SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1367

av Alexander Svensson m.fl. (M)

Bättre infrastruktur i Skåne

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga behovet av att prioritera och tidigarelägga infrastruktursatsningar i Skåne och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten till en fortsatt utbyggnad av Södra stambanan, Skånebanan, Västkustbanan samt Helsingborgs godsbangård och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga vägsatsningar såsom utbyggnad av E6 och E22 till sexfiliga motorvägar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder på övriga vägar i Skåne, däribland E65 och väg 11 och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga om en prioritering av hamninfrastrukturen i de skånska hamnarna av nationellt intresse bör göras och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om varvet i Landskrona och inseglingsrännan till Landskrona och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att inrätta en infrastrukturkommission tillsammans med Danmark för att säkerställa en samlad gränsöverskridande planering av infrastrukturen i Öresundsregionen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Skåne har fantastiska möjligheter. Regionens attraktivitet är stor, något som bland annat illustreras med att 25 av 33 kommuner hade en positiv befolkningsutveckling under 2025.

Men utmaningarna är också stora. Trots många nya arbetstillfällen är arbetslösheten fortfarande hög, den högsta i landet. Mindre än en halvtimma bort, på andra sidan Öresund, är situationen radikalt annorlunda. I Danmark är arbetslösheten betydligt lägre, och arbetskraftsbristen påtaglig, vilket lett till att många skåningar i dag arbetspendlar till Danmark. Paradoxalt nog är arbetskraftsbrist ett problem även i Skåne, trots den höga arbetslösheten.

För att komma till rätta med Skånes höga arbetslöshet är det helt centralt att arbetslinjen värnas. Detta förutsätter att företagen ges goda förutsättningar, och att direkta hinder för deras verksamhet undanröjs. Men också att arbetspendling ytterligare underlättas, inte bara inom Skåne och angränsande regioner i Sverige utan också över Öresund.

Med sitt strategiska läge hanterar Skåne en stor del av svenska företags transporter genom flera viktiga godsstråk. Effektiva, pålitliga och hållbara transporter till våra viktigaste exportmarknader är avgörande för det svenska näringslivets konkurrenskraft. Transittrafiken är normalt sett mycket omfattande och väntas öka kraftigt. Genom Skåne passerade förra året mer än en miljon lastbilar.

Enligt rapporten ”Hela kungariket och halva pengarna”, framtagen av Sydsvenska Handelskammaren, har Skåne förbisetts vid fördelningen av nyinvesteringar i infrastruktur i de nationella planerna 2010–2029. Skåne måste därför prioriteras i högre utsträckning vid kommande infrastrukturplanering. Vägnätet är mycket hårt belastat, och bristen på järnvägskapacitet och fullgoda anknytningar i hamnarna omöjliggör växlingen av gods från väg till järnväg och sjöväg. Trafikverket har pekat ut sträckorna

Lund–Hässleholm, Malmö–Ystad, Kristianstad–Hässleholm och Helsingborg–Ängelholm bland de järnvägssträckorna med störst kapacitetsbrist i landet. Det är välkommet att sträckan Malmö–Lund förstärkts med två nya spår. Likaså välkomnas beslutet att sträckan Lund–Hässleholm skall byggas ut med två nya spår. Den ansträngda kapacitetssituationen på väg och järnväg i Skåne understryks av det eftersatta underhållet. Det är glädjande att den moderatledda regeringen valt att prioritera upp det eftersatta underhållet, även om det är något som kommer ta lång tid att åtgärda. Detta utgör ett hot mot tillväxt, framkomlighet och utveckling av hållbara transportlösningar inte bara i Skåne utan i hela Sverige. Den förra regeringens politik, präglad av avsaknad av beslut avseende viktiga infrastrukturprojekt, har drabbat Skåne hårt. Förutom att Skånes utveckling på detta sätt hämmas, har trafikstråken genom Skåne blivit flaskhalsar för svenska företags transporter till och från kontinenten, vilket är förödande för hela vårt land.

