

I2021/02884

STRING:s remissyttrande på förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Inledning - STRING:s utgångspunkter

Att föra samman människor över gränser, såväl regionala som nationella, driver samhällsutveckling. Att också göra det på ett hållbart sätt där vi tar ansvar för helheten leder Sverige in på de bästa förutsättningarna för hållbar tillväxt.

STRING - megaregionen som utgör korridoren mellan Hamburg och Oslo - omfattar åtta regioner och fem städer. Samarbetet sker över fyra nationsgränser och har till syfte att driva fram en effektiv transportkorridor där de gröna investeringarna får utrymme. Området är särskilt studerat av OECD som världens första megaregion över fyra nationer. [Studien](#) lyfter fram den potential området har när det kommer till att skapa utveckling och hållbar tillväxt, förutsatt en stark integration när det kommer till transportinfrastruktur. Människor och gods ska kunna flöda sömlöst i regionen oavsett land eller delregion.

OECD har rankat området som en av världens 20 mest attraktiva regioner med sina 14 miljoner invånare. Det finns en enorm kapacitet i en integrerad megaregion, delning av innovation, arbetskraft, forskningsanläggningar, utbildningar etc. En integrerad region genererar utveckling som i sin tur skapar attraktion. Samtidigt är konkurrensen på den globala arenan stor och för att kunna ställa sig i det främsta ledet krävs stora investeringar i infrastruktur.

Sträckan mellan Oslo-hamburg består av 1330 km järnväg och i analysen; [STRING Bottleneck for the stretch Oslo-Hamburg](#) synliggörs de flaskhalsar som måste hanteras för en effektiv transportkorridor mellan Hamburg och Oslo. Regeringens ambition om [att Norden ska bli världens mest integrerade](#) region ligger än så länge långt bort då det gäller infrastrukturstandarderna i korridoren.





STRING vill särskilt understryka följande prioriteringar i nationell plan 2022-2033:

- Inom ramen för en effektiv järnväg mellan Oslo-Göteborg, krävs en fortsatt utredning av sträckan Skälebo-Kornsjö, samt lokaliseringstudier för sträckan Öxnered-Skälebo.
- Ökad kapacitet på Väst kustbanan mellan Varberg-Göteborg och i Halmstad järnvägssystem



- Utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan mellan Helsingborg C och Maria Station behöver tidigareläggas och vara fullt finansierad inom planperioden 2022–2033.
- En lokaliseringsutredning för fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör behöver påbörjas.
- En strategisk analys av Öresundsmetro.
- Utred hur Fehmarn Bält tunneln 2029 kommer påverka svensk transportinfrastruktur och hur vi på bästa sätt tar vara på den potential det innebär för Sverige ur ett transportperspektiv.

Oslo-Göteborg-Hamburg – en del av TEN-T

I flertalet utredningar som OECD genomfört i regionen Oslo-Hamburg har det tydligt framkommit att det finns goda förutsättningar för regionen att utvecklas till en stark megaregion. Däremot pekar utredningarna samlat på att för att uppnå önskad effekt behöver infrastrukturen förbättras och sträckan Göteborg – Oslo nämns särskilt.

Precis som Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget identifieras Västra Götalands strategiska betydelse för smidiga transportflöden i EU genom sin placering i den norra delen av korridoren Skandinavien-Medelhavet i förordningen TEN-T. Genom TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa finns förutsättningar för omfattande medfinansiering från EU till utbyggnad på sträckan.



