

Vägval för Skåne

Skånes utvalda infrastruktur-
prioriteringar för nationell plan



Remissversion

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Vägval för Skåne	5
Urval av prioriterade åtgärder för framtida nationella planer	6
Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult (Södra stambanan)	7
Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund	7
Objektkandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm	8
Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm	9
Stråk: Malmö-Lund-Landskrona- Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan)	10
Objektkandidat: Dubbelspår Maria-Helsingborg	10
Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund	11
Stråk: Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan)	12
Objektskandidat: Dubbelspår Attarp-Kristianstad	12
Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	13
Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan)	14
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Simrishamn	14
Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan)	15
Objektkandidat: Dubbelspår Malmö-Trelleborg	15
Urval av befintliga åtgärder i 2022 års nationella planer	16
Urval av befintliga åtgärder i 2026 års nationella planer	16
Utblick efter år 2054	17
2060-talet	17
2070-talet	17
2080-talet	17
Vägvalsschema	18

Sammanfattning

Detta remissförslag innehåller utvalda prioriterade åtgärder för framtida nationella planer 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 social hållbarhet.

Det finns viktiga satsningar för Skånes infrastruktursystem 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.

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 re-

levant i vårt prioriteringsarbete fokuserar Vägval för Skåne på mer kostsamma objektkandidater, vilket järnvägsåtgärder ofta är. Av ovannämnda anledningar, har gällande remissförslag fokus på järnvägsobjekt.

Urvalet och byggordningen av objektkandidater i Vägval för Skåne är präglad av intentionerna bakom den regionala utvecklingsstrategin: ett flerkärnt, sammanbundet och tillgängligt Skåne. Huvudkriterierna för bedömning av byggordning är därför kopplade till realisering av ökad tillgänglighet, givet regionala mål och utifrån ett systemperspektiv. Vissa åtgärder ger ingen effekt så vida inte andra åtgärder genomförs först. Andra överväganden tar hänsyn till finansiella ramar, bidrag till redundans utifrån ett beredskapsperspektiv samt omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet i Skåne, som till exempel den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen.

Vägval för Skåne är inte en spegling av nationell plan. Urvalet av objektkandidater bygger på Skånes utvalda prioriteringar som behöver realiseras via nationella planer. Byggordningen i Vägval för Skåne tar däremot hänsyn till indikerade tids- och finansieringsramar



för objekt som återfinns i gällande plan. Ändras förutsättningar för dessa objekt kan byggordningen i Vägval för Skåne behöva ändras.

Därför innehåller Vägval för Skåne även objekt kandidater som återfinns i fastställd 2022 års plan men där det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering. Dessa är två nya spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund samt dubbelspår på Väst-kustbanan mellan Maria och Helsingborg. De två objekten är avgörande för en fortsatt utveckling av järnvägssystemet i Skåne och en förutsättning för byggordning av flera objekt kandidater i Vägval för Skåne från 2030 års plan och framåt.

Slutgiltigt innehåll i 2026 års nationell plan planeras beslutas av regeringen

under vår 2026. Först efter det kan regionfullmäktige fastställa slutförslagen i Vägval för Skåne.

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.

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

Förslag på Vägval för Skåne remitteras mellan november 2025 och februari 2026. Ambitionen är att Vägval för Skåne ska fastställas under 2026.



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 framtagna av nationell plan är Region Skåne utpekad remissinstans, både vad gäller inriktningsunderlag och planförslaget.

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

För att nå framgång med regionala synpunkter behövs **regionalpolitisk och geografisk enighet** kring **en gemensam behovsbild** med **tydliga prioriteringar**. Eftersom infrastrukturplanering är en långsiktig process och beslut kan om-

prövas 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.