För att ta vara på de goda förutsättningar som finns, men också möta utmaningarna vi står inför, krävs en stabil, modern och rätt dimensionerad infrastruktur. Som det är idag riskerar brister i infrastrukturen bli hinder för tillväxt av nya och växande företag samt arbetstillfällen. Att tidigarelägga angelägna infrastrukturprojekt skulle dessutom få dubbel effekt, då själva byggandet kan vara ett sätt att skapa arbetstillfällen, vilket bidrar till att mildra effekterna av lågkonjunkturen.

Alla trafikslag hänger ihop i ett sammanflätat system där brister i det ena omedelbart leder till konsekvenser i det andra. Planerings- och genomförandetiden för stora infrastrukturprojekt är mycket lång, ofta mer än 10 år. Därför måste infrastrukturplaneringen präglas av såväl långsiktighet och god framförhållning som en helhetssyn. I detta sammanhang kan Danmark tjäna som förebild med sitt ”infrastrukturpakke”. En politisk uppgörelse i dialog med näringslivets aktörer, inte sällan finansierad genom privat kapital. Det ger långsiktighet och tydlighet som får myndigheter och näringsliv att våga agera.

Nedan listas några av de projekt som är mest angelägna för att skapa en välfungerande infrastruktur i Skåne. Alla dessa förslag syftar till att ge maximal utdelning per investerad krona i form av förbättrade trafikflöden på vägar, järnvägar, sjövägar och flyg, och därmed skapa förutsättningar för ökad tillväxt och fler jobb. Vi är dessutom övertygade om att en satsning på Skånes infrastruktur är en satsning på hela landet.

Öresundsbrons överskott

Om några år är Öresundsbron betald. Vinsten från Öresundsbron uppgick 2025 till mer än 1,7 miljarder DKK, en ökning med cirka 100 miljoner DKK från föregående år. I Sverige går intäkterna av Öresundsbron direkt till statskassan, medan de i Danmark är öronmärkta för infrastruktursatsningar. På samma sätt som trängselavgifterna i Stockholm och Göteborg används för att förbättra infrastrukturen i dessa städer är det en självklarhet att avgifterna från Öresundsbron ska användas för behövliga infrastruktursatsningar i Skåne. Vi välkomnar därför att framtida intäkter från Öresundsbron från och med 2029 kommer att användas för investeringar i infrastrukturen i regionen. Vi vill betona vikten av att överskottet används till att möjliggöra projekt och åtgärder som inte finns med i nationell plan, exempelvis en ny fast förbindelse över Öresund. Det är viktigt att dessa medel inte används för att ersätta statens ansvar att finansiera Skånes rättmätiga andel av de skattefinansierade investeringarna i transportinfrastrukturen.

Trafiken över Öresund

Öresundsregionen är Skandinaviens viktigaste tillväxtregion. Att regionen har en fungerande infrastruktur är därför fundamentalt. Särskilt kan framhållas trafiken över Öresund som inte bara är av regional utan även av nationell och internationell betydelse. Sedan Öresundsbron öppnades 2000 har samarbetet mellan Storköpenhamn och Skåne ökat markant, och persontrafiken har nästan fördubblats. I EU:s TEN-T-plan för modernisering av det europeiska transportnätet och utveckling av effektivare transportkorridorer för godstrafik pekas Öresundsbron ut som en kritisk länk i Skandinavien. När det pågående bygget av en fast förbindelse över Fehmarn Bält är klart kan det förväntas att godstransporterna över Öresund ökar markant varför en kapacitetsförstärkning är nödvändig. Dagens situation med enbart en fast förbindelse över Öresund är dessutom mycket sårbar. Ett längre avbrott för trafiken över Öresund skulle få stora konsekvenser, inte minst för godstrafiken. Det är därför av yttersta vikt med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

Skåne har en mycket hög arbetslöshet, medan den i Danmark är betydligt lägre. Detta skapar förutsättningar för, och behov av, ett allt större utbyte av arbetskraft. Även av detta skäl behövs ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark.