I nuvarande nationella plan lyftes sträckan Göteborg – Oslo fram som en brist. Trafikverket har i sitt arbete med sträckan klassat utredningen från 2016 (gjordes tillsammans med Jernbaneverket) som en åtgärdsvalsstudie. Därmed har Trafikverket också utrett enligt etapp 1 där dubbelspår mellan Öxnered och Skälebo ingick. Tyvärr kom inte denna etapp heller med i förslaget till plan. Däremot kan konstateras att i förslag till NTP står det: *”Planeringsförutsättningarna för åren 2022–2033 har inte medgett att några åtgärder från bristanalyserna, annat än undantagsvis, har kunnat inrymmas under planperioden. För flera av dem kommer tills vidare fördjupade utredningar att göras av Trafikverket för att ytterligare belysa och värdera åtgärder inför kommande planrevideringar”.*

Med koppling till ovanstående ser STRING det som angeläget att sträckan Skälebo – Kornsjö utreds så att det vid nästa revidering 2026 finns ett underlag så att regeringen kan ta ställning om en utbyggnad. För att skapa en tydlighet i fortsatt utredning och planering vore det också önskvärt att Norge och Sverige formulerar en gemensam inriktning och ambitionsnivå och därigenom tydliggör planeringsförutsättningarna för en utveckling av den gränsöverskridande infrastrukturen i stråket.

I nuvarande budgetperiod inom EU:s ramprogram för infrastruktur som gäller fram till 2028 är just gränsöverskridande infrastruktur högt prioriterat med möjlig medfinansiering från EU med upp till 50 procent. Efter 2028 vet vi inte vilka prioriteringar med möjlighet till medfinans upp till 50 procent EU kommer att anta. Detta gör det extra angeläget att utredningarna kommit så långt att det blir möjligt för en politisk prioritering i kommande revidering.

Vi ser det naturligt att Sverige utnyttjar denna möjlighet att utöka planen. STRING föreslår att sträckan SkäleboKornsjö får ett utredningsuppdrag i syfte att kunna söka EU-medel i samband med nästa planrevidering. Med en utökad ram och med ny finansieringsmodell för lämpliga projekt skulle landets växande industris kapacitetsbehov och hållbara konkurrenskraft kunna mötas betydligt snabbare. Dessutom bör Sverige nyttja de medfinansmöjligheter som finns bla genom EU.

- *Utred sträckan Skälebo – Kornsjö inför nästa revidering av NTP.*
- *Genomför en lokaliseringstudie för Öxnered-Skälebo*

Västkustbanan – en pulsåder mellan två nordiska huvudstäder

STRING välkomnar Trafikverkets förslag om en uppgradering till 250 km/t på sträckan Lund – Göteborg – Öxnered. Det ger möjlighet till kortare restider mellan tillväxtmotorerna i stråket. Det är dock viktigt att



samordna och helst föregå denna satsning med att bygga bort återstående flaskhalsar på Västkustbanan. En sådan flaskhals är sträckan mellan Helsingborg C och Maria station som idag består av enkelspår. Den riskerar nu att försenas ytterligare med framskjuten medelstilleddning. Sträckan är tillsammans med dubbelspår i tunnel under Varberg, den sista länken för att tillse god funktionalitet på hela Västkustbanan. Riksdagen beslutade 1992 att bygga ut hela Västkustbanan med dubbelspår och det kommer nu att dröja över 40 år innan den sista sträckan kan stå klar. Senareläggningen inverkar negativt på möjligheten att utveckla tågtrafiken på såväl Västkustbanan som de anslutande banorna mot Oslo och över Öresund.

Vidare ser vi behov av ett förbigångsspår vid Lekarekulle i norra Halland och en ny uppställningsbangård på Halmstad Central som är direkt avgörande för att kunna möta det växande resandebehovet.

Det finns tre högst nödvändiga åtgärder för att Västkuststråket ska fortsätta utvecklas positivt och därmed bidra till den gröna omställningen. Dessa åtgärder på Västkustbanan är;

- *Byggnation av dubbelspår mellan Helsingborg C och Maria station*
- *Ökad kapacitet i Norra Halland med byggnation av förbigångsspår vid Lekarekulle*
 - *Utbyggnad av Halmstad C, ny uppställningsbangård.*

Nya Öresundsförbindelser – för ökad robusthet och ökad integration

Regeringen behöver ta initiativ till en lokaliseringsutredning av en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg – Helsingör. Nya Öresundsförbindelser behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten i den gränsöverskridande transportinfrastrukturen med ambitioner att skapa en integrerad Megaregion. Nya fasta förbindelser bidrar till att öka integrationen såväl i Öresundsregionen som för hela Megaregionen. Genom att underlätta tillgängligheten på bostadsmarknaden, arbetsmarknaden och göra det lättare för människor att ta del av utbildning, arbete och kultur.

