



Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Diarienummer N2013/2942/TE

n.nationellplan@regeringskansliet.se

n.registrator@regeringskansliet.se

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är en privat näringslivsorganisation som ägs av 2.800 medlemsföretag i Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Skåne och södra Hallands län.

Kort om detta dokument

Handelskammaren har till Trafikverket utförligt redovisat synpunkter, analyser och ett förslag till inriktning för planperioden både avseende objekt och frågor kring processer.

Handelskammaren har processat frågan genom diskussioner inom vårt fullmäktige som består av över hundra företagsledare. Därutöver har vi beställt analyser, genomfört eget analysarbete och vägt samman detta till ett samlat inspel i processen.

Vi vill i denna inlägga lyfta fram aspekter som är av särskild vikt mot bakgrund av det förslag som Trafikverket lagt fram till regeringen.

Handelskammarens skrivelse till Trafikverket och analyserna kring godstrafik samt beräkningar på arbetskraftens produktivitet ingår som bilagor i denna skrivelse enligt följande

1. Handelskammarens skrivelse till *Trafikverket ang. nationell plan 2014-2025* (bilaga 1)
2. *Närhet ger jobb – Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer* (2013) Professor Martin Andersson, CIRCLE, Lunds universitet/BTH (bilaga 2)
3. *Godsflöden genom Skåne och Danmark* (2011) Professor Börje Johansson, docent Johan Klaesson et al, INA (bilaga 3)

1. Sammanfattning

Trafikverkets förslag ligger i frågan om analysen nära vår bedömning avseende brister och potential. När det gäller bedömningen av behoven i Sydsverige följs emellertid analysen inte upp i matchande förslag. Vi vill sammanfattningsvis lyfta fram de viktigaste frågorna som regeringen behöver komplettera förslaget med.

1.1 Det behövs ett Skånepaket

Regeringen bör i dialog med Region Skåne ta fram ett paket för att skapa en strategisk och långsiktig plan för infrastruktur som gynnar tillväxten. Skälen för detta är

- För det första kan rätt satsningar markant förbättra arbetsmarknadens funktionalitet. Detta illustrerats bland annat av en ny rapport som analyserar och isolerar tillgänglighetens effekter på produktivitet. Rapporten baseras på ett datamaterial med samtliga sysselsatta på arbetsmarknaden (bilaga 2).
- För det andra kommer Skåne att möta en mycket kraftig tillväxt i transittrafik för gods. Det rör sig om fördubblade volymer, bl. a avseende hamntrafik (bilaga 3).

Tre stråk är särskilt viktiga ur detta perspektiv:

- Västkustkorridoren,
- Södra stambanan och
- Stråket längs E22.

Dessa stråk berör även angränsande län vilket bör beaktas i arbetet.

1.2. Planen bör innehålla särskilda anslag för utredning och analys

Sydsverige berörs i större omfattning av utvecklingen i omvärlden, bl. a i form av transittrafik. Utvecklingen på Själland, i Tyskland med Fehmarn-bält-förbindelsen samt på Östersjömarknaderna är här avgörande. Detta gör det viktigt och nödvändigt att öronmärka utredningsresurser på samma sätt som tidigare skett för Västra Götaland och Stockholm. I synnerhet måste svenska staten inleda omfattande analys- och förberedelsearbete av följande projekt

- En fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör (HH-förbindelsen)
- Frågan om transittrafik och trängselavgifter
- Höghastighetsförbindelse längs västkusten
- Sydostlänken

1.3. Regeringen bör göra ett omtag avseende Sydost

Handelskammaren kommenterar nedan samtliga delar av Sydsverige länsvis var för sig. Vad gäller sydöstra Sverige är satsningarna i förslaget mycket begränsade. Detta är allvarligt mot bakgrund av att området, i synnerhet Kalmar län, har en tillgänglighet som hör till de sämsta inom EU. Det finns flera uppenbara projekt som har förutsättningar att utvecklas väsentligt

bättre i termer av integrerade arbetsmarknader och förbättrad situation för godstrafik. Regeringen bör tillsammans med regionerna särskilt titta på detta.

1.4. Långsiktighet kräver större roll för regionerna

Regionerna bör framöver ha en mycket större roll i beslut om hur resurser skall användas för att skapa långsiktighet och tillväxtfrämjande satsningar. På kort sikt bör regeringen jobba nära regionerna för att hantera de frågor som berörs ovan.

2. Utgångspunkt – målsättningarna är riktiga, men med uteblivna satsningar saknar förutsättningar att nå målen

Regeringens proposition och trafikverkets förslag har båda fokus på rätt saker i så motto att infrastrukturens viktigaste bidrag till välbefinnande är att den kan förbättra de lokala/regionala arbetsmarknadernas funktionalitet och godstrafikens flöden.

Handelskammaren vill framhålla dessa faktorer som styrande för den långsiktiga produktiviteten i svensk ekonomi. Numera finns mått som på aggregerad nivå kan ge en bild av hur väl Sverige och dess regioner hävdar sig i relation till andra på dessa områden. EU gör ett årligt index över de europeiska regionernas konkurrenskraft *Regional Competitiveness Index*, (RCI). Sverige kommer ut bra i RCI 2013 tack vare goda resultat avseende innovation. Men tillgängligheten (mätt som relativ tillgänglighet till befolkningscentra och kapacitet avseende motorväg, järnväg och flyg) ligger rejält under genomsnittet i EU. Smålands tillgänglighet hör enligt detta mått till den sämsta femtedelen och det behöver mötas med åtgärder.

