

# Remissyttrande STRING 2024.15.04

STRING lämnar härmed sitt remissyttrande gällande Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 - rapport 2024: 003.

1. Inledning	1
2. År 2029 öppnar Europas längsta tåg- och vägtunnel i vårt närområde.	2
3. Två flaskhalsar: Öresundsregionen och Oslo-Göteborg	2
4. Oslo-Göteborg	3
4.1 Godskonceptet	3
5. Nya förbindelser över Öresund	5
5.1 Helsingör-Helsingborg tunnel	5
5.2 Öresundsmetro	6
7. Västkustbanan – en pulsåder mellan två nordiska huvudstäder	6
8. Alternativ finansiering	7
9. Avslutning	7

## 1. Inledning

Megaregionen STRING utgör korridoren mellan Oslo och Hamburg. Det är ett samarbete över fyra nationsgränser som omfattar nio regioner och sju städer, i syfte att accelerera grön omställning i hela regionen genom att driva fram en effektiv transportkorridor samt bidra till en ökad grön tillväxt. Området är föremål för en studie av OECD som lyfter fram områdets starka potential i att skapa utveckling och hållbar tillväxt, förutsatt ett starkare samarbete när det kommer till transportinfrastruktur.

OECD har även rankat området som en av världens 20 mest attraktiva regioner med sina 14, 5 miljoner invånare. Det finns en enorm kapacitet i en integrerad megaregion, delning av innovation, arbetskraft, forskningsanläggningar, utbildningar med mera. En integrerad region genererar utveckling som i sin tur skapar attraktion. Samtidigt är konkurrensen på den globala arenan stor där en ledande position kräver stora och medvetna investeringar i infrastruktur.

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



## 2. År 2029 öppnar Europas längsta tåg- och vägtunnel i vårt närområde.

Norra Europa står inför en stor förändring med öppnandet av den 18 km långa kombinerade väg- och tågtunneln mellan Puttgarden i Tyskland och Rødby i Danmark - **Fehmarn Belt Fixed Link**. 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 innebär kraftigt förbättrad transportkapacitet med kortare restider.

Förbindelsen kommer ha stor påverkan på flödet norrut, och kan med rätt åtgärder innebära stora möjligheter för Sverige. Vår förståelse är emellertid också att vi kommer se en ökning av gods- och persontrafik i och med öppnandet. Utan åtgärder i korridoren norrut finns det därmed uppenbar risk att de flaskhalsar för järnvägstrafik som finns kvar mellan Köpenhamn och Oslo skapar en ökad lastbilstrafik i stråket. Därmed riskerar en miljömässig och samhällsekonomisk vinst vid den tysk-danska gränsen ge motsatt effekt när flödet når Sverige. Det behöver utredas hur Fehmarn Bält tunneln 2029 kommer påverka svensk transportinfrastruktur och hur vi på bästa sätt tar vara på den potential det innebär för Sverige.

STRING menar att:

- *Effekterna av Fehmarn Bält-tunneln behöver studeras ur 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 som en logisk följd av öppnandet av en fast förbindelse över Fehmarn Bält.*
- *Det är glädjande att Trafikverket har skrivit om Fehmarn Bält-tunneln i inriktningsunderlaget. Samtidigt är det bekymrande att denna, även för Sverige, avgörande förbindelse endast nämns en (1) gång.*

## 3. Två flaskhalsar: Öresundsregionen och Oslo-Göteborg

De två mest avgörande flaskhalsarna för gränskorsande transport för Sverige som måste förberedas nu är Oslo-Göteborg (punkt 4) och nya förbindelser över Öresund (punkt 5). Den långa sträckan av enkelspårig räls mellan Oslo och Göteborg minskar både frekvensen och medelhastigheten på tågen, vilket gör att godstågen inte är konkurrenskraftiga jämfört med väg. Att ta bort denna flaskhals är avgörande för hela korridoren. På samma sätt är det miljömässigt och affärsmässigt nödvändigt att åtgärda flaskhalsen kring och över Öresund för att infrastrukturen på den svenska sidan ska kunna leva upp till den nya verklighet som skapas 2029.



## 4. Oslo-Göteborg

STRING-regionen är redan idag hemvist för några av de mest innovativa städerna, regionerna och företagen i världen när det gäller användning, produktion och export av hållbar, grön teknik. Med **Fehmarn Belt Fixed Link** på väg är vi nära att bli ett internationellt centrum för export och utveckling av tekniska framsteg – en Green Hub. Detta äventyras allvarligt så länge sträckan Oslo-Göteborg förblir en flaskhals. Idag transporteras nästan 97 % av all gods mellan de två städerna på väg. 70 % av lastbilarna återvänder tomma, vilket leder till minskad produktivitet och ökade CO2-utsläpp. De infrastrukturella problem som orsakas av den nuvarande järnvägen Oslo-Göteborg är inte bara en lokal eller nationell angelägenhet – utan en fråga som har betydelse för hela regionen mellan Hamburg och Oslo. Utan ett sömlöst och hållbart infrastruktursystem som förbinder hela regionen blir de positiva effekterna av Fehmarn Belt svaga.

