

Läget i tågtrafiken 2025

En sammanställning som visar varför tåget
i Skåne är försenat eller inställt

Skånetrafiken



Inledande ord

Det är glädjande att se att den positiva utvecklingen för tågresandet i Skåne och över Öresundsbron ökar för varje år, med undantag för pandemiåren. Att allt fler väljer att ta tåget när de ska till arbete, skola eller reser på fritiden, visar att kollektivtrafiken är en viktig del av ett modernt och hållbart samhälle.

Skånetrafiken är en förvaltning inom Region Skåne som ansvarar för att driva kollektivtrafiken som innefattar Pågatåg, Öresundståg, regionbuss, stadsbuss och spårvagn samt färdtjänst och sjukresor. Vi erbjuder hållbara resor för alla som bor, verkar och reser i Skåne.

Tågtrafiken utgör en central del av vårt utbud. Under perioden från den 1 december 2024 till och med den 30 november 2025, genomfördes nästan 59,2 miljoner resor med Pågatågen och Öresundståg i Skåne och till Danmark via Öresundsbron. Den svenska tåginfrastrukturen med järnvägsspår och Öresundsbron utgör en viktig ryggrad för resandet i Öresundsregionen. Att infrastrukturen är anpassad efter resandebehovet och fungerar som den ska är en avgörande tillväxtmotor för hela södra Sverige. Det möjliggör större arbetsmarknadsregioner, att företag kan växa och fler bostäder byggas.

Det är statens ansvar att avsätta resurser för infrastrukturen i Sverige. Fler spår, åtgärder vid flaskhalsar och insatser för underhåll och teknisk utveckling är avgörande för Öresundsregionens fortsatta tillväxt och för möjligheterna till tågtransporter vidare i Sverige och via Danmark ut i Europa.

När resandet ökar och regionala tåg delar spårinfrastruktur med fjärrtåg och godstransporter genom Skåne, uppstår kapacitetsbrist på vissa järnvägsstråk. Tåginfrastrukturen i Skåne är dessutom ålderstigen, sliten och har eftersatt underhåll, vilket gör systemet sårbart. Händelser som signalfel och växelfel får en stor inverkan på tågtrafiken och drabbar många resenärer som har tider att passa och livspussel att få ihop.

En annan betydande orsak till inställda och försenade tåg, orsakas av påverkan av väder och vind samt på den mänskliga faktorn med obehöriga personer i spårområdet. Med ökad kunskap och förändrade attityder till obehöriga i spår kan vi påverka så att tågen kan köra som de ska i Skåne.

Denna sammanställning visar läget för tågtrafiken i Skåne och statistiken synliggör de orsaker som finns bakom försenade eller inställda tåg. Utfallet tydliggör ansvarsfördelningen och vilka utmaningar som de ansvariga parterna i kedjan behöver hantera för att minimera hinder och öka tågens punktlighet och tillförlitlighet i Skåne och över Öresundsbron.

Maria Nyman
Trafikdirektör, Skånetrafiken

Bakgrund

Sammanställningen *Läget i tågtrafiken 2025* baserar sig på statistik under perioden den 1 december 2024 till och med den 30 november 2025.

Under denna tidsperiod genomfördes 59,2 miljoner resor med Pågatågen och Öresundståg i Skåne och över Öresundsbron. De allra flesta tåg avgår och ankommer till slutstationen i tid, och punktligheten var i november 2025 81 procent för Öresundståg och 90 procent för Pågatågen. Men, det är när tåg blir inställda eller försenade som missnöje och frustration skapas hos resenärerna. När man inte kan lita på att tågen går som de ska påverkas vardagspusslet och planer blir förändrade.

Denna sammanställning syftar till att tydliggöra orsakerna bakom försenade och inställda tåg. Varje händelse som påverkar tågtrafiken rapporteras enligt orsakskoder baserade på Trafikverkets riktlinjer. Systemet gör det möjligt att härleda orsakerna och ansvarig aktör för problemet, när sådan finns. Den sammanlagda statistiken visar både enskilda händelser med stor påverkan samt långsiktiga strukturella utmaningar som måste åtgärdas för att förbättra punktligheten och tillförlitligheten i tågtrafiken i Skåne och över Öresundsbron.

Analysen visar att Skånetrafiken och våra upphandlade leverantörer kan göra mer. Samtidigt som det blir tydligt att många försenade och inställda tåg beror på infrastrukturproblem - ett statligt ansvar som omfattar långsiktig infrastrukturplanering, ägande och förvaltning via Trafikverket.

Tågtrafikens betydelse och framtida utmaningar

Tågtrafiken är en viktig del av kollektivtrafiken i Skåne och över Öresundsbron; det är inte bara en nödvändighet för vardagsresenären utan också en motor för regional utveckling. En kapacitetsanalys för framtida tågtrafikscenarier¹ som togs fram till Region Skånes Persontågsstrategi 2020-2040 visar att spårkapaciteten i regionen är på väg att nå kritiska nivåer. Även med planerade åtgärder, som utbyggnad av fler spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund, fram till 2040, riskerar kapacitetsnyttjandet att bli så högt att det inte räcker för att möta resandebehovet och påverkar tillförlitligheten till att resa med tåg.

Vem har ansvar för vad inom infrastruktur?

Skånetrafiken och Region Skåne äger inte några järnvägar och väldigt lite annan spårinfrastruktur. Tågtrafiken är beroende av hela infrastrukturens funktionalitet, med bland annat spår och växlar som Trafikverket äger och ett system med bland annat kontaktledningar som de förvaltar. Möjligheterna att utveckla tågtrafiken begränsas dels av spårkapaciteten i systemet, dels av vilka andra tågoperatörer som vill nyttja den.

Utbyggnad av spårinfrastrukturen finansieras genom den budget som regeringen årligen fastställer för Trafikverket, och de åtgärder som ska finansieras planeras in i det som kallas Nationell plan för transportsystemet. Region Skåne disponerar en statlig summa pengar via Regional transportinfrastrukturplan (RTI). Här beslutar Region Skåne vilka åtgärder som ska prioriteras. Stora åtgärder i järnvägens infrastruktur behöver finansieras i nationell plan, medan trimningsåtgärder och mindre objekt kan finansieras eller delfinansieras genom RTI-planen.

Det är Trafikverket som har ansvar för den samlade planeringen av trafik och banarbeten på järnvägsspåren, den så kallade tågplanen, som också innehåller tidtabell för persontåg och godståg.²

²Region Skåne, Persontågsstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040.



