



Planeringschef
Lena Åström
0431468152
lena.astrom@engelholm.se
Datum: 2025-11-06

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
LI2025/01587
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Bakgrund

Trafikverket har tagit fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas de kommande 12 åren. Planen omfattar 1 200 miljarder under planperioden. Utgångspunkten är de transportpolitiska målen. Den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026-2037 är på remiss under perioden 30 september – 30 december 2025. Ängelholms kommun har getts möjlighet att yttra sig.

Yttrande

Ängelholms kommun ingår i Familjen Helsingborg, som är ett samarbete mellan 11 kommuner i nordvästra Skåne. Tillsammans är vi 360 000 invånare och motorn i norra delen av Öresundsregionen. Här finns en fjärdedel av Skånes arbetsplatser.

Europavägarna E4 och E6/E20 passerar genom Familjen Helsingborg och utgör tillsammans med Väst kustbanan, Skånebanan, Söderåsbanan och Rååbanan stommen i vårt transportsystem. Helsingborgs hamn är en av Sveriges största hamnar och betydande hamnverksamhet finns även i Landskrona och Höganäs. Ängelholm Helsingborg Airport säkerställer god tillgänglighet till Stockholm, dit restiderna annars är långa.

Med våra nationella och internationella kopplingar är vi en viktig del i Greater Copenhagen där vi genom ett bra samarbete mellan Skåne och östra Danmark vill skapa tillväxt och konkurrenskraft till nytta för regionens 4,3 miljoner invånare.



Generella synpunkter

Familjen Helsingborg anser att det är positivt att Trafikverket adresserar det eftersläpande och bristande underhållet med en gemensam färdplan tillsammans med övriga aktörer i järnvägsbranschen. När arbeten på järnvägen ökar och viss tågtrafik kan behöva ställas in eller ledas om, är det viktigt med en fungerande ersättningstrafik samt att arbete i spår görs på sådant sätt att trafiken fortsatt har god framkomlighet.

Vidare ställer sig Familjen Helsingborg positiva till att totalförsvarsperspektivet vägs 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.

Familjen Helsingborg anser att det är nödvändigt med ett ökat fokus på kostnadskontroll i projekten. Förhoppningsvis kan det ge en bättre förutsägbarhet och medföra att en fördröjning för ett visst objekt inte behöver påverka genomförandet av andra objekt i transportplanen. I planen beskrivs att objekt som i utredningsfasen drabbas av fördröjningar och som inte anses skapa största möjliga samhällsnytta tas ur plan. Detta skulle kunna medföra att regionala och lokala beslut baserade på det aktuella objektet hinner tas under utredningsfasen vilket medför negativa konsekvenser på lokal och regional nivå.

Familjen Helsingborg vill påtala att när Trafikverket föreslår så stor förändring av Väst kustbanans 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. Dessa investeringar får därmed en mycket lägre avkastning samhällsekonomiskt som det var planerat när avtal med staten ingicks. Det får också konsekvenser för redan planerade exploateringar längs stråket som inte blir av. Familjen Helsingborg vill påtala att detta kan skada den långsiktiga tilliten till att ingå liknande avtal eller att våga göra investeringar i anslutning till nationell plan.



Åtgärder som kan finansieras av intäkter från Öresundsbron

Familjen 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 Familjen Helsingborg ett något 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.

Enligt Trafikverket behövs en ny Öresundsförbindelse för gods- och persontåg 2050, vilket behöver ingå i planering av hur medel från Öresundsbron efter 2050 ska användas och organiseras.

Järnväg

Infria Västkustbanans potential

Västkustbanan är en central del för Familjen Helsingborgs 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 riskerar att låsa in 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 riksdagsbeslut 1992 har Väst kustbanan successivt byggts ut till dubbelspår 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 Väst kustbanans 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 Familjen Helsingborgs prioriterade järnvägssatsningar som vi 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 nordvästra 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.

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 Väst kustbanans uppgradering till 250 km/h stämmer inte längre, eftersom Maria-Helsingborg inte längre kan anses vara beslutad politik. Låt inte tidigare investeringar bli förgäves.

