



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
LI2025/01587

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Synpunkter

Medelstilledningen i Skåne

Trafikverket föreslår en ökning av medel till större investeringar från 296,7 till 431,9 miljarder kronor. Trots detta minskar tilldelningen till Skåne från 26,9 till 7,5 miljarder kronor. Detta beror framför allt på hur planförslaget hanterar objekten Hässleholm-Lund respektive Maria-Helsingborg. Båda objekten har regeringsbeslut bakom sig (LI2023/03475 respektive LI2023/00664). Planförslaget är därmed inte förenligt med tidigare politiska beslut, vilket allvarligt riskerar att försena både bygg- och trafikstarter.

Västkustbanan genom Helsingborg

Vi vill påtala att Trafikverkets förslag att göra ett omtag för dubbelspårsprojektet Maria-Helsingborg skadar tilliten till att ingå liknande långsiktiga avtal eller att våga göra investeringar i anslutning till nationell plan.

Västkustbanan är en central del för västra Sveriges arbetsmarknad och tillväxt. Det är kustkommunernas stambana till vilken flera andra viktiga järnvägs- och regionbusstråk ansluter. Ett omtag för utbyggnaden av den sista enkelspårsträckan Maria-Helsingborg C är en oroande utveckling där Trafikverkets förslag begränsar hela sträckans potential, både avseende det som redan är byggt och den trafik som är möjlig i framtiden. Det gäller inte bara på Västkustbanan, utan även på Skånebanan och Rååbanan samt hela korridoren från Hamburg till Oslo.

Sedan riksdagsbeslutet 1992 om dubbelspår på Västkustbanan har banan successivt byggts ut och upp emot 100 miljarder har investerats. De sista 4,5 kilometrarna enkelspår håller igen potentialen för tidigare genomförda investeringar som inte kan få full nytta förrän det sista dubbelspåret är på plats. Då kan kapaciteten genom Helsingborg öka från dagens 10 tåg till över 30 per timme.

När Trafikverket föreslår så stor förändring av Västkustbanans utbyggnad så får det samhällsekonomiska konsekvenser längs hela stråket. Det förstärks av att kommuner sedan tidigare har investerat i medfinansiering med syfte att bygga klart ett helt stråk. Helsingborgs stad och Region Skåne har tidigare ingått avtal med totalt 350 miljoner kronor i medfinansiering och ytterligare 200 miljoner kronor i följdinvesteringar. Dessa investeringar får därmed en mycket lägre samhällsekonomisk avkastning än det var planerat när avtal med

staten ingicks. Det får också konsekvenser för redan planerade exploateringar längs stråket som inte blir av.

Flera av de kommande järnvägssatsningarna på Västkustbanan, men också på anslutande banor, som kommuner, regioner, näringsliv och också Trafikverket självt aktivt arbetar för att de ska bli genomförda baseras på att Maria-Helsingborgs C byggs ut till dubbelspår. Kapacitetsökningen det innebär skapar nya möjligheter att resa i västra Skåne och har även möjlighet att bättre knyta samman både nordöstra Skåne och Oslo i norr genom flera direkta avgångar. Exempelvis öppnar dubbelspåret upp möjligheten att trafikera Skånebanan med en snabbare linje mellan Helsingborg och Hässleholm, i enlighet med Basprognos 2045 och Skånetrafikens persontågsstrategi.

Tågtrafikens punktlighet till/från/genom Helsingborg är sämst i Skåne. I och med att tågtrafiken är ett sammanhållet system påverkar kapacitetsbristen i Helsingborg även tågtrafikens robusthet och punktlighet, och därmed även dess attraktivitet, i andra delar av systemet.

Att inte satsa på Maria-Helsingborg C innebär också att nyttorna med tidigare investeringar inte kan räknas hem. De förutsättningar som Trafikverket haft vid beräkning av samhällsekonomiska effekter för till exempel Varbergstunneln och Västkustbanans uppgradering till 250 km/h stämmer inte längre, eftersom Maria-Helsingborg inte längre kan anses vara en ingående förutsättning. Låt därför inte tidigare investeringar bli förgäves.

