

Tjänsteskrivelse om svar på remiss från Transportstyrelsen om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Ärendenummer KS 2025/164

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket redovisar i planförslaget åtgärder och insatser som är nödvändiga för att upprätthålla tillgängligheten och skapa förutsättningar för utveckling och omställning av transportsystemet. De ekonomiska ramarna ökar för underhåll av järnväg, underhåll av väg, investeringar i järnväg, investeringar väg och övriga investeringar. Underhåll av väg är det område där den ekonomiska ramen utökas mest.

Det finns flera områden i den nationella planen som är positiv för Sydsverige och för Älmhult. Det handlar bland annat om Sydostlänken, Triangelspår, möjlighet till OPS-lösningar för nydelen av Sydostlänken och Södra stambanan på sträckan Lund – Hässleholm och att Öresundsregionen omfattar hela Södra stambanan upp till Alvesta. Det är positivt att Södra stambanan, sträckan Hässleholm – Alvesta finns med som prioriterad åtgärd att utreda. Likaså är det av stor betydelse att underhållet av vägnätet får en väsentligt utökad ram.

Det finns andra projekt i nationell plan som saknas och som på kort och lång sikt skapar allvarliga trafikala konsekvenser. Det handlar bland annat om planerings- och utbyggnadstakten för Södra stambanan, såväl det namngivna objektet Lund – Hässleholm som att hela sträckan Hässleholm – Alvesta under kommande period ska utredas. Likaså är det allvarligt att Älmhults bangård inte finns med som namngivet objekt som var en förutsättning när Triangelspåret slopades.

Beslutsnivå

Kommunstyrelsens arbetsutskott punkt 1

Beslutsunderlag

- Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2025-10-29
- Remissmissiv daterad 2025-09-30
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037 - Huvudrapport daterat 2025-09-30
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037 – Planen i korthet daterat 2025-09-30

- Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Ärendeberedning

Trafikverket har av regeringen fått i uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026 – 2037. Planen kommer att ersätta nu gällande plan. Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor varav 354 miljarder kronor går till att vidmakthålla för väg och 210 miljarder kronor går till att vidmakthålla järnväg. Bidragen till enskilda vägar ökas från 18 till 30 miljarder kronor. Motsvarande summor för investering i väg och järnväg är 62 respektive 309 miljarder kronor. Trimnings- och miljöåtgärder omfattar cirka 70 miljarder kronor och för BK4-bärighet 42 miljarder kronor. 27 nya investeringar inryms i förslaget medan nio åtgärder utgår på grund av bristande lönsamhet. I nationell plan lyfts Offentlig – Privat Samverkan (OPS) fram som ett alternativ för att genomföra vissa investeringar. Trafikverket har fått i uppgift att identifiera investeringsobjekt som lämpar sig för OPS.

Kommunledningsförvaltningens bedömning

Älmhults kommun delar i många avseenden de prioriteringar som redovisas i förslaget men anser att de ekonomiska förutsättningarna som Trafikverket är satta att förhålla sig till inte står i proportion till de akuta behov och brister som finns i transportsystemet. Det svenska järnvägssystemet är i akut behov av en uppgradering både vad gäller kapacitet samt drift och underhåll för att transportsystemet inte ska hindra södra Sveriges och därmed Sveriges utveckling. Att järnvägssystemets tillförlitlighet förbättras är grundläggande för Sydsverige men även Sverige i stort i syfte att bedriva och utveckla tågtrafik och godstrafik.

Älmhults kommun anser att det är av största vikt att se hela transportinfrastrukturen ur ett helhetsperspektiv och inte objekt för objekt.

Goda kommunikationer är en grundförutsättning för Sydsveriges fortsatta utveckling. De möjliggör för invånare att enklare kan ta sig till arbete, utbildning och samhällsservice, samtidigt som de stärker näringslivets konkurrenskraft genom effektiva transporter och tillgång till arbetskraft. Under de senaste decennierna har arbetspendlingen ökat kraftigt i Sverige, i takt med att arbetsmarknadsregionerna vuxit och fler människor bor och arbetar i olika kommuner. Älmhults kommun är en viktig arbetsort för många som pendlar in från andra delar av länet och angränsande regioner, framförallt från Skåne. Denna ökade rörlighet, som har tilltagit under de senaste decennierna i takt med regionförstoring och förbättrade kommunikationer, ställer höga krav på en välfungerande och hållbar transportinfrastruktur. För att möta framtidens behov krävs investeringar som stärker både kapaciteten för gods- och persontrafik, med särskilt fokus på punktlighet, säkerhet och klimatanpassning. Goda kommunikationer är avgörande för att upprätthålla en fungerande arbetsmarknad och främja både lokal, regional och nationell utveckling.

Generellt sett så innebär planering och genomförande av större infrastrukturprojekt långa processer. Det är därför positivt att utifrån

regeringens direktiv pekar ut objekt som kan vara aktuella att genomföras i form av OPS eller andra alternativa genomförandeformer däribland Lund – Hässleholm och Sydostlänken mellan Olofström och Blekinge kustbana. Samtidigt vore det önskvärt om regeringen ställer krav på Trafikverket att genomföra projekt effektivare och då också ge Trafikverket i uppdrag att se vad som behövs för att snabba på processerna.