Familjen Helsingborg tycker det är märkligt att inte Väst kustbanans åtgärder analyserats ur ett systemperspektiv på samma sätt som åtgärderna kring Malmö C, Malmbanan och Södra stambanan gjort. Det finns ett inneboende beroende mellan utbyggnaderna av Maria-Helsingborg och Ramlösa station. Lägg därtill



uppgraderingen till 250 km/h inklusive två nya förbigångsspår på Väst kustbanan i Halland. Väst kustbanan 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.

Familjen Helsingborg anser att den slutgiltiga planen inte ska vara motstridig tidigare fattade beslut avseende utredning för byggstart 2028–2033 och stödja nuvarande inriktning om trafikstart 2037.

En naturlig fortsättning på Väst kustbanans utveckling i Skåne är därefter att fortsätta utöka kapaciteten mellan Dösjebro och Landskrona, där ytterligare en trång sektion finns. Här behöver ett partiellt fyrspar anläggas för att snabbare tåg ska kunna köra om långsammare lokaltåg och vidare få utväxling av både dubbelspar Maria-Helsingborg och utbyggnad av Ramlösa station. Åtgärden finns med i framtagna ÅVS för Väst kustbanan.

Bind ihop västra och östra Skåne genom Skånebanan

Skånebanan binder ihop norra Skåne i öst-västlig riktning och även de två större banorna Väst kustbanan och Södra stambanan. Banan är viktig både för pendlare och för godstrafiken mellan Södra stambanan och Helsingborgs godsbangård. Kapaciteten på den enkelspariga 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.

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

Vidare vill Familjen Helsingborg betona Skånebanans stora potential att bli en länk som skapar en sammanhängande arbetsmarknad i norra Skåne. Med dubbelspåret Maria-Helsingborg och två ytterligare mötesspar 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. Åtgärderna beskrivs av Trafikverket i Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne.



Familjen Helsingborg 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. I utredningen bör det även ingå att höja hastigheten Åstorp-Kattarp samt bygga bort plankorsningar i Kvidinge och Nyvång. Det är också mycket viktigt att insatser på Skånebanan samordnas med de insatser som tagits fram i Trafikverkets funktionsutredning för stationen i Perstorp och åtgärdsvalsstudie för väg 21 genom Perstorp.

Förläng persontrafiken på Söderåsbanan

Persontågstrafiken på Söderåsbanan utgör en viktig länk för Familjen Helsingborgs kommuner, eftersom den möjliggör attraktiv kollektivtrafik längs inlandsstråket Åstorp-Lund-Malmö. Idag går bara godstransporter på järnvägen mellan Ängelholm och Åstorp. Bussförbindelsen mellan orterna har långa restider, vilket medför ett begränsat nyttjande av kollektivtrafiken. Avsaknaden av persontåg mellan Ängelholm och Åstorp ger en otillräcklig tillgänglighet till berörda tätorter längs med resterande delar av Söderåsbanan och Skånebanan. Det hämmar bland annat den regionala tillväxten och utveckling i området.

Ängelholms och Åstorps kommuner har initierat en ÄVS i syfte att förbättra tillgängligheten och binda samman berörda regiondelar. En förlängning av persontågstrafiken på Söderåsbanan mellan Ängelholm och Åstorp skulle bidra med markant kortare restider och ett ökat hållbart resande med kollektivtrafik på sträckan. Det skulle möjliggöra en bättre tillgänglighet och ökad integrering av arbetsmarknaden i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning. Satsningen skulle även kunna avlasta kapacitetsbristen på Västkustbanan. Att nyttja redan befintlig järnvägsinfrastruktur på ett bättre sätt bidrar till en hållbar utveckling.

Det är positivt att Trafikverket fortsätter satsa på att öka robustheten på banan genom ett nytt mötesspår mellan Kävlinge och Teckomatorp.

Höj standarden på Rååbanan, för pendlare och godstrafik

I nuläget begränsas trafiken på Rååbanan till timmestrafik på grund av att stationerna bara har plattform på ena sidan spåret. Gantofta station byggs nu ut med en ytterligare plattform, men för att skapa möjligheter för halvtimmestrafik behöver samma åtgärd genomföras på stationerna i Vallåkra och Tågarp. Vidare



finns behov av att bygga ut Teckomatorps station till fyra plattformsspår och ett mötesspår i Marieholm för att på sikt hantera trafiken på Rååbanan och Söderåsbanan. Åtgärderna beskrivs av Trafikverket i Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne.

