

Kommentar till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringen har skickat ut Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 på remiss. I egenskap av ordförande för HH2030-gruppen vill jag ta tillfället i akt att lämna kommentarer till planförslaget avseende processen som regeringen initierat kring alternativ finansiering av transportinfrastruktur samt understryka vikten av framdrift. HH2030-gruppen är ett nätverk av offentliga aktörer, företag och intresseorganisationer från både Sverige och Danmark. Tillsammans arbetar HH2030-gruppen för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Jag ser mycket positivt på att Trafikverket i förslag till nationell plan omnämner en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör som ett projekt som lämpar sig för alternativ finansiering. En ny fast förbindelse är ett självfinansierande och mycket lönsamt projekt som skapar jobb, redundans samt stärker Sveriges beredskap och understödjer militär mobilitet i Norden.

En ny fast förbindelse i norra Öresund - en investering för framtiden

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör fördjupar den svensk-danska integrationen och skapar en gemensam sammanhängande arbetsmarknad, från södra Halland och norra Skåne till östra Själland och Köpenhamn. Tillväxten i ekonomin gynnar hela Sverige och Danmark.

Med ytterligare en fast förbindelse minskar sårbarheten i transporterna över Öresund, som är en pulsåder för svensk och dansk import och export. Förbindelsen bidrar till nödvändig kapacitet och redundans i Öresundsregionens transportsystem. Helsingborg är ett stort logistiknav och har en central roll inom den nationella livsmedelsförsörjningen, men försörjningskedjan behöver förstärkas. I en orolig omvärld behöver vår militära och civila beredskap öka för att säkerställa militär mobilitet och andra försörjningskedjor i händelse av kris eller krig.

Många goda argument talar för att anlägga nästa fasta Öresundsförbindelse där två av Sveriges viktigaste järnvägar för både gods- och persontransporter möts; Väst kustbanan mellan Malmö–Göteborg och i förlängningen Oslo samt Skånebanan som knyter samman västra och östra Skåne, med anslutning till Södra stambanan mot Stockholm–Malmö. Det ger möjligheter att integrera de svenska och danska järnvägssystemen ytterligare för effektiv och samhällsnyttig trafikering.

En fast väg- och järnvägsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör baseras på samma genomförandemodell som Öresundsbron och bär sina egna kostnader, utan att belasta de svenska och danska skattebetalarna. De finansiella kalkylerna visar att projektet är mycket lönsamt och lånen som krävs för att bygga snabbt kan amorteras. Projektet behöver därför inte tränga undan andra investeringar i svensk infrastruktur.

En ny fast förbindelse har varit föremål för flera statliga, regionala och kommunala utredningar. Därigenom har ett stort kunskapsunderlag byggts upp och innebär att projektet har en kort startsträcka när väl beslutet att ta nästa steg fattas.

HH-förbindelsen är en lönsam investering för framtiden. Den skapar stora effekter för Öresundsregionens tillväxt och arbetsmarknad. I förlängningen för hela Sverige och Danmark.

Trafikverkets bedömer också att en fast HH-förbindelse är lämpligt för alternativ finansiering

Jag håller med om Trafikverkets beskrivning av en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör som ett projekt som lämpar sig för alternativ finansiering. Projektet tar utgångspunkt i finansiering och genomförande enligt statsgarantimodellen. Modellen, som bygger på statligt garanterade lån och avbetalning genom brukaravgifter, har använts med framgång i framför allt Danmark. Fördelen med finansieringsmodellen är

att den skapar incitament att leverera inom tid och budget samt att projektet inte belastar det statliga investeringsutrymmet i den nationella planen.

Enligt de analyser som projektet har genomfört kan en fast HH-förbindelse vara återbetald inom 31 år, vilket innebär att investeringen är självfinansierande och har en god projektekonomi. Investeringen behöver inte konkurrera med andra viktiga åtgärder om statlig medfinansiering utan i stället bidra till att andra viktiga infrastrukturinvesteringar kan komma till stånd. Statsgarantimodellen som finansieringsmodell gör förbindelsen lönsam, robust och hållbar över tid.

HH-förbindelsens finansiella förutsättningar

HH-förbindelsens projektgrupp har tagit fram ett uppdaterat underlag avseende projektets finansiella förutsättningar. Inom projektets ekonomiska livslängd på 40 år uppnås break even efter 31 år och i slutet av kalkylperioden har ett överskott om 16 miljarder (prisnivå 2025–09) genererats. Även med mer konservativa antaganden kring kalkylränta uppnås break even inom den ekonomiska livslängden.

Tabell 1 Sammanställning av kalkylens ingångsvärden

Ingångsvärde	
Anläggningskostnad (prisnivå 2025)	64 miljarder SEK
Byggtid	10 år
Ekonomisk livslängd	40 år
Trafikprognos	17 500 fordon per vardagsmedeldygn
Kalkylränta	3,5 %
EU-stöd	20 % av järnvägsanläggningen
Återbetalningstid	31 år
Restfinansiering	0 SEK (16 miljarder SEK i överskott)

Under 2023 genomförde projektet en RFI (Request for information) och fick ett stort gensvar från marknaden med över 35 deltagare. Företagens bidrag verifierade projektets tekniska genomförbarhet och visade på möjliga optimeringar samt att projektet är attraktivt att investera i och driva framåt.

Avslutande kommentar

En fast HH-förbindelse är ett strategiskt viktigt projekt som stärker Sveriges konkurrenskraft, civila beredskap och hållbara tillväxt. Genom att möjliggöra alternativ finansiering skapas utrymme för fler viktiga investeringar inom ramen för den nationella planen.

Köpenhamn, 17 december 2025



Erik Østergaard

Ordförande HH2030-gruppen