



Kronoberg 2025-11-07

Regeringskansliet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Gemensamt svar från Region Kronoberg och länets åtta kommuner på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Ett gemensamt ansvar för ett sammanhållet Sverige

Kronobergs län är ett nav i södra Sverige – en 360-gradersregion där vägar, järnvägar och människor möts. Här korsas transportstråken som förbinder öst och väst, norr och söder, inland och kust. För oss är transportinfrastrukturen inte bara en fråga om regional tillgänglighet, utan om hela Sveriges sammanhållning, konkurrenskraft och klimatomställning. Utan fungerande förbindelser genom Kronoberg riskerar södra Sverige att tappa i sammanhållning och konkurrenskraft.

Regeringens proposition 2024/25:28 ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera” väckte tydliga förhoppningar i Kronoberg – en befolkningsmässigt liten region, men med stor betydelse som transitområde för hela landet. Det är positivt att Trafikverket föreslår satsningar på ökat underhåll, och för att minska brister i både väg- och järnvägsnät samt särskilda insatser för enskilda vägar. Samtidigt ser vi med oro på att flera centrala åtgärder i och nära vårt län återigen saknas i Trafikverkets förslag, trots att bristerna sedan länge är väl kända och åtgärderna motiverade.

Kronobergs betydelse för Sverige

Kronoberg är länken mellan Sveriges största tillväxtregioner. Region Kronoberg och länets kommuner arbetar gemensamt utifrån Framtidens Kronoberg i världen – Kronobergs utvecklingsstrategi 2025–2035. Av strategins fyra långsiktiga prioriteringar har infrastrukturutvecklingen särskilt stark koppling till två:

- **Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet**, vilket handlar om att stärka boendeattraktivitet, förbättra tillgänglighet och skapa mer jämlika levnadsvillkor i hela länet.
- **Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige**, som rör tillgänglighet både inom länet och till övriga Sydsverige samt en minskad klimatpåverkan från transporter.

En robust transportinfrastruktur som binder samman länets större och mindre orter med varandra och med omvärlden är avgörande för att stärka utvecklingen i Kronoberg och i hela Sverige – genom att skapa starka funktionella samband. I Kronoberg är näringslivet exportorienterat och innovationsdrivet, med starka värdekedjor inom trä, tillverkningsindustri och logistik. Linnéuniversitetet bidrar med kunskap och kompetens som stärker den nationella kompetensförsörjningen. Sveriges framgång bygger på att hela landet fungerar.

För att på ett hållbart sätt möta framtidens transportbehov behöver fler – på några decenniers sikt – få bättre tillgång till järnvägen, både för gods- och persontransporter. Orter som i dag saknar järnvägsanslutning behöver på olika sätt kopplas upp mot ett robust och tillförlitligt järnvägsnät. Det är nödvändigt både för att hela Sverige ska kunna dra nytta av Fehmarn Bält-förbindelsen och för att möjliggöra omställningen till ett hållbart samhälle med klimatsmarta transporter. Vi anser därför att staten behöver ta ett helhetsgrepp kring denna fråga i den nationella infrastrukturplaneringen nu och under lång tid framöver. En bred samverkan mellan berörda intressenter är nödvändig för att utreda behoven på ett tillfredsställande sätt.

Åtgärder som saknas i nationella planen

Region Kronoberg och länets kommuner accepterar inte att avgörande åtgärder för vår region och för södra Sveriges transportsystem återigen skjuts på framtiden. Vi kräver att de inkluderas och prioriteras i den nationella planen. Utan dessa investeringar riskerar södra Sverige att tappa i tillväxt, tillgänglighet och konkurrenskraft – något som hela landet förlorar på. Vi ser behov av en ny nationell helhetsanalys för Sydsverige.

De samhällsekonomiska analyser som ligger till grund för att projekten strukits visar en brist på systemperspektiv. De fångar inte helheten i hur trafikupplägg,

regional pendling och näringslivets transportflöden samspelar. En fungerande transportinfrastruktur måste bedömas utifrån sitt bidrag till tillgänglighet och utveckling i hela landet – inte enbart utifrån enskilda sträckors kalkyler.

Dubbelspår Alvesta–Växjö

En av Sveriges mest belastade enkelspåriga sträckor, med i dag över 100 tåg per vardag. Det är också en av sträckorna med sämst punktlighet i södra Sverige. Region Kronoberg planerar för att trafiken på sikt ska omfatta omkring 144 persontåg per vardag. Både Alvesta och Växjö planerar att växa kraftigt, vilket ytterligare förstärker behovet av ett kapacitetsstarkt dubbelspår. För att uppnå punktlighet, robusthet och kapacitet som krävs för framtidens trafikökningar behövs dubbelspår. Det ger ökad kapacitet för både person- och godstrafik, kortare restider och bättre kopplingar till Södra stambanan.

Som trimningsåtgärd planeras ett 490 meter långt mötesspår i Grönsängen. Det är i grunden positivt, men anmärkningsvärt kort då TEN-t-förordningen rekommenderar en mötesspårslängd på cirka 750–800 meter. Kompletterande studier visar dessutom att ett enskilt mötesspår – utan ett partiellt dubbelspår på sträckan – inte är tillräckligt för att lösa de befintliga kapacitetsbristerna.

