



Yttrande om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (LI2025/01587)

Vi sex regioner i Regionsamverkan Sydsverige vill på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Väl valda investeringar i transportinfrastrukturen stärker hela Sveriges utveckling genom att de bidrar till ett robust, sammanhängande och kapacitetsstarkt transportsystem.

Detta yttrande tar sin utgångspunkt i Regionsamverkan Sydsveriges antagna Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar 2025, vilket bifogas yttrandet. Vårt ställningstagande utgår från tre principer: förutsägbarhet och samverkan, stärkta arbetsmarknader och tillväxt, samt robusthet och pålitlighet. Vi ser att regeringens inriktning, att förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, ligger väl i linje med dessa. Liksom att det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.

Övergripande synpunkter

Trafikverket föreslår satsningar på underhåll av befintlig infrastruktur, detta är behövligt och välkommet då det finns stora brister i dagens väg- och järnvägsnät över hela landet. Utökade ramar skapar möjlighet till en efterlängtd satsning på nya namngivna investeringar på 320 miljarder kr, omkring 50 miljarder kr mer än i 2022 års plan. Planförslaget innebär att samtliga 50 miljarder kr tillförs tidigare beslutade åtgärder runtom i hela landet – utom till Sydsverige. Vi konstaterar dessutom att Trafikverket i sitt förslag till plan lyfter bort medel till tidigare beslutade åtgärder inom södra Sverige på närmare 20 miljarder kr och fördelar även dessa medel till andra objekt runt om i landet. Samtidigt konstaterar vi att i Trafikverkets redovisning av järnvägarnas kapacitetsutnyttjande för 2024 är ett flertal järnvägssträckor i Sydsverige röda, medan de i stora delar av landet är gula eller gröna. Samtliga av de fem mest belastade enkelspåren och fyra av fem dubbelspår finns i Sydsverige på sträckor med mest tågtrafik i landets, främst på Västkustbanan och Södra stambanan. På dessa går också majoriteten av Sveriges godsflöde, sett till godsvärdet. Därtill väntas transittrafiken öka när Fehmarn Bältförbindelsen till Danmark och Tyskland öppnar. Sammantaget betyder Trafikverkets förslag att det påtagliga behovet av förbättringar inom transportinfrastrukturen i södra Sverige skjuts på framtiden, att utvecklingen av landinfrastrukturen som kopplar Sverige till kontinentala Europa kommer stå stilla fram till 2050-talet.



Förutsägbarhet och samverkan för att öka samhällsnyttan

Stabilitet och kontinuitet i planeringen och genomförandet av infrastrukturplanerna är en grund för förtroende och samverkan mellan samhällsbyggande aktörer. Planens inriktning att tänka i stråk är positiv, men objekt har strukits från gällande plan med hänvisning till resultatet av de samhällsekonomiska beräkningarna. Detta visar på att enskilda objekt bedömts isolerat utan att deras roll i ett större sammanhang beaktas, man har inte sett till hur de bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och med en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Samhällsekonomiska beräkningar som inte tagit hänsyn till långsiktiga strategiska vinster och tidigare investeringar anser vi underminera infrastrukturplaneringens trovärdighet. Vi ser inte att förslaget fullt ut haft ett perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.

Vi ser ett bristande systemperspektiv i de samhällsekonomiska analyserna som ligger till grund för att objekt strukits ur planen. Effekter som utökade arbetsmarknadsregioner, förbättrad godstrafik och regional tillväxt tycker vi inte är tillräckligt beaktade i planens prioriteringar av åtgärder (s. 101 ff.).

Vi ser med oro på att göra omtag för objektet dubbelspår Maria–Helsingborg och att inte avsätta medel för att påbörja utbyggnaden under planperioden (s. 103). Detta är den sista enkelspåriga sträckan på Västkustbanan mellan Malmö och Göteborg, ett stråk i vilket det sedan Riksdagsbeslutet 1992 om dubbelspår redan investerats över 100 miljarder. Utbyggnaden är avgörande för att realisera de fulla effekterna av gjorda investeringar och bidrar till tillväxten i västkuststråket och Köpenhamn–Oslo. Planen måste innehålla medel för att påbörja utbyggnaden av dubbelspår på denna sträcka.

