



Datum

2025-12-22

Adress

Diarienummer

TN-2025-2324

Yttrande

Till

Kommunstyrelsen

Remiss Region Skåne - Vägval för Skåne, STK-2025-1732
STK-2025-1732

Tekniska nämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden instämmer i behovet av en gemensam behovsbild för Skånes infrastruktur, men konstaterar väsentliga brister i Vägval för Skåne. Dokumentet täcker inte hela behovsbilden utan framstår som ett begränsat utsnitt där viktiga satsningar så som hamnar, hamnanslutningar och Öresundsförbindelser hänvisas till andra processer.

Metodiken är problematisk då den utgår från utpekade stråk snarare än en samlad systemanalys. Processen för framtagandet har präglats av kort tidsfrist och begränsad dialog med kommunerna. Flera strategiskt avgörande delar saknas, däribland stråk genom Malmö, gränsöverskridande förbindelser mot Danmark, noden Malmö C, Malmö hamn och bangårdsfunktioner samt planskilda korsningar i Svågertorp.

Dokumentet präglas också av en alltför detaljerad ordningsbestämning av objekt 30–40 år fram i tiden, samtidigt som flera prioriteringar saknar tydlig motivering och andra viktiga satsningar helt saknas. Tekniska nämnden anser att dokumentet behöver revideras med en mer inkluderande process och ett innehåll som speglar Skånes hela behov av infrastrukturens satsningar.

Yttrande

En tydlig och gemensam behovsbild är av vikt för att Skånes infrastrukturens satsningar ska få genomslag i kommande nationella planer. Tekniska nämnden konstaterar dock att det finns väsentliga brister i både processen och dokumentets innehåll som måste åtgärdas för att Vägval för Skåne ska kunna fungera som underlag för en trovärdig regional röst.



Innehållet i Vägval för Skåne täcker inte hela behovsbilden i Skåne utan framstår snarare som ett begränsat utsnitt anpassat efter en förutbestämd struktur. I Vägval för Skåne hänvisas viktiga satsningar så som hamnar, hamnanslutningar, bangårdar och Öresundsförbindelser till andra dokument, utredningar och processer. Detta skapar en otydlighet kring Skånes behovsbild och det finns en risk att dessa viktiga investeringar inte uppmärksammas och därmed hamnar utanför prioriteringsordningen.

Underlaget saknar flera för Malmö, Skåne och Sverige enormt viktiga satsningar och prioriteringar. Mot denna bakgrund anser tekniska nämnden inte att Malmö stad kan stå bakom underlaget i dess nuvarande form.

Sveriges åtagande, att bygga bort sina flaskhalsar i det transeuropeiska transportnätet brådskar för att uppnå EU:s standard.

Tekniska nämnden anser att det grundläggande angreppssättet och metodiken för Vägval för Skåne är problematisk. Vägval för Skåne utgår från fem utpekade stråk och det framgår inte av huvuddokumentet, motiveringarna eller beskrivningen av metodiken hur stråken har tagits fram. Tekniska nämnden menar att Vägval för Skåne bör redovisa en samlad systemanalys och en systematisk behovsbedömning som grund för ställningstagandena. Metodiken saknar också ett tydligt perspektiv på Skånes roll som strategisk nod i det nationella och internationella transportsystemet. För att prioriteringarna ska vara välgrundade och kunna försvaras i nationella sammanhang krävs en analys på systemnivå som tar utgångspunkt i Skåne som en avgörande länk mellan Sverige och kontinenten.

Processen för att ta fram Vägval för Skåne har präglats av en kort tidsfrist och begränsad dialog med berörda kommuner. De fyra hörnen har under framtagningen av Vägval för Skåne fått yttra sig på tjänstepersonnivå, men de synpunkter som framförts syns inte i remissversionen. Dialogen har varit otillräcklig för att skapa den regionala förankring som dokumentet kräver. Det har inte getts rimlig möjlighet att granska underlaget eller föra en fördjupad diskussion om prioriteringarna inom eller mellan kommunerna. För ett dokument som ska utgöra underlag för en gemensam regional röst med bred politisk och geografisk enighet är detta allvarligt. För att Vägval för Skåne ska få legitimitet inom regionen och genomslag i nationella sammanhang behövs en mer inkluderande process där kommunerna ges verklig möjlighet att påverka innehållet.

Det är också oklart vilken målgrupp Vägval för Skåne riktar sig till och hur dokumentet är tänkt att användas i dialogen med staten och Trafikverket. I sin nuvarande form framstår dokumentet mer som ett internt planeringsdokument än som ett verktyg för att driva regionens prioriteringar i nationella sammanhang.



Dokumentet präglas också av en för hög detaljeringsgrad vad gäller ordning och specifika lösningar för objekt på lång sikt. Trafikprognoser, teknisk utveckling och politiska prioriteringar kan förändras avsevärt över flera decennier. Region Skåne konstaterar själva att osäkerheterna ökar efter 2050-talet, men ordningsbestämmer ändå objekt ner på årsnivå fram till 2065. Flera av prioriteringarna framstår som svårbegripliga och saknar tydlig motivering och utredningsunderlag, vilket sammantaget undergräver Vägval för Skånes trovärdighet.

