

i.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

LI2025/01587

Yttrande om förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan rubricerad remiss.

Prioriterade investeringar

Region Skåne har följande konkreta prioritering av investeringar:

- Säkerställ färdigställandet av två nya spår mellan Lund och Hässleholm
- Säkerställ färdigställandet av dubbelspår Maria-Helsingborg C
- Dubbelspår Ystadbana Skurup-Rydsgård
- Dubbelspår Skånebanan Kristianstad-Hässleholm
- Helhetsgrepp om E6:an Vellinge-Helsingborg i enlighet med fyrstegsprincipen
- Bilateral svensk-dansk utredning om transporter över Öresund.

Region Skånes prioritering bygger på samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen. Satsningarna bidrar till att binda samman Skåne och vilket leder till högre sysselsättning, vidgade arbetsmarknader och stärkt kompetensförsörjning. Satsningarna är också nödvändiga för att kunna hantera de ökade godsmängderna vid öppnandet av Fehrman-Bält och stärker svensk konkurrenskraft.

Infrastrukturen i Skåne måste möta behoven hos ett växande Skåne samt skapa förutsättningar för såväl ökad sysselsättning som ett hållbart resande och hållbara godstransporter. Det finns ett stort behov av att kapacitetsförstärka och förbättra tillgängligheten på några av Skånes största stationer och bytespunkter för kollektivtrafik; Malmö C, Lund C, Helsingborg C och Hässleholm C för att kunna tillhandahålla en attraktiv och robust kollektivtrafik.

De skånska hamnarna har stor betydelse för tillväxten i Sverige. Nästan en fjärdedel av den svenska import och exportens godsvolym och nästan en tredjedel av handelsvärdet går via någon av de skånska hamnarna. Malmö och Trelleborg klassas av EU som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska lastbilshamnarna. Stor del av godset, 58 %, via de skånska hamnarna, har sin slutdestination längre norrut men går med lastbil och tåg genom Skåne och vidare upp genom Sverige.

Fehmarn bält-förbindelsen kommer när den invigs att medföra kraftigt ökad trafik genom södra Sverige, såväl på väg som järnväg. För att klara dessa ökande volymer, krävs satsningar på järnvägsinfrastruktur i Skåne. Det krävs också att förutsättningar utvecklas för effektiva omlastningar mellan järnväg, sjöfart och väg. Många godstransporter kommer inte kunna flyttas över till järnväg, vilket ökar behov av åtgärder på väginfrastrukturen.

Namngivna investeringar

De namngivna investeringarna för Skåne som finns med i befintlig Nationell plan 2022–2033 är högt prioriterade åtgärder inte bara för Skåne utan för hela Sverige. Region Skåne är mycket kritisk till planförslaget där Södra stambanan Lund-Hässleholm har blivit kraftigt försenad och att ett omtag gjorts för Maria-Helsingborg.

Försening Hässleholm-Lund

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. Denna betydande neddragning kommenteras inte alls i planförslaget, vilket Region Skåne ser som anmärkningsvärt.

Trafikverket grupperar Hässleholm–Lund tillsammans med fyra andra stora objekt som anses bundna av tidigare regeringsbeslut. Trots detta behandlas Hässleholm–Lund som ett nytt objekt i planförslaget, vilket resulterar i att endast 10 % av finansieringen tilldelas – en nivå som normalt innebär byggstart först omkring år 2037. Detta står i kontrast till objektet Norrbottenbanan, Luleå–Skellefteå som också infördes i 2022 års plan men nu tilldelas uppemot 40 % finansiering.

I regeringsbeslut LI2023/03475 från 2023-10-26 anges tydligt att påverkan på trafikstart ska vara så liten som möjligt i förhållande till tidigare planering. Att byggstarten nu skjuts fram från 2028–2033 (med lutning mot 2028) till 2034–2037 (med lutning mot 2037) innebär att trafikstarten förskjuts från cirka 2038 till 2047. Detta är inte förenligt med regeringens direktiv.

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, inklusive storstadsavtal. Det framgår inte att neddragningen för Hässleholm–Lund möjliggjort satsningar på andra åtgärder, vilket gjorts i fallet Maria–Helsingborg.

