

GREATER COPENHAGEN

Mottagare
Infrastrukturdepartementet
I2020/02739
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se (kopia)

Yttrande om förslag till Nationell plan för transportsystemet 2022 – 2023 (I2021/02884)

28 februari 2022

Bakgrund

Den 30 november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033. Samtidigt gick planförslaget på extern remiss. Remissrundan avslutas den 28 februari 2022. Våren 2022 förväntas regeringen fatta beslut om innehållet i planen.

GREATER COPENHAGEN COMMITTEE är ett samarbete mellan Region Själland och Region Hovedstaden i Danmark, Region Skåne och Region Halland i Sverige samt de fyra regionernas 85 kommuner, som under ett gemensamt varumärke arbetar för ökad hållbar tillväxt och sysselsättning för sina 4,3 miljoner invånare. Greater Copenhagen ställer sig bakom Region Skånes och Region Hallands yttranden beträffande utvecklingen av transportinfrastrukturen i våra respektive regioner. Greater Copenhagen vill med detta yttrande tydligare visa på de tvärregionala- och tvärnationella förhållandena och behoven. Med anledningen av detta har Greater Copenhagen beslutat att inkomma med yttrande till Trafikverkets förslag till nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033.

GREATER COPENHAGEN COMMITTEES arbete med trafik- och transportinfrastrukturfrågor baseras på det politiskt beslutade trafikcharter. Trafikchartret för Greater Copenhagen är en överenskommelse mellan parterna om vår gemensamma dansk-svenska politiska vision för hur Sydsverige och Östdanmark använder infrastruktur i syfte att stärka rörligheten, bistå den gröna omställningen och skapa hållbar ekonomisk tillväxt i vår region. Greater Copenhagen yttrande tar sin utgångspunkt i det gemensamma trafikcharterts prioriteringar och bygger till stora delar på följande dokument:

- o Greater Copenhagen's Trafikcharter
- o Region Skånes remissyttrande med tillhörande strategiska dokument

GREATER COPENHAGEN

- o Region Hallands remissyttrande med tillhörande strategiska dokument

Trafikcharteret specificerar ett antal mål och aktiviteter som i varierande grad är beroende av nationella beslut. Greater Copenhagen föreslår en rad satsningar som ställer krav på lokala, regionala och nationella prioriteringar så som fler förbindelser över Öresund, fler järnvägar med kapacitet till höghastighetståg samt ökad grön mobilitet och optimering av fossilfria transporter.

Gemensamt för Trafikverkets förslag gällande framtida infrastrukturinvesteringar för våra båda svenska regioner är riskerna med och konsekvenserna av uteblivna eller framskjutna investeringar i transportinfrastrukturen. Dessa uteblivna investeringar riskerar dessutom att få negativa följdkonsekvenser för våra danska regioner som genom vårt sammanhängande transport system är direkt beroende av Sveriges infrastrukturplanering med tillhörande investeringar. Framför allt ser Greater Copenhagen med oro på att de uteblivna investeringarna kan komma att få stora konsekvenser på Sveriges konkurrenskraft och för dess behov av tillförlitliga transporter för den allt viktigare exportindustrin.

GREATER COPENHAGEN har ett antal prioriteringar inom infrastrukturområdet i Sverige. Likaledes har Greater Copenhagen ett antal prioriteringar för infrastrukturinvesteringar i Danmark, för att vårt gemensamma och sammanhängande transportsystem skall fungera optimalt. I Danmark har den antagna infrastrukturplanen för perioden fram till 2035 tagit höjd för de investeringar Greater Copenhagen anser vara nödvändigt.