Sträckan Oslo-Göteborg måste uppgraderas till dubbelspår för att upprätthålla ekonomisk tillväxt och förbättra vår miljö. Med förväntat kraftigt stigande transportvolym från Göteborg Hamn 2027-28 i och med containerterminalens utbyggnad, och 2029 med öppnandet av Fehmarn Bält, är järnvägen Oslo-Göteborg avgörande för den internationella handeln både norr- och söderut.

Utifrån EUs allt högre ambitioner att nå klimatmål så behöver järnvägens stärkas för att minska utsläpp från transporter. Den nuvarande järnvägssträckan Oslo-Göteborg ligger längs **ScanMed TEN-T-korridoren** och har av EU identifierats som en flaskhals i hela korridoren. Restiden för tågresenärer på den här sträckan överstiger vida vägtransporterna - det tar för närvarande dubbelt så lång tid för ett godståg som går från Oslo till Göteborg som det gör för en lastbil på väg. På samma sätt kan personbilar köra runt 30 km/ h snabbare än tåget på denna sträcka.

Sammantaget ger detta två huvudutmaningar;

- 1. Tåg är idag inte ett tillräckligt attraktivt alternativ vare sig för persontransporter eller godstransporter*
- 2. Det finns stor potential att minska miljöeffekterna samtidigt som attraktiviteten också har stor potential att öka med bättre förutsättningar för tågtrafik längs stråket*

### 4.1 Godskonceptet

STRING vill lyfta fram förstudien från 02.10.2023 som gjorts av Trafikverket och Jernbanedirektoratet. Studien illustrerar tydligt fördelarna med att utveckla järnvägen mellan Oslo-Göteborg, särskilt genom **Godskonceptet** som främjar längre och snabbare godståg i kombination med fler regionaltåg. Dessutom är godskonceptet i infrastruktursammanhang en kostnadseffektiv åtgärd som dessutom är en bra början på en vidareutveckling av stråket.



Längre tåg stärker konkurrenskraften för godstransporter på järnväg och ger företag möjlighet till effektivare transportlösningar. Längre, tyngre och större tåg skapar också ledig kapacitet på järnvägen. Det kommer att göra svensk infrastruktur mellan Oslo och Göteborg redo att ta emot den antagna ökningen av transportvolymen med upp till 20% på järnväg och 120% på väg (Sweco, 2022), som öppnandet av Fehmarn Bält-tunneln 2029 kan leda till för hela transportkorridoren mellan Hamburg och Oslo. STRING menar att detta rimligtvis måste prioriteras i den nya planen.

Studiens kostnadsuppskattningar visar att Godskonceptet, med en beräknad kostnad på mellan 600-1100 miljoner sek, erbjuder hög samhällsekonomisk lönsamhet. Utöver ekonomiska fördelar har det dessutom en betydande miljöpåverkan. Genom att möjliggöra en övergång från väg till järnväg kan Godskonceptet bidra till att minska koldioxidutsläppen med mer än 289 000 ton per år (TØI 2021). Detta är ett viktigt steg mot att nå nationella och internationella klimatmål, samtidigt som det är ett viktigt bidrag till EU:s ambitioner för en grönare framtid.

På ett utrikespolitiskt plan kommer förstärkningen av järnvägsinfrastrukturen mellan Oslo och Göteborg att bidra till att stärka handels- och samarbetsbanden med vårt norska grannland och övriga Europa. Detta är särskilt relevant med tanke på den nya verklighet Sverige befinner sig i som medlem i NATO, med krav på ökat samarbete och integration inom infrastruktur för transport av tung materiel. Godskonceptet stärker inte bara Försvarmakten utan bidrar även till att uppfylla Sveriges åtaganden som Natomedlem och förbättrar vår förmåga att reagera snabbt och effektivt i ett ständigt föränderligt geopolitiskt landskap.