Vi tycker det är märkligt att inte Västkustbanans åtgärder analyserats ur ett systemperspektiv på samma sätt som åtgärderna kring Malmö C, Malmbanan och Södra stambanan gjort. Det finns ett ömsesidigt beroende mellan utbyggnaderna av Maria-Helsingborg och Ramlösa station. Lägg därtill uppgraderingen till 250 km/h inklusive två nya förbigångsspår på Västkustbanan i Halland. Västkustbanan får en helt ny funktion som är både kapacitetsstark, robust mot störningar och öppnar upp för nya möjligheter att resa till jobb, skola och fritidsaktiviteter. Den slutgiltiga planen ska inte vara motstridig tidigare fattade politiska beslut avseende utredning för byggstart 2028–2033 och stödja nuvarande inriktning om trafikstart 2037.

För Västkustbanan Maria-Helsingborg föreslås ett omtag, vilket innebär att de medel som fanns för genomförande av projektet i planen 2022–2033 inte finns i förslaget till ny plan. Däremot anges att pågående lokaliseringsutredning ska slutföras för att om möjligt hitta en kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning. Det är positivt att lokaliseringsutredningen, som bedöms vara klar 2027, genomförs för att hitta en lösning som är genomförbar både tekniskt, ekonomiskt och med hänsyn till miljön. Även om lokaliseringsutredningen inte är färdigställd så är motiven till utbyggnaden så starka att finansieringen för ett genomförande borde ingå i den slutliga planen som politiken ska ta ställning till under våren. Helsingborg Stad vill betona vikten av att fullfölja järnvägsplanarbetet även efter att lokaliseringsutredning är slutförd år 2027. Detta för att säkerställa en fortsatt effektiv framdrift i arbetet med järnvägsplanen och att trafikstarten inte återigen förskjuts. Detta går i linje med regeringens ambition om snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar.

I stadens översiktsplan är utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår en viktig del och i stor utsträckning grunden till den planerade utvecklingen. Helsingborg har behov av utveckling av pendlingen både norrut och söderut för att kunna öka sysselsättningen i Helsingborg och ge näringslivet bättre förutsättning att rekrytera relevant personal.

I förslaget till nationella planen ingår kapacitetsåtgärder vid Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station som ett nytt objekt (Objekt 10 i södra regionen). I objektet ingår ett ytterligare spår mellan Helsingborg C och Ramlösa station, fyra plattformsspår på Ramlösa station samt möjlighet att ta emot längre godståg på rangerbangården. Staden arbetar med en ändring av översiktsplanen för Södra staden (Stadsplan Södra staden) som möjliggör för fler spår på Västkustbanan tillsammans med en stadsutveckling i stationsnära lägen söder om Helsingborg C ner till Ramlösa. Planen är ute på granskning under hösten 2025. Även om mycket är förberett för fler spår i befintlig anläggning så finns det flera beröringspunkter med kommunal infrastruktur där det krävs ett tätt samarbete. Det handlar både om strukturfrågor och detaljfrågor, såsom eventuella förberedelser när kommunen ska rusta upp den 420 meter långa Södergatsviadukten över spåren inom några år. GC-kopplingen under järnvägen vid Sandgatorna behöver ersättas inom ramen för Trafikverkets utbyggnad av fler spår på Västkustbanan.

Dagens Helsingborg C har ett bra läge i staden nära centrala målpunkter, bussar och färjorna till Helsingör. Färjorna knyter ihop norra delen av Greater Copenhagen som komplement till Öresundsbron. Området runt Helsingborg C har långsiktigt förstärkts som regional kärna genom utvecklingen av Oceanhamnen, Söder, SeaU och ovanpå Helsingborg C med flera stora hotell, kongressanläggning, Lunds universitetscampus i Helsingborg och tusentals nya arbetsplatser. Stadsplan Södra staden pekar på en inriktning att ytterligare förstärka det stationsnära läget söder om Helsingborg C genom överdäckning av järnvägen, vilket behöver prövas i kommande planering för Västkustbanan genom Helsingborg. Denna typ av åtgärder bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen.

