördelningen samma mönster som för varuexporten,¹⁰ vilket beror dels på att produkter i hög grad utvecklats till kombinationer av fysiska varor och tjänster, dels att samma närhet som är gynnsam för handel med varor också stimulerar tjänstehandeln.

Sammantaget är Europas betydelse för den svenska tillväxten stor och ökande. Järnvägen erbjuder här kapacitetsstarka, hållbara och förhållandevis snabba transportlösningar för handel med varor och tjänster.



7 Swemin (u.å.)

8 Skogsindustrierna (2023-11-09)

9 Jagrén (2024)

10 SCB (2025-03-06)

Järnvägens bidrag till tillväxten

1

2

3

4

5

En bättre järnväg är en kraftfull tillväxtmotor. När kapacitet, tillförlitlighet och restider förbättras växer marknader, produktiviteten ökar och näringslivet får bättre förutsättningar för investeringar, export och innovation.

Brister i järnvägen påverkar Sveriges konkurrenskraft. Hundratusentals jobb, hundratals miljarder i årlig export och investeringar på 35 miljarder kronor per år påverkas negativt av förseningar, störningar och otillräcklig kapacitet.

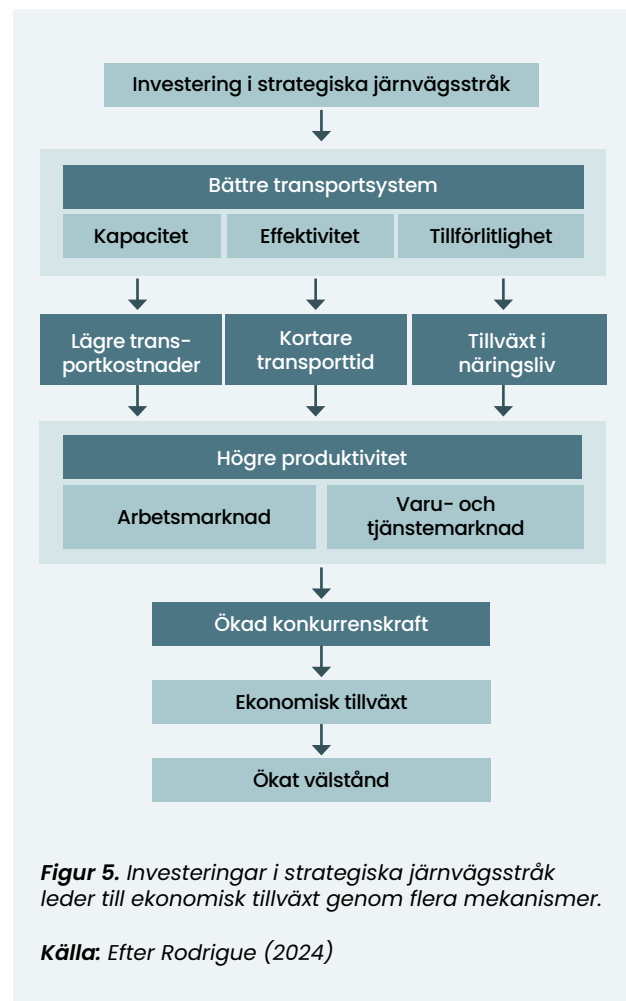
Bättre järnvägsförbindelser förstorar regioner, vidgar arbetsmarknader och ökar innovationskraften, vilket gör Sverige mer attraktivt för både människor och företag.

Järnvägen som katalysator för tillväxt

Transporter är en avgörande produktionsfaktor för både varor och tjänster. Utan fungerande transporter kan insatsvaror inte komma till industrin och förädlade varor inte nå kunderna. Tjänster skapas och konsumeras i mötet mellan leverantörer och kunder. Järnvägen är en grundläggande drivkraft för hela EU:s ekonomiska tillväxt, konkurrenskraft och integration. Robust järnvägsinfrastruktur är avgörande för varuflöden, arbetsmarknadens funktion och företagande. Slutförandet av de effektiva gränsöverskridande järnvägsförbindelser som EU har utpekat som strategiska (TEN-T) bedöms ensamt kunna ge 1,6 procent högre BNP för EU samt generera betydande sysselsättningseffekter.¹¹

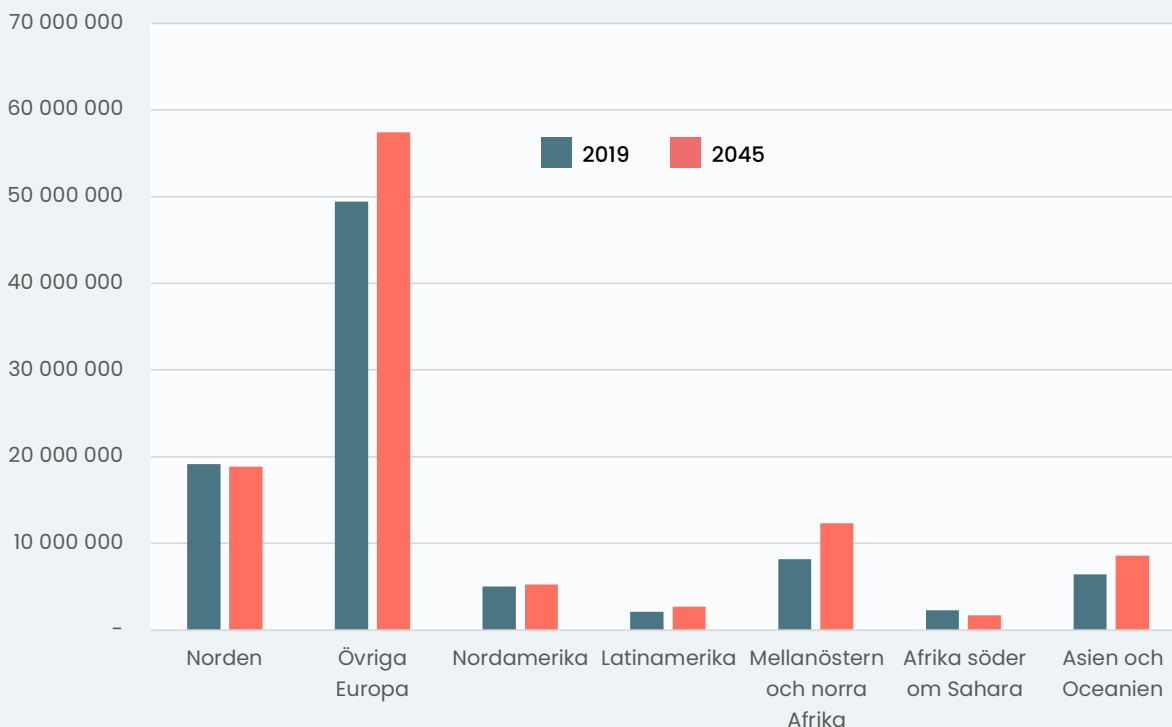
Järnvägen är sammantaget en kraftfull katalysator för ekonomisk utveckling, vilket visas i figur 5.

Figuren illustrerar hur investeringar i strategiska järnvägsstråk skapar en kedja av effekter som stärker både näringslivets villkor och Sveriges långsiktiga tillväxt. Genom att förbättra transportsystemets kapacitet, effektivitet och tillförlitlighet möjliggörs lägre transportkostnader, kortare transporttider och bättre förutsättningar för företag att växa. Dessa förbättringar leder i sin tur till högre produktivitet genom effektiva arbetsmarknader och mer dynamiska varu- och tjänsteflöden. När företag får bättre tillgång till kompetens, kunder och leverantörer ökar konkurrenskraften i hela ekonomin. Den ökade ekonomiska tillväxten skapar mer resurser till andra samhällsbehov och ökat välbstånd.



Figur 5. Investeringar i strategiska järnvägsstråk leder till ekonomisk tillväxt genom flera mekanismer.

Källa: Efter Rodrigue (2024)

Figur 6 Sveriges exportvolym (ton)

Sveriges exportvolym bedöms öka mest till Norden och Övriga Europa.

Källa: Sweco bearbetning av data från Samgodsmodellen.

Modern industri behöver järnvägen

Järnvägen är grundläggande för Sveriges råvarubaserade och exportberoende näringsliv, i dag precis som historiskt. Tillgången till naturresurser, fossilfri energi och regionala industrikuster skapar stora transportbehov och driver investeringar, medan klimatneutral produktion och industriell symbios ger Sverige en stärkt global position. Samtidigt är kraven på effektiva transporter höga: varor måste nå kunder över stora avstånd med hög tillförlitlighet och låg klimatpåverkan.

Basnäringar som gruv-, stål-, skogs-, kemi-, process- och verkstadsindustrin är direkt beroende av ett starkt järnvägssystem, särskilt längs viktiga godsstråk som Malm-banan, Godsstråket genom Bergslagen och Södra samt Västra stambanorna. Järnvägen står för 20 procent av transportarbetet (tonkilometer) men bara 10 procent av godsmängden (ton) och bär alltså de tunga, långa och strategiska flödena.¹² Järnvägen hanterar stora volymer tungt gods och fungerar effektivt i kombination med lastbil och sjöfart. För många transporter finns inga

andra alternativ på grund av varornas storlek, vikt eller volymer. Moderna terminaler och rangerbangårdar minskar behovet av långväga lastbilstransporter och stödjer industrins krav på lägre utsläpp, hög energieffektivitet och robust logistik.

Övergången till ett fossilfritt samhälle till 2045 kräver att hela värdekedjan ställs om. Järnvägens styrka i sammanhanget är dess höga energieffektivitet och låga koldioxidutsläpp.¹³ Skärpta kundkrav, lagstiftning och klimatmål gör att industrin efterfrågar mer miljövänliga transportlösningar. Exempelvis har den tyska bilindustrin, som är en viktig kund för svenskt näringsliv, höga krav på utsläppsfria försörjningskedjor.¹⁴ Järnvägen kan därmed bära både lågvärdigt och högvärdigt gods, från byggmaterial och skogsprodukter till livsmedel och paket, där tillförlitlighet, hastighet, frekvens och kostnad är avgörande.¹⁵

I prognoserna för Sveriges varuexport i volym fram till år 2045 bedöms Europa få den största ökningen i absoluta tal (figur 6).

¹² Trafikanalys (2026)

¹³ Trafikanalys (2025a)

¹⁴ World Economic Forum (2022)

¹⁵ VTI (2021)

När järnvägen fungerar dåligt blir kostnaderna höga

Störningar i järnvägstrafiken kostar stora belopp, exempelvis när skyfall ledde till total avstängning av Ådalsbanan mellan Härnösand och Botniabanan i flera veckor år 2025. Hela 348 godståg och 396 persontåg ställdes in. Endast cirka 10 procent av volymen kunde ledas om till Inlandsbanan. Stora industrier som SSAB och Volvo Lastvagnar drabbades. Omkring 6–7 000 ton stålämnen och material till 2 000 lastbilshytter kom inte fram som det var tänkt. Händelsen uppskattas ha orsakat kostnader på 5–7 miljarder kronor i godsvärde.¹⁶

I samhällsekonomiska kalkyler antas att företagets produktion och försäljning kan tas igen, vilket blir svårare ju längre avbrottet är. I samband med de långvariga avbrotten på Malmbanan vintern 2023–2024 förlorade enbart LKAB 100 miljoner kronor per dag.¹⁷

Om det inte går att lita på att godset kommer fram väljer företagen andra trafikslag än järnvägen, förutsatt att den möjligheten finns. I en studie av ett avbrott på järnvägen på Öresundsbron simulerades att godsflödena ställdes om till andra trafikslag, vilket ledde till 70 procent högre logistikkostnader. Det är samma effekt som uppstår när brister i järnvägsnätet gör att tillförlitligheten inte kan garanteras. Företag väljer då andra, ofta dyrare och mindre klimatvänliga transporter.¹⁸

Brister i järnvägens kapacitet och tillförlitlighet påverkar företagets produktion, investeringar och export. Nästan 400 000 jobb berörs, varav cirka 120 000 jobb finns i företag där problemen utgör ett direkt hot mot investeringar och expansion. Fler företag påverkas av ökade kostnader, större lagerhållning eller försämrad leveransprecision. På nationell nivå riskeras investeringar motsvarande 7–10 miljarder kronor per år för de hårdast drabbade företagen och upp till 35 miljarder kronor om fler påverkade företag inkluderas. Export motsvarande 130–340 miljarder kronor påverkas negativt. Skillnaden mellan ett scenario där industrin bromsas av ett fortsatt undermåligt järnvägssystem och ett scenario där järnvägens kapacitet förstärks motsvarar 320 miljarder kronor i industriellt förädlingsvärde år 2050, eller tre procent i högre BNP.¹⁹

16 Omtag svensk järnväg (2025)

17 LKAB (2024-04-10)

18 Sweco (2016)

19 Jagrén (2024)

Ur ett logistiskt perspektiv måste följaktligen transporterna till Norden och övriga Europa fungera effektivt. Givet de stora avstånden och betydande volymerna spelar järnvägen en nyckelroll för hållbara och lönsamma logistikupplägg. Även för sjötransporter skapar järnvägen anslutningar till hamnar med bland annat interkontinental fartygstrafik.

