

Vägval för Skåne

Kraftsamling för nationell påverkan



2026

Innehållsförteckning

Vägval för Skåne	3
Förord	4
Om Vägval för Skåne	5
Varför behövs Vägval för Skåne?	5
Det politiska uppdraget.....	6
Framtagning i samverkan	6
Så ska Vägval för Skåne användas.....	7
Skånes prioriteringar	8
Nationell transportinfrastrukturplan 2030–2041	8
Nationell transportinfrastrukturplan 2034–2045	8
Nationell transportinfrastrukturplan 2038–2049	8
Befintliga satsningar att bevaka	9
Från prioritering till påverkansarbete.....	10
Revideringsprocess	10
Påverkansarbete	10
Parallella processer	10
Roller	11
Utblick efter år 2038	12
Avgränsning.....	13
Bilaga 1 Mer om prioriteringarna	14
Bilaga 2 Satsningar i nationell plan 2026–2037 – Skåne	21
Bilaga 3 Mer om samverkan	23
Vägval för Skåne	26

Vägval för Skåne

- Dubbelspår Maria–Helsingborg C (2030–2041)
- Utbyggnad av noden Hässleholm (2030–2041)
- Dubbelspår Attarp–Kristianstad (2030–2041)
- Partiellt fyrspår Landskrona–Dösjebro samt planskildhet i Kävlinge (2034–2045)
- Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv (2034–2045)
- Två nya spår Älmhult–Hässleholm (2038–2049)

Förord

Skåne är en av Sveriges mest centrala regioner för transporter, handel och internationella förbindelser. Här möts nationella och europeiska flöden av människor och gods. Infrastrukturens funktion i Skåne har därför betydelse långt utanför regionens gränser och påverkar både tillväxt, konkurrenskraft, och robusthet i hela landet.

Samtidigt finns tydliga utmaningar. Skåne har under lång tid haft en relativt låg andel av statens investeringar i transportinfrastruktur, och regionen har saknat en gemensam prioritering av vilka åtgärder som är mest angelägna. Resultatet har blivit att viktiga satsningar har skjutits på framtiden, trots att behoven är väl kända.

Vägval för Skåne tar sin utgångspunkt i detta. Dokumentet anger en tydlig och samlad riktning för vilka investeringar som ska prioriteras i den nationella transportinfrastrukturplaneringen. Genom att samla regionens aktörer kring ett begränsat antal åtgärder skapas bättre förutsättningar för genomslag på nationell nivå.

Ett fungerande transportsystem i Skåne är avgörande för arbetsmarknadens utveckling, näringslivets transporter och kopplingarna till övriga Sverige och Europa. Kapacitet och robusthet i järnvägssystemet är särskilt viktigt, eftersom brister där får konsekvenser i hela systemet. Samtidigt krävs långsiktighet och konsekvens, eftersom planering och genomförande av större infrastrukturprojekt sträcker sig över många år.

Region Skåne har en samordnande roll i arbetet, men avgörande beslut fattas nationellt. Det innebär att ett målmedvetet och uthålligt påverkansarbete är en förutsättning för att prioriteringarna ska realiseras. Vägval för Skåne ska vara grunden för detta arbete, och bidra till att skapa samsyn mellan kommuner, näringsliv och andra aktörer.

Ambitionen är att stärka Skånes position i den nationella planeringen och säkerställa att de investeringar som genomförs motsvarar regionens faktiska behov. Med tydliga prioriteringar och ett gemensamt agerande kan förutsättningarna förbättras för ett transportsystem som fungerar i vardagen, för arbete och företagande, och för Sveriges fortsatta utveckling.

Anna Jähnke (M)

Ordförande för Regionala utvecklingsnämnden

Om Vägval för Skåne

Varför behövs Vägval för Skåne?

Att investera i Skånes transportinfrastruktur är avgörande för hela Sveriges utveckling. Regionens vägar, järnvägar och hamnar utgör centrala knutpunkter för Skandinaviens in- och utförsel av varor. En välfungerande infrastruktur i Skåne är därför en förutsättning för att trygga landets konkurrenskraft, välbefinnande och säkerhet.

Skåne är en av Sveriges tre storstadsregioner. Storstadsregionerna är avgörande för Sveriges produktivitet, sysselsättning och internationella konkurrenskraft. Här koncentreras kompetens, innovation och diversifierade arbetsmarknader. Storstadsregionerna fungerar som tillväxtmotorer. Investeringar och utveckling som sker här leder till spridningseffekter som gynnar både städer och landsbygder. Ett välfungerande samspel mellan större städer och deras omland är därför en förutsättning för hållbar regional och nationell utveckling.

Trots det har Skåne under de senaste decennierna tilldelats en ihållande låg andel av statens infrastrukturinvesteringar. Vissa statliga företrädare har motiverat detta med att regionen redan har fått stora satsningar genom Öresundsbron, trots att bron inte har finansierats med statliga medel utan genom avgifter från användarna.

Samtidigt har Skåne inte haft en gemensam och tydlig prioritering av sina behov. Vi har lyft fram både stora och mindre åtgärder som tillsammans kräver en stor del av den nationella infrastrukturbudgeten – utan att tydligt rangordna dem. Som en följd har staten beviljat mindre, billigare åtgärder från Skånes omfattande önskelista och kunnat ange att man har ”lyssnat på Skåne”, samtidigt som de mest prioriterade åtgärderna inte har kunnat genomföras.