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

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



Urval av prioriterade åtgärder för pågående och framtida nationella planer

Plan-omgång	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Uppskattad kostnad	Stråkfärg
2026*	Södra stambanan	Två nya spår, Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	➡
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg	2032	2037	4,1 mdr kr	➡
2030	Södra stambanan	Utbyggnad noden Hässleholm	2041	2050	12,0 mdr kr	➡
	Skånebanan	Dubbelspår Attarp-Kristianstad	2042	2046	2,2 mdr kr	➡
2034	Västkustbanan	Partiellt fyrspar Landskrona-Dösjebro, planskildhet Kävlinge	2041	2045	4,0 mdr kr	➡
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår N Trelleborg, mötesstation Ö Grevie	2045	2049	1,0 mdr kr	➡
2038	Södra stambanan	Två nya spår Älmhult-Hässleholm	2049	2058	25,0 mdr kr	➡
2042	Västkustbanan	Fyrspar Helsingborg-Lund	2050	2054	8,0 mdr kr	➡
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeströ	2048	2052	1,0 mdr kr	➡
2046	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	2052	2056	1,0 mdr kr	➡
	Skånebanan	Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	2054	2058	4,0 mdr kr	➡
2050	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	2056	2060	1,7 mdr kr	➡
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Trelleborg	2061	2065	2,0 mdr kr	➡
2054	Ystad-Österlenbanan	Dubbelspår resterade Ystadbanan	2061	2065	2,0 mdr kr	➡

*Åtgärder finns i 2022 års plan men det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering.

Stråk: Malmö-Lund-Hässleholm-Älmhult (Södra stambanan)



Södra stambanan Stockholm-Malmö har omfattande person- och godstrafik och är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Banan står för cirka 80% av godstrafiken mot Skåne/Kontinenten medan Västkustbanan står för omkring 20%. Förutom huvudspår för både godståg och fjärrtåg, utgör banan även ryggraden i det skånska pendeltågssystemet.

Objektkandidat: Två nya spår Hässleholm-Lund

Sträckan Hässleholm-Lund är en flaskhals i järnvägssystemet i södra Sverige med det mest belastade dubbelspåret i landet. Beläggningen är mycket hög, nära 98% för Höör-Hässleholm samt 88% för Lund-Eslöv. Att bygga två nya spår på sträckan behövs för att upprätthålla funktionalitet och möta framtidens transportbehov, inte minst efter öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen. Även Trafikverket medger att utbyggnaden av två nya spår mellan

Hässleholm-Lund är Skånes viktigaste järnvägsprojekt och nödvändig för att möjliggöra statens måluppfyllelse avseende klimat, regional utveckling och transporter inklusive ökad överflyttning från väg till järnväg i södra Sverige. Objektet kom med i planen redan 2018, men i 2026 års planförslag hade tilldelningen minskat från 13,9 miljarder kronor i 2022 års plan (genom särskilt beslut år 2023) till 3,3 miljarder kronor trots en uppdaterad investeringskostnad från 28 till 32 miljarder kronor. Region Skåne ställer sig ytterst frågande inför denna minskning av medel. En finansiering på 10% riskerar att förskjuta byggstart, vilket går emot regeringens ambition om att utbyggnaden av Hässleholm-Lund ska ”komma till stånd utan för stora dröjsmål”.

Exempel på beroenden

Två nya spår Hässleholm-Lund är för-lösande för att få ut fullständiga nyttor av övriga järnvägssatsningar i Skåne. Utbyggnaden av Hässleholm nod och två nya spår Älmhult-Hässleholm är två åtgärder som förutsätter två nya spår Hässleholm-Lund.

Två nya spår Hässleholm-Lund	
In i plan:	År 2022*
Byggstart:	År 2031
Trafikstart:	År 2041
Kostnad enligt plan:	28 mdr kr

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26



Objektkandidat: Utbyggnad av noden Hässleholm

Noden Hässleholm är en viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markaryds-banan. 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 regionala persontågstrafiken är dominerande i de fem riktningarna och Kärråkra tågdepå är en strategisk knutpunkt för Öresundstågen. Enligt trafikprognoser väntas trafikering genom noden öka, vilket bedöms innebära ytterligare kapacitetsbrister.

Exempel på beroenden

Noden Hässleholm inklusive dubbelspår på sträckan Hässleholm-Attarp kan börja byggas när åtgärden Två nya spår Hässleholm-Lund är färdigställd. Utbyggnaden av noden är en förutsättning för att få ut full nytta av framtida dubbelspår på Skånebanan samt för en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan mot Älmhult.

Noden Hässleholm	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2050
Uppskattad kostnad:	Ca 12 mdr kr

Objektskandidat: Två nya spår Älmhult-Hässleholm

Sträckan Älmhult-Hässleholm är en flaskhals med ett hårt belastat dubbel-spår. 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.

Exempel på beroenden

Utbyggnaden av två nya spår mot Älmhult är beroende av färdigställandet av noden Hässleholm och att sträckan Hässleholm-Lund har fått två nya spår.

