

# GREATER COPENHAGEN

---

**Mottagare**  
Infrastrukturdepartementet  
I2020/02739

Greater Copenhagen  
Nørregade 7b.  
DK-1165 Köpenhamn  
[www.greatercph.com](http://www.greatercph.com)

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se) (kopia)

## Remissyttrande Trafikverkets inriktningsunderlag

### Bakgrund

Den svenska regeringen gav den 25 juni Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag. Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett bedömningsunderlag av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Regeringen avser sedan i en proposition till riksdagen lämna förslag till en ny planperiod och nya ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen som följer av regeringens inriktning för transportsystemets utveckling. Inriktningsunderlaget redovisades till Regeringskansliet den 30 oktober 2020 och är ute på remiss till den 29 januari 2021.

**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 inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037

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

# GREATER COPENHAGEN

---

- Greater Copenhagens Trafikcharter
- Region Skånes remissyttrande med tillhörande strategiska dokument
- Region Hallands remissyttrande med tillhörande strategiska dokument

Trafikchartert 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.

## **GREATER COPENHAGENS prioriteringar inom infrastrukturuområdet**

- Förbindelser över Öresund
  - o Flaskhalsproblematiken på Öresundsbron skall avhjälpas och kapaciteten på Öresundsbanan skall på båda sidor förbättras
  - o En eller flera fasta förbindelser över Öresund
- Järnvägar med hög hastighet
  - o En höghastighetsbana mellan Malmö och Stockholm skall stå klar senast 2035
  - o Väst kustbanan skall byggas ut till dubbelspår längs hela sträckan för att minska restiderna från Malmö/Köpenhamn till Göteborg och Oslo.
- Grön mobilitet och fossilfri transport
  - o Överflyttning av person- och godstransporter på väg till järnväg
  - o Förbättrade anslutningar från huvudvägnätet till befintliga och framtida intermodala järnvägsterminaler och kommersiella hamnar.
- Etablering av ett bilateralt danskt-svenskt infrastrukturforum

## **Greater Copenhagens synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag**

**Kapacitetsbrister på järnvägsnätet måste åtgärdas** när trafiken ökar. Främst handlar det om att infrastrukturen på Väst kustbanan förbättras genom anläggandet av dubbelspår, partiellt fyrspar samt utökade trimningsåtgärder, att en ny stambana mellan Lund och Hässleholm färdigställs liksom att dubbelspåret mellan Maria och Helsingborg C färdigställs. För Greater Copenhagen handlar det också om att **kapaciteten i infrastrukturen kring Öresundsbrons landanläggningar förbättras** så att Skåne och Sverige fullt ut kan nyttja den kapacitet som möjliggörs när Fehmarn-förbindelsen är färdigställd. På så vis förbättras möjligheterna till överflyttningar av person- och godstransporter från väg till järnväg. Vidare måste järnvägsinfrastrukturen generellt förbättras för att komma till rätta med de problem förseningar innebär, vilket i regionen även får konsekvenser på andra sidan sundet. Förseningar i kollektivtrafik och köer på nationellt vägnät hämmar regional utveckling, hållbar tillväxt och skapandet av fler arbetstillfällen.

Greater Copenhagen ser behovet av etableringen av **ett danskt-svenskt infrastrukturplaneringsforum på regeringsnivå**. En gemensam infrastrukturplanering över gränsen är nödvändig för att

# GREATER COPENHAGEN

---

kunna nyttja kapaciteten i väg- och järnvägsnät maximalt. Vidare kommer behovet av en gemensam planering att öka i takt med att fler förbindelser över sundet färdigställs och att arbetsmarknaden blir allt mer integrerad.

Därutöver kommer behovet stärkas ytterligare i takt med färdigställandet av Fehmarn bält-förbindelsen, vilken kommer binda Skåne och Sverige närmare kontinenten via Danmark. Förbindelsen erbjuder Sveriges exportföretag bättre redundans i sina logistikflöden vilket bäst tas till vara genom tvärnationell planering.