Finansiering och ekonomiska ramar

Vägval för Skåne utgår från historiska tilldelningsramar och förutsätter att staten tar ett större ansvar för uppbyggnad av stambanor. Dokumentet är tydligt förankrat i nuvarande planerings- och finansieringssystem, vilket begränsar möjligheterna att verka för nya resurser eller alternativa finansieringsformer. Vägval för Skåne bör öppna för och verka för utveckling av kompletterande finansieringsmodeller. Vidare är det viktigt att betona att de ekonomiska ramarna inte är statiska för olika delar av landet över tid. Skåne behöver aktivt verka för att ramarna för infrastrukturinvesteringar generellt ökar i kommande nationella planer men också att tilldelningen till Skåne blir större. Malmös roll som nationell tillväxtmotor, där vartannat nytt jobb i Skåne skapas, samt de stora kapacitetsutmaningar som förväntas efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen, motiverar väsentligt större statliga ramar än vad historiska tilldelningar indikerar.

Otydlig stråkavgränsning

I Vägval för Skåne finns fem stråk utpekade, men det framgår inte av dokumentet varför just dessa stråk pekas ut. Tekniska nämnden noterar att flera strategiskt avgörande stråk saknas eller är bristfälligt beskrivna i Vägval för Skåne:

- **Stråk genom Malmö saknas.** Kontinentalbanan och Citytunneln utgör järnvägsstråk där flera av dokumentets utpekade stråk möts och integreras. Att dessa, trots deras avgörande roll för lokal, regional och interregional tillgänglighet, inte framställs som prioriterade stråk är anmärkningsvärt.
- **Gränsöverskridande förbindelse mot Danmark saknas.** Kartan på dokumentets framsida visar pilar norrut och österut från Skåne, men ingen pil västerut mot Danmark. Öresundsbron är en av Skånes viktigaste infrastruktursträckningar och utgör ryggraden i den funktionella Öresundsregionen. Att denna gränsöverskridande förbindelse inte synliggörs som ett prioriterat stråk är en påtaglig brist som väcker frågor om dokumentets geografiska perspektiv.



- **Noder saknas.** Vägval för Skåne fokuserar på utbyggnad av järnvägsstråk och pekar endast ut Hässleholms nod som ett prioriterat objekt. Detta trots att Trafikverkets rapport "Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne, 2023" tydligt visar att Malmö C når sitt kapacitetstak när de utpekade stråken byggs ut. I rapporten konstateras att denna nod "behöver byggas ut innan ytterligare åtgärder kan genomföras". Utan utbyggnad av noden Malmö, som är den knutpunkt där Södra stambanan, Västkustbanan, Kontinentalbanan, Ystad-Österlenbanan, Trelleborgsbanan och Öresundsbron möts, blir de övriga infrastruktursatsningarna i Vägval för Skåne verkningslösa. För att dokumentet ska bli trovärdigt behöver utbyggnad av noden Malmö lyftas fram som en nödvändig förutsättning för att järnvägssystemet ska fungera.

Framtida kapacitetsbehov över Öresund

Vägval för Skåne behandlar inte framtida kapacitetsbehov över Öresund, trots att kapacitetsbrist förväntas uppstå efter år 2050 för både person- och godstrafik. Enligt dokumentets bilaga hanteras nya Öresundsförbindelser genom mellanstatliga överenskommelser och ligger därför utanför Vägval för Skånes ram. Tekniska nämnden ser det som självklart att huvuddokumentet åtminstone bör belysa dessa kapacitetsutmaningar och hur de förhåller sig till de prioriterade åtgärderna. Framtida förbindelser som Öresundsmetron är avgörande för Malmös och regionens fortsatta utveckling och påverkar direkt nyttan av de järnvägsinvesteringar som prioriteras i Vägval för Skåne. Utan perspektiv på kapacitet och redundans över Öresund blir bilden av det framtida transportsystemet ofullständig.

Malmö hamn och bangårdsfunktioner behöver tydligare plats i dokumentet

Malmö hamn och Malmö bangårds strategiska roll är inte belyst i Vägval för Skåne, trots att dessa utgör centrala delar av den europeiska TEN-T-korridoren. Malmö hamn är en strategisk godsnod med stor betydelse för Sveriges handel. Med Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas godstrafiken genom Skåne öka. Samtidigt fortsätter tillväxten av järnvägstransporter till och från hamnen. För att klara dessa trafikökningar krävs mer effektiva järnvägsanslutningar till hamnen.

Även Malmö bangårds funktioner behöver lyftas tydligare. Med den förväntade ökningen av både person- och godstrafik krävs ökad kapacitet för bangårdsfunktioner, rangerkapacitet och depålösningar, något som både Malmö stad och Region Skåne har uppmärksammat sedan länge. Utan fungerande bangårdsfunktioner riskerar de övriga satsningarna i Vägval för Skåne att inte ge avsedd effekt. Trafikverket tar för närvarande fram en fördjupad utredning om Malmö bangård (Malmö bangård – potential för ut-/omlokalisering av funktioner).