Kompetensen tar tåget

Ju mer kunskapsbaserad ekonomin blir, desto viktigare är närhet och fysiska möten för att dela kompetens och skapa ny kunskap. Hög tillgänglighet (kapacitet och frekvens) och korta restider är väsentligt för tillväxten i kunskapsintensiva tjänstenärings. Digitala kommunikationer är komplement till fysiska möten. Det visas exempelvis av att vårt resande ökar parallellt med att vi tillbringar mer tid i digitala möten och online.

Kompetensförsörjningen främjas på flera sätt genom ökad tillgänglighet:

- Rekryteringen av kvalificerad personal gynnas av en större arbetsmarknad.
- Verksamheter utvecklar ofta ny kompetens i samarbete med kunder, leverantörer och utbildnings- och forskningsinstitutioner. Det stärker innovationsverksamheten, vidareutveckling av personal och tryggar rekryteringsbasen. Dessa samarbeten underlättas med ökad tillgänglighet.

- Med förbättrade kommunikationer ökar den regionala attraktiviteten, vilket lockar såväl människor som andra verksamheter. Det skapas en positiv utvecklingspiral som gynnar verksamheter och stärker den så kallade hemmamarknadseffekten.

Ju större och tätare regioner desto bättre

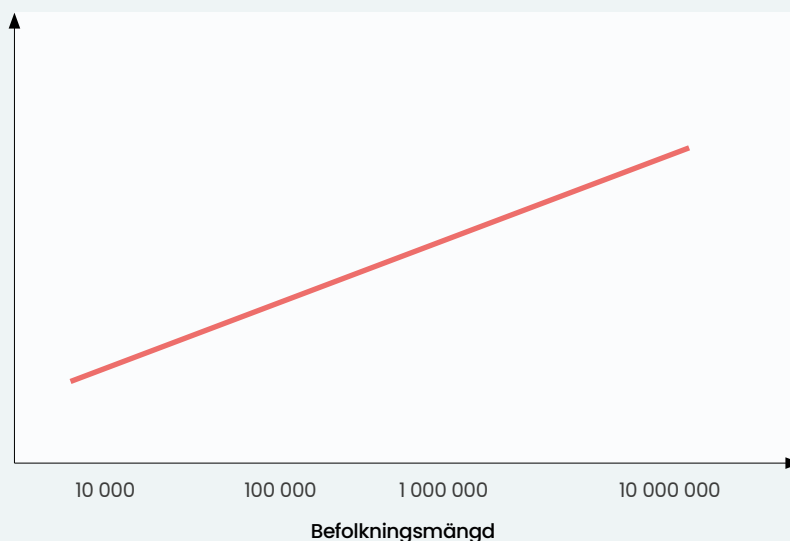
Järnvägen har haft en central betydelse för regionförstoring och arbetsmarknadens utveckling i Sverige. Regionförstoring och förtätning innebär dels att människor enklare kan bo och arbeta där de vill, dels att det skapas större och mer integrerade arbetsmarknader. Förutsättningarna för regional utveckling stärks med storleken:

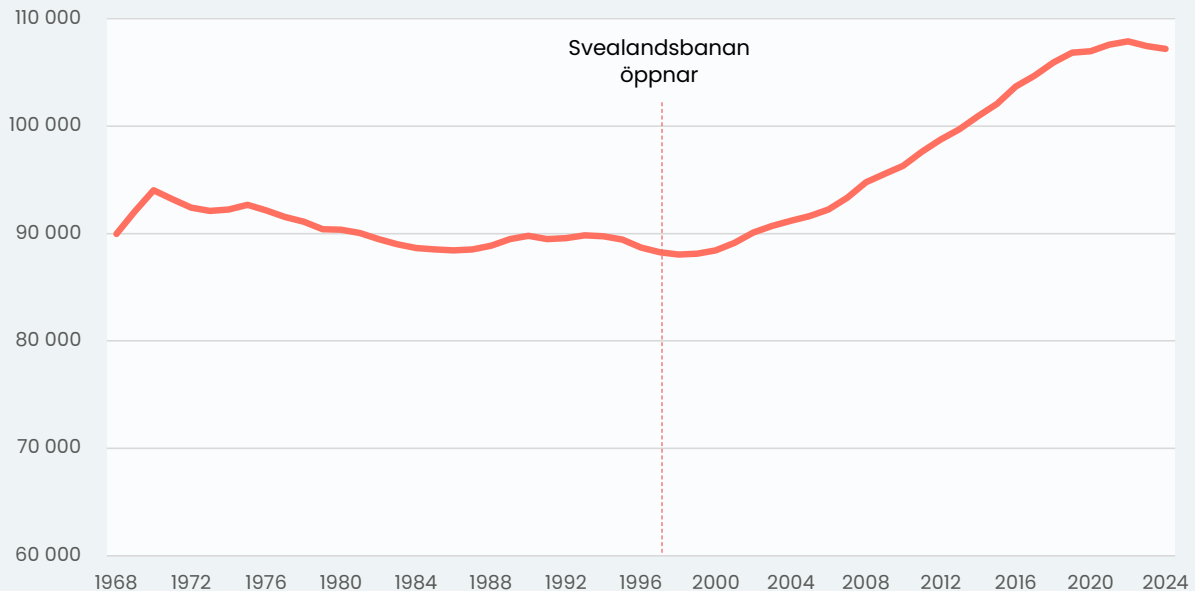
- **En större branschbredd** bidrar till fler jobb och ett större utbud av tjänster. Samtidigt minskar sårbarheten vid lågkonjunkturer och ekonomiska kriser.
- **Konkurrensen ökar**, vilket gör att priser sjunker och utbudet blir bredare.
- **Högre sysselsättning** uppnås genom bättre matchning mellan arbetsgivare och personal.
- **Utbildningsnivån stiger** som en följd av ett större utbud av utbildning samt efterfrågan från ett mer kunskapsintensivt näringsliv.
- Ju fler människor eller organisationer som enkelt kan träffas, desto **högre innovationsförmåga**. Innovationer uppstår i gränssytor mellan branscher. Ju fler branscher, desto fler gränssytor.

Figur 7 Samtliga utvecklingskrafter gynnas av en större regional befolkning

Utvecklingskraft

Branschbredd
Konkurrens
Sysselsättning
Utbildningsnivå
Innovationskraft
Produktivitet
Nyföretagande
Privat service
Offentlig service



Figur 8 Befolkningsmängd i Eskilstuna

Svealandsbanan öppnade 1997 och gav Eskilstuna tillväxt. Under senare år har befolkningsökningen avstannat, samtidigt har den fortsatt att öka i Strängnäs kommun som också ligger utmed Svealandsbanan.

Källa: SCB

- Faktorerna ovan resulterar i **högre produktivitet**, vilket har direkt koppling till lönenivåer, företagens konkurrenskraft och samhällets tillväxt.
- I större regioner finns det fler kunder, ett större utbud av arbetskraft och bättre kommunikationer till andra marknader, vilket ger ett **högre nyföretagande**.
- **Mer utvecklad privat och offentlig service**. Det beror dels på en större, samlad efterfrågan, dels på att kostnaden för gemensam infrastruktur kan delas på många.

Figur 7 ger en stiliserad bild av hur alla faktorer som bidrar till en starkare utveckling gynnas av en större befolkningsmängd. Konkurrenskraftiga regioner kan därmed få en självförstärkande tillväxt. Hela 73 procent av variationen i befolkningstillväxt mellan olika svenska regioner förklaras av tillgängligheten till människor.²⁰

I svenska regioner ökar produktiviteten med mellan 2,7 procent och 3,5 procent när regionen fördubblas i storlek.²¹ För mindre regioner är ökningen störst.²² En fördubbling av regionens befolkningstäthet kan leda till en

produktivitetökning på 4-5 procent inom 40 minuters restid från kärnan och 1-2 procent inom 40-80 minuters restid.²³ Nyttan skiljer sig åt mellan branscher och är särskilt hög för kunskapsintensiva tjänstenäringsbranscher där produktivitetökningen kan vara över 8 procent.²⁴ Det ska samtidigt understrykas att även små regioner kan ha en god tillväxt och dynamik.

Regionförstoringen har haft stor betydelse i mellanstora städer och pendlingsstråk, där järnvägen möjliggjort daglig pendling över längre avstånd. Figur 8 visar hur befolkningen i Eskilstuna ökade kraftfullt när Svealandsbanan öppnade 1997 och minskade det tidsmässiga avståndet till Stockholm.

För mindre orter och landsbygder utgör järnvägen ofta en kritisk länk till större arbetsmarknader. För utpendlingskommuner ökar skatteunderlaget genom högre sysselsättning och genom att invånare tar del av den större stadens högre lönenivåer. Inkomsterna konsumeras lokalt och stärker sysselsättningen i kommunens näringsliv.²⁵

20 Klaesson och Pettersson (2024)

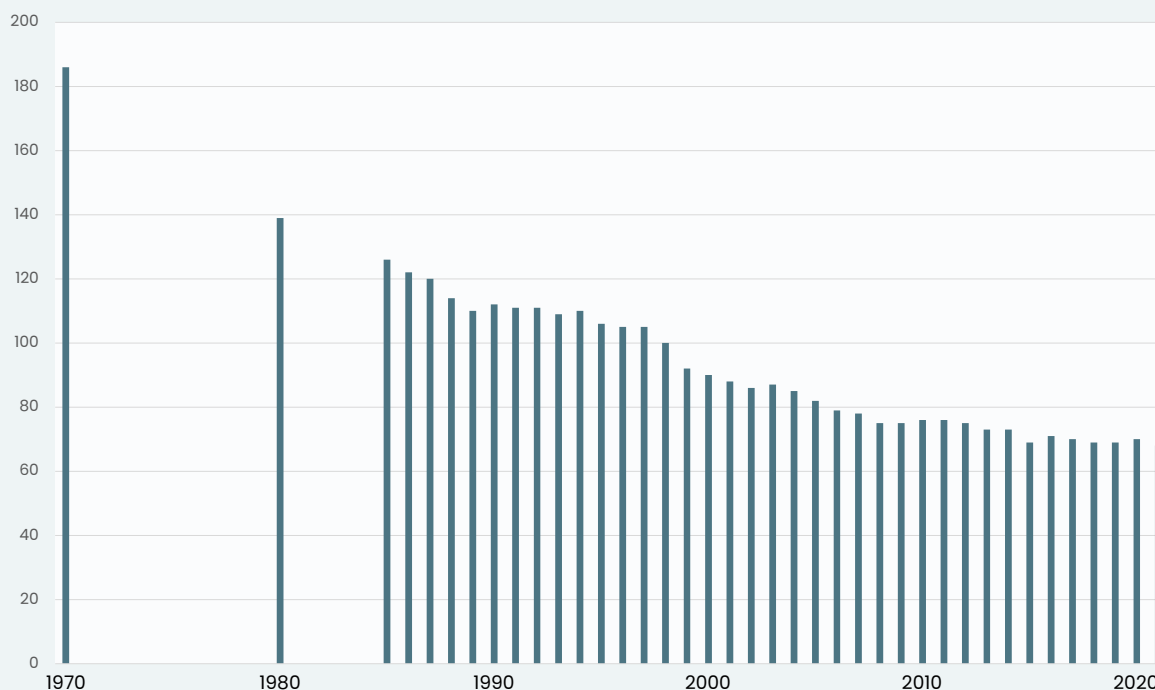
21 Sweco (2015), Sweco (2022), Klaesson och Pettersson (2015)

22 Sweco (2022)

23 Andersson (2013)

24 Melo m fl (2009)

25 Lavesson 2017

Figur 9 Antal lokala arbetsmarknadsregioner i Sverige 1970–2021

Antalet arbetsmarknadsregioner har minskat kraftigt.

Källa: SCB

Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har minskat från 180 stycken år 1970 till dagens 66, vilket bidragit till att svensk ekonomi kunnat växa.²⁶ Dock har regionförstoringen avstannat och antalet lokala arbetsmarknader har bara minskat långsamt de senaste femton åren, se figur 9. Det går inte att utesluta en framtida regionförminskning när pendling försvåras av längre restider och otillräcklig punktlighet, som följd av brister i järnvägens kapacitet.

