REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE

2026-12-17

li.remissvar@regeringskansliet.se

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 efterlängtad 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 Bält-förbindelsen 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.

Postadress: Regionsamverkan Sydsverige, c/o Region Skåne, S-291 89 KRISTIANSTAD
Mail: regionsamverkan.sydsverige@skane.se **Internetadress:** www.regionsamverkan.se
Organisationsnummer: 802471-7442

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 Räppe–Växjö och E22 Gladhammar–Verkebäck föreslås utgå ur planen. Bristerna kommer då att kvarstå och vara hämmande för regional arbetspendling och godstransporter i dessa stråk. Att dubbelspår Räppe-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–Verkebäck 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 bibanor och deras kopplingar till dessa. Det visar inte på en tydlig systemsyn som beaktar trafikeringsuppläggen för regional pendling samt stråk för näringslivets transporter, viket är avgörande för tillgängligheten och tillväxt i hela landet. Järnvägar som ansluter till Södra stambanan och Västkustbanan måste kunna trafikeras 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 medelstilldelning 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

EN TRANSPORTINFRASTRUKTUR
FÖR TILLVÄXT OCH STÄRKT FÖRMÅGA I SVERIGE OCH EUROPA

SYDSVENSKA STÄLLNINGSTAGANDEN OCH PRIORITERINGAR

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE 2025

EN VÄL UTVECKLAD SYDSVENSK INFRASTRUKTUR GYNNAR HELA SVERIGE OCH EUROPA

Ett robust och välfungerande transportsystem är grundläggande för invånarnas och näringslivets möjligheter att verka i landets alla delar. Det är drivande för tillväxt och utveckling samt ger oss förmåga att hantera oönskade samhällsstörningar. Vi sex regioner i Regionsamverkan Sydsverige vill på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Vi gör det bland annat genom nära samverkan inom kollektivtrafik- och infrastrukturområdet. Med grund i det regionala utvecklingsansvaret medverkar vi till en välfungerande helhet och driver på utvecklingen i samspel med andra regioner för att bygga Sverige och Europa starkt och konkurrenskraftigt.

För att gå i önskad riktning krävs det satsningar i transportinfrastrukturen som stödjer våra ambitioner och ger förutsättningar för tillväxt i landets alla delar. Genom samverkan mellan staten och regionerna kan nyttorna av infrastruktursatsningar växlas upp och bidra till en positiv och hållbar utveckling i hela Sverige. Vi behöver skyndsamt ett förbättrat och robustare transportsystem som kan hantera effekter av Fehmarn Bält-förbindelsen, öka näringslivets konkurrenskraft och knyta samman arbetsmarknaderna i södra Sverige.

Detta är Regionsamverkan Sydsveriges gemensamma ställningstaganden och prioriteringar. Det är insatser, åtgärder och investeringar som vi utifrån ett sydsvenskt perspektiv anser måste ingå i planen för 2026-2037 samt sådana som ska utredas för att ingå i kommande nationella planer för transportinfrastrukturen. För regionerna inom Regionsamverkan Sydsverige finns även andra investeringar och åtgärder som är viktiga. Dessa kommer att föras fram av respektive region i andra sammanhang och behandlas inte här.

Carl Johan Sonesson (M)
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne

Robert Lindén (SD)
Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge

Mikaela Waltersson(M)
Regionstyrelsens ordförande
Region Halland

Rachel De Basso (S)
Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län

Angelica Katsanidou (S)
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län

Henrietta Modig Serrate (S)
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg

VÅRA GEMENSAMMA UTGÅNGSPUNKTER

Genom Regionsamverkan Sydsveriges beslutade positionspapper ”En väl utvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige” har vi enats om gemensamma utgångspunkter för den framtida utvecklingen av infrastrukturen i Sydsverige.

NATIONELL OCH INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET
– Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna med omvärlden stärks

SAMMANKNUTET SYDSVERIGE
– Transportsystemet ska stärka integration och sammanhållning i Sydsverige

KONKURRENSMÄSSIGA OCH HÅLLBARA GODSTRANSPORTER
– Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt som möjligt

Utifrån dessa positioner vill vi stärka en hållbar utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Vi värnar om utvecklingen av den nationella och internationella tillgängligheten som knyter samman Skandinavien med kontinentala Europa. Vi skapar tillväxt, fler arbeten och social sammanhållning genom att satsa på fortsatt utveckling och utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken med fler resmöjligheter samt kortare restider. Vi verkar för att godstransporter effektiviseras och bidrar till ökad konkurrenskraft samt mindre klimatpåverkan.