Det välkomnas att regeringen haft en särskild utredare med uppdrag att ta fram en uppdragsbeskrivning för en strategisk svensk-dansk utredning. Ambitionen är att en

sådan strategisk utredning ska skapa samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050, och en gemensam syn på inriktningen för hur transportsystemet i Öresundsregionen ska fungera. Utredaren Allan Widman presenterade utredningen under 2026 och det är av vikt att arbetet fortskrider från både svenskt och danskt håll för att få till nästa fasta förbindelse, där alternativen är Helsingborg-Helsingör och Malmö-Köpenhamn. Förutsättningarna för att finansiera förbindelse en fast förbindelse genom brukaravgifter är goda i regionen.

Södra stambanan

Södra stambanan är en av de allra viktigaste delarna i vårt järnvägsnät. Vi välkomnar att sträckan Malmö–Lund är utbyggd till fyra spår vilket ökat kapaciteten till 650 tåg per dygn. Södra stambanan behöver dock förstärkas ytterligare. Trafikverket har i en utredning som presenterades i juni 2023 konstaterat att en utbyggnad av Södra stambanan med två nya spår på sträckan Hässleholm–Lund är den högst prioriterade åtgärden i Skåne. Vi instämmer i Trafikverkets bedömning och anser att utbyggnaden av stambanan ska ske i anslutning till befintlig järnväg, men det är bråttom. Det är positivt att regeringen i den nya nationella planen valt att prioritera mer medel för att möjliggöra en tidigare utbyggnad av södra stambanan mellan Hässleholm och Lund.

För att öka kapaciteten i Skåne pekar Trafikverket i sin utredning också på att det krävs omfattande utbyggnader av såväl Malmö C som Hässleholm C.

På sikt kommer det också att krävas kapacitetsförstärkningar på Södra stambanan från Hässleholm vidare norrut upp genom Småland. Trafikverket menar att en utredning om en sådan kapacitetsförstärkning bör inledas snarast. Vid en sådan utredning bör man också titta på alternativet med en sträckning längs befintlig järnväg från Hässleholm till Markaryd för att därefter bygga ny dubbelspårig järnväg utmed E4:an till Jönköping för vidare anslutning till den s.k. Ostlänken i Linköping. För en sådan lösning talar att utbyggnaden kan ske utan störningar på den befintliga stambanan. En sådan utbyggnad ökar också redundansen i järnvägsnätet och är troligtvis också mer kostnadseffektiv än att bygga utmed befintlig stambana. Genom att bygga utmed befintlig infrastruktur skapas inte heller några nya ”bullerkorridorer” genom landskapet.

Skånebanan

Skånebanan binder samman Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad och går sedan vidare in i Blekinge. För att fullt ut kunna integrera östra Skåne i Öresundsregionen bör järnvägen byggas ut på dessa sträckor. Sträckan Kristianstad–Hässleholm är i dag landets mest trafikerade enkelspår där trafiken utgörs av godståg, Öresundståg och pågatåg. Det innebär stora begränsningar i möjligheten att bygga ut kollektivtrafiken och transporterna österut, och därmed hindras sammankopplingen av de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne. Därför bör den sträckan byggas ut med dubbelspår snarast möjligt. Utbyggnaden har av Trafikverket pekats ut som en prioriterad kapacitetsåtgärd i Skåne.