Två nya spår Älmhult-Hässleholm	
In i plan:	År 2038
Byggstart:	År 2049
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 25 mdr kr



Stråk: Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm (Västkustbanan)



Utbyggnaden av Västkustbanan stärker kopplingen mellan Västkustbanan och Godsstråket genom Skåne, vilket är viktigt för både gods- och persontrafik.

Objektkandidat: Dubbelspår Maria-Helsingborg

Sträckan Maria-Helsingborg C är den enda kvarvarande (4,5 km lång) delen av Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö/Lund som är enkelspårig. Objektet kom med i planen 2018, men togs ut igen från 2026 års plan, för ett "omtag" på grund av ökade investeringskostnader. Enligt Trafikverket kan objektet vara aktuellt för återföring i 2030 års plan, givet att "omtag" kommer fram till kostnadseffektiva lösningsförslag. Totalt allokeras 190 miljoner för

objektet med ambitionen att den pågående lokaliseringsutredningen ska slutföras. Region Skåne anser att åtgärden ska ses i systemperspektiv där nyttan av ett komplett Västkuststråk mellan Göteborg och Malmö är större än effekter av varje enskild satsning.

Exempel på beroenden

Det finns viktiga synergieffekter mellan dubbelspårutbyggnaden och genomförda samt planerade objekt på Västkustbanan. Fyrspår Landskrona-Dösjebro och planskildhet i Kävlinge är ett exempel på framtida satsningar som är avhängiga ett dubbelspår Maria-Helsingborg. Dubbelspårutbyggnaden har även inverkan på att åtgärder på Västkustbanan utanför Skåne samt på Skånebanan sträckan Hässleholm-Helsingborg uppnår maximal nytta.

Dubbelspår Maria-Helsingborg	
In i plan:	År 2022
Byggstart:	År 2032
Trafikstart:	År 2037
Kostnad enligt plan:	4,1 mdr kr



Objektkandidat: Fyrspår Helsingborg-Lund

Västkustbanan, delen mellan Helsingborg godsbangård/Ramlösa–Lund trafikerades av många tåg med olika upphållsbild, vilket ger stora körtidsskillnader. För att möta förväntad ökning av person- och godstrafik behöver Västkustbanan kapacitetshöjande åtgärder.

Den senaste åtgärdsvalsstudien från 2025 föreslår en första etapp med ett partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro samt en planskildhet i Kävlinge. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på betydlig längre sikt efter 2050-talet, kan det behövas ett fullständigt fyrspår för hela sträckan Helsingborg-Lund, givet önskat trafik- och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Starka beroenden mellan fyrspår Helsingborg-Lund och utbyggnaden av Maria-Helsingborg C, Ramlösa station samt nya spår mellan Helsingborg C och Ram-

lösa. Även förlängning av plattformarna på Lund C inom ramen för dubbelspårutbyggnaden Hässleholm-Lund är en förutsättning för fyrspår Helsingborg-Lund.

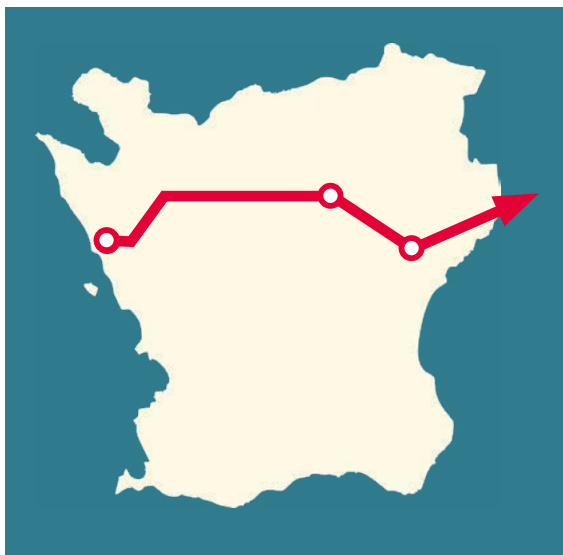
Partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro, planskildhet i Kävlinge

In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2041
Trafikstart:	År 2045
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr

Resterande fyrspår Helsingborg-Lund

In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2050
Trafikstart:	År 2054
Uppskattad kostnad:	Ca 8 mdr kr

Stråk: Helsingborg-Hässleholm -Kristianstad-Sölvesborg (Skånebanan)



Skånebanan sträcker sig från Helsingborg till Hässleholm, där den kopplar an mot Södra stambanan och Markarydsbanan, och fortsätter sedan till Kristianstad, där den kopplar an till Blekinge kustbana.

