



Koncernkontoret

Avdelningen för regional utveckling

PM

Nice Muhanzu

Datum 2025-10-08
Ärendenummer 2025-POL000291

Motivering till urvalet av objektkandidater i Vägval för Skåne

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
1 Vägval för Skåne	7
2 Stråkindelning och objektkandidater	10
3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan.....	12
3.1 Hässleholm nod, utbyggnad	12
3.1.1 Nuläge och Problem	12
3.1.2 Behov och Resultat.....	14
3.1.3 Relevans för nationell plan	14
3.1.4 Regional betydelse	17
3.1.5 Linjering med regionala mål.....	19
3.1.6 Genomförbarhet.....	21
3.2 Älmhult-Hässleholm, två nya spår.....	23
3.2.1 Nuläge och Problem	23
3.2.2 Behov och Resultat	24
3.2.3 Relevans för nationell plan	24
3.2.4 Regional betydelse.....	27
3.2.5 Linjering med regionala mål	29
3.2.6 Genomförbarhet	31
4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan.....	33
4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår	33
4.1.1 Nuläge och Problem	33
4.1.2 Behov och Resultat.....	34
4.1.3 Relevans för nationell plan	34
4.1.4 Regional betydelse	37
4.1.5 Linjering med regionala mål.....	38
4.1.6 Genomförbarhet.....	40

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår.....	41
4.2.1 Nuläge och Problem	41
4.2.2 Behov och Resultat	41
4.2.3 Relevans för nationell plan	41
4.2.4 Regional betydelse.....	42
4.2.5 Linjering med regionala mål	44
4.2.6 Genomförbarhet	45
5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Väst kustbanan	47
5.1.1 Nuläge och Problem.....	47
5.1.2 Behov och Resultat.....	48
5.1.3 Relevans för nationell plan	49
5.1.4 Regional betydelse	50
5.1.5 Linjering med regionala mål.....	52
5.1.6 Genomförbarhet.....	54
6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan	55
6.1.1 Nuläge och Problem	55
6.1.2 Behov och Resultat.....	56
6.1.3 Relevans för nationell plan	57
6.1.4 Regional betydelse	59
6.1.5 Linjering med regionala mål.....	60
6.1.6 Genomförbarhet.....	63
7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan	64
7.1.1 Nuläge och Problem.....	64
7.1.2 Behov och Resultat.....	65
7.1.3 Relevans för nationell plan	66
7.1.4 Regional betydelse	69
7.1.5 Linjering med regionala mål.....	70
7.1.6 Genomförbarhet.....	72

8 Mer om social konsekvensbedömning	73
8.1 Sammanfattning	73
8.2 Introduktion	75
8.3 Metod	75
8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys	76
8.5 Förutsättningar i Skåne	78
8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder.....	80
8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser	81
8.8 Referenser	82

Sammanfattning

Detta PM ger en sammanfattande beskrivning av motivering bakom Region Skånes urval av objektkandidater som återfinns i remissförslaget av Vägval för Skåne (med undantag för objekt som återfinns i 2022 års plan).

Objektkandidater motiveras utifrån Vägvalsprinciper om *relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet*. Till motivering av objektkandidater hör även en social konsekvensbedömning som fångar åtgärdernas bidrag till sociala värden. En mer utförlig beskrivning av sociala värden återfinns i slutet av PM:et.

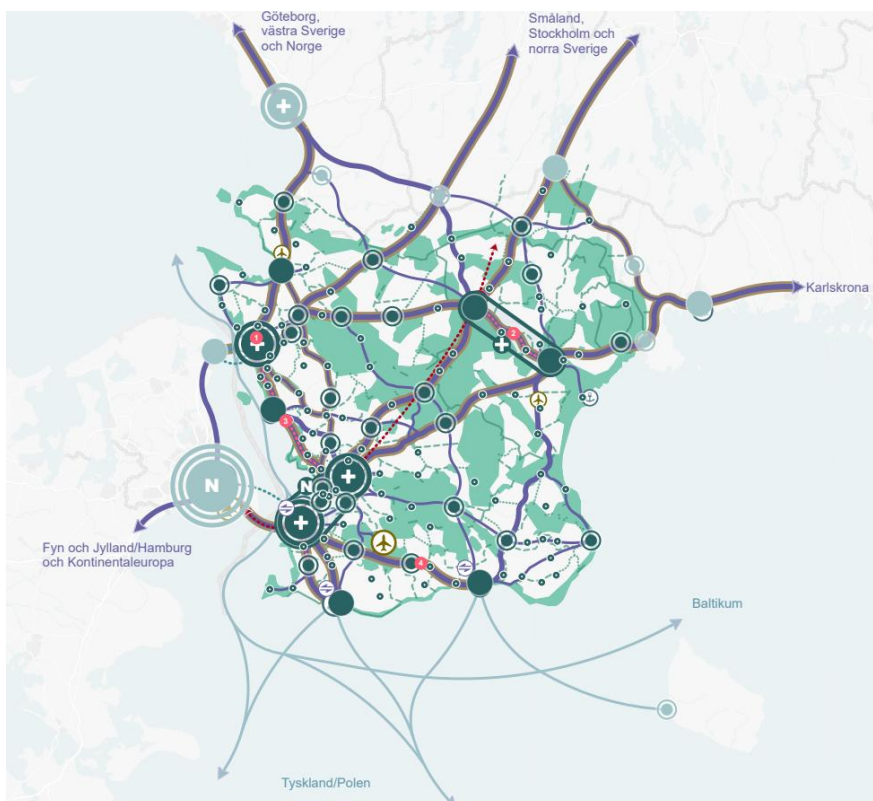
Urvalet av objektkandidater är präglad av strukturkartan 2040 (se **Figur 0:1**) med ett tydligt flerkärnighetsperspektiv. Urvalet utgår från ett systemtänk där nyttan av sammanhållna stråk (objektkandidater tillsammans) bedöms vara större, än summan av de nyttor som satsningar ger var för sig. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först.

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 med beroenden mellan olika delar. Detta 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 remissförslag och dess motiveringar 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.

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan (planomgång 2022–2033) och 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). Utifrån detta, återfinns inte motiveringar av objektkandidater såsom två nya spår mellan Hässleholm och Lund, dubbelspår mellan Maria station och Helsingborg, dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård samt kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborgs godsbangård/Ramlösa station i detta PM.



Figur 0:1 Strukturkarta 2040, Regionplan 2022–2040

1 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 planen.

I regeringens framttagande av nationell plan är Region Skåne formell remissinstans både vad gäller inriktningsunderlag och Trafikverkets planförslag.

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.

Därför har Region Skåne, i dialog med berörda aktörer tagit fram en lista med utvalda prioriterade åtgärder, som Skåne ska arbeta för att få med i de framtida nationella planerna.

Vägval för Skåne är ett urval av 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.



Figur 1:1 Fyrstegsprincipen

I Vägval för Skåne är objekt kandidater pris- och tidsatta i enlighet med Trafikverket, antingen genom redan framtagna åtgärdsvalsstudier eller genom schabloner vad gäller kostnad och tid för motsvarande åtgärder.



Figur 1:2 Trafikverkets olika steg för planeringsprocess

Vägval för Skåne kommer att utgöra underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella planer och ligga som grund för Region Skånes prioriteringar i de regionövergripande samarbetena.

Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet. Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objekt kandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Avsikten är att Vägval för Skåne aktualiseras varje mandatperiod.

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

Fyrstegsprincipen:

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder provas i olika steg. Så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (drift- och underhållsåtgärder) som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt provas i första hand för att lösa brister i transportsystemet. Trimnings- och miljöåtgärder (huvudsakligen steg 3) provas och ofta genomförts men bedömts som otillräckliga innan man går över till att bygga nytt (steg 4).

Transportpolitiska mål:

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar i nationell plan är de transportpolitiska målen. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Samhällsekonomisk lönsamhet:

Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande i urvalet av objektkandidater till nationell plan. Det innebär att Trafikverket ska använda medlen så att största möjliga samhällsnytta skapas. För att kunna rangordna olika åtgärder beräknar Trafikverket nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrone. Lönsamhetsbedömningen av en investering tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter.

Totalförsvaret behov av transportinfrastruktur:

Ökad robusthet, bärighet och kapaciteten samt förbättrad tillförlitlighet i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

2 Stråkindelning och objektkandidater

Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

Hässleholm nod inklusive sträckan Hässleholm-Attarp, utbyggnad

Älmhult-Hässleholm, två nya spår

Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan

Attarp-Kristianstad, dubbelspår

Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

Stråket Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm, Väst kustbanan

Landskrona-Dösjebro, partiellt fyrspår samt planskildhet i Kävlinge

Helsingborg-Lund, fyrspår hela sträckan

Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan

Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår

Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår

Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår

Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan

Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv

Trelleborg-Lockarp, dubbelspår hela sträckan



Figur 2:1 Stråkindelning i remissförslaget

3 Stråket Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult, Södra stambanan

3.1 Hässleholm nod, utbyggnad



Figur 3:1 Hässleholm nod

3.1.1 Nuläge och Problem

Hässleholm nod är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan. Noden har järnvägar i fem riktningar och är en av Skånes största stationer och bytespunkt för kollektivtrafik. Den trafikeras av gods- och persontåg, fjärrtåg och regiontåg. Den regionala persontågstrafiken är dominerande i de fem

riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundståg (och kan bli det även för nästa generations Öresundståg).

Samtliga fem anslutningar behöver upprustning och nyinvestering. Plattformsspåren har flera begränsningar, bland annat:

- De är för korta för att hantera längre tåg (SJ önskar se 400 meter långa plattformar för att möjliggöra längre tåg).
- Spår 3 och 4 som utgör huvudspåren på Södra stambanan kan inte hantera dubbelkopplade snabbtåg, dessa tåg behöver i stället köras via spår 2 respektive 5.
- Spår 2 är för kort för att kunna hantera dubbelkopplade pågatåg.
- Endast spår 1, 2, 3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mot Kristianstad.
- Endast plattformsspår 2,3 och 5 kan användas för tåg på Skånebanan mellan Helsingborg och Kristianstad.

Begränsningar på plattformen gör att det uppstår många korsande tågvägar när tåg ska vända, byta från en bana till en annan eller korsa bangården.

Dessutom sker av- och tillkoppling i stor omfattning, samtidigt som flera tågrörelser sker till och från uppställningsplatser.

Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister. Bangården klarar av att ytterligare två spår från Södra stambanan ansluts (Hässleholm-Lund) utan ombyggnader. För att fullt ut tillvarata nytta med fler spår, till exempel med ett dubbelspår till Kristianstad krävs en genomgripande bangårdsombyggnad. Nuvarande utformning med två spår efter varandra gör också att plattformsbredden blir ett problem vid ökade passagerarmängder. Det kan därför finnas behov av en förändrad stationsutformning.

