



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Region Skåne

region@skane.se

Kopia: emelie.a.petersson@skane.se

Svar på remiss av Länstransportplan för Skåne 2018-2029

Handelskammaren har fått möjlighet att lämna remiss på Skånes länstransportplan. Vi vill framföra följande.

Underlag och process

Underlaget är mycket väl genomarbetat och presenterat. Det är också mycket bra att Region Skåne samverkar med övriga regioner i Sydsverige för att få en helhetsbild av tillgängligheten och behoven. Detta ger större relevans i arbetet och förslagen. Vi ser gärna ytterligare integration av samarbetet mellan regionerna i dessa frågor framöver.

Region Skånes samlade arbete sedan starten 2 000 med infrastruktur och trafik har varit mycket framgångsrikt.

Givet situationen med stort eftersläpande underhåll av infrastruktur och mycket begränsad budget är det en respektingivande uppgift att balansera alla olika val.

Skånes ekonomiska utveckling

Tillväxt i ekonomin är resultatet av sysselsättning och produktivitet.¹ Sysselsättningen, dvs. hur många som arbetar, brukar uppta det mesta av uppmärksamheten. Men det är produktiviteten som betyder överlägset mest för tillväxten. Produktivitet handlar om hur effektivt arbetet är.

¹ www.produtivitetsskommissionen.se

Arbetet inom Produktivitetsskommissionen som Handelskammaren, Region Skåne har bedrivit tillsammans med Lund, Malmö, Helsingborg och Kristianstad och Entreprenörskapsforum analyserar beskriver hur produktiviteten i Svenska regioner utvecklas. Produktivitet är den komponent som är viktigast för tillväxt.

Omkring 80% av tillväxten kommer från förbättrad produktivitet. I samtliga svenska regioner – och därför i Sverige som helhet – är trenden de senaste åren att produktiviteten mattas av.

Ser man till svenska regioner, arbetsmarknadsregioner eller kommuner så skiljer de sig väldigt mycket från varandra när det gäller produktivitet.

Genom Produktivitetskommissionen har Handelskammaren tillsammans med Region Skåne, de största kommunerna, näringsliv och akademi studerat produktivitetens utveckling och drivkrafter med fokus på förhållandena i Skåne. Produktivitetskommissionens analys visar att följande faktorer förklarar det mesta av skillnaden (85%) mellan svenska FA-regioner. Faktorerna växelverkar, men det handlar om faktorer som också har ett eget direkt inflytande på produktiviteten.

- Andelen högutbildade
- Forskning och utveckling
- Andelen stora företag i regionen
- Internationell handel
- Utlandsägda företag
- Pendling (Storleken på arbetsmarknadsregionen)

Två av dessa har direkt koppling till arbetet med att utveckla infrastrukturen för transporter.

- Pendling har en mycket tydlig och direkt koppling till storleken på arbetsmarknadsregionen.
- Affärsresor och godstrafik (import och export) är kopplade till graden av internationalisering.

Skåne hade en stark utveckling av produktivitet efter Öresundsbronns öppnande, men drabbades hårdare av finanskrisen än andra regioner. Därför är det mycket viktigt att investeringar nu stöder ökad produktivitet för regionen. Det har direkt koppling till ekonomisk bärkraft och handlingsutrymme.

Region Skåne har ett väldigt väl utvecklat arbete med olika strategier för samhällsplanering och trafikutveckling. Vi skulle gärna se att frågor om tillgänglighet, produktivitet, internationalisering och kompetensförsörjning framöver får en ännu tydligare plats i dessa strategier.

Den strategiska utmaningen

Handelskammarens utgångspunkt är att transportsystemet behöver lösa tre uppgifter för att skapa goda förutsättningar för näringslivet och sysselsättningen. Den första är väl fungerande lokala arbetsmarknader, som över tid behöver förstöras för att öka matchningen mellan jobb och kompetens. Den andra uppgiften är affärsresor, främst genom att bidra till den internationella tillgängligheten. Den tredje är hantering av varutrafik inte minst för internationella flöden.

Som Trafikverket också påpekar i sitt plandokument (sidan 52, bilaga 1) så finns det fyra län som växer mer än rikets genomsnitt i termer av befolkning. Det är Uppsala/Stockholm och **Skåne/Halland** som i praktiken utgör var sin korridor. Denna tillväxt kommer att återspeglas i fler resor inom regionerna och från/till dem.

Men det är främst längs Skåne/Hallands västkust som det finns starka ökningarna i godstrafiken parallellt med detta. Här talar vi om fördubblingar på sikt (prognos 2050) och kraftiga ökningarna redan inom denna planperiod (prognos 2030). Talen ligger helt i linje med prognoserna som genomfördes i forskningsprojektet om Öresundsregionen, den dynamiska metropolen för ett par år sedan.

