

Koncernkontoret
Avdelningen för regional utveckling



1 (17)

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Metodiken för byggordning i Vägval för Skåne

Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Vägval för Skåne	5
3 Regional tillgänglighet	7
4 Regionala mål.....	8
5 Systemperspektiv	11
6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier	13
6.1 ERTMS.....	13
6.2 Genomförandeplan	13
6.3 Underhållsplan.....	14
6.4 Beslutade investeringar enligt plan.....	14
7 Kostnad och finansiering	16
8 Omvärldsperspektiv och övrigt.....	17

1 Sammanfattning

Detta PM:et ger en sammanfattande beskrivning av hur bedömning av byggordningen inför remissversionen har genomförts.

För att maximera nyttorna ska objektkandidaten i Vägval för Skåne byggas ut systematiskt, med hänsyn taget till intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnigt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet givet regionala mål. Att beakta regional mål står inte i kontrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet av transportsystemet. Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av ett stråk i taget. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”de mest lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där lämpligt eftersträvas tydliga steg mot färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid.

Andra bedömningskriterier handlar om beaktande av finansiella ramar, bidrag till redundans samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Byggordningen ska stötta en hållbar regional utveckling, även socialt. Inom ramen för framtagning av Vägval för Skåne genomförs därför en förenklad social konsekvensbedömning. Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av

de sociala konsekvenserna som objektkandidater som föreslås i Vägval för Skåne medför.

Byggordningen utgår från tidigare utredningar (bland annat brist- och kapacitetsanalyser, åtgärdsvalsstudier och kapacitetsanalyser), trafikering och trafikupplägg samt planer och prognoser för tågtrafikens utveckling.

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverket som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Förändringar i till exempel resande- och kostnadsutveckling, trafikprognoser samt logistikupplägg behöver därför fortsatt beaktas ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordningen i remissförslaget förutsätter att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) samt aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Därför behöver beslut om slutgiltigt innehåll av Vägval för Skåne invänta regeringens fastställelse av nationell plan.

Byggordningen är en levande process som speglar nuläget och utgår från föränderliga förutsättningar. Bedömningsprocessen och de kriterier som används behöver därför följas kontinuerligt och tillåtas utvecklas över tid.

Vägval för Skåne remitteras under perioden november 2025 och februari 2026. Efter beredning av förslaget och synpunkterna fastställer regionfullmäktige innehållet i Vägval för Skåne.

2 Vägval för Skåne

Region Skåne är regional utvecklingsansvarig i Skåne i enlighet med lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det innebär bland annat att Region Skåne upprättar och fastställer länsplaner för regional transportinfrastruktur, som i sin tur är en del av den av regeringen fastställda Nationella transportinfrastrukturplanen.

I regeringens framttagande av Nationell transportinfrastrukturplan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsbeslutet och Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan. Det är Region Skåne som företräder Skåne i fråga om prioriterade åtgärder i den Nationella planen.

Regeringen beslutar om den nationella planen, men man lyssnar även på regionala synpunkter.

För att nå framgång med regionala synpunkter krävs *regionalpolitisk och geografisk enighet kring en gemensam behovsbild med tydliga prioriteringar*. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig verksamhet och beslut kan omprövas längre fram, måste även Skånes budskap vara likalydande under en lång tidsperiod.

För att underlätta att Skåne får gehör för sina synpunkter på nationell nivå och får mer av statliga investeringar, har Region Skåne beslutat (fullmäktigebeslut 2022-12-13) att ta fram en ny gemensam behovsbild, *Vägval för Skåne*.

Vägval för Skåne är en sammanvägning av möjliga nya statliga infrastrukturåtgärder i Skåne med relevans för *Nationell plan*, av *regional betydelse*, i enlighet med *regionala strategier* och som är *genomförbara*, såväl tekniskt som ekonomiskt och praktiskt.

Objektkandidater är pris- och tidssatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

Vägval blir, precis som de nationella transportplanerna, en återkommande process vart fjärde år, i samband med ny mandatperiod. Det innebär att alla förtroendevalda varje mandatperiod har möjlighet att ta ställning till Vägval.