3.1.2 Behov och Resultat

Bangården behöver fler plattformsspår, framför allt för tåg mot Kristianstad. Några av de korsande tågvägarna behöver åtgärdas med hjälp av planskildheter, främst till och från Skånebanan.

Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

3.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Hässleholm nod är en viktig systemlänk för att uppnå ett bättre fungerande nät för persontrafik och godstransporter genom landet samt för internationella transporter. Noden utgör en central bytesnod för vidare resor på Södra stambanan, från Blekinge och nordöstra Skåne. Den knyter södra närmre varandra och skapar möjligheter för snabbare resor mellan Malmö och Stockholm. Hässleholm nod är även nödvändigt för att uppnå fullständiga nyttor från utbyggnaden av två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund eller dubbelspår på Skånebanan. Även Trafikverket pekar ut objektkandidaten som viktig för järnvägssystemet i södra Sverige. En förbättrad kapacitet och tillgänglighet vid Hässleholm nod har verknings effekter på fler ställen.

Stor ökning av fjärrtrafik (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i södra Sverige) samt regional- och godstrafik kräver ökad kapacitet. Därtill kommer ökad tryck när järnvägstunneln vid Fehmarn-Bält står klar. Dessa önskemål om genomgående trafik i flera riktningar för regional och godstrafik ställer stora krav på konfliktfria tågvägar som inte kan tillgodoses i nuläget.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Hässleholm nod. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av Hässleholm nod blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

I ett Sydsveriges perspektiv kommer utveckling av Hässleholm nod att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan utbyggnaden av noden Hässleholm och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

Till exempel är utbyggnad av Hässleholm nod av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och Älmhult-Hässleholm, dubbelspårutbyggnad mellan Attarp och Kristianstad samt partiella dubbelspår av Hässleholm-Helsingborg.

En positiv utveckling av trafiken till och från Hässleholm nod med fem olika riktningar blir även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Halland, Blekinge och södra Småland.

- *Pendling och Godstransporter:*

Staten vill stärka pendling till arbete och utbildning. Kristianstads högskola och kvalificerade yrkesutbildningar i Hässleholm, ge exempel på det ökande behovet av en väl fungerande kollektivtrafik. Ökad kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken förbättrar pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) och knyter samman landet med fjärrtåg.

En utbyggd Hässleholm nod möjliggör fler genomgående tåg och en mer punktlig trafik för alla godståg. Det gör det enklare för företag att transportera varor till och från regionen. I kombination med utbyggnaden norr och söder om Hässleholm bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- Totalförsvarets behov:

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Hässleholm nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.1.4 Regional betydelse

- Regional pendling och kollektivtrafik:

Utbyggnaden av Hässleholm nod möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

- Regionalt stråkperspektiv:

Hässleholm har spår i fem riktningar och påverkar hela järnvägssystemet i Skåne. Den är viktig för att knyta samman olika stråk i regionen. Inpendling och resor till Markaryd påverkas positivt.

- Arbetsmarknad och näringsliv:

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. En utbyggd Hässleholm nod bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Älmhult. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv

för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

Ökad kapacitet stärker mötesplatsfunktion och måluppfyllelse av Hässleholm som attraktiv knutpunkt för människor. Detta har en positiv effekt även på besöksnäring och näringslivets lönsamhet.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Åtgärden är viktig för ökad trafik mellan Stockholm-Köpenhamn och för regionala resor. Den förbättrar förutsättningar för resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

Många människor bor och arbetar kring Hässleholm nod, vilket ger ett resandeunderlag för ökad regionalt resande med kollektivtrafik. Nodens centrumnära läge inbjuder till god tillgänglighet till och från stationen och bra kommunikationsmöjligheter för ett aktivt resande till fots, med cykel samt med kollektivtrafik. Objektkandidaten bidrar därför troligtvis till ökad möjlighet till fysisk aktivitet i transportsystemet.

Åtgärden ger stärkt kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter till både arbets- och fritidsresor, minskade flaskhalseffekter för godstrafik, regionförstoring och regionförstärkning. Därtill förväntas kortare restider och ökad pålitlighet för järnvägstrafiken.

- Andra överväganden:

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- Regionplan:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- Transportstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm nod medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger

fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Lund–Hässleholm –Älmhult
- Helsingborg – Hässleholm
- Hässleholm – Kristianstad
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

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 regionalt och delregionalt viktiga stråk, 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.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm nod bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser.

- *Omgivningspåverkan:*

Den nya stationen förväntas ta mer plats, vilket kan innebära intrång i vissa bebyggelser och att omgivningspåverkan blir stor.

- *Finansiering:*

Utbyggnaden av Hässleholm nod förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen framtagen samlad effektbedömning för utbyggnad Hässleholm nod ännu. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med- /och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Hässleholm nod är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

En del återstår att utreda vad gäller utbyggnaden av Hässleholm nod. Eftersom åtgärden är komplex och osäkerheter stora är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt. Utbyggnad kräver troligtvis järnvägsplan. Objektkandidaten saknar en samlad effektbedömning men en ny åtgärdsvalsstudien är initierad.

IKEA

IKEA är ett av flera företag som är beroende av en välfungerande Södra stambanan. Över 3 000 av medarbetarna pendlar till Älmhult, varav drygt 1 000 från Malmö med omnejd. Brister på Södra stambanan medför dels svårigheter att rekrytera kompetens dels utmaningar i att behålla den. Företaget som har viktiga verksamheter i både Malmö och Älmhult har infört egen busstrafik bland annat mellan Älmhult och Helsingborg. Detta i ett ledd i att förbättra pendlingssituationen för sina medarbetare.

3.2 Älmhult-Hässleholm, två nya spår



Figur 3:2 Södra stambanan

3.2.1 Nuläge och Problem

Södra stambanan har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnväg. Banan står för cirka 80 procent av godstrafiken mot Skåne/Kontinenten medan Västkustbanan står för omkring 20 procent.

Sträckan Älmhult-Hässleholm är en flaskhals med ett hårt belastat dubbelspår. Beläggningen Hässleholm-Alvesta är cirka 70 procent. Fjärr-, regional- och godstrafik ökar samtidigt, vilket gör att kapaciteten är ansträngd redan idag.

Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält. För att stråket ska fungera behövs två nya spår för att avlasta det hårt belastade stråket mellan Älmhult och Alvesta.

Dessutom krävs två nya spår för att SJ ska utöka sin snabbtågstrafik Stockholm-Köpenhamn (SJ investerar flera miljarder för utökad trafikering i Sydsverige). Vidare blir det svårt att utöka godstrafiken i stråket.

3.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas till med två nya spår med maxhastigheten 250 km/h. Utbyggnaden ska bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken beaktat ökad transportutveckling efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar.

Utbyggnaden ska bidra till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter. Tillgänglighet till/från Stockholm förbättras.

3.2.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Södra stambanan Stockholm-Malmö är en avgörande pulsåder i Sveriges transportsystem. Sträckan Älmhult-Hässleholm som del av Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade järnvägar och avgörande för svensk export, regional utveckling och fjärrtrafik.

Två nya spår kommer att knyta Sydsveriges städer närmre varandra och möjliggöra för snabbare tågresor mellan Malmö och Stockholm. Två nya spår kommer att innebära kapacitetsförstärkning för att samtliga trafikslag skall kunna utvecklas i takt med efterfrågeökning.

- Fyrstegsprincipen:

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som

efterfrågas för Älmhult-Hässleholm. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- Lönsamhet:

Eftersom Vägval för Skåne arbetar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafik tillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafik tillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av två nya spår från Älmhult till Hässleholm blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Projektets komplexitet bäddar för att det kan bli kostsamt. Denna förutsättning är dock inte given.

Ökad kapacitet på Södra stambanan stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet.

- Transportpolitiska mål:

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnaden av Södra stambanan bidrar till ökad järnvägskapacitet, vilket kan öka överflyttning från väg till järnväg och i förlängning minskad CO₂-utsläpp.

Åtgärden bidrar därför till måluppfyllelse av de transportpolitiska mål, särskilt klimatmål om en hållbar omställning med bättre förutsättningar för en bättre miljö. Utbyggnaden medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar också till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktionsmålet's anda.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

I ett Sydsveriges perspektiv kommer två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Därtill hör att det finns tydliga synergieffekter mellan två nya spår Älmhult-Hässleholm av noden och andra infrastruktursatsningar. Detta gör att deras samlade samhällsekonomiska nytta blir större än nyttan av varje enskild åtgärd.

En positiv utveckling av trafiken på Södra stambanan Älmhult-Hässleholm är även positiv för ett stort område i södra Sverige – inklusive Blekinge och södra Småland. Två nya dubbelspår är av stor betydelse för att få ut fullständiga effekter av två nya spår mellan Hässleholm-Lund och av utbyggnaden av Hässleholm nod.

- *Pendling och Godstransporter:*

Två nya spår från Hässleholm till Älmhult medför ökad kapacitet för gods- och fjärrtågtrafik. Det ger nya möjligheter att separera resandetåg med olika hastigheter. Det möjliggör även fler och snabbare förbindelser för både fjärr- och regionaltåg. Restiden till/från Stockholm förkortas och pendlingsmöjligheter till arbete och utbildning förbättras.

Den internationella godstrafiken på järnväg förväntas öka kraftigt med den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält. Godstrafiken behöver bedrivas under hela dygnet för att vara ett konkurrenskraftigt och miljömässigt alternativ till vägtransporter. I nuläget har godstrafiken betydande framkomlighetsproblem under dagtid.

Två nya spår medför mer plats för godstrafiken. Långväga godstransporter ges möjlighet att även under högtrafik köra utan längre uppehåll för passage av snabbare tåg. Utökad fjärrtrafik tränger inte undan godstrafik.

Med fler spår förbättras redundans vid störningar, vilket gynnar näringslivets transporter, företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Fler spår möjliggör också underhåll utan totalavstängning. I kombination med utbyggnaden av Hässleholm nod bäddar det för väsentligt fler tåglägen under dagtid.

- *Totalförsvarets behov:*

Förmågan att transportera trupper och materiel mellan södra och norra Sverige, där Södra stambanan har en avgörande funktion förbättrats. Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

3.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Störningar på Södra stambanan har påföljder på stor del av tågtrafiken i Skåne. Två nya spår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

Med utbyggnaden utökas region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge.