Regionförstoring möjliggörs när pendling blir attraktiv tack vare kort restid, punktlighet, många avgångar och lågt pris. Detta styrs i sin tur av järnvägens standard. Bra järnväg medger högre hastighet och färre förseningar.

Det finns samtidigt en fortsatt potential för att skapa större regioner. Regioner kan växa genom två samverkande mekanismer:

1. **Hybridarbete**, där färre arbetsdagar på plats gör längre pendlingsavstånd möjliga.
2. **Förbättrade järnvägsförbindelser**, vilka gör det möjligt att pendla längre med en acceptabel restid och utnyttja pendlingstiden på ett användbart sätt.

När en region når cirka 100 000 pendlingsbara jobb fungerar arbetsmarknadsstorleken som en självförstärkande tillväxtmotor.²⁷ I dag bor 7,3 miljoner svenskar i sådana regioner. Med ett järnvägsnät för 250 km/tim som binder samman storstadsregionerna, Oslo och Norrlandskusten skulle ytterligare omkring 1,4 miljoner människor nå denna nivå av utvecklingskraft.²⁸ Figur 10 visar exempelvis hur en utveckling av Ostkustbanan och Ådalsbanan kan vidga Sundsvalls lokala arbetsmarknad.

Tåg för långväga resor

Starka regioner måste ha utbyten med andra tillväxtcentra för att dela och utveckla ny kompetens.²⁹ Inom Skandinavien finns flera regioner med internationellt hög konkurrenskraft, i synnerhet Mälardalen, Göteborgsregionen, Öresundsregionen och Osloområdet. Genom att utveckla effektiva järnvägsförbindelser knyts dessa samman och stärker hela Norden, se figur 11.

Denna rapport har beskrivit hur Sveriges ekonomi och tillväxt framför allt beror av relationer med Norden och Europa. Detta innebär en potential för internationella tågförbindelser, inte minst när Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland kraftigt

26 SCB (2025)

27 Pettersson (2014)

28 Ett sådant nät har föreslagits av Botniska korridoren (2020).

29 Bathelt (2007)

Figur 10 Sundsvalls lokala arbetsmarknadsregion

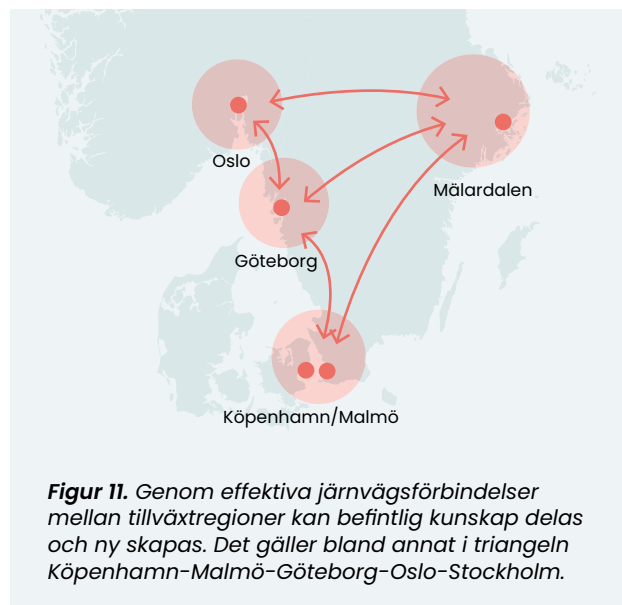
Med en förbättrad järnväg mellan Gävle och Härnösand växer Sundsvalls lokala arbetsmarknadsregion både norrut och söderut.

Källa: Sweco.

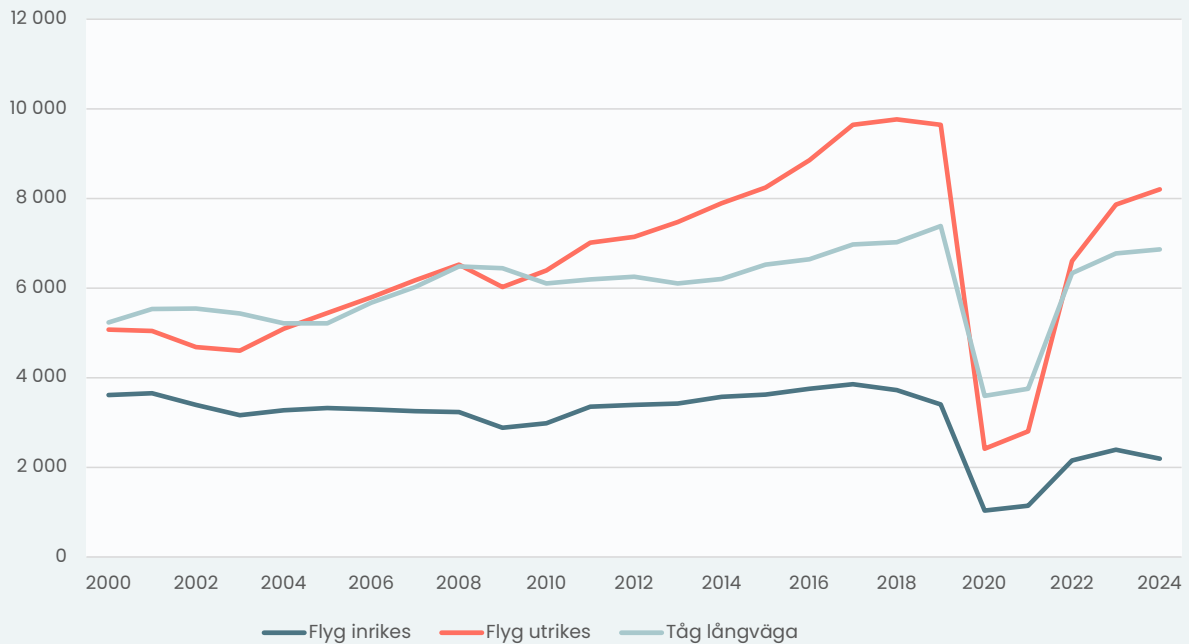
reducerar restiden. Redan nu utvecklas både nattåg och dagtågstrafik till och från kontinentala Europa. Samtidigt ansluter de strategiska järnvägsstråken till Arlanda och Copenhagen Airport för långväga utrikestrafik.

Trafikslagen kompletterar varandra, men konkurrens är positiv för resenärer och varuägare. När restiden minskar eller nattågstrafiken utvecklas ökar tågets attraktivitet. Efter pandemin har tåget återhämtat sig betydligt starkare än inrikesflyget (figur 12).

Figur 13 visar hur tåget har haft en starkare utveckling än flyget i de strategiska stråken till och från Stockholm sedan år 2018. Även i ett längre perspektiv ses samma tendens. Medan brytpunkten för när fler valde tåg än flyg tidigare låg vid ungefär 3 timmars restid med tåg sker detta nu vid omkring 4 timmar 30 minuter.³⁰

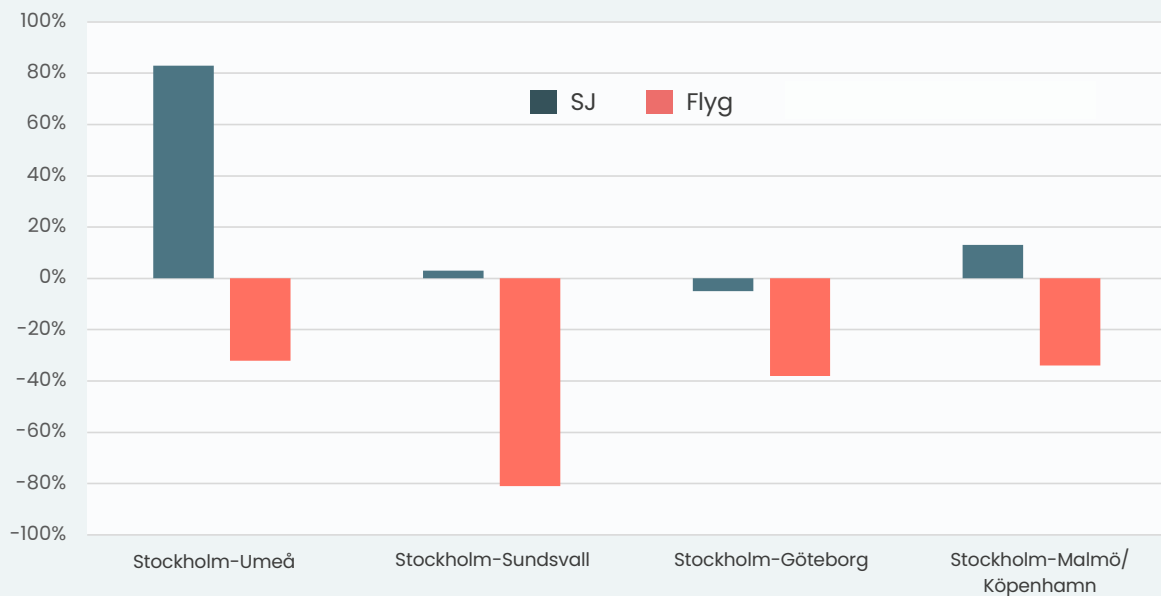


Figur 11. Genom effektiva järnvägsförbindelser mellan tillväxtregioner kan befintlig kunskap delas och ny skapas. Det gäller bland annat i triangeln Köpenhamn–Malmö–Göteborg–Oslo–Stockholm.

Figur 12 Trafikutveckling 2018–2024 (Miljoner personkilometer)

Efter pandemin har långväga tågtrafik återhämtat sig betydligt snabbare än inrikesflyget.

Data: Trafikanalys

Figur 13 Resandeutveckling 2018–2024

Tåget har utvecklats starkare än flyget i strategiska relationer till/från Stockholm.

Källa: SJ

Det kostar att vänta

Att åtgärda akuta flaskhalsar är kostnadseffektivt för att snabbt öka kapacitet, punktlighet och robusthet. Mindre investeringar som mötesspår ger ofta omedelbara förbättringar för både gods- och persontrafik. Näringslivet får lägre kostnader, bättre leveransprecision och stärkt konkurrenskraft. Det blir attraktivare att investera i Sverige. För pendlings- och fjärrtrafik ger de kortare restider samtidigt som de kan möjliggöra för ökad turtäthet och förbättrade bytsemöjligheter mellan tåg. Nyttorna är ofta större än vad traditionella kalkyler fångar.³¹

Det finns ett stort antal investeringar i järnvägsnätet som är samhällsekonomiskt lönsamma, men som skjuts på framtiden. Kostnaden för att inte genomföra sådana projekt i den gällande nationella transportplanen har bedömts till drygt 400 miljoner kronor per år.³² En senareläggning av ett projekt kan innebära att samhället bekostar utbyggnaden två gånger, dels genom uteblivna nyttor, dels genom byggnadskostnaden. Exempelvis har samhället missat intäkter motsvarande 400 miljoner kronor för varje år som fyrspåret mellan Stockholm och Uppsala skjutits på framtiden.³³

31 Bergström (2025)
32 Bergström och Englén (2023)
33 Sweco (2017)



De strategiska stråken är viktigast

1

2

3

4

5

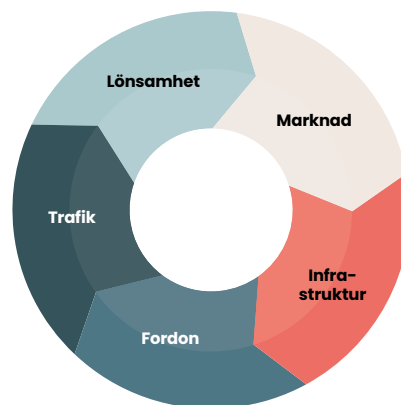
Järnvägen ger allra störst nytta i Sveriges strategiska stråk, där stora flöden av människor och gods ger förutsättningar för en effektiv och attraktiv tågtrafik.

Södra och Västra stambanorna, Väst kustbanan, banorna längs kusten i mellersta och norra Sverige samt Malmbanan utgör transportsystemets ryggrad där investeringar i järnväg ger störst effekt för tillväxt, handel och resande.

EU:s och Sveriges säkerhetspolitik är beroende av en robust svensk järnväg, eftersom de strategiska stråken utgör centrala länkar i EU:s stomnät, handelssystem och för totalförsvarets mobilitet.

Utifrån järnvägens styrkor och kvaliteter är de viktigaste stråken de som har stora flöden av både gods och passagerare med transporter på såväl korta som medellånga och långa avstånd. Dessa stråk behöver även möjliggöra så kallad *dual-use*, där samma system kan nyttjas för både civila och militära behov.