Region Skåne finner det också anmärkningsvärt att av de fem “bundna objekten” gynnar planförslaget de åtgärder som haft störst kostnadsökningar sedan 2022 års plan, medan den åtgärd som haft minst kostnadsökning sedan 2022 års plan bestraffas med senareläggning. Norrbotniabanans totalkostnad har ökat från 23,3 miljarder kr i 2022 års plan till 37,6 miljarder kr i 2026 års planförslag, eller med 62 procent i löpande priser. Övriga åtgärder har ökat med mellan 22 och 26 procent i löpande priser, vilket är i linje med inflationen på 22 procent under samma period. Endast för åtgärden Hässleholm-Lund har ökningen, på 15 procent jämfört med 2022 års plan, varit lägre än inflationen. Ändå väljer Trafikverket att kraftigt minska tilldelningen till just den åtgärden. Detta i stark kontrast med hur Trafikverket hanterar fördyringen för objektet Maria-Helsingborg (se nedan), som också är ett stort objekt med ett regeringsbeslut bakom (LI2023/00664 från 2023-03-09) men ändå behandlas på ett helt annat sätt än de övriga fem “stora objekt bundna av regeringsbeslut”.

Mot bakgrund av ovanstående kräver Region Skåne att regeringen gör ett omtag kring finansieringen av Södra stambanan i den nationella planen. Trafikverkets nuvarande förslag visar på bristande förmåga att skapa förutsättningar för effektivisering och snabbare genomförande. Region Skåne förordar därför att regeringen snarast uppdrar till ett fristående statligt bolag att bygga anläggningen genom lån, där ränta och amortering finansieras via statens infrastrukturbudget. Målet bör vara byggstart år 2029 och trafikstart år 2039 – i linje med regeringens tidigare direktiv och behovet av stärkt kapacitet i Skånes järnvägssystem.

Utöver detta instämmer Region Skåne i Trafikverkets bedömning att det finns ett tydligt behov av att utreda hur kapaciteten kan förstärkas i noden Hässleholm. Med tanke på att Hässleholm utgör en strategiskt viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan, bedömer Region Skåne att en sådan utredning bör ges mycket hög prioritet. För att undvika framtida kostnadsökningar och är det av stor vikt att kapacitetsförstärkningen i noden Hässleholm genomförs tidigt för att möjliggöra utbyggnad av anslutande banor. Inför kommande planrevidering 2030 bör därför noden Hässleholm vara färdigutredd.

Omtag av Maria-Helsingborg

Region Skåne instämmer med Trafikverket i att värdet av enskilda infrastrukturåtgärder bör bedömas ur ett stråk- och systemperspektiv för att skapa största möjliga samhällsnytta. Mot denna bakgrund ser vi med oro på

Trafikverkets hantering av dubbelspårutbyggnaden på Västkustbanan, sträckan Maria–Helsingborg. Att föreslå ett omtag baserat på en olönsam kalkyl, utan tydlig motivering eller finansieringsplan efter lokaliseringsutredningen, avviker från det systemperspektiv som annars tillämpas, exempelvis på Malmbanan.

Maria–Helsingborg är den sista enkelspåriga delen mellan Malmö och Göteborg. För att realisera full nytta av tidigare investeringar på uppemot 100 miljarder kronor längs Västkustbanan krävs att denna sträcka färdigställs. Dubbelspåret är avgörande för att stärka kapacitet, tillförlitlighet och hållbar tillväxt i hela stråket, inklusive den nordiska triangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Göteborg.

Region Skåne är bekymrad över att Trafikverket inte redovisat en konsekvensanalys av vad ett omtag innebär för resenärer, näringsliv och samhällsutveckling. Avsaknaden av transparent och begriplig motivering, samt bristande samverkan med kommunala och regionala aktörer, riskerar att underminera förtroendet för det långsiktiga planeringsarbetet.

Region Skåne ser positivt på att medel avsatts för att slutföra lokaliseringsutredningen, men betonar vikten av att effektivisera dess framdrift så att den taktar med nationell planering. Utredningen, som pågått sedan 2023, bör leda till kostnadseffektiva och acceptabla lösningar för berörda parter.

Region Skåne understryker behovet av att precisera en byggstart för Maria–Helsingborg och säkerställa finansiering efter utredningens avslut 2027. Detta är avgörande för att trafikstart senast 2037 inte förskjuts, i linje med regeringens ambition om snabbare infrastrukturgenomförande. En snabb realisering är viktig för Helsingborg, Region Skåne och för ett robust transportsystem i hela Västkuststråket.

Region Skåne är dock positiva till att åtgärden på Ramlösa station och tredje spår mellan Ramlösa och Helsingborg finns med i planförslaget. Det är också positivt att Trafikverket föreslår en uppgradering till 250 km/t på Västkustbanan då den ger möjlighet till kortare restider mellan tillväxtmotorerna på västkusten. Den fulla effekten och nyttan av uppgradering till 250 km/t bedömer vi dock inte kunna uppnås innan Västkustbanan har dubbelspår i hela sin sträckning, dvs. enkelspåret på sträckan Maria – Helsingborg C behöver vara utbyggt till dubbelspår.