Ökad kapacitet medför att utökad fjärrtrafik inte tränger undan regionaltrafik. Pågatåg- och Öresundstrafik kan öka, vilket leder till ökad pendling. Det blir möjligt med direkttåg Malmö-Lund till Blekinge samt snabbare storregional tågtrafik till Älmhult/Växjö.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Kronobergs län innebär regionförstoring. Den möjliggör bättre koppling mellan:

- Malmö/Lund-området och Älmhult
- Växjö, Kalmar och Karlskrona

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Många företag i Sverige är beroende av Södra stambanan för sin kompetensförsörjning och konkurrenskraft. Ökad kapacitet och restidsvinster gynnar pendling.

Pendling underlättar för fler människor att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Förbättrad pendling stärker kompetensförsörjning vid verksamheter särskilt i norra Skåne och södra Småland men även för långdistanspendlare med fjärrtåg. Arbetsmarknaden vidgas och landet knyts samman.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av två nya spår mellan Älmhult och Hässleholm bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Sträckan kopplar ihop Skåne/Köpenhamn med Stockholm och är ett regionalt pendlingsstråk.

Restidsvinster mellan Skåne och Kronoberg, samt Malmö/Lund-Blekinge, och Älmhult/Växjö kan realiseras. Utbyggnaden förbättrar förutsättningar för både kortare och längre resor på järnväg.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem.

För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- *Andra överväganden:*

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

Utbyggnad skapar också goda förutsättningar för ökad tillgänglighet för hela Hässleholms kommun och dess kranskommuner i nordvästra Skåne. Ortuveckling och hela samhällsutvecklingen påverkas positivt.

3.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objekt kandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Älmhult och Hässleholm medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.

Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö - Lund - Hässleholm - Älmhult
- Hässleholm – Markaryd – Halmstad

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 regionalt och delregionalt viktiga stråk, 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.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av två nya spår Älmhult-Hässleholm bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

3.2.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

För sträckan Älmhult-Hässleholm behöver ett samlat trafikeringsbehov för alla trafikslag analyseras noggrant innan sträckningen av de nya spåren fastställs. Dragningen av Södra stambanans nya spår kan ha inverkan på utformningen av Alvesta station och sträckan Alvesta-Växjö.

Åtgärdens komplexitet gör att dess utformning kan bli en utmaning. Det är av stor betydelse att Älmhult-Hässleholm börjar utredas i tid.

- *Omgivningspåverkan:*

Omgivningspåverkan kan komma att bli omfattande beroende på vald sträckning och den detaljerade utformningen. Störningar för befintlig trafik under genomförandet förväntas förekomma.

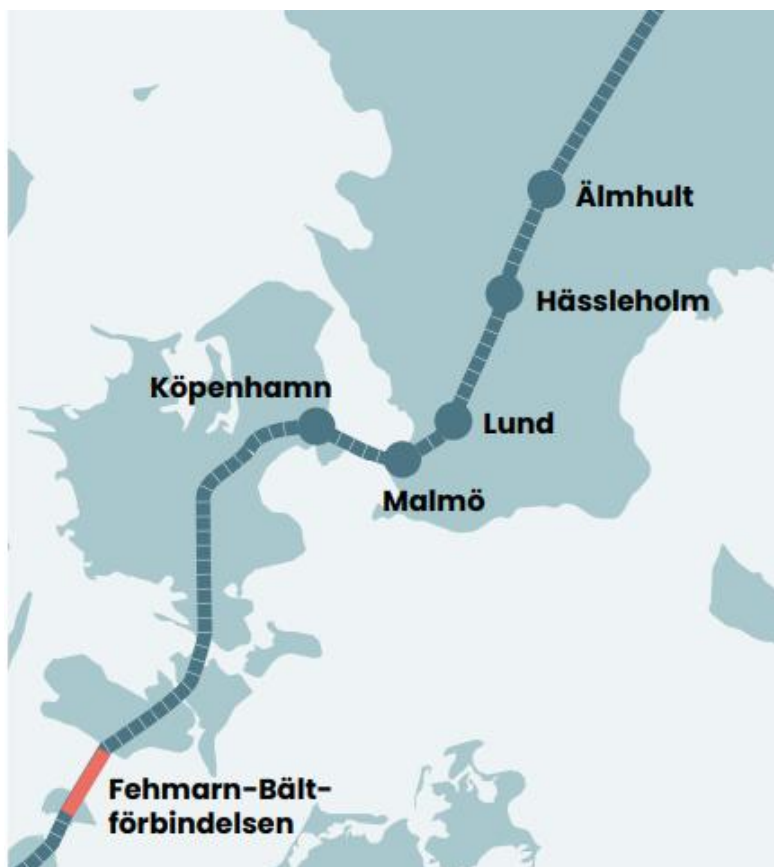
- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Älmhult-Hässleholm ännu.

- *Planeringsmognad:*

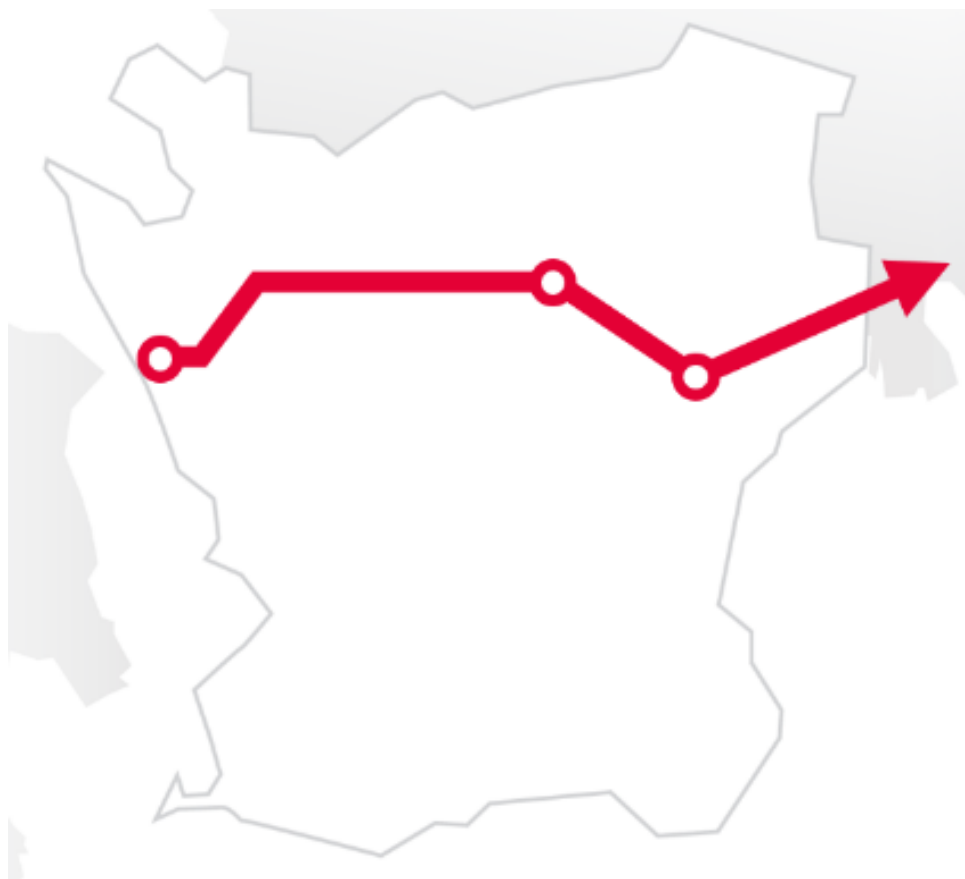
Den fysiska planeringen är inte påbörjad och osäkerheterna är stora. Det saknas en samlad effektbedömning och krävs mest troligt en

järnvägsplan. Eftersom åtgärden är komplex är det av stor vikt att utredning påbörjas så snart som möjligt.



Figur 3:4 Södra stambanan i ett större perspektiv. Källa: Från trängsel till tillväxt. OMTAG svensk järnväg, 2025.

4 Stråket Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad, Skånebanan



Figur 4:1 Skånebanan

4.1 Attarp-Kristianstad, dubbelspår

4.1.1 Nuläge och Problem

Skånebanan är en viktig del i järnvägssystemet i Skåne. Banan har en viktig funktion för långväga gods- och personresor samt för arbetspendling. Enkelspåret Attarp-Kristianstad, som är cirka 20 km har ett högt tågantal för att vara en enkelspårig sträcka. Det har cirka

100 tåg per dygn och är en av Sveriges mest trafikerade. Huvuddelen av godstrafiken har Karlshamns hamn som målpunkt.

Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar möjlighet att utöka trafiken enligt förväntad efterfrågan på person- och godstrafik. Så länge sträckan är enkelspårig är det inte görbart att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning. Dessutom innebär enkelspåret att minsta störning leder till följd förseningar och trafikstörningar. Detta trots att mötesstationer ligger relativt tätt. Avståndet mellan mötesstationerna i Karpalund, Önnestad, Vinslöv och Attarp är mellan 4 och 6 km och samtliga stationer har samtidig infart.

Största tillåtna hastighet är 160 km/h men hastigheten varierar längs sträckan. Till exempel vid stationer och infart till Kristianstad, genom Vinslöv där hastigheten är nedsatt till 140 km/h samt på sträckan Karpalund till Kristianstad där hastigheten är 120 km/h.

Med dubbelspår skulle öka kapacitet medföra fler tåg med kortare körtider. Det skulle även innebära mindre risk för förseningar och trafikstörningar, det vill säga en ökad punktlighet.

4.1.2 Behov och Resultat

Sträckan Attarp-Kristianstad behöver byggas ut till dubbelspår. Där möjligt behövs en höjning av hastighetsstandard från 160 km/h till 200 km/h.

Utbyggnaden ska bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter (snabbare resor och förbättrat turutbud). Den ska leda till ett ökat resande med kollektivtrafik lokalt, regionalt och interregionalt eftersom även Blekinge kan dra nytta av dubbelspårutbyggnaden.

4.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Sträckan Attarp-Kristianstad som del av Södra stambanan är en av Sveriges mest trafikerade järnvägar med cirka 100 tåg per dygn. Banan har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och huvuddelen av

godstrafik har Karlshamns hamn som målpunkt. För att möta ökad efterfrågan på person- och godstransporter behöver kapaciteten höjas. Ett dubbelspår Attarp-Hässleholm har stor effektpåverkan på restidsvinster. Det ger förutsättningar ett ökat resande och en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken mellan Blekinge och Skåne. Den knyter ihop Blekinges arbetsmarknadsregion med Malmö/Lund.