Längs stråken, vilka i huvudsak är Södra och Västra stambanorna mellan Malmö/Göteborg och Stockholm, Väst kustbanan Göteborg–Malmö, järnvägen längs kusten i mellersta och norra Sverige samt Malmbanan, finns ett marknadsunderlag som motiverar investeringar i en kapacitetsstark infrastruktur, satsningar på attraktiva fordon och en väl utbyggd trafikering som bidrar till lönsamhet för både tågoperatörer och



Figur 14. De strategiska järnvägsstråken har marknadsunderlag för en attraktiv och lönsam tågtrafik.



Synergier mellan industrins och försvarets transportbehov

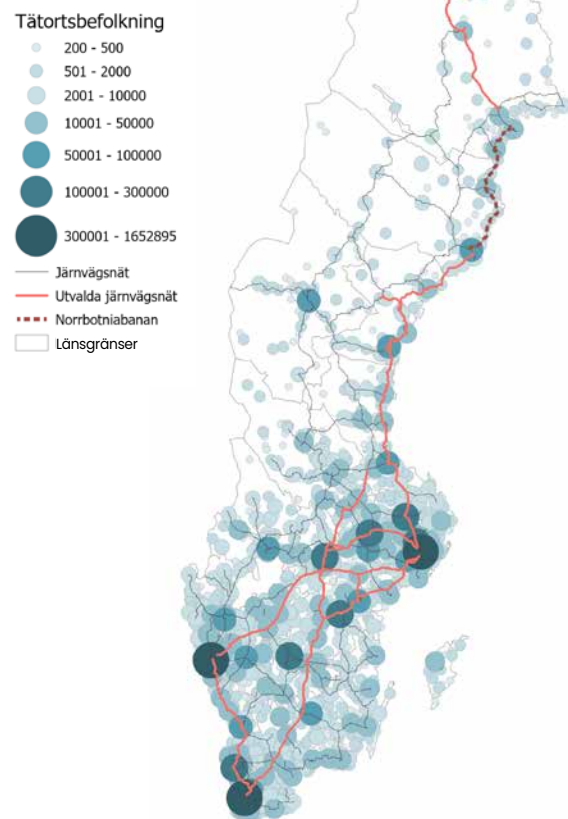
De strategiska nord-sydliga järnvägsstråken i Sverige är avgörande för såväl industrins tunga och långväga transporter som för Försvarsmaktens förflyttningar, eftersom realistiska alternativ med motsvarande kapacitet ofta saknas. Försvaret är beroende av robusta banor med hög bärighet, god redundans, omlidningsmöjligheter och funktioner som triangelspår. Det är åtgärder som samtidigt stärker industrins logistik och konkurrenskraft genom ökad kapacitet och färre flaskhalsar. Försvarsmakten betonar dessutom behovet av banor i öst-västlig riktning, exempelvis Mittbanan, samt stärkt bärighet och kapacitet på Inlandsbanan för att skapa alternativa rutter vid störningar.

samhället (figur 14). Även Godsstråket genom Bergslagen ingår i de strategiska stråken för godstrafiken. Det finns fler banor som fyller viktiga funktioner, som Mittbanan för totalförsvarets transporter mellan Trondheim och Östersund/Sundsvall, men järnvägens ryggrad är central för systemets funktion.

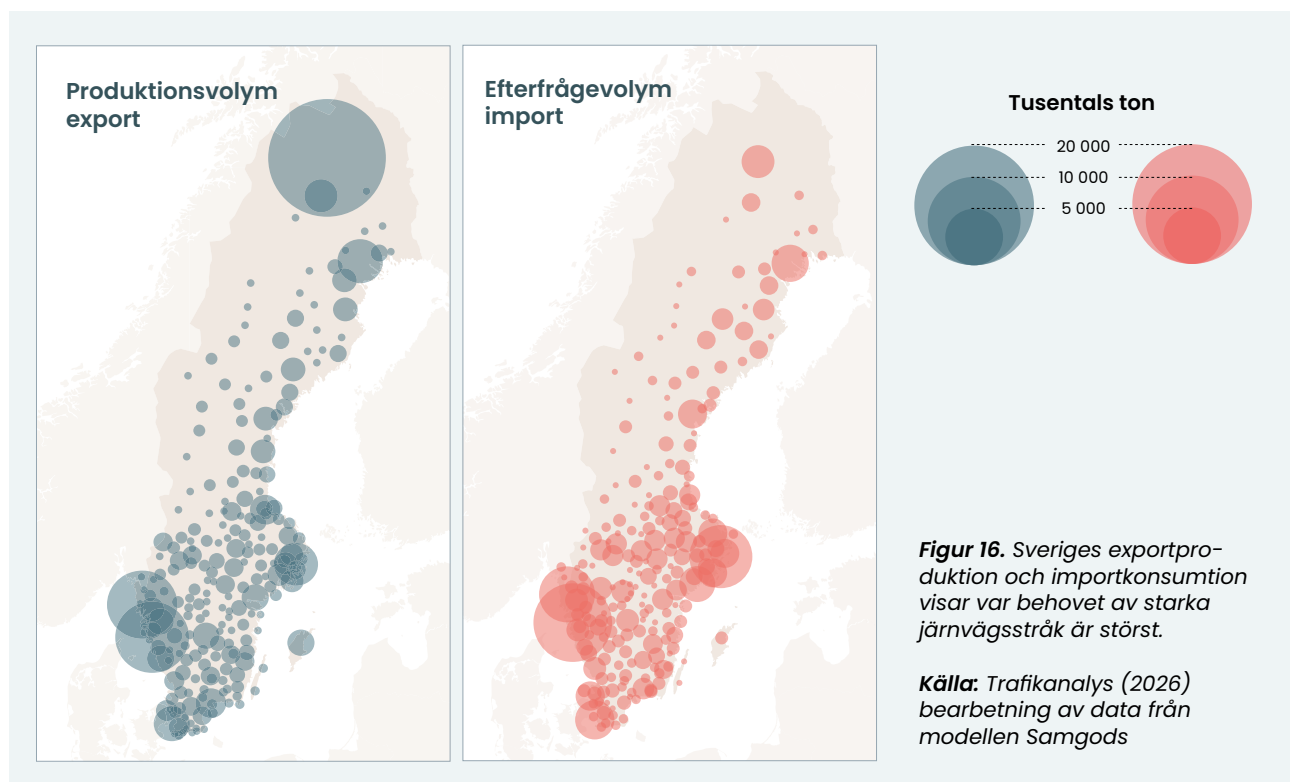
Sveriges befolknings- och näringslivsstrukturer är mycket stabila. Figur 15 visar Sveriges befolkningskoncentration. Städer och stråk med många människor, det vill säga där det finns förutsättningar för en effektiv och lönsam järnväg, framgår tydligt. Järnvägsnätet måste säkerställa utbytet mellan storstadsregioner i södra Sverige och i stråk längs västkusten och kusten i norra och mellersta Sverige. Vidare ska järnvägen ha starka kopplingar till våra grannländer för såväl gods- som persontrafik över gränserna.

Samma slutsats kring var järnvägen är som mest effektiv och angelägen framträder vid en jämförelse av var svensk export produceras respektive import konsumeras.

Figur 16 visar att mest produktion och konsumtion sker där människor bor. Det understryker poängen att järnvägen utvecklas i starka stråk med hög potential för både person- och godstrafik. Kartorna indikerar även att stora delar av basindustrins volymer produceras i Sveriges norra delar men förädlas och används i södra Sverige och på den europeiska kontinenten.



Figur 15. Sveriges befolkningskoncentration tecknar en tydlig bild av ryggraden för svensk järnväg.
Källa: SCB, Trafikverket och Lantmäteriet.



Figur 16. Sveriges exportproduktion och importkonsumtion visar var behovet av starka järnvägsstråk är störst.

Källa: Trafikanalys (2026) bearbetning av data från modellen Samgods



Figur 17. Godstransporter på den svenska järnvägen. Volymer i kartan till höger, värden till vänster.

Källa: Sweco för Trafikverket (2025b)



Förädlade produkter från industrin i hela landet ska sedan vidare till slutanvändare i Europa och övriga världen. Figur 17 visar hur godsvärdet på järnvägen ökar ju längre söderut man kommer i landet.³⁴

Järnvägen är även viktig för att stödja pendling och resande mellan olika delar av landet. Figur 18 visar antalet personresor per dag med långväga tågtrafik i rött och regionala tågresor i blågrått. Kartan visar hur järnvägsstråken längs kusten i norra och mellersta Sverige, Västra och Södra stambanan, Västkustbanan mellan Malmö och Göteborg utgör järnvägssystemets självklara ryggrad när det gäller personresor.

Även Europa behöver en robust och stabil svensk järnväg, både för handeln och för beredskapen. Järnvägen är avgörande för den militära mobiliteten. EU pekar ut ett stomnät med de mest strategiska delarna av unionens transportsystem. Stråken ska bidra till

Figur 18. Långväga personresor med tåg i rött, regionala resor i blågrått.

Källa: Nelldal, Andersson och Fröidh (2018)

³⁴ Anledningen att godstågen inte i högre grad trafikerar kustjärnvägen i mellersta och norra Sverige är Ådalsbanans och Ostkustbanans brister avseende kapacitet, hastighet och lutningar, vilket gör att godstågen tvingas ta en omväg via stambanorna i inlandet.

EU:s ambitioner att fördubbla godstrafiken på järnväg till år 2050. För persontrafik ska resandet med höghastighetståg, det vill säga infrastruktur och fordon för 250 km/tim, fördubblas redan till år 2030 och tredubblas till år 2050.³⁵ För att stödja ambitionen har EU lanserat en plan för att påskynda införandet av nya snabbtågsförbindelser.³⁶ Figur 19 visar stomnätets järnvägar för person- och godstrafik, hamnar, terminaler, flygplatser och urbana knutpunkter.³⁷ 15 av 18 urbana knutpunkter och samtliga fem utpekade stomnätshamnar ligger längs med de strategiska järnvägsstråken.



Figur 19. EU:s stomnät för järnväg pekar ut de strategiska stråken och noderna i Sverige.

35 EU-kommissionen (2020)

36 European Commission (2025)

37 Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2024/1679

Järnvägen – en ryggrad med tung ryggsäck

1

2

3

4

5

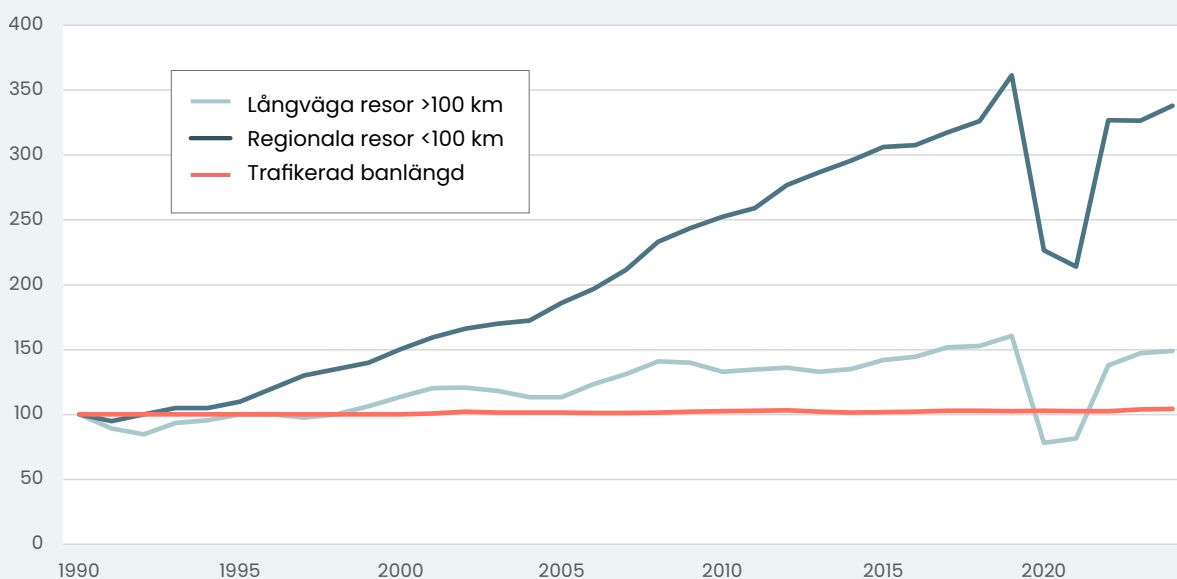
Järnvägen är kraftigt överbelastad, det märks i form av längre restider, sämre punktlighet och ökande störningskänslighet.

