



li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Mottagarens diarienummer: LI2025/01587

Alvesta kommuns svar på remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Övergripande

I förordet till förslaget står det att det är en plan som leder till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Planen behöver kompletteras med en övergripande sammanställning där det synliggörs hur de sträckorna med kapacitetsbrist påverkas av förslag till nationell plan samt redan beslutade trimningsåtgärder. Planen behöver kompletteras med fler sammanställningar likt Figur 19 på sidan 60 med information om kapacitetsbegränsningar med basprognoser över flera år och tillsammans med de satsningar som är föreslagna i planen. Detta skulle leda till en lättare överblick om hur prioriteringarna påverkar kapaciteten på järnvägen. Det behöver också föras ett resonemang kring vilka nya eller befintliga sträckor med kapacitetsbrist som påverkas av de satsningar som nu föreslås. Åtgärderna som har ställts mot varandra har stort fokus på de enskilda samhällsekonomiska bedömningarna för respektive åtgärd. Nationella och regionala satsningar behöver samordnas och se på helhet mer än på resultat i det enskilda projektet.

En övergripande analys för hur de föreslagna åtgärderna är fördelade geografiskt behöver göras tillsammans med hur detta påverkar konkurrensen nationellt kopplat till näringsliv, arbets- och bostadsmarknadsregioner och tillväxt. På sidan 179 lyfter Trafikverket fram att utvecklad infrastruktur i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader. Planen behöver kompletteras med ett resonemang kring hur fördelningen är gjord och vilka effekter detta möjliggör eller riskerar geografiskt.

Alvestas centrala läge i södra Sverige har alltid varit en betydelsefull nod mellan kust-till-kust-banan och Södra stambanan. Med det ändrade geopolitiska läget får Alvestas position framåt en än mer avgörande roll för infrastrukturen för både järnväg och för Rv. 25 från väst till öst. Satsningar som görs i nationell plan för infrastruktur har stor betydelse för människors vardag i fredstid men bidrar också till ett robust samhälle i händelse av höjd beredskap eller krig.

Alvesta kommun ser positivt på att förslaget öppnar upp för alternativa metoder för genomförandet av objekt för att påskynda projekt och hålla nere kostnaderna. Detta ses som något som även kan genomföras på regional nivå.

Gemensam planering i länet

Alvesta kommuns planering utgår från den Regionala utvecklingsstrategin för Kronoberg samt en gemensam utvecklingsstrategi för Alvesta och Växjö. Alvesta tar stort ansvar för att vara ett nav för hållbara resor på järnväg, kollektivtrafik och cykel. För att kunna upprätthålla en bra nivå på planeringen krävs långsiktiga beslut som går att lita på över tid. Alvesta kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet på nationell plan som är signerat av Region Kronoberg tillsammans med länets alla kommuner.



Dubbelspår Alvesta-Växjö behöver finnas med som namngivet objekt

Banan mellan Alvesta och Växjö är en av Sveriges mest belastade enkelspåriga sträckor med över 100 tåg per vardag. Dubbelspår ger ökad kapacitet för både person- och godstrafik, kortare restider och bättre kopplingar mot Södra stambanan. Den är också en förutsättning för punktlighet, robusthet och framtida trafikökningar. För att minska restiden och få en mer robust infrastruktur samt förbättrad punktlighet, behöver partiellt dubbelspår vid Grönsängen kombineras med ytterligare ett partiellt dubbelspår. Dubbelspåret ska inte falla ur nationell plan för att Trafikverket inte har tid att utreda nästa steg utifrån vad Trafikverket kallar nya förutsättningar, nästa steg behöver prioriteras innan nationell plan antas.

Specifika trimningsåtgärder redovisas inte i nationell plan. Mötesspår vid Grönsängen nämns dock som en trimningsåtgärd som behöver genomföras innan ytterligare en partiell dubbelspårsutbyggnad mellan Alvesta-Växjö. Det behöver förtydligas att trimningsåtgärden inte bara ska bli ett mötesspår för att lösa de begränsningar som finns idag utan behöver byggas som ett partiellt dubbelspår som klarar av längre och snabbare tåg. Åtgärden är nära den ekonomiska gränsen för namngivna objekt, ett resonemang behöver finnas i planen hur åtgärden säkerställs om det drabbas av fördyrande omständigheter. Åtgärden bör få större utrymme i samband med dubbelspårsutbyggnaden i nationell plan för att säkerställa genomförandet under planperiodens första del.