Antal resor

... ackumulerat januari till och med november 2025



59,2 miljoner

genomförda resor totalt med Pågatågen och Öresundståg i Skåne och till Danmark, varav:

27,1 miljoner

... resor med Pågatågen

16 miljoner

... resor med Öresundståg till Danmark

Punktlighet

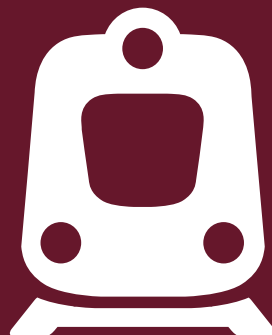
... ackumulerat januari till och med november 2025

90 procent

... för resor med Pågatågen

81 procent

... för resor med Öresundståg



Resandeflödet i Skåne

Tågtrafiken i Skåne trafikeras av Pågatågen och till liten del av Krösatågen. Öresundstågen trafikerar i Skåne, till angränsande län och över Öresundsbron till Danmark.

Pågatågen är ett lokalt tågssystem med god tillgänglighet som förbinder småorter i Skåne med större tätorter.

Öresundstågen är ett storregionalt tågssystem som går genom sex sydsvenska län och mellan två länder. Öresundstågen erbjuder de snabbaste restiderna, trafikerar större orter och tar resenären över till Danmark via Öresundsbron.

Krösatågen trafikerar en enskild sträcka i Skåne. Trafiken bedrivs i samverkan med angränsande län.



Tågtrafiken i Skåne, Öresundsregionen och de angränsande länen till Skåne består av ett antal stråk, där tågtrafiken över Öresundsbron, på Västkustbanan och Södra stambanan har störst resandeflöden.

Viktiga stråk och resandeflöden

Det finns ett större antal centrala stråk där resandeflödet är som störst. Det är Södra stambanan som förbinder Hässleholm med Malmö och vidare till Köpenhamn och det är Väst kustbanan som förbinder Ängelholm-Helsingborg med Malmö och vidare till Köpenhamn. Det största resandeflödet, som också står för den största resandeutvecklingen, är sträckan Malmö till Copenhagen Airport och Köpenhamn över Öresundsbron.

Fakta

Tågtrafiken i Skåne och över Öresund

- **Dagligt resande:** I genomsnitt 472 000 resor med tåg och buss (stad, region) samt 6 500 serviceresor.
- **Tåg:** 111 Öresundståg, 99 Pågatåg.
- **Öresundståg:** Trafiksystem med de snabbaste restiderna och trafik till Danmark. Körs tillsammans med regionerna norr och öster om Skåne. Skånetrafiken är 40 procent delägare i Öresundståg.
- **Öresundstågstrafiken** över Öresundsbron till Österport station utförs av Skånetrafiken åt danska Trafikministeriet.
- **Pågatågen:** Finmaskigt tågssystem med god tillgänglighet som förbinder de mellanliggande orterna med de större tätorterna.
- **Krösatåg:** Trafik i norra Skåne och länen runt omkring och körs i samverkan med dem.
- **Spårvagn** i Lund som trafikerar Lund C, ESS och stadsdelen Brunnshög.

Resandeutvecklingen i Skåne och över Öresundsbron

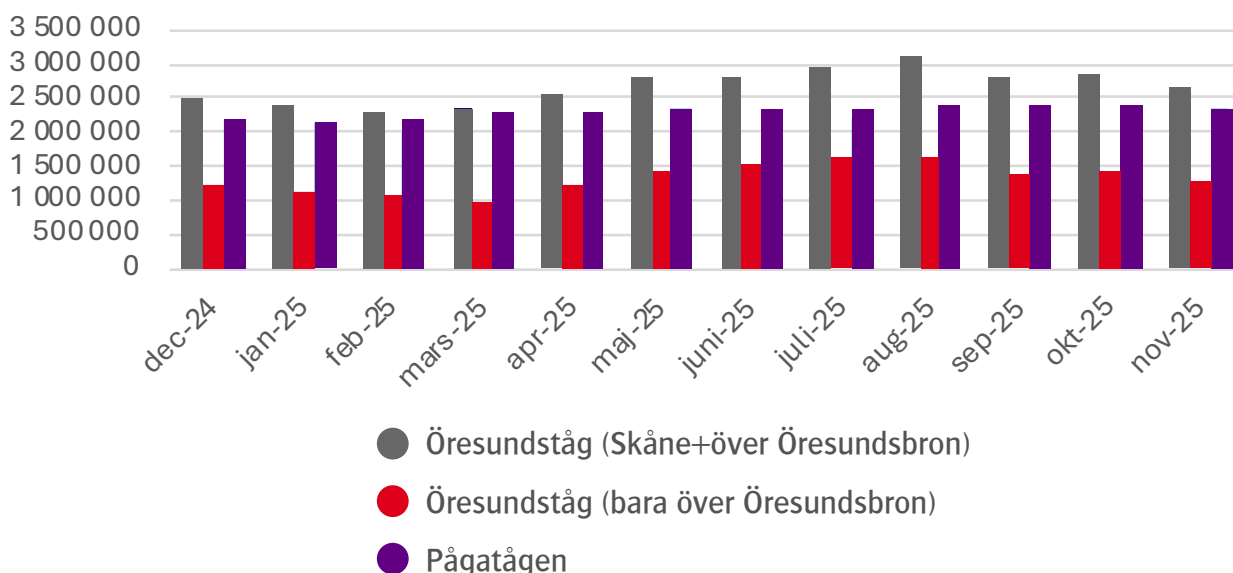
Resandeutvecklingen med tåg har ökat markant över tid. Efter en kraftig nedgång under pandemiåren har ökat resandet för varje år som går. Tågresandet står för en stor del av den totala procentuella ökningen av resandet med kollektivtrafiken i Skåne och över Öresundsbron.

År 2023 och 2024 nåddes nya toppnivåer. Totalt genomfördes 48 miljoner tågresor under 2023 och 54,7 miljoner resor år 2024, och det är resandet över Öresundsbron som procentuellt ökar mest varje år.

Resandeutvecklingen i Skåne och över Öresundsbron 2025

Det totala resandet med tåg under perioden den 1 december 2024 till och med den 30 november 2025 uppnår en hög nivå med knappt 59,2 miljoner resor. Av dessa har 32,1 miljoner resor genomförts med Öresundståg i Skåne och till Danmark, varav 16 miljoner av dessa är resor över Öresundsbron. 27,1 miljoner resor genomfördes med Pågatågen under samma period.

