



Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Diarienummer N2017/05430/TIF

Förslag till nationell plan för trafiksystemet 2018-2029

Sammanfattning

- En viktig bakgrund till satsningar i Sydsverige är den ekonomiska utvecklingen. Färsk analys bekräftar att Skåne och Sydöstra Sverige drabbats hårdare av finanskrisen än övriga delar av Sverige. Detta har inte mötts med statliga insatser.
- I en enkät under september 2017 ser 63% av Sydsveriges företagsledare brister i infrastruktur för pendling som ett hinder och var tredje till och med som ett stort hinder. 35% ser infrastruktur för gods som ett hinder och ungefär var femte ser det som ett stort hinder.
- Utvecklingen i Sydsverige kännetecknas av en unik mix av kraftfull tillväxt i både befolkning och godstrafik.
- Trafikverkets förslag avseende objektsatta satsningar visar mot denna bakgrund en komposition som inte kommer att möta behoven. Trafikhållningsregion Syd har hälften av anslagstilldelningen jämfört med övriga regioner. Jämfört med övriga storstads-län är obalansen ännu större.
- Mest akut är satsningar på E6 genom Skåne.
- I sydöstra Sverige är satsningarna mycket små. Handelskammaren föreslår att berörda län och staten gemensamt tar fram ett paket för regionen baserat på satsningar i tre relationer – Kust-till-kustbanan, Sydostlänken och E22.

Inledning

Förslaget till nationell plan är på många sätt ett imponerande arbete både vad gäller omfattning och kvalitet på underliggande dokument. Givet situationen med stort eftersläpande underhåll av infrastruktur är det en respektingivande uppgift att balansera alla olika val.

Handelskammaren inleder med en bakgrund kring Sydsveriges ekonomiska utveckling eftersom detta är centralt för att förstå behov och potential av satsningar i infrastruktur.

Bakgrund

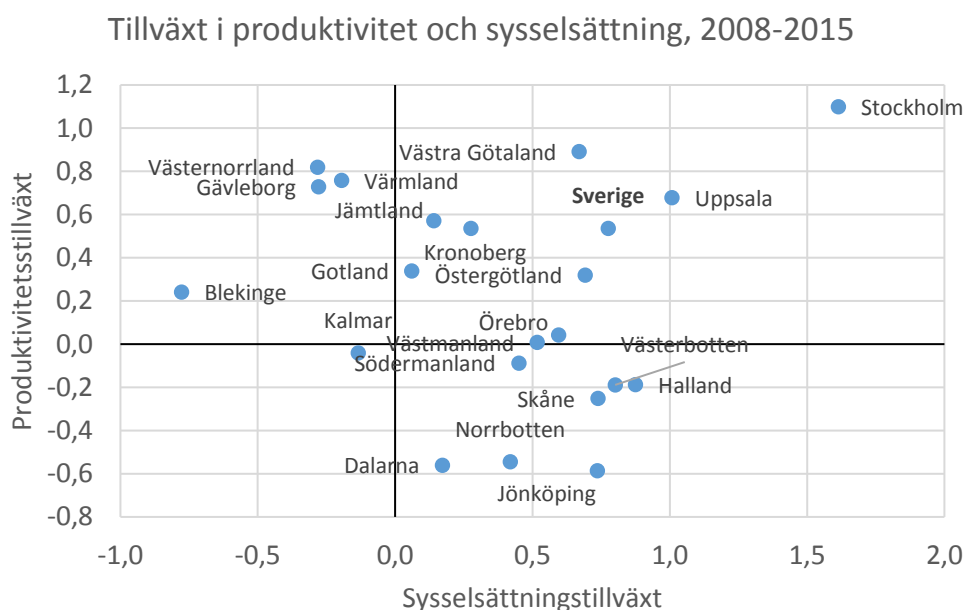
Sydsveriges ekonomiska utveckling och näringslivets syn på infrastruktur.

Handelskammaren har i två färska analyser gjort grundliga genomlysningar av svensk och sydsvensk ekonomi.

I vårt arbete med Produktivitetskommissionen gjordes en analys av tillväxt i samtliga svenska regioner med särskilt fokus på Skåne.¹ Tillväxt av BNP generas av två komponenter i samhällsekonomin. Den ena är sysselsättning, det vill säga hur många som arbetar. Den andra är produktivitet, det vill säga hur effektivt det arbete som utförs är. I den allmänna debatten är fokus ofta på sysselsättning, alltså hur många som är i arbete. Men för tillväxten är produktiviteten mer betydelsefull. Medan sysselsättningen har bidragit till 20% av tillväxten de senaste åren, så har produktivitet svarat för 80% av tillväxten. Efter finanskrisen har produktiviteten utvecklats svagt i samtliga svenska regioner.