Alla transportslag är viktiga och Vägval för Skåne ska vara trafikslagsövergripande. I nuläget är det dock kända brister inom järnvägssystemet som utgör den största flaskhalsen i den skånska transportinfrastrukturen. Därtill hör att, till skillnad från mer dynamiska trafikslag där utbyggnad sker efter behov, är järnvägen ett tydligt system som kräver ett perspektiv på turordning för åtgärdernas utbyggnad. För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande förslag på Vägval för Skåne fokus på järnvägsobjekt.

Eftersom Vägval för Skåne innehåller utvalda prioriterade åtgärder utifrån Vägvalsprinciper, medför det att det finns viktiga satsningar för Skånes infrastrukturens system som inte inryms inom ramen för Vägval för Skåne. Dessa tas hand om genom andra beslutsprocesser. Det kan till exempel vara via den regionala transportinfrastrukturplanen, mellanstatliga överenskommelser eller det ordinarie förfarandet med nationell plan. Det kan också handla om etablerade tillvägagång- och förhållningssätt. Ett exempel är att i Skåne är vi överens om att vägåtgärder, särskilt av Europavägarna E6, E22, E65 är viktiga ur ett regionalt perspektiv och hanteras enligt fyrstegsprincipen. Ett annat exempel är hamntåtgärder. Skåne är en betydande hamnregion och en stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad. Region Skåne och de fyra hamnkommunerna i regionen driver gemensamt projektet ”Hamnutveckling i Skåne”. I Hamnutveckling i Skåne presenteras åtgärder som stödjer den hamn- och sjöfartsutveckling parterna vill se.

3 Regional tillgänglighet

Transportinfrastrukturen ska bidra till att förverkliga ett mer tillgängligt Skåne, vidgade arbetsmarknader och möjligheten att bo, verka och leva i hela Skåne.

Tonvikten på byggordningen är därför att skapa effektpåverkan på regional tillgänglighet för pendling och för godstransporter.

Kriterier för bedömning av regional tillgänglighet utgår från eftersträvade förbättringar i:

- Restid
- Turtäthet
- Punktlighet
- Redundans

Effektkriteriernas uppnådda förbättringar, det vill säga, kortare restider, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans har använts för att prioritera mellan olika objektkandidater.

Genom att påverka transportsystemets attraktivitet, flexibilitet, tillförlitlighet och robusthet har dessa effektkriterier betydande inverkan på regional tillgänglighet, klimat, social hållbarhet och andra regionala utvecklingsmål. Objektkandidatens effekter på restidsvinster har särskild betydelse vid analys av geografisk upplevd tillgänglighet, och är relevant för samtliga transportslag. Restid (tillsammans med turtäthet) används även av Trafikverket och flertal statliga och regionala myndigheter för att mäta tillgänglighet mellan utvalda målpunkter.

Samtliga åtgärder i Vägval för Skåne bidrar till en uppnådd effektförbättring.

I byggordningens metodik handlar bedömningsgrunden om:

Hur väl en objektkandidat i Vägval för Skåne bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i jämförelse med andra åtgärder.