Resandeutveckling 2025



Figur 1: Resandeutveckling 2025

Punktlighet

Skånetrafiken har som mål att punktligheten ska vara hög och att resenärer ska komma fram i tid. För Öresundståg är målet för punktlighet 90 procent och för Pågatågen 91 procent. Trafikverket mäter punktligheten annorlunda än Skånetrafiken. Bland annat är ett tåg som är 5:59 sent punktligt hos Trafikverket (RT5) medan Skånetrafiken har 3:59 (RT3) som mått. Därtill mäter Trafikverket ankomst till slutstation och Skånetrafiken samtliga stationer som tågen stannar på.

	2025 Ackumulerat utfall till och med november	2024 Ackumulerat utfall helår	2023 Ackumulerat utfall helår
Öresundståg	81%	82%	82%
Pågatågen	90%	87%	85%

Tabell 1: Ackumulerad punktlighet



Händelser i omvärlden som påverkar

Under 2025 har det skett ett antal händelser i omvärlden som har haft påverkan på tågtrafiken i Skåne och som kan bidra positivt, men som även kan innebära utmaningar för den framtida tågtrafiken i Skåne och över Öresundsbron.

Process för en ny Nationell plan för infrastruktur för året 2026-2037

Just nu pågår processen med att ta fram en ny nationell plan för infrastruktur. Den nationella planen styr statens långsiktiga satsningar på vägar, järnvägar, sjöfart och luftfart. Planen omfattar 12 år och revideras normalt vart fjärde år. Den anger ekonomiska ramar och prioriteringar för drift, underhåll och investeringar i infrastrukturen.

Planen omfattar totalt åtgärder för 1 171 miljarder kronor, varav knappt hälften går till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. I mars fick Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en trafikslagsövergripande plan parallellt med att regionerna tog fram länsplaner för regional infrastruktur. Den 30 september presenterade Trafikverket förslaget som är på remiss fram till den 30 december 2025.

För Skånes del har utbyggnad av dubbelspår mellan Helsingborg Maria och Helsingborg C, den sista enkelspåriga delen på Väst kustbanan, lyfts ur planen. Den sista avgörande sträckan är viktig för hela Väst kustbanan för att nå dess fulla potential och att tidigare infrastrukturinvesteringar, så som Hallandsåstunneln och Varbergstunneln, ger den förväntade kapacitetshöjningen av banan som så väl behövs. När de återstående fyra kilometerna av dubbelspår byggs kan kapacitet utökas från åtta till 30 tåg i timmen.

Öresundsbron intäkter för en snabbare utbyggnadstakt av ny infrastruktur i Skåne

Regeringen tog beslut i oktober 2024 att Öresundsbrons framtida överskott, efter det att skulderna är betalda omkring år 2029, ska återinvesteras i infrastruktur i Öresundsregionen på samma sätt som intäkter från trängselskatter används i Stockholm och Göteborg. Trafikverket uppskattar överskottet till cirka 25 miljarder kronor under åren 2032–2050.

I en underlagsrapport till nationell plan har Trafikverket gett förslag på ett objekt i Skåne som är lämpligt för en OPS-lösning (Offentlig-Privat samverkan). Det gäller bland annat utbyggnaden av Södra stambanan, med två nya spår på sträckan Hässleholm - Stångby. I juni 2025 tillsatte regeringen en särskild utredare. Utredningen ska undersöka alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur.

Nästa generation Öresundståg – bidrar till en positiv utveckling

För att möta den kraftigt ökande persontrafiken med tåg över Öresundsbron och i Skåne är nästa generation Öresundståg en avgörande och viktig pusselbit i lösningen. De nya tågen ska ersätta de gamla Öresundstågen, vars tekniska livslängd beräknas sträcka sig fram till år 2040. Nästa generation Öresundståg föreslås vara längre och rymma fler passagerare, ge bättre komfort och kortare restid samtidigt som de bidrar till en mer pålitlig tågtrafik.

Region Skånes fullmäktige tog den 30 september 2025 ett investeringsbeslut för Nästa generation Öresundståg. Detta innebär bland annat att Regionfullmäktige uppdrar åt kollektivtrafiknämnden att upphandla nya fordon för Öresundstågstrafiken. Även de övriga fem sydsvenska regionerna, som tillsammans med Skånetrafiken äger Öresundståg AB, har ställt sig bakom förslaget. De första tågen förväntas sättas i drift i början av 2030-talet.

Beslut om gränskontroller

Regeringens beslut om att kontinuerligt förlänga de tillfälliga gränskontrollerna med sex månader åt gången har pågått sedan flyktingkrisen 2015. I november 2025 fattade regeringen det senaste beslutet. Gränskontrollerna sker vid Sveriges inre gräns på Hyllie och påverkar vardagsresenärerna mellan Danmark och Sverige mycket, då varje tåg stannar cirka sex minuter i Hyllie. Detta kan vara ett hinder för en möjlig ökad turtäthet i tågtrafiken. Med över 20 000 pendlare dagligen över Öresundsbron med tåg, summeras fördröjningarna till drygt 30 miljoner minuter per år, enligt en rapport från Greater Copenhagen³.

Öresundsbron stängdes

I april uppdagades spårfel på Öresundsbron, vilket ledde till sänkt hastighet och reducerat antal tågavgångar mellan Malmö och Köpenhamn under perioden 14–22 april. Detta påverkade resandet markant och syns i statistiken för 2025. Problemen gällde bland annat spårväxlar på Pepparholm och rörelsefogar på bron, vilka krävde åtgärder innan normal trafik kunde återupptas. Fram till efter påsk gick det betydligt färre tåg med nedsatt hastighet, jämfört med normalt.

Kategorisering av försenade och inställda tåg

Det finns flera orsaker till att tåg blir försenade eller inställda. Trafikverket rapporterar driftstörningar enligt ett kodsysteem som utgår ifrån vad orsaken till störningen uppfattas vara och vem som är ägare av problemet. Skånetrafikens sammanställning *Läget i tågtrafiken 2025* baserar sig på Trafikverkets statistik och kodsysteem, enligt Trafikverkets Järnvägsnätsbeskrivning 2025⁴.

Infrastruktur

Under orsakskod *Infrastruktur* registreras störningar där Trafikverket är huvudsakliga ägare av problemet. Här registreras till exempel:

- Fel i signalsystemet.
- Växelfel.
- Slitna eller skadade spår som gör att tåget måste köra långsammare.
- Kontaktledningsfel som stoppar tillförseln av el.

