

Høringssvar vedrørende Trafikverkets forslag til national transportplan 2026-2037

Indsendt af STRING Megaregion – et politisk samarbejde mellem 16 regioner og byer fra 4 nordeuropæiske lande.

STRING er et politisk samarbejde mellem regioner og byer i Norge, Sverige, Danmark og Tyskland med det formål at styrke grænseoverskridende infrastruktur, grøn omstilling og vækst i megaregionen fra Oslo over Göteborg, Malmø, Femern Bælt og til Hamborg.

STRING takker for muligheden for at afgive høringssvar og anerkender Trafikverkets omfattende og fremadrettede planarbejde¹. Den historisk store økonomiske ramme på over 1.171 mia. SEK udgør en markant og nødvendig satsning på moderne infrastruktur. En øget økonomisk ramme flugter med *Draghi-rapporten om Europas konkurrenceevne* (2024), der fremhæver investeringer i effektiv og sammenhængende transportinfrastruktur som en grundlæggende forudsætning for at styrke industriens produktivitet og konkurrenceevne. Rapporten understreger, at Europa fortsat hæmmes af infrastrukturelle flaskehalse, som begrænser mobilitet, handel og vækstpotentiale på tværs af medlemsstaterne.

Netop STRING Megaregion er af OECD blevet fremhævet som et område med et stærkt potentiale for at blive en førende europæisk megaregion og et internationalt anerkendt "Green Hub". OECD understreger i deres rapport, at hvis regionerne og de nationale regeringer samarbejder på tværs af grænser, kan dette territorium realisere betydelige gevinster i form af agglomerationsfordele².

STRING-samarbejdet er bygget på grøn ekspertise, høje innovationsniveauer og en stærk livskvalitet. Ved at udnytte disse styrker kan megaregionen skabe fantastiske synergier: øget mobilitet af arbejdskraft og kompetencer, viden overførsel, styrket innovation og samlet økonomisk vækst. Men STRING's potentiale for dybere økonomisk og social integration afhænger dog af et moderne og velfungerende transportsystem, der effektivt understøtter mobiliteten af varer, mennesker og idéer. OECD's analyse peger på, at manglende og ineffektiv infrastruktur, især flaskehalse i ScanMed-korridoren og manglen på yderligere faste forbindelser, i dag hæmmer denne udvikling og begrænser megaregionens fulde udbytte.

STRING deler Trafikverkets plans centrale mål om at maksimere samfundsnyttens pr. investeret krone gennem stram omkostningsstyring, risikovurderinger og en central risikoreserve. Vi støtter desuden planens fokus på robusthed, klimahensyn og forsvarsinteresser. Disse hensyn sikrer, at projekter – uanset størrelse – vurderes ud fra deres samlede samfundsøkonomiske betydning. Planen repræsenterer en strategisk mulighed for at styrke Sveriges tilknytning til EU's TEN-T-netværk.

¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002088/FULLTEXT01.pdf>

² https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2021/06/building-the-string-megaregion-as-a-green-hub-in-the-wake-of-covid-19_f3abfe1a/40c840c3-en.pdf

1. STRING ser Göteborg-Oslo som et strategisk prioriteret projekt

STRING understreger betydningen af, at den endelige svenske transportplan indeholder et tydeligt fokus på jernbaneforbindelsen mellem Göteborg og Oslo. Strækningen er en central del af EU's TEN-T ScanMed-korridor.

Den forbinder tre af Skandinavien's vigtigste storbyregioner: Göteborg, Oslo og København. Og på trods af sin strategiske betydning er strækningen underdimensioneret og præget af flaskehalse – især på grund af manglende dobbeltspor. Dette begrænser kapaciteten for godstrafik på jernbane, og hæmmer effektive transportstrømme over landegrænserne.

Planforslagets tabel 18 viser, at Göteborg–Oslo er inkluderet inden for rammen af +10 %-scenariet. Dette bekræfter projektets anerkendte nødvendighed og høje samfundsnytte og bør derfor finansieres direkte i denne planperiode og indgå i planforslaget. Vi vil desuden fremhæve, at øget kapacitet på delstrækningen Norge–Vänerbanan, Kornsjö–Skälebøl, er påvist som samfundsøkonomisk rentabel og også bør finansieres direkte i denne planperiode.

