



Region Skåne  
291 89 Kristianstad

Ärendenummer 2021-POL000307  
[infrastruktur@skane.se](mailto:infrastruktur@skane.se)

### **Remissvar till ”Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033”**

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit del av ”Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033” och vill anföra följande.

Handelskammaren analyserade nyligen de tre senaste förslagen till nationell plan för infrastruktur utifrån måluppfyllelse, det vill säga hur de förhåller sig till riksdagens målsättningar. Rapporten visade att fördelningen av investeringar knappast når den övergripande transportpolitiska målsättningen.

”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Bland annat hamnar samma regioner tre planeringsomgångar i strykclass avseende satsningar. Detta är notabelt bland annat i sydsvenska län och det gäller även Skåne. Skåne skall som storstadsregion främst jämföras med övriga storstadsregioner. Som transitregion för gods och persontrafik och av egen kraft som storstadsregion behövs satsningar i Skåne för att riksdagens mål skall nås.

Det förslag till nationell plan som nu förelagts innebär ingen förbättring i förhållande till målen. Anslagen till regionala trafikplaner – som denna remiss avser – har inte justerats på flera år och utgör en krympande andel av anslagen, vilket är anmärkningsvärt och spär på obalansen i förhållande till de trafikpolitiska målen.

Detta skall också ses i ljuset av de dramatiska kostnadsökningar som sker över tid och som påpekats under lång tid. Dessa kostnadsökningar innebär en undanträngningseffekt som gör att projekt som redan ligger i plan tar upp allt mer plats i budgeten. Detta förstärker obalanserna.

#### **Finansiering och produktivitet**

Handelskammaren har länge argumenterat för att genomföra fler sammanhängande investeringar i större stråk. Detta minskar ställkostnader och ger stordriftsfördelar, samt ökar konkurrensen om anbud eftersom de är mer attraktiva. Att bygga många små utspridda projekt är i sig kostnadsdrivande. Längre sammanhållna stråk gör det dessutom möjligt att skörda produktivitetsvinster som uppstår genom investeringarna, både avseende transporter och arbetsmarknadsförstoring.

Handelskammaren anser att det är av vikt att investerade pengar i den regionala transportinfrastrukturplanen leder till bättre tillgänglighet och att åtgärder som leder till förstoring av arbetsmarknadsregioner prioriteras.

Vi vet från studier att ökad tillgänglighet hänger samman med högre produktivitet och därmed tillväxt. Avstånd, närhet och tid är viktiga komponenter för utvecklingen Sveriges regioner och den geografiska spelplan de formar. Ju kortare geografiskt avstånd, desto bättre förutsättningar för många och täta kontaktytor mellan företag och individer. Och med större lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) ökar sannolikheten för företag att hitta rätt kompetens, utbyta kunskap, forma konkurrenskraftiga affärsnätverk och förena innovativa kompetenser.

Skåne kännetecknas av både möjligheter och utmaningar härvidlag. Genom att stärka pendlingsförhållanden kan Skåne över tid bli en allt större gemensam arbets- och bostadsmarknad. Potentialen finns bland annat inom Skåne – i form av att binda östra och norra delar inklusive det regionala navet Kristianstad med de större städerna i väst. Det finns även möjligheter att bygga samman Skånes arbetsmarknader med Halland, Kronoberg och Blekinge.

Utmaningarna finns i att en allt mer belastad infrastruktur inte förmår att leverera den pendling som efterfrågas. Handelskammaren har exempel på att pendlingen mellan Helsingborgsregionen och Malmöregionen har försvårats genom trängsel. Detta tar sig uttryck i att företag misslyckas med rekryteringar, vilket minskar produktiviteten.

Eftersom både motorväg och spår har viktiga och växande nationella funktioner som transit blir detta en utmaning framöver. Pandemin dämpar detta, men den grundläggande utmaningen kvarstår enligt vår bedömning.

Detta riskerar att påverka svensk produktivitet negativt.

### **Finansiering genom överskott från Öresundsbron**

Som Handelskammaren påpekat i flera sammanhang, bör överskott från fasta förbindelser återinvesteras i regionen, se rapporten "New York, New York – melodin för Öresund"<sup>1</sup>. Det är positivt att detta nu sker genom att Öresundsbron finansierar förstärkningar av sin funktionalitet ur sitt kassaflöde. Detta bör dock ske med bredare anslag för att skapa tillgänglighet i regionen – parallellt med hur de statliga trängselavgifterna går till enskilda regioner.

Stödet för ytterligare fasta förbindelser är mycket starkt i näringslivet – och som framgår av den ovan citerade rapportens sifo-undersökning gäller detta även Skånes befolkning. En HH-förbindelse kommer också kunna bidra till att finansiera regional tillgänglighet på motsvarande sätt.

Vi ser det som väsentligt att regionen är aktiv för att få till stånd en lokaliseringsutredning av HH. Även om detta inte är ett ensidigt svenskt beslut har det sin plats att omnämnas både i regional trafikplan och den nationella planen.

Regionen bör därför vara pådrivande för att detta sker redan under denna planperiod.