Över tid har västra Skåne utvecklats till en gemensam lokal arbetsmarknad med över en miljon invånare. Utöver detta finns idag flera regionala arbetsmarknader som genom investeringar och tätare trafik kan integreras på liknande sätt. Det ger betydande fördelar för produktiveten. Handelskammaren har gett professor Martin Andersson (Circle, Lunds universitet) i uppdrag att räkna på detta genom att skatta lönekvationer av data från den befintliga arbetsstyrkan längs pendlarkorridorerna i Skåne och Blekinge. Analysen använder internationellt beprövad metodik, men är veterligen den första i sitt slag på svenska data. Tillgängligheten har en elasticitet på 3% i detta material, vilket enkelt uttryckt innebär att om den geografiska arbetsmarknaden fördubblas så ökar lönesumman, eller om man vill BNP, i området med tre procentenheter. Detta sker alltså genom ökad produktivitet hos de som idag är sysselsatta. Analysen gör också nuvärdesberäkningar och fördelningsanalyser och dessa finns i bilaga 2.

Avseende godset har Handelskammaren beställt beräkningar och scenarier för samtliga godsflöden mellan Norden och EU som passerar Öresundregionen (bilaga 3). I korthet pekar dessa på kraftigt ökade godsvolymer i form av ren transit, alltså trafik som endast passerar regionen. Det segment som ökar mest är gods på väg. Segmentet bär varor som är svåra att överföra till spårbunden trafik.

Denna kraftiga transittrafik saknar motsvarighet på annat håll i Sverige och en betydande målkonflikt mellan fungerande resor inom lokala arbetsmarknader (pendling och fritidsresor) och de stora volymerna transitgods blir oundviklig. Detta gäller både väg och spårtrafik.

Detta är bakgrunden till vårt förslag att redan nu förbereda för avgifter på trafik i form av trängsel och/eller modeller där Öresundsbronns intäkter medverkar i regional finansiering. Sannolikt måste detta harmoniseras med sådana system på Själland.

3. Investeringsvolymerna och process – satsa på paketlösningar

De senaste tioåriga planerna har samtliga lanserats som rekordstora (oavsett regering). Men eftersom de realiserats år för år i löpande räkning har de i praktiken inte genomförts som de presenterats. Detta har skapat ett väl känt underskott både i offensiva investeringar och underhåll, vilket gör att även den nu lanserade planen i själva verket är underdimensionerad.

Det finns en annan viktig aspekt i form av att följdinvesteringar påverkas när privata investerare inte ser långsiktighet i satsningar, exempelvis när hela investeringstråk med kort varsel stryks. Det kan röra sig om anläggningar för distribution och produktion, men också arbetsplatser som är beroende av fungerande arbetspendling. Detta har konkret berört Skåne när nyinvesteringar i E22 för ett antal år sedan ströks ur planen.

Det viktigaste att notera är bedömningen av lönsamheten i insatser. Så länge denna är positiv så innebär insatserna inte kostnader utan inkomster för stat och samhälle. Även om statens formella budgetansvar främst styrs genom reglering av kortsiktiga utgifter och intäkter så är det viktigt att detta inte står i vägen för statens och samhällsekonomin mer långsiktiga ekonomiska målsättningar. Det är om detta som diskussionen om alternativ finansiering, trafikavgifter och ökat regionalt ansvar handlar eftersom de medger möjlighet att se till den totala ekonomin i satsningarna på längre sikt.

Regionerna har idag kompetens inom planering och arbete med trafikens infrastruktur. Regionerna har också god kännedom om hur lokala arbetsmarknader kan integreras för högre produktivitet i samhällsekonomin. Att regeringen valt att satsa statliga medel i kommunala trafiknät (SL i Stockholm) är ett uttryck för önskemål som framkommit genom lokal/regional kännedom om potential. Paketet i Västra Götaland är också ett exempel på hur region och stat kan samverka för en helhet. *Denna typ av lösningar innebär också långsiktig trovärdighet för att satsningar faktiskt realiserar, vilket är viktigt för privata investerare.*

Regeringen bör därför ingå en överenskommelse med region Skåne om en paketlösning. En sådan ger bättre förutsättningar för tydligare ansvar och ökad förutsägbarhet.

Det finns också *demokratiska och kommunikativa vinster* eftersom en sådan lösning tydliggör för medborgarna vad som är intentionerna med satsningarna de kommande åren.

4. Framtidssäkra förslaget genom analysarbete

Det är mycket angeläget att förslaget budgeterar anslag för att genomföra särskilda analyser av framtida behov. Detta har skett avseende både Västra Götaland och Stockholm och vår uppfattning är att det har bidragit till att nyttan i flera projekt i dessa regioner klarlagts och tydliggjorts för analytiker och beslutsfattare, vilket starkt påverkat var investeringar sedan faktiskt skett.