Trafikverkets prognoser					
	Befolkning till 2040	Godstrafik till 2030		Godstrafik till 2050	
	hela perioden (ca)	per år	hela perioden	per år	hela perioden
Skåne	148%	2,26%	156%	1,98%	219%
Halland	143%	2,34%	159%	2,05%	225%
Kronoberg	112%	2,15%	153%	1,88%	211%
Blekinge	99%	2,16%	153%	1,89%	211%
Kalmar	95%	1,86%	145%	1,62%	190%
Västra Götaland	125%	1,67%	139%	1,46%	179%
Stockholm	173%	1,28%	129%	1,12%	156%
Uppsala	155%	1,71%	140%	1,50%	181%

Trafikdrivande prognoser (personresor och gods) källa: Trafikverket nationell plan och underlagsrapporter

Detta är en väsentlig skillnad mot övriga svenska regioner i synnerhet storstadslänen. Varken Stockholm eller ens Västra Götaland har liknande siffror.

Vi kommer alltså att se en helt annan mix av trafiken i Skåne/Halland än i övriga regioner, som innebär större andel gods och en vägd trafikökning i antal fordon på 150%-160% inom planperioden. (medan Västra Götaland ligger på runt 130%)². Godstrafiken som främst är internationell och tillgodoser näringslivet i hela landet kommer trängas med den tillväxtdrivande pendlingen. Denna målkonflikt ser mycket annorlunda ut här än i den andra tillväxtkorridoren Stockholm/Uppsala.

Det finns en utmaning i form av att arbetspendling och godstrafik kommer i konflikt på konkreta sträckor, som E6. Detta är mer uttalat i Sydsverige än övriga regioner. Därmed går det att hävda att Sydsverige och Skåne har mer nationell trafik än övriga län eftersom väldigt mycket av persontrafiken är regional, medan godset ofta handlar om internationella rörelser och innebär import eller export.

Även Sydöstra Sverige bedöms få kraftfullt ökad godstrafik. Vi räknar med ökat tryck också i övriga Skåne, inte endast längs västkusten.

Skåne är med andra ord på väg mot en situation som vi hittills bara känner från centrala Europa, där stora mängder transitgods och internationell trafik skall samsas om utrymmet med regionens

² Baserat på den nationella fördelningen av antal fordon som i Sverige för alla vägar som genomsnitt är 84%/16% mellan person/gods. E6 har sannolikt en större andel gods vilket undervärderar talen.

tillväxtdrivande trafik för arbetspendling, fritidsresor och affärsresor. Detta gäller både järnväg och vägtrafik. Det räcker med att se hur den trafikpolitiska diskussionen i dessa regioner i EU ser ut för att förstå att detta kommer att bli allt mer omdiskuterat.

Tillgängliga medel för vidmakthållande och expansion

Ser vi till större objektslagda investeringar kan konstateras att region Skåne får begränsad tilldelning. Planen innebär ingen volymökning av RTI-medel sedan föregående plan. Lejonparten av det som ingår i planperioden avseende Skåne är redan öppnat eller påbörjat. I själva verket bör man betrakta perioden 2018-2023 som den centrala. Efter detta är objekten i föremål för ytterligare en planeringsomgång. Länsplanerna framstår tidsmässigt över lag som bättre balanserade än den nationella planens utfall i Skåne.

Region Skånes förslag

Med tanke på stora behov och eftersläpande underhåll är det en respektingivande uppgift att fördela medlen i planen.

Handelskammaren menar att den strategiska utmaning som skisseras ovan är av mycket stor betydelse för hur satsningar bör ske i Skåne. Vi föreslår därför ett par omfördelningar i förhållande till förslaget.

Skånes stora utmaning avseende trängsel finns idag längs två stråk. Det ena är spårkapaciteten längs södra stambanan, där fyrspår Lund-Hässleholm tas upp i den nationella planen, om än med sen tidssättning. Denna satsning är nödvändig för att fortsätta att skapa kompakta och väl fungerande arbetsmarknader. Inom Skåne är målet att bygga samman Kristianstadsregionen med övriga Skåne som arbets- och bostadsmarknad. Satsning på fyrspår och E22 ger möjligheter att förverkliga detta. Här bör undersökas möjligheter att genomföra fyrspåret tidigare.