Skånebanan

Skånebanan binder ihop norra Skåne i öst-västlig riktning och även de två större banorna Västkustbanan och Södra stambanan. Banan är viktig både för pendlare och för godstrafiken mellan Södra stambanan och Helsingborgs godsbangård. Kapaciteten på den enkelspåriga banan är ansträngd och om det blir förseningar finns få möjligheter att hämta igen dem, vilket i sin tur leder till inställda turer. Inte minst ur ett beredskapsperspektiv behöver banans kapacitet och tillförlitlighet öka.

Helsingborg ser positivt på att det förlängda mötesspåret Klippan-Hyllstofta och tillhörande åtgärder nu är finansierade i planen och till slut blir genomförda.

Vidare vill vi betona Skånebanans stora potential att bli en länk som skapar en sammanhängande arbetsmarknad i norra Skåne. Med dubbelspåret Maria-Helsingborg och två ytterligare mötesspår på Skånebanan (vilket i sammanhanget är förhållandevis små åtgärder) finns möjligheter att trafikera Helsingborg-Hässleholm på cirka 43 minuter, jämfört mot dagens 64. Detta skulle innebära ökade möjligheter att pendla inom Skåne såväl som bättre tågförbindelser mot Stockholm med ett byte i Hässleholm, vilket tillför

ytterligare systemnytta för kommande satsningar på Södra stambanan. Åtgärderna beskrivs av Trafikverket i Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne.

Vi föreslår att Trafikverket och Region Skåne initierar en studie för att ta ett helhetsgrepp om Skånebanan. Särskilt eftersom Region Skåne planerar att anlägga ett nytt sjukhus i anslutning till järnvägen där det finns möjlighet till att öppna en ny järnvägsstation.

Fortsatt ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på E6

Sträckan Helsingborg-Malmö längs väg E6 är ett strategiskt läge för lager- och logistikverksamhet och det har under de senaste tio åren skett många nyetableringar och utökningar. Ökad e-handel och en ökande globalisering kommer sannolikt förstärka denna trend.

Kapacitetsstarka och motståndskraftiga europavägar genom nordvästra Skåne är nödvändiga för livsmedelsförsörjningen i Skåne och Sverige, både i fredstid och vid höjd beredskap eftersom lastbilstransporter är vanligast vid import av livsmedel och vidare distribution. Majoriteten av landets fryskapacitet för livsmedel finns i Helsingborg-regionen vars etableringar sänder mest varor vidare i försörjningskedjan. Exempelvis ICA:s lager i Helsingborg tar emot 60 procent av företagets importerade godsmängder och levererar till över hälften av landets ICA-butiker.

Det är därför viktigt att Trafikverket fortsätter att stärka framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg E6, inklusive trafikplatserna, i enlighet med fyrstegsprincipen där även steg 3 och 4 åtgärder (bygg om, bygg nytt) kan vara aktuella.

Östra Helsingborg, nytt regionsjukhus och Ättekulla trafikplats

Trafikverket och Helsingborgs stad har tillsammans arbetat med behoven i infrastrukturen kopplat till utvecklingen av ett nytt regionsjukhus i Helsingborg, verksamhetsområden och logistikfunktioner med nationell betydelse för bland annat livsmedelsförsörjning samt för nya bostadsområden i östra Helsingborg. En ny påfartsramp i Ättekulla trafikplats finns nu med i nationell plan, vilket är mycket positivt. Den behöver stå klar till 2035 när sjukhuset öppnar. Åtgärden avlastar också andra trafikplatser längs E6 och E4 i Helsingborg. Här kan behövas samordning med pågående vägplan för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på väg E4/E6 för ett effektivt genomförande. Det gäller även åtgärder i Vasatorps trafikplats, som inte är ett namngivet objekt i nationella planen.

