



## **Remissvar avseende "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029"**

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (Handelskammaren) är en privat näringslivsorganisation som ägs av 2800 medlemsföretag i Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Skåne och Södra Hallands län.

Handelskammaren har tagit del av rapporten "*Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029*" och har kommentarer under följande punkter:

- Sverigeförhandlingen kontra den nationella transportinfrastrukturplanen
- Begränsade åtgärder kan främja arbetsmarknadsintegration
- Transittrafik och Pendling- stundande konflikt

### **1. Sverigeförhandlingen kontra den nationella transportinfrastrukturplanen**

Den pågående Sverigeförhandlingen är ett delvis nytt sätt att organisera infrastruktursatsningar, där bland annat nya finansieringsformer studerats, vilket i princip är positivt. Att undersöka hur det går att betala infrastruktur också på andra sätt än över löpande statsbudget är av stort intresse och medför möjlighet att säkerställa långsiktig förutsägbarhet och god tillgänglighet för gods och personresor.

Dock är det viktigt att de investeringar som tas upp av Sverigeförhandlingen inte tar utrymme från ordinarie nationella plan. Detta är särskilt viktigt i ett läge där mycket resurser kommer att läggas på vidmakthållande av standard i befintligt nät.

Sverigeförhandlingen har dock i praktiken valt att lösa avväganden inom sitt mandat genom att peka på den ordinarie nationella planen som lösning. Nödvändiga satsningar på matartrafikbanor pressas exempelvis till den nationella planen.

I Sydsveriges fall rör det sig främst konkret om att Sverigeförhandlingen inte velat gå vidare med en satsning på stationsläge i Växjö. Detta är en stor förlust för satsningen som helhet. Handelskammaren menar att det är av helt central strategisk betydelse att sydöstra Sverige kan kopplas upp så bra som möjligt på denna nya satsning. Den klart lämpligaste lösningen för detta är stationsläge i Växjö.

Sverigeförhandlingen har delvis medgivit detta behov genom förslaget att lägga en anslutning i Värnamo med tanken att den nationella planen skall betala för att kust-till-kustbanan rustas upp för att fånga upp matartrafik från Sydöstra Sverige till höghastighetsstationen i Värnamo.

Enligt Sverigeförhandlingens egna beräkningar skiljer det sig omkring 14 miljarder mellan det viktade värdet för US2B (inget stopp i Växjö) och US5 (med stopp i Växjö). Detta skall vägas mot stora satsningar som i stället i så fall krävs i den nationella planen för att rusta anslutning. En sådan har betydligt sämre långsiktig effekt eftersom det kraftigt reducerar kontakttiden mellan sydöstra Sverige och Öresundsregionen och i förlängningen de nära Europeiska regionerna med bland annat investeringar i Fehmarn förbindelsen som knyter Hamburg och norra Tyskland betydligt närmare Sverige.

Sydöstra Sverige har idag låg tillgänglighet i relation till EU, vilket framgår av EUs Regional Competitiveness Index (2013). Det vore ett strategiskt misstag av historiska dimensioner att missa möjligheten att förbättra tillgängligheten för denna del av landet som har mycket stor potential, inte minst avseende export.

Det finns också en risk i att man förlorar många av de ekonomiska fördelarna med höghastighetsjärnväg genom att börja bygga höghastighetsjärnväg i Lund och sluta i Järna. Det är mycket viktigt att noderna finns i de centrala naven. Om så inte sker och om regionala centra inte kopplas samman i Sydsverige riskerar hela syftet med investeringen att förfelas.

Detta är viktigt eftersom vi vet att dessa investeringar kommer att påverka nivåer och värde av framtida investeringar under mycket lång tid, som ekonomisk forskning demonstrerat.<sup>1</sup>

Vi menar dock att målet att åstadkomma snabb kommunikation mellan huvudstäderna går att förena med att åstadkomma nationalekonomiska mervärden som främst uppstår genom att knyta samman regionala centra. Det är viktigt att lösa detta inom ramen för särskild finansiering och inte föra över kostnader på nationell ordinarie planering.