Kapacitetsbristen driver en negativ spiral där allt högre flöden kläms in i ett underdimensionerat och dåligt underhållet system. När tåg inte får plats ökar skogstid, res-/transporttider, förseningar och näringslivets transportkostnader.

Strategiska flaskhalsar riskerar att neutralisera nyttan av stora investeringar – som Fehmarn Bält-tunneln. Utan tillräcklig kapacitet på svenska stambanor och kuststråk kan vare sig nya internationella möjligheter eller industrins omställning nyttjas fullt ut.

Årtionden av underinvesteringar har skapat ett järnvägsnät som i praktiken backar in i framtiden med längre transporttider, sämre tillförlitlighet och otillräcklig kapacitet.

Figur 20 Resandeutveckling på järnvägen 1990–2024
Personkilometer och kilometer, index (1990=100)



Data: KTH Järnvägsgruppen

Järnvägstrafiken har ökat – och ska öka

Figur 20 visar hur resandet med persontåg, räknat i personkilometer, utvecklats över tid. Sedan år 2000 har det regionala resandet mer än fördubblats och det långväga resandet ökat med en tredjedel.

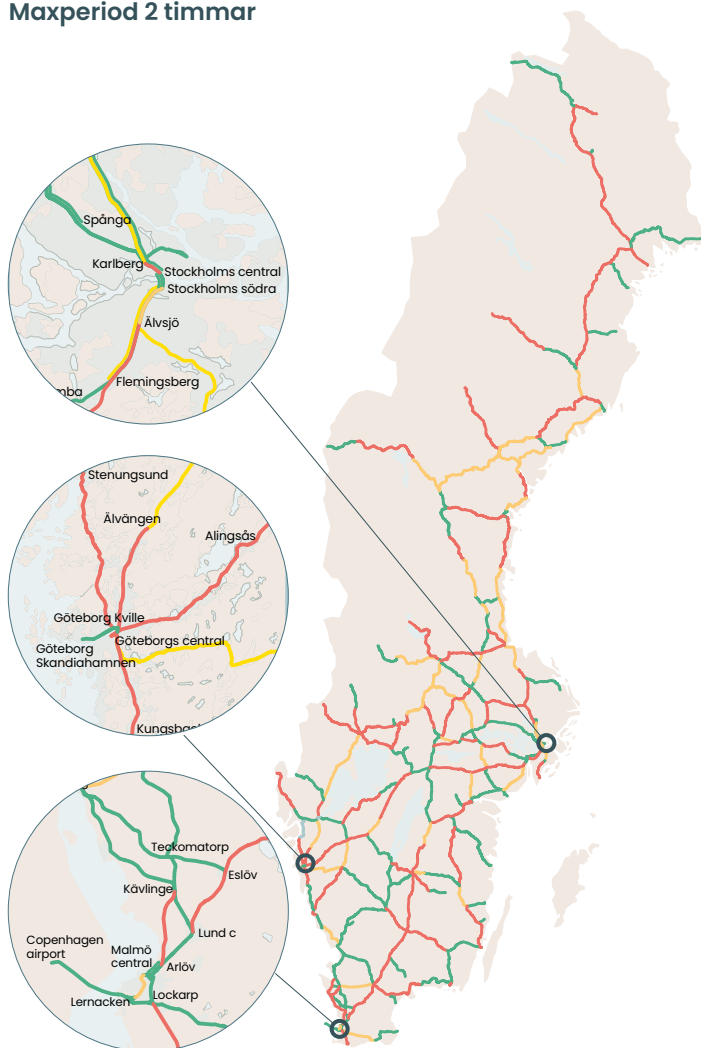
Resandeutvecklingen speglar ett ökat trafikarbete och en högre belastning på järnvägsnätet, i synnerhet i de starka stråken. Antalet tågmil för persontåg har ökat med 65 procent sedan år 2000, medan godstrafiken ökat med drygt 20 procent.³⁸

Sedan finanskrisen har godstransportarbetet på såväl järnväg som lastbil varit relativt stabilt.³⁹ Flera samver-

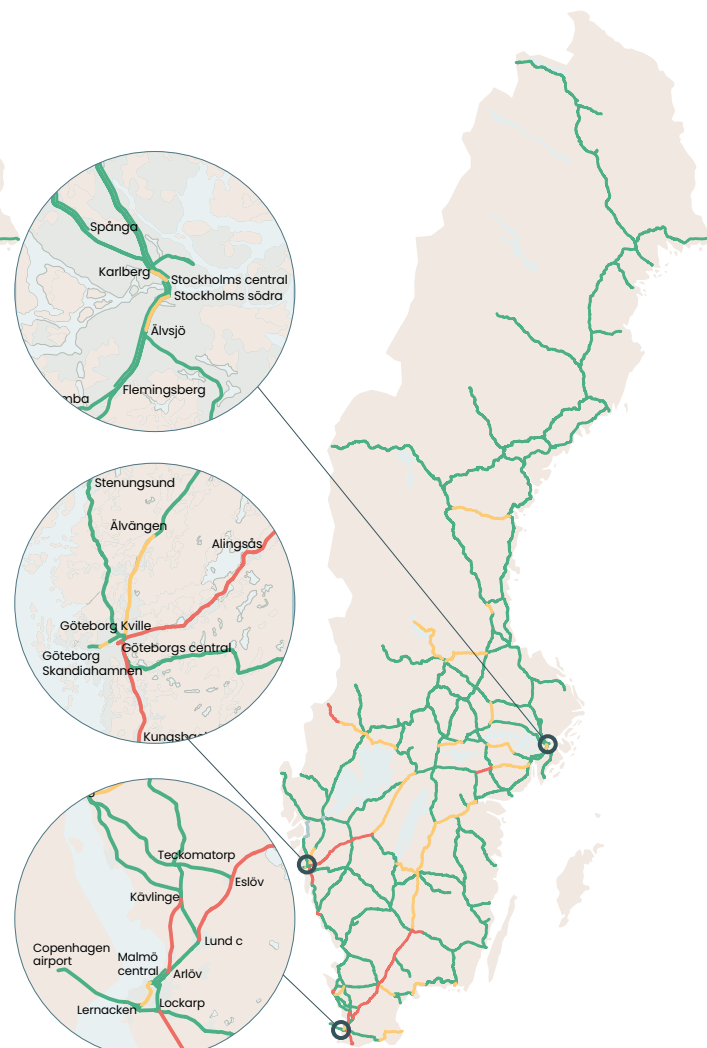
kande trender skapar dock ett "window of opportunity" för att öka andelen gods på järnväg. Risken för ökade energipriser kan slå hårt mot lastbilstrafiken. Kraven på hållbarhet gynnar resurseffektiva och klimatneutrala transportlösningar samt ökade beredskapsbehov lyfter järnvägens betydelse. Till detta kommer bristen på lastbilschaufförer samt Fehmarn Bält-tunneln, som skapar förutsättningar för effektiva godsflöden med tåg.

Enligt Trafikverkets prognos till år 2045 förväntas persontrafik med tåg växa mest av alla trafikslag, med knappt 50 procent. Godstrafiken med tåg bedöms öka med en tredjedel. Värt att notera är att

Kapacitetsutnyttjande 2024 Maxperiod 2 timmar



Kapacitetsutnyttjande 2024



Figur 21. Kapacitetsutnyttjandet på det svenska järnvägsnätet under maxtimmarna (till vänster) och dygnet (höger). **Källa:** Trafikverket

38 Trafikanalys (2025b)

39 Trafikanalys (2025b). På grund av nya skattningsmetoder bör jämförelser över tid göras med försiktighet.

dessa långtidsprognoser återkommande har underskattat hur snabbt tågresandet ökar. Exempelvis visade en prognos från 1997 att tågresandet skulle öka med 26 procent fram till 2010, medan utfallet blev 58 procent. Prognosfelen har bidragit till allt för små investeringar i ökad järnvägskapacitet.⁴⁰

Kapacitet är A och O för järnvägen

Utan tillräcklig kapacitet måste tågen konkurrera med varandra om utrymmet och järnvägens attraktivitet vänds till dess nackdel. Kapacitetsbrist påverkar samtliga faktorer som är viktigast för ett konkurrenskraftigt transportsystem.

- **Tillförlitligheten minskar** – störningar får större konsekvenser och sprids genom systemet. Återställningstiden förlängs. Tidtabellerna behöver större marginaler, vilket ökar skillnaden gentemot vägtransporter och gör pendling med tåg mindre attraktivt.
- **Transporttider ökar** – tåg måste invänta varandra, och godståg prioriteras vanligtvis ned till förmån för persontågen. Blandningen av snabba och långsamma tåg för både person- och godstrafik, vilket efterfrågas i de strategiska stråken, kräver tillräcklig kapacitet.
- **Transportkostnader ökar** – längre transporttider och lägre medelhastighet minskar nyttjandegraden på fordon och personal. Vid begränsningar av tåglängd eller tågvikt sjunker kostnadseffektiviteten.

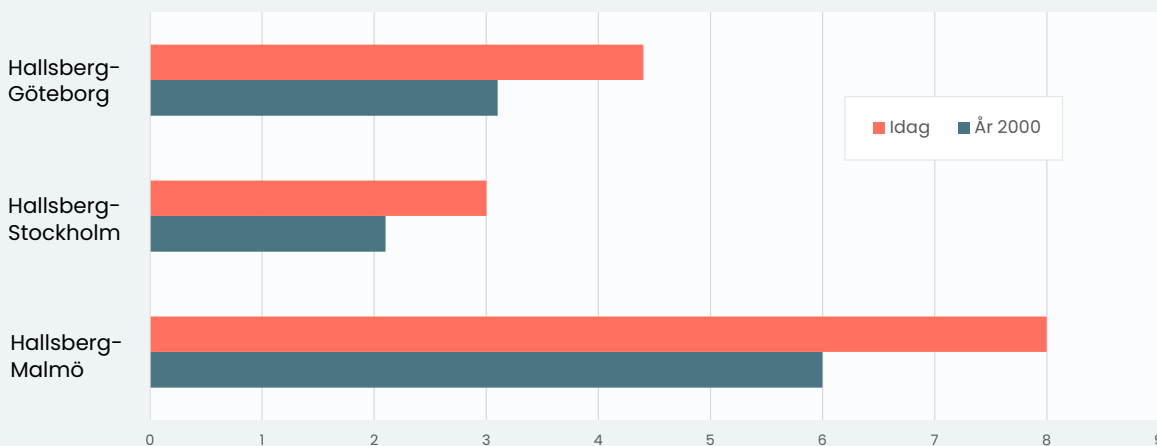
- **Tillgänglighet och flexibilitet minskar** – brist på tillgängliga tåglägen minskar flexibiliteten. Flaskhalsar i järnvägsnätet påverkar hela logistikflödet.
- **Energieffektivitet och miljöprestanda sjunker** – längre transporttider och frekventa stopp innebär fler inbromsningar och accelerationer som ökar energiförbrukningen. När längd eller vikt för godståg begränsas försämras även energieffektiviteten.

Figur 21 visar kapacitetsbelastningen på järnvägsnätet under dels dygnets maxtimmar, dels över hela dygnet.

Många delar av järnvägsnätet är hårt belastade under maxtimmarna, medan det främst är delar av Västra och Södra stambanan som är högt belastade över hela dygnet. Belastningen speglar samhällets grundläggande funktioner: rusningstrafiken domineras av arbets- och skolpendling. Godsoperatörer försöker anpassa sig, men logistikkedjor styrs av hålltider vid start- och målpunkt samt vid noder som Göteborgs hamn, Malmö godsbangård och Hamburg. Systemet är så hårt belastat att det inte räcker med att åtgärda några enskilda punkter eller flaskhalsar.