STRING menar att:

- *Godskonceptet bör vara en prioriterad del av infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, i syfte att realisera stora ekonomiska, miljömässiga och strategiska fördelar för regionen. Förstudien drar slutsatsen att en steg-för-steg-utveckling av järnvägsinfrastrukturen är möjlig. Det är hög tid att börja arbeta för att göra denna slutsats till verklighet.*
- *En utbyggnad till dubbelspår mellan Oslo och Göteborg har stor betydelse för att Sverige ska kunna leva upp till våra förpliktelser som NATO-medlem. STRING lanserar snart en rapport, som lyfter fram betydelsen av järnvägsförbindelsen mellan Oslo och Göteborg ur ett försvarsperspektiv.*
- *Sträckan mellan Oslo och Göteborg måste uppgraderas till dubbelspår för att möjliggöra fortsatt ekonomisk tillväxt och förbättra vår miljö.*

## 5. Nya förbindelser över Öresund

En annan flaskhals som förväntas förvärras ligger kring Öresundsbron vars kapacitet inte kommer att kunna möta ökningen av både passagerare och gods. Två kompletterande lösningar av ytterligare fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark har föreslagits. Dessa två är **HH-förbindelsen** som är en väg- och järnvägsförbindelse och **Öresundsmetron**, som är avsedd för passagerare i syfte att lätta på kapacitetsbegränsningar på bron. Båda dessa är nödvändiga för att säkerställa att flaskhalsen i Fehmarn helt enkelt inte bara flyttas från den tysk-danska till den dansk-svenska gränsen. Till skillnad från den södra och norra tillfarten till Fehmarn bält har ännu inget konkret beslut fattats för att lösa dessa två flaskhalsar. Detta medför risken att den fasta länken blir en isolerad lösning som skjuter ökande trafikproblem framför sig.

Större arbetsmarknadsregioner gör att fler företag kan hitta rätt kompetens samtidigt som människors frihet stärks i och med att deras möjligheter på arbetsmarknaden ökar. Det är ur detta perspektiv byggandet av infrastruktur behöver ses. Vilka samhällsnyttor som skapas kommer till stor del att avgöras av hur väl vi lyckas integrera våra regioner genom att skapa rörlighet dem emellan.

STRING menar att:

- *Kommande infrastrukturplan bör innefatta ett helhetsgrepp på situationen kring Öresund och ner till Fehmarn Belt Fixed Link, inklusive syd- och västsverige.*

### 5.1 Helsingör-Helsingborg tunnel

En alternativ fast förbindelse mellan Sverige och Danmark är viktig inte bara för arbetsmarknaden utan också i allt högre grad ur ett försvarsperspektiv. Sveriges beredskapsförmåga måste säkras i takt med att det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde försämras. Det handlar här om kraven som ställs från ett samhälle i tillväxt, med stora industriinvesteringar, klimatsäkring, Nato-anslutning och ökande transporter till och från Europa. Viktiga järnvägsstråk behöver rustas upp och sårbarheten i systemet hanteras.

Placerad mellan Helsingborg och Helsingör ger HH-förbindelsen ökad tillgänglighet i områden som inte täcks av Öresundsbron, det vill säga norra delen av Öresund och längs den svenska kusten i Halland och vidare mot Göteborg. HH-förbindelsen ger helt ny tillgänglighet till Själland och kopplas naturligt på befintliga anslutningar vidare ner till Fehmarn och direkt till Tyskland. Detta ger en sammanhängande arbetsmarknad runt Öresund och vidare utmed kusten upp mot Halland och delar av Småland. Som exempel skulle resan Göteborg-Köpenhamn ta runt 2 timmar. Detta ger i sin tur ökade incitament för investeringar i infrastruktur kring en ny förbindelse. I Region Skåne har exempelvis statens investeringar i form av Öresundsbron medfört ytterligare



satsningar på Pågatågen och Öresundstågen för att knyta samman större och mindre orter i regionen.

HH är en prioriterad nysatsning i inrikesplanen: Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg-Helsingör. Detta är välkommet och ses av STRING som ännu ett skäl att ta ett helhetsgrepp kring Öresund.

STRING menar att:

- *En lokaliseringsutredning för fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör behöver påbörjas snarast.*
- *STRING har [nyligen lanserat en rapport](#) som fokuserar på Helsingör-Helsingborg-förbindelsen i ett militärstrategiskt perspektiv som bekräftar tunnelns avgörande roll för försvaret. Genom att öka resiliensen stärker tunneln Sveriges åtaganden gentemot NATO.*

## 5.2 Öresundsmetro

Bron över Öresund har visat sig vara en lyckad investering för Sverige, Danmark och Europa. Det är nu uppenbart att bron behöver kompletteras och avlastas för att möta nutida och framtida behov. Genom att flytta lokal- och pendlartrafik till en Öresundsmetro kan kapacitet frigöras på bron för regional-, långdistans- och godstrafik, vilket i sin tur kan leda till färre trafikstörningar och ökad punktlighet i hela järnvägsnätet i södra Sverige och på Själland.