- *Fyrstegsprincipen:*

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Attarp-Kristianstad. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

I mars 2025 publicerade Trafikverket en samlad effektbedömning inom ramen för åtgärdsplaneringen för en ny planperiod 2026–2037. Enligt denna är den samhällsekonomiska lönsamheten för objektkandidaten Attarp-Kristianstad *nära noll* (Nettonuvärdeskvot, NNK = -0,08). Investeringskostnad uppgår till cirka 2,2 miljarder kronor (prisnivå 2023–06). Objektkandidaten bedöms medföra främst förbättringar än försämringar. Därför bedöms den sammantaget vara nära noll. När Trafikverket känslighetstestar resultatet för en trafiktillväxt på 20 procent uppvisas ett positivt nettonuvärdeskvot (NNK = 0,10). Känslighetsanalys för en högre investeringskostnad på 2,7 miljarder uppvisar ett nettonuvärdeskvot på -0,38. Effekter som inte går att beräkna monetärt (ej beräknade effekter) bedöms som försumbara.

I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål:*

Dubbelspåret Attarp-Hässleholm medför en överflyttning från vägtrafik till järnväg. Detta leder till minskade utsläpp och bättre miljö. Utbyggnaden medför vidare ökad kapacitet och minskad risk för följd förseningar, vilket ökar medborgarnas tillgänglighet. Det ger bättre förutsättningar för att välja kollektivtrafik men även gång och cykel för att sig till stationer.

Med ökad kapacitet och minskad risk för följd förseningar ökar tillgängligheten också för näringslivet.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Systemperspektiv:*

Dubbelspårutbyggnaden är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. Den har betydelse för utbyggnad av noden Hässleholm men även fortsättning mot Kristianstad. Den har även betydelse för utveckling av Västkustbanan. En positiv utveckling av trafiken här har inverkan inte endast i Skåne utan även för Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter:*

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande. När hela sträckan är utbyggd till dubbelspår bedömer Trafikverket och Region Skåne att tillgängligheten till snabbare resor inom regionen förbättras. Det blir möjligt att öka trafikutbudet, dels av regional persontågtrafik till minst 4 från idag 3 tåg per timme och riktning, dels av antalet godståg vilket det också finns en efterfrågan på.

- *Totalförsvarets behov:*

Dubbelspåret från Attarp till Kristianstad bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till

längre och tyngre transporter. Även koppling till Karlshamns hamn som målpunkt är viktig. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Kapacitetsbrister på sträckan Attarp-Kristianstad gör att Skånetrafiken inte kan möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad.

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge påverkas positivt.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan Skåne och Blekinge innebär regionförstoring. Den leder till bättre koppling mellan:

- Blekinges arbetsmarknadsregion och Malmö/Lund
- Kastrup och Köpenhamn.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Utbyggnaden mellan Attarp och Kristianstad bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och sydvästra Skåne. Vidare mellan södra respektive mellersta Skåne och Blekinge.

Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen.

Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- Social hållbarhet:

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Den medför kortare restider regionalt och möjlighet till utökad regional persontågstrafik. Risk för förseningar och andra störningar minskar. Åtgärden gynnar främst resor kortare än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget.

- Andra överväganden:

Åtgärden Attarp-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

Bättre pendling kan leda till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortutveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Två nya järnvägsspår mellan Attarp-Kristianstad medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärden Attarp-Kristianstad är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över norra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Hässleholm – Kristianstad.

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 regionalt och delregionalt viktiga stråk, 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.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av Attarp-Kristianstad bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart.

Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Inom Skåne Nordost och dess styrelse samt Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utbyggnaden sker längs befintligt spår.

- *Omgivningspåverkan:*

Nytt dubbelspår sker längs befintligt spår så omgivningspåverkan bedöms som liten.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis Skåne Nordost tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering.

En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i dubbelspår mellan Attarp och Kristianstad är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- Planeringsmognad:

Attarp-Kristianstad har utretts i flera omgångar. Trafikverket tog fram en ny samlad effektbedömning i början av 2025. NNK var nära noll (-0,08).

4.2 Hässleholm-Helsingborg, partiella dubbelspår

4.2.1 Nuläge och Problem

Sträckan Hässleholm-Helsingborg utgör en del av Skånebanan som förbinder Västkustbanan med Södra stambanan. Sträckan är cirka 74 km lång, enkelspårig och med stor betydelse för både person- och godstrafiken i länet.

Det har gjorts flera kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på sträckan men det kvarstår behov av partiella dubbelspår.

4.2.2 Behov och Resultat

Sträckan ska byggas med partiella dubbelspår i syfte att minska restid samt öka kapacitet och robusthet men även för att öka tillgänglighet, säkerhet och ge bättre förutsättningar för ökat tågresande.

Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

Stora restidsvinster längs med hela stråket kommer att erhållas vilket gör att tågtrafiken blir mer attraktiv. Detta ger förutsättningar till en överflyttning från väg- till tågtrafiken och en minskning av utsläppen från vägtrafiken.

4.2.3 Relevans för nationell plan

- Transportpolitiska mål:

Åtgärden innebär positiva bidrag till ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken samt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik, vilket påverkar det transportpolitiska funktionsmålet positivt.

Partiella dubbelspår bidrar till kortare restider och en mer robust tågtrafik, vilket ökar tillförlitligheten. Dessutom, genom en högre kapacitet och en ökad robusthet i tågtrafiken blir tidtabellsläggningen mer flexibel. Detta gör att tidtabellen bättre kan anpassas efter resenärernas önskemål, vilket ökar bekvämligheten.

- *Systemperspektiv:*

Utbyggnaden av partiella dubbelspår är en del i ett större interregionalsystem för trafiken. En positiv utveckling av trafiken här har effekter för hela stråket Helsingborg-Kristianstad, för Väst kustbanan och även till Blekinge.

- *Pendling och Godstransporter:*

Partiella dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför ökad kapacitet för gods- och persontågtrafik. Kollektivtrafiken blir attraktivare genom kortare restider, vilket leder till ett mer hållbart resande.

- *Totalförsvarets behov:*

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. Objektkandidaten kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

4.2.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”. Även utökad region- och stor/interregional tågtrafik till och från Kristianstad/Blekinge kan påverkas positivt.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och restidsvinster mellan nordvästra och nordöstra Skåne innebär regionförstoring.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Utbyggnaden mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar till att arbetsmarknaden vidgas. Det blir ett ökat utbud av resor mellan nordvästra och nordöstra Skåne. Detta medför regionförstoring med bättre tillgång till arbetsmarknader i respektive del av Skåne och övriga delar av Öresundsregionen. Med ökad tillgänglighet kan kommunerna i nordvästra och nordöstra Skåne bli mer attraktiv för företagsetableringar, vilket bidrar till ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

- *Social hållbarhet:*

Partiella dubbelspår mellan Hässleholm och Helsingborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet. De möjliggör trafikering med snabba regionaltåg och kopplar ihop arbetsmarknaderna i nordvästra och nordöstra Skåne. De förbättrar även pendlingsmöjligheterna mot Blekinge och ger restidsvinster.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Åtgärden Hässleholm-Kristianstad bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapacitet och framtidssäkrar infrastrukturen. Detta är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter. Bättre pendling kan leda

till bostadsnyttor eftersom fler människor kan välja att bo i en ort och arbeta i annan.

4.2.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- RUS-Det öppna Skåne:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- Regionplan:

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- Transportstrategi:

Partiellt dubbelspår Hässleholm-Helsingborg medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft

genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

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 regionalt och delregionalt viktiga stråk, 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.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Hässleholm-Helsingborg bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

4.2.6 Genomförbarhet

- Samsyn:

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Skånebanan är viktig och behöver genomföras.

- Utformning:

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- Omgivningspåverkan:

En viss lokal påverkan genom utbyggnad av partiella dubbelspårsträckor, och viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i berörd sträcka tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i partiella dubbelspår är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objekt kandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

5 Stråket Malmö-Lund-Helsingborg-Göteborg, Väst kustbanan



Figur 5:1 Väst kustbanan

5.1.1 Nuläge och Problem

Väst kustbanan knyter ihop Oslo i norr med Köpenhamn i söder. Den är således av stor betydelse inte enbart för Sveriges största regioner och städer, den är viktig också ur ett skandinaviskt perspektiv.

Sträckan mellan Helsingborg och Lund trafikeras av många tåg och det finns en stark efterfrågan för mer trafik, både person- och godstransporter. Detta är dock svårt att uppnå.

Ett stort hinder är att de många tågen som trafikerar sträckan har olika upphållsbild (snabbtåg utan uppehåll på mellanstationerna; regionaltåg med få uppehåll på mellanstationerna; pågatåg med uppehåll på alla stationer; enskilda godståg på sträckan mellan Landskrona och Kävlinge). Eftersom godstågen blir väntande i Kävlinge för att kunna släppa fram persontåg, medför det att förseningar för persontågen leder till följdproblem för godstågen på Godsstråket genom Skåne. Med korsande tågvägar mellan Godsstråket genom Skåne och Västkustbanan i Kävlinge, försvåras trafikeringen för båda banorna.

5.1.2 Behov och Resultat

För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

Utbyggnaden sker i etapper när så är motiverat. Den senaste åtgärdsvalsstudien (2025) föreslår ett partiellt fyrspar Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. Eftersom fyrsparat möjliggör en ökning av tågtrafiken, medför det en försämring i Kävlinge med fler korsande tågvägar. För att åtgärda detta, behövs därför planskildheten i Kävlinge.

Utbyggnaden av Västkustbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Fyrsparutbyggnaden har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt, kan det behövas ett fullständigt fyrspar för hela sträckan Helsingborg-Lund, beroende på trafik- och samhällsutveckling.

5.1.3 Relevans för nationell plan

- *Allmänt:*

Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- *Fyrstegsprincipen:*

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Västkustbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- *Lönsamhet:*

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

- *Transportpolitiska mål:*

Utbyggnaden av Västkustbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv:*

Västkustbanan påverkar trafik i en större geografi, till exempel trafik mot Helsingborg, Göteborg, Halmstad, Klippan, Åstorp, Höör, Ystad, Trelleborg och Köpenhamn/ Kastrup. Brister och åtgärder här ha inverkan på andra sträckor utmed stråket.

- *Pendling och Godstransporter:*

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Helsingborg som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov:*

En utbyggd Västkustbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan södra och västra Sverige där Västkustbanan har en avgörande funktion förbättrats.

