

Regeringskansliet
Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Dnr LI2025/01587

Remissvar: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Greater Copenhagen har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037. Vi ser positivt på ambitionerna att stärka drift, underhåll och kapacitet, men konstaterar att planförslaget i sin nuvarande form inte tillräckligt möter de mest kritiska systembristerna i södra Sverige.

Sydsverige är Sveriges viktigaste transitregion för både person- och godstrafik samt landets huvudsakliga länk till kontinenten och Sveriges viktigaste exportmarknader. Brister i denna del av systemet påverkar inte bara den regionala tillgängligheten, utan även Sveriges konkurrenskraft, klimatomställning och försörjningsberedskap. Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att flera av landets mest samhällskritiska investeringar i järnvägsinfrastrukturen ges otillräcklig prioritet i planförslaget.

Greater Copenhagen vill särskilt lyfta tre områden där planen behöver justeras för att säkerställa Sveriges konkurrenskraft, försörjningsberedskap och samtidigt kunna nå EU:s mål om överflyttning av gods från väg till järnväg.

Södra stambanan: Säkerställ färdigställandet av två nya spår Hässleholm–Lund och påbörja utredning av noden Hässleholm

Södra stambanan är en av Sveriges mest belastade och strategiskt viktigaste järnvägsförbindelser för både person- och godstransporter. Kapacitetsutnyttjandet är redan idag över 80 procent, vilket medför allvarliga konsekvenser för punktlighet, robusthet och utvecklingsmöjligheter.

Behovet av fyra spår mellan Lund och Hässleholm har varit känt i över ett decennium. Trots detta innebär nuvarande planförslag en tydligt sänkt ambitionsnivå jämfört med innevarande plan. Tilldelningen minskar från 15,9 miljarder kronor till 3,3 miljarder kronor – motsvarande cirka 10 procent av den totala av Trafikverket uppskattade finansieringen – och byggstarten förskjuts från perioden 2028–2033 till 2034–2037. Detta är inte förenligt med de redan allvarliga kapacitetsbristerna, det förväntade ökade trycket till följd av Fehmarn Bält-förbindelsens färdigställande eller regeringens uttalade ambition om kortare ledtider i infrastrukturgenomförandet (LI2023/03475 respektive LI2025/01305).

Trafikverkets nuvarande förslag visar därmed på bristande förmåga att skapa förutsättningar för effektivisering och snabbare genomförande i linje med regeringens direktiv.

GREATER CoPENHAGEN

Greater Copenhagen delar Trafikverkets bedömning att det finns ett tydligt behov av att utreda hur kapaciteten kan förstärkas i noden Hässleholm. Med tanke på att Hässleholm utgör en strategiskt viktig knutpunkt för Södra stambanan, Skånebanan och Markarydsbanan, är det skäligt att en sådan utredning ges mycket hög prioritet. För att undvika framtida kostnadsökningar är det av stor vikt att kapacitetsförstärkningen i noden Hässleholm genomförs tidigt för att möjliggöra utbyggnad av anslutande banor. Inför kommande planrevidering 2030 bör därför noden Hässleholm vara färdigutredd.

Greater Copenhagen föreslår därför att:

- Regeringen gör ett omtag kring finansieringen av Södra stambanan mellan Lund och Hässleholm i den nationella planen, så att byggstart möjliggörs inom planperioden.
- Utredningen av noden Hässleholm ges hög prioritet och färdigställs inför nästa planrevidering.

Västkustbanan: Säkerställ färdigställandet av dubbelspår Maria–Helsingborg, samt ökad kapacitet Kungsbacka–Göteborg

Västkustbanan utgör ryggraden i järnvägskorridoren mellan Köpenhamn, Göteborg och Oslo – en av Nordeuropas viktigaste tillväxtstråk. Trots omfattande investeringar återstår fortfarande avgörande flaskhalsar.