Öresundsmetron kan kopplas på tunnelbanesystemet i Storköpenhamn och öka tillgängligheten till en gemensam arbetsmarknad, samtidigt som det potentiellt kan minska utsläppen av Co2 motsvarande 1700 lastbilar/dag över Öresundsbron år 2050.

STRING menar att:

- *En strategisk analys av Öresundsmetro behöver göras för att vidga flaskhalsen över Öresund och fortsatt utveckla den samlade regionens potential.*

## 7. Västkustbanan – en pulsåder mellan två nordiska huvudstäder

Det är också viktigt att bygga bort återstående flaskhalsar på Västkustbanan. En sådan flaskhals är sträckan mellan Helsingborg C och Maria station som idag består av enkelspår. 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.

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;

- Färdigställt dubbelspår mellan Helsingborg C och Maria station
- Ökad kapacitet på Västkustbanan mellan Varberg och Göteborg. På kort sikt behövs ett förbigångsspår i Lekarekulle
- Utbyggnad av Halmstad järnvägssystem med ny uppställningsbangård

## 8. Alternativ finansiering

Vårt samhälles gemensamma infrastruktur behöver stora investeringar och sett i ljuset av detta har tankar om alternativ finansiering börjat röra på sig. Det politiska trycket att bygga mer och snabbare ökar. Svenskt Näringslivs ordförande Jacob Wallenberg efterlyste i juni 2023 att staten tänker nytt och tillåter privat kapital att komma in med finansiering. Det finns också möjlighet att använda EU-stöd (CEF-stöd) till infrastrukturprojekt förutsatt att de svenska planerna tar höjd för europagemensamma investeringar. Just sträckan Oslo-Göteborg kan erhålla 50% medfinans från EU detta är en unik möjlighet som Sverige bör ta tillvara nu innan 2028 då CEF förordningen revideras.

STRING arbetar redan idag med vätgasmackar med hjälp av CEF-stöd och uppmanar Sverige att arbeta mer för att få stöd till gränskorsande järnväg. CEF kan bidra till att medfinansiera framtida strategiska infrastrukturprojekt i EU:s stomnätsskorridorer och dess katalyserande effekt för alternativ finansiering av infrastrukturutbyggnad bör lyftas fram. Sverige bör redan nu identifiera och arbeta för EU-finansiering av dessa.

STRING menar att:

- *Sverige bör prioritera de gränskorsande projekt där en högre andel EU/CEF stöd är möjligt att erhålla.*
- *Finansiering utanför nationell plan kan vara gynnsamt för att få fart på och fokuserat kunna bygga ut nya sträckningar samtidigt som andra satsningar, t.ex. underhåll, inte hämmas av finansieringen av nya projekt.*

## 9. Avslutning

Kommande nationella transportinfrastrukturplan löper förbi 2030 då målsättningen är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, undantaget inrikes luftfart, ska minska med minst



70 procent. Kraven på en transportinfrastruktur ökar därför, liksom behoven. Vi behöver ställa om till ett fossilfritt transportsystem och minska energianvändningen genom att flytta över både person- och godstransporter till järnväg.

Det gränsöverskridande samarbetet är en nyckelfaktor för att skapa ett hållbart, sammanhängande och därmed effektivt transportsystem. Genom att utveckla infrastrukturen mellan Oslo och Hamburg skapar vi förutsättningar för Sverige genom vidgade arbetsmarknadsregioner, ökade näringslivetableringar och investeringar. Investeringarna i infrastruktur behöver i än högre grad gå i takt med den snabba utveckling som sker i omvärlden för fortsatt ligga kvar i framkant som attraktiv region. Vi välkomnar att stråket mellan Oslo och Köpenhamn synliggörs i Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, men saknar de viktiga konkreta resurssatta prioriteringar som behöver göras.

STRING menar att:

- *En medveten investering för att flytta transporter från väg till järnväg är avgörande för utveckling av såväl näringsliv, civilsamhälle och försvar.*
- *Samtidigt underhåll och utbyggnad i anslutning till fasta förbindelser måste tas med i planen för att sprida dess effekter och uppnå hållbar rörlighet i större delar av regionen.*
- *Alternativ finansiering bör övervägas för att möjliggöra nya investeringar utan att det sker på bekostnad av underhåll och utveckling av bärighet i befintlig infrastruktur.*

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



Thomas Becker  
Managing Director, STRING  
+45 29617010  
[thbec@stringmegaregion.org](mailto:thbec@stringmegaregion.org)