Följdorsaker

Under orsakskod *Följdorsaker* registreras störningar som orsakas av tidigare händelser, exempelvis:

- Invänta försenade tåg som ska vända.
- Missade anslutningar för personal på grund av förseningar.
- Spårbrist på grund av tåg före.
- Tåg stört av annat tåg, exempelvis vid förbigång av annat tåg eller möte med korsande tåg.

Driftledning

Under orsakskod *Driftledning* registreras störningar som kan härledas till Trafikverkets driftledningsansvar. Här registreras till exempel:

- Prioriteringar av tåg vid tåγκö, med avvägning hur ett tåg prioriteras framför ett annat vid exempelvis förseningar och dess följdorsaker, felaktig trafikinformation.

⁴Trafikverket, *Järnvägsnätsbeskrivning 2025*, (2025)

Järnvägsföretag

Under orsakskod *Järnvägsföretag* registreras störningar där järnvägsföretagen, i detta fall Skånetrafiken och upphandlade leverantörer av drift och trafiken, är de huvudsakliga problemägarna. Här registreras till exempel:

- Fordonsfel: tekniska fel med bromsar, dörrar, motorer eller annat som gör att tåget inte kan köra.
- Brist på fungerande tåg på grund av underhåll eller tekniska problem.
- Personal: sjukdom eller frånvaro hos tågvärdar eller lokförare.
- Logistiska orsaker: förare inte är på rätt station vid rätt tid.

Olyckor/Yttre tillbud och externa händelser

- Obehöriga i spåret.
- Påkörningsolyckor.
- Tekniska problem eller urspårningar.
- Extern påverkan, exempelvis sabotage eller oförutsedda händelser
- Väderrelaterade störningar: framkomlighet på grund av väder exempelvis träd på spår, spårhalka, snö och is.

Utland/Annan infrastrukturförvaltare

Orsakskod *Utland/Annan infrastrukturförvaltare* berör Öresundstågen som trafikerar mellan Sverige och Danmark. Här registreras:

- Tåg som anländer sent till Sverige från Danmark.

Statistik och analys av orsaker till inställda och försenade tåg

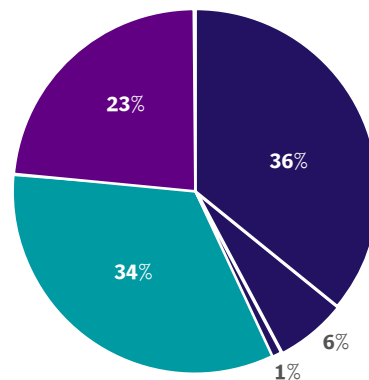
Orsaker till inställda tåg – totalt

Under perioden den 1 december 2024 till och med den 30 november 2025 har cirka 8 915 inställda avgångar registrerats för Öresundståg och Pågatågen tillsammans. För att identifiera orsakerna till dessa inställda avgångar kategoriserar Trafikverket dem enligt ett antal koder. De främsta orsakerna till inställda avgångar i Skåne är under denna period enligt följande:

- Infrastruktur: 3 216 inställda tåg (36%)
- Följdorsak: 556 inställda tåg (6%)
- Driftledning: 70 inställda tåg (1%)
- Olycka/Yttre tillbud och externa händelser: 2 986 inställda tåg (34%)
- Järnvägsföretag: 2 087 inställda tåg (23%)

Orsaker till inställda tåg 2025 (totalt)

Kategori	Andel
● Infrastruktur	36%
● Följdorsaker	6%
● Driftledning	1%
● Olycka/Yttre tillbud och externa händelser	34%
● Järnvägsföretag	23%



Figur 2: Orsaker till inställda tåg 1 december 2024 – 30 november 2025 (totalt)

Den främsta orsaken till inställda tågavgångar i Skåne under denna tidsperiod går att härleda till kategorin *Infrastruktur* som står för 36 procent. När orsakskategorierna *Följdorsaker* och *Driftledning* adderas till denna kategori blir den sammanlagda totalen 43 procent, där Följdorsaker står för sex procent och Driftledning en procent.

De tre kategorierna hänger samman, då följdorsaker kan uppstå som kedjereaktioner av infrastrukturella händelser, exempelvis växelfel, nedrivna kontaktledningar, skadade spår med mera. De kan också orsakas av exempelvis tåg som går sönder när de trafikerar spåren som leder till att nästa och ofta flera påföljande tåg ställs in. Andra följdorsaker som kan uppstå är spårbrist på grund av tåg framför, väntan på försenade vändande tåg eller personal som missar anslutningar.

En framträdande nämnare för inställda tåg inom dessa tre orsakskategorier är att en stor andel går att härleda till vad som faller under Trafikverkets ansvar att se till att transportsystemet för järnväg fungerar med långsiktig planering, drift och underhåll. Men några orsaker faller också under järnvägsföretagets ansvar när det gäller exempelvis fordon som går sönder eller när det saknas personal.

Den andra största kategorin till inställda tåg i Skåne under samma period är orsaker som föränleds av *Olycka/Yttre Tillbud och externa händelser*, så som exempelvis obehöriga i spår, kraftigt väder och vindpåverkan. Denna kategori står för 34 procent av alla inställda tåg.

Orsakskod *Järnvägsföretag* står för 23 procent av de inställda avgångarna, där ägaransvaret tillskrivs Skånetrafiken och de upphandlade leverantörerna för drift och underhåll av fordonen. Under denna kategori finns orsaker såsom fordonsfel, personalbrist och logistiska problem, exempelvis fordon och/eller personal som befinner sig på annan geografisk plats som en konsekvens av andra händelser. Andelen inställda tåg som kodat Järnvägsföretag är högre för Öresundståg än för Pågatågen. Det är också vanligare att händelser relaterade till orsakskod *Järnvägsföretag* leder till inställda tåg snarare än att de blir försenade, vilket förklarar den procentuella skillnaden mellan inställda tåg totalt sett (23%) jämfört med försenade tåg (17%).

De två största kategorierna till inställda tåg, totalt sett under statistikperioden belyser de största utmaningarna för tågtrafiken i Skåne när det gäller inställda tåg. En av dem är den påverkan på tågtrafiken och inställda tåg som orsakas av de långsiktiga infrastrukturella utmaningarna med begränsad spårkapacitet på hårt trafikerade stråk, eftersatt underhåll och tekniska brister som faller under orsakskod *Infrastruktur, Följdorsaker* och *Driftledning*. Den andra utmaningen är den påverkan som oförutsedda händelser har på tågtrafiken och inställda tåg som går att härleda till obehöriga i spår och väderrelaterad påverkan som kategoriseras som *Olycka/Yttre Tillbud och externa händelser*.