För att Skåne ska kunna få en större del av statens resurser och samtidigt få rätt åtgärder genomförda krävs gemensamma, tydliga och realistiska prioriteringar. Annars riskerar infrastruktursatsningar hamna i andra delar av landet där staten upplever att man är överens om tydligt motiverade och realistiska prioriteringar. Därför är Vägval för Skåne en prioriteringslista, och inte en helhetsbild över samtliga infrastrukturbehov i Skåne.

Det är också viktigt att komma ihåg att Region Skåne saknar rådighet över den nationella planen för transportinfrastruktur. Till skillnad från

länsplaner som tas fram och beslutas av regioner, är det Trafikverket som tar fram ett förslag till nationell plan och regeringen fastställer den. Därför är ett starkt och samlat påverkansarbete avgörande för att Skånes prioriteringar ska få genomslag på nationell nivå och realiseras av staten. Infrastrukturplanering är en långsiktig process där beslut kan omprövas över tid, därför måste Skånes påverkansarbete vara likalydande under en lång tidsperiod.

Det politiska uppdraget

Regionfullmäktige beslutade 2023 att Region Skåne, i samverkan med de skånska kommunerna, skulle ta fram en gemensam behovsbild av framtidens infrastrukturinvesteringar som kan kopplas till nationell plan för transportinfrastruktur. 2024 gav regionala utvecklingsnämnden i uppdrag till utvecklingsdirektören att under åren 2024–2026 ta fram den gemensamma behovsbilden. Resultatet är Vägval för Skåne.

Syftet med Vägval för Skåne är att fler av Skånes prioriterade investeringar ska tas upp i den framtida nationella transportinfrastrukturplanen och genomföras enligt tidplanerna.

Framtagning i samverkan

Arbetet med att ta fram Vägval för Skåne har varit en omfattande process. Det har skett i dialog och samverkan med Skånes 33 kommuner, de fyra hörnsamarbetena (MalmöLundregionen, Skåne Nordost, Familjen Helsingborg och Sydöstra Skånes Samarbetskommitté) person- och godstransportörer samt andra relevanta aktörer. Kommunernas medverkan har varit central, där både politiker och tjänstepersoner har haft möjlighet att lämna synpunkter i flera steg.

Vägval för Skåne var på remiss, oktober 2025 – februari 2026. Det finns en tydlig samsyn bland remissinstanserna att Skåne behöver kraftsamla kring gemensamma prioriteringar.

Under slutet av 2025 genomförde Regionala utvecklingsnämndens ordförande och utvecklingsdirektören hörndialoger med respektive hörnstyrelse och kommundirektörer i Skånes fyra hörnsamarbeten. Syftet var att diskutera remissförslaget och inhämta synpunkter från hörnen inför den slutliga bearbetningen av Vägval för Skåne. Mer om framtagning av Vägval i bilaga 3.

Mer om dialogprocessen för framtagning av Vägval för Skåne i bilaga 3.

Så ska Vägval för Skåne användas

Vägval för Skåne ska vara Skånes gemensamma arbetssätt för att kraftsamla kring de större åtgärder där Region Skåne behöver bedriva ett aktivt påverkansarbete. Målet är att de ska realiseras i kommande nationella planer, med start i planen för 2030–2041. De prioriteringar som ingår i Vägval för Skåne är de åtgärder som Skånes företrädare ska lyfta i dialog med staten.

Påverkansarbetet för respektive åtgärd påbörjas när prioriteringarna i Vägval för Skåne har fastställts. Underlag för detta arbete, till exempel positionspapper, ska tas fram i samarbete med berörda kommuner och andra relevanta aktörer.

Vägval för Skåne ska fungera som underlag för Region Skånes yttranden i framtida nationella transportplaner och ligga till grund för Region Skånes prioriteringar i olika regionövergripande samarbeten.

En utbyggd infrastruktur i Skåne ska stärka våra större städer som tillväxtmotorer för att öka hela regionens konkurrenskraft, både nationellt och internationellt. Den ska ge våra regionala kärnor förutsättningar att utvecklas utifrån sina geografiska lägen och funktioner. På så sätt stärks utvecklingen i områdena runt omkring och i hela Skåne. Samtidigt ska en utbyggd infrastruktur göra det möjligt för våra strategiska noder att erbjuda grundläggande service och fungera som viktiga mötesplatser för sitt närområde

Genom denna framåtblickande process vill Region Skåne bidra till en långsiktig hållbar och effektiv utveckling av infrastrukturen. Syftet är att möta Skånes komplexa infrastrukturbehov och skapa största möjliga samhällsnytta.

Skånes prioriteringar

Inför kommande nationella transportplaner vill Region Skåne lyfta fram ett fåtal större prioriterade åtgärder. Dessa är avgörande för att Sverige ska kunna möta framtidens transportbehov, särskilt efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnat. Prioriteringarna i Vägval för Skåne är också viktiga för att utveckla ett flerkärnigt och tillgängligt Skåne. De bidrar till ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem för både person- och godstransporter, i Skåne, och i angränsade regioner.