I Sydsveriges omvärld finns många och tunga projekt som kräver särskilda utredningsresurser

- HH-leden bör i närtid utredas mer konkret. Initiativet och finansieringen bör initialt vara svenskt, men med inbjudan till Danmark att medverka.
- Modeller för trängsel- och transitavgifter i Öresundsregionen inklusive finansiering från Öresundsbron bör utredas.
- Sydostlänken ser vi också som ett projekt i närtid där mer konkret planeringsunderlag bör jobbas fram.
- Utredning om Höghastighetståg längs svenska västkusten är också angelägen.

HH-leden, den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, kommer att vara aktuell så snart som Fehmern-bältförbindelsen når sin byggfas. Danmark har haft liknande projekt igång sedan 80-talet och besitter både stort kunnande och en stor industriell kompetens knuten till denna typ av projekt. För att vinna tid och resurser i kommande skeden bör Sverige ta initiativ att inleda konkret analys- och förberedelsearbete redan nu.

Det pågår en bred demokratisk debatt om trafikfrågor i Öresundsregionen och ett av de intressanta inslagen är förslag på nya fasta förbindelser. Mest uppmärksammat är att Köpenhamn och Malmö utreder en metrolinje. På lång sikt finns knappast tvivel om att det kommer att finnas flera fasta förbindelser över Öresund eftersom detta är det mest effektiva sättet att binda samman Nordens största regionala arbetsmarknad. Att debatten om alternativen sker öppet och konkret är en stor fördel. I stora regioner kan det förväntas att en sådan debatt pågår kontinuerligt.

Handelskammarens samlade bedömning är att HH-förbindelsen av flera skäl är det projekt som bör förverkligas först av dessa. Detta främst sett till behoven och beroende på projektekonomin. Debatten kan dock bara komma vidare om fakta kvalificeras. Frågan om finansieringen av denna typ av projekt bör kopplas samman med frågan om transit- och trängselavgifter i hela regionen, liksom hanteringen av intäkterna från Öresundsbron.

Avseende trafikavgifter finns utöver det rena behovet av att hantera trängsel och skapa kassaflöden för att bygga ny tillgänglighet också ett behov av att vi förhåller oss till den danska utvecklingen. Där har en särskild trängselkommission tillsatts.

Sydostlänken saknas i trafikverkets förslag och det bör som ett minimum avsättas resurser för att ta fram planer så att projektets konsekvenser blir tydligare och tid kan vinnas när ny bedömning skall göras av den nationella planen.

Genom Fehmarnförbindelsen öppnas möjlighet för en tillväxt i en conurban internationell region från Hamburg, via Öresundsregionen och svenska västkusten till Göteborg och Oslo. Detta är den nordeuropeiska korridor som har bäst förutsättningar att bära snabbtåg av internationellt snitt. Handelskammaren har i analysen *Öresundsregionen, den dynamiska metropolen* (ej bilaga) visat att projektet liknar genomförda asiatiska projekt vad gäller förutsättningar. Därför bör möjligheten utredas mer grundligt. Initiativet kan vara svenskt, men ske internationellt med de medverkande länderna.

5. Särskilt om prioriterade stråk och objekt

Övergripande är förslagets största brist avsaknaden av kraftfulla satsningar på följande områden som är av särskild vikt för både arbetsmarknadernas funktion och godstrafik.

- Västkusten (stråk 1 i Trafikverkets förslag s.137)

Västkusten utgör ett mycket viktigt stråk med stark potential. Längs västkusten finns dels betydande arbetspendling som redan nu är satt under press, både på väg- och järnvägssidan. Satsningar på järnväg måste fullföljas med dubbelspår när nu Hallandsås slutförs; Helsingborg C – Maria – Ängelholm bör byggas ut och väg E6 måste breddas - i synnerhet söder om Helsingborg mot Malmö/Lund. Därtill finns möjligheten att binda samman Halmstad- och Helsingborgregionernas arbetsmarknader.

- Södra stambanan (stråk 2)

Det är svårt att förstå att förslaget avstår från vitala förutsättningar längs södra stambanan. Detta slår direkt mot både pendling och svenska internationella godsflöden. Stråket förbinder också Kronobergs och Skånes näringsliv samt regionala tjänste- och arbetsmarknader.

- E22 (stråk 3)

Potentialen i att en gemensam stor arbetsmarknad i Skåne kopplas samman med Blekinge är stor och därtill relativt enkel att genomföra. Den ger betydande avkastning till samhället. Handelskammarens analys (i bilaga 2) har redan nämnts och baseras på analyser i just detta stråk. Det är mycket svårt att se hur en nationell politik som syftar till jobbskapande arbetspendling kan exkludera flera viktiga sträckor i detta med svenska mått tätbefolkade stråk.

6. Trafikverkets och regionala trafikplaner - förslag län för län

Nedan följer kommentarer kring frågor som berör de olika länen i Sydsverige, både avseende den nationella planen och i ett par fall strategiska frågor i den regionala trafikplanen. Handelskammaren ser Trafikverkets och de regionala trafikplanerna som en helhet.