<sup>1</sup> <https://handelskammaren.com/2016/12/21/new-york-new-york-melodin-for-oresund/>

I övrigt delar Handelskammaren synen att regionala trafikanslag bör användas för att förverkliga kritiska satsningar i den nationella planen som berör Skåne.

### **Minskad tillgänglighet på vägnätet**

Ett av de två underordnade målen med transportpolitiken är ökad säkerhet. I akt och mening att möta detta mål har Trafikverket sjösat ett generellt program med nedskyltning av hastigheter på många riksvägar. Detta sker som ett sätt att nå mål utan att behöva investera i ökad fysisk säkerhet. Det är uppenbart att detta nu sker på bekostnad av tillgänglighet i sådan omfattning att det äventyrar regeringens övergripande transportpolitiska mål.

Det är i stor utsträckning samma län som har haft få investeringar i nationell plan som också fått flest beslut om sänkta hastigheter. Skåne har många exempel på nedskyltningar. Detta träffar regionen mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter, tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med nationellt mål om trafiksäkerhet gör att vägar får sänkt hastighet. Detta sker systematiskt och drabbar främst glest befolkade områden, och har därför stor betydelse för sysselsättning och de många viktiga företag som är lokaliserade i mindre orter.

Flera av dessa objekt som påverkas omfattas av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det är därför av största vikt att Region Skåne beaktar detta. Handelskammaren har föreslagit en större och mer åtkomlig nationell pott för att rusta upp i stället för att skylta ner. Det är viktigt att regionerna som huvudmän för regionens infrastruktur är aktiva i detta arbete och försöker få till stånd konkreta samfinansierade satsningar.

### **Samverkan i Sydsverige**

Handelskammaren ser mycket positivt på samverkan med sydsvenska regioner i dessa frågor. Skåne ingår i ett trafiksystem med övriga sydliga län.

Som nämnts finns exempelvis stora fördelar med att bygga samman trafik för pendling exempelvis med sydostlänen. Det finns även stora fördelar att samverka kring regional kollektivtrafik och gemensamma stråk.

Strategiskt är Halland en viktig region som spelar stor roll för att förverkliga den så kallade String-korridoren med förbindelser Oslo-Göteborg-Halland-Öresundsregionen. Att intensifiera detta arbete gemensamt är en viktig prioritering under kommande år.

### **Transittrafik och hamnar**

En viktig fråga för skånsk infrastruktur är dess dubbla funktion för svensk ekonomi. Skåne är i sig en viktig beståndsdel i den svenska ekonomin i kraft av positionen som modern och kreativ storstadsregion. Därtill är Skåne en vändskiva för mycket annan trafik, både persontrafik och varutransporter. Utan väsentliga satsningar riskerar dessa två funktioner att hamna i konflikt. Detta är en utmaning som är uttalad i Skåne och bör beaktas.

Här har hamnarna en viktig roll och det är väsentligt att dessa betraktas som en helhet och att detta lyfts fram i den nationella planen.

## Konkreta satsningar och stråk

Handelskammaren delar i huvudsak bedömningen och prioriteringen som läggs fram i planen och vill särskilt framföra följande.

Det är viktigt att bevaka utvecklingen avseende E6 – där vi ser större behov än de som omfattas av planen. E6 skall byggas ut successivt och bör ses som en statlig satsning i första hand. Beredskap från regionens sida att medverka bör dock finnas, även utöver ITS.

Handelskammaren delar synen att flyget i regionen skall stöttas genom statliga medel via regionplanen. Idag omfattas Kristianstad Österlen Airport. Region Skåne bör under planperioden tillsammans med ägarna av Ängelholm Helsingborg Airport verka för att även denna kan ges undantag och bli föremål för statlig förlustgaranti. Malmö Airport är en statlig angelägenhet genom Swedavia, men trafikering med kollektivtrafik från bland annat knutpunkter som Hyllie bör undersökas ånyo.

Handelskammaren noterar att den nationella planen i det förslag som nu ligger, inte omfattar några av de objekt som den regionala planen samfinansierar. Vi föreslår att erbjudandet om medfinansiering kvarstår eller att alternativt motsvarande summa omdisponeras för samfinansiering enligt annat upplägg för att åstadkomma konkreta förbättringar. Handelskammaren har redan tidigare framfört att vi delar regionens syn på vilka objekt som är prioriterade nationellt.

Planen rymmer stora satsningar på cykelstråk genom att regionen hanterar statlig matchning av kommunala medel. Handelskammaren har en positiv syn på detta. I ljuset av de enorma behov som regionen står inför och med hänsyn till att förslaget till nationell plan som det nu presenterats ser vi dock detta område som möjligt att justera genom hårdare prioritering. Regionen bör kunna avvända delar av detta för att öka satsningar exempelvis avseende medverkan i trafiksäkerhetsåtgärder för att undvika att vägar skyltas ned, eller för att nå målsättningar avseende samfinansiering med staten.

Malmö den 4 januari 2022

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding  
Vice VD och Policychef