Följande åtgärder ska prioriteras i Vägval för Skåne:

Nationell transportinfrastrukturplan 2030–2041

- **Dubbelspår Maria–Helsingborg C**
- **Utbyggnad av noden Hässleholm**
- **Dubbelspår Attarp–Kristianstad**

Nationell transportinfrastrukturplan 2034–2045

- Partiellt fyrspår Landskrona–Dösjebro samt planskildhet i Kävlinge
- Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv

Nationell transportinfrastrukturplan 2038–2049

- Två nya spår Älmhult–Hässleholm

Mer om prioriteringarna som ska in i nationella planer i bilaga 1.

Befintliga satsningar att bevaka

Samtidigt som nya satsningar införs vill Region Skåne säkerställa att större befintliga satsningar som ingår i 2026–2037 års plan som berör Skåne, kvarstår även i 2030–2041 års plan. Följande satsningar ska fortsatt finansieras och genomförs enligt tidplan:

- **Två nya spår, Hässleholm–Lund**
- **Dubbelspår Skurup–Rydsgård**
- **Kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborg
godsbangård/Ramlösa station**
- **Malmö bangård, planskild spårkorsning**

I likhet med satsningar som ska in i kommande nationella planer, fokuserar Vägval för Skåne på att, genom aktivt påverkansarbete riktat mot staten, värna särskilt om ett fåtal prioriteringar. Därför innehåller listan inte samtliga befintliga åtgärder som berör Skåne och som återfinns i 2026–2037 års plan, utan större satsningar där påverkansarbete behövs. Satsningar som bevakas i Vägval för Skåne har stor betydelse för fortsatt utveckling av järnvägssystemet i Skåne, med påverkan på flera prioriteringar att få in i planen för 2030 och framåt. Samtidigt råder det osäkerheter kring satsningarnas genomförande, tidplan och/eller finansiering.

Vilka befintliga åtgärder som bör följas upp parallellt med nya prioriteringar i planerna för 2034 och 2038 beror på hur långt Skånes satsningar har kommit i de nationella planerna för 2030. Detta förväntas klarläggas i samband med revidering av Vägval för Skåne.

Mer om prioriteringarna som ska bevakas finns i bilaga 1.

Bilaga 2 redovisar fler satsningar i den nationella planen för transportinfrastruktur 2026–2037 som berör Skåne och som är kopplade till väg och järnväg.

Från prioritering till påverkansarbete

Revideringsprocess

Vägval för Skåne revideras varje mandatperiod, i likhet med de nationella transportplanerna. Det ger en återkommande möjlighet för förtroendevalda att ta ställning till Vägval för Skåne.

I samband med revideringen läggs stor vikt på nya förutsättningar. Region Skåne planerar att genomföra en systemanalys som ett underlag inför revideringen av Vägval för Skåne och eventuella ändringar i prioriteringar. Systemanalysen kan även ge viktiga argument som kan användas under det kommande påverkansarbetet.

Revideringen av Vägval för Skåne kommer även att ta hänsyn till flera pågående utredningar (som till exempel åtgärdsvalsstudier, lokaliseringsutredningar och statliga utredningar) med koppling till transportinfrastrukturen i Skåne och dess omland. I likhet med systemanalysen kan utredningarnas slutsatser bli viktiga, dels för ändringar i prioriteringar, och det kommande påverkansarbetet.

Processen för revideringen av Vägval för Skåne pågår löpande under mandatperioden och resulterar i nytt aktualiserat Vägval för Skåne.

Påverkansarbete

När prioriteringarna är fastställda inleds påverkansarbetet. Inför varje planperiod tar Region Skåne fram särskilda påverkanshandlingar för varje prioritering i Vägval. Handlingarna, till exempel ett positionspapper, riktar sig till nationell nivå och kan innehålla tydliga motiveringar för varför staten bör prioritera eller bevara aktuella satsningar i nationell plan för transportinfrastruktur. Motiveringarna kan lyfta fram regionala, nationella och där lämpligt även internationella nyttor som prioriteringar leder till.

Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan omprövas, krävs ett konsekvent budskap över tid. Påverkansarbetet ska därför bedrivas från det att en satsning prioriteras tills den finns i den nationella planen för transportinfrastruktur och sedan genomförs.

Parallella processer

Vägval för Skåne fastställs 2026 och syftar till att prioritera satsningar från 2030–2041 års nationell plan för transportinfrastruktur och framåt.

Påverkansarbete för prioriteringarna till 2030–2041 års plan startar 2027

(dubbelspår Maria–Helsingborg C, utbyggnad av noden Hässleholm samt dubbelspår Attarp-Kristianstad). Arbetet pågår i 3 år (2027–2030), parallellt med Trafikverkets förväntade arbete med inriktningsunderlag och planförslag för 2030–2041 års plan.

Samtidigt som påverkansarbete för prioriteringarna för 2030 pågår, inleds revidering av Vägval för Skåne som ska resultera i prioriteringar från 2034–2045 års nationell plan för transportinfrastruktur och framåt. Revideringsprocessen pågår i 3 år (2027–2030).

Genom att arbeta parallellt med revidering av Vägval för Skåne och påverkansarbete för befintliga prioriteringar skapas en förutsägbar process som underlättar samsyn och enighet. Det ökar möjligheterna att få genomslag för Skånes prioriteringar.

Roller

Ett framgångsrikt påverkansarbete kräver ett aktivt samarbete mellan flera aktörer.