Sammantaget är satsningarna inte tillräckliga. De regionala statliga länstrafikanlagen är oförändrade från tidigare plan och alltför små. Detta i synnerhet som långsiktigt arbete med att bygga funktionella arbetsmarknader sker mest effektivt i regionerna. Dessutom kommer alltför små satsningar nu att innebära att en investeringsskuld byggs upp med framtida fördyringar som följd. Detta gäller i synnerhet i Sydsverige, längs de angivna stråken ovan, eftersom trafikutvecklingen kommer att vara mycket kraftfull just i Sydsverige.

Vad gäller Blekinge, Kalmar och Kronoberg är det viktigt att ge en tydlig bakgrund till den strukturella utmaningen avseende tillgänglighet. Dessa tre län brukar gemensamt betecknas som Sydost eller sydöstra Sverige eftersom regionen delar många regionala marknader och har en stark inbördes integration. Området delar också både särskilda utmaningar och möjligheter. Till möjligheterna hör att binda samman arbetsmarknaderna inom området bättre och att utnyttja den starkt växande handeln över Östersjön.

EU har beräknat regioners tillgänglighet (som relativ tillgänglighet genom motorväg, järnväg och flyg) i *Regional competitiveness report 2013*. I tabellen redovisas Sydsveriges regioner samt den bästa regionen i EU och den sämsta. Värdet för regionen i NUTS2-systemet "Småland med öarna" visar på ett stort handikapp för regionen som ligger på plats 218 av 259. Studerar man tillgängligheten inom detta område så är det lätt att se att Kalmar har sämre tillgänglighet än övriga delar av Småland.

Infrastruktur, tillgänglighet (EU RCI 2013)

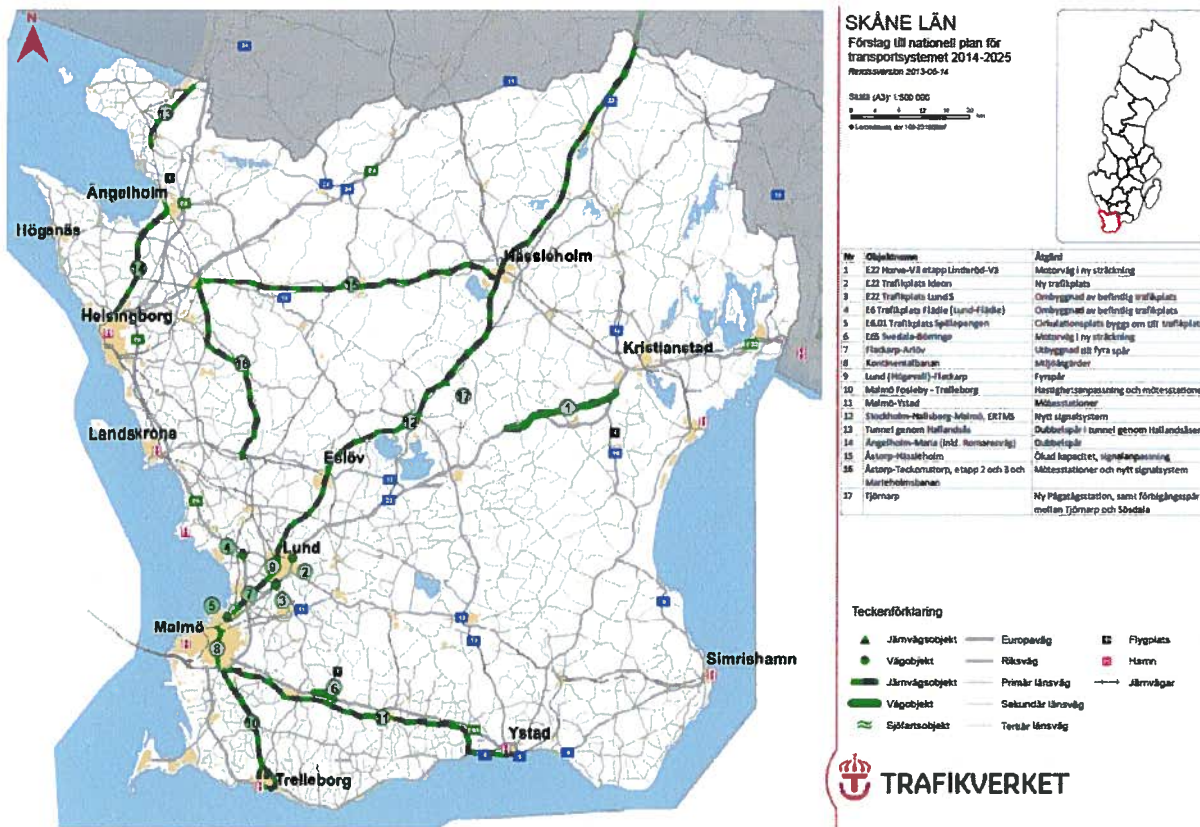
NUTS2	Region	Rank i	
		EU	score (zscore)
DEA2	Köln	1	2,13
DK01	Köpenhamn	118	-0,39
SE23	Västsverige	169	-0,82
SE21	Småland med öarna	218	-1,11
FR93	Franska Guyana	259	-1,58
<i>mitten (medel)</i>		127	0

Zscore är standardiserad fördelning där medel=0 och en standardavvikelse =1

Nominellt har Blekinge bättre tillgänglighet eftersom området mäts i samma analysenhet som Skåne (NUTS2 begreppet Sydsverige). Men även Blekinge sett som enskilt län har liknande utmaningar som övriga Sydost.