Västkustbanan

1992 ställde sig riksdagen bakom att hela Västkustbanan skulle byggas ut till dubbelspår. Västkustbanan Lund-Göteborg förbinder Skåne med Halland och Göteborg, men är också en del av korridoren Oslo-Köpenhamn och när Fähmarn Bäldt-förbindelsen väl står färdig även Hamburg. 34 år senare återstår endast en sträcka med dubbelspår på cirka 4,5 kilometer mellan Helsingborg C och Maria station. Denna återstående flaskhals gör att den fulla kapaciteten inte kan nyttjas. Dubbelspår på hela sträckan innebär ökad kapacitet, kortare restid och ökad robusthet. Det ska också tilläggas att det redan investerats närmare 100 miljarder för att bygga ut till dubbelspår, en investering som inte kommer kunna nyttjas till fullo förens den sista flaskhalsen byggts bort.

Maria-Helsingborg C fanns tidigare med, dock utan full finansiering i den nationella planen för infrastruktur. Objektets finansiering försvann i planen för 2026–2037, där regeringen i stället gör ett omtag, med pågående lokaliseringsutredning. Det är en fråga som är större än Skåne, det är en fråga för södra och västra Sveriges tillväxt utbyggnaden behöver ske snarast möjligt.

Vägtrafik

Det är angeläget att hela E22-sträckningen – inte bara genom Skåne – byggs ut till full motorvägsstandard. Även E65 mellan Malmö och Ystad är hårt belastad och olycksdrabbad och behöver byggas ut till två-plus-två-väg, inte minst av trafiksäkerhetsskäl. Vägen utgör en viktig länk mellan sydöstra och västra Skåne. E65

är i princip likadan idag som för 25 år sedan, trots att trafikflödena har ökat med mellan 80 och 100 procent och den har därigenom blivit en flaskhals. Genom att höja standarden på E65 kan man främja en positiv utveckling för näringslivet, turismen och sysselsättningen i sydöstra Skåne, men även på nationell nivå eftersom E65 är tillfartsväg till Ystads hamn, som har omfattande gods- och färjetrafik ut i Europa. E65 fungerar också som en dansk ”inrikesväg” då den är hårt belastad med transittrafik mellan Själland och Bornholm via färjorna som angör Ystads hamn.

Trafikmängden på vägarna E6 och E22 in mot de stora städerna Malmö, Lund och Helsingborg har de senaste åren ökat kraftigt och är alldeles för stor för vägarnas nuvarande standard. För att säkerställa att såväl arbetspendlingen in till dessa tillväxtmotorer som de mer långväga transittransporterna fungerar på ett tillfredsställande sätt behöver dessa sträckor byggas ut till tre körfält i båda riktningarna.

Året innan pandemin skedde i snitt en trafikolycka om dagen på E6 mellan Vellinge och Helsingborg. Alla dessa olyckor orsakar såväl mänskligt lidande för de drabbade som enorma kostnader för samhället. Nödlösningen med att förbjuda lastbilsomkörning har inte förbättrat situationen nämnvärt, eftersom förbudet inte efterlevs.

Trafikverket utredde ett tredje körfält på E6/E22 mellan trafikplats Vellinge N och Petersborg, en hårt belastad sträcka som påverkar framkomligheten för kollektiv- och biltrafik samt tunga transporter. Ett tredje körfält skulle höja kapaciteten och ge en ökad trafiksäkerhet, färre störningar och bättre restider. Därför är Trafikverkets besked med ett förslag som innebär ett tredje körfält endast på sträckan Västra Klagstorp–Petersborg en mycket stor besvikelse. Ändringen gör att de mest kapacitetskritiska delarna lämnas oförändrade samtidigt som godstrafiken på väg ständigt ökar.

En utbyggnad av E6 mellan Helsingborg och Vellinge till trefilig motorväg i båda riktningarna behövs snarast. Den kommer att göra vägen mindre sårbar för olyckor samt förbättra tillgängligheten och ge bättre förutsättningar för arbetspendling. Detta är därför en av de allra mest prioriterade infrastruktursatsningarna i Skåne. Likaså är det angeläget med breddning av på- och avfarterna. Väg 108 är ett av de viktigaste transportstråken till Sveriges näst största hamn, Trelleborg, och bör därför byggas ut till två körfält i båda riktningarna hela sträckan Lund–Trelleborg.