Region Skåne är remissinstans för både inriktningsunderlag och planförslag till nationell plan för transportinfrastruktur. I den rollen ska Region Skåne grunda sina yttranden i framtida nationella transportplaner på prioriteringarna i Vägval för Skåne. Region Skånes ska även utgå från Vägval för Skåne i olika regionövergripande samarbeten. Region Skåne ansvarar för att initiera och samordna det regionala påverkansarbetet som ska bedrivas mot nationell nivå.

De skånska kommunerna har en central roll i påverkansarbetet. Berörda kommuner samarbetar med Region Skåne när påverkansdokument ska tas fram och förmedlas utanför Skåne. Det kan till exempel handla om att formulera och skriva under debattartiklar eller delta i möten med nationella företrädare i Stockholm, Almedalen eller på Ystad summit.

Näringslivet, akademien, branschorganisationer och regionövergripande aktörer är också relevanta för påverkansarbetet.

Arbete med påverkansdokument blir en förutsägbar och inkluderande process där medverkande ges möjlighet att bidra till och analysera innehållet.

Utblick efter år 2038

När nationell plan för transportinfrastruktur 2038–2049 är på plats kan kapacitetsstärkande åtgärder på följande banor bli aktuella att prioritera i Vägval för Skåne:

- Ystadbanan
- Trelleborgsbanan
- Skånebanan
- Västkustbanan
- Öresundsbanan

I dagsläget är det oklart vilka av Vägvalsprioriteringar för kommande planomgångar som faktiskt kommer att vara genomförda till 2038 eller hur långt planerings- och byggprocesserna har kommit då. Förutsättningarna kan också förändras över tid, vilket kan leda till att dagens bedömningar behöver justeras längre fram.

Därför är det för tidigt att i nuläget beskriva i detalj vilka framtida åtgärder efter 2038 som ska prioriteras, i vilken ordning de ska byggas eller i vilka planeringsomgångar de ska ingå. Det kan även tillkomma ytterligare satsningar. När Vägval för Skåne aktualiseras längre fram, förväntas bilden vara tydligare.

Avgränsning

Vägval för Skåne lyfter fram större åtgärder som Skånes företrädare ska driva i dialog med staten.

Fokus ligger i nuläget på större järnvägssatsningar eftersom:

- Det är kända brister inom järnvägssystemet, som idag utgör den största flaskhalsen i Skånes transportinfrastruktur.
- Järnvägen är ett tydligt system med olika delar som är beroende av varandra. Det kräver en tydlig prioriteringsordning, till skillnad från mer dynamiska trafikslag som vägtrafik där utbyggnad sker efter behov.
- Järnvägsinvesteringar är ofta mer omfattande och kostsamma. Detta ger relevans till vårt prioriteringsarbete.
- Större investeringar leder ofta till mindre investeringar som följd. De fungerar som katalysatorer i ekonomin och skapar ringar på vattnet genom kompletterande satsningar som exempelvis förbättrad väginfrastruktur.

Skåne är en viktig hamnregion. Inom projektet Hamnutveckling i Skåne har en broschyr och ett kunskapsunderlag tagits fram. Broschyren beskriver hur infrastrukturen kan utvecklas för att stärka hamnar och sjöfart.

Kunskapsunderlaget ger en mer fullständig redogörelse av flöden, funktioner och ekonomiska effekter. Dokumenten utgör ett viktigt underlag för fortsatt utredning och prioriteringar för att stärka Skånes roll som hamnregion.

Utbyggnad av europavägar i Skåne sker enligt fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen, vars fyra steg kortfattat kan sammanfattas med (1) Tänk om, (2) Optimera, (3) Bygg om och (4) Bygg nytt, bidrar till god resurshushållning och hållbar samhällsutveckling.

För europavägar innebär detta att man börjar med åtgärder som påverkar efterfrågan eller få den befintliga infrastrukturen att fungera bättre (steg 1 och 2). Om dessa åtgärder inte räcker kan det bli aktuellt med större ombyggnationer (steg 3) och, i sista hand, nyinvesteringar i infrastrukturen (steg 4).

Bilaga 1 Mer om prioriteringarna

- **Dubbelspår mellan Maria och Helsingborg:**

Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg behöver byggas ut till dubbelspår. Sträckan Maria–Helsingborg C utgör den enda kvarvarande enkelspåriga delen (cirka 4,5 km) av Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö/Lund.

För att fullt ut tillvarata de omfattande investeringar som genomförts längs banan under de senaste decennierna är det viktigt att även denna sträcka byggs ut till dubbelspår. Åtgärden säkerställer robusthet och kapacitet för en hög och ökande efterfrågan på persontrafik.

Eftersom järnvägstrafiken utgör ett sammanhängande system är det centralt att betrakta sträckan Maria–Helsingborg i ett större sammanhang, där åtgärderna ger systemeffekter för hela sträckan Hamburg–Oslo. Ett skyndsamt genomförande är viktigt, inte enbart för Helsingborg och Skåne, utan även för att stärka robustheten i transportsystemet och främja en hållbar tillväxt längs hela Västkuststråket mellan Göteborg och Malmö, liksom i det större stråket Hamburg–Oslo.

Det finns dessutom betydande synergieffekter mellan en utbyggnad till dubbelspår på sträckan Maria–Helsingborg och såväl genomförda som planerade åtgärder på Västkustbanan, både inom och utanför Skåne, samt på Skånebanan.