6.1. Särskilt om Skåne

Handelskammaren har redan påpekat behovet av ett Skånepaket, utredningsbehov och transit- och trängselfrågan. Utöver det finns följande kommentarer



E22 Fjälkinge – Gualöv

Denna sträcka har enligt beräkningar hos trafikverket en NNK på mellan 1,0-1,5 beroende på val av alternativ.¹ Detta klassas som hög lönsamhet i Trafikverkets terminologi, vilket gör att projektets bidrag till samhällsekonomin vida överstiger flera andra objekt i den nationella planen.

Södra stambanan

Att det saknas fyrspårslösningar mellan Lund och Hässleholm är en stor brist som kommer att få allvarliga återverkningar på både godstrafik och arbetspendling. Som ett absolut minimum måste planen redan nu innehålla mötesspår och liknande insatser på ett antal punkter samtidigt som sträckan utreds mer grundläggande. Redan den föregående planen tog upp dessa behov och ytterligare väntan nu kommer att hämma den ekonomiska utvecklingen.

Arbetspendling

Det finns en rad objekt som saknas i planen som starkt skulle ha bidragit till en mer effektiv arbetspendling. Vi noterar särskilt relationen Hässleholm-Kristianstad. Här krävs satsningar

¹ http://www.trafikverket.se/PageFiles/17123/Utredning_E22_Fjalkinge_Gualov.pdf se sid 58

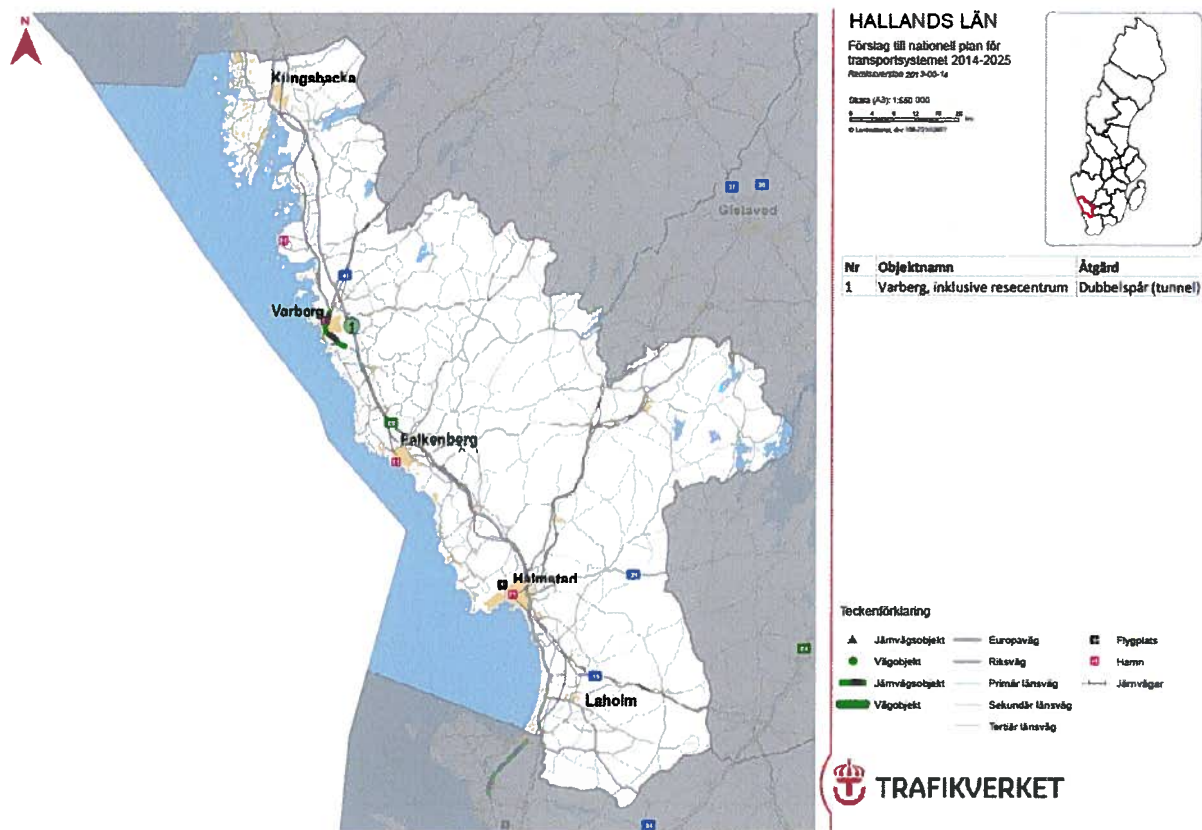
på spårförbindelsen men också på väg 21. I vår pendlingsanalys (bilaga 2) betonas just potentialen hos denna sträcka.

Utredningsmedel

Vi har redan påpekat behovet av utredningsmedel avseende fast HH-förbindelse. Detta är av stor betydelse.

6.2. Särskilt om Halland

Halland erbjuds i princip inga nationella investeringar. Därtill är den regionala trafikplanen utformad så att stora investeringar sker i vad som i praktiken främst är en kommunal angelägenhet. Detta är sammantaget en felaktig bedömning eftersom Halland inrymmer ett av Sveriges bästa tillfällen att skapa bättre matchning på arbetsmarknaden genom bättre arbetspendling.