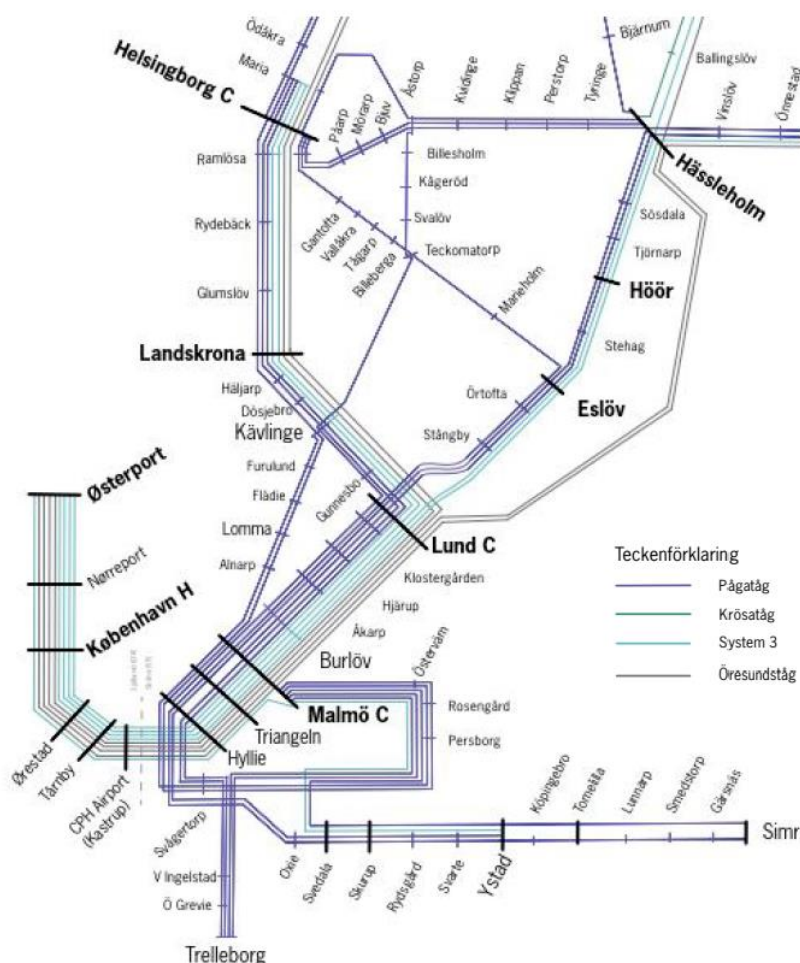
4 Regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Förbättrad regional tillgänglighet sker därför inom ramen för de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

Region Skåne, genom sin förvaltning Skånetrafiken, ansvarar för den offentliga kollektivtrafiken i Skåne. Skånetrafikens behov och målsättningar har beaktats vid bedömning av byggordning.

De strategiska valen som finns formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP), sätter upp mål för kollektivtrafiken med utbudsnivåer och tillgänglighet som kan förväntas i olika typer av områden inom Skåne (och till angränsande regioner). Det specificerar bland annat stråk med regional eller delregional funktion, öppettider och basutbud.

TFP sätter ramarna och målen för kollektivtrafiken i Skåne medan Persontågsstrategin beskriver specifikt hur tågtrafiken behöver utvecklas för att nå dessa mål. Persontågsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet har därför olika syften och båda dokumenten styr utvecklingen av tågtrafiken, men i olika avseenden. Utvecklingen av tågtrafiken styrs också av överenskommelser där Region Skåne förbundit sig till viss trafik i samband med investeringar i ny infrastruktur. Ett målstyrt perspektiv står inte i kontrast med att beakta att det finns en faktisk efterfrågan för ökad kapacitet (till exempel av minskad restid och ökad turtäthet).



Figur 4:1 Trafikscenarion 2035 från Persontågsstrategi 2020–2040

Tågtrafiken har en stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, driva på bostadsbyggandet, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen.

Byggnadningen tar också hänsyn till "Trafikstrategisk plan Öresundståg 2030–2040" som beskriver hur den långsiktiga Öresundstrafiken i södra Sverige och över Öresund ska utvecklas under perioden 2030 till 2040. Planen är framtagen i samverkan mellan de regioner som tillsammans äger Öresundståg AB, däribland Region Skåne, och syftar till att stärka kollektivtrafikens roll i ett växande och hållbart transportsystem.

Byggnadningen beaktar att det finns efterfrågan på både mer och snabbare fjärrtrafik samtidigt som den regionala trafiken behöver öka för att möta ett ökad resande.

Byggordningen beaktar även införandet av nästa generations Öresundståg. Den nya moderna flottan innebär ökad kapacitet i fordonen, vilket kan senarelägga behov av ytterligare kapacitet.

Utöver relation till andra objektkandidater, är bedömningsgrunden för byggordning:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) i relation till satta regionala mål.

Exempel på frågeställningar kopplat till regionala mål:

- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en regional kärna (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg)?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå en tillväxtmotor (Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad-Hässleholm)?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman regionala kärnor?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer?
- Hur väl bidrar åtgärden till att binda samman tillväxtmotorer och regionala kärnor?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå region-/universitetssjukhus i Malmö och Lund?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå universitets- och högskoleorter?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa vidare internationellt?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att resa till och från Stockholm över dagen?
- Hur väl bidrar åtgärden till möjligheten att nå andra för Skåne viktiga målpunkter (till exempel huvudorter/storstäder i andra regioner och stora arbetsplatser)?
- Hur stor potential till en överflyttning från väg till järnväg ger åtgärden?
- Hur stor potential till förbättrad redundans och omledning ger åtgärden?