Det pågår en lokaliseringsutredning, som planeras slutföras under 2027 och som finansieras i nationell plan med 190 miljoner kronor. Utredningen ska identifiera och beskriva olika alternativ för var och hur dubbelspårutbyggnaden kan göras. Målet är att hitta en effektiv lösning, som maximerar nyttorna samtidigt som kostnaden och produktionstiden är rimliga. Projektet är inte längre en namngiven satsning i nationell plan och i samband med planrevideringen 2030–2041, kan Trafikverket bestämma om och hur projektet går vidare i planeringsprocessen. Osäkerheten för projektets framtid är stor. Därför krävs ett aktivt påverkansarbete dels för att få in satsningen i nationell plan 2030–2041 och säkerställa dess finansiering och genomförande.

- **Utbyggnaden av noden Hässleholm:**

Noden Hässleholm är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan. Hässleholm 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 kraftiga ökningen av fjärr-, regional- och godstrafik medför ett växande kapacitetsbehov. Detta förstärks ytterligare av den förväntade trafikökningen i samband med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Kraven på genomgående trafik i flera riktningar ställer höga krav på konfliktfria tågvägar, vilket i dagsläget inte kan tillgodoses fullt ut. Trafikverket lyfter också fram objektet som en prioriterad åtgärd för järnvägssystemet i södra Sverige.

En utveckling av kapacitet och tillgänglighet i Hässleholms nod, med dess fem anslutande riktningar, ger omfattande effekter för stora delar av södra Sverige, inklusive Halland, Blekinge och södra Småland. Ur ett sydsvenskt perspektiv bidrar en utvecklad nod till positiva systemeffekter som en viktig länk mellan Sverige och den europeiska kontinenten.

Vidare finns tydliga synergieffekter mellan en utbyggnad av Hässleholms nod och andra infrastruktursatsningar. Exempelvis är åtgärden av stor betydelse för att realisera fulla nyttor av planerade kapacitetsförstärkningar såsom nya spår mellan Hässleholm–Lund och Älmhult–Hässleholm, dubbelspårsutbyggnad mellan Attarp och Kristianstad samt partiella dubbelspår på sträckan Hässleholm–Helsingborg.

- **Dubbelspåret mellan Attarp och Kristianstad–Skånebanan:**

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.

En utbyggnad till dubbelspår på sträckan Attarp–Kristianstad bedöms ge betydande effekter. Det handlar om kortare restider, ökat resande, samt en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Åtgärden skapar även förbättrade förutsättningar för en utvecklad kollektivtrafik, inklusive stärkt

busstrafik, smidigare byten mellan trafikslag och ett tydligare helhetsperspektiv på resan.

Därutöver möjliggörs en utökad regional samt storregional/interregional tågtrafik till och från Kristianstad och Blekinge. Utbyggnaden utgör en viktig del i ett större interregionalt trafiksystem mellan Blekinge och Skåne och bidrar till att stärka kopplingen mellan Blekinges arbetsmarknadsregion och Malmö/Lund.

Åtgärdsvalsstudie (TRV 2016/9975) samt en Samlad effektbedömning har genomförts. Grov kostnadsindikation (GKI) anger en kostnad på omkring 2 600 miljoner kronor (prisnivå 2023). Region Skåne samfinansierar satsningen via den regionala transportinfrastrukturplanen.

- **Partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro samt planskildhet Kävlinge:**

Västkustbanan i Skåne trafikeras av många olika tåg. Det är Pågatåg med uppehåll på alla stationer utmed sträckan Helsingborg-Lund, Öresundståg med ett till tre uppehåll på mellanstationerna, snabbtåg utan uppehåll på mellanstationerna, samt enstaka godståg på sträckan mellan Landskrona och Kävlinge. Detta leder till stora körtidsskillnader mellan tågen vilket gör det svårt att utöka trafiken.

Utbyggnaden av till fyrspår Landskrona-Dösjebro tillsammans med en planskildhet i Kävlinge skulle öka kapaciteten och göra det möjligt att utveckla persontågstrafiken. Det skulle samtidigt förbättra godstrafiken framkomlighet genom Kävlinge.

Satsningen skulle leda till stärka kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket gynnar både gods- och persontrafik. Det skulle bidra till bättre tillgängligheten till kollektivtrafiken för resenärer, särskilt mellan nordvästra och sydvästra Skåne. Kortare restider skulle skapa förutsättningar för satsningar inom boende, näringsliv och utbildning längs hela sträckan. Den bidrar dessutom till en större och mer flexibel arbetsmarknad i Skåne.

Åtgärdsvalsstudie Västkustbanan, Ramlösa-Lund, kapacitetsförstärkning (TRV 2024/5110) har genomförts. Grov kostnadsindikation anger en kostnad på omkring 4 miljarder kronor.

- **Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlöv:**

Trelleborgsbanan är en strategisk länk för både person- och godstransporter, med direkt anslutning till Trelleborgs hamn och de färjor – inklusive järnvägsfärjor – som trafikerar hamnen. Som del av TEN-T möjliggör banan effektiv omlastning mellan tåg och färja, vilket främjar godstransporter över Östersjön.