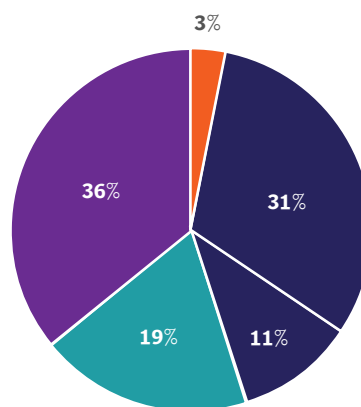
Orsaker till inställda tåg – Öresundståg

De främsta orsakerna till inställda avgångar i Skåne för Öresundståg under perioden från den 1 december 2024 till och med den 30 november 2025 är:

- Infrastruktur: 888 inställda tåg (31%)
- Följdorsaker: 307 inställda tåg (11%)
- Driftledning: 2 inställda tåg (≈0%)
- Olycka/Yttre tillbud och externa händelser: 533 inställda tåg (19%),
- Järnvägsföretag: 1 021 inställda tåg (36%)
- Utland/Annan infrastrukturförvaltare: 90 inställda tåg (3%)

Orsaker till inställda tåg 2025, Öresundståg

Kategori	Andel
● Infrastruktur	31%
● Följdorsaker	11%
● Driftledning	0%
● Olycka/Yttre tillbud och externa händelser	19%
● Utland/Annan infrastrukturförvaltare (extern händelse)	3%
● Järnvägsföretag	36%



Figur 3: Orsaker till inställda tåg 1 december 2024 – 30 november 2025, Öresundståg

Cirka en tredjedel av inställda Öresundståg, 31 procent, går under orsakskod Infrastruktur. En betydande orsak går att härleda till det akuta underhållet på Öresundsbron som genomfördes under våren 2025. Detta påverkade tågtrafiken för Öresundstågen mellan Danmark och Sverige i tio dagar då Öresundståg fick ställas in, köra med färre tågavgångar och nedsatt hastighet. Kategorin *Följdorsaker* står för 11 procent av de inställda Öresundstågen och kategori *Driftledning* orsakar ett inställt tåg vilket motsvarar ≈ 0,01 procent. Tillsammans står dessa tre orsakskategorier för hela 42 procent av de inställda Öresundstågen under denna period.

36 procent av de inställda Öresundståg kategoriseras under samma period under orsakskod *Järnvägsföretag*. Det motsvarar 1 021 tåg och står för lite mer än en tredjedel av de inställda Öresundstågen. Den relativt höga andelen beror delvis på de problem som uppstår när ett Öresundståg trafikerar mellan två länder med olika strömförsörjningssystem av tågen, utmaningar med planenliga till- och fråkopplingar av tågsätt, pågående installationer av det nya EU-gemensamma signalsystemet ERTMS samt av det faktum att nuvarande Öresundståg börjar bli ålderstigna.

Under kategori *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser* har 19 procent av de inställda Öresundstågen kodats. Det är en betydligt lägre andel jämfört med Pågatågen, där samma orsakskod har motsvarande 40 procent. En annan orsakskod, relevant endast för Öresundstågen är *Utland/Annan infrastrukturförvaltare* där tre procent av inställda Öresundståg har kodats enligt denna kategori.

Fördjupning orsakskod Olycka/Yttre tillbud och externa händelser Öresundståg

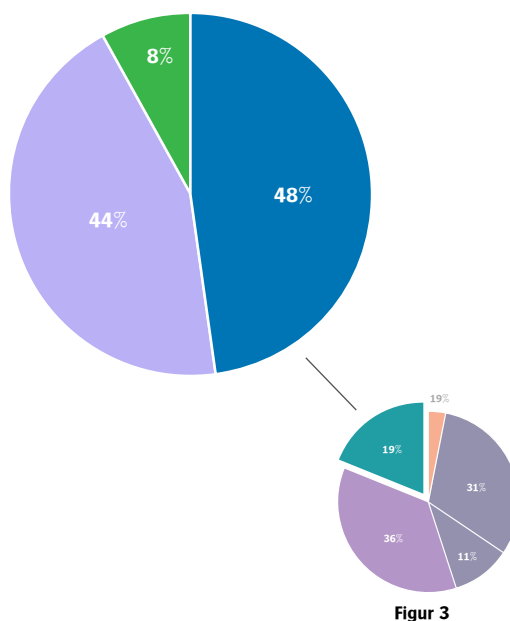
När det gäller orsakskod *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser* delas den in i tre underkategorier. De är *Människa*, *Natur* och *Olycka övrigt*, där *Människa* har 44 procent, motsvarande 237 inställda Öresundståg, *Yttre tillbud och externa händelser* 48 procent, motsvarande 256 tåg och *Natur* åtta procent motsvarande 40 tåg. Totalt inställda Öresundståg i dessa tre kategorier är 533 stycken.

Under kategori *Människa* kodas de inställda tåg som främst beror på obehöriga i spår, men kan också bero på akut sjukdomsfall på tåg, polisiära ärenden, människa i olycka med tåg eller mänsklig skadegörelse. Under orsakskod *Natur* registreras de tåg som ställs in på grund av exempelvis storm och snöstorm, sträng kyla, nedfallna trädgrenar, åska, brand och fåglar. Under *Yttre tillbud och externa händelser* går att hitta de inställda tåg som orsakas av exempelvis kollision, urspårning, strejk, påkört djur eller andra incidenter som inte går att kategorisera under *Människa* eller *Natur*.

Olycka/Yttre tillbud och externa händelser (underkategorier)

Underkategori	Andel
● Yttre tillbud och externa händelser	48%
● Människa	44%
● Natur	8%

Figur 4: Olycka/Yttre tillbud och externa händelser, underkategorier



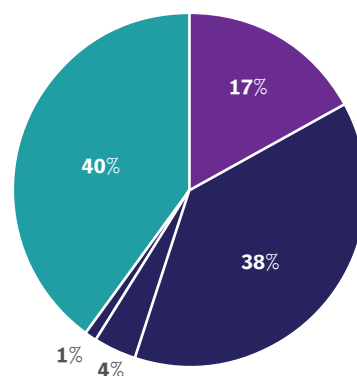
Orsaker till inställda tåg – Pågatågen

De främsta orsakerna till inställda tåg i Skåne för Pågatågen under perioden 1 december 2024 – 30 november 2025 är:

