SKÅNE NORDOST

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Ärende

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Handlingarna är tillgängliga på Trafikverkets webbplats Nationell plan 2026–2037 - Bransch
Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) **senast den 30 december 2025**.

Yttrande Skåne Nordost

Skåne Nordost (SKNO) har i samverkan tagit fram ett yttrande i dialog mellan medlemskommunerna Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby och Östra Göinge. Delregionen omfattar cirka 38 procent av Skånes landyta och utgörs av landsbygd, flerkärnig ortsstruktur samt städerna Kristianstad och Hässleholm. En god infrastruktur, både vägar och järnvägar är en förutsättning för ett attraktivt läge för boende, företag och besökare.

Skåne Nordost vill redovisa nedan satsningar som prioriterade för delregionen och för de mellanregionala kopplingarna;

- Noden Hässleholm
- Dubbelspår Skånebanan Kristianstad - Hässleholm
- Två nya spår Lund – Hässleholm
- Utredning Hässleholm – Alvesta
- Blekinge kustbana
- Sydostlänken

Noden Hässleholm
Hässleholm C med sina fem anslutningar är en viktig nod i Skånes järnvägssystem, men är i behov av upprustning och nyinvestering inte minst vad gäller Södra stambanan och Skånebanan mot Kristianstad, samt Skånebanan mot Helsingborg och sträckningen Halmstad via Markaryd. Noden Hässleholm måste prioriteras högt och vara färdigutredd till kommande planrevidering, då kan kapacitetsförstärkningen bidra tidigt i utbyggnaden av andra banor.

SKÅNE NORDOST

I den nationella planen under rubriken 7.9 Förslag prioriterade utredningar – Stambanor i södra Sverige, skriver Trafikverket *att "det även finns ett behov av att utreda hur kapaciteten kan förstärkas i noden Hässleholm. Dessa analyser ger möjlighet att belysa planeringsförutsättningar, strategiska vägval och identifiera kostnadseffektiva åtgärder på kort och lång sikt"*. Detta med syfte att skapa bättre förutsättningar för regional arbetspendling och godstrafik på järnväg i södra Sverige.

Det är i utredningsarbetet viktigt att beakta systemperspektivet och att flaskhalseffekter för den nationella trafiken byggs bort tidigt för att både den nationella och regionala trafiken ska få möjlighet att utvecklas långsiktigt.
Den framtida ombyggnationen av noden Hässleholm behöver samordnas med planeringen av två nya spår Lund – Hässleholm samt andra större järnvägssatsningar i regionen för att möjliggöra en ändamålsenlig och långsiktig hållbar utveckling.
Skåne Nordost är positiva till att behovet av en utredning lyfts i den nationella planen, men det behövs ett förtydligande och en skarpare skrivning avseende vilken typ av utredning som avses och vad den ska leda till. I utredningen behöver avgränsningsområdet mellan staden och järnvägsutvecklingen klargöras och inte bli en fråga för vidare utredning, så att Hässleholm stad kan komma vidare med sin stadsutveckling.

Kommunerna ställer sig bakom regions Skånes yttrande om att Noden Hässleholm måste vara färdigutredd inför kommande planrevidering 2030.

Dubbelspår Skånebanan Hässleholm – Kristianstad

Järnvägsförbindelsen mellan Hässleholm och Kristianstad utgör ett av landets mest trafikbelastade enkelspår, för såväl gods- som persontransporter. Sträckan är enligt Trafikverkets klassificering bedömd som "röd", med betydande kapacitetsbegränsningar. Med hänsyn till detta är det av strategisk vikt att dubbelspårsutbyggnaden på Skånebanan genomförs skyndsamt. En sådan utbyggnad bedöms medföra betydande förbättringar vad gäller systemets kapacitet, robusthet och restidseffektivitet. Dubbelspårsutbyggnaden har stor betydelse även ur ett nationellt perspektiv och har stor betydelse för att säkerställa en långsiktigt hållbar, kapacitetsstark och robust tågtrafik.
Behovet av utbyggnad är akut och för att inte ytterligare förlänga genomförandet behöver sträckan prioriteras i kommande plan. Kommunerna ställer sig därför skeptiska till att objektet lyfts som ett av förslagen till finansiering genom Öresundsbrons svenska intäkter. Ingen förhandling är påbörjad och risken finns att objekten försenas ytterligare om det ska invänta prioritering och hantering genom Öresundsbrons intäkter.
I Trafikverkets rapport Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne, Publikationsnummer: 2023:108. Föreslår Trafikverket en preliminär rangordning av kapacitetsåtgärder för arbetspendling och godstrafik, där ligger utbyggnad av Hässleholm C som nummer 4 och dubbelspår Skånebanan, Hässleholm – Kristianstad som nummer 5.