Tekniska nämnden anser att det är viktigt med välgrundade, långsiktiga och effektiva investeringar med tydlig koppling till regionala och nationella mål om ett robust, klimatsmart och konkurrenskraftigt transportsystem. Vägval för Skåne behöver därför kompletteras med en tydligare beskrivning av hur tillgängligheten till Malmö hamn samt bangårdsfunktioner i sydvästra Skåne ska säkras och utvecklas för att möta framtidens transportbehov.

Planskilda korsningar i Svågertorp saknas

Planskilda spårkorsningar i Svågertorp finns inte med i Vägval för Skåne, trots att Trafikverket har pekat ut åtgärden som en viktig kapacitetshöjande åtgärd för både person- och godstågstrafik som behöver utredas vidare.

Kapaciteten på Öresundsbanan vid Svågertorp kommer att bli hårt ansträngd på grund av ett ökat antal korsande tågrörelser till och från Ystadbanan, Trelleborgsbanan, Kontinentalbanan, Öresundsbron och Citytunneln via Hyllie när Fehmarn Bältförbindelsen öppnar och utbyggnad av planskild spårförbindelse mm blir klara på Malmö C. Planskilda korsningar mellan Svågertorp station och Hyllie station samt mellan Svågertorp station och Ystadbanan möjliggör ett trafikupplägg där fler regiontåg kan trafikera Citytunneln till Ystad eller Trelleborg samtidigt som fjärrtåg kan köras via Kontinentalbanan över Öresundsbron till Köpenhamn. De planskilda spårkorsningarna i Svågertorp är avgörande för att dessa trafikupplägg ska kunna utvecklas samtidigt med en expanderande godstrafik.

Trafikverket anger att åtgärden behövs efter att Hässleholm–Lund och åtgärderna på Malmö C är genomförda, det vill säga efter år 2040. Tekniska nämnden anser att planskilda spårkorsningar i Svågertorp bör inkluderas i Vägval för Skåne som en prioriterad åtgärd för att säkerställa ett robust och framtidssäkrat järnvägssystem.

Oklara grunder för vilka objekt som inkluderas

Vägval för Skåne föreslår fyrspar mellan Helsingborg och Lund samt ytterligare fler spår (sammanlagt sex spår) på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund i utblicken för 2070-talet. Detta går betydligt längre än vad Trafikverket rekommenderar i sin rapport "Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne, 2023".

I "Åtgärdsvalsstudie Västkustbanan, Ramlösa–Lund, kapacitetsförstärkning, 2025" konstateras att det, med dagens beslutade och planerade investeringar samt trafikprognoser, inte föreligger några ytterligare kapacitetsbrister på hela sträckan Helsingborg–Lund inom överskådlig framtid. Tekniska nämnden efterfrågar en tydlig motivering till varför denna åtgärd trots detta har inkluderats i Vägval för Skåne.



Samtidigt saknas eller placeras andra objekt sent trots mer uppenbara behov. Detta riskerar att tränga undan andra åtgärder som kan vara mer kostnadseffektiva eller angelägna och skapa en falsk tyngdpunkt i planeringen där vissa stråk prioriteras på bekostnad av andra delar av systemet. Exempelvis lyfter Region Skånes trafikförsörjningsprogram fram att det redan på kortare sikt behövs ökad kapacitet i kollektivtrafiken mellan Malmö och Falsterbonäset, men i Vägval för Skåne placeras en spärkoppling till Falsterbonäset så sent som 2080-talet. Även andra åtgärder så som yttre godsbanor, delar av Simrishamnbanan och ökad kapacitet på Kontinentalbanan kan vara angelägna betydligt tidigare än vad som redovisas.

Ifrågasättande av detaljerad ordningsbestämning långt fram i tiden

Gällande objektkandidaterna i utblicken efter år 2054 anser tekniska nämnden att uppdelning per tioårsperiod riskerar att bli kontraproduktiv. Uppdelningen skapar en förväntan om ordningsföljd trots att det är oklart vilka behov som faktiskt uppstår. Det vore mer ändamålsenligt att fokusera på att skapa samsyn kring de åtgärder som ligger närmare i tid, och presentera objektkandidaterna på lång sikt som en grupp av angelägna åtgärder utan inbördes ordning där behov finns för vidare utredning.

Sammanfattningsvis anser tekniska nämnden att det är viktigt att skapa en gemensam behovsbild, men anser att Vägval för Skåne i sin nuvarande form inte är tillräckligt trovärdig för att samla regionen och utgöra ett underlag för en gemensam röst i nationella sammanhang. Dokumentet behöver revideras med en mer inkluderande process och ett innehåll som går bortom de i dokumentet fem utpekade stråken och speglar hela järnvägssystemets behov, så som noder, andra stråk, hamnanslutningar och ytterligare kapacitet över Öresund.

Ordförande

Andréas Schönström (S)

Direktör

Tobias Nilsson

Särskilt yttrande anmält av Vänsterpartiet.