Objektkandidaten bidrar till ökad kapacitet, robusthet och tillförlitlighet av järnväg men även möjligheten till längre och tyngre transporter. En utbyggd Västkustbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

5.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Västkustbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik,

också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Fyrspårutbyggnaden sammankopplar nordvästra och sydvästra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan nordvästra och sydvästra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Väst kustbanan bidrar generellt positivt till social hållbarhet. Fjärrtåg mot både Köpenhamn och Oslo gynnas av detta, såväl som regional pendling. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Det är också svårbedömd i nuläget om utbyggnaden påverkar förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Västkustbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop nordvästra Skåne med sydvästra Skåne. För Malmö är en Västkustbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från flera kommuner. För nordvästra Skåne avlastar banan regionala vägar och E6:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

5.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Västkustbanan med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Landskrona är en regional kärna.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Västkustbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets

verksamheter. Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter. Fyrspår på Väst kustbanan knyter särskilt an till målen om:

- Klimatneutralt transportsystem –Satsningar på Väst kustbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.
- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

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 regionalt och delregionalt viktiga stråk, 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.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Väst kustbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

5.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Västkustbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Utbyggnaden kan komma att ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av fyrspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

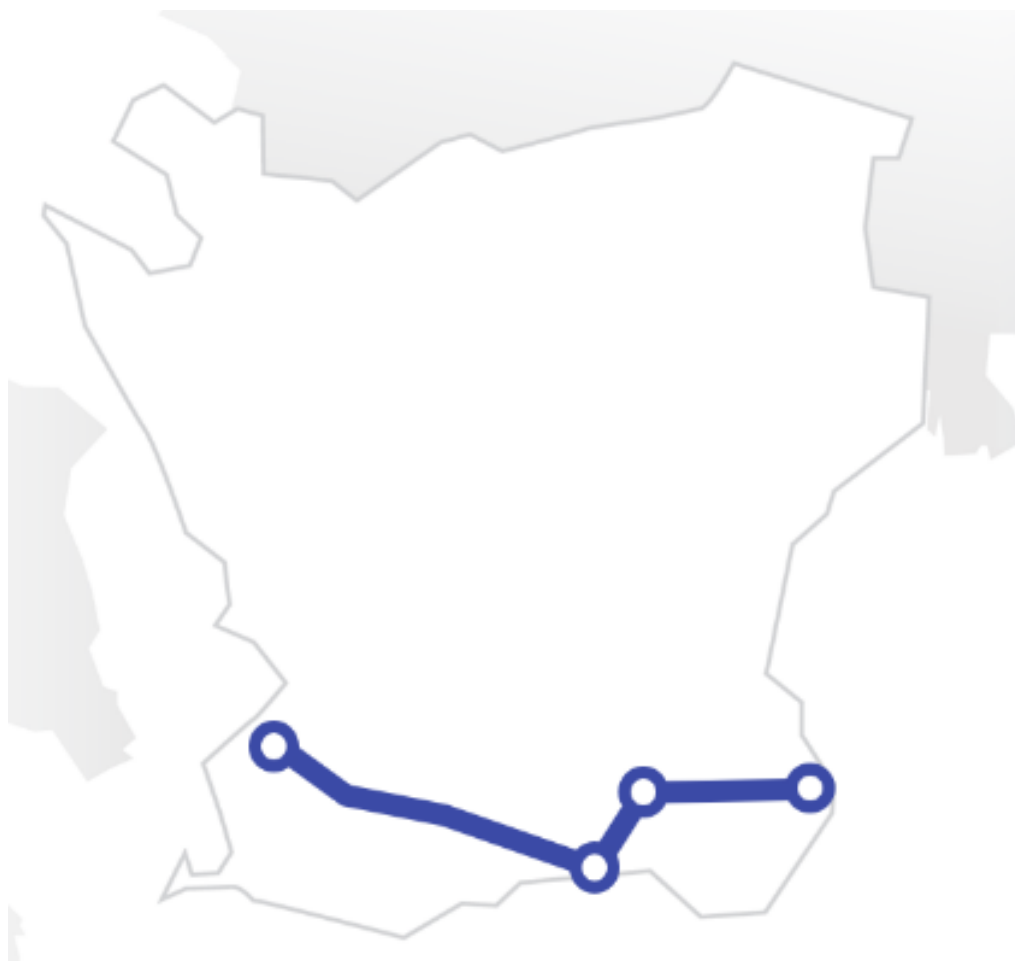
- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för fyrspårutbyggnaden ännu.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2025 pekar ut planerade insatser genom etapper.

6 Stråket Malmö-Ystad-Simrishamn, Ystad-Österlenbanan



Figur 6:1 Ystad-Österlenbanan

6.1.1 Nuläge och Problem

Ystad-Österlenbanan mellan Malmö och Simrishamn är viktig för den regionala pendlingen. Persontågstrafiken på banan är en del av ett regionaltrafiksystem som inkluderar en stor del av tågtrafiken i hela södra Sverige och Danmark. Resandet är omfattande och resandeutvecklingen har varit positiv under lång tid. Sträckan Malmö-Ystad trafikeras med halvtimmestrafik medan Ystad-Simrishamn med heltimmestrafik hela dagen.

Sedan trafikomläggningen via Citytunneln (2011) har förseningarna på banan ökat. Förseningar som uppstår här påverkar trafiken i hela omloppen.

6.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Ystad-Österlenbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Den senaste åtgärdsvalsstudien (2018) föreslår en första etapp med partiellt dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård. Objektkandidaten Skurup-Rydsgård är samhällsekonomiskt lönsam enligt Trafikverket och finns med i 2026 års planförslag. Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård förbättrar robusthet, restider och möjligheten att flytta trafik från väg till järnväg.

Vidare etapper bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling:

- Skurup-Lemmeströ, partiellt dubbelspår
- Lunnarp-Smedstorp, partiellt dubbelspår
- Lockarp/Oxie-Svedala, partiellt dubbelspår
- Ystad-Österlenbanan slutläge, dubbelspår hela sträckan

Prioriteringarna i etapperna är överenskomna men inte avtalade med Trafikverket och kan komma att justeras över tid.

Notera att behov av ett fullständigt dubbelspår på hela sträckan inte aktualiseras förrän övriga partiella dubbelspår är genomförda och trafikering- och samhällsutvecklingen kräver det.

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Objektkandidaterna har potential att bidra till en förflyttning av främst persontransporter från väg till järnväg.

6.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan stärker kopplingen mellan Ystad hamn och det nationella järnvägsnätet, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik. Åtgärderna möjliggör ökad pendling och minskade utsläpp.

- Fyrstegsprincipen:

Trafikverket bedömer att det inte finns några åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3 som kan tillföra den kapacitet och robusthet som efterfrågas för Ystad-Österlenbanan. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

Banorna är högt utnyttjade idag och det är inte möjligt att minska restiderna eller utöka trafiken än genom att tillföra ny dubbelspårkapacitet.

- Lönsamhet:

Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, därför saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafiktillväxten och investeringskostnaden avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafiktillväxt behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Den samhällsekonomiska analysen visar att utbyggnaden av delen Skurup-Rydsgård är lönsam med stora vinster för både resenärer och näringsliv.

Tidigare analyser visade att även utbyggnaden av resterande delar var samhällsekonomiskt lönsam. Detta behöver uppdateras ju närmre genomförande vi kommer.

- Transportpolitiska mål:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför kortare restider och ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Den bidrar till minskad bilberoende i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i funktionsmålets anda. Utbyggnaden bidrar till regionförstoring och regionförstärkning med förbättrad kapacitet och förbättrade pendlingsmöjligheter.

- *Systemperspektiv:*

En positiv utveckling av Ystad-Österlenbanan är även positiv för transportsystemet i MalmöLund regionen och Väst kustbanan.

Ettappindelning medför att objekt kandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs.

Dubbelspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör exempelvis färdigställas före ytterligare partiella dubbelspår.

Dubbelspårutbyggnaden kan även möjliggöra ett ökat användande av kopplingen mellan Ystad hamn och Ystad-Österlenbanan. På så sätt möjliggörs fler kopplingar till Sverige (till exempel via Polen), vilket skapar ett mer robust system.

- *Pendling och Godstransporter:*

Ökad robusthet, kapacitet och tillgänglighet för person- och godstågstrafiken har flera fördelar:

- Bättre pendlingsmöjligheter (till utbildning och arbete) till och från Ystad som regional kärna, och till Malmö som är en nationell och regional tillväxtmotor.
- Enklare för företag att transportera varor till och från regionen och lägga lastbilsgodset på järnväg.

- *Totalförsvarets behov:*

En utbyggd Ystad-Österlenbanan förbättrar transportsystemets robusthet, vilket är önskvärt ur ett beredskapsperspektiv. Förmågan att transportera trupper mellan hamnstaden Ystad och Malmö där Ystad-Österlenbanan har en avgörande funktion förbättrats. En utbyggd Ystad-Österlenbanan nod kan således bidra till att stärka totalförsvarets behov av transportinfrastruktur.

6.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan möjliggör fler tåg till och från olika delar av Skåne och en mer punktlig trafik. Detta medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitlighet till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat tågresande. Utbyggnaden skapar goda förutsättningar för ökad kollektivtrafik, också för busstrafik och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Dubbelspårutbyggnaden av Ystad-Österlenbanan sammankopplar västra och sydöstra Skåne och påverkar hela järnvägssystemet i södra Skåne. Kortare restider möjliggör satsningar (boende, näringsliv, utbildningar) längst hela sträckan. Satsningar möjliggör större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Åtgärderna möjliggör förbättrad pendling mellan sydöstra och västra Skåne eftersom de gör banan mer robust och kortar restiderna. Med kortare restider underlättar det för fler invånare att välja att bo på en plats och arbeta på en annan. Fler kan pendla i och utanför stråket. Fler kan pendla för studier, och möjlighet till arbete stärks.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av dubbelspår mellan Malmö och Simrishamn bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Åtgärden bidrar till kortare restider och möjlighet till ökad trafik mellan Malmö och Ystad/Simrishamn, vilket förbättrar pendlingsförhållandena och bidrar till en utökad arbetsmarknad. Åtgärden gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Ystad-Österlenbanan har viktig regional betydelse eftersom den kopplar ihop västra Skåne med sydöstra Skåne. Längst sträckan ligger (bland annat) Malmö, Svedala, Skurup, Ystad, Tomelilla och Simrishamn. För Malmö är en Ystad-Österlenbanan med korta restider en möjlighet att avlasta vägar från inpendling från tidigare nämnda kommuner. För sydöstra Skåne avlastar banan regionala vägar och E65:an. Kortare restider möjliggör arbets-, skol- och fritidspendling för fler.

