

# Vision/Etappstrategi

Ökad kapacitet, regional pendling, godstrafik  
och kortare restider på Södra stambanan

november 2025

[stambanan.com](https://stambanan.com)

# Nuläge och förutsättningar

## Södra stambanan

- Största godstrafikstråket
- Näst största snabbtågstråket
- Huvudsstråk för det största regiontrafiksystemet (Öresundståg)
- Huvudstråk för pendeltåg i södra Sverige

## Kapacitetssituationen 2024

Järnvägen i södra Sverige är hårt belastad. Sträckor med kapacitetsnyttjande på 81-100% är:

- Lund-Hässleholm-Alvesta på Södra stambanan
- Göteborg-Alingsås-Falköping på Västra stambanan

Restiden Malmö-Stockholm är 4 timmar och 25 minuter. Det höga kapacitetsnyttjandet på Södra stambanan medför redan idag följande problematik:

- Brister gällande punktlighet
- Låg tillförlitlighet
- Långa restider för godståg på grund av många förbigångar

## Prognos för järnvägstrafiken 2030

Antalet godståg förväntas öka:

- Fehmarn Bält öppnar, ny förbindelse mellan järnvägstrafiken i Sverige och övriga Europa

Antalet snabbtåg förväntas öka:

- SJ:s nya snabbtåg, Delta, med högsta hastighet på 250 km/h. Ökning till 3 snabbtåg per 2 timmar
- Avgångar förlängs till CHP och Köpenhamn H

Pendeltrafiken påverkas:

- Regionerna planerar öka trafiken för att möjliggöra bättre arbetspendling på flera sträckor, vilket blir svårt att genomföra på grund av kapacitetsbristerna på Södra stambanan

Åtgärder som är genomförda till 2030 är endast mötesspår norr om Hässleholm och eventuella åtgärder på Malmö C, det vill säga få åtgärder i förhållande till trafikökningen.

## Genomförda och planerade åtgärder till 2045

På Södra stambanan genomförts ett antal åtgärder som finns i nuvarande nationell plan. Dessa åtgärder kommer att öka kapaciteten på delar av Södra stambanan, men är inte tillräckliga för att avhjälpa det höga kapacitetsnyttjandet norr om Hässleholm. Trafikökningen är större än den tillkommande kapaciteten som planeras i stråket.

Genomförda åtgärder: Malmö-Klostergården (samlad fyrspar)

Planerade åtgärder: Klostergården-Stångby (samlad fyrspar), Stångby-Hässleholm (två nya spår, linjeföring ska utredas) och Ostlänken Linköping-Järna (två nya spår, ny linjeföring)

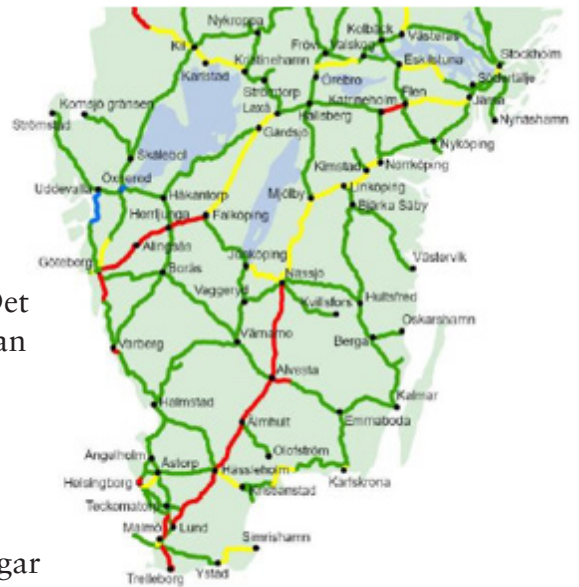
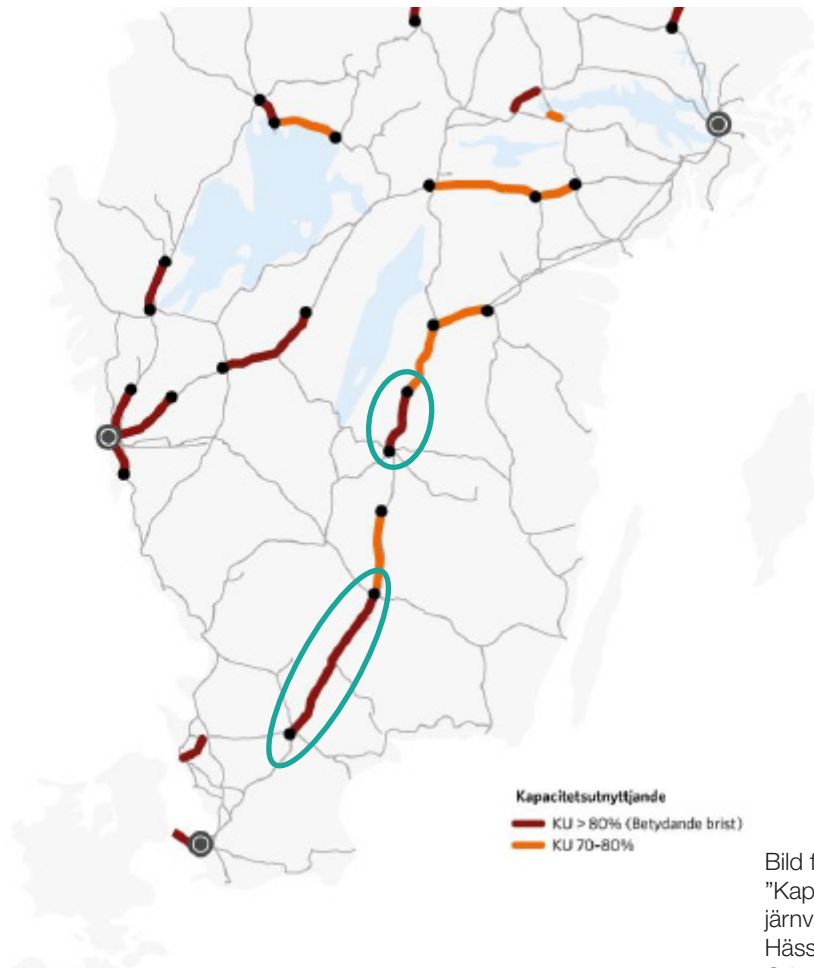