5 Systemperspektiv

Byggordningen premierar ett systemperspektiv med nyttor som kommer till gagn för större delar av järnvägssystemet och där nyttan av utbyggnad av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar kan ge var för sig. Vissa åtgärder ger ingen fullgod effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först, och klart.

Ofta är det först när ett helt stråk är färdigbyggt som det blir möjligt att tillvarata fullständiga nyttor av genomförda delåtgärder. Ett exempel på vikten av att tänka i stråk är Väst kustbanan och objektkandidaten Maria-Helsingborg. Riksdagsbeslutet om dubbelspårutbyggnaden av Väst kustbanan kom redan 1993. Idag är hela sträckan Malmö-Göteborg dubbelspårig, utom de 4,5 km mellan Maria station och Helsingborg C. Trots att merparten av banan redan har dubbelspår kan vi inte få ut fullständiga nyttor av utbyggnaden så länge de återstående 4,5 km kvarstår som enkelspår. Restidsvinsterna, turtätheten och punktligheten begränsas för att stråket inte är färdigt.

I Vägval för Skåne är därför åtgärderna satta i sitt ”stråksammanhang” för att bättre tillvarata nyttorna.

Detta innebär inte att byggordningen i alla lägen eftersträvar färdigställandet av ett stråk i taget. Utgångspunkten är i stället att de mest nödvändiga (inte ”lönsamma”) enskilda objektkandidater inom olika stråk bör byggas ut i första hand. Där motiverat föreslås en succesiv utbyggnad i etapper men vi eftersträvar tydliga steg mot färdigställande av sammanhållna stråk inom en överskådlig tid.

Exempel på kriterier för bedömning av stråk:

- Har stråket blandad trafik?
- Hur stort är resandet i stråket?
- Hur omfattande är godstrafiken i stråket?

Notera att mindre stråk kan i flera fall ha en betydelsefull roll för måluppfyllnad av de regionala målen. Byggordning kan därför inte endast prioriteras efter nuvarande trafikmängd, kapacitetssituation eller trafikeringsbehov. Hänsyn tas även till stråkets funktion och framtidspotential.

Exempel på kriterier för bedömning av stråkets funktion och potential:

- Vilken funktion har stråket för regional pendling, långväga persontrafik samt godstrafik idag och inom en överskådlig framtid?
- Vilken funktion har stråket för tillgängligheten till och från Stockholm över dagen idag och inom en överskådlig framtid?
- Vilken funktion har stråket för möjligheten att resa vidare internationellt idag och inom en överskådlig framtid?
- Hur stor potential till regionförstoring har stråket idag och inom en överskådlig framtid?

Utöver relation till andra objektkandidater och till satta regionala mål, är bedömningsgrunden för byggordningen:

Hur väl en objektkandidat bidrar till effektförbättring (restidsvinst, ökad turtäthet, förbättrad punktlighet och stärkt redundans) givet stråkets funktion, regionalt och nationellt, idag och i framtiden.

Utöver ovannämnda huvudkriterier har byggordning även tagit hänsyn till andra strategiskt viktiga parametrar och förutsättningar som påverkar transportinfrastrukturen idag.

6 Planprocess, ERTMS och Trafikverkets strategier

Byggordningen baseras på nu gällande planprocess, genomförandetid samt med Trafikverkets som utförare. Om dessa förutsättningar förändras behöver byggordningen justeras därefter.

6.1 ERTMS

Vägval för Skåne innehåller objektkandidater (till exempel Trelleborgsbanan och Hässleholm nod) för vilka det planeras en framtida implementering av trafikstyrningssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management Systems). Även om implementering av ERTMS inte leder till ökad kapacitet med fler tåg och snabbare restid, förväntas den medföra en minskning av störningar till följd av tekniska problem. Byggordningen beaktar därför processen för införandet av ERTMS i Skåne. Regeringen har föreslagit att ERTMS-implementeringen ska påskyndas och tidplanen ska uppdateras av Trafikverket.