En stor del av den tunga trafiken genom Skåne utgörs av transittrafik som kommer till Skåne via Öresundsbron eller Trelleborgs hamn. Denna trafik går oftast längs vägarna E6 och E4 norrut via Helsingborg mot Markaryd. För att avlasta E6 mellan Malmö och Helsingborg från denna transittrafik bör man utreda möjligheten att bygga

om vägarna 23 och 117 från Rolsberga alternativt Hörby upp till Markaryd till motorvägsstandard, vilket också hade förkortat körsträckan mellan brofästet och Markaryd jämfört med den nuvarande rutten via Helsingborg. Redan idag föreligger ett stort behov av att uppgradera väg 23 på sträckan Rolsberga–Hässleholm för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Även vägarna 9 (Trelleborg–Hammenhög–Brösarp), 11 (Malmö–Simrishamn), 13 (Ystad–Sjöbo–Höör), 24 (Örkelljunga–Hässleholm), 111 (Helsingborg–Mölle) m.fl. behöver uppgraderas för att hantera de ökade trafikvolymerna, och anpassas till kraven på ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Det skulle innebära förbättrade möjligheter för näringslivets transportbehov, ökad trafiksäkerhet samt att fler kan bo och arbeta i olika delar av Skåne.

Hamnar

Hamnarna i Trelleborg, Helsingborg, Ystad, Malmö och Åhus är viktiga delar av det svenska transportsystemet, och därmed av nationellt intresse. De är också en i många avseenden outnyttjad resurs. Transporterna mellan Sverige och Central- och Östeuropa ökar och väntas öka ännu kraftigare de närmaste åren. Det är viktigt att dessa transporter kan tas om hand på ett effektivt och miljövänligt sätt. För att främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart behövs ett fullgott infrastrukturnät i anslutning till ovan nämnda hamnar. Likaså har hamnarna en viktig funktion utifrån försörjningsberedskap och totalförsvarets behov, som också behöver beaktas i planeringen av infrastrukturen.

Åhus hamn

Åhus hamn är sydöstra Sveriges största containerhamn, och en av södra Sveriges mest betydande bulkhamnar. Inom hamnområdet verkar bland andra The Absolut Company och Knauf Danogips. Med större satsningar på hållbara sjötransporter skulle mer gods kunna flyttas över från väg till sjöfart, och därmed avlasta hårt trafikerade sträckor mot exempelvis Göteborg.

Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är landets näst största containerhamn och utgör ett konkurrenskraftigt nav för sjö- och landtrafik i södra Sverige. Hamnen arbetar aktivt för att minska sin miljöpåverkan genom ökad automatisering, digitalisering och elektrifiering.Öresundslinjen, tidigare For Sea och dessförinnan Scandlines, trafikerar leden Helsingborg–Helsingör med färjor med halvtimmestrafik, ett viktigt komplement till lastbilstrafiken på Öresundsbron. Helsingborgs hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut från 2001.

Malmö hamn (Copenhagen Malmö Port)

CMP är en av Sveriges fem corehamnar, och därmed utpekad som en central hamn i EU-sammanhang. En mycket stor del av godsomsättningen i hamnområdet i Malmö transporteras på järnväg till andra destinationer i Sverige och Norge. Därför behövs det infrastruktur som kan möta dagens och framtidens behov. Rangeringsspåren i Malmö uppfyller inte CEF-förordningens krav på spår som ska räcka för 740 meter långa tåg. Om inte spåren uppgraderas inför öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen kan problem uppstå vid omlastning till andra godsslag – något som gör att Malmö, som är tänkt att fungera som hubb, kan bli en flaskhals och som också kan innebära att det blir svårare att komma vidare med järnvägstransporterna. En elektrifiering av spåren ut till hamnen skulle innebära både förbättrad miljö och mindre rangering eftersom man inte längre skulle behöva byta från ellok till diesellok på godsbangården.