VÅRA GEMENSAMMA STÄLLNINGSTAGANDEN

Våra gemensamma ställningstaganden grundas på att utvecklingen av transportsystemet måste ske utifrån en förutsägbarhet som gynnar samverkan mellan olika aktörer, leda till ett robust transportsystem som fungerar för resenärer och transportköpare samt att arbetsmarknader och företag ska ges förutsättningar att växa. Våra ställningstaganden är:

FÖRUTSÄGBARHET OCH SAMVERKAN FÖR ATT ÖKA SAMHÄLLSNYTTAN

STÄRKA ARBETS-MARKNADER OCH STÖDJA TILLVÄXT I HELA LANDET

RUSTA FÖR UTVECKLING AV ETT ROBUST OCH PÅLITLIGT TRANSPORTSYSTEM

FÖRUTSÄGBARHET OCH SAMVERKAN FÖR ATT ÖKA SAMHÄLLSNYTTAN

INFRASTRUKTURPLANEN GÅR HAND I HAND MED ÖVRIGA SAMHÄLLETS PLANER

Många projekt motiveras av och förutsätter samordning med den regionala kollektivtrafikens utveckling, näringslivssatsningar, bostadsbyggande samt kommunal stadsutveckling och i förekommande fall regionplaner. Stabilitet och kontinuitet i planeringen och genomförandet av infrastrukturplanerna är en grund för förtroende och samverkan mellan samhällsbyggande aktörer. För att uppnå gemensamma mål och för att samhällets resurser ska användas så effektivt som möjligt behöver Trafikverkets planering och genomförande av investeringar i infrastrukturen takta med både näringslivets och det offentligas satsningar. Samverkan mellan staten, regioner, kommuner, näringsliv och andra aktörer banar väg för att kraftigt växla upp infrastrukturinvesteringarnas effekter och samhällsnytta. Även grannländers infrastrukturplaner, t ex den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland som öppnar år 2029, kommer framgent att påverka trafikens utveckling i Sverige.

• De objekt för Sydsverige som ligger i gällande nationell plan 2022-2033, och som ännu inte genomförts, ska ingå i kommande nationella plan. Om objekt måste omprövas utifrån innehåll och kostnad, så ska förändringar inte medföra en sämre funktionalitet eller påtagliga negativa effekter för berörda intressenter.

• Förbättringar av den statliga transportinfrastrukturen är en viktig komponent i samhällsutvecklingen och ger möjligheter till värdeskapande för olika delar i samhällsbyggandet. Trafikverket ska aktivt söka dialog och samverkan tillsammans med berörda aktörer för att se potential till att öka samhällsnyttan av infrastrukturinvesteringar.

• Regeringen måste leverera på riksdagens beslut från 1992 om att Västkustbanan ska vara dubbelspårig i hela sin sträckning genom att färdigställa utbyggnaden av den sista enkelspårsträckan mellan Maria-Helsingborg till dubbelspår.

GRÖN OMSTÄLLNING FÖRUTSÄTTER EN UTBYGGNAD AV TRANSPORTSYSTEMET

Transportsystemets utformning och funktionalitet är en viktig del i den gröna omställningen inom svenskt näringsliv. Den pågående omställningen inom industrin förutsätter att transportsystemet kan möjliggöra för miljömässigt hållbara godstransporter och effektiva logistiklösningar. Regeringen måste prioritera åtgärder och objekt som har koppling till industrins satsningar i syfte att minska transporternas klimatpåverkan. För att knyta samman Sverige och för att klara av den ökande gods- och persontrafiken efter att den fasta förbindelsen mellan Danmark och Tyskland står klar år 2029, krävs på sikt nya och utbyggda stambanor.

• Regeringen måste i den nationella planen säkerställa att Södra stambanan får en utökad kapacitet både på kort sikt genom trimningsåtgärder och på lång sikt genom ökad spårkapacitet.

• Sydostlänken är ett objekt som är viktigt för att stötta näringslivets gröna omställning genom att möjliggöra en överflyttning av gods från väg till järnväg samtidigt som den avlastar en av de mest högtrafikerade sträckorna på Södra stambanan.