6.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför knyta an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med

den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne. En robust Ystad-Österlenbana med kortare restider är särskilt viktig för att nå målbilder kring att:

- Det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne.
- Tillgängligheten ska stärkas till bland annat arbetsplatser och
- Skåne ska tillvara på sin flerkärnighet där Ystad är en regional kärna.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt. Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället.

Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

Utvecklingen av Ystad-Österlenbana knyter särskilt an till målen om:

- Robust transportsystem – Ökad kapacitet på Ystad-Österlenbanan möjliggör en potentiell ökning av

godstransporter på banan. Satsningarna på banan innebär ett mer robust system som är mindre känslig för störningar.

- Klimatneutralt transportsystem – Den samhällsekonomiska bedömningen av åtgärdsvalsstudien visar att satsningar på Ystad-Österlenbanan kommer att flytta resenärer från bil till tåg, vilket innebär lägre utsläpp och mer transporteffektivt resande.
- Inkluderande transportsystem - Satsningar på kortare restider och mer robust bana gör Skånes arbetsmarknad, utbildningar, och fritidsaktiviteter tillgänglig för fler. Det leder i sin tur till ökad integration, sysselsättning, och utbildning.

- Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:

Åtgärden är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider (30 min till år 2040) stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråken:

- Malmö – Ystad
- Ystad – Simrishamn

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 regionalt och delregionalt viktiga stråk, 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.

- Klimatstrategi:

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar.

Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

6.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Kommunerna längst sträckan samt Region Skåne är eniga om att utveckling av Ystad-Österlenbanan är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Åtgärden kan komma att innebära markintrång även om det mesta sker längs befintlig sträckning.

- *Omgivningspåverkan:*

Samtliga etapper kommer ha viss lokal påverkan genom utbyggnad av dubbelspårsträckor, och tar viss mark i anspråk.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. För att möjliggöra en snabb utbyggnad är det viktigt att i tidigt skede börja utreda vad exempelvis kommunerna i sydvästra Skåne tillsammans med Region Skåne kan erbjuda. Exempelvis om föreslagen finansiering ska kompletteras med med-/och samfinansiering. En finansieringsöverenskommelse är en tydlig markering att investering i Ystad-Österlenbanan är angelägen och ger stor samhällsnytta. Det ger objektkandidaten tyngd vid prioritering i nationell infrastrukturplan.

- *Planeringsmognad:*

Åtgärdsvalsstudien som blev slutförd 2018 pekar ut planerade insatser genom etapper.

7 Stråket Malmö-Trelleborg, Trelleborgsbanan



Figur 7:1 Trelleborgsbanan

7.1.1 Nuläge och Problem

Trelleborgsbanan är en enkelspårig bana som är omkring 25 kilometer lång och går mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network). Trelleborgs hamn är länkad till Trelleborgsbanan genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Sträckan trafikeras av både person- och godstrafik där persontrafiken körs i halvtimmestrafik med cirka 80 persontåg per dygn och godstrafiken utgörs av cirka 10–14 tåg per dygn.

Den täta persontrafiken innebär en negativpåverkan på godstrafiken: Svårigheter att ta sig fram under persontrafikens högtrafikperiod. Därtill hör att den intermodala trafiken till Trelleborgs hamn har en ökande trend och väntas utökas ytterligare.

Region Skånes mål (persontågsstrategin) är att öka resandet på banan från dagens cirka 6 000 resenärer per helgfri vardag till cirka 20 000 till år 2030 och till drygt 30 000 till år 2040. Detta är svårt att uppnå med dagens kapacitet. Trelleborgsbanan har ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgå till cirka 84 procent på 2040-talet. Ett högt kapacitetsutnyttjande medför hög störningskänslighet och låg medelhastighet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

En till begränsning är att Trelleborgsbanan idag inte kan hantera 750 långa godståg, vilket är ambitionen på sträckor där större gods trafikeras och i enlighet med TEN-T.

7.1.2 Behov och Resultat

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsbanan kapacitetshöjande åtgärder. Utbyggnaden till dubbelspår möjliggör samhällsutveckling och ska ske i etapper när så är motiverat.

Enligt senaste åtgärdsvalsstudien (2024) är förslaget för en första etapp ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlov.

Åtgärderna skulle ge förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet.

Objektkandidater har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta kan medföra klimat- och miljörelaterade nyttor.

En ny mötesstation utanför Östra Greve skulle främst användas för att möjliggöra att persontåg kan köra om godståg. Mötesstationen skulle även innebära mer flexibilitet när till exempel Pågatågens möten kan ske dit vid förseningar.

För att kunna skapa den önskade turtätheten på betydlig längre sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, kan det finnas ett behov av ett dubbelspår för hela sträckan mellan Lockarp och Trelleborg. Med dubbelspår hela banan skulle det enligt Trafikverket vara möjligt att trafikera med totalt fyra dubbelturer per timme med persontåg och en enkeltur med gods per timme under persontrafikens högtrafikperiod. Notera att vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

7.1.3 Relevans för nationell plan

- Allmänt:

Trelleborgsbanan är direktlänkad till Trelleborgs hamn genom att spårsystemet ansluter till hamnområdet. Spåren som ingår i TEN-T, möjliggör att last som anländer med tåg kan lastas om till färjor och distribueras vidare över Östersjön, eller det motsatta. Det innebär att hamnen utgör en viktig funktion för den intermodala godstrafiken mellan Sverige och kontinenten. Objektkandidaterna medför möjlighet till ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, vilken är en nationell angelägenhet.

- Fyrstegsprincipen:

Det finns förslag på kapacitetshöjandeåtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1–3. Trafikverket bedömer dock att inga av dessa fullt ut kan tillföra den kapacitet som efterfrågas för Trelleborgsbanan givet den framtida ökningen av person- och godstrafik. Därför behövs ny investering, det vill säga steg 4-åtgärder.

- Lönsamhet:

Eftersom Vägval för Skåne verkar för långsiktiga investeringar, saknas ibland samhällsekonomiska kalkyler och bedömningar om objekt kandidatens lönsamhet. I Trafikverkets kalkylmodell är trafik tillväxt och investeringskostnad avgörande för objektens lönsamhet. Kostnadsutveckling och trafik tillväxten behöver följas kontinuerligt och mötas med successiva justeringar ju närmre genomförande av ett objekt vi kommer.

Idag är det oklart om utbyggnaden av partiellt dubbelspår, mötesstation eller fullständigt dubbelspår på Trelleborgsbanan blir samhällsekonomisk lönsam enligt Trafikverkets kalkylmodell. Trafikverket (2025) bedömer att den totala kostnaden för åtgärderna i etapp 1 (partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt mötesstation Östra Grevie) uppgår till cirka 950 miljoner kr (med en standardavvikelse på +- 30%). För fullständigt dubbelspår bedömer Trafikverket att den totala kostnaden uppgår till cirka 2,1 miljarder kr (med en standardavvikelse på +- 30%).

Ökad kapacitet för godstransporter stärker industrins konkurrenskraft ur ett nationellt perspektiv, vilket ska beaktas vid bedömning av lönsamhet.

- *Transportpolitiska mål:*

Tåg är ett miljövänligt transportsätt. Utbyggnad av Trelleborgsbanan har potential att bidra till en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Detta ger miljö- och klimatnyttor. Utbyggnaden medför ökad pålitlighet av järnvägstrafik. Detta bidrar till minskad bilberoende, i linje med transportpolitiska hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärden bidrar även till förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringslivet i enlighet med funktionsmålet andas.

- *Systemperspektiv:*

Trelleborgsbanan är viktig för godsets flöde genom MalmöLundregionen. Kapacitetshöjande åtgärder blir betydelsefulla

för arbetspendling i Skånes sydvästra hörn och för att minska målkonflikter. En positiv utveckling av trafiken på Trelleborgsbanan är även positiv för tågtrafiken i MalmöLundregionen.

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs.

Dubbelspårutbyggnaden mellan norr om Trelleborg tillsammans med en ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlöv bör färdigställas före ytterligare partiella eller ett fullständigt dubbelspår hela sträckan Trelleborg-Lockarp. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

- *Pendling och Godstransporter:*

Objektkandidaterna ger förbättringar för både personresor och godstransporter med potential för en förflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet. Ökad turtäthet är viktig för resenärernas upplevelse av tillgänglighet eftersom den medför större flexibilitet och bekvämlighet, vilket är avgörande för att göra tåget till ett mer konkurrenskraftigt alternativ och för att locka fler resenärer.

Mer gods på järnväg minskar belastningen och slitaget på vägarna. Utsläpp från biltrafik minskar eftersom minskade restider med tåg leder till överflyttning från bil till tåg.

- *Totalförsvarets behov:*

Trelleborgsbanan bedöms vara en viktig länk för såväl person- och godstransporter givet kopplingen till Trelleborgs hamn och de färjor (inklusive järnvägsfärjor) som trafikerar hamnen. Ur ett försvars- och beredskapsperspektiv är det av stor vikt att Trelleborgsbanan kan bibehålla sin funktion även under störda förhållanden.

Hanteringskapacitet för godscontainrar samt järnvägsspår till Trelleborgs hamn ska vara dimensionerade för att klara minst tre fullängdståg per dygn.

Trelleborgsbanan är linjekategori D2. Detta innebär att största axeltryck är 22,5 ton och största tillåtna vikt per meter är 6,4 ton, vilket bör medge militära funktioner på banan.

7.1.4 Regional betydelse

- *Regional pendling och kollektivtrafik:*

Upprustningen av Trelleborgsbanan behövs för att nå Region Skånes ambition om ett mer hållbart resande genom att få fler människor att resa med spårburen kollektivtrafik i stället för bil.

Dubbelspår medför ökad robusthet som i sin tur bidrar till ökad tillförlitligheten till tågsystemet. Ökad tillförlitlighet leder till ökad attraktivitet och ökat resande med tåg (även fritidsresor).

Utbyggnaden skapar goda förutsättningar också för busstrafiken och byte av kollektivtrafikslag och ”hela resan-perspektivet”.

- *Regionalt stråkperspektiv:*

Ökad kapacitet och robusthet mellan Trelleborg och Malmö har positiva följd effekter även för fortsatt tågtrafik vidare mot Lund.

- *Arbetsmarknad och näringsliv:*

Ökad kapacitet gynnar näringslivets godstransporter och företagens konkurrenskraft som får en ökad tillförlitlighet och effektivisering av hanteringen av gods.

Pendling underlättar för fler att Även Förbättrad pendling gynnar kompetensförsörjning när fler kan bo på en plats och arbeta på en annan.

- *Social hållbarhet:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan med partiellt dubbelspår och ny mötesstation samt fullständigt dubbelspår hela sträckan från Lockarp till Trelleborg bidrar generellt positivt till social hållbarhet.