Familjen Helsingborg anser att Rååbanans kapacitet behöver höjas, både för att möjliggöra ett ökat tågresande och för att säkerställa Rååbanans funktion för godstrafiken. Åtgärderna bidrar till ett mer robust och flexibelt järnvägssystem eftersom tågmöten med resandeutbyte kan planeras och utföras på alla stationer. Det gör det enklare att hantera förseningar med mindre resenärspåverkan och förhindrar att eventuella förseningar inte sprider sig i systemet. Åtgärderna är i sammanhanget förhållandevis billiga satsningar för ett mer robust järnvägssystem.

Helhetsgrepp om gods- och rangerkapacitet i Skåne

Trafikverkets förslag saknar beskrivning av hur Fehmarn Bält-förbindelsen kommer påverka transportsystemet och vilka åtgärder som kan behöva vidtas. Även om detta lyfts i tidigare utredningar behöver frågan fortsatt synliggöras och behandlas på nationell nivå. Förbindelsen förväntas medföra en ökning av transporter på vägar och järnvägar i Skåne och över Öresund. Ökningarna i transitflöden kan bygga på befintliga utmaningar med kapacitetsbrist i ett störningskänsligt system. Om inte järnvägssystemet i Skåne är rustat för ökningen i den gränsöverskridande trafiken kan det medföra konsekvenser för pendling på både väg och järnväg. Järnvägssystemet måste kunna stödja en överflyttning av gods på väg till järnväg i syfte att minska antalet lastbilar på redan hårt belastade vägar och på så vis inte påverka framkomlighet och trafiksäkerhet på E6 negativt.

Regeringen bör uppdra åt Trafikverket att genomföra en heltäckande utredning kring person- och godstransporter på järnväg i och genom Skåne och över Öresund 2050 inklusive ny rangerbangård i Skåne för att säkra ett robust, trafiksäkert och klimatneutralt transportsystem.

Väg

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 inom Familjen Helsingborg och är delregion i landet vars etableringar som sänder mest varor vidare i försörjningskedjan. ICA:s lager i Helsingborg tar emot 60 % av företagets importerade godsmängder och levererar till över hälften av landets ICA-butiker.

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

Kapacitetshöjning och full utbyggnad av trafikplats Landskrona Södra är prioriterad av Landskrona stad och Familjen Helsingborg. Tidigare utredningar och genomförd *ÅVS Påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur från kommunal utveckling av Östra Landskrona* visar även på kapacitetsbrister i infrastrukturen på grund av planerade exploateringar i området och den allmänna trafikökningen. Framkomligheten och trafiksäkerheten på E6 behöver stärkas genom en fullständig trafikplats med en fjärde kringla.

Ombyggnad av trafikplats Ättekulla

Familjen Helsingborg är positiva till att Trafikverket prioriterar att bygga om trafikplats Ättekulla. Det är en viktig åtgärd för att öka framkomligheten och säkerställa tillgängligheten till ett nytt sjukhus i Östra Ramlösa och till de nationellt viktiga logistikfunktioner som finns i östra Helsingborg. Åtgärden avlastar också andra trafikplatser längs E6 och E4 i Helsingborg.

Sjöfart

Säkerställ funktionen för Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn planerar att flytta till ett läge längre söderut i syfte att öka kapaciteten och kunna ta emot större fartyg. Kapaciteten bedöms räcka till ungefär 2030–2035. 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. För att flytta hamnen till ett nytt läge behöver en ny inseglingsträcka muddras. På så sätt kan Helsingborgs hamn fortsätta utvecklas i allt större konkurrens. De samhällsekonomiska bedömningarna är klart positiva.

För att ytterligare stärka hamnverksamheten och möjligheterna till multimodala transporter behöver kopplingen till järnvägsnätet säkras. Helsingborgs hamn planerar att rangera godståg på sitt område, men det behöver finnas en elektrifierad järnvägskoppling med god kapacitet till det nationella järnvägsnätet för att främja transporter på järnväg och till sjöss. 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 av ett nytt elektrifierat spår till Helsingborgs hamn.

Förbättring av Landskrona farled

Varvet i Landskrona är det enda i Sverige som kan ta emot större fartyg vilket är av nationell betydelse inte minst i ett beredskapsperspektiv. Nya fartyg byggs allt större och med ökat djupgående och Farleden 225 behöver förbättras för att större fartyg ska kunna ta sig in till Landskrona hamn, varvsverksamheten och tillhörande faciliteter. En ÅVS är gjord och Familjen Helsingborg anser att åtgärden bör inrymmas i den nationella planen.