• Bygg ut vägnätet för längre och tyngre fordon, High Capacity Transport (HCT). Ett sammanhängande BK4-vägnät är avgörande för att möjliggöra effektivare och mer hållbara transporter, vilket är en nyckelkomponent i den gröna omställningen och samtidigt säkerställer att vägnätet är robust nog att klara beredskapssituationer.

PRÖVA ALTERNATIVA GENOMFÖRANDEFORMER

Färdigställandet av många angelägna investeringar i transportinfrastrukturen som behövs för att möta efterfrågan på kapacitet eller funktionalitet tar för lång tid att genomföra. Det finns akuta behov av åtgärder som om de inte kommer till stånd i rätt tid riskerar att hämma tillväxt och utveckling. Nya genomförandeformer som ger snabbare genomförande och bättre kostnadskontroll behöver prövas för att matcha landets behov och omvärldens förväntningar på utvecklingen av den svenska transportinfrastrukturen.

• En utbyggnad av Södra stambanan med två nya spår på sträckan Hässleholm-Lund är ytterst angeläget ur kapacitetssynpunkt och ett lämpligt objekt att få till stånd genom en alternativ genomförandeform.

• Vätterlänken mellan Linköping och Jönköping, en delsträcka i nya järnvägsstråk, bör utredas och prövas för en alternativ finansiering och genomförande.

PRIORITERADE OBJEKT (se kartan på sid. 11):
• Västkustbanan: Helsingborg–Maria, dubbelspår
• Sydostlänken
• Södra stambanan: två nya spår Hässleholm–Lund

UTRED:
• Vätterlänken

Danmark och Tyskland investerar över 160 miljarder kronor i TEN-T ScanMed-korridoren kring Fehmarn Bält-förbindelsen.

Restiden med tåg mellan Köpenhamn och Hamburg halveras till cirka 2,5 timmar när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar och dubbelspår är på plats.

STÄRKA ARBETSMARKNADER
OCH STÖDJA TILLVÄXT I HELA LANDET

TILLVÄXT I HELA LANDET

Sydsveriges flerkärniga ortsstruktur och gränsöverskridande funktionella samband är en viktig utgångspunkt för den tillgänglighet som transportsystemet behöver tillgodose. Vår inriktning för utvecklingen av den regionala tågtrafiken bygger på att goda förbindelser mellan städerna ökar robustheten på arbetsmarknaden och ger människor och företag förutsättningar att bo, verka och utvecklas där de finns. Ett transportsystem som stärker arbetsmarknader och bidrar till utveckling i hela landet krävs förbättringar i de öst-västliga vägstråken där järnväg saknas.

• I den nationella planen ska avsättas medel till trimningsåtgärder som är dedikerade till åtgärder på regionala banor i syfte att öka pålitligheten i trafiken, öka turtäthet och korta restider t ex på Kust till kust-banan och Blekinge kustbana.

• Trafikverket ska i den nationella planen paketera åtgärder som exempelvis satsningen på järnvägssystemet i norra Småland, vilket innehåller elektrifiering och höjd hastighet på sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö samt fler mötesstationer på Jönköpingsbanan. Detta ger möjlighet att utveckla den regionala tågtrafiken och godstransporterna samt omledning av nationell trafik.

• Den nationella planen måste innehålla satsningar på öst-västliga vägstråk som rv25 och 40.

• Regeringen behöver tillse att länstransportplanernas ramar ökar så att de omfattande brister som finns på det statliga regionala vägnätet ska kunna åtgärdas.

JÄRNVÄGSNÄTET BEHÖVER UTVECKLAS I TAKT MED TRAFIKEN

Den idag omfattande trafikeringen på järnvägsnätet i södra Sverige och en växande efterfrågan på tågtrafik innebär en hög belastning på banorna, vilket skapar behov av förbättrad funktion, bättre robusthet och ökad kapacitet i järnvägssystemet. Färdigställandet av den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland 2029 kommer även ge inverkan på trafiken och förväntas belasta både järnvägar och vägar ytterligare. Tågen ska gå i takt och symmetri, erbjuda attraktiva restider och turtäthet samt vara pålitlig.

• Utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen måste ske utifrån ett systemperspektiv och tvärbanorna som ansluter till Södra stambanan måste ha funktionella kopplingar för resenärer och godsflöden. Att Stångådalsbanan inte ansluts till nya stationen i Linköping är exempel på brist ur ett systemperspektiv.

• I den nationella planen ska det avsättas erforderliga medel för kapacitetsåtgärder inom järnvägssystemet i form av dubbelspår, mötesspår och triangelspår. Detta är avgörande för att kunna uppnå den önskade utvecklingen av person- och godstågstrafiken. Viktiga sådana är dubbelspår Växjö-Alvesta på Kust till kust-banan, dubbelspår Hässleholm-Kristianstad på Skånebanan samt triangelspår i Alvesta.

• Regeringen behöver prioritera åtgärder som ger bättre funktionalitet på stationer som är noder i järnvägssystemet som ger förutsättningar för bättre trafikering och resandeutbyten. Spår- och plattformsåtgärder på Emmaboda station på Kust till kust-banan är exempel på en sådan angelägen åtgärd som behöver genomföras.

KOSTNADSEFFEKTIV REGIONAL TÅGTRAFIK

Åtgärder som bidrar till att den regionala tågtrafiken kan förbättras och bedrivas kostnadseffektivt är en grund för att möjliggöra fortsatt utveckling av den samhällsbetalda trafiken.

• Regeringen behöver driva på och genomföra elektrifiering av oelektrifierade banor vilket är grundläggande för att kostnadseffektivt kunna förbättra möjligheterna till regional arbetspendling i sammanhängande trafikeringssystem.

• Regeringen behöver i den nationella planen avsätta medel för att kunna finansiera åtgärder som möjliggör trafikering med längre tågfordon med hög resenärskapacitet. Den kommande anskaffningen av nya fordon för Öresundstågssystemet erbjuder en möjlighet att kraftigt öka kapaciteten för personresor på järnvägarna i Sydsverige genom längre fordon än dagens. Att köra med längre fordon innebär att några perronger behöver förlängas, men det är ett mycket kostnadseffektivt sätt för samhället att öka kapaciteten i järnvägssystemet jämfört med den utbyggnad av spårkapaciteten som annars behövs.

• Staten ska ta ansvar för att omloppsnära uppställningsspår byggs där de behövs för att möjliggöra förbättrad och kostnadseffektiv regional tågtrafik. En ny uppställningsbangård på Halmstad C är en av dessa ytterst angelägna åtgärder som behöver inrymmas i den nationella planen.

PRIORITERADE OBJEKT (se kartan på sid. 11):
- Jönköping/Nässjö: elektrifiering och höjd hastighet
- Rv 40 förbi Eksjö
- Rv 40: Ulricehamn–Jönköping, utbyggnad till motorväg
- Kust till kust-banan: dubbelspår Växjö–Alvesta
- Skånebanan: dubbelspår Hässleholm–Kristianstad
- Alvesta: triangelspår
- Kust till kust-banan: Stationsombyggnad Emmaboda
- Västkustbanan: Halmstad C, ny omloppsnära uppställningsbangård

Sydsveriges regioner satsade 4,4 miljarder kronor på tågtrafiken 2023, vilket motsvarar 40% av landets regionala satsningar. [1)]

9 av 10 tågresor i Sverige görs med regiontåg. [2)]

Förlängda plattformar för längre regiontåg ökar passagerarkapaciteten upp till 36%

Sveriges fem mest belastade enkelspåriga tågbanor ligger i Sydsverige. [3)]

6 av de 10 mest trafikerade enkelspårsträckorna i Sverige finns i Sydsverige. [4)]

1) Källa: Regional linjetrafik 2023, Trafikanalys (statistik publicerad 2024-06-28)
2) Källa: Svensk kollektivtrafik (2024)
3) Källa: Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2024 (Trafikverket)
4) Källa: Trafikverket, basprognos 2020

RUSTA FÖR UTVECKLING AV ETT ROBUST OCH PÅLITLIGT TRANSPORTSYSTEM

ÖKA TAKTEN

En fungerande tågtrafik som ger tillförlitliga persontransporter och godstransporter är en grundläggande förväntan från människor och företag. En kraftsamling på drift och underhåll krävs för att öka pålitligheten och återskapa invånarnas och näringslivets förtroende och tillit till järnvägstrafiken. Järnvägsunderhållet på både stambanor och regionala banor behöver förstärkas och bli effektivare för att säkra dess funktion och tillförlitlighet.