Ökad kapacitet och robusthet på Ystadbanan

Ystadbanan är idag enkelspårig och förbinder sydöstra och sydvästra Skåne. Tågtrafiken på Ystadbanan är mycket känslig för störningar och ger inte utrymme för fler tågavgångar. Kapacitetsutnyttjandet har nått taket, både på spåren och på tågen och stråket bedöms ha en stor potential för ytterligare resandetillväxt på järnväg. Ett sammanhängande dubbelspår mellan Skurup

och Rydsgård skulle medföra ökad kapacitet, ökad robusthet och skapa möjlighet till utvecklad trafikering. Region Skåne är positiva att åtgärden finns med i Trafikverkets förslag till ny nationell plan.

Region Skåne har skrivit en avsiktsförklaring om samfinansiering av åtgärden på 200 miljoner kronor alternativt 50 procent vid fullfinansiering. Region Skåne är tillsammans med kommunerna längs Ystadbanan överens om ett positionspapper för utveckling av Ystadbanan.

Skånebanan behöver fler insatser

Skånebanan är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår som redan nått sitt kapacitetstak. Sträckan Hässleholm-Kristianstad har idag stora kapacitetsbrister och Skånetrafiken kan i dag inte möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad, vilket kräver dubbelspår på sträckan Hässleholm – Kristianstad. Region Skåne har skrivit en avsiktsförklaring med Trafikverket om att samfinansiera dubbelspår Attarp-Kristianstad med 100 miljoner alternativt 10 procent vid fullfinansiering.

Angelägna åtgärder på Europavägarna i Skåne

Europavägarna i Skåne är hårt belastade och det är angeläget att i närtid göra akuta insatser för att uppnå en funktionalitet som kan hantera de trafikflöden som finns på vissa sträckor. För att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på E6:an genom Skåne, E22:an mellan Malmö och Kristianstad samt E65:an mellan Malmö och Ystad, behövs satsningar och ombyggnader i de delar där det saknas tillräcklig redundans i systemet. Framkomligheten behöver bli mer robust och förutsägbar i dessa tunga stråk. Region Skåne vill betona vikten av att det i den nationella planen avsätts resurser för att skyndsamt genomföra åtgärder utifrån 4-stegsprincipen på Europavägarna i Skåne.

Öresundsbrons överskott

Trafikverket har i sin rapport ”Åtgärder att finansiera via Öresundsbrons svenska intäkter (2025:124)” svarat på regeringens uppdrag att förslå åtgärder lämpliga att finansiera med Öresundsbrons svenska intäkter, samt peka på åtgärder som är möjliga att skynda på med dessa medel och resultatet av denna rapport återges i planförslaget.

Region Skåne noterar att Trafikverkets förslag begränsas till planförslagets ramar vad gäller årtal och till anläggningar som ägs enbart av Trafikverket.

Region Skåne vill stryka under Trafikverkets egen slutsats att förslaget inte bör låsa förutsättningarna för en kommande förhandling mellan regeringen och olika parter i den svenska delen av Öresundsregionen om lämpliga åtgärder, i enlighet med propositionens (Prop. 2024/25:28) skrivning om att Öresundsbrons överskott ska användas på samma sätt som trängselavgifterna i Stockholm och Göteborg.

Regeringen bör därför tillsätta en förhandlingsperson för att förhandla fram ett investeringspaket som delfinansieras vid Svedabs utdelningsmedel över

tid. Region Skåne ser fram emot att regeringen inleder förhandlingar med skånska aktörer under kommande år för att ta fram ett investeringspaket med hjälp av Öresundsbrons överskott.

Vidmakthållning samt drift- och underhåll av transportsystemet

Det är positivt att Trafikverkets förslag innefattar ett förstärkt underhåll och att hela det eftersatta underhållet på väg kommer att återtas. Regeringen behöver säkerställa att ökat anslag ger förbättringar och inte bara äts upp av kostnadsökningar. Staten måste säkerställa funktionen i det befintliga väg- och järnvägsnätet och se till att störningarna genom fel i infrastrukturen minskar.