## **2. Begränsade åtgärder kan främja arbetsmarknadsintegration**

Vi vet idag att stora och förtätade arbets- och bostadsmarknader har stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Vi har sett flera exempel på hur bättre infrastruktur och bättre transporter möjliggjort att regioner vuxit samman. Agglomerationseffekterna från arbetsmarknadsintegration är mycket kraftfulla enligt de resultat vi inhämtat. Beräkningar på effekten av ökad produktivitet på arbetsmarknaden vid en förbättring av E22 pekar på nuvärden mellan 2 och 4 miljarder kronor.<sup>2</sup> Dessa effekter rör alltså inte enbart de tre storstadsregionerna, utan är åtkomliga i synnerhet där lite större orter ligger inom möjligt räckhåll för varandras lokala marknader.

I samband med detta är det två frågor som är strategiskt viktiga. För *det första* finns det i Sverige ett antal regioner/kommunkluster som ligger så nära större regioner att de med förhållandevis små satsningar kan växa samma. Dessa bör prioriteras.

---

<sup>1</sup> Berger & Enflo (2014): Infrastruktursatsningar och lokal tillväxt – vad kan vi lära av historien? *Ekonomisk Debatt* <http://www.nationalekonomi.se/sites/default/files/NEFfiler/42-5-tbke.pdf>

<sup>2</sup> Andersson och Larsson (2014) Närhetseffekten, Handelskammaren <http://www.handelskammaren.com/uploads/media/n%C3%A4rhetseffekten.pdf>

I Sydsverige rör det sig *exempelvis* om

- Kristianstadsregionen som kan förenas med västra Skånes arbetsmarknad genom att flytta regionen närmare västra Skåne i restid.
- Ett annat exempel är regionen "Halmsingborg" (Helsingborg och Halmstad) som nu förenas av Hallandsåstunneln.
- Korridoren Växjö-Kalmar (Linnétråket) kan också nämnas som en potentiell arbetsmarknadsintegration.

Att med investeringar och trafiklösningar åstadkomma större arbetsmarknader är viktigt för näringslivets kompetensförsörjning, vilket ytterst påverkar produktiviteten.

För *det andra* finns det mycket att undersöka kring agglomerationseffekter.

Handelskammaren har som nämnts tagit ett initiativ till en studie där modern agglomerationsteori tillämpas på svensk data med intressanta resultat. Detta arbete bör fortsätta. Det kommer en hel del ny forskning som visar att infrastruktur har en påverkan på arbetsmarknaders funktionssätt som principiellt och effektmässigt påminner om andra insatser inom arbetsmarknadspolitiken.

### **3. Transittrafik och Pendling - stundade konflikt**

Handelskammaren har gjort en detaljerad prognos av godsflödena genom Skåne och Danmark som visar en betydande ökning under den kommande planperioden.<sup>3</sup> Prognosen visar på volymer i nivå med vad som idag passerar genom Centraleuropa. Till det kommer att Fehmarntunneln öppnar år 2025-2027. Vår bedömning är att tunneln kommer att rita om logistikkartan och kommer att ha stor betydelse för hur företagen planerar sin logistik och lagerhållning på ett sätt som påverkar hela norra Europa.

Vi bedömer alltså att utvecklingen av trafiken i Öresundsregionen och i förhållande till Östersjöländerna kommer att fortsätta att öka markant. Ökningen av trafik kommer leda till diskussion men innebär också en möjlighet och motsvarar ett ekonomiskt värde.

Detta öppnar dels för en diskussion om finansieringsmodeller, dels för behov i närtid.

#### *Alternativa finansieringslösningar*

Handelskammaren anser att vi behöver en bred diskussion om hur detta värde kan användas för att skapa investeringar i tillgänglighet.

Kända exempel på system är vinjett eller trängselavgifter. Det är viktigt att medlen som inkommer av införandet av vinjett eller trängselavgift återinvesteras i transportsektorn för att säkerställa ökad tillgänglighet och framkomlighet.