Vid planeringen av nya sjukhuset har staden tillsammans med Trafikverket och Skånetrafiken studerat möjligheterna till en järnvägsstation vid nya sjukhuset. Stationen finns inte med i nationella planen, men är ett objekt för fortsatt dialog.

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

Stadens översiktsplan tar höjd för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör med väg och järnväg. Det är positivt att objektet pekas ut i nationell plan som lämpligt för genomförande med alternativ finansiering.

En fast HH-förbindelse är en gemensam gränsregional prioritering vad gäller nya fasta förbindelser över Öresund. Detta enligt bland annat Skånebildens. Förbindelsen är ett nyckelprojekt för att minska sårbarheten i transporter över Öresund och skapa en sammanhängande arbetsmarknad. Förbindelsen är avgörande för framtidens arbetsmarknad då invånare på båda sidor sundet får tillgång till fler jobb och företag lättare att hitta rätt kompetens.

Vidare stärker HH-förbindelsen Sveriges beredskap inför kris- eller krigssituationer, vilket accentuerats i och med Sveriges inträde i NATO. Den fasta HH-förbindelsen Sveriges enda självfinansierande projekt och är en samhällsekonomiskt lönsam investering för framtiden. HH-förbindelsens startsträcka är kort. Projektet är välutrett och behöver bara regeringsbeslut.

HH-förbindelsen har pekats ut som en brist och en bilateral strategisk analys genomfördes 2021. Förbindelsen är prioriterad inom STRING och Greater Copenhagen. Just nu pågår också ett regeringsuppdrag att förbereda för ett fortsatt fördjupat arbete.

Helsingborgs hamn och gods

Helsingborgs hamn och staden arbetar för en omlokalisering av containerhamnen i början av 2030-talet för att framtidssäkra en modern, riksintressant hamn för att kunna öka kapaciteten och kunna ta emot större fartyg, möta framtida behov av en ny logistikstruktur samt klimatsäkra containerhamnen. Hamnen är ett riksintresse och av stor vikt för totalförsvarsberedskapen och inte minst livsmedelsförsörjningen då cirka 90 % av allt frukt och grönt som kommer till Sverige sjövägen passerar genom Helsingborgs hamn. Därför krävs en förändring av farleden till hamnen genom muddrig och andra anpassningar både inom och utanför hamnområdet. På så sätt kan Helsingborgs hamn fortsätta utvecklas i en allt större konkurrens och ge nytta lokalt, regionalt, men också nationellt. De samhällsekonomiska bedömningarna är klart positiva.

Staden och Helsingborgs hamn arbetar också gemensamt för en utveckling av hamnens kombiterminal och en elektrifierad spårförbindelse från rangerbangården till hamnen. Åtgärden finansieras av Helsingborgs stad och hamnen, men i och med systempåverkande åtgärder och tydlig koppling till befintlig godsbangård och järnvägssystemet i övrigt behöver Trafikverket också vara delaktiga i planeringen. Det är positivt att utvecklingen av rangerbangården kan komma till stånd inom planperioden 2026–2037. Helsingborgs hamn satsar på att kunna ta emot längre godståg, och då är det viktigt att även den statliga infrastrukturen i direkt anslutning klarar av detta. Anpassningarna på rangerbangården kan ge flera samordningsvinster för transporter mot hamnen, vilket vi ser betydelsefullt för omställningen till ett klimatsmart transportsystem.