Region Skåne genom Skånetrafiken, har som mål att persontrafiken på Trelleborgsbanan ska öka från dagens cirka 6 000 resenärer per helgfri vardag till cirka 20 000 till år 2030 och till drygt 30 000 till år 2040. Samtidigt väntas efterfrågan på godstransporter på Trelleborgsbanan öka.

Redan idag medför den täta persontågstrafiken att godstrafiken har svårt att ta sig fram på ett bra sätt och att störningskänsligheten kan vara påtaglig. Kapacitetsutnyttjandet på banan uppgår till cirka 80 procent, vilket väntas öka till omkring 84 procent vid högre trafikering. En utökning av både person- och godstrafik kräver därför ökad kapacitet på banan.

Satsningen innebär ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Greve och Skytts Vemmerlöv. Enligt Trafikverket (TRV 2024/5107) skulle detta möjliggöra större marginaler för att köra godstrafik samtidigt som möten mellan Pågatåg kan förskjutas vid förseningar. Störningskänsligheten skulle minska och persontrafiken får ökad robusthet. Det skulle stärka tågsystemets tillförlitlighet och göra tågresor mer attraktiva – både för arbetspendling och fritidsresor – samtidigt som godsets flöden genom Malmö–Lund-regionen underlättas.

Åtgärdsvalsstudie Trelleborgsbanan, kapacitetsförstärkning (TRV 2024/5107) har genomförts. Grov kostnadsindikation anger en kostnad på omkring 1 miljard kronor.

- **Två nya spår Älmhult-Hässleholm:**

Södra stambanan Stockholm-Malmö är en pulsåder i Sveriges transportsystem. Sträckan Älmhult-Hässleholm, som del av Södra stambanan är en av landets viktigaste och mest trafikerade järnvägar. Den är avgörande för svensk export, regional utveckling och fjärrtrafik. Prognoser pekar mot att Södra stambanan är det godsstråk som växer mest i Sverige och utgör huvudstråk mot Fehmarn Bält.

En utbyggnad till två nya spår mellan Hässleholm och Älmhult ökar kapaciteten för både gods- och fjärrtrafik, möjliggör separering av tåg med olika hastigheter, och skapar fler och snabbare förbindelser för både fjärr- och regionaltåg. Restiden till och från Stockholm förkortas, och pendlingsmöjligheterna till arbete och utbildning förbättras.

Ökad kapacitet frigör utrymme för godstrafiken, vilket innebär att långväga transporter kan genomföras utan längre stopp för snabbare tåg, och att utökad fjärrtrafik inte tränger undan godsflöden. Fler spår stärker dessutom tågsystemets robusthet vid störningar, vilket gynnar näringslivets transporter, företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Två nya spår Älmhult-Hässleholm stärker även kopplingarna mellan städer i Sydsverige och ger positiva effekter för ett stort område, inklusive Blekinge och södra Småland.

- **Två nya spår mellan Hässleholm och Lund:**

Södra stambanan Stockholm-Malmö har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Förutom huvudspår för både godståg och fjärrtåg, utgör banan även ryggraden i det skånska pendeltågssystemet.

Sträckan Hässleholm-Lund är Sveriges mest trafikerade dubbelspår. För att säkerställa banans funktionalitet och möta framtidens transportbehov, är utbyggnad med två nya spår nödvändig, särskilt efter att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnat. Dessa spår är avgörande för att tillvarata fulla nyttor av övriga järnvägssatsningar i Skåne.

Trafikverket bedömer att utbyggnaden av två nya spår på sträckan Hässleholm-Lund utgör Skånes viktigaste järnvägsprojekt. Åtgärden är central för att möjliggöra statens mål inom klimat, regional utveckling och transporter, inklusive en ökad överflyttning av gods och resande från väg till järnväg i södra Sverige.

Projektet kom in i nationell plan redan 2018, men ströks sedan när regeringen pausade satsningen på höghastighetsbanor. I regeringsuppdraget till Trafikverket "Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i Skåne samt ändring av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (LI2023/03475) allokerades 13,9 miljarder kronor till det nya objektet "Hässleholm-Lund, två nya spår". Totalkostnaden för projektet beräknades då uppgå till omkring 22 miljarder

kronor. Finansieringen med 13,9 miljarder kronor var således över 50 procent.

I planförslaget till transportinfrastrukturplan 2026–2037 allokerade Trafikverket 3,3 miljarder kronor för finansieringen av åtgärden samtidigt som totalkostnaden reviderades till 32,3 miljarder kronor.

I fastställandet av planen ökade regeringen finansieringen med 3 miljarder, med ett fortsatt kostnadstak på 32,3 miljarder kronor. Att totalt omkring 6,6 miljarder av 32,3 miljarder kronor avsätts i planen 2026–2037 innebär en finansieringsgrad på drygt 20 procent.

Osäkerheten kring projektets finansiering och genomförande enligt tidplan kvarstår. Därför är det särskilt viktigt att bevaka att åtgärden Hässleholm-Lund, två nya spår, finns med även i planen för 2030–2041, finansieras lämpligt, och genomförs enligt tidplan.

- **Dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård:**

Ystadbanan har stor potential för ytterligare resandetillväxt på järnväg men kapacitetsutnyttjandet i stråket är maximerat. Störningar på sträckan Helsingborg–Malmö–Ystad–Simrishamn fortplantar sig längs hela linjen och leder till förseningar och inställda tåg. Detta försämrar tillgängligheten, särskilt för arbetspendling. Det påverkar även järnvägsgodset, vilket begränsar möjligheten att utveckla framtida intermodala godsflöden till och från Ystad hamn.

