

# New York, New York – melodin för Öresund

Förslag på hantering av nya fasta förbindelser över Öresund.  
Innehåller argumentation för projekten och en  
Sifundersökning om vad skånska invånare tycker.



## **Innehållsförteckning**

Sammanfattning .....	3
Slutsatser .....	4
Bakgrunden till diskussionen .....	4
Realism i planerna.....	5
Utmaningar.....	6
HH.....	6
Metro .....	6
Dansk trafikpolitik.....	6
Lösningar.....	8
Process.....	9
Bilaga 1. Sifo om skåningarnas inställning till förbindelser med Danmark .....	10
Bilaga 2. Olika sorters trafik och nytta med olika förbindelser .....	12
Bilaga 3. Femfingerplanen .....	14
Bilaga 4. Länkar .....	15

Rapporten är skriven av Per Tryding, vice VD, Handelskammaren och bygger på en diskussion inom Handelskammarens fullmäktige vid Höstmötet den 28 november 2013.

## Sammanfattning

Handelskammaren har i sin prioritering av infrastruktur till 2025 tydligt prioriterat och uttalat stöd för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Konkret är föreslaget att regeringen i sin plan avsätter resurser för att förbindelsen utreds grundligt. Detta står fast.

Samtidigt pågår en diskussion om en Metro mellan Köpenhamn och Malmö. Att det pågår en kvalificerad diskussion om olika trafikalternativ i en stor region är en demokratisk självklarhet. Men diskussionen har tagits till intäkt för att det råder splittring i Skåne och det finns risk för att regeringen ser denna diskussion som ursäkt att inte agera.

### **Skånes politiker bör därför skapa en gemensam syn på frågan om fasta Öresundsförbindelser för att undanröja risken för stillestånd i frågan.**

En realistisk gemensam linje är att hitta processer som för båda projekten framåt som en helhet. Ett konkret förslag är att arbeta utifrån en modell som används i New York avseende tunnlar och broar mellan delstaterna New Jersey och New York. Där förvaltas ett flertal förbindelser av en samägd huvudman.

Detta bör fungera i Öresundsregionen eftersom en modell med samägd förvaltning redan finns (Öresundsbrokonsortiet). Denna har visat sig dels kunna bära kringinvesteringar, dels kan modellen hantera intern korssubventionering mellan trafikslagen.

Viktigt är också att en närmare analys visar att HH och den föreslagna Öresundsmetron (uppkoppling av Malmö på Köpenhamns metronät) inte är konkurrerande projekt med hänsyn till vilket nytta de kan erbjuda. I själva verket är projekten närmast helt komplementära. Det rimligaste synsättet är följande:

1. HH förbindelsen bör utredas av regeringen syftande till att starta en projektering. Förbindelsens funktion gör att den är prioriterad, vilket bland annat Handelskammaren slår fast i sin skrivelse om infrastruktur 2014-2025.
2. Arbetet med konsekvensanalys av HH bör därför inledas redan nu och tas med i tioårsplan som regeringen nu förbereder. Utan en Metro nås emellertid ganska snabbt taket för tågpendling mellan Malmö och Köpenhamn och denna trafik kan inte betjänas av en HH-förbindelse. Metron saknar dock möjlighet till kassaflöde från trafikavgifter.
3. Därför bör *finanseringen* av en kommande Metro hämtas ur intäkter från HH och/eller Öresundsbron. Det bör utredas hur detta bäst kan åstadkommas praktiskt.
4. *Driften* av dessa fasta förbindelser bör förvaltas gemensamt som sker exempelvis med broar och tunnlar mellan delstaten New York och New Jersey.

En färsk Sifounderökning visar att det finns starkt folkligt stöd för att agera kraftfullt i frågan.

## Slutsatser

Trafiksituationen i Öresund bör ses som en helhet på samma sätt som trafikplaneringen inom Skåne eller hela Sverige eller Danmark. Med det perspektivet är det naturligt att flera projekt diskuteras parallellt, som en del i en demokratisk debatt om trafikpolitik. Sammanfattningsvis har HH och metroprojektet komplementära och inte konkurrerande nyttor.