Det finns samtidigt ett behov att förbättra och framtidssäkra väg E4 till hamnen i Helsingborg. Den statliga Malmöleden och den kommunala Oljehamnsleden, som utgör E4 under Väst kustbanan, är en flaskhals för trafiken där närhet till bostäder innebär problem med buller och risker för farligt gods. Stadsplan Södra staden tar höjd för att kunna utveckla leden i en rakare tunnel under järnvägen. Det är en viktig åtgärd för att säkerställa tillgängligheten till både hamnen och färjeläget,

Flytt av containerhamn, farledsåtgärder samt tillgängligheten med både väg och järnväg till hamn och färjor kommer kräva ett tätt samarbete samt samordning och koordinering, omfattnings- och tidsmässigt, med Trafikverket och Sjöfartsverket. Åtgärderna kopplat till statligt infrastrukturansvar bör prövas i kommande statlig investeringsplanering.

De ökade anslagen till vägunderhåll i förslaget till nationell plan innebär också att utbyggnaden till tyngre lastbilar påskyndas (Bärighetsklass 4, BK4). Medlen för bärighetsåtgärder nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Ambitionen är att hela stamvägnätet ska klara BK4 2030 och hela det vägnät som idag klarar BK1 ska klara BK4 vid planperiodens slut 2037. Helsingborg är positiva till att främja näringslivets transporter. Delar av det kommunala vägnätet är redan anpassat för BK4, men för att följa den statliga utvecklingen krävs ökade investeringar av kommunen för att tillgängliggöra fler logistikområden för BK 4. Helsingborg ingår i ett samarbete med Trafikverket för att göra rätt prioriteringar och se hur vi tillsammans kan uppnå goda effekter ur ett systemperspektiv.

Åtgärder som kan finansieras av intäkter från Öresundsbron

Helsingborg ställer sig mycket positiva till att regeringen i sitt direktiv till Trafikverket har uttryckt en ambition om att svenska intäkter från Öresundsbron ska föras tillbaka till Öresundsregionen. Däremot efterfrågar vi ett betydligt mer ambitiöst förhållningssätt än det som Trafikverket presenterar eftersom infrastrukturen i Skåne och Öresundsregionen redan idag är hårt belastad. Dessutom behöver den ökade belastning som Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas medföra för väg- och järnvägsinfrastrukturen beaktas.

Svedabs utdelningsbara medel ska inte användas för att finansiera objekt som annars hade blivit finansierat genom nationell plan, vilket verkar vara det som Trafikverket föreslår. Intäkterna ska bidra till att lyfta större objekt som kan skapa en systemförändring. Detta kräver en strategisk plan i tidsperspektivet 2050 för hur transportsystemet i Öresundsregionen ska se ut för att svara upp mot de behov som finns avseende infrastruktur (inklusive bangårdskapacitet) för gods- och persontåg över Öresund samt ur ett arbetsmarknads- och beredskapsperspektiv. En sådan statlig utredning bör genomföras innan en förhandlingsperson tillsätts för att förhandla fram ett investeringspaket. Alternativt kan utredningen vara en del av förhandlingspersonens uppdrag.

Totalförsvar

Det är positivt att totalförsvarsperspektivet vägts in i urvalsprocessen av objekt. Detta bör med fördel kunna medföra att transportinfrastrukturplanens prioriteringar bidrar till ökad robusthet i transportsystemet överlag. Tillsammans med järnvägsinvesteringar, ökad underhållstakt och medel till klimatanpassning av infrastruktur skulle transportsystemet kunna bli mer tillförlitligt vilket understödjer en överflyttning av vissa transportflöden från väg till järnväg.

Helsingborg – klimatneutralt 2030

Trafikverket framhåller att planen ska bidra till transportpolitiska mål och klimatmål, vilket är positivt. Men detta återspeglas inte tillräckligt tydligt i planens prioriteringar. I förslaget till nationell plan riskerar den prognosstyrning som nu beskrivs att låsa fast transportsystemet i dagens

beroende och försvårar Helsingborgs och andra städers möjlighet att nå målet om klimatneutralitet till 2030. Att utbyggnaden av dubbelspår på Väst kustbanan genom Helsingborg har strukits är särskilt allvarligt, då åtgärden är central för klimatomställning, regional utveckling och nationell transporteffektivitet.