En utbyggnad till dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård (drygt 5 km) skulle öka kapaciteten och stärka tågsystemets robusthet. Trafikering skulle kunna utvecklas. Tågen på linjen skulle, till skillnad från idag, kunna hantera störningar bättre, vilket gynnar både person- och godstrafik. Utbyggnaden har dessutom stor betydelse ur ett internationellt perspektiv, både för godstrafik mot Polen och för trafiken mellan Själland, Skåne och Bornholm.

Åtgärdsvalsstudie Ystadbanan och Österlenbanan (SWECO 2018) samt en Samlad effektbedömning har genomförts. Grov kostnadsindikation anger en kostnad på omkring 700 miljoner kronor (prisnivå 2023). Region Skåne samfinansierar satsningen via den regionala transportinfrastrukturplanen.

- **Kapacitetsåtgärder, Helsingborg C-Helsingborg g bgb/Ramlösa station:**

Kapacitetsutnyttjandet i Helsingborgsområdet är mycket högt. Sträckan Ramlösa–Helsingborg C trafikeras av tåg från tre banor: Västkustbanan, Rååbanan och Skånebanan, där de två sistnämnda även hanterar godstrafik till och från Helsingborgs godsbangård.

För att få bort den nuvarande flaskhalsen vid Ramlösa behövs tre spår på sträckan Ramlösa–Helsingborg C, fler plattformsspår vid Ramlösa station samt längre spår på godsbangården. Satsningen förbättrar kapacitet och robusthet, möjliggör ökad persontågstrafik och framtidssäkrar hela systemet.

- **Malmö bangård, planskild spårkorsning**

På Malmö centralstation korsar tågen varandra när de ankommer och avgår. Detta skapar trängsel och gör tågtrafiken känslig för störningar. Problemet påverkar både tåg till och från Södra stambanan och Citytunneln, samt tjänstetåg till bangården. Dessutom begränsar de korsande tågvägarna kapaciteten på anslutande järnvägslinjer.

För att lösa detta planeras en planskild spårkorsning – en ny järnvägsbro eller tunnel – mellan Södra stambanan och Malmö C Övre. Åtgärden är omfattande med en totalkostnad på nästan en miljard kronor. Den ska minska antalet korsande tågvägar, förbättra punktligheten och öka kapaciteten på Sveriges mest trafikerade järnväg i södra Sverige.

Projektet ingår i det så kallade SVEDAB-paketet och finns med som ”utredning” i 2026–2037 års plan som åtgärd som Trafikverket får börja planera under planperioden. Dock utan avsatta medel i planen. En funktionsutredning pågår, men järnvägsplanen är ännu inte upphandlad.

Projektet kan bli komplex att genomföra och det finns flera påtagliga risker. Den påverkas av införandet av ERTMS och andra investerings- och underhållsåtgärder i Malmöområdet. Samtidigt behöver genomförandet förhålla sig till VA SYDS reningsverksprojekt och att marken ägs av Jernhusen.

Bilaga 2 Satsningar i nationell plan 2026–2037 – Skåne

Satsningar på väg och järnväg med en totalkostnad på minst 200 miljoner (fastpris 2025)

Väg

1. E65 Svedala–Böringe, utbyggnad till motorväg (byggstartsbeslut): 701 miljoner kronor
2. E22 Trafikplats Lund S (pågående): 593 miljoner kronor
3. E22 Trafikplats Ideon (pågående): 485 miljoner kronor
4. E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält (ny för 2026): 482 miljoner kronor
5. E4 Trafikplats Ättekulla (ny för 2026): 219 miljoner kronor
6. Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående): 217 miljoner kronor

Järnväg

7. ERTMS, TC Malmö (pågående): 13 miljarder kronor
8. **Hässleholm–Lund, två nya spår: 32,3 miljarder kronor**
9. **Malmö bangård, planskild spärkorsning: 959 miljoner kronor**
10. Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet (förberedelser för byggstart): 898 miljoner kronor
11. **Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (ny för 2026): 797 miljoner kronor**

12. Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår (ny för 2026): 671 miljoner kronor

13. Malmöpendeln Lommabanan–etapp 2: 378 miljoner kronor

14. Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder (ny för 2026): 302 miljoner kronor

15. Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår: 264 miljoner kronor

16. Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58 (byggstartsbeslut): 258 miljoner kronor

17. Malmö C–Östervärn, dubbelspår: 222 miljoner kronor

18. Malmö C, fler plattformsspår (byggstartsbeslut): 201 miljoner kronor

Bilaga 3 Mer om samverkan

Arbetet med att ta fram Vägval för Skåne har varit en omfattande process. Det har skett i dialog och samverkan med Skånes 33 kommuner, de fyra hörnsamarbetena (MalmöLundregionen, Skåne Nordost, Familjen Helsingborg och Sydöstra Skåne Samarbetskommitté) person- och godstransportörer samt andra relevanta aktörer.

