



Publicerad 11 mars 2014

Modell som avhjälpel trängsel

DEBATT



Den första fasta förbindelsen över Sundet kommer att följas av fler.HD/NST Stefan Ed

Satsa på en New York-modell för Öresundsförbindelserna, skriver Per Tryding, Handelskammaren.

Om några veckor fattar regeringen sitt beslut om investeringar i svensk infrastruktur fram till 2025. Beslutet är viktigt för människors vardag och för svensk ekonomi. Detta är mer än retorik. När Handelskammaren frågade allmänheten i Skåne så svarade var femte person att de kan byta parti beroende på satsningar i regionens infrastruktur. Tre av fyra skåningar vill förbättra förbindelserna med Danmark. När skåningarna tvingas välja bara ett enda av olika sätt att göra detta så är det viktigaste att få mer och bättre ordning på tågtrafiken. Därefter vill man se en ny HH-förbindelse och på tredje plats kommer en metro, alltså tunnelbana, mellan Malmö och Köpenhamn.

Det är knappast överraskande att stödet är så massivt för ytterligare integration och det är intressant att det finns starkt stöd i hela Skåne för HH-förbindelsen.

När vi närmar oss 2025 har trafiksituationen i Öresundsregionen förändrats rejält. Fram till 2020 bedöms godstrafiken enbart för lastbil genom Skåne ha ökat med upp till 90 procent enligt prognoser. Alltså närmast en fördubbling. Samtidigt har västkusten i Skåne tvåsiffriga tillväxttal vad gäller befolkningsökning under perioden. Själland möter en liknande utveckling. Lägg till det att Fehmarnförbindelsen öppnar 2020. Den kommer att rita om logistikkartorna för norra Europa. Ett lager i Helsingborg kan plötsligt betjäna både Hamburg och Stockholm.

Samtidigt kommer dansk ekonomi att börja återfå färg på kinderna och integrationen på arbetsmarknaden kommer att ta fart. Behovet och intresset för arbetspendling kommer att öka. Detta kan sammanfattas i ett ord, nämligen trängsel. Denna trängsel kan hanteras på två sätt. Med ny effektiv infrastruktur och styrande avgifter. Dessa hänger samman eftersom avgifterna kan finansiera den nya infrastrukturen.

I en stor region som Öresundsregionen är det självklart att det kommer finnas behov för minst ytterligare två fasta förbindelser i överskådlig tid. Just nu pågår en lite destruktiv debatt som ibland tolkas som att projektet HH står mot projektet metro. Så behöver det inte vara.

Lösningen finns redan på andra håll i världen. Broar och tunnlar mellan New Jersey och New York ägs exempelvis av ett gemensamt bolag och har med tiden blivit en kassako för nya investeringar. Detta kan inspirera till lösningar även här. Eftersom HH-förbindelsen kan bära sina egna kostnader kan den tillsammans med Öresundsförbindelsen läggas i ett gemensamt bolag. Detta bolag kan sedan

finansiera en metro. Metron kan nämligen räknas hem inte genom trafikavgifter utan bygger på samhällsekonomiska vinster och ökade markvärden som kan utnyttjas för fastighetsinvesteringar.

Modellen möjliggör styrning till spårtrafik och innebär också att det skapas ett kassaflöde från trafiken i regionen som sedan kan bära andra relevanta satsningar. En sådan kan vara ring fem utanför Köpenhamn som leder upp till HH. Skånes politiska ledarskap bör enas om en modell liknande denna för ytterligare framdrift i frågan.

I det korta perspektivet är det en självklarhet att en HH-förbindelse måste börja utredas skarpt och ingå i regeringens långtidsplaner redan nu. Socialdemokratin har redan tagit kongressbeslut på HH-förbindelsen och alliansen har nu chansen att matcha detta.

Per Tryding

vice vd Handelskammaren