6.2 Genomförandeplan

Byggordningen tar hänsyn till Trafikverkets Genomförandeplan. Genomförandeplanen är sexårig och innehåller Trafikverkets åtgärder för underhåll och utveckling av transportsystemet, särskilt på de speciellt utpekade vägstråk eller järnvägsflöden. I Genomförandeplanen beskrivs de mest trafikstörande åtgärderna eller andra prioriterade åtgärder och deras konsekvenser. Gällande Genomförandeplan 2025–2030 utgår från Nationell plan för transportsystemet 2022–2033, beslutade länstransportplaner, samt andra politiska beslut som påverkar transportinfrastrukturen.

Eftersom Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030, blir *Genomförandeplan* för 2030–2035 särskilt relevant.

6.3 Underhållsplan

Byggordningen tar även hänsyn till Trafikverkets *Underhållsplan*. I *Underhållsplanen* beskriver Trafikverket hur man under den aktuella perioden, prioriterar och använder tilldelade medel för underhållsåtgärder, och vilka effekter det ger i transportsystemet. *Underhållsplanen* är treårig och den nu gällande planen är för 2025–2028. Kommande *Underhållsplan* för 2030-talet blir mer relevant för Vägval för Skåne.

6.4 Beslutade investeringar enligt plan

Byggordning i remissförslaget förutsätter att redan beslutade objektkandidater som finns i tidigare nationell plan (2022 års plan) färdigställas inom indikerade tidsramar.

Vi förutsätter också att aviserade nya objektkandidater i Trafikverkets förslag till nationell plan (30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av nästa nationell plan (planomgång 2026–2037). Om så inte behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Ett exempel på hur byggordningen beaktar redan beslutade investeringar är objekten:

- Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta
- Signalåtgärder och hastighetshöjning Åstorp-Hässleholm
- Spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg
- Förlängt mötesspår Klippan

Objekten syftar till att korta restider och höja kapacitet på Skånebanan mellan Hässleholm och Helsingborg. Arbetet är pågående och beräknas vara klart år 2031. Byggordningen i Vägval för Skåne tar sikte på planomgång 2030–2041. Vi förutsätter att positiva effekter från ett färdigställande av ovannämnda objekt kan

senarelägga behov av exempelvis ett fullständigt dubbelspår på sträckan.

Ett annat exempel är två nya spår Hässleholm-Lund som är förlösande för genomförandet av flera objektkandidater i Vägval för Skåne. Byggordningen förutsätter att objektet återkommer i fastställelse av planomgång 2026–2037 och färdigställs i början av 2040-talet. Om denna förutsättning inte är given behöver byggordningen i Vägval för Skåne justeras.

Därför behöver beslut om slutligt innehåll av Vägval för Skåne invänta regeringens fastställelse av nationell plan.

7 Kostnad och finansiering

För att vara relevant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater. Åtgärder som är mindre kostsamma riskerar att ”tränga ut” dyrare åtgärder till Skåne när staten väljer att prioritera objektkandidater utifrån de ”billigaste” åtgärderna.

Byggordningen baseras på grovt bedömda kostnadsindikationer (GKI). Så långt som möjligt används Trafikverkets uppskattningar. I vissa fall görs kvalificerade bedömningar utifrån Trafikverkets schablonkostnader. Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objektkandidatens lönsamhet. Den 30 november 2025 väntas Trafikverket publicera en sammanställning av de samlade effekterna av objekt i planförslaget 2026–2037. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Byggordning utgår från historiska tilldelningsramar och att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Över tid eftersträvas ett jämnt investeringsflöde.

8 Omvärldsperspektiv och övrigt

Byggordningen beaktar även objektkandidatens bidrag till redundans ur ett säkerhetsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Rödby och Puttgarden. Den beräknas färdigställas på 2030-talet och bedöms knyta samman geografin ytterligare. Fehmarn Bält-förbindelsen kan medföra möjlighet för nya marknader, samarbeten samt logistikupplägg. Detta ställer krav på transportinfrastrukturen i Skåne och inverkar på byggordning av berörda objektkandidater.

Vägval för Skåne kommer även att ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena:

- Regionsamverkan Sydsverige
- Greater Copenhagen Committee
- STRING Megaregion



Figur 8:1 Skåne i omvärlden