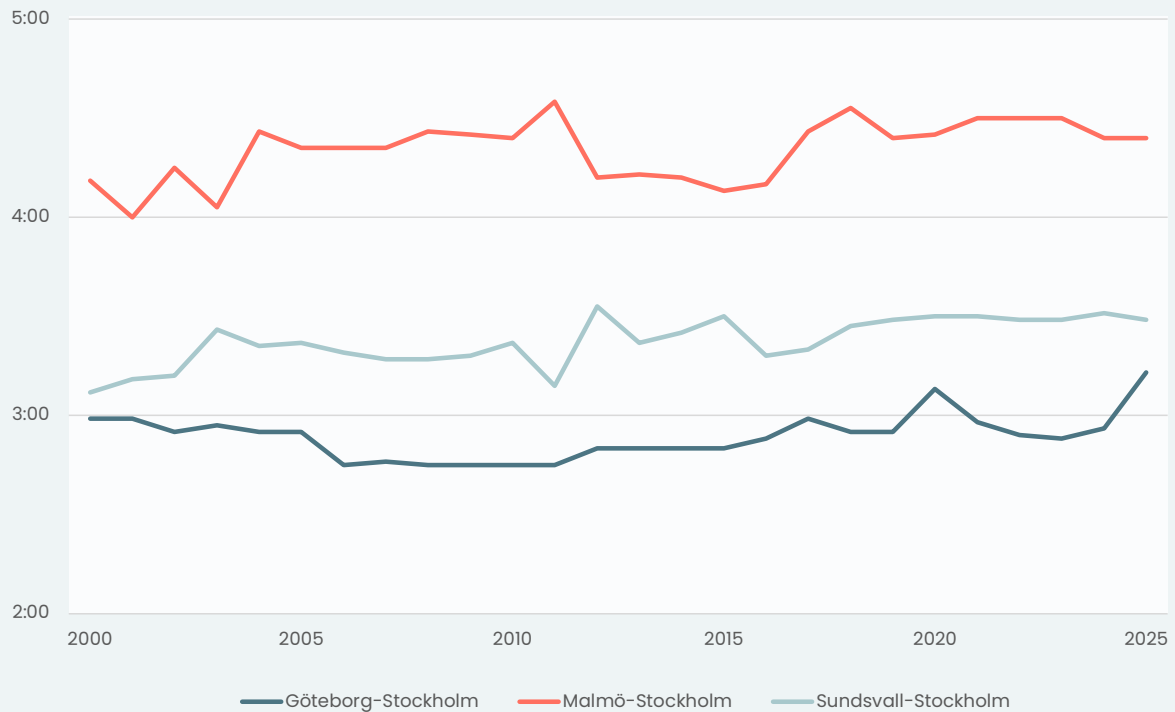
Sedan år 2000 har transporttiden för godståg mellan Sveriges största rangerbangård Hallsberg och rikets tre största städer ökat med upp till drygt 40 procent på grund av att godstågen inte får plats, utan måste stå åt sidan och vänta på persontåg (figur 22).

Figur 22 Transporttider för godståg, antal timmar

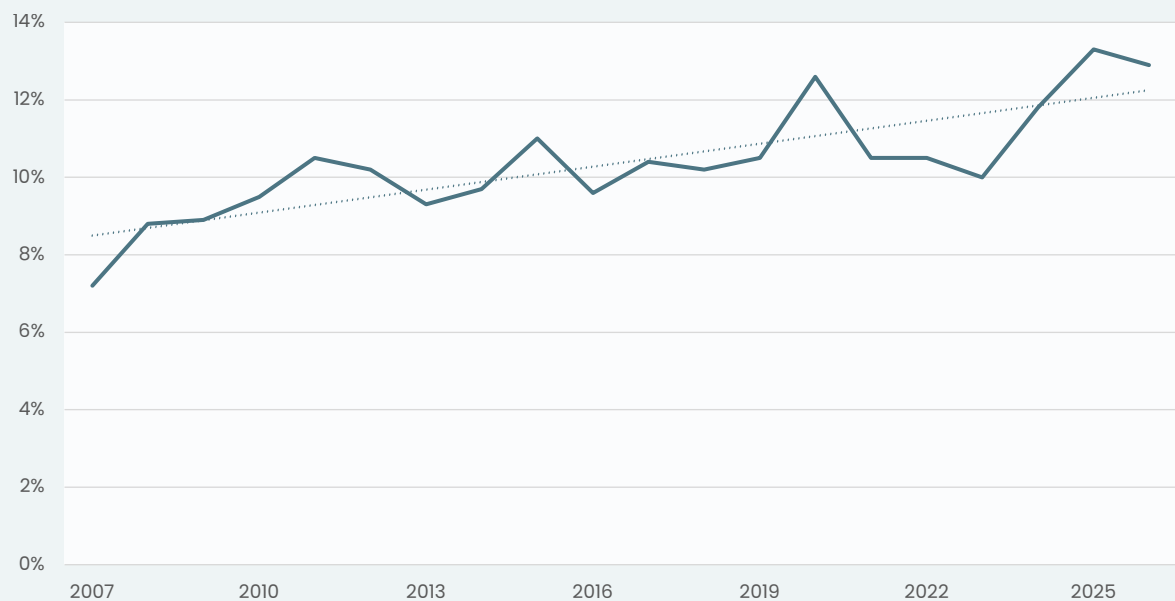


Transporttiderna för godståg har ökat sedan år 2000.
Källa: Nelldal och Ahlstedt (2024)

40 Sydsvenskan (2024-05-02) refererar ett PM från Trafikverket.

Figur 23 Snabbaste restid med tåg till Stockholm (antal timmar)

Data: KTH Järnvägsgruppen

Figur 24 Andel skogstid av total körtid

Planerad skogstid för Green Cargos trafik har ökat över åren – och därmed även kostnaderna.

Data: Green Cargo

Fehmarn Bält-tunneln reducerar transporttiden för godståg mellan Skandinavien och kontinenten med 2,5 timmar, men fungerar huvudsakligen som en "återställare" för de timmar som förlorats på Södra stambanan.

Samma bild framträder för persontrafiken i de strategiska järnvägsstråken, se figur 23. Restiderna mellan Stockholm och Malmö respektive Sundsvall har ökat med 30 minuter de senaste tjugo åren. Restiden mellan Stockholm och Göteborg sjönk under ett antal år, men har sedan ökat igen.⁴¹

Om medelhastigheten sjunker på grund av trängsel på spåren drabbas tåget dubbelt negativt: attraktiviteten minskar samtidigt som kostnaderna ökar. Om medelhastigheten för ett persontåg sjunker från 160 km/tim till 100 km/tim ökar produktionskostnaden med nära en tredjedel.⁴² Godståg uppvisar liknande effekter.⁴³

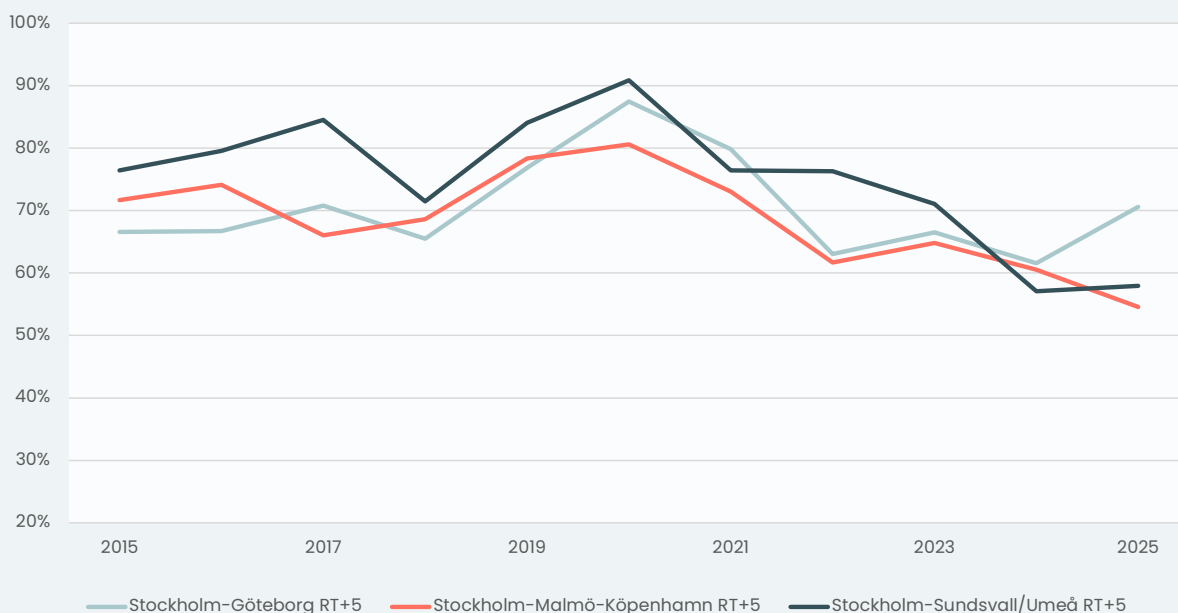
En sammanställning av Sveriges största godsoperatör Green Cargo visar att den så kallade skogstiden har ökat de senaste 20 åren (figur 24). Åren 2007–2009 var skogstiden i genomsnitt drygt 8 procent per år, medan den har varit 12 procent åren 2023–2025. Skogstiden



fördyrar transporterna genom att det behövs fler tågsätt, fordon får en sämre nyttjandegrad och personalkostnaderna ökar. Redan innan godståget har rullat en meter är var åttonde minut i dess tidtabell en inplanerad väntan.

Punktligheten påverkas tydligt av det eftersatta underhållet. År 2024 kom 87,1 procent av alla tåg fram i tid till sin slutstation. Det är den lägsta nivån sedan 2010 och bland de sämsta resultaten under hela 2000-talet. För persontågerna förbättrades punktligheten något under 2025 till 88,6 procent.⁴⁶ De största utmaningarna

Figur 25 Ankomstpunktlighet



Ankomstpunktlighet till slutstation för SJ:s fjärrtåg i de strategiska stråken till och från Stockholm (RT+5 = inom 5 minuter från rätt tid).

Data: SJ

41 Tidsökningen mellan Stockholm och Göteborg år 2025 beror på banarbeten.

42 Fröidh (2024)

43 Nelldal och Ahlstedt (2024)

Kapacitetsbrister hindrar full effekt av Fehmarn Bält-tunneln

Fehmarn Bält-tunneln mellan Danmark och Tyskland öppnar omkring år 2030 och inkluderar både motorväg och dubbelspårig järnväg. Järnvägstransporterna till/från Skandinavien blir 16 mil kortare, samtidigt som det skapas redundans och ökad kapacitet genom Danmark. Transporttiden för godståg minskar med cirka 2,5 timmar och med persontåg blir det möjligt att resa från Malmö till Hamburg på tre timmar.

Fehmarn Bält-tunneln och anslutande järnvägar blir dock "starka länkar i svaga kedjor". I ScanMed-korridoren var nära 25 procent av alla godståg mer än sex timmar försenade under perioden januari 2018 till juni 2019.⁴⁴ Av femton kapacitetsbrister på järnvägen i Skandinavien och Tyskland är bara två åtgärdade när tunneln öppnar.⁴⁵ Den allvarligaste svenska flaskhalsen är Södra stambanan mellan Lund och Hässleholm, som får fyra spår först bortom år 2040. Även fortsättningen mot Alvesta behöver skyndsamt fler spår. Om järnvägen inte kan möta efterfrågan ökar i stället vägtrafiken och trängseln runt Malmö och Köpenhamn och på anslutande vägar som E6.



44 - Cox (2022)

45 Sweco (2025)

har fjärrtåg och godståg, där ungefär sju av tio tåg anländer inom fem minuter från utsatt tid.⁴⁷ Under 2020 var punktligheten för både godståg och persontåg märkbart högre, vilket förklaras av att pandemin ledde till minskad persontågstrafik. Pandemin visade därmed att punktligheten blir bättre för alla om systemet inte överbelastas.

Det hårt belastade järnvägsnätet saknar kapacitet att hantera störningar innan de sprider sig. För de godståg som var mer än fem minuter försenade år 2019 var den genomsnittliga förseningstiden nära 90 minuter, jämfört med 50 minuter år 2009.⁴⁸

I de strategiska järnvägsstråken, där olika typer av tågtrafik delar på utrymmet och trafiken är som mest omfattande, drabbas den långväga trafiken hårt. Figur 25 visar utvecklingen av punktligheten för SJ:s fjärrtågstrafik i relationerna Stockholm–Göteborg/Malmö–Köpenhamn och Sundsvall/Umeå.