• Regeringen måste ställa högre krav på Trafikverket att effektivisera järnvägsunderhållet så att både volymen och genomförandetakten ökar omgående.

• Regeringen behöver initiera en översyn av hur underhållet på järnvägen ska organiseras och öppna upp för att pröva nya genomförandeformer.

• Trafikverket behöver göra prioriteringar, planering och genomförande av underhållet på järnvägarna i nära samverkan med operatörer på berörd sträcka.

• Vi vill att Trafikverket bildar råd med trafikerande operatörer och andra berörda för samplanering och genomförande av trafikpåverkande drift- och underhållsåtgärder på Södra stambanan och Västkustbanan.

BYGG UT STRÅKEN UTIFRÅN ETT SYSTEMPERSPEKTIV

Södra Sverige genomkorsas av vägar och järnvägar i nord-sydlig och öst-västlig riktning som kopplar samman tillväxtmotorerna i södra Sverige och där de sammanstrålar blir viktiga noder inom det sydsvenska transportsystemet. De tunga stråken längs västkusten, östkusten och centralt genom landet är infrastrukturen som länkar Sverige till kontinentala Europa.

De öst-västliga stråken är viktiga för att binda samman landsdelarna och ger kopplingar till de tunga nord-sydliga stråken. Att utveckla transportinfrastrukturen utifrån ett systemperspektiv skapar förutsättningar för ett robust, redundant och effektivt transportsystem. Detta behöver ges funktionalitet som kan möta såväl en långsiktig ökande efterfrågan på transporter som förmåga att hantera oväntade och oönskade händelser inom landet och i omvärlden.

• Regeringen ska prioritera en utbyggnad snarast möjligt av Södra stambanan med två nya spår på sträckan Hässleholm–Lund och en ombyggnad av noden Hässleholm C. Därefter en fortsatt utbyggnad av nya spår från Hässleholm och norrut via Alvesta för att öka kapaciteten och möjliggöra snabbare tågtrafik i stambanenätet.

• Trafikverket måste, kopplat till utbyggnaden av två nya spår Hässleholm–Lund, utreda och förbereda genomförande av åtgärder för att öka kapaciteten och funktionaliteten i noden Hässleholm C.

• Det saknas nu endast ett fåtal pusselbitar för att Sverige ska få full samhällsnytta av ett dubbelspår mellan Göteborg och Malmö. Dessa är utbyggnad av sträckan Maria–Helsingborg till dubbelspår, åtgärder på Halmstad C samt utbyggnad av spårkapaciteten från Kungsbacka mot Göteborg.

• Funktionella brister i noder inom järnvägssystemet behöver systematiskt åtgärdas under planperioden för bättre effektivitet i järnvägssystemet. Ett exempel på detta är utbyggnaden av ett Triangelspår i Alvesta.

• Regeringen måste i den kommande nationella infrastrukturplanen ha med de objekt som ger E22 en önskad standard i hela dess sträckning och möter Natos behov från Trelleborg till Norrköping.

5 av 7 flaskhalsar finns i Sydsverige, baserat på belastning över dygnet. [1)]

Godstågen genom Danmark mot Hamburg ökar från cirka 30 till 50 tåg per dygn, varav cirka 75% från Södra stambanan (basprognos 2045). [2)]

När Fehmarn Bält-förbindelsen är klar bedöms transporttiden för gods mellan Malmö och Hamburg minska med 2–3 timmar. [2)]

Godstågen på Södra stambanan söder om Alvesta ökar från cirka 50 till 84 tåg per dygn (basprognos 2045). [2)] och [3)]

UNDANRÖJ FLASKHALSAR OCH TÄNK GRÄNSÖVERSKRIDANDE

Omvärldsförändringar, industrisatsningarna i norra Sverige, gemensam försvarsplanering inom Nato tillsammans med stora infrastruktursatsningar inom TEN-T-nätet i våra grannländer ställer krav på kapaciteten och redundansen i flera transportrelationer genom Sverige. En utveckling av kapaciteten och funktionaliteten i den transportinfrastruktur som sammanlänkar Sverige med våra grannländer och kontinentala Europa är viktig för hela landet. Fehmarn Bält-förbindelsen väntas stå färdig 2029 och kommer i grunden att ändra spelplanen för logistik och försörjningskedjor mellan Skandinavien och kontinentala Europa. Åtgärder behövs för att undanröja flaskhalsar på Södra stambanan, Västkustbanan och genom Öresundsregionen för att inte den förväntade trafiktillväxten enbart ska ske på vägnätet.