Det andra stråket är västkusten. Här är situationen att det finns en positiv utveckling avseende dubbelspår och ny trafikering. Men på vägsidan har nu den utmaning som nämndes inledningsvis med trafiktillväxt av personresor och gods redan nått en punkt där trängseln är påtaglig. Detta riskerar att klyva arbetsmarknaden så att den för första gången inte växer utan krymper. Spårtrafik kommer inte kunna kompensera för detta, även om utbyggnad av tågtrafiken också är mycket viktig och välkommen. Dels eftersom många resor inte är konvertibla till spår, dels för att mycket lite av godstrafiken kan överföras från väg. Till detta kommer infrastrukturkvaliteten och kapaciteten på spår sidan som skapar osäkerhet för resenärer kring tillförlitlighet.

Västkusten behöver därför stärkas även avseende väg E6 genom Skåne. Analyser visar att vägen är mycket störningskänslig och framkomligheten sjunker kraftfullt i rusningstid. Detta är ett allvarligt problem för kompetensförsörjningen i regionen som sammanhållen arbetsmarknad.

En jämförelse med övriga storstadslän visar att man bedömer behoven något olika. Skillnader i samhällsgeografi, Sverigeförhandlingen och tillgången till trängselskatt i Västra Götaland och Stockholm förklarar mycket av skillnaderna i fördelning mellan olika kostnadsslag.

Ett område där Skåne skiljer sig är den mycket omfattande satsningen på Cykel. Staten gör en samlad nationell satsning på cykel omfattande 1 500 miljoner kronor och satsningar finns även med i olika regionala planer. Det finns goda skäl att satsa på cykelfrämjande. Sammantaget ter sig dock Skånes fördelning som oproportionellt stor. Skåne satsar avsevärt mer än de andra storstadsläna och lägger en budget som ensam är halva den samlade nationella satsningen.

Fördelning länsplaner

MSEK	Västra Götaland		Skåne		Stockholm	
Väg	2 302	35%	1 537	35%	1 264	15%
Kollektivtrafik	1 347	20%	1 000	23%	4 088	48%
Samfinans järnväg	699	11%	684	15%	233	3%
Trimning regional väg	1 295	20%	224	5%	188	2%
Cykel	471	7%	765	17%	724	8%
Kommunbidrag väg	340	5%	160	4%	269	3%
Övrigt	136	2%	72	2%	1 805	21%
Summa	6 590		4 442		8 571	
per capita	3 920 kr		3 331 kr		3 746 kr	
Skåne med per capita som VG			5 190			
Skåne med per capita som Stockholm			4 960			

Givet behoven i systemet i övrigt ter sig detta svårt att motivera sett till utmaningen. Det är också notabelt att Skåne erhåller väsentligt lägre investeringsvolymmer än övriga storstadsregioner. Med en stark befolkningstillväxt i Skåne som tydligt överträffar Västra Götaland ter sig detta inte hållbart för Sverige som helhet. Det innebär också att Region Skånes utrymme är mycket snävt.

Konkret föreslår Handelskammaren att Region Skåne tar initiativ till att avsätta medel ur länstransportplanen till en särskild trimningspott för E6 som tillsammans med nationella medel kan säkra finansiering av utbyggnad redan i närtid. Modellen är analog med vad som i gällande plan används på järnväg och med förslaget i den nya regionala planen att avsätta 124 miljoner kr för samfinansiering av trimningsåtgärder på järnväg. Den nationella planen bör stå för betalning av europavägar, men i ett läge där regionens försörjning och arbetsmarknad inte fungerar har regionen ett särskilt ansvar och mandat att agera.

Medel för detta bör i första hand hämtas ur cykelsatsningen. Om denna dimensioneras mer proportionerligt finns stora resurser i närtid. Målet bör vara att en sådan pott totalt inklusive statens åtaganden blir så stor att nya filer och andra åtgärder kan genomföras snarast.

Handelskammaren föreslår vidare att Region Skåne engagerar sig för att tidigarelägga en station vid Fosie i samband med att en ny pendlingslinje öppnas inom ramen för Storstadsförhandlingen. I Fosie finns en stor koncentration av företag och om området öppnas för arbetspendling med spårbunden trafik kommer det att stärka skånsk arbetsmarknad.

Arbetet med den nationella planen och nationella frågor

Handelskammaren ser det som viktigt att Regionen är aktiv för att kommunicera regionens behov gentemot staten. Det finns i synnerhet två frågor utöver arbetet som redan sedan länge pågår inom ramen för Sverigeförhandlingen, nämligen trimningsåtgärder och tidigareläggning samt frågan om broavgifter. Därtill bör frågan om hastighetsomskyltning och investeringsvolym tas upp.

Förhandling om trimningsåtgärder och tidigareläggning

Som nämnt ovan finns för det första behov av att snabbt komma vidare med åtgärder avseende E6. En ÅVS om E6 blir klar vid årsskiftet och arbetet med att säkra framkomlighet för arbetsmarknaden behöver inledas snarast. I likhet med vad som skett avseende järnväg i tidigare planeringsomgångar bör Region Skåne ta initiativ till en pott för trimningsåtgärder så att det skapas resurser för detta. Detta arbete bör inledas snarast så att tid inte spills genom att ÅVS har hamnat något efter den ordinarie planeringsrytmen.