Det finns i sammanhanget tre slutsatser som är viktiga att lyfta fram i samband med den nationella planen.

För det första skiljer sig tillväxten åt ganska radikalt inom Sverige. Skillnaderna är så stora att en nationellt sammanfattande siffra säger mycket lite om hur ekonomin faktiskt går i landet.



Detta har stor relevans för hur man skall värdera betydelsen av insatser i olika delar av Sverige. Målet med satsningar på vägar och järnvägar är att bidra med ekonomiskt välstånd.

¹ Arbetet i kommissionen pågick under ett år och själva kommissionen bestod av åtta kvalificerade ekonomer och analytiker. Vetenskaplig partner i arbetet var Entreprenörskapsforum. Arbetet är dokumenterat på www.produktivitetskommissionen.se och i form av en slutrapport som är utgiven i bokform. Produktivitetens nya geografi, 2017 (Dialogos) av Pernilla Johansson, fil dr och chefekonom på Sydsvenska Handelskammaren.

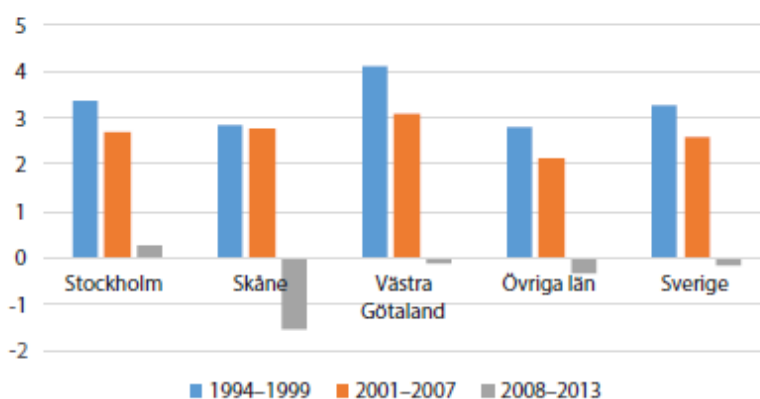
För det andra ger analysen tydliga besked om vad som förklarar skillnaderna mellan svenska regioner avseende produktivitet. Baserat på ekonometriska analyser av skillnader mellan kommuner och arbetsmarknadsregioner kan 85% av variansen förklaras av följande faktorer, varav flera har stor relevans för transportinfrastrukturen. Följande faktorer ger alla positiva bidrag till produktiviteten i en regions näringsliv:

- Utbildningsnivå
- Innovation
- Närvaro av stora bolag
- Närvaro av bolag som är utlandsägda
- Internationalisering
- Pendling (storlek på lokal arbetsmarknad)

I första hand arbetspendling och i andra hand godstrafik ger alltså viktiga bidrag till tillväxten. De utbyggda regiontågen i Sydsverige har lämnat tydliga positiva bidrag till arbetspendlingen sedan millennieskiftet.

För det tredje har Skåne och flera sydsvenska län haft en sämre utveckling av produktivitet efter finanskrisen. Detta är ett tydligt skifte mot perioden från 2000 då Öresundsbron öppnades fram till 2008 då utvecklingen var positiv.²

Figur 2. Genomsnittlig real tillväxt i BRP per sysselsatt i olika regioner och perioder



Källor: SCB Regionalräkenskaper och Sydsvenska Handelskammaren.