- Infrastruktur: 2 328 inställda tåg (38%)
- Följdorsaker: 249 inställda tåg (4%)
- Driftledning: 68 inställda tåg (1%)
- Olycka/Yttre tillbud och externa händelser: 2 453 inställda tåg (40%)
- Järnvägsföretag: 1 066 inställda tåg (17%)

Orsaker till inställda tåg 2025, Pågatågen

Kategori	Andel
● Infrastruktur	38%
● Följdorsaker	4%
● Driftledning	1%
● Olycka/Yttre tillbud och externa händelser	40%
● Järnvägsföretag	17%



Figur 5: Orsaker till inställda tåg 1 december 2024 – 30 november 2025, Pågatågen

2 328 inställda pågatåg, motsvarande 38 procent, är från den 1 december 2024 fram till den 30 november 2025 kodade under orsak *Infrastruktur*. Fyra procent av de inställda Pågatågen är kodade under *Följdorsaker* och en procent under *Driftledning*. Sammanlagt är 43 procent av de inställda Pågatågen kodade under dessa tre kategorier som förenas av att de relaterar till Trafikverkets uppgift att hålla transportsystemet för järnväg i gång med hjälp av planering, drift och underhåll på lång sikt.

En annan betydande orsak till inställda pågatåg går att hitta under orsakskoderna *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser* med 40 procent kodade händelser. Under orsakskod *Järnvägsföretag* är 17 procent av de inställda Pågatågen registrerade under samma period.

Fördjupning orsakskod Olycka/Yttre tillbud och externa händelser, Pågatågen

Orsakskoden *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser* delas in i tre underkategorier. De är *Människa*, *Natur* och *Yttre tillbud och externa händelser*.

Av de inställda Pågatågen som är kodade i en underkategori, står *Yttre tillbud och externa händelser* för 56 procent, motsvarande 1 387 tåg, *Natur* för 13 procent, motsvarande 311 tåg och *Människa* för 31 procent, motsvarande 755 tåg. Totalt är det 2 453 pågatåg som är inställda under dessa tre underkategorier.

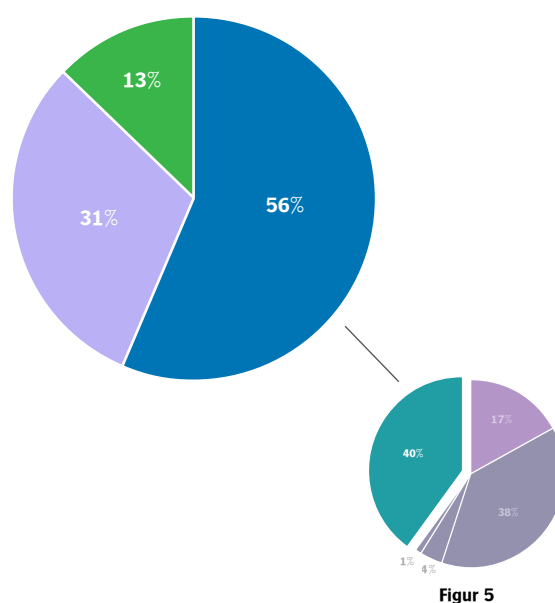
Kategorin *Yttre tillbud och externa händelser* omfattar inställda tåg till följd av incidenter som kollision, urspårning, strejk, påkörning av djur eller andra händelser som inte kan hänföras till *Människa* eller *Natur*. I underkategori *Natur* finns de inställda tåg som beror på exempelvis storm och snöstorm, sträng kyla, nedfallna trädgrenar, åska, brand och fåglar.

Att Pågatågen totalt sett har en högre andel inställda tåg (40 %) jämfört med Öresundståg (19 %) under orsakskoden *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser* beror främst på de två underkategorierna *Yttre tillbud och externa händelser* och *Natur*. Pågatågen är mer känsliga för dessa typer av störningar. Bland annat trafikerar de fler enkelspåriga tågsträckor jämfört med Öresundstågen. De trafikerar också ett antal väderkänsliga sträckor, exempelvis Simrishamn och Ystad samt Vallåkra och Helsingborg via Råådalen där infrastrukturen är känslig för hård vind och påverkas av nedfallna trädgrenar.

Olycka/Yttre tillbud och externa händelser (underkategorier)

Underkategori	Andel
Yttre tillbud och externa händelser	56%
Människa	31%
Natur	13%

Figur 6: Olycka/Yttre tillbud och externa händelser, underkategorier



Statistik som utmärker sig

Inställda tåg 1 december 2024 – 30 november 2025

- **42 procent av inställda Öresundståg** beror på infrastrukturella problem och dess följdorsaker. Att den procentuella andelen är så hög beror delvis på att Öresundsbron följs av återkommande växelfel och spårproblem. En annan betydande faktor som har påverkat är de spårproblem som pågick under tio dagar på Öresundsbron.
- **36 procent av inställda Öresundståg** faller under kategori Järnvägsföretag. Det är en högre andel än för Pågatågen, som är 17 procent. Detta beror bland annat på ett antal utmaningar under 2025, så som exempelvis till- och fränkopplingar av tågsätt, installation av ERTMS samt det faktum att Öresundstågen börjar bli ålderstigna.
- **40 procent av alla inställda pågatåg** är under orsakskategori Olycka/Yttre tillbud vilket är en betydande högre andel jämfört med Öresundståg, 19 procent. En förklaring till den högre andelen beror på att Pågatågen kör på fler enkelspåriga sträckor som är mer känsliga för väderstörningar jämfört med Öresundståg.
- **Spårspring och andra incidenter** orsakade av människor, som kodas under *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser* och underkategori *Människa* har en stor påverkan på tågtrafiken. Under denna period ställdes 755 pågatåg och 237 Öresundståg in på grund av denna anledning.

Orsaker till försenade tåg – totalt

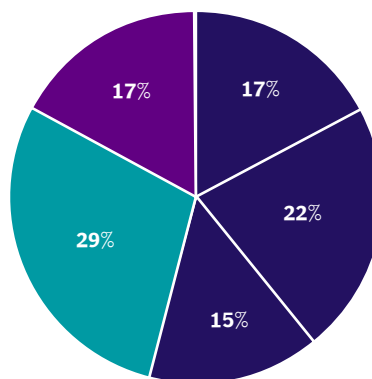
Under perioden den 1 december 2024 till och med den 30 november 2025 har sammanlagt 15 065 timmar i förseningsvolym registrerats för Öresundstågen och Pågatågen tillsammans.