Bild från Trafikverkets rapport "Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2024", TRV 2024/79150

# Trafikverkets kapacitetsanalys

Hösten 2024 publicerade Trafikverket en kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem.

I analysen presenteras bristområden för Södra stambanan år 2045. Bristområden finns kvar för sträckorna Hässleholm-Alvesta och Nässjö-Gripenberg-Linköping efter att de planerade åtgärderna i nationell plan är genomförda.



## Bristområden

- Kapacitetsbrister för persontrafik och godstrafik i längre stråk
- Kapacitetsbrister i noderna: Hässleholm, Alvesta och Nässjö

Tågtrafiken på Södra stambanan kommer vara mycket intensiv med en blandning av snabba persontåg och långsammare pendeltåg och godståg.

Ökningen av snabbtågstrafiken till mer än ett snabbtåg per timme kommer skapa stora utmaningar för kapacitetssituationen och komplexiteten på Södra stambanan. De varierade hastigheterna ger ikappkörningseffekter som innebär att kapaciteten blir hårt ansträngd och att restiderna blir korta och tillförlitligheten låg. Utbyggnad av spår krävs för att nå bättre kapacitet, punktlighet och kortare restider.

Risken är stor att pendeltåg tvingas utgå eller få förlängda gångtider beroende på kapaciteten.

## Förutsättningar längs Södra stambanan

Befintlig Södra stambana har varierande förutsättningar. Banans geometri är bättre mellan Gripenberg och Alvesta/Hässleholm jämfört med övriga delar, medan bebyggelsestätheten är lägre i delar av Småland jämfört med exempelvis Skåne.

# Principer för utbyggnad

Det finns två olika principer att följa vid utbyggnad av järnvägsspår:

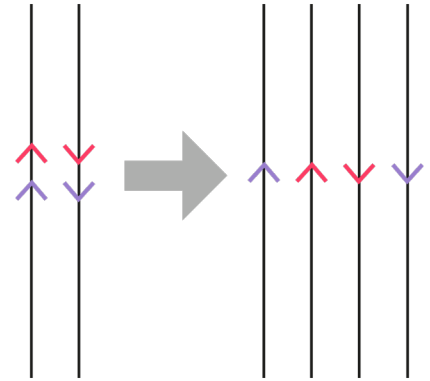
1. Samlat fyrspår
2. Två nya spår i ny linjeföring

## 1. Samlat fyrspår

Nya järnvägsspår byggs parallellt med befintliga spåren. Spåren är sorterade riktningssvis. Exempel på sträcka utbyggd med denna princip är Malmö-Klostergården.