En HH-förbindelse erbjuder nytta på flera områden. Den skapar möjlighet till arbetspendling och integration för nya grupper som idag ligger utanför bronns influensområde. Därtill bidrar den till logistiklösningar för varuhantering och en bättre hantering av godstrafik, inte minst transit. Även om HH sannolikt är samhällsekonomiskt lönsam har den fördelen att den enkelt kan betalas med trafikavgifter.

Metrons ekonomiska styrka är att den säkerställer och utvidgar effektiv arbetspendling i den mest tätbefolkade delen av Öresundsregionen. Vi vet att detta är strakt drivande för produktivitet, vilket också är motivet till tunnelbanesatsningar världen över. Svagheten är dock att den saknar ett konkret kassaflöde som kan bära kostnaden direkt.

Det är tämligen uppenbart att detta sammantaget talar för en modell där HH bär den direkta kostnaden och underhållet även av Metron. Det bör också vara möjligt att använda kassaflödet från Öresundsbron efter dess återbetalningsperiod (ca 2035).

En möjlighet är att lägga drift och underhåll av samtliga dessa projekt (och även möjliga framtida investeringar som berör dem) i ett gemensamt bolag, exempelvis som sker i New York avseende förbindelser med New Jersey.

För att ge detta konkret innehåll bör Skånes politiker ta fram en gemensam ståndpunkt som bygger på dessa ansatser.

En färsk Sifounderökning visar att det finns starkt folkligt stöd för att agera kraftfullt i frågan.

## Bakgrunden till diskussionen

Öresundsbron är en entydig succé. De positiva förväntningarna har överträffats och inga av farhågorna har besannats. Nya fasta förbindelser innebär revolutionär utveckling med tydliga trafiksprång. Vi vet redan nu att Öresundsbron kommer att närma sitt kapacitetstak inom överskådlig tid. Den målkonflikt som förväntas drabba Öresundsregionen som helhet, där transittrafik och produktiv pendlartrafik trängs om utrymmet kommer också att märkas tydligt på Öresundsbron. Trots broavtalets tydliga prioritering på lokal trafik tyder en del just nu på att danska och svenska staten vill gynna godstrafik. Öresundsbrokonsortiets prispolitik antyder detta redan nu. Godset har ofta alternativ, men pendlingstrafiken är ett monopol för bron. Det höga pendlarpriset är ett uttryck för detta. Bland annat denna prioritering gör att vi förväntar oss att kapacitet för persontrafik i synnerhet på tåg är det som först slår i taket.

Detta är det ena skälet till att det nu förs en allt intensivare diskussion om nästa fasta förbindelse. Det andra är att fasta förbindelser i södra sundet kan erbjuda effektiva lokala marknader i del av Öresundsregionen.

Frågan har dessutom ställts på sin spets genom två nya och aktuella utredningar.

Den första berör en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH) vilket utreddes av svenska staten 2010. Denna utredning undersökte trafik-förutsättningar, men något förvånande inte finansiella (danska regeringstjänstemän har bl a uttryckt förvåning över detta). Slutsatsen var att det finns trafikunderlag för att göra projektet realistiskt.

Den andra handlar om en ren pendeltågsförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö (Metron). Denna har utretts av Köpenhamns kommun och Malmö stad. Förbättrade förbindelser har mycket starkt stöd i Skånes befolkning. När Sifo, på handelskammarens uppdrag, tillfrågade 1000 skåningar ville 73 % se bättre förbindelser. När de sedan tvingades välja en enda satsning för att åstadkomma denna önskade man mer och bättre fungerande tågpendling, en HH-förbindelse och en metro i nu nämnd ordning (Bilaga 1).