Trafikverkets förslag om ökade medel för vidmakthållande innebär ett större statligt åtagande. För att resurserna ska ge störst nytta krävs tydlig prioritering av de mest akuta bristerna, särskilt inom järnvägen där underhållsskulden är stor. Eftersom hela behovet inte kan mötas under planperioden bör de mest trafikerade stråken och storstadsregionernas järnvägsnät ges företräde. Om ambitionsnivån inte kan uppfyllas fullt ut, måste dessa delar ändå prioriteras.

Region Skåne är beroende av ett stabilt järnvägssystem för att utveckla kollektivtrafiken och nå målet om ökat resande. För att undvika störningar och behålla resenärernas förtroende krävs god planering och nära samverkan med trafikaktörer, särskilt vid underhåll. Regionen vill stärka sambandet mellan fysisk planering och infrastruktur, men har begränsat inflytande över statliga medel för drift och underhåll. Felprioriteringar riskerar att försämra kollektivtrafikens attraktivitet. Försenade projekt och minskade investeringar hos Trafikverket försvårar Region Skånes arbete med att öka kollektivtrafikens marknadsandel. En långsiktig och samordnad strategi mellan stat och region är avgörande för att skapa ett hållbart och tillförlitligt transportsystem.

En effektivare planeringsprocess är nödvändig för att motverka kostnadsökningar och förseningar

Region Skåne är mycket oroad över de kostnadsökningar och förseningar som sker i genomförandet av nationell plan. De namngivna investeringsobjekten i hela nationella planen har fördröjats kraftigt. Nya åtgärder i planen finansieras endast av att åtgärder tagits bort eller att det gjorts omtag på befintliga objekt.

Region Skåne är positiv till införandet av riskreserven som ett verktyg att hantera kostnadsökningar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Vi vill betona vikten att säkerställa att riskreserven stärker incitament för att begränsa kostnadsökningar och används endast när övriga möjligheter till kostnadsreducerande åtgärder utan inskränkning på samhällsnytta är uttömda. Det är viktigt att Trafikverket säkerställer att

införandet av riskreserven inte bidrar till en överbudgetering av namngivna objekt i den nationella planen.

Planeringsprocessen för mindre objekt är i nuvarande planeringssystem väldigt tidskrävande och omständlig. Detta får resultatet att själva planprocessen ibland kostar mer och tar längre tid än själva byggnationen. Region Skåne ser positivt på att Trafikverket har öppnat för en förenklad planprocess för mindre objekt och deltar gärna i den framtida dialogen för detta.

Föreslagna utrullning av ERTMS inom järnvägssystemet innebär krav på stora följdinvesteringar i ombordutrustning i järnvägsfordon. Region Skåne stödjer Trafikverkets förslag om att staten ska ha ett ansvar för finansieringen av utrustningen i befintliga järnvägsfordon. Upphandlingen av fordon är en tidskrävande process varför Region Skåne redan har bekostat ERTMS i nya fordon. Det är olyckligt att Trafikverkets bedömning är att EU:s regelverk inte medger något retroaktivt stöd.

Trimnings- och miljöåtgärder

I förslaget föreslås 67 miljarder läggas på trimnings- och miljöåtgärder som kostar mindre än 150 miljoner, vilka ska planeras, prioriteras och beslutas av Trafikverket. Mindre åtgärder och insatser är ytterst viktiga för att kunna möta uppkomna behov och åtgärda smärre brister, vilka dessutom ofta ger goda effekter i transportsystemet i förhållande till deras kostnad. För att uppnå största möjliga nyttor av åtgärder krävs ofta en samsyn, samordning och samhandling mellan olika aktörer. Region Skåne anser att transparensen och dialogen i Trafikverkets planering av mindre åtgärder måste bli bättre. Detta gäller såväl av trimnings- och miljöåtgärder inom den nationella planens ramar som för genomförandet av smärre åtgärder som finansieras genom den Regionala transportinfrastrukturplanen samt kommunerna.

Åtgärder som skapar förutsättningar för transporteffektivitet

Möjligheterna att finansiera åtgärder inom attityd och beteenden är kraftigt begränsad. Trafikverkets tolkning av förordningen 1997:263 sätter begränsningar för hur den Regionala transportinfrastrukturplanen och Nationell plan kan finansiera åtgärder. Idag får finansiering endast ske om åtgärderna är kopplade till ett investeringsobjekt. Region Skåne anser att detta är motstridigt med ansatsen som finns med fyrstegsprincipen och vill framhålla vikten av att det måste finnas möjlighet att genom infrastrukturplanerna finansiera steg 1- och 2-åtgärder utanför namngivna objekt.