Södra stambanan

Sträckan har idag allvarliga kapacitetsbrister, vilket innebär att den är överbelastad, har dålig punktlighet och begränsad plats för framtida utökning av tågtrafik och underhåll. Utbyggnad och modernisering av banan är därför avgörande för att lösa dessa flaskhalsar, förbättra punktligheten och stärka hela Sveriges järnvägssystem.

Södra stambanan har ett högt eller väldigt högt kapacitetsutnyttjande redan idag. Mellan Lund och Hässleholm ligger utnyttjandet på cirka 90 – 100 % och mellan Hässleholm och Alvesta på cirka 80 %. Det är positivt att sträckan Hässleholm – Alvesta är utpekad som en prioriterad brist att utreda. Det är också välgörande att ett antal underhållsåtgärder finns med blandat annat förbigångsspår söder om Älmhult.

Det har under en längre tid funnits en medvetenhet om kapacitetsbristerna på Södra stambanan och sedan i samband med Sverigeförhandlingen har mycket utredningsarbete bedrivits. Det är därför viktigt att se hela sträckan från Lund till Alvesta som *ett* objekt. Den flaskhals som sträckningen kommer att utgöra blir dimensionerande för hela systemet och den nytta som byggande av etapper av ny stambana kan skapa begränsas därmed kraftigt om inte hela systemet åtgärdas. Älmhults kommun kan inte nog understryka vikten av tidsaspekten kopplat till dagens situation då flertalet pendlare upplever stor frustration i sitt dagliga liv på grund av detta. Älmhults kommun menar därför att alla åtgärder som krävs för att nå ett fungerande system måste ske så skyndsamt som bara är möjligt. Näringslivet i Sydsverige är direkt beroende av möjligheten till snabba och säkra persontransporter och på längre sikt är därför frågan om utbyggd stambana av stor vikt.

Älmhults bangård

Älmhults kommun har varit delaktig i arbetet med åtgärdsvalsstudie som bland annat innefattar förslag på lösning på Älmhults bangård. Ett slopande av triangelspåret innebär att aktuella godståg måste in på Älmhults bangård för att byta körriktning. Det innebär en förlängd transporttid på cirka 40 minuter. Trafikverket har i sin rapport TRV 2024/20742 om Kostnadsbesparingar i program Sydostlänken konstaterat att den förväntade trafikökningen av godståg i relationen från Sydostlänken till Södra stambanan söderut tillsammans med den önskade persontrafiken till/från Älmhult på Södra stambanan går inte att genomföra utan en åtgärd för att avlasta eller förstärka kapaciteten på Älmhult bangård. De antagna åtta godstågen i denna relation innebär att godsbangården får ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och bangården kommer inte kunna hantera någon mer godstrafik. Vare sig mot Sydostlänken eller övriga målpunkter i Älmhult som till exempel

kombiterminalen. Det blir alltså inte möjligt att öka till exempel kombitågstrafiken. Dessutom måste persontågen, som kör som insatståg i rusningstrafiken, vända på ett av Södra stambanans huvudspår. De kan heller inte framföras med antal avgångar som önskas. Persontrafiken på Södra stambanan, i rusningstrafik, kan inte öka som planerat. De tåg som får plats får vända på spår 1 eller 2 vilket är en källa för förseningar och störningar för alla passerande trafik på Södra stambanan. Sammantaget ger en sådan trafikering stora risker för förseningar och framkomlighetsproblem för trafiken på Södra stambanan. Det är på en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor och är en central länk för både person- och godstrafik i södra Sverige men även nationellt.

Sydostlänken

En ny järnvägsförbindelse Älmhult – Blekinge kustbana är viktig ur många aspekter, bland annat för näringslivets konkurrenskraft med koppling Karlshamns hamn och kompetensförsörjning. Därtill kommer den avlastningseffekt av Södra stambanan som skapas genom banan. Det stärker södra och sydöstra Sverige. Konsekvenserna av att vare sig bygga triangelspåret eller en utbyggd Älmhults bangård beskrivs under rubriken Södra stambanan. I samband med att regeringen prövade hela projektet Sydostlänken slopades en planskild korsning över väg 23. Det är viktigt en planskild korsning över en så pass viktig storregional riksväg finansieras i projektet Sydostlänken.

Dubbelspår Växjö – Alvesta

Sträckan Växjö-Alvesta är i dagsläget hårt belastad. Många arbetspendlare reser från Växjö till Älmhult, främst IKEA, och sträckan är därför viktig ur ett kompetensförsörjningsperspektiv. Älmhults kommun anser därför att objektet bör lyftas in i den nationella planen.

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott yttrar sig över remissversionen för Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037 i enlighet med kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2025-10-29.

Henrik Johansson
Samhällsplanerare

Susann Pettersson
Kommunchef

Beslutet skickas till (efter slutbehandling)

Kommunledningsförvaltningen/samhällsbyggnadsavdelningen

E-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01587 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.