

Dags för Skåne att få sin del av infrastrukturkakan

Tyskland och Danmark satsar över 1 000 miljarder kronor på rälsbunden infrastruktur. Utan svenska satsningar blir vi en flaskhals. Det är en stor möjlighet för Sverige och Skåne, skriver Per Tryding vid Sydsvenska Handelskammaren och regionrådet Anna Jähnke (M).

Den tyska regeringen och den tyska motsvarigheten till SJ, Deutsche Bahn, signerade i mitten av januari ett investeringspaket värt cirka 910 miljarder svenska kronor för att rusta upp befintlig järnväg i Tyskland under 2020-talet. En av de stora uttalade ambitionerna är att öka antalet resenärer som använder långdistanstågen från 148 miljoner resenärer 2018 till 260 miljoner år 2030.

Även den danska regeringen har skrivit under en investeringsplan för årtiondet. ”Avtalet om ett sammanhängande Danmark” innehåller investeringar i infrastruktur värt cirka 160 miljarder svenska kronor för att rusta upp både vägar och järnväg. Samtidigt investeras det cirka 75 miljarder kronor i den kommande Fehmarn Bält-tunneln som kommer att reducera restiden mellan Malmö och Hamburg med flera timmar.

Bara dessa exempel innebär att det investeras mer än 1 000 miljarder kronor i vårt geografiska närområde i tågprojekt. Det finns en stor möjlighet för Sverige och Skåne att utnyttja de nya internationella förbindelserna och förkortade restider som dessa satsningar innebär.

Skåningarna blir allt fler och allt rörligare. Befolkningen ökade med 12 procent mellan 2007 och 2017, samtidigt som antalet pendlare i länet ökade med 21 procent under perioden. I Region Skånes befolkningsprognos för 2019–2028 beräknas befolkningen öka med 124 000 invånare, vilket i sin tur kommer generera mängder av nya pendlare. Aktuella pendlingsanalyser visar att hela fyra av tio skåningar arbetar i en annan kommun än sin bostadskommun.

Skåne är med sitt geografiska läge Sveriges viktigaste logistiknav för transporter och fungerar som porten till Europas näringsliv. Faktum är att en tredjedel av Sveriges totala handelsvärde passerar genom Skåne varje år och med en växande e-handel och utrikeshandel kommer godstransporterna allt mer att påverka Sverige och Skåne.

Om inte investeringar genomförs riskerar Skåne därför att bli en flaskhals snarare än ett logistikcentrum. I officiella kapacitetsanalyser blinkar Södra Stambanan rött, samtidigt som efterfrågan på tågresor ökar. Skånetrafiken har visat att antalet förseningsminuter som går att härleda till infrastrukturella fel stiger i Skåne. Detta ska jämföras med Göteborg och Stockholm som i stället minskat antalet förseningsminuter varje år sedan 2015. Det är med andra ord fullt på spåren i Skåne.

En förklarande faktor är att regionala pendlare konkurrerar med nationellt gods om plats på spåren. Skåne kan utvecklas till ett framgångsrikt nav för internationella tågtransporter, men då krävs det helt nya nivåer när det gäller infrastruktursatsningar för att inte riskera att hämma den regionala tillväxten.

Ett lånefinansierat höghastighetståg hade avlastat stambanan och skapat plats för fler godstransporter och jobbpendlare. Men oavsett hur samtalen i riksdagen ter sig så behöver Skåne mer järnvägskapacitet. Tåget har de senaste decennierna varit ett transportmedel främst för regionala och nationella resor, men nu återuppstår en tredje möjlighet i form av de internationella resorna. Om det finns någon enskild geografisk plats som bör lyftas i detta hänseende är det just Skåne på grund av närheten till kontinenten. Det rustas för fullt ute i Europa och Sverige har chansen att haka på och utnyttja gratisbiljetten på de nya internationella järnvägsförbindelserna.

Just nu bygger en hel del av debatten kring tåg på att andra trafikslag har sämre miljöprofil. Men vi bör förvänta oss att de utmaningarna efter hand försvinner när flyg och bilar elektrifieras. Därför behöver tågets egna fördelar lyftas fram.

Att Skåne är en logisk plats för satsningar betyder inte nödvändigtvis att pengarna kommer. Skåne har fått dålig utdelning de senaste planeringsomgångarna. Delvis har detta berott på att Skåne inte enades om en gemensam huvudagenda mot staten. Men eftersom både näringsliv och politik gör samma analys finns nu förutsättningar att kommunicera samma prioritering. Då ökar chanserna att få de resurser som behövs.

Per Tryding

Vice vd Sydsvenska Industri- & Handelskammaren

Anna Jähnke (M)

Regionråd i Skåne och ordförande i regionala utvecklingsnämnden