Dubbelspåret finns med som förslag på prioriterade utredningar. I texten framgår att Trafikverket behöver identifiera rätt åtgärd med rätt utformning och innehåll inför nästa planrevidering. Alvesta kommun anser att det redan finns utredningar nog och prioriteringar behöver med i nationell plan nu.

Triangelspår Alvesta

Triangelspåret i Alvesta kommer att skapa direkta förbindelser mellan Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, utan behov av tidskrävande växlingar eller rundgång i bangården. Det skulle förbättra både godstrafikens och persontågens flöden, öka kapaciteten i ett av södra Sveriges viktigaste järnvägsnav. Åtgärden är särskilt betydelsefull för att möjliggöra effektiva transporter i syd-västlig riktning och avlasta stambanan från onödiga rörelser och kapacitetskonflikter. Projektets lokaliseringsutredning i relation till miljöbalkens 3 kapitel 4 § (jordbruksmark) bör prioriteras i tid så att rätt ekonomiska förutsättningar avsätts i nationell plan för åtgärden.

I tidigare samråd har en mer tätortsnära sträckning för triangelspåret varit aktuellt. Det förslag som nu ligger går över jordbruksmark och någon lokaliseringsutredning är ännu inte genomförd. Ekonomiska ramar i nationell plan behöver ta höjd för båda sträckorna som är av riksintresse. Det ekonomiska intresset att bygga järnväg i det enskilda projektet får inte se förbi övriga hållbarhetsdimensioner eller riskera att lägga över ett ekonomiskt ansvar på regional eller kommunal nivå för uteblivna insatser. Nuvarande förslag riskerar att så blir fallet om inte förslagen ställs mot varandra i en jämförelse både för ekonomi där den totala summan analyseras för projekt på nationell, regional och lokal nivå ingår samt en bedömning utifrån ekologisk och social hållbarhet.

Förslag till nationell plan lyfter fram att planen kan bidra till ekologisk hållbarhet genom att minska infrastrukturens påverkan på landskap, vatten och natur- och kulturmiljöer. (Sid. 179). De ekonomiska ramarna för projektet i nationell plan riskerar att åtgärden inte går att genomföra eftersom en lokaliseringsutredning utifrån såväl social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet inte är genomförd.



Riksväg 25

Stråket Halmstad-Kalmar är centralt för den öst-västliga mobiliteten i hela Sydsverige. Det är viktigt med en generellt hög standard avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Norrleden tillsammans med sträckan Halmstad-Simlångsdalen bör ges högre prioritet i nationell plan.

Kapacitetshöjningar på Södra stambanan behöver säkerställas i planen

Flera namngivna åtgärder som ökar kapaciteten på Södra stambanan hamnar utanför planen eller som åtgärder som kan genomföras om potten ökar med 10 %. Södra stambanan, genom och söder om Kronoberg, är central för hela Sydsveriges tågtrafik och avgörande för att hantera de ökade godsflöden som följer av Fehmarn Bält-förbindelsen. En moderniserad och kapacitetsstark Södra stambana förbättrar tillgängligheten till järnvägen för hela Kronoberg.

Utredningen om Södra stambanans utbyggnad mellan Hässleholm och Alvesta behöver påbörjas under planperioden. Stationerna längs Södra stambanan inom kommunen samt Alvesta station som nod är av stor betydelse för Alvesta kommuns näringsliv, invånare och besökare och en väl fungerande Södra stambana är avgörande för kommunens hållbara utveckling.