2. Göteborg-Oslo-korridoren styrker Sveriges økonomi, klima og sikkerhed

Göteborg-Oslo er ikke blot en national strækning – det er Skandinavien's vigtigste nord-syd-korridor for gods, handel, persontrafik og klimamål. Den forbinder Norges og Sveriges største havne med det europæiske fastland via Femern Bælt-forbindelsen og EU's TEN-T-netværk.

Investeringer i korridoren vil:

- skabe samfundsøkonomiske gevinster gennem øget kapacitet og kortere rejsetider,
- reducere CO₂-udledning ved at flytte gods fra vej til bane,
- styrke forsyningssikkerheden og det militære beredskab,
- bidrage til vækst og regional integration i Syd- og Vestsverige samt Norge.

3. En moderne jernbane mellem Göteborg og Oslo giver økonomiske og klimamæssige gevinster

3.1 Investering i jernbane giver mere konkurrencedygtig transport

STRING anbefaler, at Göteborg-Oslo prioriteres højt i den nationale infrastrukturplan og indgår i de første planlægnings- og investeringsfaser.

Som det også fremhæves i *Draghi-rapporten*, hæmmer kapacitetsmangel og administrative barrierer i de europæiske transportkorridorer både mobilitet og produktivitet³. Investeringer, der fjerner flaskehalse på strategiske strækninger som Göteborg-Oslo, styrker erhvervslivets konkurrenceevne og bidrager til en mere effektiv udnyttelse af ressourcer i hele regionen.

- Strækningen er i dag præget af flaskehalse og lav hastighed, hvilket reducerer jernbanens attraktivitet for både gods og passagerer.

³ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en

- Korridoren understøtter eksport og import gennem centrale havne som Göteborg, Helsingborg og Oslo, med produktivitetsevinster for virksomheder i begge lande.
- En moderniseret jernbane muliggør større godsvolumener og hurtigere passagertrafik.

3.2 Godskonceptet styrker konkurrenceevne og logistik

Allerede i dag krydser ca. 2.500 lastbiler dagligt Svinesundsbroen og antallet er stigende, hvilket tydeliggør behovet for at flytte gods til jernbane både på kort og lang sigt.

En udbygning af jernbanen mellem Göteborg og Oslo kan forkorte rejsetiden med op til 90 minutter, og flytte en betydelig del af godstransporten fra lastbil til jernbane.

I dag foregår 97 % af godstransporten mellem Göteborg og Oslo på vej, og godstog tager dobbelt så lang tid som lastbiler. Over 70 % af lastbilerne kører retur tomme, hvilket skaber unødige emissioner, trængsel og ineffektiv logistik. En opgraderet jernbaneforbindelse vil kunne aflaste vejnettet, reducere køer og understøtte målet om at øge andelen af gods på bane.

- Kortere transporttid til kontinentet styrker eksportens konkurrenceevne.
- Investeringen skaber beskæftigelse og økonomisk aktivitet både under anlæg og drift.

3.3 Femern Bælt åbner for nye volumener – kapacitet kræves på Göteborg-Oslo

Korridoren er central for Sveriges klimamål. Overflytning af gods fra vej til bane kan spare hundredtusindvis af ton CO₂ årligt, hvilket bliver vigtigt eftersom EU har vedtaget et nyt 2040-klimamål på 90 %. Målet bliver styrende for kommende politik og investeringer, og understøtter EU's mål om 90 % reduktion af transportudledninger inden 2050, der er kendt som en vanskelig sektor at dekarbonisere.

Ydermere ventes klimaudledningerne at stige, når Femern Bælt-forbindelsen åbner, da der forventes en betydelig stigning i transportvolumen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent – op til 20 % mere på jernbane og 120 % mere på vej (Sweco 2022). Uden en stærk Göteborg-Oslo-forbindelse risikerer denne vækst at flytte til vejnettet, hvilket vil forværre trængsel og underminere klimaindsatsen.