I liggande planförslag pekas (s.27) ett antal nya järnvägsinvesteringar med hög kostnadseffektivitet ut som b.la. ökar järnvägens kapacitet, flexibilitet och robusthet mot störningar. Här saknas de två objekt ovan som Trafikverket själva pekar ut som viktiga. Underlagen för utbyggnad dubbelspår Kristianstad – Hässleholm är klara, varför väljer då Trafikverket att lägga andra objekt som är lägre prioriterade före dubbelspår Skånebanan. Orsaken till att åtgärden inte är prioriterad behöver framgå tydligare då objektet har en bedömd lönsamhet nära noll och bättre än många andra åtgärder. Dessutom har Regionen avsatt samfinansiering som täcker upp för nästan hela minuskostnaden.

Objektet är inte fullfinansierat i lagt förslag till nationell plan, något som kommunerna i Skåne Nordost anser behöver ändras i det slutliga förslaget.

Två nya spår Lund – Hässleholm
Kommunerna i Skåne Nordost ser utbyggnaden av två nya spår Lund – Hässleholm som en av de strategiskt viktigaste satsningarna för delregionen. Sträckan är av stor vikt för att skapa robusthet och tillgänglighet i systemet, samt för att minska flaskhalsarna.
Finansieringen av ett genomförandet måste säkerställas redan i kommande plan, att objektet har fått en minskning från 15,9mkr till 3,3mkr är oroväckande och ger signaler om att objektet inte prioriteras. Byggstarten 2028–2033 behöver ligga kvar för att säkerställa trafikstart 2038.
Som tidigare nämnts behöver utbyggnaden av två nya spår samordnas med Noden Hässleholm.

Kommunerna i Skåne Nordost instämmer med Region Skåne om att det krävs ett omtag kring finansiering av Södra stambanan i den nationella planen. Med målet byggstart 2029 och trafikstart 2039, eller tidigare.

Utredning Hässleholm – Alvesta
Sträckan Hässleholm–Alvesta är en kritisk del av Södra stambanan är en viktig länk som binder samman Skåne med Småland och Stockholm, och är avgörande för både persontrafik och godstransporter. Kapaciteten är hårt belastad och förväntas att öka kraftigt med Fehmarn Bält-förbindelsen, vilket gör förstärkningar nödvändiga för att undvika flaskhalsar, säkra tillgänglighet och öka robustheten. Objektet bör utredas som aktuellt för finansiering via offentlig-Privat samverkan (OPS), en sådan samverkan behöver då klargöras. SKNO tar gärna del av resultatet för en utredning kring OPS.

Kommunerna i Skåne Nordost anser att sträckan behöver utredas för att tydliggöra var åtgärder kan sättas in för att minska risken för flaskhalseffekter.

Blekinge kustbana
Banan är en viktig järnvägssträcka för att knyta ihop Blekinges arbetsmarknadsregion med Skånes och med kapacitetshöjande åtgärder på banan skulle den kunna stärka kopplingen mellan nordöstra Skåne och västra Blekinge. För att uppnå målet med två timmars restid Malmö – Karlskrona behövs fortsatta satsningar både på Blekinge Kustbana och på Skånebanan.

Kommunerna i Skåne Nordost är positiva till den nationella planens prioritering av mötesspår och hastighetshöjning på Blekinge kustbana.

Sydostlänken
En viktig länk i systemet för att skapa förutsättningar för nordöstra Skåne och mellanregionalt med Sölvesborg, Olofström och Karlshamn i fokus. Sydostlänken kommer att avlasta de befintliga stråken; Blekinge Kustbana, Skånebanan och Södra stambanan, något som kan minska kapacitetsbristen, öka tillgängligheten och avlasta hela systemet.
Kommunerna i Skåne nordost är positiva till satsningen en åtgärd som är viktigt för att stärka tillgängligheten för näringsliv, boende och besökare i hela nordöstra Skåne.

Nordöstra Skåne

Satsningarna utpekade som påverkar delregionen nordöstra Skåne är viktiga för att frigöra kapacitet i systemet, skapa robusthet samt möta det behov som bland annat öppnandet av Fehmarn-Bält skapar i systemet.

Förutom de utpekade prioriteringarna ovan ställer sig kommunerna i Skåne Nordost bakom region Skånes yttrande och de prioriteringar till nationell plan som redovisas.