• Regeringen behöver initiera en utredning om hur järnvägsstråken som kopplar samman norra och södra Sverige mot kontinentala Europa ska utvecklas på kort och lång sikt.

• Trafikverket måste få i uppdrag att utreda en fortsatt utbyggnad av stambanenätet med nya spår från Hässleholm och norrut via Alvesta, för att kunna säkerställa behovet av kapacitet i takt med en ökande efterfrågan på järnvägstransporter till och från kontinentala Europa.

• Regeringen ska verka för att Östersjöhamnarna i södra Sverige knyts ihop med TEN-T-nätet i Polen och Baltikum samt kopplas ihop med stomnätet inom Sverige.

• En bilateral utredning mellan Sverige och Danmark, på nationell nivå, måste igångsättas avseende framtida fasta förbindelser över Öresund.

PRIORITERADE OBJEKT (se kartan på sid. 11):
- Södra stambanan: två nya spår Hässleholm–Lund
- Västkustbanan: Maria–Helsingborg, dubbelspår. Halmstad C, bangårdsombyggnad. Vändspårstation Kungsbacka inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka C till Kungsbacka Hede
- Alvesta: triangelspår
- E22 Björketorp–Nättraby, E22 förbi Bergkvara. Gladhammar–Verkebäck

UTRED:
- Noden Hässleholm
- Södra stambanan: två nya spår från Hässleholm och norrut via Alvesta

1) Källa: Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2023 (Trafikverket 2024)
2) Källa: Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem, underlagsrapport ”Brister och trafikeringsbehov i södra Sveriges järnvägssystem”. (Trafikverket 2024) Bilaga till publikation 2024:154
3) Kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne (Trafikverket 2023)

VÅRA SYDSVENSKA PRIORITERINGAR TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORT-INFRASTRUKTUR 2026-2037

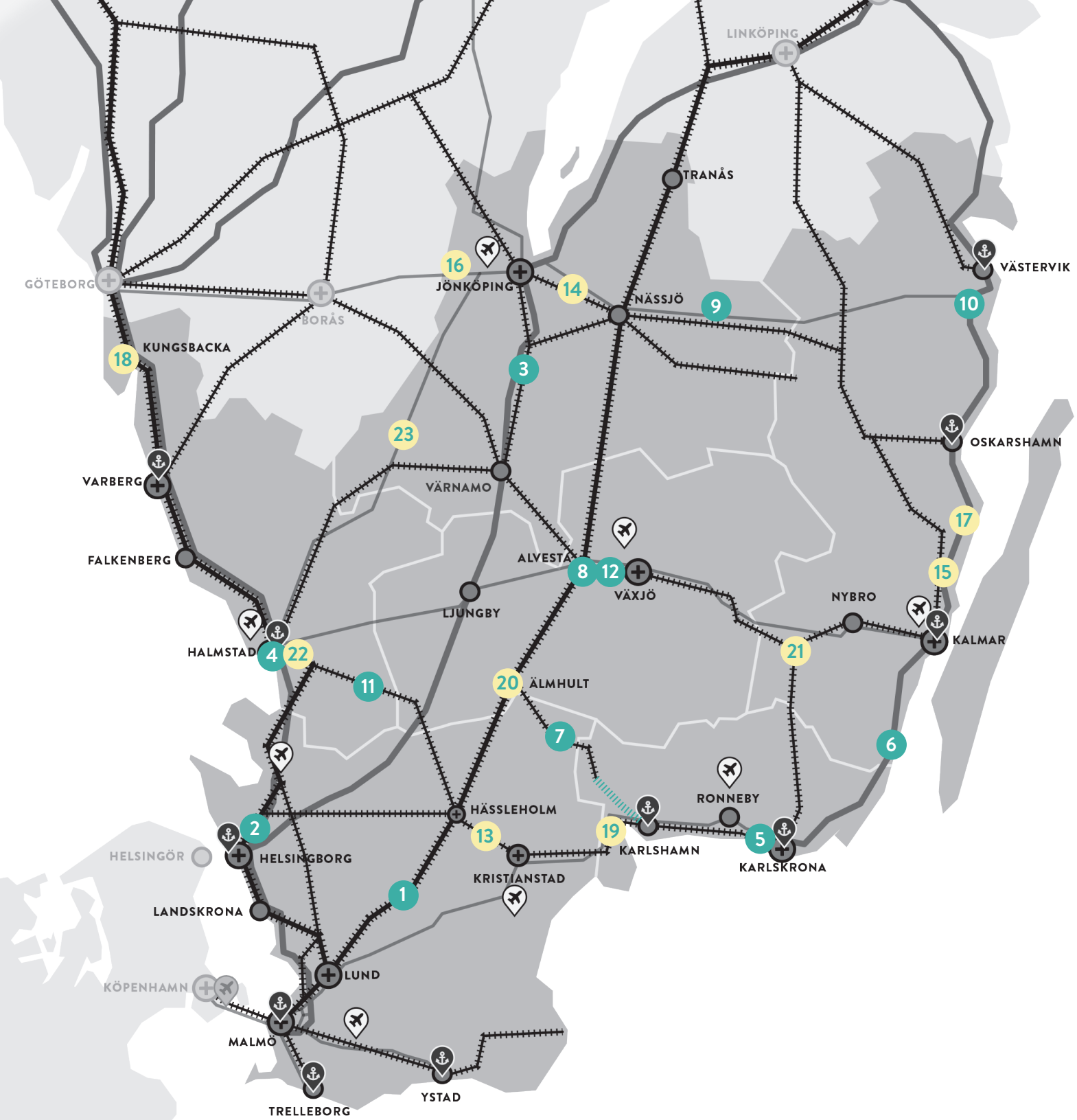
Dessa åtgärder och investeringar är de som vi utifrån ett sydsvenskt perspektiv anser ska ingå i den kommande nationella planen för transportinfrastruktur. För regionerna inom Regionsamverkan Sydsverige finns även andra investeringar och åtgärder som är viktiga ur ett delregionalt perspektiv och lyfts fram av respektive region i andra sammanhang.