Gamla synder kastar långa skuggor

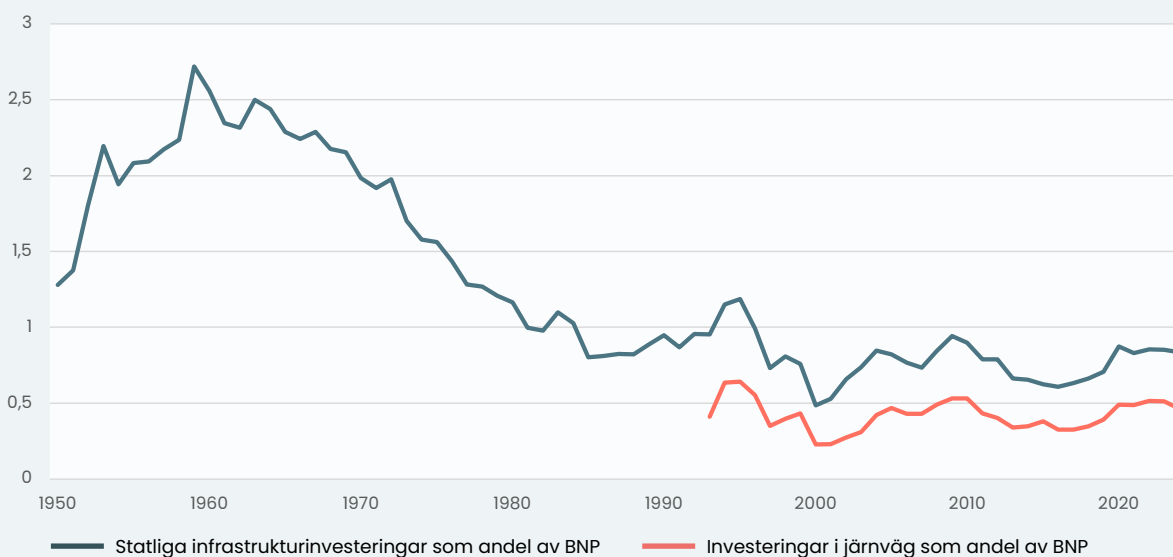
Sverige är i behov av ett järnvägssystem som klarar stora flöden av både gods och passagerare. Det gäller i synnerhet för de strategiska stråken som är ryggraden i järnvägssystemet. Det kräver satsningar på såväl underhåll som nyinvesteringar. Under lång tid har Sverige tvärtom underinvesterat i järnvägen, se figur 27.

Det tydligaste exemplet på detta är att underhållsskulden det senaste decenniet ökat dramatiskt till 91 miljarder kronor.⁴⁹

Samtidigt har investeringarna i ny järnväg varit små. I en jämförelse av 22 europeiska länder framgår att den svenska järnvägstätheten, mätt som antal kilometer järnväg per miljon invånare, har minskat med 14 procent åren 2005–2021, vilket placerar Sverige på tjugonde plats.⁵⁰ Även i World Economic Forums mätning av kvaliteten i det svenska järnvägsnätet är försämringen påtaglig under åren 2009–2019 (figur 28). I Sverige har dessutom endast omkring 19 procent av järnvägsnätet fler än ett spår, vilket kan jämföras med 48 procent i Tyskland, 62 procent i Frankrike, 45 procent i Italien och 46 procent i Polen.⁵¹ Även Sveriges dubbelspår når allt oftare sin praktiska kapacitetsgräns.

I regeringens infrastrukturproposition anslås 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Det skulle med försiktiga antaganden om real nolltillväxt motsvara 1,2 procent av BNP (figur 29). Medelvärdet över perioden 1950–2022 var 1,3 procent. Det är dock betydligt högre än under perioden 2000–2024, då satsningarna var ungefär 0,7 procent av BNP.⁵² Den till synes stora ökningen ska bland annat ses mot bakgrund av hög inflation där kostnaderna enligt entreprenadindex ökat starkt.

Figur 27 Investeringar i statlig transportinfrastruktur (procent av BNP)



Under lång tid har Sverige investerat för lite i järnvägen.
Källa: Byggföretagens bearbetning av data från SCB

46 Trafikverket (2026-01-20)

47 Trafikanalys citeras i Regeringen (2024)

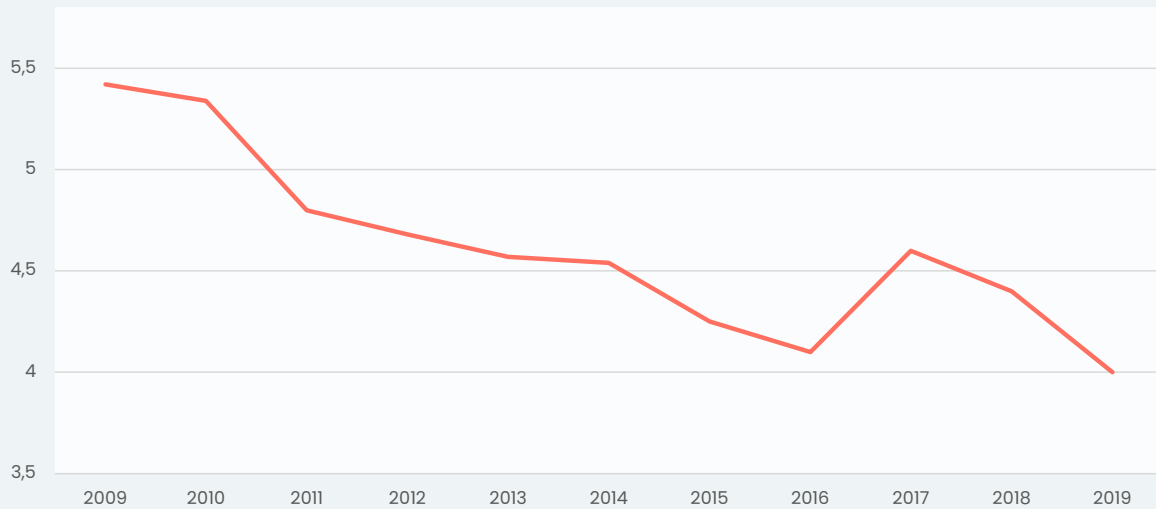
48 Neilid och Ahlstedt (2024)

49 Trafikverket (2025c)

50 Cowi (2024)

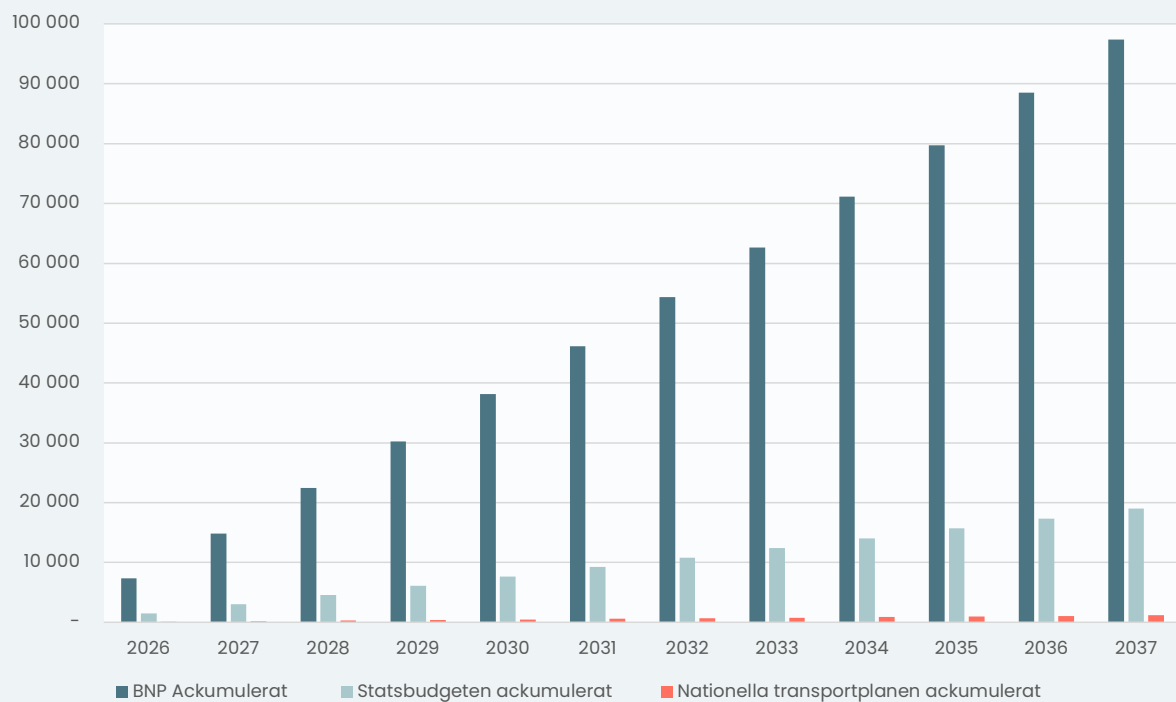
51 Transport & Environment (2025)

52 Byggföretagen med data från SCB.

Figur 28 Betyg svenska järnvägsnätets kvalitet

World Economic Forum mätte fram till år 2019 kvaliteten på det svenska järnvägsnätet.

Källa: World Economic Forum

Figur 29 BNP jämfört med nationell plan (Miljarder kronor)

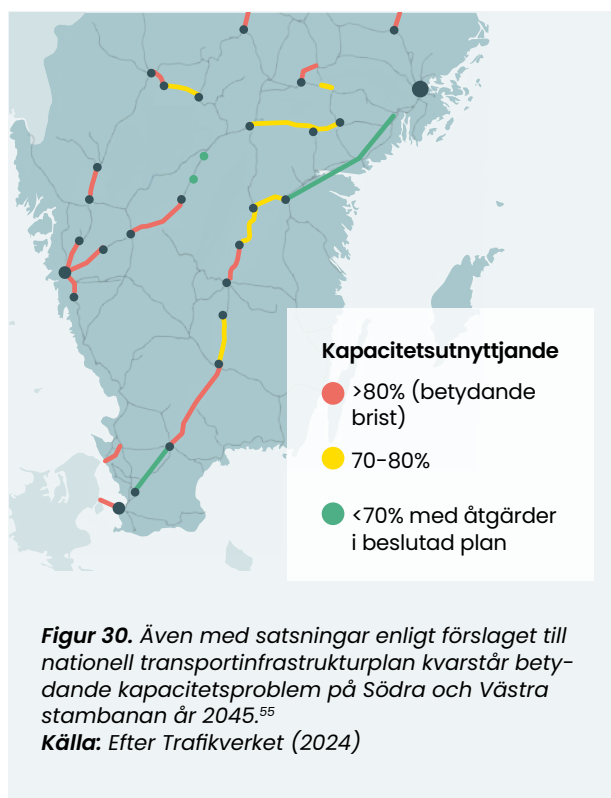
1 171 miljarder kronor till infrastruktur satt i perspektiv till BNP och statsbudgeten.

Diagrammet är förenklat och försiktigt räknat. Det antas en real nolltillväxt för både BNP och statsbudgeten.

Under den kommande planperioden åtgärdas omkring 10 procent av underhållsskulden och järnvägssystemets mest trafikerade delar kan först om 25 år vara i stort sett fria från eftersatt underhåll. Planen innebär också att statusen för de många lågtrafikerade banorna kommer att försämrans under planperioden.⁵³

Även med de investeringar som föreslås i förslaget till nationell plan kvarstår betydande kapacitetsproblem på bland annat Södra och Västra stambanorna år 2045, vilket framgår av figur 30. Det illustreras också i figur 31, som beskriver hur Norrbotniabanan möjliggör attraktiva gods- och passagerartransporter längs kusten i norra Sverige, men där begränsningarna på Ådalsbanan och Ostkustbanan söderöver innebär stora kapacitetsproblem. Det illustrerar behovet av att förstärka järnvägen i sammanhängande stråk, något som också regeringen betonar i infrastrukturpropositionen.⁵⁴

Det är sammantaget svårt att tänka sig en liknande brist på framsteg på andra områden de senaste 25 åren som järnvägens infrastruktur uppvisar, vilket illustreras i tabell 1.



Figur 31. Kapacitetssituation med Norrbotniabanan men utan Nya Ostkustbanan till vänster. Både Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan till höger.

Källa: Nilsson, Sewring, Sterky (2024)

⁵³ Trafikverket (2025c)

⁵⁴ Regeringen (2024)

⁵⁵ I förslaget till nationell plan ingår en första kapacitetsutbyggnad Olskroken-Partille, en del av Göteborg-Alingsås. Det reducerar sannolikt inte belastningen under 80 procent.

Tabell 1 Samhällsutveckling

	År 2000	I dag	Förändring	
Medellivslängd män, år	77,4	82,3	+ 6%	↗
Medellivslängd kvinnor, år	82,0	85,4	+ 4%	↗
BNP per capita (Tusentals kronor, löpande priser)	272	583	+ 114%	↗
Andel förnybar energi	38%	68%	+ 79%	↗
Växthusgasutsläpp (Miljoner ton CO ₂ -ekvivalenter)	68	47	- 30%	↘
Restid Sundsvall-Stockholm	3:07	3:29	+ 12%	↘
Transporttid Hallsberg-Malmö	6:00	8:00	+ 33%	↘

På område efter område har samhället utvecklats positivt sedan år 2000. Men järnvägen närmast backar in i framtiden.

Källor: SCB, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, KTH Järnvägsgruppen (2025), Nelldal och Ahlstedt (2024)

En högre ambitionsnivå behövs om järnvägen ska utvecklas

1

2

3

4

5

Dagens ambitionsnivå för järnvägen räcker inte utan innebär fortsatt kapacitetsbrist, störningar och låg punktlighet – med negativa effekter för klimatmål, konkurrenskraft och beredskap.