Kommentarer kring nationell plan med sidhänvisning

Alvesta kommun ser det som viktigt att följa upp bedömningen om att tillgången på el inte väntas vara avgörande för transporternas elektrifiering. Det bör också följas upp hur resultatet blir när/om elbolagen ges möjlighet att bygga på prognoser. (sid. 47)

Föreslagen plan tar inte upp förslag på incitament för att förflytta godstransporter från väg till järnväg. Satsningar från näringsliv, region eller kommun bör få stöttning från nationell plan för att öka möjligheterna att få fler godstransporter på järnväg. En analys över vad som skulle behövas för att näringslivet skulle nyttja järnvägen mer än idag bör vara ett uppdrag som lyfts i nationell plan. (sid. 50)

Kapacitetsbegränsningar med basprognos 2045 redovisas men Alvesta kommun saknar en karta över hur förslagna åtgärder i nationell plan reducerar de röda sträckorna. En likvärdig karta med prognos för hur flödena blir efter genomförandet behöver tas fram. (sid. 60)

Någon analys av riskerna med att inte genomföra informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder finns inte i förslaget och det är svårt att ta ställning till hur det påverkar möjligheten att nå de transportpolitiska målen. (Sid. 70)

Trafikverket framför i planen att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ökad takt i omställning till ett mer hållbart resande. Alvesta kommun saknar ett resonemang kring hur nu föreslagen plan fångar upp de åtgärder som tidigare kunde finansieras via stadsmiljöavtal. (Sid. 74)

Förslag om en ny lag om kollektivtrafiksäkerhet är ute på remiss. Lagen kan leda till att vissa bytespunkter behöver resurskrävande förstärkningar och bidrag till dessa bör kunna hanteras inom drift från nationell plan. (Sid. 94)

I planen lyfts det att planen har tagit hänsyn till att inte i onödan skapa ryckighet i andra aktörers planering. Nuvarande förslag till nationell plan har tagit höjd för en summa för genomförandet av triangelspår Alvesta som inte medför en planskild korsning vid södra infarten, planskildheten har legat till grund för planering på regional och kommunal nivå och det blir en ryckighet om detta inte ges möjlighet till i nationell plan. (Sid. 103)



Partiell dubbelspårsutbyggnad Alvesta-Växjö motiveras på ett felaktigt sätt i förslaget. "Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller liksom stora delar av nyttorna." Motiveringen bör bytas ut mot "För att minska restiden och få en mer robust infrastruktur samt förbättrad punktlighet, behöver partiellt dubbelspår vid Grönsängen kombineras med ytterligare ett partiellt dubbelspår." (Sid. 105)

Det saknas information i nu föreslagen plan hur objekt som tidigt i processen beräknas vara en trimningsåtgärd men som riskerar att hamna över 150 miljoner kronor hanteras. Det bör föras ett resonemang kring riskreserv även i dessa objekt. (Sid. 115)

Grundkriterier för när riskreserven får nyttjas bör kompletteras med att kostnadsreduktion inte får innebära att andra intressen får stå tillbaka på ett ohållbart sätt enbart till fördel för det ekonomiska. (Sid. 115)

Bedömningskriterierna bör kompletteras med "om åtgärden blir dyrare för att bidra till att nå de 17 globala målen för Agenda 2030". Det behöver även finnas ett kriterium kopplat till den totala skattecronan så att viktiga noder inte prioriteras bort på grund av att medfinansiering inte är möjlig. (Sid. 116)

I planen bör det framgå att Trafikverkets nuvarande tolkning av begreppet "funktionellt samband till statlig väg" ska revideras. I stället bör fokus ligga på att utveckla sammanhängande stråk med prioritet på trafiksäkerhet, framkomlighet och genhet. (Sid. 121)

Samverkan bör också inkludera regionens och berörda kommuners företrädare för trafikfrågor för att få satsningar som är effektiva och hållbara på såväl nationell, regional och kommunal nivå. (Sid. 121)

Stycket om ökad och säker cykling behöver utvecklas. Delar av planen annonserar att det ska skötas helt via länstransportplanen och under rubriken ökad och säker cykling framgår att cykelvägar kan prioriteras. Gränsdragningen mellan vad som anses ingå i länstransportplaner i förhållande till nationell plan riskerar att bli otydlig. (Sid. 123)