För att identifiera orsakerna till förseningsvolymen kategoriserar Trafikverket dem enligt ett antal koder. De främsta orsakerna till försenade avgångar i Skåne är under denna period enligt följande:

- Infrastruktur: 2 535 timmar (17%)
- Följdorsaker: 2 338 timmar (15%)
- Driftledning: 3 243 timmar (22%)
- Olycka/Yttre tillbud och externa händelser: 4 435 timmar (29%)
- Järnvägsföretag: 2 514 timmar (17%)

Orsaker till försenade tåg 2025 (totalt)

Kategori	Andel
● Infrastruktur	17%
● Driftledning	22%
● Följdorsaker	15%
● Olycka/Yttre tillbud och externa händelser	29%
● Järnvägsföretag	17%



Figur 7: Orsaker till försenade tåg, 1 december 2024 – 30 november 2025, Totalt

Förseningsvolym som kodoas *Driftledning* motsvarar under perioden 1 december 2024 till och med 30 november 2025, 22 procent motsvarande 3 243 förseningstimmar. Det är den kategori som är den näst största anledningen till inställda tåg, följt efter *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser*.

I kategori *Driftledning* registreras förseningar som går att härleda till Trafikverkets operativa beslut i driftledningen av vilka tåg som ska prioriteras när det uppstår kapacitetsbrist och tåγκöer föranlett av incidenter och händelser. Under orsakskategori *Infrastruktur*, är 2 535 förseningstimmar registrerade, vilket motsvarar 17 procent av förseningsvolymen. Förseningarna inom denna orsakskategori uppstår vid infrastrukturella problem så som exempelvis signal- eller växelfel, strömbavbrott, nedriven kontaktledning där Trafikverket är ägare av problemen som uppstår. Kategori *Följdorsaker* står för 15 procent av förseningsvolymen, vilket motsvarar 2 338 förseningstimmar. Inom denna kategori finns orsaker som beror på exempelvis spårbrist, inväntan på värdande tåg med mera.

Tillsammans står dessa tre orsakskategorier, där infrastrukturella problem, dess följdotsaker och den operativa prioriteringen i driftledningen, för hela 54 procent av den totala förseningsvolymen, motsvarande 8 116 förseningstimmar under denna period.

Isolerat är den största orsaken till försenade tåg, totalt sett under denna period, den förseningsvolym som registreras under kategori *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser*. Den kategorin står för 29 procent, vilket motsvarar 4 435 förseningstimmar som bland annat föranleds av förseningar på grund av obehöriga i spår.

Kategori *Järnvägsföretagen* står för 17 procent av förseningsvolymen, vilket motsvarar 2 514 förseningstimmar. De förseningar som kodas här beror bland annat på fordonsfel, att personal och tåg befinner sig på annat ställe samt personalrelaterade händelser så som sjukdom och brist på personal.

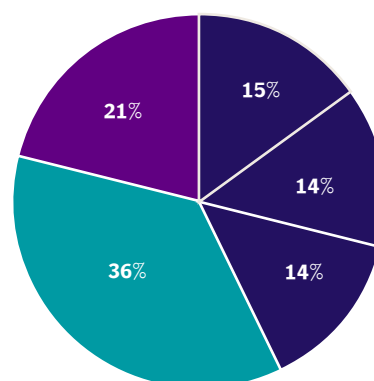
Orsaker till försenade tåg – Öresundståg

De främsta orsakerna till försenade Öresundståg under perioden 1 december 2024 till och med 30 november 2025 är:

- Infrastruktur: 1 184 timmar (15%)
- Följdorsaker: 1 095 timmar (14%)
- Driftledning: 1 051 timmar (14%)
- Olycka/Yttre tillbud och externa händelser: 2 789 timmar (36%)
- Järnvägsföretag: 1 614 timmar (21%)

Orsaker till försenade tåg 2025, Öresundståg

Kategori	Andel
● Infrastruktur	15%
● Driftledning	14%
● Följdorsaker	14%
● Olycka/Yttre tillbud och externa händelser	36%
● Järnvägsföretag	21%



Figur 8: Orsaker till försenade tåg 1 december 2024 – 30 november 2025, Öresundståg

Kategorierna *Infrastruktur*, *Följdorsaker* och *Driftledning* står tillsammans för 43 procent av förseningsvolymen för Öresundståg under perioden mellan den 1 december 2024 till och med den 30 november 2025. Detta motsvarar 3 330 förseningstimmar. Försenade Öresundståg kodade under kategori *Infrastruktur* motsvarar 15 procent och 1 184 förseningstimmar och beror bland annat på återkommande spår- och växelproblem. Orsakskod *Följdorsaker* står för 14 procent av förseningsvolymen och *Driftledning* för 14 procent.

Isolerat är den största anledningen till försenade Öresundståg orsakat av de incidenter som går under kategori *Olycka/Yttre tillbud och externa händelser*. Under denna period står denna kategori för 36 procent av förseningsvolymen, vilket motsvarar 2 789 förseningstimmar.

Under orsakskod *Järnvägsföretag*, kodas förseningar som föranleds av fordonsfel av Öresundstågen, personalbrist och koordineringsproblem.

Plattformshantering, främst på Malmö C, är ett sådant. Förseningar uppstår då Öresundståg inväntar resenärer, som anländer till Malmö C med sena tåg, i syfte att inte strandsätta dem. Den totala förseningsvolymen för Öresundståg enligt kategori *Järnvägsföretag* står för 21 procent av den totala förseningsvolymen, vilket motsvarar 1 614 förseningstimmar.

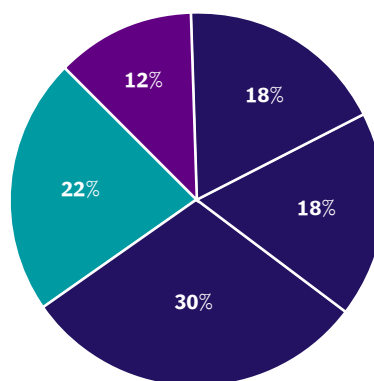
Orsaker till försenade tåg – Pågatågen

Pågatågens främsta orsaker till försenade tåg under perioden 1 december 2024 till och med 30 november 2025 är:

- Infrastruktur: 1 351 timmar (18%)
- Följdorsaker: 1 336 timmar (18%)
- Driftledning: 2 192 timmar (30%)
- Olycka/Yttre tillbud och externa händelser: 1 646 timmar (22%)
- Järnvägsföretag: 900 timmar (12%)

Orsaker till försenade tåg 2025, Pågatågen

Kategori	Andel
● Infrastruktur	18%
● Följdorsaker	18%
● Driftledning	30%
● Olycka/Yttre tillbud och externa händelser	22%
● Järnvägsföretag	12%



Figur 9: Orsaker till försenade tåg 1 december 2024 – 30 november 2025, Pågatågen

Kategorierna *Infrastruktur*, *Följdorsaker* och *Driftledning* står tillsammans för 66 procent av förseningsvolymen för Pågatågen under perioden 1 december 2024 till och med 30 november 2025. Detta motsvarar 4 879 förseningstimmar. Den enskilt största orsaken till försenade Pågatågen är kodade under kategori *Driftledning*, som står för 30 procent av den totala förseningsvolymen, vilket motsvarar 2 192 timmar. Majoriteten av dessa förseningstimmar går att härleda till Trafikverkets operativa prioriteringar i driftledningen för vilket tåg som har företräde att köra framför ett annat.