Riksväg 25

Stråket Halmstad–Kalmar, via bland annat Ljungby, Alvesta, Växjö och Lessebo, är centralt för den öst–västliga mobiliteten i hela Sydsverige. Det är därför viktigt att vägen håller en hög standard när det gäller både trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det långsiktiga målet för Kronoberg är att hela sträckan från öst till väst ska vara mötesseparerad.

Norrleden i Växjö är Kronobergs mest trafikerade vägavsnitt och en central del av det nationella stamvägnätet på riksväg 25. Sträckan lider av betydande brister i både kapacitet och trafiksäkerhet, vilket begränsar både pendling och godstransporter. Pågående åtgärder bland annat riksväg 25 Österleden i Växjö och ombyggnation av delar av Trafikplats Helgevarma via en Offentlig-Privat-Samverkan (OPS) med privat och kommunal finansiering – är viktiga, men riskerar samtidigt att förvärra belastningen på Norrleden om inte hela sträckan förstärks. För att de redan gjorda investeringarna ska ge full effekt och för att säkerställa säker, effektiv och framtidssäkrad trafik på riksväg 25, är det avgörande att Norrleden byggs ut snarast. Detta är en prioriterad åtgärd för regionen, både för vardagspendling och för den viktiga godstransporten genom Kronoberg.

För att hela stråket Halmstad–Kalmar ska fungera effektivt krävs även insatser utanför länet. På riksväg 25 bör särskilt två åtgärder lyftas:

- Sträckan **Halmstad–Simlångsdalen**, där standarden i dag är betydligt lägre än genom Kronoberg. Den ingår i stråket Växjö–Ljungby–Halmstad,

är viktigt för godstransporter till och från Halmstad hamn och för kopplingen mellan E6 och E4.

- Trafikplats **Glasporten/Smedstorp i Nybro**, som nu utreds inom planen. Båda åtgärderna är avgörande för framkomlighet, trafiksäkerhet och godstransporter i hela öst-väststråket.

Älmhults bangård

Åtgärden innebär en förlängning av spår 4, 5 och 6 på Älmhults bangård, med förbättrad anslutning till Olofströmsbanan/Sydostlänken, samt frigörande av spår 3 för förbipassager och vändningar på Södra stambanan för persontågstrafik. Detta är en strategiskt viktig investering för att öka kapaciteten, förbättra punktligheten och möjliggöra fler och effektivare tågresor både regionalt och nationellt.

Behovet av åtgärden har ökat markant sedan triangelspåret på Sydostlänken togs bort som en besparingsåtgärd. Utan förlängning och omstrukturering av bangården begränsas möjligheten att hantera både regional och långväga trafik, vilket skapar flaskhalsar och minskar flexibiliteten i hela tågsystemet. Åtgärden är därför avgörande för att säkra framtidens kapacitet på både Södra stambanan och Sydostlänken, och den möjliggör smidigare godstransporter samt effektivare persontrafik.

Kapacitetshöjningar på Södra stambanan, Hässleholm–Alvesta

Vi konstaterar att Trafikverkets redovisning av järnvägarnas kapacitetsutnyttjande för 2024 visar att flera sträckor i Sydsverige är rödmarkerade, medan stora delar av landet har betydligt lägre belastning. 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.

Den nationella planen måste därför avsätta tillräckliga medel för att påskynda utbyggnaden av två nya spår mellan Hässleholm och Lund. Att regeringen öppnar för alternativa genomförandeformer är positivt, och sträckan Hässleholm–Lund är ett lämpligt pilotprojekt med tanke på dess strategiska betydelse. Inför nästa planrevidering är det dessutom nödvändigt att utreda ombyggnaden av järnvägsnoden i Hässleholm samt den fortsatta kapacitetsutbyggnaden på Södra stambanan norrut via Alvesta. Utredningen Hässleholm–Alvesta bör därför startas omgående.

Åtgärder som är med i nationell plan

Region Kronoberg och länets kommuner står eniga i att de åtgärder som redan finns med i den nationella planen och förbereds för byggstart måste ges högsta prioritet, så att byggstartsbeslut kan fattas innan nästa nationella plan tas fram.

Sydostlänken (Olofström–Älmhult–Karlshamn)

En ny järnvägsförbindelse som stärker näringslivets konkurrenskraft, möjliggör fossilfria godstransporter och avlastar befintliga banor är avgörande för både regional och nationell utveckling. Förbindelsen bör dessutom ha NATO-strategisk betydelse genom att den förbättrar tillgången till djuphamnen i Karlshamn. Medel måste därför tillskjutas så att projektet redan i denna planperiod kan betraktas som fullt finansierat.

Region Kronoberg samfinansierar byggnationen av mötesspår för att även skapa förutsättningar för persontrafik. Genom länstransportplanen har regionen under flera planperioder också prioriterat upprustningen av riksväg 23. Det är därför nödvändigt att en planskild korsning anläggs mellan järnvägen och riksvägen. Vi ser även positivt på att objektet kan provas inom ramen för offentlig–privat samverkan (OPS).