## Realism i planerna

Även om ingen av utredningarna är fullständiga tyder allt på att båda är möjliga att genomföra tekniskt och ekonomiskt. Förutsättningarna mellan projekten skiljer sig på följande uppenbara och viktiga punkter:

- HH-förbindelsen kan trafikeras av biltrafik och därmed kan betalningen lösas genom det kassaflöde som kan tas ut av biltrafik, precis som Storebält eller Öresundsbron. Finansieringen är därmed enkel att finna och strukturera, vilket bland annat bekräftats av underlag från COWI och Skanska.
- HH erbjuder därmed både till pendlar/kultur/fritidstrafik inom regionen (vilket nationalekonomiskt bidrar mest till produktivitet) och till godsflöden såväl inom regionen och transit.
- HH erbjuder unika värden i förhållande till Öresundsbron avseende pendling genom att en helt ny region kan integreras och kompletterande värden avseende godstrafik (och för vissa typer av flöden mer effektiva lösningar). Den är med andra ord inte enbart relevant för att öka kapaciteten när Öresundsbron når sin gräns, utan erbjuder unika egna mervärden.
- Metron erbjuder enbart persontrafik för pendling och kultur/fritidsresor. Detta enda syfte betjänar dock en mycket stor befolkning.
- Metrons betalas, vid sidan av en mindre del biljetter, främst genom den ökade samhällsnytta i form av produktivitet och tillväxt som skapas av en förbindelse som är överlägsen Öresundsbron avseende denna funktion (alltså på liknande sätt som tunnelbanan).

Ekonomiskt innebär projekten investeringar på ca 20 miljarder (HH) respektive kanske 15-20 miljarder (Metron). Båda projekten måste bedömas som realistiska, men möter också utmaningar när det gäller genomförandet, i första hand av politisk natur. Båda förbindelserna är viktiga för att skapa en större sammanhängande arbetsmarknad runt Öresund, vilket är det som ger de stora ekonomiska vinsterna med integrationen. Idag är den faktiska sammanhållna

arbetsmarknaden markerat mindre. Det rör annars sig om förbindelser som löser lite olika typer av uppgifter som båda har fog.

## Utmaningar

Båda projekten har en del utmaningar var för sig. Det faktum att det förekommer en diskussion om dem parallellt har också tagits som ursäkt för att slippa agera alls från regeringshåll i Sverige.

### *HH*

Avseende HH är en del av nyttan knuten till att den så kallade Ring 5 genomförs på Själland. Ring 5 är en tänkt framtida yttre ringväg runt Köpenhamn. Marken är reserverad och öronmärkt för detta. Ringen bedöms kunna leda till betydande avlastning av trafiken i Köpenhamn. Inte minst kan gods trafikeras längre bort från staden och transit hanteras effektivare, i synnerhet när den kan linjeföras via HH mot Norden. HH kan genomföras utan ring 5, vilket minskar både kostnad och nytta. Ring 5 kan självklart genomföras utan HH, men då troligen som endast motorväg och med mindre total nytta. Eftersom detta rör sig om en nyinvestering är det en dyr satsning i synnerhet om godstrafik på spår skall erbjudas. Kostnaden för ring 5 som motorväg är mellan 5-10 miljarder och tågspår kostar ytterligare 10 miljarder; totalt 15-20.

Det upprepas också ofta att det finns en tung lobby av ett fåtal förmögna aktörer som driver en slags NIMBY-kampanj (Not In My Backyard). Det här saktar ner dansk politik en del. Sannolikt överdrivs emellertid betydelsen av lobbyismen. I en situation med svår trängsel minskar acceptansen för att inte åtgärda Köpenhamns trafikproblem.

### *Metro*

Metrons utmaning är framför allt hur betalningen skall ske. En ren pendeltågslinje kommer generera biljettintäkter, men inte alls i nivå med kostnaden. Samhällsnyttan är å andra sidan sannolikt så stor att den motiverar en satsning som innebär att Malmö kopplas ihop med Köpenhamns metro. Tidsvinsten blir betydande i förhållande till pendling med Öresundsbron.

Metron erbjuder inte tillgänglighet för en helt ny målgrupp (som HH gör) avseende pendling, utan är en förbättring och kapacitetsökande investering.

Metron kan alltså ses som ett komplement eller en expansion av Öresundsbron och kan därför också kopplas till bronns kapacitetstak.

