



Diarienummer (N2009/6374/IR).  
Sveriges Regering  
Näringsdepartementet  
SE-103 33 Stockholm

För kännedom:  
Danmarks Regering  
Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Hillerød den 5 oktober 2009

### Remissvar över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021

#### **Ärendet**

De långsiktiga planerna för åtgärder i transportinfrastrukturen i Sverige ska revideras. De nya planerna ska omfatta perioden 2010-2021. En ny nationell plan upprättas av de fyra trafikverken – Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen – och kommer att fastställas av den svenska regeringen under första halvåret 2010. Planen omfattar investeringar i järnvägar och nationella stamvägar, drift och underhåll av vägar och järnvägar m.m. Remisstiden på planen är till den 2 november 2009.

#### **Öresundskomiteens synpunkter**

Den positiva utvecklingen i Öresundsregionen visar betydelsen av väl fungerande infrastruktur. Den senaste tioårsperioden har Öresundsregionen haft en mycket stark ekonomisk tillväxt och svarar idag för 26 procent av Danmarks och Sveriges samlade BNP. Folkmängden i Öresundsregionen är idag ca 3,7 miljoner invånare men förväntas öka kraftigt de närmaste tio åren. Cirka 20 000 pendlar dagligen mellan bostad och arbete över Öresund och sedan Öresundsbron öppnade år 2000 har pendlingen mer än femdubblats. Totalt rör sig mer än 90 000 personer över Öresund varje dag. Även arbetspendlingen över Öresund har ökat mycket kraftigt. Prognoser visar att pendlingen kommer öka markant även framöver. Flyttströmmarna över Öresund har ökat kraftigt sedan år 2000. Etableringen av Öresundsbron har inneburit en regionförstoring som bidragit till såväl ökad tillväxt som ökad sysselsättning.

Redan i den svenska regeringens proposition "*Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*" (Prop. 2008/09:35) poängteras att ett av de övergripande målen för transportsystemet är att "*en fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsverksamhet och att åstadkomma en långsiktig hållbar tillväxt i alla delar av landet.*" Dessutom konstateras det i propositionen att "*Det finns behov av ett transportsystem som hanterar klimatutmaningen och samtidigt bidrar till en samhällsutveckling med hållbar tillväxt.*"

Öresundsregionen har alla förutsättningar att leva upp till dessa viktiga mål. Men det kräver att pågående prioriterade projekt inom transportsystemet fullföljs och att det avsätts erforderliga resurser till nya infrastrukturprojekt. Utvecklingen inom Öresundsregionen illustrerar de positiva effekter som investeringar i infrastruktur skapar.

### **Gemensam analys och samordnade utbyggnader för Öresund saknas**

Öresundskomiteen kan konstatera att infrastruktursfrågorna i Öresundsregionen behandlas mycket kortfattat i den nationella planen för transportsystemet. Även om Öresundsregionen berörs i underlagsrapporten "Internationellt perspektiv" så är det anmärkningsvärt att inte en region, med snart fyra miljoner invånare och som står för en fjärdedel av den samlade tillväxten i Sverige och Danmark, behandlas mer djupgående. Nationsgränsen mellan Sverige och Danmark får inte utgöra ett hinder för nödvändiga infrastrukturinvesteringar. Detta är ett problem som vi tidigare poängterat. Öresundskomiteen har i en skrivelse från 2008 lyft fram väsentliga prioriteringar som måste till för att utvecklingen i Öresundsregionen inte ska hämmas.

Först och främst kan vi konstatera att Öresundsregionen som en gränsregion ställer särskilda krav på förändrade samverkansformer över nationsgränserna. I propositionen "*Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*" skrevs att "*Den svenska regeringen har inlett ett samarbete med Danmark för att kartlägga den gränsöverskridande infrastrukturen.*" och i april 2008 träffades Sveriges och Danmarks trafikministrar för diskussioner om trafiken i Öresundsregionen. Vid detta tillfälle utlovades en analys av transportflödena över Öresund. Enligt överenskommelsen skulle flödesanalysen genomföras av svenska Banverket och Vägverket, samt danska Banedanmark och Vejdirektoratet. Vi kan bara konstatera att någon sådan gemensam analys inte har skett, även om möten mellan departement och ministrar arrangerats, och vi föreslår att infrastrukturplanen kompletteras med detta.

Dessutom måste vikten av ett stråkperspektiv på infrastrukturutbyggnaden särskilt belysas. Detta är särskilt viktigt när det handlar om gränsöverskridande transportstråk mellan två länder; i detta fall mellan Sverige och Danmark. För Sverige är Öresundsregionen en port till den europeiska kontinenten. Öresundsregionen är både en produktionsregion, med avancerade industrier vars in- och utleveranser kräver väl fungerande transporter, och en konsumtionsregion med omfattande handel och distribution av varor för en växande befolkning. Betydelsen av effektiva väg- och järnvägsstråk med hög kapacitet och noder som hamnar, terminaler och flygplatser för omlastning mellan transportslagen och väl fungerande transporter kan inte nog lyftas fram. Dessutom förstärks behovet av hela stråkutbyggnader i Öresundsregionen, på båda sidor av Sundet, genom tillkomsten av den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält.