Pågatågen som kör enligt tidtabell kan nedprioriteras för att invänta annat tåg som får företräde att köra, vilket föranleder förseningar för Pågatågen. Detta tågslag är mer känsligt för denna typ av förseningar, då Pågatågen jämfört med Öresundståg trafikerar fler enkelspåriga banor där det inte finns möjlighet för omkörning av andra tågslag, så som regionaltågen (Öresundståg), fjärrtåg (SJ med flera) och godståg. Förseningsvolymen som kodas under kategori *Infrastruktur* står för 18 procent och *Följdorsaker* för 18 procent.

Olyckor/Yttre tillbud och externa händelser står för cirka 22 procent av förseningsvolymen för Pågatågen under denna period, vilket motsvarar 1 646 förseningstimmar och orsakskoden *Järnvägsföretag* står för 12 procent, vilket motsvarar 900 förseningstimmar. Det är en betydligt lägre procentandel jämfört med vad denna kategori orsakar förseningar för Öresundstågen.

Statistik som utmärker sig

Försenade tåg 1 december 2024 – 30 november 2025

- **Den höga andel försenade Öresundståg** som beror på infrastrukturell påverkan, dess följdorsaker och Trafikverkets driftledning, är sammantaget 43 procent av den totala förseningsvolymen, vilket motsvarar 3 330 förseningstimmar.
- **Den totala förseningsvolymen** för Pågatågen under kategori Driftledning, är betydligt högre jämfört med Öresundståg. För Pågatågen står denna kategori för 30 procent av förseningsvolymen och för Öresundstågen 14 procent. En betydande orsak är hur Trafikverkets driftledning gör prioriteringar vid tågkö, där Pågatågen oftare får invänta andra tåg som får företräde.

Slutord

Tågtrafiken i Skåne är en avgörande drivkraft för regionens tillväxt, en förutsättning för en större arbetsmarknad och en nyckel i omställningen till ett mer hållbart samhälle där fler kan resa kollektivt. Under det gångna året har vi sett en fortsatt stark ökning av tågresandet, men också utmaningar som påverkar tågens punktlighet och tillförlitlighet.

Våra analyser visar att de främsta orsakerna till förseningar och inställda tåg i Skåne är kopplade till infrastrukturella orsaker och dess konsekvenser, olyckor och yttre tillbud som exempelvis väderstörningar, samt utmaningar som vi själva behöver arbeta mer med. Nästan hälften av alla störningar i tågtrafiken i Skåne kan härledas till Trafikverkets ansvarsområde och de följd effekter i driften som uppstår vid exempelvis spårfel, växelfel och eftersatt underhåll. Dessa problem får särskilt stor påverkan på de mest centrala stråken; Södra stambanan och Västkustbanan, där tågtrafiken är omfattande och spårkapaciteten begränsad. Det innebär att varje incident får omfattande konsekvenser för resenärerna.

Just nu är Nationell plan för trafikinfrastruktur 2026–2037 ute på remiss. Det är avgörande att Skåne prioriteras i kommande satsningar. Särskilt viktigt är att utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan mellan Helsingborg Maria och Helsingborg C återförs till planen, så att tidigare investeringar i bland annat Hallandsåstunneln och utbyggnad i Varberg med dubbelspår och ny tunnel, kan ge full effekt och öka kapaciteten. Utbyggnaden av Södra stambanan, med två nya spår mellan Lund och Hässleholm, behöver också påskyndas för att möta det växande resandebehovet. Här kan offentlig-privat samverkan (OPS) vara en möjlig väg för att öka utbyggnadstakten.

En särskilt allvarlig utmaning är de störningar som orsakas av människor med obehöriga i spårområdet. Detta leder inte bara till inställda avgångar och förseningar, utan skapar också en osäker arbetsmiljö för tågpersonal och påverkar tusentals resenärers vardag. Ett nära samarbete mellan Trafikverket, tågoperatörer och samhället i stort krävs, med både fysiska åtgärder, informationsinsatser och attitydförändrande arbete.

Som ansvarig aktör för kollektivtrafiken i Skåne behöver vi fortsätta att utveckla vårt arbete för ökad punktlighet och tillförlitlighet. Året 2025 visar att det finns mer att göra, särskilt när det gäller Öresundståg mellan Sverige och Danmark. Den gränsöverskridande driften innebär särskilda utmaningar. Framtiden ser dock positiv ut med Nästa generation Öresundståg, som innebär betydande investeringar i kapacitet och komfort. När dessa tåg sätts i drift kommer resenärer tydligt att märka förbättringar i både tillförlighet, restid och reseupplevelse.

Avslutningsvis vill jag understryka att satsningar på järnvägsinfrastrukturen i Skåne är av nationell betydelse. För att hela Sverige ska kunna växa och utvecklas hållbart krävs det att vi tillsammans, stat, region, kommun och utförare av kollektivtrafiken, tar ansvar för att skapa en punktlig, robust och framtidssäkrad tågtrafik. Våra resenärer förtjänar att kunna lita på tåget, varje dag.

Skånetrafiken finns till för alla som bor, verkar och reser i Skåne. Vi gör det enkelt att resa hållbart. Varje dag gör människor cirka 465 000 resor med någon av våra 14 000 dagliga turer med buss och tåg samt 5 500 serviceresor – till jobbet, familjen och vännerna. Våra resor med bussar och tåg är märkta med Bra Miljöval och genom att resa kollektivt bidrar vi tillsammans till ett hållbart samhälle, en bättre miljö och ett levande landskap. Det ger hela Skåne kraft. Eller skjuts om man så vill.

Alla Skånetrafikens buss- och tågresor är märkta med Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval.



Bra Miljöval

Denna broschyr är tryckt på miljövänligt papper tillverkat av 100 procent returfiber.