Objektkandidaten gynnar resor både kortare och längre än 10 mil.

Tillgängligheten mellan områden av olika socioekonomisk karaktär stärks, såväl som den generella tillgängligheten för både invånare och näringsliv.

Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och bidrar således positivt till ett jämställt transportsystem. För personer med funktionsnedsättning påverkas tillgängligheten i hög grad av utformningen av stationsområdet, som måste leva upp till riktlinjer om fysisk tillgänglighet, vilket inte kan bedömas i nuläget. Objektkandidaten påverkar inte förutsättningarna för fysisk aktivitet i transportsystemet.

- *Andra överväganden:*

Dubbelspårutbyggnaden bidrar till samhällsutveckling eftersom den förbättrar järnvägskapaciteten och framtidssäkrar infrastrukturen, vilket är avgörande med tanke på en förväntad ökning av både person- och godstransporter.

7.1.5 Linjering med regionala mål

Region Skåne arbetar målstyrt. Varje objektkandidat behöver därför koppla an till de mål som Region Skåne har beslutat om, exempelvis för kollektivtrafiken eller ett mer klimatanpassat transportsystem i Skåne.

- *RUS-Det öppna Skåne:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att öka orternas attraktivitet som trivsamma miljöer att bo och verka i. Ortuveckling och hela samhällsutveckling påverkas positivt. Detta går i linje med den regionala utvecklingsstrategins mål om ett sammanbundet Skåne.

- *Regionplan:*

Ökad kapacitet och tillgänglighet bidrar till att stärka det flerkärniga Skåne i enlighet med Regionplanens intentioner.

- *Transportstrategi:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan medför förbättrad kapacitet, ett mer robust järnvägssystem och ökad tillgänglighet. Satsningen stödjer transportstrategins mål om hållbar tillgänglighet för att skapa förutsättningar för människors vardag och näringslivets verksamheter.

Genom att möjliggöra hållbara transportlösningar skapas ett transporteffektivt system som både minskar klimatpåverkan och ger fler möjlighet att ta del av det regionala utbudet av arbete, utbildning, fritidsaktiviteter, kultur och service på ett hållbart sätt.

Förbättrade möjligheter till hållbara transporter ökar tillgängligheten och bidrar därmed till större delaktighet i samhället. Ett mer robust system främjar Skånes näringsliv och konkurrenskraft genom att bidra till kontinuitet i järnvägsdriften och ökad tillförlitlighet för både resenärer och godstransporter.

- *Trafikförsörjningsprogrammet och persontågsstrategi:*

Åtgärderna på Trelleborgsbanan är en förutsättning för att Region Skånes persontågsstrategi ska kunna realiseras. Bättre turtäthet och resandetider stöttar en ökad tillgänglighet tvärs över södra Skåne med fortsatt tillväxt i stråket Malmö – Trelleborg.

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 regionalt och delregionalt viktiga stråk, 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.

- *Klimatstrategi:*

Utbyggnaden av Trelleborgsbana bidrar till att minska klimatavtrycket eftersom fler får möjlighet att resa hållbart. Det blir fler pålitliga förbindelser samt attraktiva restider och avgångar. Bättre förutsättningar för godstrafiken ökar möjligheten för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg.

7.1.6 Genomförbarhet

- *Samsyn:*

Mellan MalmöLundregionen och Region Skåne råder det samsyn om att åtgärden är viktig och behöver genomföras.

- *Utformning:*

Utformningen hanteras vidare i nästa skede vid fördjupade utredningar.

- *Omgivningspåverkan:*

Omgivningspåverkan kan ske i form av ökat buller och vibrationer.

- *Finansiering:*

Åtgärden förväntas finansieras med statliga medel. Det finns ingen samlad effektbedömning för Trelleborgsbanan ännu.

- *Planeringsmognad:*

En åtgärdsvalsstudie som pekar ut planerade insatser genom etapper blev slutförd 2024.

8 Mer om social konsekvensbedömning

8.1 Sammanfattning

Inom ramen för Vägval för Skåne genomförs en förenklad social konsekvensbedömning (SKB). Den förenklade SKB:n utgår från den SKB som gjorts på remissversionen av Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 (RTI 2026–2037), och kompletteras med generella fördelningseffekter som Trafikverket beräknat för åtgärder på järnväg.

Syftet är att, utifrån förutsättningarna i processens nuläge, göra en initial bedömning av de sociala konsekvenserna av de objekt som föreslås i Vägval för Skåne.

Den förenklade SKB:n för Vägval för Skåne indikerar i stora drag att objekt kandidater har positiv effekt på de sociala värdena för Skåne. Objekt kandidaterna bidrar även till en geografisk fördelning av tillgänglighet genom att förbättra koppling mellan områden av olika socioekonomisk karaktär. Möjligheten att resa till och från områden som har lägre socioekonomisk standard och tillgänglighet förbättras. Åtgärderna medför positiva effekter på generell tillgänglighet för både invånare och näringsliv.

Utifrån det som går att bedöma i nuläget har objekt kandidater positiv påverkan på tillgänglighet för olika grupper. Nyttorna fördelas jämnt mellan män och kvinnor och förutsättningar för ett jämställt transportsystem stärks.

Tillgängligheten för barn och äldre förbättras eftersom kollektivtrafiken har positiv effekt på dessa gruppers mobilitet. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning går inte att bedöma i nuläget. Ökad kollektivtrafik kan förbättra tillgängligheten, men den påverkas också av utformningen av exempelvis stationsområden.

Förbättrad kollektivtrafik och centrumnära infrastruktursatsningar tenderar att medföra förbättrade möjligheter för att gå och cykla, dvs för fysisk aktivitet. Det behövs dock förutsättningar som exempelvis tillräcklig cykelparkering och möjlighet att säker kunna ta sig till stationer/hållplatser till fots eller på cykel för att kunna fastställa den positiva påverkan. Eftersom Vägval för Skåne siktar på framtida investeringar är flera objektkandidater ännu i tidigt skede för en sådan analys.

Det är också relevant att säkerställa involvering av invånarna under genomförande av Vägvalsobjekten. Detta för att fånga de behov som finns kring de specifika sträckorna. Här har stationssamhällen en viktig roll. I tabellen nedan ges en sammanställning av social konsekvensbedömning för hela remissförslagen i nuläget. En mer detaljerad analys bör genomföras ju närmre genomförande av objekt.

Tabell 8:1 Sammanställning av social konsekvensbedömning

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär	Positiv effekt 
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet	Positiv effekt 
	Näringslivets tillgänglighet	Positiv effekt 
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionshinder	Svårbedömd
	Barns tillgänglighet	Positiv effekt 
	Äldres tillgänglighet	Positiv effekt 
	Jämställdhet	Positiv effekt 
	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	Positiv effekt 
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Svårbedömd

8.2 Introduktion

Social hållbarhet handlar om att värna om sociala värden i utvecklingen av transportsystemet. Detta innebär att beakta allas rätt till tillgänglighet och att ha ett fungerande vardagsliv.

Transportsystemet har potential att skapa förutsättningar för detta.

Vägval för Skåne är ett prioriteringsunderlag för Skånes långsiktiga behov av infrastruktur som ingår i nationell transportinfrastrukturplan (NTI).

Förenklad social konsekvensbedömning av objekt i Vägval för Skåne syftar till att, i detta tidiga ske, bedöma de sociala konsekvenserna av förslagen. Bedömningen tar inte hänsyn till utformning eftersom det i nuvarande skede inte gjorts några konkreta ställningstaganden gällande detta. Vidare bygger bedömningen på den information som finns tillgänglig i nuläget, vilket innebär att alla sociala hållbarhetsaspekter inte kan bedömas. I framtida arbete kan sociala konsekvensbedömningar göras på en mer detaljerad nivå för respektive objekt, och alla objekt som tas med i nationell plan kommer att analyseras enligt Trafikverkets SEB-modell.

8.3 Metod

Den förenklade sociala konsekvensbedömningen använder Region Kronobergs modell för konsekvensanalys i regional transportplanering (Region Kronoberg, 2018). Samma metod har använts för att bedöma den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037. Objekten i Vägval för Skåne kan komma att ingå i framtida RTI-planer som samfinansieringsobjekt, därför är det lämpligt att de förslagna objekten analyseras på samma sätt i detta skede.

Den SKB som gjorts för RTI 2026–2037 (Trivector, 2025) bygger på ett utförligt underlag om Skånes förutsättningar som region och använder sociala knäckfrågor som fångar in sociala hållbarhetsaspekter, och analyserar därefter hur olika åtgärder påverkar hållbarhetsaspekterna. Underlag om Skånes

förutsättningar kompletteras med Trafikverkets analys av generella fördelningseffekter av insatser i transportsystemet (Trafikverket, 2024), en rapport som visar hur nyttorna fördelas olika åldersgrupper, inkomstgruppen och boende i olika kommuner för olika åtgärder.

Analysen görs kvalitativt genom att bedöma hur väl den tänkta objektkandidaten stärker kopplingar mellan Skånes olika socioekonomiska områden utifrån illustrationen i Rambölls rapport (se Figur 8.1). Analysen beaktar även den generella tillgängligheten för invånare och näringsliv samt hur nyttorna av åtgärden kan förväntas fördelas på olika grupper.

Rapporten avgränsas till de hållbarhetsaspekter som berör Vägval för Skåne i nuvarande skede och de underlag som finns tillgängliga. För fördjupad läsning av metod och analys, utförligare beskrivning av hållbarhetsaspekter och Skånes förutsättningar samt de generella fördelningseffekterna och hur de beräknats (se respektive projektrapporter bland referenser).

8.4 Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys

Modellen består av sex steg: behovsbedömning, nulägesbeskrivning, sociala knäckfrågor, sociala nycklar och konsekvensbedömning. I förenklad SKB av Vägval för Skåne ligger fokus på sociala knäckfrågor, de utmaningar som regionen har samt konsekvensbedömning. Detta syftar till att bedöma av hur åtgärder påverkar knäckfrågorna.

De sociala knäckfrågorna för Skåne är:

- Inkluderande
- Sammanhållen
- Tillgänglig
- Hälsofrämjande.

Knäckfrågorna kan preciseras i ett antal hållbarhetsaspekter.