Trelleborgs hamn

Trelleborgs hamn, också en av Sveriges fem corehamnar, är Skandinaviens största roro-hamn med cirka 30 ankomster och avgångar per dygn. I år slutförs en utbyggnad av hamnen, vilket innebär att, förutom att färjetrafiken flyttats längre bort från bebyggelsen i centrala Trelleborg, också mottagandet av större, effektivare och modernare fartyg med den senaste miljötekniken möjliggörs. Sedan hamnutbyggnaden startade har Trelleborgs hamn förlängt Sverige med 550 meter söderut, byggt 3 km långa nya vågbrytare, använt 600 000 ton sten som har tagits sjövägen, muddrat 1,7 miljoner kubikmeter samt skapat 50 hektar nytt land där det tidigare var hav.

För att Trelleborgs hamn ska vara en välfungerande intermodal ”hubb” i trafiken mellan Skandinavien och kontinenten behövs en tidigareläggning av utbyggnaden av en östlig ringväg mellan väg 108 och en ny hamninfart mellan väg 9 och Trelleborgs hamn.

Tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland är väldigt viktig för godstrafiken. Om något skulle hända med Öresundsbron eller med Stora Bält-förbindelsen kommer den export- och importberoende svenska industrin att försättas i en mycket besvärlig situation, utan alternativa transportvägar till kontinenten. Därför är nämnda tågfärjeförbindelse viktig för redundansen för godsförsörjningen till Sverige.

Vi välkomnar därför att regeringen i år gett Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att säkerställa fortsatta tågfärjeförbindelser mellan Sverige och Tyskland.

Ystads hamn

Ystads hamn är Sveriges näst största hamn för personbilstrafik och tredje största färje-passagerarhamn med utmärkta förbindelser till Bornholm, Polen och Tyskland. Genom en utbyggnad har hamnen fått kraftigt utökad kapacitet med två nya färjelägen som kan ta emot upp till 240 meter långa fartyg. Muddringsarbeten har genomförts så djupet för inseglingen är minst 9,5 meter och den befintliga inseglingen har utvidgats till 150 meter vilket möjliggör besök av kryssningsfartyg. Att stora fartyg angör hamnen innebär extra intäkter för näringslivet, men kräver också förbättrad infrastruktur.

Bland annat väntas trafiken från Polen fördubblas fram till 2040, vilket ännu hårdare kommer att belasta den redan hårt överbelastade Dragongatan. Utan en ny trafiklösning i anslutning till Dragongatan och hamnen riskerar trafikstockningar vid anlöp i hamnen att lamslå all övrig trafik. En oförändrad trafiksituation riskerar att hämma hamnens starka tillväxt, och därmed en viktig motor för näringslivet.

Varvet i Landskrona

Varvet i Landskrona är idag Sveriges största reparationsvarv, och det enda med facilitet och kapacitet att hantera stort tonnage. Farleden in till Landskrona utgör dock en begränsning för att ta emot än större tonnage än det som hanteras idag. Varvet i Landskrona är det enda i Sverige som kan ta emot samtliga fartyg i den svenska isbrytarflottan.

Behovet av större tonnage har ökat över tid i takt med ökade godsvolymer varför hamnarna i Sverige under den senaste 10- till 15-årsperioden har anpassat sig genom

utbyggnader för att hantera större fartyg. Stora delar av fartygsflottan har bytts ut eller förlängts och ligger nu uppemot 240 meters längd.

Med rådande säkerhetsläge är det ur ett beredskapsperspektiv viktigt att utreda var framtidens fartyg ska repareras och få sitt underhåll för att säkerställa deras drift. Vid en sådan utredning bör man särskilt titta på möjligheterna att förbättra inseglingsrännan till Landskrona för att möjliggöra att varvet kan ta emot större tonnage än idag.