Flyg

Ängelholm Helsingborg flygplats

Det är positivt att Trafikverket föreslår att driftsbidraget för icke-statliga flygplatser utökas eftersom många regionala flygplatser idag har en ansträngd ekonomi. Ängelholm Helsingborgs flygplats är en av de största regionala flygplatserna i Sverige. Flygplatsen har föreslagits bli statlig och utpekad som beredskapsflygplats, två förslag som Familjen Helsingborg välkomnar och inväntar regeringens beslut kring.

Ängelholm Helsingborg flygplats skapar attraktionskraft för nyetableringar, är en förutsättning för fortsatt tillväxt för näringslivet och arbetsmarknaden. Dagliga avgångar till och från Stockholm möjliggör arbetspendling och affärsmässiga samarbeten samt tillgång till ytterligare destinationer. Flygplatsen är en



nödvändighet för besöks- och turismnäringen i regionen, en viktig pusselbit för fortsatt regional utveckling och är viktig för välfärden. Flygplatsen utgör även en grundläggande samhällsfunktion med stöd till ambulansflyg, kustbevakning, polisen och andra samhällsaktörer. Ängelholm Helsingborg flygplats har även starka kopplingar till Ljungbyheds flygplats då man delar flera resurser. På Ljungbyheds flygplats ligger bland annat Lunds universitets trafikflyghögskola och SAAB utför underhåll på JAS 39 Gripen.

För att på sikt stärka tillgängligheten till flygplatsen och öka dess attraktivitet ser Familjen Helsingborg att Trafikverket behöver anlägga en ny avfart på E6. Avfarten med direkt koppling till flygplatsen skapar förutsättningar för en effektiv anslutning med kollektivtrafikförbindelser.



Bilaga 1 – Utfall av Familjen Helsingborgs prioriteringar mot nationella transportinfrastrukturplanen 2026-2037

För fullständiga beskrivningar av objekten se [Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik inför planperioden 2026–2037](#). I tabellen ingår alla objekt med bäring på nationella planen 2026–2037.

Objekt	Vårt mål	Utfall	Kommentar
Västkustbanan, dubbelspår Maria-Helsingborg C	Att dubbelspårsutbyggnad längs Västkustbanan mellan Maria station och Helsingborg C genomförs enligt gällande nationell plan för transportsystemet med byggstart senast år 2032.	Nationella planen finansierar endast lokaliseringsutredning vilket innebär att projektets byggstart försenas.	Motverkar målet.
Skånebanan, partiellt dubbelspår Klippan-Hyllstofta	Att utbyggnad av partiellt dubbelspår för Skånebanan mellan Klippan och Hyllstofta genomförs enligt gällande nationell plan för transportsystemet med byggstart senast år 2029 och färdigställande senast år 2031.	Objektet finansieras och placeras för byggstart 2029–2031.	Bidrar till att uppfylla Familjen Helsingborgs mål.
Kapacitetsåtgärder Ramlösa station och Ramlösa-Helsingborg C	En utbyggnad av fler plattformar och plattformsspår för resande vid Ramlösa station samt kapacitetsåtgärder Ramlösa-Helsingborg C, inklusive längre godsspår på godsbangården, pekas ut i nationell plan för transportsystemet 2026–2037.	Objektet finansieras i planen.	Bidrar till att uppfylla Familjen Helsingborgs mål.
Kapacitetsåtgärder för Pågatåg i attraktiv och robust halvtimmestrafik	Att kapacitetsåtgärder utreds inom planperioden och att utbyggnad av nedan pekas ut i nationell plan för transportsystemet. • Plattformutbyggnad till dubbel plattform i i Vallåkra och Tågarp • Rååbanan, mötesspår i Marieholm. • Söderåsbanan, mötesspår mellan Teckomatorp och Kävlinge. • Teckomatorp station, utbyggnad	Mötesspår mellan Teckomatorp och Kävlinge på Söderåsbanan finns med i planen.	Bidrar till viss del till Familjen Helsingborgs mål.