Objektskandidat: Dubbspår Attarp-Kristianstad

Sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad är Sveriges mest trafikerade enkelspårsträcka. 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.

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 dubbspårutbyggnaden.

Exempel på beroenden

För att maximera nyttorna är objektskandidaten beroende av bland annat utbyggnad av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Även utbyggnad av noden Hässleholm inklusive sträckan Hässleholm-Attarp samt nya plattformsspår vid Kristianstad bangård är viktiga.

Dubbspår Attarp-Kristianstad	
In i plan:	År 2030
Byggstart:	År 2042
Trafikstart:	År 2046
Uppskattad kostnad:	Ca 2,2 mdr kr

Objektskandidat: Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

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

Sträckan behöver ett eller flera 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 partiellt dubbelspår möjliggör konkurrenskraftiga restider för en utvidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik.

För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett dubbelspår för hela sträckan mellan Hässleholm-Helsingborg. Ett fullständigt dubbelspår finns med bland utblicken efter 2054.

Exempel på beroenden

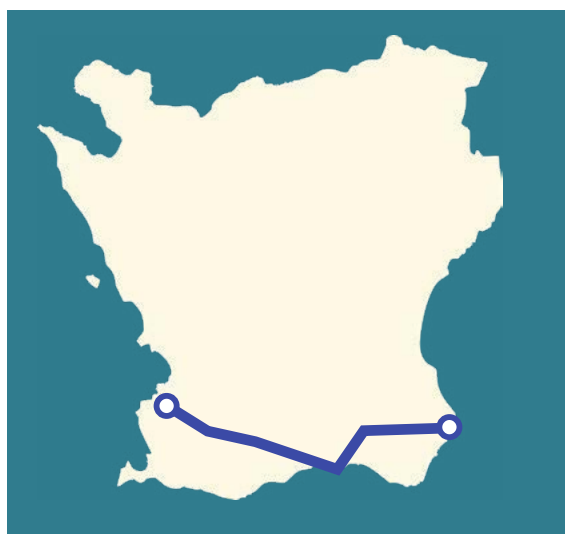
Utbyggnad av partiellt dubbelspår är beroende av att flera planerade åtgärder genomförs, bland annat partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta; signallåtgärder och hastighetshöjning Åstorp-Hässleholm, spår- och växelbyte Åstorp-Helsingborg samt fler mötesspår och sträckor med hastighetshöjning. Även åtgärder på Väst kustbanan i Skåne bland annat utbyggnad av Ramlösa station har betydelse för att få ut större nytta med partiellt dubbelspår mellan Helsingborg och Hässleholm.

Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2054
Trafikstart:	År 2058
Uppskattad kostnad:	Ca 4 mdr kr



Stråk: Malmö-Ystad-Simrishamn (Ystad-Österlenbanan)



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

Objektkandidat: Dubbspår Malmö -Simrishamn

Utbyggnaden av Ystad-Österlenbanan ger förbättringar för både personresor och godstransporter. Dels genom minskad restid och restidsosäkerhet, dels genom ökad flexibilitet och tillförlitlighet av järnvägssystemet.

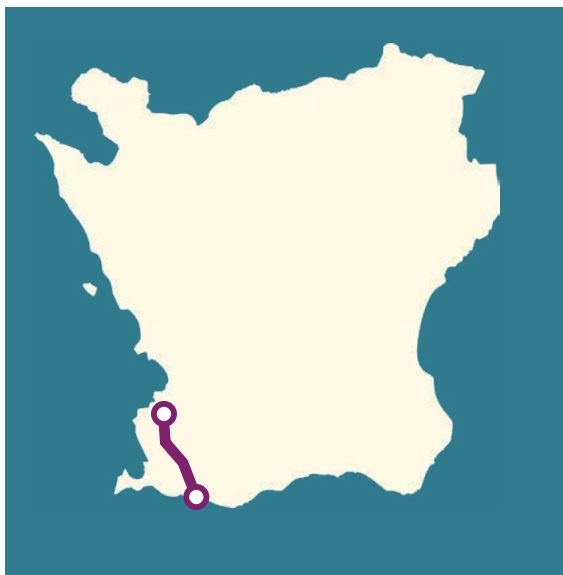
I ett första skede behövs flera partiella dubbspår. För att kunna skapa den önskade restidförkortning och turtätheten på långt sikt, givet önskat trafik- och samhällsutveckling, behövs ett fullständigt dubbspår för hela sträckan mellan Malmö-Simrishamn.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Ystad-Österlenbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Dubbspårutbyggnaden mellan Skurup och Rydsgård bör färdigställas före ytterligare partiella dubbspår. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Simrishamn.