I Halland är den särklassigt viktigaste frågan att befästa och förbättra trafikkorridoren längs västkusten.

Arbetsmarknadsregionen "Halmsingborg"

Den största potentialen på kort sikt handlar om att skapa bättre pendling mellan Halmstad och Helsingborg, vilket skulle skapa en stark lokal arbetsmarknad. Den lokala arbetsmarknaden Halmstad har 165.000 invånare och det pendlingsomland som potentiellt kan nås i nordvästra Skåne omfattar omkring 350.000 personer. Gemensamt blir detta ett för svenska förhållanden

mycket stort område med 500.000 invånare. Kan ledtiderna kortas finns alltså en potential att mångdubbla Halmstads pendlingsområde. Om samma elasticitet för tillgänglighet gäller i Halmstadsregionen som i nordöstra Skåne och Blekinge innebär det att den ligger på omkring 3%, vilket alltså betyder en ökning av lönesumman med samma tal i hela området om pendlingsområdet fördubblas². Detta är en skattning som kan kvalificeras med mer utförliga analyser, men potentialen är så stor att den inte kan förbigås. Som bekant har olika grupper på arbetsmarknaden olika "räckvidd" eller pendlingsbenägenhet. Redan med små reduceringar i pendlingstid ökas tillgängligheten för personer med lång kvalificerad utbildning men skall den göras tillgänglig för personer med lägre pendlingsbenägenhet krävs större investeringar och intensivt arbete med att skapa lösningar för kollektivtrafiken.

Godstrafik

E6 kommer att belastas hårt med ökad trafik och det är enligt vår bedömning underskattat i planerna. Inte minst kommer godstrafiken att växa. Detta har vi argumenterat för ovan.

Regionen och regeringen bör prioritera om

Handelskammaren menar att finansieringen av etappen Onsala i Kungsbacka kommun är felallokerad. Projektet kostar 375 miljoner och binder en tredjedel av hela Region Hallands budget. I stället bör denna hanteras i västsvenska paketet eller med en större del av kommunen. Regionen liksom staten bör lägga resurser på att förverkliga pendlingen söderut.

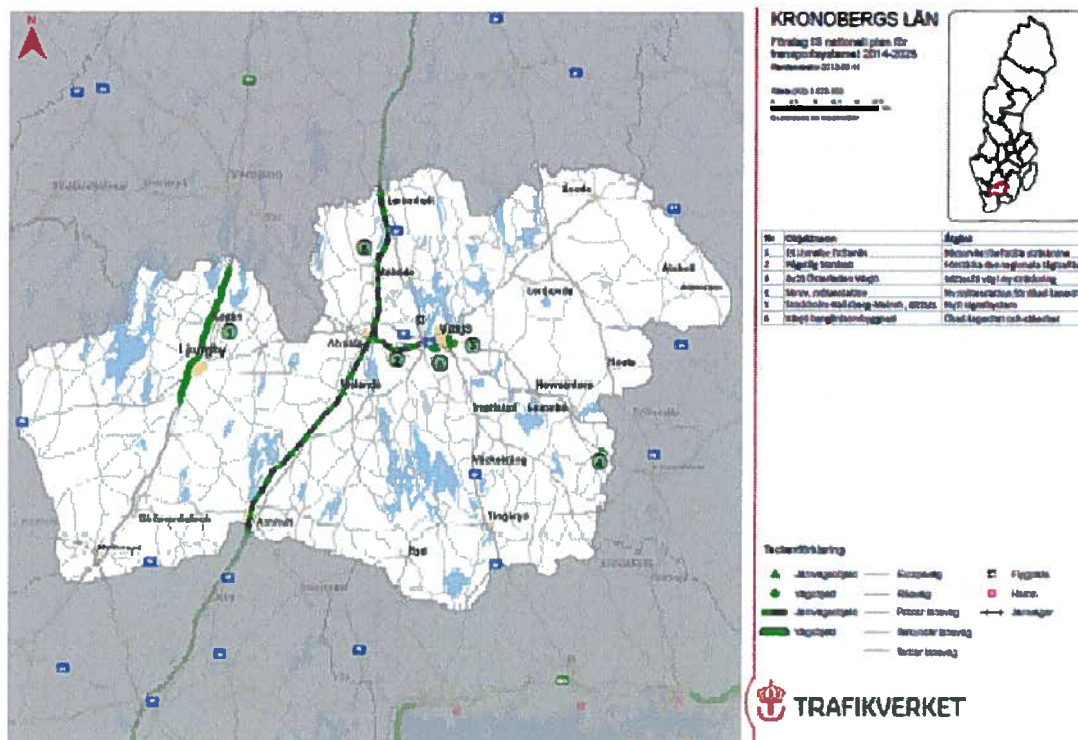
Höghastighetsbana

Slutligen bör noteras att en framtida satsning på svensk höghastighetståg bör ha västkusten som första etapp eftersom det är det område i Skandinavien som har störst befolkning och därtill befolkningskoncentrationer längs hela stråket. Som påpekats bör detta utredas ytterligare.