Flygtrafik

Tillgången till bra flygförbindelser är avgörande för tillväxten, något som måste beaktas vid planering av satsningar på infrastruktur. Vi välkomnar därför regeringens beslut om satsningar på de regionala flygplatserna.

Med Rysslands krig i Ukraina har den säkerhetspolitiska situationen för Europa och för Sverige radikalt förändrats. Detta ställer också helt nya krav på behovet av beredskapsflygplatser. Att vara beredskapsflygplats innebär att flygplatsen med en timmes varsel ska kunna ta emot och sända i väg samhällsnyttigt flyg, dygnet runt, året om. Vi välkomnar därför regeringens satsningar på beredskapsflygplatser 2025 även fortsatt under 2026 och ser framför oss att satsningen permanentas.

Flygplatsen Ängelholm-Helsingborg var privatägd och utan behov av statliga subventioner innan coronakrisen. Men de under coronakrisen ändrade förutsättningarna gjorde att denna lösning inte längre var ett alternativ. Sju skånska kommuner tog därför ett gemensamt och stort ansvar för att bibehålla en fungerande flygtrafik i Nordvästskåne, och är sedan 1 september 2020 ägare till verksamheten vid Ängelholm-Helsingborgs flygplats.

För att långsiktigt säkra flygplatsen och dess positiva utveckling instämmer vi i slutsatsen i den s.k. flygplatsutredningen (Statens ansvar för det svenska flygplats-systemet – för tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3) om att Ängelholm Helsingborgs flygplats ska inkluderas i det nationella basutbudet samt att flygplatsen ska utgöra en beredskapsflygplats. Det är angeläget att detta kommer till stånd så snart som möjligt.

30 september 2026 lämnades utredningen *Sveriges flygplatser i en förändrad omvärld - Flygets betydelse för nationens tillgänglighet och totalförsvar* (SOU 2026:60) över till regeringen. När regeringen går vidare med utredningen ser vi det som angeläget att Ängelholm-Helsingborgs flygplats inkluderas som beredskapsflygplats och blir beredskapsflygplats i enlighet med vad vi anfört i den här motionen.

Kristianstad Österlen Airport upplevde före coronakrisen en positiv utveckling med fler passagerare. En av Sjöfartsverkets helikopterbaser är lokaliserad på flygplatsen. Det är därför med oro vi noterat att Sjöfartsverket aviserat att antalet helikopterbaser i landet skall minskas från fem till tre, och vad detta kan innebära för helikopterbasen på Kristianstad Österlen Airport. Under 2026 är Kristianstad Österlen Airport en av landets beredskapsflygplatser. Permanent status som beredskapsflygplats skulle ge Kristianstad Österlen Airport bättre möjlighet att överleva och att fortsätta bidra till Skånes utveckling.

Copenhagen Airport (Kastrup) och Malmö Airport (Sturup) kompletterar varandra väl och utgör tillsammans de viktigaste naven i flygtrafiken för södra Sverige. För att skapa bättre förutsättningar för ett ömsesidigt kapacitetsutnyttjande på de båda flygplatserna behöver förbindelserna mellan dem förbättras avsevärt. Därför måste arbetet med planering av järnvägstrafik mellan de båda flygplatserna via Malmö komma igång. Hela regionen skulle gagnas av en bättre tillgänglighet till Malmö Airport, som förutom viktig flygplats för passagerar- och frakttrafik även är en stor arbetsplats.

Denna motion ställer sig samtliga skånska moderata riksdagsledamöter bakom.

Alexander Svensson (M)

Boriana Åberg (M)

Daniel Lyckestam (M)

Peter Ollén (M)

Mats Sander (M)

Amanda Thonander (M)

Lars Johnsson (M)

Tony Rahm (M)

Edmir Mehmeti (M)