### *Dansk trafikpolitik*

Debatten om trängsel och transit har nått längre i Köpenhamn än i Skåne. Det finns också en viss debatt om att man inte önskar mer trafik generellt, men i takt med att trängseln växer ökar rimligheten i att avlasta med investeringar. En särskild trängselkommission har analyserat detta och deras slutsats är att det inte räcker med ny kapacitet utan denna måste kombineras med avgifter som styr belastningen av trafiknäten. Även om vägen dit kan bli krokig kommer man sannolikt att införa någon form av avgiftsbeläggning på trafik i Köpenhamn. Som därmed dämpar trafiken. Riskerna finns att detta mest påverkar och bromsar tillväxt drivande persontrafik.

En annan aspekt är debatten om stora investeringar. Fehmarn-förbindelsen (ca 50 miljarder) förväntas vara klar 2021, kanske med någon försening. Även om byggkapacitet i sig inte är ett stort problem är det likväl ett faktum att det då frigörs närmast en hel bransch/kompetenskluster på stora projekt. Detta gör att det danska intresset för kommande projekt förväntas stegas. Fehmarn kan delvis ses som att danska staten gör en insats för bättre godstrafik på räls som Sverige och Tyskland rent av har mest nytta av.

Ett stort projekt som debatterats mycket är *Havnetunneln* som är en satsning på 20-30 miljarder som delvis kan avgiftsfinansieras och innebär en tunnel under Köpenhamn som avlastar trängsel i synnerhet i rusningstid.

I den danska politiska debatten lever projektet Kategattbron, som kostar 120 miljarder. Politiskt är stöd för denna ett måste för valbarhet på Jylland. Mervärdet är mer svårbedömt, i synnerhet nu eftersom man genomför en stor upprustning av tågtrafiken som förkortar restiderna inom Danmark väsentligt. Upprustningen kallas *Timeplanen*, som gör att det tar en timme som mest mellan varje större stad i Danmark och max två mellan Aarhus och Köpenhamn. Finansieringen sker genom en oljefond på knappt 30 miljarder.

Dock är det, vid sidan av lokala investeringar, bara fasta förbindelser med Skåne som kan erbjuda Köpenhamn ökad produktivitet som region, eftersom det är genom integrationen som den regionala tillväxtmotorn kan få fart.

## Lösningar

I ett längre tidsperspektiv är det nästan trivialt att konstatera att det kommer fler fasta förbindelser över Öresund. Frågan nu är att diskutera hur vi konkret närmar oss att initiera nästkommande projekt.

På systemnivå kan följande konstateras:

- Konflikten mellan transit av gods och pendlartrafik kommer att bli allt mer kännbar. Den kommer bara att kunna lösas genom två typer av insatser. Den första är investeringar i ny kapacitet och den andra är olika former av avgifter som styr trafiken. Dessa är intimt sammanlänkade eftersom avgifter också - helt eller delvis - kan bära kostnaderna för ny kapacitet.
- Den långsiktiga trafiksituationen i Öresund kommer att kännetecknas av trängsel. Investeringarna erbjuder en lösning på detta och bör betraktas i det här sammanhanget:
  - HH-förbindelsen som innebär åtkomst för pendling för nya målgrupper kan öka kapaciteten för godstrafik och transit betydligt i regionen.
  - Ring 5 som innebär förbättrad tillgänglighet i Köpenhamn genom avlastning och samtidigt kan öka kapaciteten för att hantera ny trängsel av ökat gods och transit
  - Metron som innebär en dramatiskt ökad förbättring av pendlingskapaciteten och ger en policy som prioriterar regionala tåg och gods på bron mer realism.

I Öresund finns idag bara en betalväg som bär sina kostnader och en rad följdinvesteringar, nämligen Öresundsbron. Men även HH-förbindelsen kan utformas på samma sätt. Detta gör att det finns två kassaflöden som kan användas till att bära kostnaderna för övriga projekt, nämligen Ring 5 och Metron. Ett paket bör tas fram som inbegriper eller tar hänsyn till samtliga dessa projekt.

