

## AKTUELLA FRÅGOR

Debattredaktör: Eva Rothstein aktuella@sydsvenskan.se 040-28 10 13  
Twitter: @aktuella Fler debattartiklar på sydsvenskan.se/opinion

Tunnelbanebygge i New York där broavgifter från bilar har stått för investeringen. Samma typ av finansiering kan vara en möjlighet i Skåne, skriver Per Tryding.

ARKIVFOTO: MARY ALTAFFER 2011

# ”Det går att hitta ett system där bilar skapar förutsättningar för tågtrafik.”

■ **Skåne och Öresundsregionen behöver nya strategier för vägar och järnväg. En nyckel finns i upplägget med Öresundsbron, där fordons-trafiken subventionerar tågen. Ett system med biltullar där intäkterna går till att investera i nya tågsatsningar är en möjlighet.**

**Det skriver Per Tryding, vice vd för Sydsvenska handelskammaren.**

**V**arför är debatten om en utbyggnad av E6 så hetsig just nu?

I år utformar Trafikverket en ny långsiktig plan för landets vägar och järnväg. Planen gäller i tolv år, men ses över vart fjärde år.

**Denna gång sker** planeringen med andra förtecknen än tidigare. Mest uppenbart är att Sverige står vid tröskeln av en revolution, en övergång till fossilfria bilar och lastbilar. Och redan pågår fullskaliga tester

med förarlösa bilar. Regeringen har dessutom kastat in en annan möjlig *game changer* i form av Sverigeförhandlingen, alltså en satsning på snabbtåg och en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Sverigeförhandlingen pågår parallellt med den ordinarie tolvårsplanen och regeringen har aviserat att de ska finansieras ur samma pott.

Att Danmark och Tyskland nu satsar på en fast förbindelse över Fehmarn Bält medför att Skandinavien inte längre kommer att utgöra en halvö i förhållande till Nordeuropa när det gäller transport av varor. Det betyder att företag kommer att ha lager på färre orter, något som gör att godstrafiken ökar.

**För Skånes del** finns också en ny situation genom att arbetsmarknaden har vuxit kraftigt. Förbättrade kommunikationer har gjort att människor är beredda att resa längre till sina jobb.

Dessutom är inflyttningen till regionen stor. Sedan år 2000 har Malmös befolkning i procent ökat mer än befolkningen i Stockholm. Antalet invånare i Helsingborg växer också mer än någonsin.

**År 2000 bestod** arbetsmarknadsregionen Malmö-Lund av 600 000 personer. Idag har den vuxit samman med Helsingborg och består av 1,1 miljoner människor. Tillväxten är större än i Stockholm även i absoluta tal.

En stor sammanhållen arbetsmarknad gör att allt fler personer hittar en roll i yrkeslivet där just deras kompetens kommer till sin rätt. När det sker på bred front ökar tillväxten.

Den positiva utvecklingen har varit möjlig bland annat tack vare satsningar på regional tågtrafik. Men på vägsidan har inte mycket hänt. Istället har ytterligare en faktor bidragit till en allt mer omfattande trafik på vägarna: transittrafik av gods, alltså transporter

av gods som passerar igenom regionen.

Skåne är nu uppe i nivåer som påminner om den godstrafik som körs genom de schweiziska alperna. Sydsvenska handelskammarens prognos är att transittrafiken genom Skåne ökar med mellan 60 och 90 procent till år 2030. Det får sannolikt till följd att transittrafiken kommer att ifrågasättas på samma sätt som i Mellanuropa.

Det är inte länge sedan minskad transittrafik var den enda tunga valfrågan i Bayern inför förbundsdagsvalet.

**Att bygga ut** E6 till tre filer i vardera riktningen är ett viktigt led för att den nya större arbetsmarknaden i Skåne ska fungera. Det stämmer, som Christer Ljungberg, vd för Trivector skriver, att ökad kapacitet tenderar att fyllas på av trafik (Aktuella frågor 11/1). Men det är ingen generell sanning. De finns exempel där utbyggnad kombinerat med smart trafikledning

kan förhindra trängsel, till exempel i Texas.

**En viktig poäng** med fler filer på E6 är att det ger betydligt bättre möjligheter för trafikstyrning, till exempel att under perioder med hjälp av digitala skyltar styra gods till en fil med viss hastighet.

I och med att Skåne är en inkörsport till övriga Sverige och har flera stora städer snarare än en enda huvudort är villkoren när det gäller möjligheterna att reglera trafik annorlunda än för andra regioner, till exempel är trängselskatt svårare att genomföra.

Skåne och Öresundsregionen har stora behov av väg och järnväg framöver. Det behövs också nya strategier. En nyckel finns i upplägget med Öresundsbron, där fordonstrafiken subventionerar tågen. Ett system med biltullar där intäkterna går till att investera i nya tågsatsningar är en möjlighet. New York öppnade nyligen en ny stor tunnelbanelinje betalad av

broavgifter från bilar. I Öresund kan en ny fast HH-förbindelse och Öresundsbron utgöra ett liknande system. Det går att hitta ett system där bilar skapar förutsättningar för tågtrafik. Tågen betalar tillbaka genom att avlasta vägarna.

**Utan utbyggnad** av vägar och järnväg riskerar Skåne att den större regionala ekonomi som byggts upp sedan millennieskiftet krymper. En krympande ekonomi kan aldrig lösa framtidens utmaningar.

Per Tryding

## SKRIBENTEN



■ **Per Tryding** är vice vd för Sydsvenska handelskammaren.