OBJEKT I GÄLLANDE NATIONELL PLAN SOM SKA INGÅ I NATIONELL PLAN 2026-2037

1. Södra stambanan: två nya spår Hässleholm–Lund
2. Västkustbanan: Maria–Helsingborg, dubbelspår
3. Värnamo–Jönköping/Nässjö: elektrifiering och höjd hastighet
4. Halmstad C: bangårdsombyggnad
5. E22: motorvägsutbyggnad mellan Björketorp och Nättraby
6. E22 förbi Bergkvara
7. Sydostlänken
8. Alvesta: triangelspår
9. Rv 40 förbi Eksjö
10. E22: Gladhammar–Verkebäck
11. Markarydsbanan: Mötesstation Knäred
12. Kust till kust-banan: dubbelspår Växjö–Alvesta

OBJEKT SOM BEHÖVER INGÅ I NATIONELL PLAN 2026-2037

13. Skånebanan: dubbelspår Hässleholm–Kristianstad
14. Jönköpingsbanan: station A6/Ryhov, tretågsstation Forserum
15. Stångådal- och Tjustbanan: Mötesspår mellan Kalmar och Blomstermåla, triangelspår Berga, delelektrifiering, ERTMS
16. Rv 40: Ulricehamn–Jönköping, utbyggnad till motorväg
17. E22: genomfart Mönsterås
18. Västkustbanan: Vändspårstation Kungsbacka inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka C till Kungsbacka Hede
19. Blekinge kustbana: Karlshamn–Sölvesborg, ny järnväg
20. Södra stambanan: Älmhults bangård spår 3-5
21. Kust till kust-banan: Stationsombyggnad Emmaboda
22. Västkustbanan: Halmstad C; Ny omlopps-nära uppställningsbangård
23. Rv 26: Halmstad–Jönköping; mötes-separering återstående delar



ÅTGÄRDER SOM BEHÖVER UTREDAS

- Noden Hässleholm
- Södra stambanan: två nya spår från Hässleholm och norrut via Alvesta
- Vätterlänken

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE syftar till att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och i Sverige.

www.regionsamverkan.se

REGION BLEKINGE Region Halland Region Jönköpings län Region Kalmar län REGION KRONOBERG REGION SKÅNE

REGIONSAMVERKAN.SE