HH-förbindelsen kan i princip färdigställas utan att utbyggnad av ring 5 är klarlagd. En sådan version av HH skulle belasta dagens vägnät och komplettera det regionala pendelnätet på spår in mot Köpenhamn, det senare med stora inslag av kompletterande investeringar som måste bäras av HH.

Den första frågan är hur HH och Öresundsbron bär kostnaderna för övriga investeringar. Det enklaste är sannolikt att ett avtal låter båda medverka, men Öresundsbron först efter den tid då projektets egna lån är återbetalade. När det gäller frågan om att bära kostnaderna bör den kunna skiljas från den andra frågan, nämligen driften. Hur projekten drifas kan konstrueras kan ske på flera olika sätt.

### *New York-modellen*

I New York ägs broar, tunnlar och hamnanläggningar av ett gemensamt bolag. Dessa tar intäkter och hanterar tillgängligheten. Detta är en tänkbar modell, där ett bolag driver och



förvaltar Öresundsbron, Metron och HH eventuellt inklusive ring fem som då betraktas som del av HH. Bolaget kan också äga och drifva eventuella framtida förbindelser.

### *Parallellmodellen*

En annan modell är att man kombinerar HH, ring 5, metron och Öresundsbron på olika sätt som parallella och delvis konkurrerande alternativ. Då kan HH äga ring fem och metron eller bara en av dessa medan Öresundsbron konkurrerar på egen hand eller finansierar metron.

New York-modellen är dock rimligare eftersom så stor del av nyttan av trafiken består av lokala pendlingsmonopol och förbindelserna i så hög grad betjänar olika nyttor.

### **Process**

Handelskammaren har arbetat fram ett sammanhållet förslag till Trafikverket och regeringen om framtidens infrastruktur 2014-2025. I denna föreslås att regeringen skyndsamt utreder och projekterar en fast HH-förbindelse.

## Bilaga 1: Sifo om skåningarnas inställning till förbindelser med Danmark

**Bakgrund och syfte:** Sifo har på uppdrag av Sydsvenska Industri- och Handelskammaren genomfört en kvantitativ undersökning bland allmänheten i Skåne om frågor rörande infrastruktur i länet.

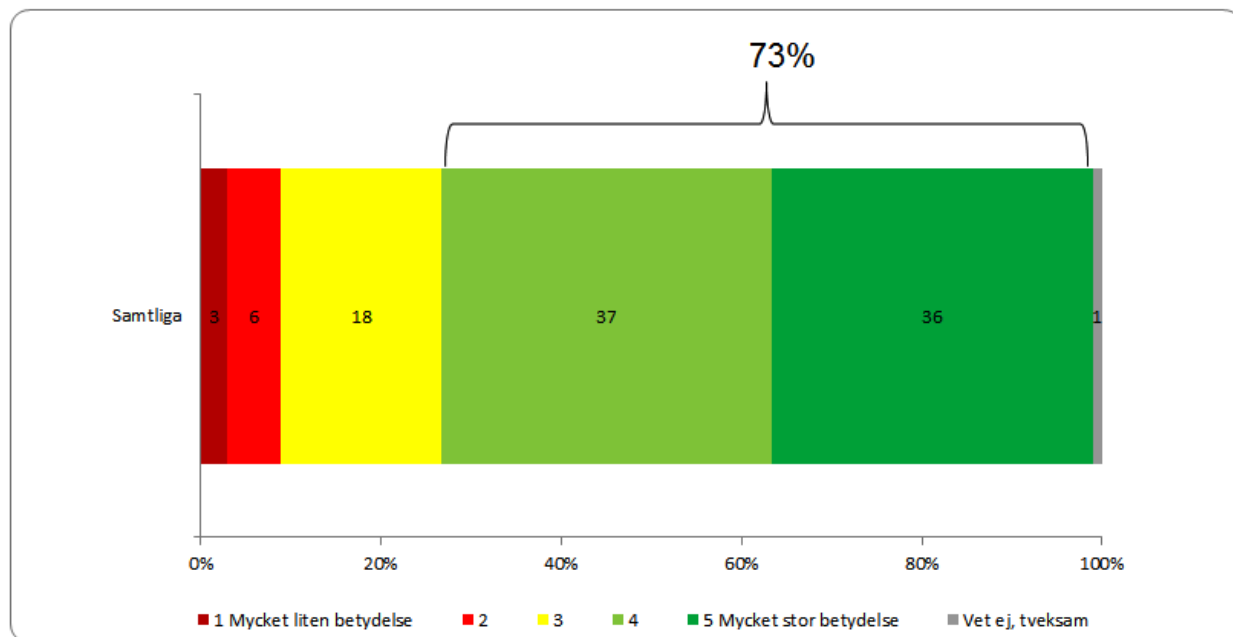
**Metod och urval:** Telefonintervjuer. Slumpmässigt urval bland personer boende i Skåne län i åldrarna 15 år och äldre.

