

Inspel från Hearing om Inriktningsplanering 15 september 2015

Vi har framförlit följande övergripande kommentarer inför inriktningen av planeringsarbetet.

- Regionala funktionella arbetsmarknader driver tillväxt och bör ges prioritet
- Transittrafiken i synnerhet genom Skåne behöver säkras
- Ovanstående mål d.v.s. pendling och transit kan hamna i konflikt
- Nya intäktsvägar till finansiering av infrastruktur
- Sverige – inte bara tre storstadsregioner

1. Regionala arbetsmarknader

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 trafikering inneburit att regioner vuxit samman. De agglomerationsfördelar detta ger är mycket kraftfulla.

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 andra större regioner att de med förhållandevis små satsningar kan växa samman. Dessa bör ges hög prioritet. I Sydsverige rör det sig exempelvis om Kristianstadsregionen som bör förenas med västra Skånes arbetsmarknad till en gemensam. Ett annat exempel är regionen Halmsjö (Helsingborg och Halmstad) som nu förenas av Hallandstunneln där denna möjlighet finns inom räckhåll. Korridoren Växjö-Kalmar (Linnétråket) kan också nämnas potentiellt- att med investering och trafiklösningar åstadkomma en gemensam arbetsmarknad är viktigt för näringslivets kompetensförsörjning vilket ytterst sätter gränsen för produktiviteten.

För det andra finns mycket att undersöka kring agglomeration. Handelskammaren har tagit ett initiativ till en studie där modern agglomerationsteori har tillämpats på svenska data med intressanta resultat och detta arbete bör fortsätta. Se bilaga Närhetseffekten <http://bit.ly/1F5UNP5>

2. Transittrafiken

Handelskammaren beställde en detaljerad analys av godsflödena genom Skåne och Danmark som visar en betydande ökning under planperioden. Vi ser volymer i nivå med vad som idag passerar genom Schweiz. Till det kommer att Fehmarn-tunneln öppnas. Vår bedömning är att tunneln kommer att ha stor betydelse för hur företagen planerar sin logistik med lagerhållning på ett sätt som påverkar Skandinavien. Vi genomför nu tillsammans med Femern A/S en undersökning av hur svensk logistik resonerar i dagsläget kring detta och hoppas kunna

väcka mer intresse för denna fråga framöver på olika sätt. Sammantaget ser vi ett starkt tryck på godsflödena och det finns betydande risker för att trängsel uppstår.

3. Konflikt mellan transit och pendling?

Vi ser en tydlig risk att pendlingstrafik och godstransit kommer att hamna i konflikt genom trängsel. Detta är både ett ekonomiskt problem, eftersom båda dessa trafikslag är resursskapande, men kan också leda till en debatt av den typ som vi sett på andra håll i EU och som bland annat ledde fram till Tysklands beslut att införa transitavgifter. Vi menar att detta behöver hanteras och är av stor nationell angelägenhet.

4. Intäktskällor

Trafiktillväxten innebär att det uppstår flöden som motsvarar ett ekonomiskt värde. Vi menar att vi behöver en bred diskussion om hur detta kan användas för att skapa investeringar i tillgänglighet. Kända exempel är vinjettsystem och trängselavgifter. Det primära är att detta återförs till trafiksektorn för att säkerställa tillgänglighet och framkomlighet. Ett bidrag till diskussionen är bifogade rapport om hur fasta förbindelser kan finansiera regionala investeringar som idag sker exempelvis i New York. Se bilaga New York, New York <http://bit.ly/1ilOuwa>

5. Den svenska kartan

Det är onekligen så att urbanisering runt våra storstäder är en dominerande trend i ekonomin. Men det är viktigt att också notera att det finns en stark utveckling på flera håll. Många residens/högskoleorter har kraftig tillväxt och det finns en trend att länen centraliseras till sådana tätorter parallellt med storstadstillväxten. En viktig utmaning i sammanhanget är exempelvis att många starka produktionsanläggningar inom exportindustrin ligger en bit från dessa centralorter. Detta bör beaktas när man exempelvis tänker i termer av startegiska stråk.

Malmö den 18 september 2015

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

vVD

Bilaga 1- Närhetseffekten- Hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet.

<http://www.handelskammaren.com/uploads/media/n%C3%A4rhetseffekten.pdf>

Bilaga 2 – New York, New York- melodin för Öresund

http://www.handelskammaren.com/uploads/media/New_York_New_York_melodin_f%C3%B6r_%C3%96resund_final_140328.pdf