I denne sammenhæng er det vigtigt at understrege, at kapacitetsforøgelsen på strækningen Skånebo-Öxnered har en betydelig dobbeltnytte. En opgradering af denne strækning vil ikke alene styrke trafikafviklingen og robustheden i den centrale STRING-korridor mellem Göteborg og Oslo, men den øgede kapacitet vil samtidig skabe positive effekter og forbedret trafikflow for den vigtige togtrafik, der opererer mod Karlstad.

Der mangler fortsat vigtig kapacitet på jernbanen mellem Göteborg og Oslo. Selv hvis allerede foreslåede tiltag som dobbeltspor Öxnered-Skånebol gennemføres, står der tre hovedproblemer tilbage: togene er stadig for langsomme sammenlignet med bilen, og den gennemsnitlige hastighed – især mellem Skånebol og Kornsjö – er for lav. Kapaciteten er også utilstrækkelig til både mere passager- og godstrafik. På tværs af grænsen ses ekstra kapacitetsproblemer: bratte stigninger,

manglende plads til lange godstog, lange transporttider og tog, der ikke er komfortable nok til fjerntrafik⁴.

4. En stærk jernbane Göteborg-Oslo er afgørende for forsyning og forsvar

Efter at Sverige og Finland er blevet medlemmer af NATO, har Göteborgs havn fået øget strategisk betydning for alliancens nordflanke. En moderne jernbaneforbindelse mellem Oslo, Göteborg og København er afgørende for effektiv forsyning og militær mobilitet, som fremhævet i rapporten *Capacity Challenges on the Oslo–Gothenburg Railway Link* (2024, Risk Intelligence for STRING).

Denne strategiske betydning understreges af Göteborgs Havns igangværende udvidelse, som mere end fordobler havnens kapacitet for transoceaniske containerskibe, der forbinder Göteborg-Oslo-regionen med resten af verden. Den funktion har en afgørende betydning for forsyningen af civilsamfundet i tilfælde af krise eller krig, da befolkningen har brug for fornødenheder, erhvervslivet for indsatsvarer og mulighed for eksport for at holde økonomien i gang.

Det er også fuldt muligt, at Göteborgs Havn og forbindelsen Göteborg-Oslo vil have en afgørende betydning for den militære mobilitet, som NATO kræver vedrørende Norges og Sveriges funktion i forsvarsalliancen.

Uden en markant opgradering af jernbaneforbindelsen risikerer havneudvidelsens potentiale at blive stærkt begrænset. En utilstrækkelig jernbanekapacitet mod Oslo og Stockholm vil skabe alvorlige flaskehalse for distribution af gods fra havnen. Dette vil yderligere øge presset på E6'eren og skabe en konflikt mellem civil transport og det nødvendige militære beredskab.

Göteborg-Oslo spiller en central rolle for:

- hurtig militær mobilitet mellem Norge og Sverige,
- forsyningskæders robusthed og redundans,
- gennemførelse af Natos initiativ for *Military Mobility*.

5. Väst kustbanans manglende investeringer: Maria-Helsingborg

STRING udtrykker bekymring over, at Trafikverket i planforslaget (s. 22–23 og 148) foreslår at revurdere projektet Maria-Helsingborg på Väst kustbanan i stedet for at træffe en konkret investeringsbeslutning. Projektet er centralt for at fjerne en flaskehals på en af Sveriges vigtigste nationale og internationale jernbanestrækninger.

Af Trafikverkets plan fremgår, at omkostningerne for Maria-Helsingborg nu vurderes til cirka 10,5 milliarder SEK, hvilket er mere end en fordobling af de tidligere estimater fra planen 2018–2029. Som følge heraf foreslås projektet sendt tilbage til lokaliseringsudredning med henblik på at finde en omkostningseffektiv løsning på den ønskede kapacitetsforøgelse (s. 23).