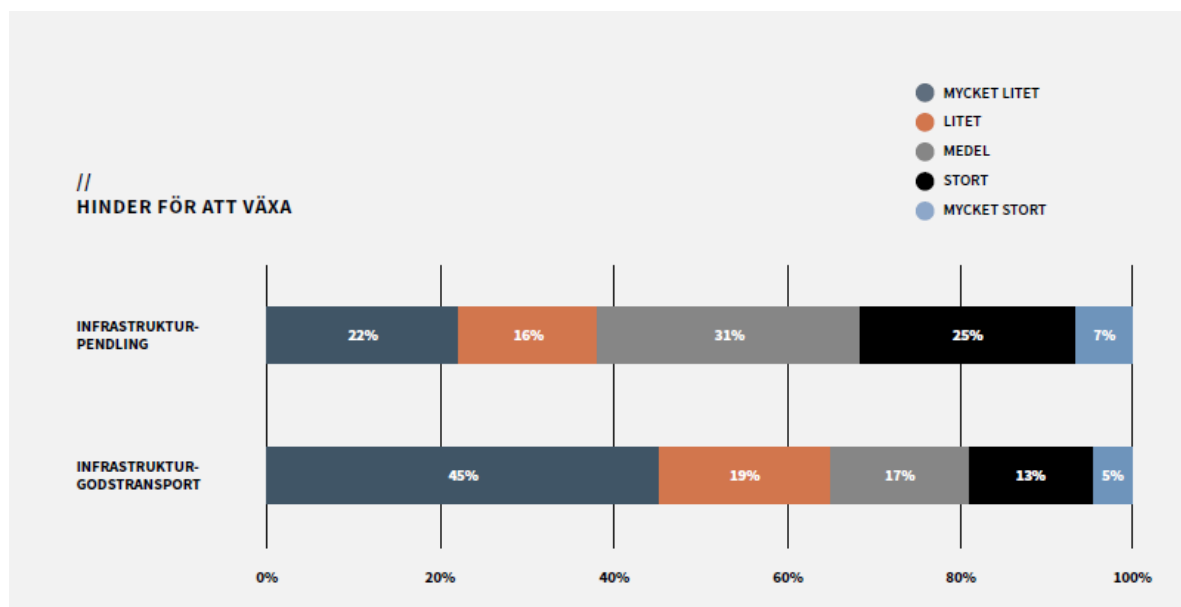
Anm.: Avser fasta priser (referensår 2000). Bortser från tillväxten år 2000 på grund av tidsseriebrott i statistiken.

Detta har flera orsaker, men i korthet drabbades dessa regioner hårdare än andra under finanskrisen. I Skånes fall lämnade bland annat två stora företag regionen. Detta också utan att utlösa omedelbara statliga konjunkturinsatser, som skett på andra håll.

Handelskammarens slutsats av detta är att infrastrukturinvesteringar kommer att ha mycket stor betydelse i Sydsverige de kommande åren för regionens bidrag till svensk tillväxt.

² Figuren hämtad ur Pernilla Johansson, *Produktivitetens nya geografi*, Dialogos, 2017 – produktivitetskommissionen.se

Denna slutsats delas med stort eftertryck av företagsledare i näringslivet. Den andra färska analysen som genomförts är Sydsverige Live som lanserades 7 november 2017 och bygger utöver ett omfattande datamaterial på 150 intervjuer med ledande beslutsfattare i näringslivet. Materialet är omfattande och bekräftar slutsatserna från Produktivitetskommissionen. Intervjuerna genomfördes under september 2017 och bland annat ställdes frågan om tillväxthinder som gav följande svar:



Det framgår att 63% av företagsledarna ser brister i infrastruktur för pendling som ett hinder för att växa och var tredje till och med som ett stort hinder. 35% ser infrastruktur för gods som ett hinder och ungefär var femte ser det som ett stort hinder.

Mot bakgrund av att pendling och internationella affärer är viktiga drivkrafter för produktivitet och att det finns stor anledning och potential i att öka denna i Sydsverige blir insatserna under kommande år mycket betydelsefulla. Det påverkar påtagligt svensk ekonomisk utveckling.

Näringslivets behov – pendling mer gränssättande än logistik

Näringslivets behov av infrastruktur handlar numera minst lika mycket om kompetensförsörjning som om varulogistik. Att skapa snabba pendlingsstråk som ökar rekryteringsunderlaget och möjligheten till snabba affärsresor är mer gränssättande än varulogistiken. Samtidigt finns såklart utmaningar även för godstrafiken, exempelvis avseende bärighet och tillgänglighet. Givetvis finns denna bild av näringslivets behov även inom Trafikverket. Dock konstateras att näringslivets behov nästan uteslutande presenteras som behov av (långväga) godstrafik i den nationella planen. Under rubriken näringslivets behov tas bara frågor kring gods upp. Även om gods såklart spelar roll så är detta en alltför snäv syn på näringslivets behov. Fungerande arbetsmarknader är mer gränssättande för företagens tillväxt än logistik. Logistik kan i stor utsträckning påverkas genom företagens egen planering, medan pendling är helt beroende av fungerande trafiklösningar.

Transporternas betydelse för fungerande arbetsmarknader och matchning lyfts också fram i proposition 2016/17:21 om Infrastruktur för framtiden (avsnitt 4.3. och 4.4.). Vidare lyfts frågor som regionintegration och regionförstoring fram som viktigt.