² Martin Anderssons analys *Närhet ger jobb*, bilaga 2

6.3. Särskilt om Kronoberg

Kronobergs näringsliv är allt mer integrerat med arbetsmarknader och företag i Skåne och tillgängligheten till Copenhagen International Airport är mycket betydelsefull.



Linnéstråket

En tydlig strategisk brist är avsaknaden av satsningar på det så kallade Linnéstråket som förbinder Växjö med Kalmar. Detta är en kunskapskorridor som av två skäl kommer att öka i betydelse. För det första innebär Linnéuniversitetet starka incitament för ytterligare samverkan i regionen mellan näringsliv och arbetsmarknad. För det andra är både Växjö och Kalmar städer som är regioncentra med positiv tillväxt. Det är en stor brist att insatser inte görs för att satsa ytterligare på sträckan.

Södra stambanan.

För Kronoberg spelar södra stambanan stor roll och vad som sägs avseende Skåne är av direkt betydelse också för Kronoberg. Insatser i Kronoberg är på samma sätt systemiskt betydelsefulla för Skåne.

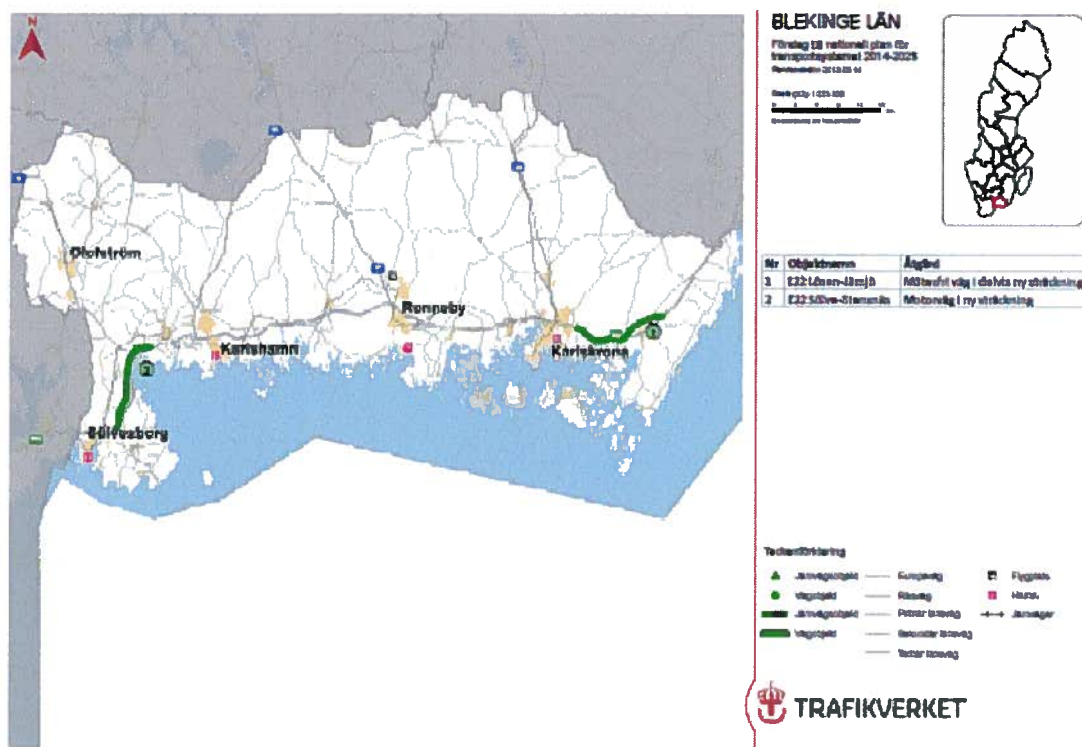
Sydostlänken

Länken kommer att behövas för svensk godsförsörjning. Förberedelser och analyser måste som ett minimum företas nu så att objektet kommer med i kommande fortlöpande översyn av behoven.

6.4. Särskilt om Blekinge

Handelskammarens bedömning är att Blekinges betydelse som nav för internationell godstrafik kommer att öka. Detta baseras framförallt på den ökade Östersjöhandeln i sig, men också på att behovet av alternativa flöden väntas öka i takt med trängsel i Skåne.

Arbetspendlingen måste integreras med arbetsmarknader i Skåne varför satsningar på Pågatåg i Blekinge är mycket angelägna.



Ytterligare objekt på E22

I plan ligger nu endast två objekt, delsträckor av E22 som båda är lönsamma. Handelskammaren anser att E22 har företräde före andra objekt. Med det sagt är det sammanlagt mycket blygsamma satsningar i regionen över perioden. Ytterligare förbättringar måste genomföras.

