

Yttrande över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Kommunstyrelsen har i § 379/2025 beslutat att lämna följande yttrande över remissen.

Sammanfattning

Växjö kommun framför i sitt remissvar kritik mot Trafikverkets förslag till nationell plan, särskilt med avseende på att två viktiga och samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturprojekt återigen saknas:

1. Dubbelspår på Kust till kustbanan mellan Växjö och Alvesta
2. Utbyggnad av RV 25 Norrleden inklusive trafikplats Helgevärma

Dubbelspåret Växjö–Alvesta är Sveriges mest trafikerade enkelspår med 108 tåg per vardag. Kapacitetsbrister påverkar pendling, godstrafik och regional utveckling. I beslutet om omprövning hänvisar Trafikverket till ändrade förutsättningar på grund av sjukhusplanerna i Räppe, vilket kommunen anser vara felaktigt och missvisande.

RV 25 Norrleden är Kronobergs läns mest trafikerade väg och har sedan länge nått sin kapacitetsgräns samt drabbas frekvent av olyckor. Norrleden är dessutom en direkt fortsättning på det redan prioriterade objektet RV 25 Österleden i Växjö, och kommunen anser att en utbyggnad är nödvändig för att främja tillväxt och trafiksäkerhet i regionen.

Yttrande

Växjö kommun konstaterar inledningsvis att trots att det aldrig tidigare avsatts mer resurser till infrastruktur i landet saknas återigen två samhällsekonomiskt lönsamma och strategiskt viktiga objekt för kommunen, regionen och hela södra Sverige i planen:

- Dubbelspår Kust till kustbanan, Växjö–Alvesta
- RV 25 Norrleden inklusive del av trafikplats Helgevärma

Kommunen bedömer därför att Trafikverket inte har uppfyllt uppdraget i enlighet med Regeringens proposition 2024/25:28 "Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera."

Trots en enad regional samsyn noterar kommunen att dubbelspårsutbyggnaden mellan Växjö och Alvesta saknas i förslaget. Objektet var prioriterat i föregående plan utifrån genomförd Åtgärdsvalsstudie (TRV 2019/16039), men föreslås nu studeras på nytt. Kommunen anser att argumentet för denna omprövning, det vill säga förändrade förutsättningar till följd av det planerade akutsjukhuset i Räppe, är missvisande. Behovet av dubbelspår är inte kopplat till sjukhusets placering utan grundas helt på kapacitetsbegränsningar och behov inom tågtrafiken i södra Sverige.

Järnvägssträckan mellan Växjö och Alvesta är Sveriges mest trafikerade enkelspår med 108 tåg per vardag. Enligt Trafikverkets egen klassificering har sträckan stora kapacitetsbegränsningar. Förutom godstrafik trafikeras den av fem olika tåglinjer med många arbetspendlare, inte minst till IKEA i Älmhult och Linnéuniversitetet i Växjö och Kalmar. Om dubbelspårsutbyggnaden inte prioriteras riskerar förseningar och minskat resande att påverka regionens attraktionskraft, näringslivets kompetensförsörjning samt godstrafikens punktlighet.

Kust till kustbanan och den aktuella järnvägssträckan utgör dessutom en viktig del av det internationella godsstråket Baltic Link – transportkorridoren mellan Göteborg och Adriatiska havet.

Utan utbyggnad av dubbelspåret riskerar undanträngningseffekter att uppstå för befintlig Pågatågs- och Krösatågstrafik, med ett försämrat utbud jämfört med dagens trafikering. Trafikverket bedömer själva att punktligheten kan försämrats, restider förlängas och att trafikutveckling inte blir möjlig de kommande 12 åren. Ett dubbelspår, åtminstone på sträckan Växjö–Räppe, skulle väsentligt förbättra punktligheten och återställningsförmågan. Om dubbelspårsutbyggnaden inte genomförs kommer enkelspåret att skapa en flaskhals som begränsar möjligheten till pendeltågstrafik i hela Sydostregionen.

Trafikverket beskriver själva kapacitetsbristen i järnvägssystemet, enligt Basprognos 2045, i planen och på sin karta på sid 60. Detta har man gjort de senaste planomgångarna utan resultat. Man konstaterar dessutom på sid 133, återigen, att ”Sträckan Alvesta–Växjö utgör en central länk på Kust till kustbanan, är av stor vikt inte bara för trafik inom Kronoberg utan även för tillgängligheten i Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne samt till Danmark. Sträckan trafikeras av fem olika tåglinjer som tillsammans kopplar samman fem regioner.”