**Fältperiod:** 18 januari 2013 – 25 februari 2014

**Antal intervjuer:** 1000 intervjuer

### Fr6. Hur viktig anser du att förstärkt infrastruktur till Danmark är för Skåne?

Bas: samtliga 1000 intervjuer



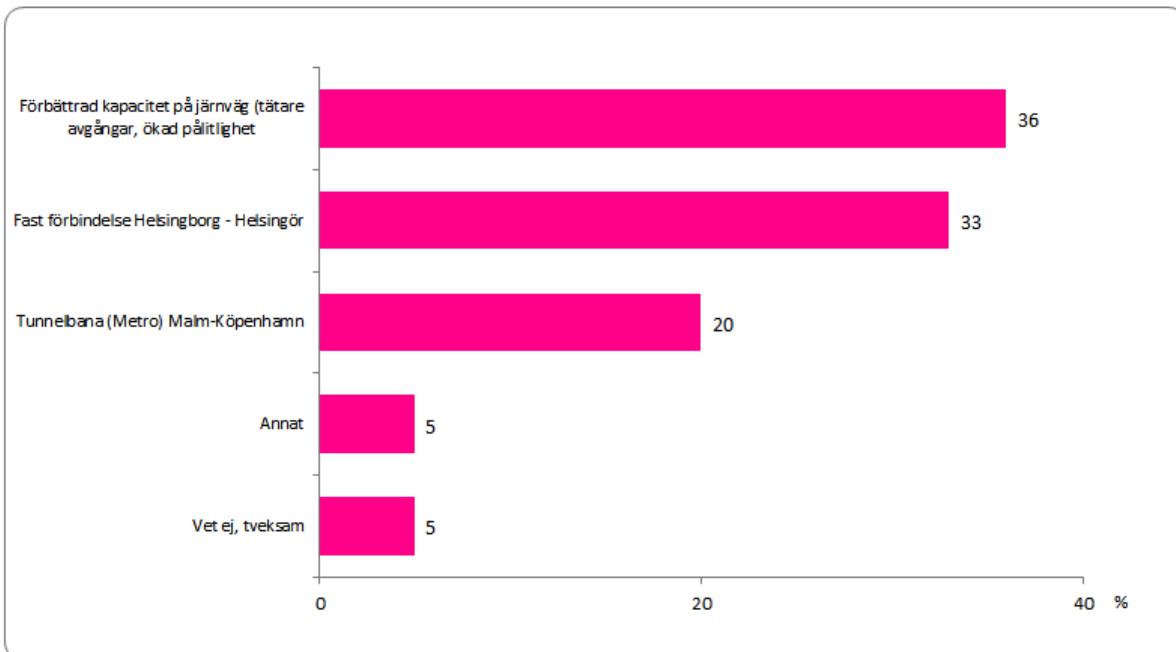
**Sifo**

© TNS SIFO 2014

9

## Fr6a. Hur anser du att infrastruktur till Danmark bör förstärkas i första hand?

Bas: 905 intervjuer (exkl. personer som anser att infrastruktur till Danmark är av liten eller mycket betydelse)



