

2025-12-02

Magnus Månsson

+4641362472

magnus.mansson@eslov.se

Kommunledningskontoret

Kommunledningskontorets förslag till tillägg till beslutet gällande yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringens uppdrag till Trafikverket gällande *Hässleholm-Lund, två nya spår* säger att ”åtgärden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm–Lund”. För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

NNV = Samhällsekonomisk nytta – Utgifter där, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll.¹

Idag bedöms *Hässleholm-Lund, två nya spår* vara ”robust olönsam” samtidigt som projektet lyfts fram som det viktigaste projektet i södra Sveriges järnvägssystem.

I regeringens uppdrag ligger också ett tydligt direktiv att budgeten ska hållas och Trafikverket skriver så här om detta i sin samlade effektbedömning:

Två nya spår ansluts i norr till befintlig stambana strax söder om Hässleholm och i söder vid avslutat fyrspar vid Ringvägen, strax söder om Lund C. Alternativet ”ny sträckning” bedöms i dagsläget vara det alternativ med lägst kostnad.

En utbyggnad av två nya spår på sträckan mellan Hässleholm och Lund kan göras på olika sätt, där fyra principiella dragningar har [pekats ut] i tidigare utredningar: ny sträckning; delvis följa befintlig infrastruktur; delvis följa befintlig infrastruktur med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv; fyrspar. Regeringen har angivit en ekonomisk ram för objektet vilket förmodas begränsa utbyggnadsalternativen enligt ovan.²

¹ Samlad effektbedömning Hässleholm-Lund, två nya spår, JSY1825a, sid 4.

² Samlad effektbedömning Hässleholm-Lund, två nya spår, JSY1825a, sid 4. Mina understrykningar.

En konsekvens av detta blir att all kostnadsökning innebär en försämrad samhällsekonomisk lönsamhet. Alla krav som kommuner ställer på dragningar och utformningar för att förbättra för kommunens invånare eller för att förbättra för kommunens utvecklingsmöjligheter ses från Trafikverkets sida enbart som fördyringar och innebär därmed försämrad samhällsekonomisk lönsamhet. Vinsterna som kommunen och dess invånare gör räknas oftast som ”lokala vinster” och räknas inte in på plussidan i Trafikverkets beräkningar.

Var går gränsen för att projektet ska nå så låg samhällsekonomisk lönsamhet att projektet läggs ner? I *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* är Trafikverket tydliga med att ”lagt kort inte ligger” och projekt som under utredningsfasen kraftigt fördyras och därmed får en försämrad samhällsekonomisk lönsamhet, kan tas bort. Detta sker t.ex. med projektet *Maria-Helsingborg* i Skåne.

I Hässleholm-Lund, två nya spår är grundproblemet egentligen att projektet redan från början fått en för liten budget och det är högst problematiskt att kommuner tillsammans med Trafikverket ska gå in i en lokaliseringsprocess där flera alternativ ska utredas, men det finns bara budget för ett alternativ. Även detta projekt riskerar att tas ur kommande planer p.g.a. fördyring och därmed försämrad samhällsekonomisk lönsamhet. Om Trafikverket menar allvar med att utreda olika alternativ så måste det också finnas en möjlighet att faktiskt genomföra dem. Eslövs kommun kräver att Trafikverket tydliggör hur man kommer agera i denna fråga. Att tilldelningen till *Två nya spår Lund-Hässleholm* har minskat från 15,9 miljarder kronor i 2022 års plan (genom regeringsbeslut LI2023/03475) till endast 3,3 miljarder kronor i Trafikverkets planförslag, gör det än mer otydligt för berörda parter att förstå vad Trafikverkets intention med projektet egentligen är.

Trafikverket föreslår att Hässleholm-Lund, i det fall det blir aktuellt med nysträckning i någon del, kan ha förutsättningar att genomföras som ett OPS-projekt (objekt för offentlig-privat samverkan) vilket också förespråkas av andra aktörer. Region Skåne förordar i sitt yttrande att regeringen snarast uppdrar till ett fristående statligt bolag att bygga anläggningen genom lån, där ränta och amortering finansieras via statens infrastrukturbudget.

Eslövs kommun ser det som viktigt att beslut gällande finansiering inte föregriper pågående lokaliseringsutredning. Det finns idag ett starkt tryck på Trafikverket att arbeta effektivare och snabbare vilket redan gett resultat i projektet: projektet är uppdelat i två delar, det finns redan konsult på plats och detta samråd kommer väldigt tidigt. Men Eslövs kommun ser en fara i

att kraven på snabb utbyggnad kan ge avkall på kvalitet i utredningar, och framtida val kan tas utifrån ”enkelhet” snarare än på ”samhällsutveckling”. Eslövs kommun vill inte att detta sker och vi önskar arbeta tillsammans med Trafikverket och övriga aktörer för att säkerställa att den framtida järnvägen är byggd utifrån genomtänkta ställningstaganden snarare än på vad som går snabbast och enklast att bygga.