Triangelspår i 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. Åtgärden är prioriterad, men det är oroande att den nationella planen inte säkrar de ekonomiska förutsättningar som krävs för genomförandet.

Markarydsbanan/Knäred mötesspår

Markarydsbanan är en strategisk förbindelse mellan Halmstad, Markaryd och Hässleholm, med stor betydelse för både godstransporter samt arbets- och studiependling. Regionen och Markaryds kommun har investerat betydande belopp i stationen och vill att trafikeringen kan komma igång fullt ut utan dröjsmål. Det är också viktigt att Trafikverket planerar drift och underhåll bättre, så att åtgärder som kontaktledningsbyten kan genomföras samtidigt som järnvägen stängs för byggnationen av mötesspåret i Knäred.

Länsplanernas del av den nationella planen

Den slutliga fördelningen mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna fastställs av regeringen i samband med beslutet om den nationella planen. I förslaget uppgår den totala ramen till 60,6 miljarder kronor, varav Kronoberg tilldelas 1,3 miljarder – den fjärde minsta länsplanen i landet. Även om resursförstärkningen till de regionala planerna är välkommen, är den långt ifrån tillräcklig. I Kronoberg har åtgärder motsvarande omkring 10 miljarder kronor fått prioriteras bort på grund av begränsade medel. Samtidigt har länsplanernas andel av den nationella investeringsramen minskat från cirka 15 procent i början av 2000-talet till omkring 10 procent i dag. Denna utveckling försvagar de regionala möjligheterna att planera, prioritera och genomföra en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur.

Region Kronoberg och länets åtta kommuner vill att länstransportplanen ges möjlighet komplettera den nationella inriktningen genom att stärka tillgängligheten i länet. Framför allt behöver riksvägarna 23 och 27 utvecklas för att förbättra framkomligheten och höja trafiksäkerheten – en av våra högst prioriterade frågor. Vi vill också skapa bättre förutsättningar för hållbara resor genom att utveckla det regionala cykelvägnätet och bygga attraktiva, trygga och funktionella hållplatser i hela länet för invånarna både i stad och på landsbygden.

Utbyggnaden av statliga gång- och cykelvägar i Kronobergs län går tyvärr långsamt – och till orimligt höga kostnader. Principen att cykelvägar alltid måste byggas i direkt anslutning till statlig väg begränsar möjligheterna att hitta mer funktionella och kostnadseffektiva lösningar. Riksrevisionens granskning (RiR 2025:11) visar att samma problem finns i hela landet och att nuvarande regelverk försvårar arbetet med att nå målen för ökad och säker cykling. Trafikverket bör därför snarast få i uppdrag att, i linje med Riksrevisionens rekommendationer, genomföra nödvändiga förändringar.

En långsiktig utveckling i samspel

Infrastrukturinvesteringar kan aldrig betraktas isolerat – de måste samspela med bostadsbyggande, näringslivsutveckling och klimatomställning, liksom med de stråk de är en del av. Kronoberg har en tydlig strukturbild som visar hur orter och transportsystem samverkar – från Växjö som regional tillväxtmotor till de mindre kärnorna som stärker helheten. Länet är en 360-gradersregion och en strategisk nod i landets transportsystem, där vägar och järnvägar knyter samman södra Sverige i alla riktningar. Samtidigt utgör Kronoberg en ”getingmidja” i det svenska transportsystemet – en punkt där stora delar av landets person- och godstransporter möts och där robust infrastruktur är avgörande för hela Sveriges flöden.

Vi vill att staten möter den lokala och regionala viljan till utveckling. Regionen och kommunerna har gång på gång tagit ansvar genom samfinansiering, medfinansiering och förskottering av statens andel i projekt. Nu krävs att staten gör detsamma. Vi står redo att bidra till ett mer robust, sammanlänkat och konkurrenskraftigt Sverige. Det är i de sammanlänkade regionerna som landets tillväxt skapas – och Kronoberg är en av dem.

Vi uppmanar regeringen att låta den nationella planen spegla detta ansvar – så att Kronoberg, och därmed hela södra Sverige, kan fortsätta bidra till ett starkt och sammanhållet Sverige.

Per Ribacke (S)

Kommunstyrelsens ordförande
Alvesta kommun

Lars Altgård (S)

Kommunstyrelsens ordförande
Lessebo kommun

Magnus Gunnarsson (M)

Kommunstyrelsens ordförande
Ljungby kommun

Bengt Germundsson (KD)

Kommunstyrelsens ordförande
Markaryds kommun

Åke Nyberg (M)

Kommunstyrelsens ordförande
Tingsryds kommun

Jessica Rask (M)

Kommunstyrelsens ordförande
Uppvidinge kommun

Malin Lauber (S)

Kommunstyrelsens ordförande
Växjö kommun

Eva Ballonvarre (S)

Kommunstyrelsens ordförande
Älmhults kommun

Henrietta Modig Serrate (S)

Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg

Rene Jaramillo (M)

Ordförande regional utveckling och
infrastrukturberedningen
Region Kronoberg