Dagens regelverk hindrar att viktig kollektivtrafikinфраstruktur, såsom depåer och laddstationer, inkluderas i nationella och regionala infrastrukturplaner. Samtidigt ökar kraven på regional kollektivtrafik, vilket medför kostnader utanför kommunernas ansvar. Regionerna saknar

möjlighet att söka statligt stöd för investeringar i ny teknik, vilket bromsar utvecklingen av kollektivtrafiken. För att möjliggöra statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer och laddinfrastruktur krävs att berörda förordningar kompletteras.

Intelligenta transportsystem, ITS, som till exempel variabla hastigheter och realtidsinformation, är ett kraftfullt verktyg för att skapa säkrare transporter. Skåne medverkar gärna till ett pilotarbete avseende väg med intelligent trafikstyrning, realtidsinformation och dynamisk hastighetsreglering för att förebygga trängsel och skapa säkrare vägsträckor.

Region Skåne anser att en cykelvägs fysiska samband till en statlig väg inte ska vara det som avgör hur den lokaliseras, utan att det bör vara orternas koppling som ska ligga till grund för lokalisering. Detta innebär att cyklisternas behov kommer i första hand och inte kravet att cykelvägen måste ligga intill den statliga vägen. Därtill anser Region Skåne att nationell plan behöver beakta Riksrevisionens rapport om Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken och inkludera åtgärder som lyfts i den. Utöver att funktionellt samband inte ska diktera cykelkoppling mellan orterna är det av stor vikt att genomförandet av statliga cykelinvesteringar behöver effektiviseras.

Region Skåne arbetar tillsammans med regionens kommuner och Trafikverket för att utveckla Supercykelvägar i Skåne. Supercykelvägar är ett projekt där befintlig cykelinfrastruktur utvecklas och uppgraderas för att kunna nå en högre standard. Sedan 2023 har fyra supercykelvägar invigts i Skåne. Trafikverket har tagit fram riktlinjer för utformning och vägvisning av supercykelvägar, vilket Region Skåne är positiv till. Det är dock inte tillräckligt för att säkerställa ett långsiktigt hållbart arbete med infrastruktur för starka regionala cykelstråk. Region Skåne föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla en organisation kring snabba cykelstråk nationellt i syfte att hålla ihop regionernas arbete och stärka utvecklingen av starka cykelstråk för pendling.

Sjöfart och hamnar

Skånes hamnar står inför betydande utmaningar kopplade till landinfrastruktur och snabb stadsutveckling, Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad. I dessa städer ska hamnarnas utveckling ske i samspel med stadsomvandling och bostadsbyggande på tidigare hamnområden – H+ i Helsingborg, Nyhamnen i Malmö, Kuststad i Trelleborg och Hamnstad i Ystad. För att lyckas krävs nära samverkan mellan kommunerna, Region Skåne och Trafikverket.

Region Skåne ser dock att Trafikverket har svårt att hantera dessa komplexa planeringssituationer, där avvägningar måste göras mellan transportpolitik, stadsutveckling, EU:s TEN-T-krav och godshantering. Dessa utmaningar

kräver ett systematiskt angreppssätt, men berörs inte i förslaget till nationell plan. Därmed saknas också konkreta åtgärder för de skånska hamnarna. Region Skåne anser att ett första viktigt steg är att peka ut dessa brister i planen. Särskilt angeläget är att åtgärderna som identifierats i åtgärdsvalsstudien för E65 genomförs, med fokus på sträckan genom Ystad tätort, för att möjliggöra en hållbar utveckling av både hamnverksamhet och stadsmiljö.

Riktad pott för storstadsåtgärder

Planeringsförutsättningarna i storstadsregionerna skiljer sig ofta från resten av Sverige, vilket behöver tydliggöras i nationell plan. Utmaningarna i dessa storstäder är mer komplexa både vad gäller storlek och åtgärder. För att uppnå en omställning av transportsystemet i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Exempel på detta är inte bara utbyggnad av stombussystem utan även tunga investeringar så som strategiska depåer och inköp av spårfordon.

Inpendlingen till de större städerna måste i högre grad än i dag ske med kollektivtrafik. Det kräver fortsatt utbyggnad av regional tåg- och busstrafik. Dessa särskilda förutsättningar kräver statligt stöd. För dessa planer kommer det behövas särskild finansiering för att etappvis kunna förverkliga dem. Samtliga tre regioner är överens om kommande nationella plan behöver innehålla en särskilt riktad pott riktad till storstadsåtgärder.

Anna Jähne
Ordförande

Anna Pettersson
Utvecklingsdirektör