Dessutom skriver Trafikverket att ”Kust till kustbanans sträckning mellan Alvesta och Växjö är en av de linjedelar i landet med högst

kapacitetsnyttjande och högst antal tåg per dygn för enkelspåriga banor. Kapacitetsbrister och åtgärdsbehov har utretts av Trafikverket och andra parter i flera omgångar sedan 2010.”



Figur 19. Kapacitetsbegränsningar med Basprognos 2045

Kapacitetsbegränsningar med Basprognos 2045 ur Nationell plan

Mot denna bakgrund menar Växjö kommun att objektet nu borde vara tillräckligt utrett för beslut om genomförande. Kommunen anser inte att den långvariga hanteringen av frågan lever upp till målsättningen om effektivitet och kostnadsbesparing. Att återkommande utreda samma objekt utan att gå vidare till genomförande riskerar att vara både ineffektivt och kostnadsdrivande.

Trafikverket framhåller dessutom att ett nytt mötesspår på 490 meter planeras. Kommunen konstaterar att detta inte löser kapacitetsproblemen, eftersom dagens godståg ofta är 750 meter långa. Att detta mötesspår nu kan byggas beror på att beloppsgränsen för mindre objekt har höjts till 150 miljoner kronor. Kompletterande studier visar dessutom på att endast ytterligare ett mötesspår, utan ett partiellt dubbelspår på sträckan, inte kommer att lösa kapacitetsbristen.

Växjö kommun noterar vidare att trots rekordstora anslag till transportinfrastrukturen återfinns inte heller RV 25 Norrleden, ett av de viktigaste vägobjekten för kommunen och regionen, inom ramen för den nationella planen. Norrleden i Växjö är en del av Trafikverkets stomvägnät, RV 25, och utgör Kronobergs läns mest trafikerade vägobjekt, med mer trafik än E4 genom länet. Objektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt, bland annat eftersom det i genomsnitt inträffar minst en olycka i veckan med totalstopp som följd. Trots detta återfinns objektet endast i listan över åtgärder som kan bli aktuella vid en utökad planeringsram om 10 procent, i likhet med tidigare planperioder. Kommunen ifrågasätter hur mycket ytterligare resurser som krävs för att Trafikverket ska prioritera detta objekt.

Norrleden utgör dessutom en direkt fortsättning på det redan prioriterade och pågående nationella objektet RV 25 Österleden i Växjö. Utöver detta pågår ombyggnation av del av trafikplats Helgevärma genom en offentlig–privat samverkan (OPS) med privat och kommunal finansiering. För att få full utväxling av redan genomförda investeringar i dessa båda objekt måste även Norrleden, som utgör länken mellan dem, byggas ut tillsammans med del två av trafikplats Helgevärma. Norrleden är Kronobergs viktigaste och mest trafikerade väg och har redan nått sin kapacitetsgräns. Växjö kommun anser att Norrleden i Växjö, tillsammans med del av trafikplats Helgevärma, behöver byggas ut snarast. Detta är viktigt både för den fortsatta tillväxten och utvecklingen av näringslivet, regionen och kommunen.

Enligt Regeringens proposition och Trafikverkets uppdrag omfattar planeringsramen drygt 1 170 miljarder kronor. Trots detta har de nationellt, regionalt och kommunalt betydelsefulla objekten dubbelspåret Växjö–Alvesta och RV 25 Norrleden inte prioriterats. Regeringen har betonat att Trafikverket i sitt arbete ska beakta:

- Sveriges nya säkerhetsläge
- Resor till och från arbete och utbildning
- Sammanhängande stråk och beroende till andra genomförda /planerade objekt
- Bygga bort flaskhalsar och kapacitetsbrister
- Räkna på och prioritera objekt utifrån samhällsekonomiska nyttor och kalkyler
- Kapa ledtider och arbeta för kostnadseffektivitet i sina projekt

För sydöstra Sveriges del bedömer Växjö kommun att dessa hänsyn inte har tillgodosetts. Trafikverket har inte tagit tillräcklig hänsyn till det sammanhängande transnationella stråket Baltic Link, bestående av Kust till kustbanan och RV 27 mellan Göteborg och Karlskrona. Ej heller har

hänsyn tagits till RV 25 och dess beroenden till andra vägobjekt inom samma stråk.