STRING ser positivt på den Svensk-danska utredning som presenterades i januari 2021 som visar att det är möjligt att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Gällande framdrift av en Öresundsmetron är utbyggnaden beroende av Köpenhamns metro.

Det finns stor utvecklingspotential för Megaregionen och Sverige med nya Öresundsförbindelser. Därför är det även viktigt att förstärka och säkerställa kapaciteten i anslutningarna till den befintliga Öresundsbron. STRING är positiva till att viktiga åtgärder för anslutningarna till Öresundsbron finns med i planförslaget.



- Lokaliseringsstudie för förbindelsen Helsingborg-Helsingör
- Strategisk analys av Öresundsmetron
- Behåll prioritering om landanslutningar till Öresundsbron i nationellplan.

Fehmarn Bält- Europas längsta tåg/väg tunnel öppnas i vårt närområde

Norra Europa står inför en stor förändring med öppnandet av den 18 km kombinerade väg- och tågtunnel över Ferman bält. Restiden mellan Hamburg och Köpenhamn förkortas från dagens 4 timmar och 45 minuter till 2 timmar och 30 minuter. Förbindelsen kopplar syd och Västsverige närmare kontinenten och det innebär förbättrad transportkapacitet med kortare restider. Förbindelsen kommer ha stor påverkan på flödena norrut, och kan med rätt åtgärder innebära en stor möjlighet för Sverige. Men vår förståelse är också att vi kommer se en ökning av gods- och persontrafik med öppnandet. Utan åtgärder i korridoren norrut finns det därmed risk att de flaskhalsar för järnvägstrafik som finns kvar mellan Köpenhamn och Oslo ger som konsekvens en ökad lastbilstrafik i stråket.

- Effekterna av Fehmarn Bält tunneln behöver studeras från ett nationellt perspektiv. Där förväntade transportmönster, godsflöden och volymer belyses. STRING välkomnar en nationell genomlysning och förståelse för de förändringar och de åtgärder som behöver vidtas med öppnandet.

AVSLUT

Kommande nationella transportinfrastrukturplan kommer passera år 2030 där målsättningen är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, undantaget inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent. I många delar av vår STRING-region står transportsektorn för uppemot 70% av koldioxidutsläppen. Kraven på en transportinfrastruktur ökar och behoven blir större. Vi behöver ställa om till ett fossilfritt transportsystem och minska energianvändningen och det gör vi genom att flytta över både person- och godstransporter till järnväg.

Det gränsöverskridande samarbetet är en nyckelfaktor för att tillskapa ett hållbart ,sammanhängande och därmed effektivt transportsystem. Genom att utveckla infrastrukturen mellan Oslo och Hamburg skapas förutsättningar för Sverige. Med vidgade arbetsmarknadsregioner, ökade näringslivs etableringar och investeringar. Investeringarna i infrastruktur behöver takta med den starka utveckling som finns i stråket.



I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen välkomnar vi att stråket mellan Oslo till Köpenhamn synliggörs men saknar de viktiga konkreta resurssatta prioriteringar som behöver åtgärder.

Vi ser framemot en fortsatt dialog där STRING utifrån en gränsöverskridande regional plattform kan bidra till en utvecklad infrastruktur.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Thomas Becker".

Thomas Becker, VD STRING, för medlemmarna i STRING

STRING connects Northern Europe for a greener future. We are a Megaregion in between Oslo-Hamburg with 14 million inhabitants, spanning across 13 cities and regions in 4 countries. STRING works to increase connectivity in transport and industry to accelerate the green transition and create a clean green economy based on the innovation, deployment and export of sustainable industrial solutions. For more information and contact visit: stringnetwork.org