STRING finder denne beslutning dybt bekymrende. Maria-Helsingborg udgør en kritisk flaskehals på Väst kustbanan, der forbinder København–Malmö–Helsingborg–Göteborg–Oslo og dermed udgør en del af rygraden i EU's TEN-T ScanMed-korridor. Uden en udbygning til dobbeltspor

⁴ <https://www.jernbanedirektoratet.no/content/uploads/2023/11/oslo-goteborg-mulighetsstudie.pdf>

risikerer strækningen at bremse både persontransport, godstransport og den grønne omstilling og dermed undergrave de mål, som planen selv opstiller om robusthed, kapacitet og klimareduktion (s. 157–160).

Den manglende investering svækker forbindelsen mellem Skåne og Danmark, og dermed hele den grønne transportakse fra Hamborg til Oslo.

STRING anbefaler derfor, at Maria–Helsingborg genindsættes som et aktivt investeringsprojekt i den nationale plan, eventuelt gennem en etapevis udbygning eller i kombination med EU-finansiering gennem Connecting Europe Facility (CEF).

Projektet bør prioriteres som en strategisk del af Västskustbanan og den grænseoverskridende STRING-korridor, hvor investeringer i dobbeltspor mellem Helsingborg og Maria er afgørende for at realisere en fuldt funktionel og sammenhængende nord–syd-forbindelse fra Hamborg til Oslo.

6. Alternativ finansiering og prioritering af investeringer

Vi opfordrer kraftigt regeringen til at styrke elementet vedrørende alternativ finansiering i den nationale transportplan. Vi mener, at projektet Göteborg–Oslo både er og fremadrettet kan være et oplagt objekt for en dybdegående undersøgelse af alternative finansieringsmodeller.

Det er afgørende at synliggøre, at relevante EU-midler (Connecting Europe Facility – CEF) samt midler fra dele af NATO's budget er relevante finansieringskilder, som bør inkluderes i overvejelserne, givet korridorens strategiske betydning for Sveriges og Nordens forsvar.

Endelig er et tættere svensk-norsk samarbejde nødvendigt for at sikre den rette timing i udrednings- og implementeringsfasen, så den grænseoverskridende infrastruktur kan levere den ønskede effektivitet og robusthed i tide.

7. STRING anbefaler Trafikverket at handle strategisk og koordineret

- Priorité planlægning og finansiering af Göteborg–Oslo og kapacitetsforbedringer på Västskustbanan i næste planperiode.
- Opret en fælles norsk-svensk koordineringsenhed for hurtig fremdrift.
- Integrér klima- og forsvarsperspektiver i prioriteringsprocessen.
- Ansøg aktivt om EU-finansiering gennem Connecting Europe Facility (CEF).
- Gennemfør udbygningen etapevis for at opnå tidlige kapacitetsgevinster.

STRING anbefaler desuden, at Trafikverket initierer en ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) for godskonceptet og de foreslåede tiltag i Göteborg–Oslo-korridoren. En ÅVS vil skabe et nødvendigt beslutnings- og planlægningsgrundlag for efterfølgende prioritering, finansiering og eventuelle investeringsbeslutninger i kommende planperioder.

8. STRING står klar til samarbejde

STRING hilser Trafikverkets arbejde velkommen og opfordrer til, at Göteborg–Oslo-korridoren og Västskustbanan, med særligt fokus på Maria–Helsingborg, gives en central rolle i den nationale

infrastrukturplan – som en investering med høj samfundsnytte, stærk klimaeffekt og strategisk betydning for Sveriges sikkerhed.

Det er afgørende, at transportplanen afspejler den uadskillelige kobling mellem Göteborgs Hamns ambitioner og den bagvedliggende landinfrastruktur. En forstærket jernbane er den eneste måde, hvorpå den øgede havnekapacitet og strategiske NATO-rolle kan udnyttes, uden at civile forsyningslinjer blokeres.

STRING står klar til at bidrage med analyser, koordinering og dialog i tæt samarbejde med Norge, Danmark og EU.

Med venlig hilsen
Thomas Becker



Thomas Becker

Managing Director

E-mail: thbec@stringmegaregion.org

Mobile: +45 29617010