Sträckan Maria–Helsingborg är idag den sista enkelspåriga delen av Västkustbanan. Att nu föreslå ett omtag för denna sträcka, utan tydlig byggstart och finansiering efter avslutad lokaliseringsutredning, är mycket allvarligt och innebär dessutom en påtaglig risk för att tidigare investeringar inte fullt ut ger avsedd systemnytta. Dubbelspåret är helt avgörande för att stärka kapacitet, tillförlitlighet och hållbar tillväxt i hela stråket.

Sträckan Kungsbacka–Göteborg fungerar som en central infart till Göteborgsregionen och är Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk. För att skapa utrymme för både person- och godstrafik och möta det växande resandebehovet krävs kapacitetshöjande åtgärder inom en snar framtid.

Greater Copenhagen föreslår därför att:

- Byggstart för dubbelspår Maria–Helsingborg preciseras och finansiering efter lokaliseringsutredningens färdigställande säkerställs.
- Förberedande arbete påbörjas för sträckan Kungsbacka–Göteborg, inkluderat vändspårstation i Kungsbacka med partiellt fyrspår Kungsbacka C–Hede, med avsikt att i nästa steg komplettera med fyrspår på hela sträckan Hede–Mölndal.

GREATER CoPENHAGEN

Gränsöverskridande planering: Prioritera kapacitet, redundans och internationell tillgänglighet över Öresund

Sydsverige är som tidigare påpekats, landets viktigaste transitregion för person- och godstransporter, huvudsaklig länk till kontinenten och därmed avgörande för Sveriges internationella tillgänglighet. Södra stambanan och Väst-kustbanan binder samman de nationella flödena med de europeiska och utgör tillsammans ryggraden i Sveriges koppling till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Kapacitetshöjande åtgärder i dessa stråk är därför inte bara av nationell betydelse, utan en integrerad del av genomförandet av EU:s transportpolitik.

När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland tas i drift väntas trafikflödena i norra Europa förändras märkbart med ökade gods- och personflöden via Öresund och södra Sverige. Södra stambanan och Väst-kustbanan riskerar i detta sammanhang att bli flaskhalsar om kapacitet, terminalfunktioner och teknisk interoperabilitet inte byggs ut i tid. Om inte de svenska infrastruktursatsningarna samordnas med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen finns en konkret risk för att gods i stället kanaliseras till vägtransporter – med ökade klimatutsläpp, luftföroreningar, trängsel och förlorad konkurrenskraft som följd.

I dagsläget finns endast en fast förbindelse över Öresund. Öresundsbron utgör därmed i praktiken en betydande sårbarhet i transportsystemet, och planerat underhåll, incidenter och störningar leder redan idag till omfattande konsekvenser – framför allt för den regionala arbetsmarknaden i Nordens största arbetsmarknadsregion med 2,5 miljoner arbetstillfällen. Mot bakgrund av förväntade volymökningar, klimatkrav och höjda beredskapskrav är ytterligare fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark nödvändiga. Detta behövs för att långsiktigt säkerställa kapacitet, redundans och robusthet – på regional, nationell och europeisk nivå.

Greater Copenhagen välkomnar därför regeringens initiativ (Dir. 2025:54) avseende stärkta förutsättningar för gränsöverskridande samarbete om kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050. Det är avgörande att detta arbete ges verkligt strategiskt genomslag i den fortsatta nationella infrastrukturplaneringen.

Greater Copenhagen föreslår därför att:

- Planeringen för kapacitet, redundans och internationell tillgänglighet över Öresund ges en tydlig strategisk och funktionell prioritet i den nationella planen.
- Södra stambanan och Väst-kustbanans roll som delar av TEN-T-nätverket explicit beaktas vid prioritering av åtgärder och tidsplan.

GREATER CoPENHAGEN

- Utfallet från pågående regeringsinitiativ (Dir. 2025:54) integreras i den fortsatta inriktningen av den nationella planeringen.

Greater Copenhagen står till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementets förfogande för eventuella förtydliganden.

Lars Gaardhøj

Ordförande, Greater Copenhagen

Köpenhamn, den 18 december 2025