FÖR DEN KOMMANDE PLANERINGSPERIODEN i Sverige anser Greater Copenhagen att framför allt följande är av största prioritet:

- att utbyggnaden av dubbelspår på Väst kustbanan Maria - Helsingborg C tidigareläggs och att denna skall vara fullt finansierad inom planperioden 2022-2033.
- att Skånebanan Kristianstad - Hässleholm, byggs ut till dubbelspår och pekas ut i kommande plan för att tågtrafiken kan utvecklas och bidra till att uppnå klimat och transportpolitiska mål. Ett dubbelspår bidrar till en avsevärd arbetsmarkandsförstoring i Greater Copenhagen.
- att situationen kring hamnarna i Helsingborg och Trelleborg hanteras. Framför allt kan Trelleborgs Hamn spela en stor roll i alla klara det ökade godsflödet på järnväg vilket är en direkt effekt av Europeiska Unionens krav på överflyttning av gods från väg till järnväg.
- Investeringar för ökad kapacitet på sträckan Varberg - Kungsbacka - Göteborg
- Utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen kring Halmstad och Halmstad C.

GREATER COPENHAGEN

När det gäller de föreslagna investeringarna i nya stambanor förordar Greater Copenhagen:

- att utbyggnaden av ny stambana Hässleholm – Lund sker så snabbt som möjligt för att möta det ökande behovet av kapacitet för att godstågtrafiken ska kunna utvecklas utan att tränga undan persontågstrafiken.
- att lokaliseringen och utformningen av banan sker på ett sätt som genererar regionala nyttor samtidigt som ingrepp i bebyggelse och landskap minimeras.
- att investeringen av nya stambanor finansieras utanför den nationella planen för att inte tränga undan andra angelägna åtgärder.

Utöver ovan nämnda krav på investeringar önskar Greater Copenhagen att det gemensamma gränsöverskridande arbetet med fler fasta förbindelser över Öresund fortsätter. Framför allt måste den svenska Regeringen fortsätta samtalen med sin danska motpart kring en lokaliseringsutredning av en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg – Helsingör. Vidare önskar Greater Copenhagen att det så snart som möjligt ges på dansk sida, skall arbetet med en strategisk analys av en Öresundsmetro inledas.

NYA ÖRESUNDSFÖRBINDELSER behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten i den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält, vilken beräknas stå färdig 2029, ger bättre förutsättningar för inte minst tågtrafiken mellan Sverige och kontinenten, men ökar också trycket på infrastrukturen. Förbindelsen kommer när den invigs att medföra kraftigt ökad trafik genom södra Sverige, såväl på väg som järnväg.

Slutligen är det av största vikt att förstärka och säkerställa kapaciteten i anslutningarna till den befintliga Öresundsbron på svensk sida likt de investeringar som genomförs, och planeras genomföras, i Danmark för att säkerställa kapacitet efter Fehmarn bält-tunnelns öppnande 2029. Greater Copenhagen ser positivt på att viktiga åtgärder för anslutningarna till Öresundsbron finns med i planförslaget, det skall dock bemärkas att detta föreslås finansieras av Öresundsbrons överskott, vilket innebär att investeringen inte ingår i de avsatta statliga medel för investeringar i transportinfrastrukturen som föreslås inom nationell plan.

NYTTORNA med de prioriterade investeringarna ovan är att de säkerställer en ökad kapacitet för gods på järnväg. Om andra infrastrukturinvesteringar i Sverige, så som Bottniska Korridoren, når sin fulla potential riskerar infrastrukturen i Greater Copenhagen bli en flaskhals. För ett effektivt och långsiktigt hållbart infrastruktursystem för gods på järnväg i Sverige, behöver denna problematik hanteras.

GREATER COPENHAGEN

Vidare innebär en förbättrad infrastruktur i Greater Copenhagen att arbetsmarknaden förstoras väsentligt, vilket minskar arbetslösheten och ökar handelsutbytet länderna emellan. Analyser visar att handeln mellan Malmö och Köpenhamn borde vara ungefär 15 miljarder högre än den faktiskt är och att Malmös strukturella arbetslöshet kan åtgärdas genom förbättrad infrastruktur över Sundet. Det samma gäller nordvästra Skåne i fallet med en fast HH-förbindelse. En förbättrad infrastruktur i Greater Copenhagen genererar inte bara nyttor i form av ökad kapacitet för långväga gods, till nytta för Sveriges stora exportindustri, utan kommer staten till godo genom ökade skatteintäkter.



*Tue David Bak,
VD Greater Copenhagen Committee*