En samordning mellan departement och trafikverk i Sverige och Danmark måste initieras för att kunna möjliggöra de nödvändiga infrastruktursatsningarna. De lokala och regionala aktörerna i Öresundsregionen har ett aktivt och brett samarbete för att skapa utvecklingsförutsättningar i Öresundsregionen. Ett viktigt exempel är det nu pågående Interreg-projektet IBU (Infrastruktur och byudvikling – Öresund) som bidrar till att få fram relevanta infrastrukturanalys för vår region. Även det pågående arbetet med att ta fram en gränsöverskridande regional utvecklingsstrategi för Öresundsregionen kommer vara ett

viktigt bidrag. De statliga insatserna är dock av mycket stor betydelse för regionens utveckling. Det är avgörande att den statliga infrastrukturen utvecklas. De statliga aktörerna, inte minst regeringarna, måste också delta i utvecklings- och planeringsarbetet för att tillsammans med regioner och kommuner ta tillvara den potential som finns i en integrerad region. Öresundskomiteen bidrar gärna till att vara den sammanfogande länken för att få till stånd en gemensam analys och ett samarbete mellan berörda departement och myndigheter.

### **Fast Fehmarn Bält-förbindelse påverkar Sverige och Öresundsregionen**

För förbindelserna till och från Öresundsregionen är realiseringen av den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen viktig. Beslutet om att etablera den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen innebär att tillgängligheten till Hamburg och den ekonomiska tyngdpunkten i Västeuropa förbättras väsentligt, vilket inte bara gynnar Öresundsregionen utan hela Sverige. På godsområdet kan en sådan förbindelse stärka järnvägens konkurrenskraft och möjliggöra effektivare och mera miljövänliga transporter mellan Skandinavien och Europa.

Den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält är till nytta både för person- och godstrafiken genom ökad kapacitet och kortare res- och transporttider. Detta både för Sydsverige och i en vidare förlängning "*Den Nordiska Triangeln*" för att knyta samman Köpenhamn, Oslo och Stockholm.

Godstrafiken från de nordiska länderna till de stora exportmarknaderna på den europeiska kontinenten underlättas genom att Fehmarn Bält är det viktiga tredje steget efter Öresundsförbindelsen och förbindelsen över Stora Bält, i arbetet med att skapa fasta förbindelser och gröna transportkorridorer mellan de nordiska länderna och den europeiska kontinenten.

För att ta tillvara de möjligheter förbindelsen ger krävs att de stråk som är riktade mot förbindelsen får tillräcklig kapacitet och att miljövänliga transportalternativ ges förutsättningar att konkurrera.

### **Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör**

Kapaciteten över Öresund är i dagsläget tillräcklig för att klara den nuvarande efterfrågan. Men på sikt kommer etableringen av den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält, tillsammans med den förväntade utvecklingen av pendlingen över Öresund, att öka belastningen på bron och ställa krav på större kapacitet mellan Helsingör och Helsingborg. Därför delar Öresundskomiteen Region Skånes skrivningar i den Regionala transportinfrastrukturplanen att en utredning av förutsättningar och möjliga lösningar för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör startas så snart som möjligt av den svenska och danska regeringen. Dessutom bör en sådan utredning även innefatta anslutande infrastruktur på såväl den svenska som den danska sidan.

### **Höghastighetsförbindelser i Sverige och mellan Skandinavien och kontinenten är en viktig utveckling**

Höghastighetsjärnvägen i Sverige med förbindelserna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Öresund utreds i särskild ordning av Gunnar Malm och ingår inte specifikt i den nationella planen för transportsystemet. Öresundskomiteen välkomnar utredningen och konstaterar att höghastighetståg är nödvändiga för att knyta samman de olika

metropolerna i norra Europa. Inte minst inom ramen för den pågående revidering av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som initierats av Kommissionen i EU.

Öresundskomiteen menar att förbindelsen Stockholm-Öresund har mycket stor potential och är viktig för både Sverige och Öresundsregionen. Vi arbetar för att järnvägsnäten i Skandinavien kopplas ihop i kapacitetsstarka korridorer med hela det nät av nya järnvägar för höghastighetståg som byggts på den europeiska kontinenten. Därmed förbättras förutsättningarna radikalt för en gränsöverskridande internationell tågtrafik i nord-sydlig riktning.