- Inkluderande handlar om makt och delaktighet i processer som påverkar ens vardagsliv och samhällsutvecklingen.
- Sammanhållen sätter regionen i ett strukturellt perspektiv och ser till sociala och rumsliga samband och vilka kopplingar finns eller saknas för de behov som finns gällande näringsliv, bebyggelse och utbildning.
- Tillgänglig berör de vardagliga rutiner och aktiviteter som invånare genomför och behöver kunna genomföra för ett fungerande vardagsliv. Det behöver finnas möjlighet att röra sig mellan dessa aktiviteter med olika färdmedel.
- Hälsofrämjande innebär möjligheter att göra hälsosamma val och ha en aktiv livsstil.

Vägval för Skåne utgörs av en lista med potentiella objekt som i nuläget inte är föremål för samråd eller annat forum för dialog, och därmed kan inte aspekten Inkluderande bedömas. Knäckfrågan bör dock beaktas i senare processer.

Knäckfrågorna utvecklas i hållbarhetsaspekter enligt Tabell 8:1. Tillgänglighet mellan områden av olika socioekonomisk karaktär undersöker hur åtgärder binder samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

Invånarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet undersöker hur en åtgärd påverkar möjligheten för människor och näringsliv att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning undersöker hur åtgärden påverkar dessa gruppers möjlighet att nyttja transportsystemet.

Jämlikhet undersöker hur åtgärden påverkar mäns och kvinnors möjlighet att nyttja transportsystemet.

Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv undersöker hur åtgärder förbättrar möjligheten att resa till eller från ett område med lägre socioekonomisk standard och lägre tillgänglighet.

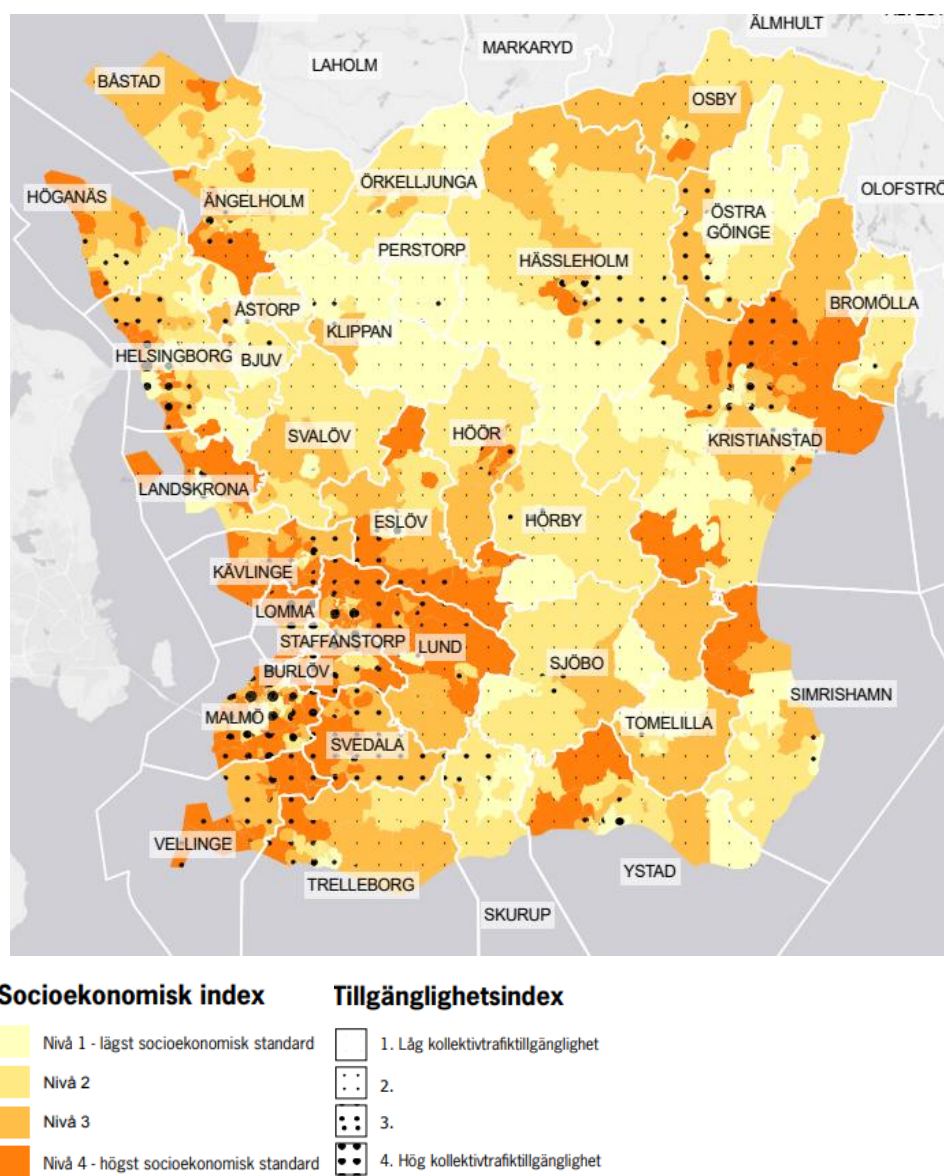
Fysisk aktivitet i transportsystemet undersöker hur åtgärden påverkar möjligheterna att resa aktivt.

8.5 Förutsättningar i Skåne

Skåne är en region med stora socioekonomiska skillnader mellan olika delar av länet. Många av de ekonomiskt starkaste områdena finns i västra Skåne, och det är också i de västra delarna som majoriteten av Skånes storstäder och storstadsnära kommuner finns. Därmed finns också större arbetsmarknads och möjligheter till utbildning. Områden med mer socioekonomiska utmaningar finns både runt de större städerna samt på landsbygden. Socioekonomiska förutsättningar påverkar människors möjlighet till mobilitet, exempelvis genom ekonomiska hinder för att ta körkort/köra bil eller flytta närmare arbete och skola.

Människors förutsättningar för mobilitet varierar därtill med ålder, kön och huruvida man har en funktionsnedsättning. Barn- och ungas mobilitet är i hög grad beroende av möjligheterna att gå, cykla och resa kollektivt. Äldre färdas generellt mer med bil, men gång, cykel och kollektivtrafik är viktiga faktorer när man inte längre kan köra bil. Kvinnor och män har olika resmönster, generellt reser de lika mycket men män gör fler längre resor och fler resor i bil. Personer med funktionsnedsättning är en grupp med stor variation sett till transportbehov, beroende på vilken typ av funktionsnedsättning som man har. Generellt är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer avgörande för funktionsnedsattas mobilitet.

Figur 8:1: Illustration av Skånes socioekonomiska geografi och tillgänglighet med kollektivtrafik. Källa: Den socioekonomiska segregationen i Skåne, Ramböll 2021



8.6 Generella fördelningseffekter av transportåtgärder

Trafikverket har undersökt de generella fördelningseffekterna av transportåtgärder mellan olika grupper, beräknat per individ.

Rapporten Generella fördelningseffekter av åtgärder i Transportsystemet (Trafikverket, 2024) är en bilaga till den senaste versionen av samhällsekonomisk bedömning. Fördelningseffekterna har beräknats på kort sikt och beskriver ett genomsnitt. Beräkningen avser restidsförändringen och ser till hur nyttor fördelas över kön, inkomst, ålder, kommuntyp, samt typ av resa.

Nyttofördelningen av järnvägsåtgärder är relativt jämn mellan åldersgrupper och kön, om någon grupp (exempelvis kvinnor, höginkomsttagare eller åldersgruppen 21–30 år) får en större del av nyttorna handlar det till största del om gruppens resvanor – de som reser med får större nytta av åtgärderna. Nyttorna fördelas relativt jämnt mellan kommuntyper, med något större nytta till storstadskommuner. Nyttan är något större för privatresenärer än tjänsteresenärer, och godstransporter får den minsta andelen. Den yngsta åldersgruppen som ingår i analysen är 5–20 år, detta gör det svårt att bedöma nyttorna för barn. Äldre, 66–85 år, får en mindre andel del av nyttorna.

Nyttofördelning för tågresor kortare än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller en betydligt större del av nyttorna privatresenärer, förortskommuner och låginkomsttagare.

Nyttofördelning för tågresor längre än 10 mil

Jämfört med tågresor generellt tillfaller något större del av nyttorna tjänsteresenärer än privatresenärer, boende i storstadskommunerna, höginkomsttagare och åldersgruppen 21–30 år.

8.7 Vidare utredningar av sociala konsekvenser

I detta skede bedöms objektkandidater i Vägval för Skåne ha positiv effekt på sociala hållbarhetsaspekter. Det bör dock återigen understrykas att bedömningen är gjord utifrån den information som finns i nuläget, och därmed inte kan beakta samtliga relevanta aspekter.

I bedömningen har den sociala knäckfrågan Inkluderande inte ingått eftersom det inte i nuläget funnits möjligheter till dialog med invånarna. Det är dock en viktig aspekt av social hållbarhet och för att säkerställa att de åtgärder som i slutändan genomförs speglar de faktiska behoven hos invånarna.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning behöver studeras närmare för samtliga objekt, då den påverkas av utformning i närområdet. Därtill utgör personer med funktionsnedsättning inte en enhetlig grupp, utan det finns stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. Detta innebär att för att få en rättvisande bild bör det studeras fördjupat. Effekterna på äldre och barns tillgänglighet bör också studeras fördjupat. Barns förutsättningar och behov tenderar att variera med ålder.

Notera att de långsiktiga effekterna av åtgärder i transportsystemet inte fångas i denna förenklade bedömning. Det beror på att långsiktiga nyttor är svåra att bedöma eftersom nyttor över tid sprider sig från resenärer och transportörer till andra delar av samhället, till exempel arbetsgivare, fastighetsägare eller transportföretagens kunder. Detta genom att priser på transporter, fastigheter och arbetskraft påverkas. Därför bör nyttorna följas upp över tid, exempelvis genom resmönster och samhällsutvecklingen längs stråken.

8.8 Referenser

Ramböll, 2021. Den socioekonomiska segregationen i Skåne. Region Skåne. Tillgänglig:

https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regionall-fysisk-planering/socioekonomisk_segregationen_rapport_ny.pdf

[Hämtad: 25-09-2025]

Region Kronoberg (2018). Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verktyg för att inkludera sociala aspekter.

Tillgänglig:

<https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

[Hämtad: 25-09-2025]

Trafikverket, 2024. Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet. Tillgänglig:

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/f4216f1493bd4619acfb353ea200d91c/2024/generella-fordelningseffekter-av-atgarder-v22.pdf>

[Hämtad: 25-09-2025]

Trivector, 2025. Integrerad MKB och SKB av RTI-plan_ 2026-2037_Skåne.

Region Skåne (2025). Remissversion: Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037. Tillgänglig:

remissversion_regional-transportinfrastrukturplan-2026-2037.pdf

[Hämtad: 25-09-2025]