En nationell målbild är avgörande för att säkra kapaciteten i de strategiska stråk som utgör järnvägens ryggrad.

Järnvägen kräver ett snabbspår i både planering och utbyggnad, där underhåll, trimningsåtgärder och större investeringar genomförs parallellt och samordnat för att återta brister och möta den växande efterfrågan.

De transportpolitiska målen handlar om ett effektivt och hållbart transportsystem som skapar tillgänglighet, har en god kvalitet och främjar jämställdhet. Det ska ske med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och klimat samt hälsa. Dessutom ska transportsystemet fungera vid kris, höjd beredskap och krig.⁵⁶ Förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2026–2037 ger inte tillräcklig kapacitet i järnvägssystemet för att trafiken ska kunna utvecklas i takt med efterfrågan. Det ger en negativ påverkan på de transportpolitiska målen och beredskapen och innebär en *stagnation*. En högre ambitionsnivå krävs för att återta brister och säkra kapaciteten och möjliggöra *expansion*.

För att utveckla järnvägen med den högre ambitionsnivån expansion är tre strategier centrala.

1. En tydlig nationell målbild behövs för att styra resurser dit de gör störst nytta

Sverige har inte bara flaskhalsar – vi har hela flaskhalsstråk. Sverige behöver långsiktiga, stabila målbilder för såväl transportsystemet i stort som de stråk som utgör järnvägens ryggrad. Efterfrågan på kapacitet i dessa stråk handlar inte om ifall den uppstår utan när, vilket kräver förutsägbara mål som ligger fast även om utbyggnaden sker stegvis. Med tydliga målbilder, exempelvis större arbetsmarknadsregioner, kortare restider och

högre kapacitet för både person- och godstrafik, kan resurser styras till investeringar med högst samhälls-ekonomisk utväxling och ge förutsättningar att möta befolknings- och näringslivsutvecklingen över tid.

2. Sverige behöver ett snabbspår för järnvägsutbyggnaden

Järnvägsutbyggnaden går i dag för långsamt för att möta kraven på konkurrenskraft, beredskap, klimatomställning och försörjningssäkerhet. Långa ledtider gör att infrastrukturen inte hinner följa näringslivets utveckling och riskerar att försvaga både industrins konkurrenskraft, den inre marknadens funktion och Sveriges beredskapsförmåga. Sverige behöver därför reformer som kortar planeringstiderna, effektiviserar besluten och ger högre genomförandekraft så att järnvägens kapacitet kan utvecklas i takt med samhällets behov.

3. Helhetsgrepp får järnvägen att leverera

Sveriges järnväg kan inte utvecklas genom att prioritera en typ av åtgärd framför en annan. Systemet kräver parallella insatser i flera led.

Underhåll säkrar systemets funktion. Det eftersatta underhållet är en av de största riskerna för både punktlighet och kapacitet. Regelbundet, systematiskt

Tabell 2 Förslaget till nationell plan för åren 2026–2037 är otillräckligt. En högre ambitionsnivå krävs.

Effekter och konsekvenser			
Ambitionsnivå	Järnväg	Trafikering	Samhällsmål
Stagnation Förslag till nationell plan 2026–2037	Kapaciteten räcker inte för efterfrågan.	Trafik begränsas, fler störningar, lägre kvalitet, sämre punktlighet, längre återställningstid, ökad väntetid. Konflikt mellan civila och militära transporter.	Konkurrens mellan person- och godstrafik, överflyttning till vägtrafik, ökad energiförbrukning och klimatpåverkan, sämre beredskapsförmåga.
Expansion Brister återtogs och åtgärder vidtas som ökar järnvägens konkurrenskraft	Ökad kapacitet längs de strategiska järnvägsstråken, längre mötesspår, triangelspår, högre hastighet, ökad bärighet.	Fler, längre, tyngre och snabbare godståg medges, kortare restid för persontåg, lägre energiförbrukning/ton, frigjord kapacitet för annan trafik och högre punktlighet.	Passagerare och gods får plats, transporterarna möter människors och verksamheters behov. Ökad attraktivitet för både gods- och persontrafik, överflyttning från väg. Järnvägen stärker och utvecklar samhället och industrin på ett hållbart sätt. Hög klimat- och energieffektivitet. Stärkt beredskapsförmåga. Säkrat och stärkt välstånd genom högre ekonomisk tillväxt.

Transportpolitiska mål

Övergripande mål:	Effektivt och hållbart transportsystem
Funktionsmål:	Tillgänglighet, kvalitet, jämställdhet
Hänsynsmål:	Trafiksäkerhet, miljö, hälsa med tydliga klimat- och säkerhetsmål
Beredskapsmål:	Fungera vid kris, höjd beredskap och krig

underhåll minskar störningar, förlänger livslängden på infrastrukturen och skapar förutsättningarna för att investeringar ska ge avsedd effekt.

Trimningsåtgärder ger snabb och kostnadseffektiv effekt. Mötesspår, signaloptimering, växelbyten och partiella kapacitetshöjningar skapar snabbt robusthet. De är relativt billiga, kan implementeras löpande och bidrar direkt till punktlighet och framkomlighet.

Strategiska investeringar i större projekt löser strukturella flaskhalsar. Stora kapacitetsåtgärder som

dubbelspår och högre standard i nationellt kritiska stråk är nödvändiga för att hantera ökande godsvolymer, kortare restider och stärkt regionförstoring.

Ett helhetsgrepp är nödvändigt och kräver både finansiering och kompetens. För långsiktiga samhällsinvesteringar som järnvägen är det rimligt att låna för att snabbt utveckla systemet, och ett statligt projektbolag kan ge samma möjliggörande kraft. Kompetensbehovet kan vi bara delvis möta själva, men en stor och stabil anläggningsmarknad för järnväg kan attrahera internationella aktörer och stärka genomförandeförmågan.

Referenser

Andersson, Martin (2013). Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

Andersson, Martin och Larsson, Johan P (2019). Västsverige: ekonomisk utveckling och ekonomisk geografi. Ny teori och empiri

Bathelt, Harald (2007). Buzz-and-Pipeline Dynamics: Towards a Knowledge-Based Multiplier Model of Clusters. *Geography Compass* 1/6

Bergström, Fredrik (2025). Från trängsel till tillväxt. Tio allvarliga flaskhalsar på järnvägen. Omtag Svensk Järnväg

Bergström, Fredrik och Englén, Tore (2023). Järnvägslyftet. Kostnadseffektiva åtgärder med effekt inom tio år. Omtag Svensk Järnväg

Botniska korridoren (2020). Ett järnvägsnät för 250 km/h för hela landet. Ett förslag till ny målbild för Sveriges järnväg. 2020-10-14

Cox, Pat (2022). Scandinavian Mediterranean Fifth Work Plan of the European Coordinator. European Commission, Directorate for Mobility and Transport

Cowi (2024). Vart är vi på väg? Svag utveckling av Sveriges järnvägar och vägar i europeisk jämförelse

Ekonomifakta (2025-11-28). BNP

EU-kommissionen (2020). Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

European Commission (2025-11-05). Commission launches plan to accelerate high-speed rail across Europe

Fröidh, Oskar (2024) Biljettpriser, utbud och kvalitet. I antologin "Ett lyft för tågtrafiken", Resenärerna 2024 (red. Zetterman, Mårten, Améen, Mats och Svensson-Smith, Karin)

Jagrén, Lars (2024). Industriebroms eller industrilyft? Störningar och kapacitetsbrist i järnvägssystemet hinder för industrins tillväxt. Omtag Svensk Järnväg

Klaesson, Johan och Pettersson, Lars (2015). Höghastighetsbanornas betydelse för regional utveckling.

Klaesson, Johan och Pettersson, Lars (2024). Regionlyftet. Transportinfrastrukturens betydelse för regioners tillväxt. Omtag Svensk Järnväg

Lavesson, Niclas (2017). When and how does commuting to cities influence rural employment growth? *Journal of Regional Science*, vol. 57, no. 4, s. 631–654

Lennefors, Lennart. (2024). Så får man flygresenärer att ta tåget. I antologin "Ett lyft för tågtrafiken", Resenärerna 2024 (red. Zetterman, Mårten, Améen, Mats och Svensson-Smith, Karin)

LKAB (2024-04-10). Krisen på Malmbanan – LKAB tvingas dra ner produktionen

McKinsey & Co (2025). The paradoxes of Sweden's success and struggles—and the path forward

Melo, Patricia, Graham, Daniel och Noland, Robert (2009). A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies. *Regional Science and Urban Economics*, vol 39, issue 3

Nelldal, Bo-Lennart och Ahlstedt, Lars (2024). Framtidens marknad för godstrafik med järnväg - Marknad, konkurrens och teknisk utveckling samt framtida potential i Sverige och Europa

Nelldal, Bo-Lennart, Andersson, Josef, Fröidh, Oskar (2018). Resandeflöden på Sveriges järnvägsnät. Analys av utbud och efterfrågan på tågresor. KTH

Nilsson, Lars, Sewring, Göran och Sterky, Patrik (2024). I väntan på Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan: Akut kapacitetsbrist. Kapacitetsanalys för Ostkustbanan, Ådalsbanan, Norra stambanan och stambanan genom övre Norrland

Pettersson, Lars (2014). Tillgänglighet och ortsattraktivitet i Cars, Göran (red) (2014). Den attraktiva regionen

Omtag Svensk Järnväg (2025). Ursparning i Västernorrland

Regeringen (2023). Uppdrag att föreslå åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt för-svar inom beredskapssektorn för transporter

Regeringen (2024). Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska leva. Proposition 2024/25:28

Rodrigue, Jean-Paul (2024). *The Geography of Transport Systems*. 6th edition. Routledge

SCB (2025). Lokala arbetsmarknader 2024 BAS

SCB (2025-03-06). Svensk export

Skogsindustrierna (2023-11-09). Svensk skogsindustri står stark i en vikande global ekonomi

Svensk Exportkredit (2024-10-18). Exportens betydelse för Sveriges ekonomiska tillväxt – hur stora företag driver innovation och BNP-tillväxt

Sweco (2016). Effekter av ett avbrott på tågtrafiken över Öresund. Region Skåne

Sweco (2017). Fyra spår för Sverige

Sweco (2022). Trafikeringsstudie Norrbottenbanan Stråket Skellefteå-Piteå-Luleå. Skellefteå, Luleå och Piteå kommuner

Sweco (2025). Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link. Unlocking the Potential. STRING, Greater Copenhagen

Swemin (u.å.). Svensk gruvnäring

Sydsvenskan (2024-05-02). Trafikverkets räknemissar gör det svårt att öka tågresandet

TEN-T Coordinators' Position Paper (2024). Connecting Europe. A transport funding and financing that is adapted to the challenges ahead

Tillväxtverket (u.å). Turismstatistik

Trafikanalys (2017). Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning

Trafikanalys (2025a). Uppföljning av de transportpolitiska målen. Måluppföljningens indikatorer och mått 2025

Trafikanalys (2025b). Bantrafik 2024

Trafikanalys (2026). Effektiva godstransporter på järnväg – ett kunskapsunderlag

Trafikverket (2024). Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem med bilaga

Trafikverket (2025a). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverket (2025b). Systemanalyser med fokus på godstrafik. Påverkan på efterfrågan med en ny förbindelse under Fehmarn Bält

Trafikverket (2025c). Vidmakthållande järnväg Underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Trafikverket (2026-01-20). Nio av tio tåg i tid när punktligheten förbättrades 2025

Transport & Environment (2025). The State of the EU's Rail Infrastructure: Investment priorities for more connected and resilient networks.

VTI (2021). Triple F Etableringsprojekt. Omvärldsanalys Logistik

World Economic Forum (2022). How the German car industry became more sustainable and what to learn from it

Omtag Svensk Järnväg

Omtag Svensk Järnväg är ett initiativ som arbetar för att reformera Sveriges järnvägssystem för att möta framtidens utmaningar och fortsätta bidra till kompetensförsörjning, tillväxt och konkurrenskraft.

Sverige står inför global konkurrens, klimatförändringar och ett behov av ökad produktivitet. Järnvägen spelar en nyckelroll i att lösa dessa utmaningar och skapa ett effektivt och fossilfritt transportsystem för hela landet.

Följ med oss på resan mot en bättre järnväg. Besök vår hemsida omtagvenskjarnvag.se för att utforska våra rapporter, vår vision och hur vi arbetar tillsammans i branschen för att forma framtidens svenska järnvägssystem.

www.omtagvenskjarnvag.se

kontakt@omtagvenskjarnvag.se

Mars 2026