**Sifo**

© TNS SIFO 2014 10

## Bilaga 2: Olika sorters trafik och nytta med olika förbindelser

	Kort sträcka (inom region)	Lång sträcka (transit/export/import)
Persontrafik	<p>Pendlingsresor Rekreation/kultur/fritid</p> <p>Bidrar starkt till integration och därför tillväxt och produktivitet.</p> <p>En fast förbindelse har <u>starkt monopol i förhållande till denna trafik</u> (alternativet är ingen resa)</p> <p>Därför spelar kapaciteten i Öresundsbron ingen roll för behovet av HH i detta segment. <u>Förbindelserna konkurrerar alltså inte om denna trafik.</u></p>	<p>Besöksresor (turism, affärsresor mm) Genomresor</p> <p>Bidrar inte till integration, men ökad handel och viss tjänsteexport</p> <p>Har alltid alternativ</p>
Varutrafik	<p>Logistik och distribution</p> <p>Bidrar till ökad tillväxt och produktivitet.</p> <p>En fast förbindelser har svagt monopol (alternativet är dyrare resa)</p>	<p>Transittrafik av gods (Indirekt nytta, men också tydlig alternativkostnad för regionen)</p> <p>Export och import (direkt nytta)</p> <p>Har alltid alternativ</p>

### 1. Pendeltrafik och lokala fritidsresor

Avseende persontrafik på kort sträcka, exempelvis pendling och fritid finns ingen konkurrens mellan Öresundsbron och en HH-förbindelse. Men denna trafik skapar den mesta nyttan och är vad som motiverade Öresundsförbindelsen (en gemensam arbets- och bostadsmarknad).

HH skapar därför **ny unik pendel trafik** för personer som bor utanför brons omland idag. Det rör sig om betydande volymer eftersom det bor en miljon personer i närområdet i norra Öresund. Ring 5 kan här bidra till indirekt nytta genom avlastning av annan trafik som skapar trängsel på pendelstråk. Metron skapar här stor direkt nytta genom effektivare och betydligt större kapacitet för pendling i den folkrikaste delen av sundet.

## **2. Långväga persontrafik**

Här skapar HH direkt nytta. Men här finns viss konkurrens mellan olika alternativa rutter, exempelvis när en familj från Göteborg ska åka bil till alperna. Metron påverkar sannolikt inte denna typ av trafik.

## **3. Varutrafik inom regionen**

Varuförsörjningen påverkas mycket direkt av en HH förbindelse och skapar stora mervärden för produktivitet i regionen. En fast förbindelse har ett monopol i förhållande till vissa typer av distribution, men inte alla. Här bidrar HH starkt med värden, medan Metron har mindre direkt betydelse även om den kan frigöra kapacitet.

## **4. Långväga varutrafik**

Detta handlar om godstrafik för ren transit eller långväga distribution i norra Europa. Denna väntas öka starkt. Denna trafik har alltid alternativ och är mycket starkt konkurrensutsatt. Därför tenderar det vara priskonkurrens på denna trafik. Detta var en viktig debatt när Öresundsbron byggdes och ett skäl till att den främsta nyttan med bron betonades – nämligen lokal och regional integration. HH kommer att betyda mycket i den totala trafikmixen, medan Metron främst kan bidra genom att eventuellt frigöra kapacitet på bron.

### **Bilaga 3: Femfingerplanen - starka argument för en fast HH-förbindelse**

**Handelskammaren har längre förordat en ny fast förbindelse i HH-led. Skälen upprepas här:**

**De viktigaste argumenten för en fast HH-förbindelse är tydliga och kan alltid enkelt tas fram eftersom de får plats på ena handens fingrar.**

**Lillfingret** – är det första fingret. Men egentligen ska vi glömma lillfingret i sammanhanget, för det finns inte mycket som är litet på en äkta skåning, utom möjligen känslan för ödmjukhet. Poängen är att i och med Öresundsregionens starka tillväxt är Helsingborgsregionen inte längre en liten stad i Europa utan del i nordens särklassigt största region. I en stor region finns många människor och många bra åsikter. Det är naturligt att det finns olika tankar om nästa fasta förbindelse. Men HH har vissa fördelar som övriga förslag inte har, bland annat är det bara HH som kan finansieras med transittrafik och gå med vinst. Att börja med HH öppnar alltså för finansiering av kommande projekt, som exempelvis en ren pendlar-metro i Malmö.