Strategin för samlat fyrspår kräver ett antal förutsättningar:

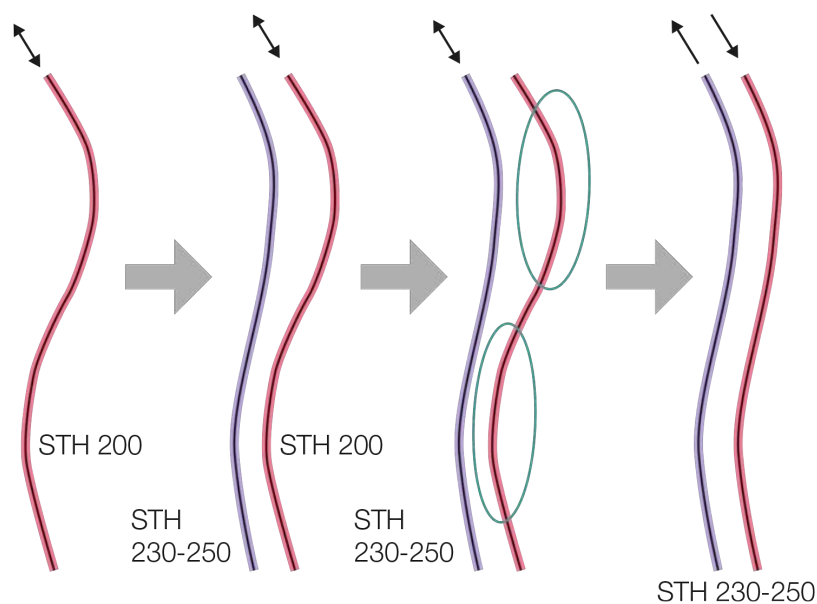
- Att det finns utrymme utan allt för stora intrång
- Att nya spår går att bygga med befintliga spår i drift under byggskedet
- Att sträckans geometri och topografi möjliggör att en hastighetsstandard på 230-250 km/h kan uppnås



### Strategi för samlat fyrspår

I situationer där det är mindre tätbebyggt längs med befintlig bana och att banan i huvudsak har relativt god hastighetsgeometri är det möjligt att utveckla en särskild strategi för befintlig korridor som är tillämpbar på Södra stambanan. Strategin baseras på att geometrin i det befintliga spåret förbättras för att kunna trafikera i högre hastigheter, upp till 230-250 km/h.

Två nya spår byggs på ena eller andra sidan av befintligt spår med bättre geometri. Efter färdigställande öppnas de två nya spåren och de två befintliga kan stängas och rätas till så att alla fyra spåren får en bättre hastighetsgeometri.



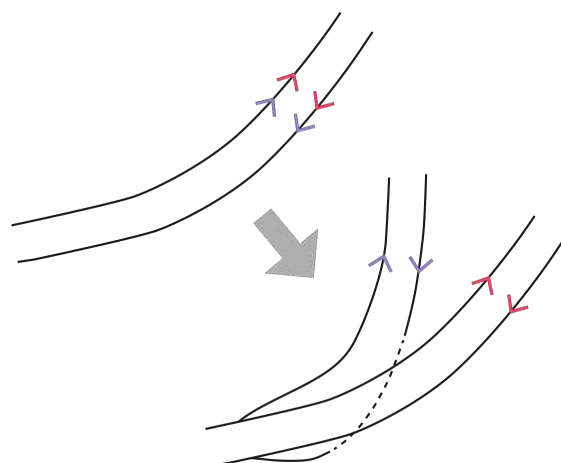
Fördelen med principen samlat fyrspår är att det inte krävs planskilda kopplingspunkter i ändarna av spåren. För relativt korta sträckor är principen effektiv, men för längre sträckor medför principen höga kostnader samtidigt som standarden riskerar att bli sämre i jämförelse att bygga i ny sträckning.

Förutsättningarna för denna princip på Södra stambanan finns framför allt på sträckan Nässjö-Gripenberg. Principen är inte möjlig för sträckorna Lund-Hässleholm eller Gripenberg-Linköping, samt bedöms svår att följa för sträckan Hässleholm-Alvesta. Detta beror på flera samhällspassager, kurvig bana och anslutande järnvägar. De befintliga sträckornas topografi och geometri möjliggör inte högre hastigheter.

## 2. Två nya spår i ny linjeföring

Två nya spår byggs i en annan sträckning än befintligt spår. De nya och befintliga spåren kopplas samman vid lämpligt etappavslut. Lund-Hässleholm är ett exempel på en sträcka som kan byggas ut i ny linjeföring.