Dessutom bör en gemensam planering ske i de skandinaviska länderna för nya järnvägar för höghastighetståg mellan Stockholm-Oslo-Malmö/Köpenhamn och Hamburg. En sådan lösning, kopplar både ihop de skandinaviska länderna med den europeiska kontinenten samtidigt som storstadsregioner i Skandinavien kopplas ihop. Inte minst är det viktigt att framhålla de miljö- och klimatmässiga vinster som detta innebär. På lokal och regional politisk nivå finns inom nämnda geografiska sträckningar, etablerade politiska samarbeten som *"Den Skandinaviska Arenan"* och *"STRING"*. Det vore önskvärt om berörda nationalstater också kunde finna möjliga samarbetsformer i dessa viktiga infrastrukturfrågor. Infrastrukturen slutar som bekant inte vid nationsgränserna.

### **Otillräckliga resurser för Öresund**

I likhet med Region Skåne kan Öresundskomiteen konstatera att den totala ramen för åtgärdsplaneringen 2010-2021 och dess prioriteringar är otillräckliga ur ett Öresundsperspektiv. I Trafikverkens egen analys över brister utifrån önskvärda funktioner från den 30 juni anges att *"Den snabba tillväxten i storstadsområdet Malmö/Lund/Helsingborg medför att trängselproblemen i transportsystemet, såväl på väg som järnväg, accentueras."* samt att *"Pendlingsströmmarna skall samsas med det stora flödet av godstransporter till de skånska färjehamnarna och till Öresundsbron och Köpenhamn. Detta ställer krav på ökad kapacitet i transportsystemet."*

I samma material från Trafikverken från den 30 juni finns tre anslagsnivåer utgående från den ekonomiska ramen i den av riksdagen beslutade infrastrukturpropositionen, samt +/- 15 procent av denna. Öresundskomiteen anser att den högsta anslagsnivån, plus 15 procent för åren 2010-2021, är en miniminivå för den fortsatta utbyggnaden av infrastrukturen. I ett 12-årigt planeringsperspektiv till och med år 2021, behöver ytterligare resurser tillföras även utöver plus 15 procent för att svara upp mot ett ökat transportbehov för resenärer och gods i Öresundsregionen och för att klara de nationella klimatmålen.

### **ESS i Lund/Köpenhamn kräver särskild analys**

Den nationella infrastrukturplanen måste vara resultatet av en dynamisk process där man beaktar utvecklingen i omvärlden. Beslutet om att till år 2018 etablera materialforskningsanläggningen ESS (European Spallation Source) till Lund/Köpenhamn kommer få stora konsekvenser även för infrastrukturen. Effekterna på transportflödena i Öresundsregionen av lokaliseringen av ESS har inte beaktats i den Nationella Transportplanen. Planen bör därför kompletteras med analys av effekterna på transportflödena i Öresundsregionen genom den kommande etableringen av ESS i Lund och Köpenhamn. Tillgängligheten till Köpenhamns Flygplats Kastrup var en av de avgörande anledningarna till att forskningsanläggningen kommer att placeras i

Lund/Köpenhamn. ESS är den största forskningsinvesteringen i Sveriges historia och betydelsen av en väl fungerande infrastruktur till och från anläggningen kan inte nog poängteras.

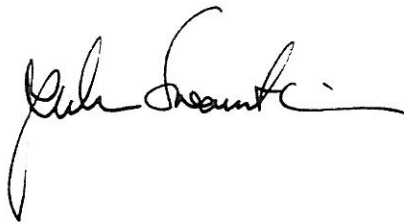
### **Öresundsregionens utveckling måste främjas**

Öresundsregionens utveckling har varit fantastisk under de senaste tio åren, men utvecklingen riskerar hämmas utan erforderliga infrastrukturinvesteringar. En väl fungerande infrastruktur är en nödvändighet för att fortsatt kunna skapa ytterligare sysselsättningstillfällen och hållbar tillväxt. För detta krävs:

- Ett snart beslut om en gemensam svensk-dansk analys av trafikflödena över Öresund.
- Ett fördjupat stråkperspektiv på infrastrukturutbyggnaden 2010-2021, inte minst mellan två länder.
- En svensk-dansk utredning gällande en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.
- Gränsöverskridande perspektiv på infrastrukturen.
- Höghastighetståg mellan Öresund och Stockholm och i förlängningen mellan de skandinaviska huvudstäderna.
- Ökade investeringsresurser till Öresundsregionen.
- Särskild analys av ESS-anläggningen i Lund/Köpenhamns påverkan på infrastrukturen.

Öresundskomiteen ser fram emot att våra synpunkter tas tillvara inför det kommande beslutet om den svenska Nationella planen för transportsystemet 2010-2021 och står till näringsdepartementets förfogande för fortsatta diskussioner i detta för Sverige och Öresundsregionen så viktiga ärende.

Med vänlig hälsning



Jerker Swanstein  
Ordf Öresundskomiteen  
Ordf Region Skåne



Vibeke Storm Rasmussen  
Vice Ordf Öresundskomiteen  
Ordf Region Hovedstaden