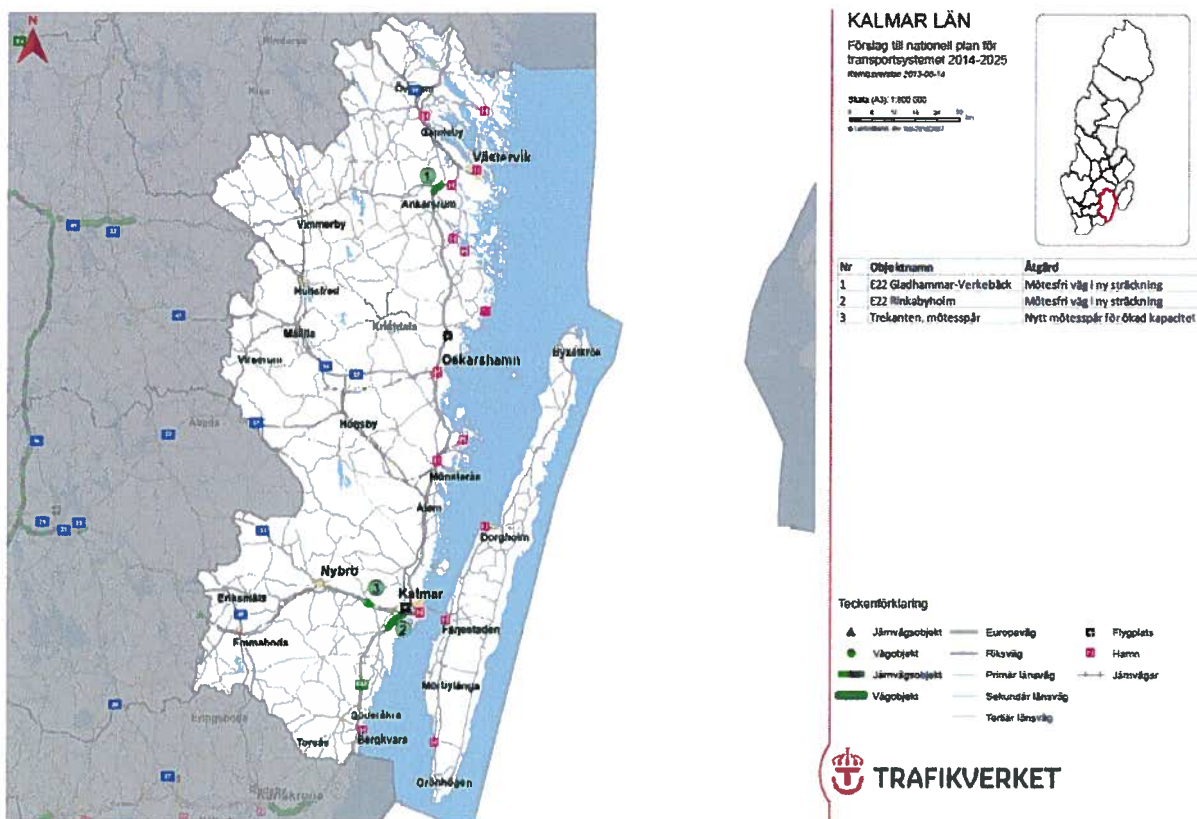
Särskilt avsnittet som förbinder Ronnebys och Karlskronas lokala arbetsmarknader saknas (Björketorp-Nättraby-Syd 4F). Detta skulle innebära en strukturell förbättring för näringslivet i regionen.

Sydostlänken

Som noterats ovan är detta ett viktigt strategiskt objekt.

6.5 Särskilt om Kalmar

Kalmar läns tillgänglighet är en stor utmaning för näringslivet. Vi ser utvecklingen som bekymmersam och föreslår att ett mer samlat strukturgrepp tas.



Situationen efter planperioden riskerar att vara ytterligare försämrad om det inte sker ett ökat engagemang från staten på detta område. Regeringen bör tillsammans med regionförbundet gemensamt se över gemensamma prioriteringar. Det finns projekt som har positiv nettoinverkan på samhällekonomin.

Kalmar berörs av många stråk och Handelskammaren ser två stråk som mest prioriterade, dels Ostkuststråket med E22 dels Linnéstråket (kust-till-kust). I Trafikverkets planer finns tre objekt med som visserligen berör dessa stråk, men omfattningen kan inte kallas för annat än en besvikelse. Det rör sig om tre mycket begränsade satsningar.

Skall näringslivet utvecklas i regionen bör insatserna fokuseras på E22 och Linnéstråket.

E22

För Kalmar län spelar E22 samma roll som E6 genom Halland. Långsiktigt är vägen ett villkort för tillväxt i länet och ökad satsning är helt central för att skapa bättre tillväxt.

Linnéstråket

Som beskrivs tidigare är kust-till-kustlinjen en kunskapskorridor som kommer att öka i betydelse eftersom Linnéuniversitetet skapar starkare samverkan i regionen avseende näringsliv och arbetsmarknad.

Avslutningsvis

Handelskammaren vill med denna inlägga lyfta fram de synpunkter som ett samlat sydsvenskt näringsliv enats kring. Givetvis är vi beredda att ytterligare utveckla våra prioriteringar, tankegångar och förslag.

Malmö den 19 september 2013



Per Tryding
Vice VD

Bilagor

1. Skrivelse till trafikverket
http://www.handelskammaren.com/uploads/media/Skrivelse_Trafikverket_130412.pdf
2. Närhet ger jobb, analys av produktivitetsvinster av infrastruktur, Professor Martin Andersson
http://www.handelskammaren.com/uploads/media/N%C3%A4rhet_ger_jobb_130904_final.pdf
3. Godsflöden genom Skåne och Danmark,
http://www.handelskammaren.com/uploads/media/Gods_%C3%96resund_120208.pdf