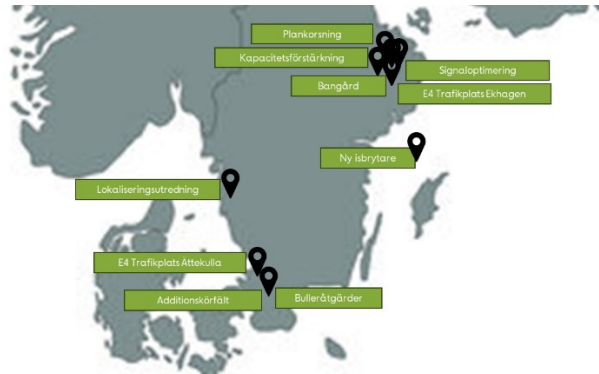
När det gäller dubbelspåret mellan Växjö och Alvesta konstateras att hänsyn till arbetspendling och utbildningsresor i regionen inte i tillräcklig grad har gjorts. Akademin (Linnéuniversitetet) och näringslivet (exempelvis IKEA) har tvingats vidta egna åtgärder, såsom att bekosta bussar, för att upprätthålla verksamheterna i avsaknad av fungerande tågkapacitet. Det är tydligt att det inte är prioriterat att bygga bort flaskhalsar och kapacitetsbrister för sydöstra Sverige.

Kust till kustbanan och RV 25/27 Norrleden är av stor betydelse i transportstråket mellan Göteborg och Karlskrona, särskilt i ljuset av Sveriges nya säkerhetspolitiska läge och NATO-medlemskap. Trots detta har dessa objekt inte getts genomslag i Trafikverkets planförslag.

Kommunen konstaterar också att Trafikverkets fokus på samhällsekonomiska bedömningar och omprövningar riskerar att leda till en alltför stark storstadsfokusering, där projekt i mindre regioner nedprioriteras trots hög samhällsnytta. Detta visar även Sydsvenska Handelskammarens analyser på när man jämför vart förslagen till investeringsobjekt hamnat med vart de största godsmängderna transporteras, både avseende vikt och värde.



Investeringar och objekt som utgått ur Nationell plan.



10 av 27 nya objekt som tillkommit i Nationell plan med större nytta enligt Trafikverket, i södra Sverige.

Vidare noterar kommunen att Trafikverket internt har identifierat brister i de samhällsekonomiska beräkningsmodellerna, där ingående parametrar överskattats och lett till felaktiga resultat och prioriteringar.

Kommunen konstaterar även att vissa objekt med låg samhällsekonomisk nytta kvarstår i planen, medan mer lönsamma objekt som dubbelspåret Växjö–Alvesta och RV 25 Norrleden saknas. Trafikverket motiverar detta delvis med hänsyn till redan pågående projekt och politiska beslut, men kommunen menar att motsvarande beslut finns för de två nämnda objekten ovan.

Trafikverket framhåller i sitt planförslag vikten av långsiktig och stabil planering, då infrastruktur ofta är kopplad till lokal och regional utveckling. Växjö kommun delar denna uppfattning, särskilt med tanke på att stadens utbyggnad under de senaste 20 åren har planerats utifrån förutsättningen om ett framtida dubbelspår. Samma gäller Alvesta kommun och stora delar av regionen.

Med detta som bakgrund konstaterar Växjö kommun att Sydöstra Sverige har mycket att bidra med till landets utveckling, men att detta kräver strategiska investeringar i infrastruktur. Det finns behov av att knyta samman området till en gemensam och funktionell arbetsmarknadsregion.

Kommunen ser starka skäl att utveckla en sammanhållen region i Sydost. Växjös, Karlskronas och Kalmars arbetsmarknadsregioner omfattar tillsammans närmare 400 000 invånare med god befolknings- och näringslivsutveckling. En återkommande utmaning, som även OECD

lyft fram, är brister i infrastrukturen – både mellan residensstäderna och mot större marknader i Sverige och Europa.

Sammanfattningsvis bedömer Växjö kommun att Trafikverket inte uppfyllt regeringens intentioner enligt proposition 2024/25:28 *"Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera."*

I övrigt ställer sig Växjö kommun, tillsammans med länets övriga kommuner, bakom Region Kronobergs yttrande.