RUN:s kommundialog

Under 2023 och 2024 genomförde Regionala utvecklingsnämndens presidium, tillsammans med utvecklingsdirektören, en kommundialog med kommunstyrelsepresidier och kommundirektörer i Skånes samtliga 33 kommuner. Syftet var att inhämta synpunkter och diskutera hur Region Skåne och kommunerna kan säkerställa en effektiv samverkan och framdrift i frågor som rör hela Skånes utveckling.

Infrastruktur var en av de centrala frågorna under dialogen, med utgångspunkt i den långvariga underprioriteringen av Skåne inom nationella infrastruktursatsningar. Region Skånes fokus låg på vikten av ett gemensamt regionalt arbete för att öka möjligheterna till statliga investeringar. Kommunerna delade sina erfarenheter, utmaningar och möjligheter inom infrastruktursatsningar och lämnade förslag på hur samarbetet mellan Region Skåne och kommunerna kan utvecklas och stärkas.

Dialog med tjänstepersoner

Planeringssamverkan

Vägval för Skåne var ett av var ett av huvudämnena under planeringssamverkan 2024–2025. Deltagandet var högt bland de inbjudna, och tjänstepersoner fick möjlighet både att informeras och att lämna synpunkter inför det fortsatta arbetet med Vägval för Skåne.

Planeringssamverkan är Region Skånes återkommande forum för aktuella frågor om regional utveckling, med särskilt fokus på transportinfrastruktur, kollektivtrafik och arbetet med Regionplan för Skåne. Forumet vänder sig till tjänstemän i Skånes kommuner samt statliga myndigheter som arbetar med kollektivtrafik, infrastruktur eller fysisk planering. Det erbjuder yrkesverksamma en arena för erfarenhetsutbyte, diskussion kring gemensamma utmaningar och samordning av insatser över kommungränser och mellan olika förvaltningsnivåer.

Fyra hörnsamarbetet

Vägval för Skåne behandlades vid referensgruppens regelbundna möten under 2024 och 2025. Kommunala tjänstepersoner fick uppdaterad information om processen och tidplanen samt möjlighet att lämna synpunkter inför det fortsatta arbetet med Vägval för Skåne.

Skånes 33 kommuner är organiserade i fyra hörn, och referensgruppen på tjänstemannanivå består av en representant från varje hörn.

Vägvalsworkshop

Under 2025 arrangerade Region Skåne särskilda workshop om Vägval för respektive hörn, där samtliga 33 kommuner på tjänstemannanivå var inbjudna. Workshopen betonade vikten av en gemensam regional strategi för att öka möjligheterna till statliga investeringar. Tjänstepersoner fick en fördjupad genomgång av urval- och bedömningsprinciper för objektkandidater i Vägval för Skåne samt hur motivering av objektkandidater utformas. Samtliga hörn fick även möjlighet till fördjupat stöd vid motivering av objektkandidater inför sina inspel till Region Skåne.

Hörnkoordinatorer

Under 2025 hölls flera informationsmöten med lägesrapportering om process och tidplan riktade till koordinatorer från samtliga hörn. Hörnkoordinatorerna fick möjlighet att lämna synpunkter och bidra till det fortsatta arbetet med Vägval för Skåne.

Inspel till bruttolista

Samtliga kommuner fick den preliminära bruttolistan med satsningar som kunde prioriteras i Vägval för Skåne. Detta gav tjänstepersonerna tidig insikt i vilka objekt som diskuterades inför fortsatt politisk förankring och möjlighet att lämna synpunkter på bruttolistan. De inkomna tjänstemannasynpunkterna integrerades sedan som underlag vid framtagandet av remissförslaget.

Kommundirektörer

Infrastrukturfrågor och Vägval var bland de ämnen som diskuterades när utvecklingsdirektören deltog i dialogmöte med Skånes kommundirektörer under hösten 2025.

Genomgång av metodiken

Region Skåne genomförde ett metodikgenomgång med kommunala tjänstepersoner, där även översiktsplanerargrupperna för respektive hörn deltog. Genomgången behandlade kriterierna för bedömning av byggordningen i Vägval samt systematiken för bearbetning och hantering av inkomna remissyttranden. Syftet var att ge tjänstepersonerna en fördjupad förståelse för urvalsprocessen och det kommande remissförslaget.

Förhandstitt på remissförslag

Innan Vägval skickades på remiss fick tjänstepersonerna i kommuner möjlighet att ta del av en förhandsversion av det färdiga remissförslaget.

Remiss

Vägval för Skåne var ute på remiss mellan oktober 2025 och februari 2026. Remissinstanserna uttryckte en tydlig samsyn om att Skåne behöver samla resurser och kraft kring gemensamma prioriteringar.

Politiska möten i respektive hörn

Under slutet av 2025 genomförde Regionala utvecklingsnämndens ordförande och utvecklingsdirektören hörndialoger med respektive hörnstyrelse och kommundirektörer i Skånes fyra hörnsamarbeten. Syftet var att diskutera remissförslaget och inhämta synpunkter från hörnen inför den slutliga bearbetningen av Vägval för Skåne.

Vägval för Skåne

- Dubbelspår Maria–Helsingborg C (2030–2041)
- Utbyggnad av noden Hässleholm (2030–2041)
- Dubbelspår Attarp–Kristianstad (2030–2041)
- Partiellt fyrspår Landskrona–Dösjebro samt planskildhet i Kävlinge (2034–2045)
- Partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv (2034–2045)
- Två nya spår Älmhult–Hässleholm (2038–2049)