- Nackdelen med principen är att kopplingspunkterna kan bli dyra, särskilt vid slutlösning
- Etappavslut kan eventuellt göras i plan om kapaciteten tillåter



Planskildhet markerat med svart streckad linje

### Ny teknik för nya spår

Genom att bygga i ny linjeföring är det enklare att bygga med landbroar. Landbron är ett standardiserat och industrialiserat koncept där bronns utformning och produktion är optimerade till ett system. Konceptet utvecklas för närvarande av Trafikverket.

- Landbron är fördelaktig att använda vid utmanande topografiska och geologiska förhållanden då järnvägen kan anpassas till landskapet i stället för en konventionell utformning med djupa skärningar och höga bankar
- Landbron medför ett effektivt byggande av järnväg, med lägre tidsåtgång och lägre kostnad i jämförelse med konventionellt byggande

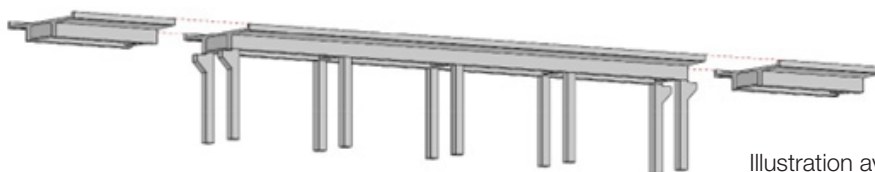


Illustration av Trafikverkets standardiserade landbro

# Vision/etappstrategi



Den etappvisa utbyggnadsstrategin ger:

- Snabbare regionaltrafik och regionalförstoring längs de största pendlingsstråken först
- Ökad kapacitet för godståg och persontåg i de tyngst belastade delarna av banan
- Successivt kortare restider för snabbtåg
- Högre tillförlitlighet, bättre punktlighet och minskad trafikkomplexitet

## Nuläge (restid 4 h 25 minuter)

Restiden Malmö-Stockholm är idag 4 timmar och 25 minuter.

## Pågående (restid 3 h 35 min)

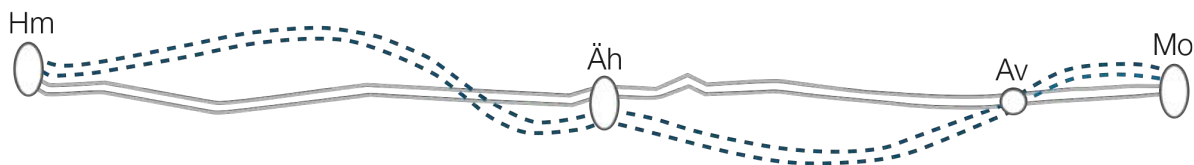
Ostlänken Linköping-Järna (ny linjeföring)

Lund-Hässleholm (Klostergården-Stångby samlat fyrspår, Stångby-Hässleholm linjeföring ska utredas)

## Prio 1 (restid 3 h 10 min)

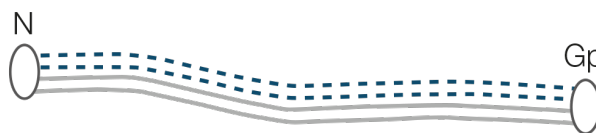
Hässleholm-Älmhult-förbi Alvesta (ny linjeföring)

Två nya spår byggs i annan sträckning än befintligt spår. Från Hässleholm till Älmhult ansluter spåren till nya plattformar på Älmhult station. Från Älmhult ansluts spåren förbi Alvesta station.



Nässjö-Gripenberg (samlat fyrspår)

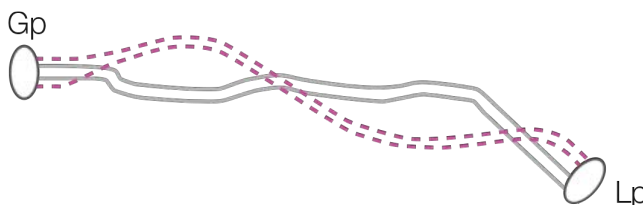
Två nya spår byggs parallellt med de befintliga spåren. När de nya spåren är färdigbyggda rätas befintliga spår ut för att förbättra geometrin.



## Prio 2 (restid 2 h 50 min)

Gripenberg-Linköping (ny linjeföring)

Två nya spår byggs i annan sträckning än befintligt spår. De nya spåren ansluter till Ostlänkens spår i Linköping.



[stambanan.com](https://stambanan.com)