Partiellt dubbspår Skurup-Lemmeströ	
In i plan:	År 2042
Byggstart:	År 2048
Trafikstart:	År 2052
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2046
Byggstart:	År 2052
Trafikstart:	År 2056
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Partiellt dubbspår Lockarp-Svedala	
In i plan:	År 2050
Byggstart:	År 2056
Trafikstart:	År 2060
Uppskattad kostnad:	Ca 1,7 mdr kr
Partiellt dubbspår Lunnarp-Smedstorp	
In i plan:	År 2054
Byggstart:	År 2061
Trafikstart:	År 2065
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Stråk: Malmö-Trelleborg (Trelleborgsbanan)



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).

Objektkandidat: Dubbelspår Malmö - Trelleborg

Idag har Trelleborgsbanan ett kapacitetsutnyttjande på omkring 80 procent. Med ökad trafikering väntas utnyttjandet uppgå till cirka 84 procent på 2040-talet. Detta leder till begränsningar i hur persontrafik respektive godstrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperiod.

För att möta framtidsökning av person- och godstrafik behöver Trelleborgsba-

nan kapacitetshöjande åtgärder. Förslaget för en första etapp är ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv. Vidare etapper och fullständigt dubbelspår på hela sträckan bygger på utbyggd trafikering och samhällsutveckling.

Exempel på beroenden

Etappindelning medför att objektkandidater på Trelleborgsbanan är starkt beroende av att tidigare etapper genomförs. Detta medför att ett partiellt dubbelspår norr om Trelleborg samt en ny mötesstation mellan Östra Grevie och Skytts Vemmerlöv, bör färdigställas innan ytterligare utbyggnad. Även utbyggnad av bangården i Malmö har betydelse för nya spår i stråket Malmö-Trelleborg.

Dubbelspår norr om Trelleborg, mötesstation Östra Grevie-Skytts Vemmerlöv	
In i plan:	År 2034
Byggstart:	År 2045
Trafikstart:	År 2049
Uppskattad kostnad:	Ca 1 mdr kr
Dubbelspår resterande Trelleborgsbanan	
In i plan:	År 2058
Byggstart:	År 2065
Trafikstart:	År 2069
Uppskattad kostnad:	Ca 2 mdr kr

Urval av åtgärder i 2018 och 2022 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Kostnad enligt plan	Stråkfärg
2018	Skånebanan	Partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta	2030	2034	1,0 mdr kr	
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg C	2032	2037	4,1 mdr kr	
2022*	Södra stambanan	Två nya spår Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	
	Övrigt	Kapacitetshöjande åtgärder Fehmarn Bält-förbindelsen	2025	2029	2 mdr kr	

*Enligt särskilt regeringsbeslut 2023-10-26

Urval av nya åtgärder i 2026 års plan med inverkan på Vägval för Skåne

Sedan plan	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Kostnad enligt plan	Stråkfärg
2026	Västkustbanan	Kapacitetsåtgärder, Helsingborg C–Helsingborgs gbg/ Ramlösa station	2030	2034	0,8 mdr kr	
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Rydsgård	2033	2037	0,7 mdr kr	

Remissförslaget av Vägval för Skåne utgår ifrån att objektkandidater i tidigare nationell plan och aviserade nya objektkandidater i planförslaget (redovisat 30 september 2025) återkommer enligt plan vid regeringens fastställelse av 2026 års nationell plan. Denna förutsättning är dock inte given, därför kan Vägval för Skåne behöva justeras efter fastställelsen av nationell plan 2026.

Utblick efter år 2054

Efter 2050-talet blir osäkerheterna större och det blir svårare att pris- och tidssätta- samt ordningsbestämma objektkandidater. Omvärlden är i ständig förändring och förutsättningar ändras. Därför är avsikten att Vägval för Skåne ska aktualiseras varje mandatperiod.

Nedan är exempel på satsningar som kan övervägas för 60-, 70- och 80-talet. Dessa förslagen kan komma att justeras över tid.