Objekten dubbelspår Råppe–Växjö och E22 Gladhammar–Verkeback föreslås utgå ur planen. Bristerna kommer då att kvarstå och vara hämmande för regional arbetspendling och godstransporter i dessa stråk. Att dubbelspår Råppe–Växjö ska utgå hänförs till utebliven sjukhusetablering, vilket vi anser är ett felaktigt motiv, dels när faktum är att detta syftar till att åtgärda en betydande flaskhals i järnvägssystemet (s. 104, 133), dels när faktum är att Växjö både har och kommer att fortsätta ha ett sjukhus, oavsett framtida placering inom Växjö, varför just sjukhusetableringen inte borde vara en fråga för själva utbyggnaden. Hela E22-stråkets funktionalitet behöver vara grund för bedömning när objekt längs sträckan diskuteras. E22 Gladhammar–Verkeback är en viktig del för hela stråkets funktion och behovet av förbättrad infrastruktur i norra delen av Kalmar län kan inte nog understrykas (s. 105). Detta är brister som är angelägna att åtgärda och som bör omprövas inför nästa plan.

Stärka arbetsmarknader och stödja tillväxt i hela landet

Planförslaget fokuserar på huvudstråken inom järnvägssystemet, men förbiser i mycket mån och deras kopplingar till dessa. Det visar inte på en tydlig systemsyn som beaktar trafikeringsuppläggen för regional pendling samt stråk för näringslivets transporter, vilket är avgörande för tillgängligheten och tillväxt i hela landet. Järnvägar som ansluter till Södra stambanan och Västkustbanan måste kunna trafikerats med robust och tillförlitlig tågtrafik. Detta är förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter, vilket gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.

Åtgärder i noder och stationer är viktiga för effektiv trafikering och resandeutbyten. Om noderna inte har en funktionell utformning, omöjliggörs en utveckling av persontågstrafik i hela systemet. Vi ser det som angeläget att spår- och plattformsåtgärder som möjliggör effektiva trafikomlopp och resandeutbyten på ett tydligt sätt lyfts fram som prioriterade trimningsåtgärder i planen (s. 118 ff.). Det saknas även satsningar på triangelspår som ökar redundansen i järnvägssystemet och möjliggör flexibla godstransporter. Åtgärder i noderna är viktiga för att få ut systemnyttor av andra investeringar som görs på järnvägssträckor mellan dessa.

Trafikering med längre och mer kapacitetsstarka regiontåg innebär att vi kan möta ett ökat tågresande genom ökad resenärskapacitet i stället för fler avgångar och med konflikter gentemot godstrafikens och fjärrtrafikens anspråk. En nyanskaffning av längre fordon till Öresundstågssystemet som ökar resenärskapaciteten har påbörjats. Vi föreslår att regeringen i den nationella planen anger att medel för trimningsåtgärder ska dedikeras till åtgärder på stationer inom Öresundstågssystemet som möjliggör trafikering med längre och kapacitetsstarka tågfordon. Detta är kostnadseffektiva steg 2-åtgärder för att öka kapaciteten jämfört med spårutbyggnad.

Rusta för utveckling av ett robust och pålitligt transportsystem

Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att påverka logistikflödena mellan Sverige och kontinentala Europa i grunden. Vi ser att planförslaget inte taktar med färdigställandet av denna och andra stora utbyggnader i våra södra grannländer (s. 193-194). Statens intentioner att forcera planeringen av kapacitetshöjande åtgärder i ScanMed-korridoren speglas inte genom den medelstillsdelning som föreslås till dessa i planförslaget.

Vi uppmanar regeringen att i planen avsätta tillräckliga medel för att kunna påskynda utbyggnaden av två nya spår Hässleholm–Lund (s. 99 ff.). Likaså att inför nästa planrevidering ha färdigutrett en ombyggnad av noden Hässleholm samt den fortsatta utbyggnaden av kapaciteten på Södra stambanan från Hässleholm och norrut via Alvesta (s. 131). Att regeringen öppnar för alternativa genomförandeformer är positivt. Sträckan Hässleholm–Lund är ett lämpligt pilotprojekt för detta, givet dess strategiska betydelse.

Det är positivt att Trafikverket satt målår för att komma i kapp med eftersatt underhåll i järnvägssystemet (s. 96 ff.). Vi vill understryka vikten av att detta sker i tät dialog med operatörerna för att undvika störningar och säkerställa rätt prioriteringar.

För Regionsamverkan Sydsverige

Carl Johan Sonesson
regionstyrelsens ordförande Region Skåne
och ordförande Regionsamverkan Sydsverige

Björn Tenland Nurhadi
regionstyrelsens ordförande Region Blekinge

Mikaela Waltersson
regionstyrelsens ordförande Region Halland

Rachel De Basso
regionstyrelsens ordförande Region Jönköpings län

Angelica Katsanidou
regionstyrelsens ordförande Region Kalmar län

Henrietta Modig Serrate
regionstyrelsens ordförande Region Kronoberg