	till fyra plattformsspår. Plattformsförlängning till 250m i Barkåkra och Förslöv		
Godskapacitet och behov av rangerbangård i Skåne	Att en nationell utredning genomförs tidigt under planperioden för att fastställa behov av rangerbangård i Skåne.	Omnämns inte.	Bidrar inte till målet.
Söderåsbanan, mötesspår Ängelholm-Åstorp	Att en utbyggnad av mötesspår på Söderåsbanan mellan Ängelholm och Åstorp pekas ut i nationell plan för transportsystemet.	Omnämns inte.	Bidrar inte till målet.
Planskildhet i Nyvång	Att en utredning genomförs inom planperioden och åtgärden provas i nästa planomgång.	Omnämns inte.	Bidrar inte till målet.
Nytt hamnspår till ny hamn i Helsingborg	Att åtgärden pekas ut i nationell plan 2026–2037.	Omnämns inte.	Bidrar inte till målet.
Västkustbanan, 250 km/h Oslo-Köpenhamn	Västkustbanans fortsatta utbyggnad till dubbelspår och anpassning till 250 km/h och att sträckan Göteborg-Oslo fortsätter att rustas upp vilket möjliggör trafikering med nya snabba regionaltåg.	Objektet finansieras i planen.	Bidrar till att uppfylla Familjen Helsingborgs mål.
Skånebanan, fler partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad	Att Skånebanan etappvis förstärks på sträckan Helsingborg-Hässleholm för att möjliggöra direkta snabbare tågförbindelser samt att Hässleholm-Kristianstad får dubbelspår snarast möjligt.	Ytterligare partiella dubbelspår mellan Helsingborg och Hässleholm finns inte med. Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad nämns endast som möjligt åtgärd att genomföra med avkastning från Öresundsbron efter 2032.	Partiella dubbelspår inte prioriterade av FH i denna planomgång. Nedprioritering av dubbelspår Hässleholm-Kristianstad bidrar inte till målet.
Skånebanan, hastighetshöjning Kattarp-Åstorp	Att en hastighetshöjning längs Skånebanan på sträckan Kattarp-Åstorp pekas ut i nationell plan för transportsystemet.	Omnämns inte.	Ej prioriterad av FH denna plan-omgång.
Partiellt dubbelspår Ramlösa-Ättekulla "Ö Ramlösa"	Att åtgärderna förbereds för ett kommande genomförande efter planperioden 2026–2037.	Omnämns inte.	Ej prioriterad av FH denna plan-omgång.



Fyrspår Landskrona station	Att åtgärden utreds och utifrån utredningsresultatet genomförs i nästkommande planperiod.	Omnämns inte.	Ej prioriterad av FH denna plan-omgång.
Triangelspår mellan Skånebanan och Västkustbanan vid Ramlösa	Att åtgärderna utreds inom planperioden.	Omnämns inte.	Ej prioriterad av FH denna plan-omgång.
Väg E6, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet	Att framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg E6 på sträckan Helsingborg-Malmö ökas i enlighet med fyrstegsprincipen	Additionskörfält på sträckan Tpl Alnarp- Tpl Lomma	Bidrar till viss del till Familjen Helsingborgs mål.
Trafikplats Ättekulla	Att åtgärden prioriteras i nationell plan.	Objektet finansieras i planen.	Bidrar till att uppfylla Familjen Helsingborgs mål.
Trafikplats Landskrona södra E6	Fullständig utbyggd trafikplats med en fjärde kringla för att säkerställa erforderlig kapacitet för motorfordonstrafiken och för att möjliggöra för utbyggnadsplaner samt god trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet. Åtgärderna genomförs under planperioden inom ramen för NTI-planen.	Omnämns inte.	Bidrar inte till målet.
Väg E6, trafikplats Ängelholm Helsingborg Airport	Att en ny trafikplats på väg E6/E20 med anslutning till Ängelholm Helsingborg Airport pekas ut i nationell plan för transportsystemet.	Omnämns inte.	Ej prioriterad av FH denna plan-omgång.
Muddring ny hamn Helsingborg	Att åtgärden pekas ut i nationell plan 2026–2037	Omnämns inte.	Bidrar inte till målet.
Förbättring av farled 225 till Landskrona hamn	Att åtgärden pekas ut i nationell plan 2026–2037	Omnämns inte.	Bidrar inte till målet.