---

<sup>3</sup>Johansson et al (2012) Godsflöden genom Skåne och Danmark, *Handelskammaren*  
[http://www.handelskammaren.com/uploads/media/Gods\\_%C3%96resund\\_120208.pdf](http://www.handelskammaren.com/uploads/media/Gods_%C3%96resund_120208.pdf)

Ett bidrag till diskussionen om alternativa finansieringslösningar är det system som används mellan New York och New Jersey. Ett hamnbolag (Port Authority of New York and New Jersey) äger och förvaltar de flesta fasta förbindelser mellan delstaterna New Jersey och New York. Intäkterna från biltrafiken över broarna och genom tunnlarna finansierar till exempel hela tunnelbanesystemet i New York.<sup>4</sup> Handelskammarna tittar gemensamt på vinjettfrågan som är en annan intressant möjlighet.

Denna New York-modell är en möjlighet som kan appliceras i Öresundsregionen för att få till fler fasta förbindelser. Sverigeförhandlingen hade i sitt uppdrag att undersöka möjligheterna för ytterligare en fast förbindelse till Danmark mellan Helsingborg och Helsingør. Det finns skillnader i processerna mellan svensk och dansk infrastrukturpolitik, som påverkar ländernas beredskap att hantera gemensamma processer. Vår bedömning är att intresset i Danmark kommer att segras successivt kommande år i takt med att andra projekt fortskrider, som Fehmarntunneln. En möjlighet är att skapa en dansk-svensk infrastrukturkommission för att diskutera dessa frågor. Det är viktigt att regionala aktörer som Greater Copenhagen och Region Skåne, liksom större kommuner finns representerade i ett sådant sammanhang.

### *Behov i närtid*

Trängseln på vägarna och spåren genom Skåne är redan betydande. Vi ser en tydlig risk att pendlings trafik och godstransport kommer att hamna i konflikt genom ökad trängsel. Detta är både ett ekonomiskt problem, eftersom båda dessa trafikflöden är resursskapande, men kan också leda till en debatt av typen som vi har sett på andra håll i EU. Debatten och konflikten mellan transit och pendlings trafik i södra Tyskland ledde bland annat fram till Tysklands beslut om att införa transitavgifter 2014.

I närtid finns ett antal investeringar som är viktiga att beakta.

- Dubbelspår, Västkustsbanan
- Utbyggnad av E6
- Fyrspår genom Skåne
- E22

Detta är inte en uttömmande lista och vi återkommer med vår syn på ytterligare objekt. Vi har ovan pekat på relationer som är viktiga att förse med förbättrad tillgänglighet. I synnerhet i Sydost finns en viktig strategisk utmaning som behöver ges prioritet framöver.

Redan idag är trängseln på väg E6 genom Skåne stor och trafikfaran hög när pendlare trängs mellan en stor del av Sveriges export och import på lastbilar. Här krävs utbyggnad för att minska trycket på väg E6. Idag ser vi redan tendenser till att pendlingen, som skapar stora samhällsekonomiska mervärden, nu trängs undan och försämrar arbetsmarkandens

---

<sup>4</sup> Tryding (2014) New York, New York- melodin för Öresund, *Handelskammaren*  
[http://www.handelskammaren.com/uploads/media/New\\_York\\_New\\_York\\_melodin\\_för\\_Öresund\\_final\\_140328.pdf](http://www.handelskammaren.com/uploads/media/New_York_New_York_melodin_för_Öresund_final_140328.pdf)

funktionssätt. Denna pendling kan inte absorberas av tågsystemet bland annat på grund av att spårkapaciteten inte räcker till. Längs västkusten finns därför behov av att färdigställa med dubbelspår. Fyrspår genom Skåne är av motsvarande skäl ett mycket högt prioriterad satsning i närtid. Väg E22 behöver fullföljas och kan i vissa relationer tjäna som avlastning.

Malmö den 25 februari 2016

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

vVD

[per.tryding@handelskammaren.com](mailto:per.tryding@handelskammaren.com)

040-690 24 09

Jessica Ulfgren

Analytiker [jessica.ulfgren@handelskammaren.com](mailto:jessica.ulfgren@handelskammaren.com)

040-690 24 02