Det är **därför positivt att Trafikverket** i sitt inriktningsunderlag pekar på de **transportpolitiska målens preciseringar** med särskilt fokus på **gränsöverskridande aspekter på tillgänglighet** där man erkänner att transportsystemet bör ”utvecklas i sitt geografiska sammanhang”. Att en sådan utveckling inte enbart handlar om gränsöverskridande förbindelser men också om utveckling eller hänsynstagande till regelverk och styrning är positivt.

Det avsedda bilaterala infrastrukturplaneringsforumet bör även **hantera frågan om ytterligare fasta förbindelser över Öresund**. Den utredning som i dagarna offentliggörs gällande **HH-förbindelsen**, den fasta förbindelse som Greater Copenhagen med flera arbetar för mellan Helsingborg och Helsingör, bör i nästa steg innebära en gemensam lokaliseringsstudie med syfte att konkretisera arbetet ytterligare. Därutöver är det naturligt att detta forum även diskuterar frågan om en **bilateral utredning kring** utbyggnaden av Köpenhamns metronätverk till att inkludera Malmö – en så kallad **Öresunds-metro**.

Utöver förbättrad infrastruktur i det nationella järnvägsnätet som en förutsättning för ökad person- och godstågstrafik vill Greater Copenhagen även lyfta frågan kring **förbättrad infrastruktur** kopplat till **befintliga** och **framtida intermodala järnvägsterminaler** och **kommersiella hamnar**.

**Sverige har**, av EU utpekade, **fem stycken** så kallade **Core-hamnar**. **Två** av dessa fem **Core-hamnar ligger i Skåne**; Trelleborgs Hamn samt Copenhagen Malmö Port. Därutöver har regionen ett antal andra kommersiella hamnar så som de i Halmstad, Helsingborg, Landskrona, Varberg, Ystad samt Åhus. De sydsvenska och särskilt **skånska hamnarna har stor betydelse** inte bara för regionen, utan kanske framför allt **för Sverige som helhet**. Sverige är ett litet exportberoende land och den betydelse de svenska hamnarna och dess intermodala terminaler har för Sverige bör avspeglas i de infrastruktursatsningar som görs för tillgängligheten kring dessa.

Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska RoRo-hamnarna där Trelleborg dessutom är den största i Skandinavien. 58 % av importgodset över kaj har slutdestination utanför regionen. Detta innebär en stor påverkan på det nationella väg- och järnvägsnätet i Skåne och för Sveriges försörjning i ett större perspektiv. För att **klara de regionala** samt **nationella miljö- och klimatmålen** måste en betydligt **större del av godset transporteras på järnväg** eller med sjöfart. Detta ställer stora krav på tillgängligheten till regionens hamnar och stora **satsningar på järnvägsinfrastrukturen krävs för en effektiv intermodal hantering**.

# GREATER COPENHAGEN

---

Därför är det positivt att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag lyfter att flera regioner belyser nödvändigheten av utveckling av multimodala transportkedjor, att investeringar i järnväg och underhåll på järnvägsnätet är en förutsättning för detta, samt att utveckling av hamnar och terminaler anses prioriterat.

## **Greater Copenhagen gör följande konkreta prioriteringar av investeringar**

(utan inbördes ordning)

- säkerställ färdigställandet av ny stambana mellan Lund och Hässleholm
- säkerställ färdigställandet av dubbelspår Maria-Helsingborg C
- västkustbanan skall byggas ut till dubbelspår längs hela sträckan för att minska restiderna från Malmö/Köpenhamn till Göteborg och Oslo, med fyrspår där detta anses nödvändigt
- klartecken för brukarfinansierad HH-förbindelse
- en utredning för Öresundsmetro Malmö - Köpenhamn
- förbättrade anslutningar från huvudvägnätet till befintliga och framtida intermodala järnvägsterminaler och kommersiella hamnar

Köpenhamn, 28/1 - 2021

*Tue David Bak*

---

Tue David Bak  
Managing Director  
Greater Copenhagen