**Ringfingret** – påminner om att matchning är viktigt. Det gäller livet, men det gäller i synnerhet på arbetsmarknaden. Logiken är enkel. På en stor arbetsmarknad kan fler hitta ett jobb som passar deras kompetens och motivation. När många blir lite mer produktiva ger det stor effekt på ekonomin. Redan några minuters förbättring av pendlingstiden ger stora effekter visar forskning. Detta är drivkraften bakom att städerna växer och det viktigaste nationalekonomiska skälet till denna typ av investeringar. I norra sundet kan en miljon människor föras närmare på detta vis. Och det kan bara ske med en förbindelse i norra sundet.

**Långfingret** – påminner om den långväga trafiken. I synnerhet godstrafiken kommer att växa mycket starkt fram till 2020, uppemot en fördubbling är trolig visar analyser. Det kommer att bli debatt om hur detta tränger undan pendling och fritidsresor. Men i HH finns redan en inkörd led som kan förstärkas med en fast förbindelse. Genom avgifter kan transittrafiken också bidra till ökad regional tillgänglighet.

**Pekfingret** – använder vi för att peka på Danmark. Ännu är intresset där akademiskt. Men man tar en bro i taget, som förre statsministern Anders Fogh Rasmussen sa och i Danmark har det nu varit ett liknande projekt igång sedan 80-talet. Denna kompetens, industri och sysselsättning kommer att behöva bygga vidare på nästa projekt när Fehmarn närmar sig slutet. Då kommer Danmark igång och HH har lägst risk med tydligast nytta av alla alternativ.

**Tummen** – många gör tummen upp för HH. Bland helsingborgarna är stödet urstarkt med 70% positiva. Men även rikspolitiskt är stödet starkt. I Sverige har socialdemokraterna fattat kongressbeslut på att bygga och parti-ledare, ministrar och gruppledare i riksdagen har uttalat stöd. I Danmark finns support av näringslivets organisationer. Det är viktigt. Men det gäller att omvandla utspel till handling, från tumme upp till handslag. Det är också strategin för det fortsatta arbetet.

## **Bilaga 4: Länkar**

New York Bridges and tunnels

<http://www.panynj.gov/bridges-tunnels/>

Traengselskommissionen

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2013/Tr%C3%A6ngselskommissionen/Bet%C3%A6nkning%20260913/Mobilitet%20og%20fremkommelighed%20i%20hovedstaden%20Hovedrapport%20net.pdf>

Rapport från Handelskammaren 2014

# New York, New York – melodin för Öresund

**PM Nya fasta förbindelser**

**Förslag på hantering av nya fasta förbindelser över Öresund.  
Innehåller argumentation för projekten och en  
Sifundersökning om vad skånska invånare tycker.**

**Handelskammaren** är en privat organisation som arbetar i sydsvenska företags intresse. Vi påverkar företagens villkor genom bland annat utveckling av infrastruktur och utbildningssystem. Vi stöder affärer genom service inom internationell handel och olika utbildningar. Vi sammanför företag i olika nätverk och på våra många möten. Handelskammaren har drygt 2800 medlemsföretag och finns i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Halland län.

Handelskammarens avdelning för analys arbetar med frågor som rör Sydsveriges affärsklimat och långsiktiga utveckling. En del av det material som produceras på avdelningen publiceras i Handelskammarens rapportserie. Syftet är att göra analyser och fakta tillgängliga för en bredare publik.

Fler rapporter finns på [www.handelskammaren.com](http://www.handelskammaren.com) under Press – Rapporter & Analyser



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse

**Sydsvenska Industri- och Handelskammaren**

Malmö | Halmstad | Helsingborg  
Kalmar | Karlskrona | Växjö

[www.handelskammaren.com](http://www.handelskammaren.com)