Fyrspåret genom Skåne finns med i nationella planen, men väldigt sent. Givet dagens trängsel och den trafikala utmaning som vi skissar inledningsvis så finns behov att vidta åtgärder för att påskynda detta.

Fast förbindelse över Öresund - inled diskussion om broavgifter

Handelskammaren menar att ytterligare fasta förbindelser över Öresund är en nödvändighet. I närtid ingår frågan som del i Sverigeförhandlingen och vi stöder fullt ut arbetet med HH-förbindelsen. Den påverkas inte direkt i denna länsplan, men i diskussioner med staten är frågan av högsta vikt. Inte minst gäller det den principiella frågan om broavgifter.

Övriga storstadsregioner har sedan en tid trängselavgifter vilka idag utgör ett stort tillskott till dessa regioners betalningsförmåga avseende satsningar. Dessa medel anses regionala, medan Öresundsbrons intäkter tillfaller ägarna av brokonsortiet, alltså danska och svenska staten. En framtida HH-förbindelse är också extremt lönsam inte bara för samhället utan också som anläggning. Vi bör inleda ett arbete med Region Skåne som aktiv part att undersöka hur dessa medel kan komma regionen till del mer konkret. Ett antal olika modeller finns och dessa bör studeras mer ingående för att skapa en gedigen argumentation med ägarstaterna. Detta arbete omfattas inte av nationella planen, men bör inledas snarast under 2018.

Hastighetsomskyltning

Vid sidan av den nationella planen pågår i relativ tystnad ett omfattande arbete med att skylta om hastigheter och detta träffar även Sydsverige mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter så tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med ständigt ökande omsorg om säkerheten gör att vägar får sänkt hastighet. Man vill helt enkelt öka trafiksäkerhet genom att sänka tillgängligheten i stället för att investera. Detta sker systematiskt och drabbar främst glest befolkade områden, men har stor betydelse för alla företag som är lokaliserade i mindre orter. Detta bör lyftas fram i ljuset och här bör ökade instanser ske eftersom detta sänker tillgängligheten ytterligare.

Volymer

Handelskammaren menar att det också finns anledning att ta upp frågan om volymer i länsplanen och de nationella planerna för Skånes och Sydsveriges del. Skåne har stor potential, men har drabbats hårdare av omstruktureringen efter finanskrisen är övriga storstadsregioner. Befolkningstillväxten är stark, i enskilda städer starkare än i Stockholmsregionen. Samtidigt ser vi en kraftfull tillväxt av transittrafik. Att i det läget satsa väsentligt mindre per capita i regionen kommer att skapa problem på systemnivå för svensk tillväxt och svenska transporter. Frågan är intimt knuten till synen på trängselavgifter respektive intäkter från Öresundsbron och framtida fasta förbindelser.

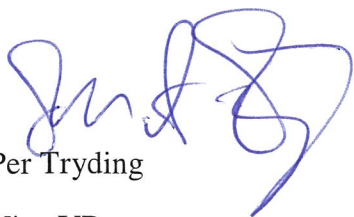
Kort om Handelskammarens process

Handelskammarens arbete mer konkret med den nationella planen och de regionala planerna 2018-2029 inleddes 2016. Nedan sammanfattas våra insatser kort.

- Handelskammarens arbetsprocess med nationella planen startade 2016 med att en arbetsgrupp i fullmäktige (<http://handelskammaren.com/om-oss/organisation/>) gick igenom behov och önskemål både avseende konkreta objekt och principiella frågor som exempelvis finansiering. Fullmäktige ställde sig bakom ett dokument som nu vägleder arbetet.
- Fullmäktige behandlade även vår syn på höghastighetstågen och det beslutet har vi kommunicerat via media och direkt med Sverigeförhandlingen (vars kanslichef och utredare var närvarande när fullmäktige behandlade frågan)
- Vi har sedan dess arbetat kontinuerligt med enskilda objekt (Höghastighetståg, HH-förbindelse, E22 AB, E6, Väg 153/154 i Halland, Sydostlänk bland andra).
- Vi har arbetat med finansiella och strategiska frågor (PPP, information om Fehmarn bälts i Riksdagen).
- Kontakt med Trafikverket (bland annat generaldirektör och regionchef) och i olika grad beroende på situation med regionerna angående länsplaner.
- Vi har haft kontakt med politiska företrädare i departement, regionalt och lokalt, inklusive opposition.

Den 18 oktober 2017

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

Vice VD