2060-talet

- Ytterligare två nya spår Malmö-Lund eller Yttre godsspår
- Kontinentalbanan, ökad kapacitet
- Fullständigt dubbelspår Helsingborg-Hässleholm

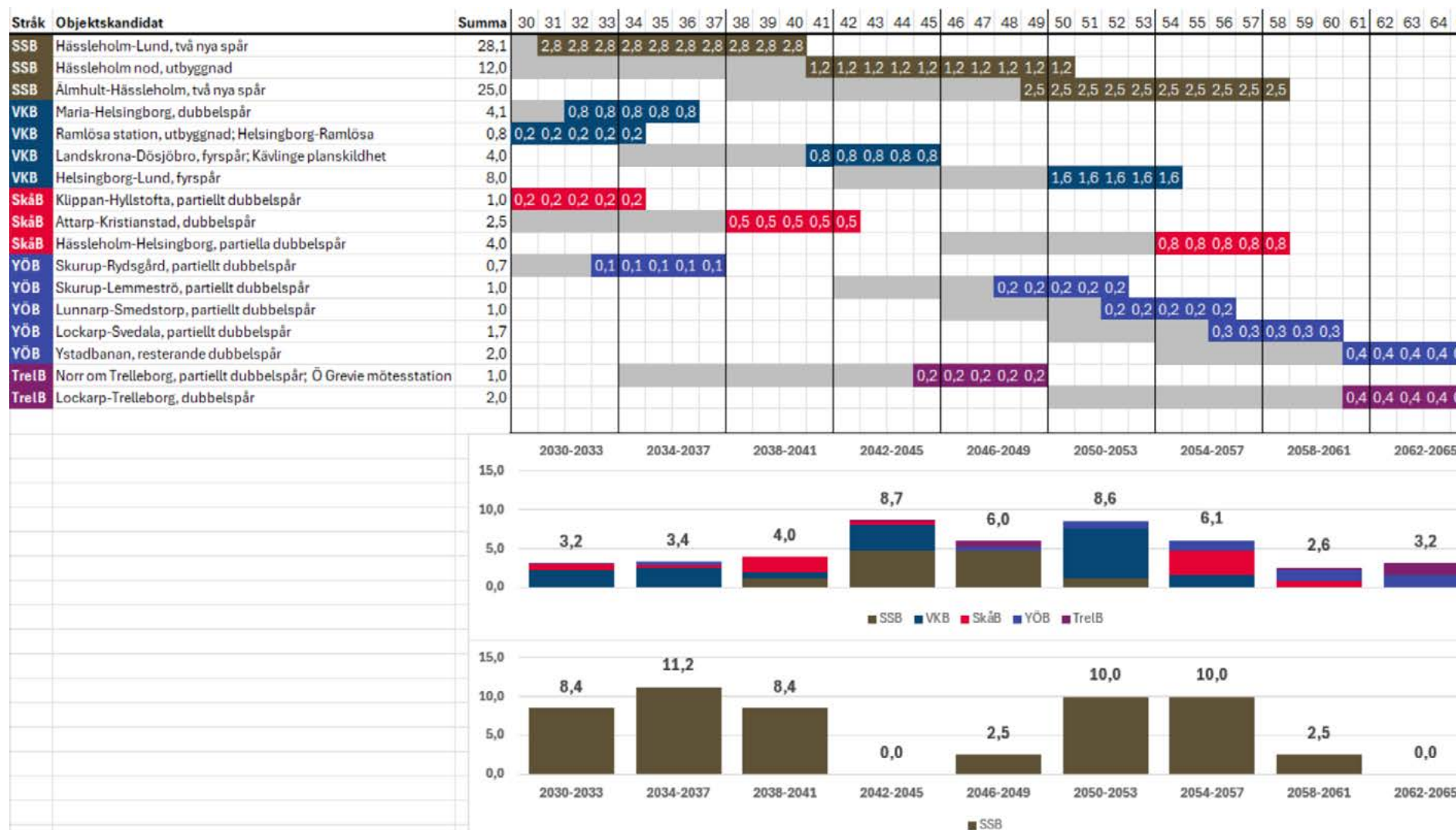
2070-talet

- Fler spår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund
- Kapacitetshöjande åtgärder på Godsstråket genom Skåne

2080-talet

- Simrishamnsbanan, etappvis utbyggnad från Malmö
- Spårväg Malmö-Falsterbonäset
- Dubbelspår Kristianstad-Karlshamn

Vägvalsschema



Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

**För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne
med fokus på alla som bor och verkar här.**

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se

