

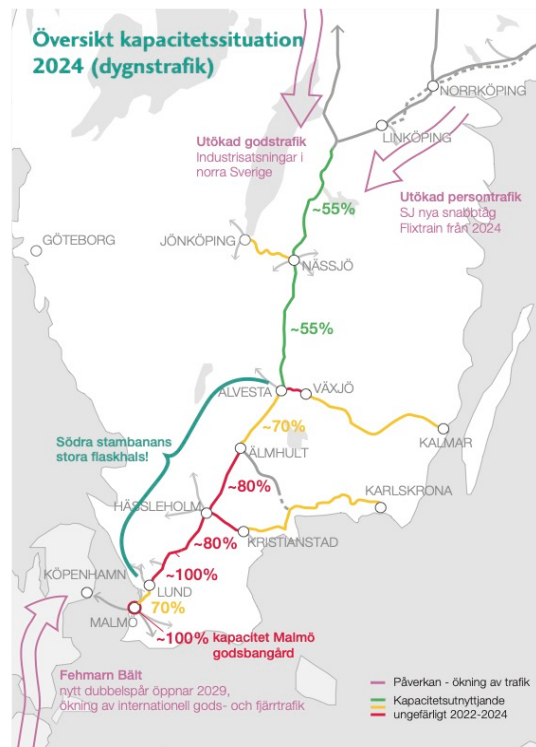
Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
LI2025/01587

Trafikverkets förslag till nationell plan 2026-2037 Remissvar

Regeringen har väsentligt ökat ramen för den nationella planen 2026-2037 jämfört med tidigare plan. Det återspeglas inte i Trafikverkets förslag till plan som berör Södra stambanan.

Förslaget innehåller en ökad satsning på underhållet av järnvägen även om det är långt ifrån att nå upp till behovet av eftersatt upprustning. Det är negativt då det påverkar järnvägstrafikens tillförlitlighet och förtroende.

Nuvarande trafikbelastning på Södra stambanan baserat på Trafikverkets underlag 2024.



Konstaterar att sträckan Lund-Alvesta är Södra stambanan stora flaskhals redan med nuvarande trafikbelastning.

Trafikverket konstaterar att kapacitetsbristen är stor på viktiga delar av Södra stambanan med en blandad trafik av lokal/regional tåg, godståg och fjärrtåg.

I Trafikverkets förslag ingår

-förstärkt kapacitet på Malmö bangård

-Utbyggnad av 2 nya spår Lund - söder om Hässleholm

-Utbyggnad av två mötesspår mellan Hässleholm-Alvesta samt triangelspår i Alvesta.

-Ostlänken, Linköping-Järna två nya spår

Stambanan.com anser att Trafikverkets förslag kommer att öka kapaciteten på Södra stambanan men först på längre sikt.

När det gäller de två viktigaste objekten Lund-Hässleholm och Ostlänken konstaterar stambana.com att genomförandetider har förlängts utanför planperioden 2037.

Detta kommer att negativt påverka trafiken för arbetsresor som är betydande speciellt mellan Malmö-Hässleholm-Älmhult -Alvesta.

Även den betydande godstrafiken på Södra stambanan mellan Sverige och övriga Europa påverkas negativt med förlängda restider.

Ostlänken planerades vara färdig 2035, nu anges trafikstart till 2038/2039. Utbyggnaden är ej heller fullt finansierad i förslaget i planen.

Lund-Hässleholm, utbyggnad av två nya spår.

Kostnaden är beräknat till 32 miljarder kr. I planen är endast

3,3 miljarder kr avsatta för projektet. I nuvarande plan är

16 miljarder kr avsatta för projektet, alltså ett kraftigt minskat anslag.

Projektet delas upp i två delar,

-Klostergården-Lund C-Stångby,

-Stångby-söder Hässleholm

Då endast 3.3 miljarder kr är avsatta i planen 2026–2037 indikerar detta i Trafikverkets egen tidsplan att utbyggnaden Lund-Hässleholm riskeras att senareläggs till kommande infrastrukturplaner och att trafikstart kan fördröjas till början/mitten av 2040 - talet.

Bandelen är redan idag en av de hårdast belastade sträckorna i landet och kan innebära att nuvarande regionaltrafik kan drabbas av indragningar när den övriga trafiken kommer att öka.

En snabbare utbyggnad av Lund-Hässleholm är nödvändig då kapacitetsbristen negativt påverkar tågtrafiken i stora delar av landet.

Med denna bakgrund är det positivt att Trafikverket föreslår en snabbare utbyggnad genom att projektet med två nya spår Lund-Hässleholm kan genomföras med alternativ finansiering och alternativ genomförare.

Det sammanfaller med regeringens ambitioner.

Regeringen har lyft fram förslag för att korta genomförandetider och öka kostnadskontrollen genom att använda alternativa genomförare och alternativ finansiering. En utredning skall lägga förslag om detta den 15 december.

Stambanan.com har tagit fram ett förslag till snabbare utbyggnad med alternativ finansiering för bandelen Lund-Hässleholm och som bygger på erfarenheter från Öresundsbron och Botniabanan. Detta förslag har redovisats för regeringen och utredaren för alternativ organisation för infrastrukturprojekt.

Bandelen Hässleholm-Alvesta får enligt Trafikverkets förslag en viss kapacitetsförstärkning i form av två nya mötesspår. Här behövs att en långsiktig planering påbörjas för en utbyggnad av två nya spår till Alvesta i den kommande planen 2026–2037.

Detta gäller även för en utbyggnad och kapacitetsförstärkning av **Hässleholm station**.

Bandelen Lund-Hässleholm-Alvesta måste ses i en gemensam helhet.

Enligt Trafikverkets analys av Södra stambanan kapacitetsbehov så behöver även **bandelen Nässjö-Gripenberg** förstärkas med två nya dubbelspår. Detta bör ingå som en brist i den av regeringen beslutade nationella planen 2026–2037.

Regionaltrafiken är väl utbyggd på bandelen Köpenhamn-Malmö-Lund-Hässleholm-Alvesta som har sin förlängning på sidobanorna till Kristianstad och respektive Växjö.

Kapacitetsförstärkningar på dessa hårt belastade enkelspåriga sidobanor saknas i Trafikverkets förslag.

Tvärtom så har dubbelspåret Växjö-Räppe tagits bort ur den nuvarande planen och det måste återföras. Regionsjukhuset har ingen betydelse för skälen att bygga dubbelspåret. Utbyggnaden handlar i stället om att förbättra punktligheten och skapa förutsättningar för ökad kapacitet.

Kapacitetsförstärkningar saknas även på den redan hårt belastade Jönköpingsbanan som förbinder Västar och Södra stambanorna.

Stambanan.com- 28 kommuner, 5 regioner och Sydsvenska handelskammaren i samverkan för en utveckling av Södra stambanan.

Lena Wallentheim
Ordförande
Stambanan.com
KSO Hässleholms kommun

Anna Jähnke
vice ordförande
Stambanan.com
Regionråd Region Skåne