Det finns en utmaning i form av att arbetspendling och godstrafik kommer i konflikt på konkreta sträckor. Det finns på goda grunder anledning att notera att detta framgent blir mer uttalat i Sydsverige än övriga regioner.

Stora trafikvolym och unik trafikmix ger målkonflikt med politisk betydelse

Som Trafikverket också påpekar i sitt plandokument (sidan 52, bilaga 1) så finns det två 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 prognosen ser starka ökning i godstrafiken parallellt med detta (Bilaga 2 i den nationella planen).

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 bedömning som Handelskammarens egna analyser förstärker.³ Vi kommer alltså att se både starka flöden och en annan mix av trafiken i Skåne/Halland än i övriga regioner⁴. Godstrafiken som främst är internationell och tillgodoser näringslivet i hela landet kommer alltså alltmer att trängas med den tillväxtdrivande pendlingen. Denna **målkonflikt** ser mycket annorlunda ut i Stockholm/Uppsala. Här ökar inte godset alls i samma takt, bland annat genom en växelverkan mellan medveten planering och utveckling av en tjänstebaserad ekonomi.

Ett annat uttryck för det är prognoserna för hamnarna som bland annat visar att Stockholms hamn kommer att minska radikalt i trafik. Samtidigt kan vi konstatera att hamnarna i Öresundsregionen redan nu har en godsvolym i ton som är i paritet med Göteborgs hamn.⁵

Vi ser detta som en fråga som kommer att ta allt mer plats i den politiska diskussionen. Nimbusdebatten (Not-in-my-backyard) som går ut på att invånare i tätorter inte vill störas av godstrafik

³ Se Godsflöden genom Skåne och Danmark (2012) av Professor Börje Johansson et al.

⁴ Baserat på den nationella fördelningen av antal fordon som i Sverige för alla vägar som genomsnitt är 84%/16% mellan person/gods. Innebär detta vägda ökning i antal fordon på 150%-160% kommande 10-20 år (medan Västra Götaland ligger på runt 130%). E6 har sannolikt en större andel gods vilket undervärderar talen.

⁵ Öresundsregionen inklusive CMPs danska volym var 37,3 miljoner ton och Göteborgs hamn 40,9 år 2016. Mycket av tillväxten i regionens hamnar sker dock inte i varuvikt utan antal lastbärande fordon (exempelvis Trelleborg).

utan bara personresor är politiskt mycket viktig. Vi vet också att länder och regioner där gods och pendling trängs finns en het debatt om krav på avgifter för gods och annan transittrafik, jämför bland annat den tyska debatten.

I **Sydost** framträder ytterligare en bild. Mixen längs kustlänen Blekinge och Kalmar län innebär en fördubbling av godset men inte samma prognostiserade folkökning. Dock är det viktigt att notera att tillväxten på länsnivå inte avslöjar omfördelningar *inom* länen. Här är trenden mycket tydlig mot urbanisering till främst residensstäderna medan trafiknätet är gjort för en mer distribuerad befolkning. Kronobergs utmaning ligger mellan kustlänens och Skånes, med markant tillväxt av både gods och befolkning.

Konkret innebär detta att vi kan vänta oss att E6 och E4 (liksom i ökande grad E22) förblir hårt trafikerat av godstrafik som skall samsas med pendling, affärsresor och fritidsresor. Det innebär också att tåg längs västkusten kommer att ha gynnsamt passagerarunderlag, men betydande trängsel. Urbaniseringen i sydöstra Sverige skapar potential att bygga samman arbetsmarknader.

Sammantaget innebär detta att den sydsvenska trafikens nationella betydelse ökar i två dimensioner – regionens produktiva arbetspendling kommer att öka i betydelse givet befolkningstillväxten och den kraftigt ökande internationella godstrafiken kommer bidra till produktivitet och därmed tillväxt.

Internationell trafik – internationell planering

Det faktum att godstrafiken och även – i Öresundsregionen – pendling i stor grad berör andra länders trafikflöden gör det nödvändigt med ett ökat fokus på samverkan med grannländernas planeringsprocesser.

Redan sydsvensk hamntrafik och Öresundsförbindelsen understryker att svenska intressen för transportplanering inte kan upphöra vid gränsen. Fehmarnförbindelsen kommer att definiera om synen på logistik när distribution mellan norra EU och Skandinavien inte längre har en flaskhals i form av en färjeförbindelse. Detta vet vi från hur andra fasta förbindelser påverkat distribution.

Samverkan kring prognosarbete och analys av kapacitet bör exempelvis fördjupas betydligt och redovisas i samband med exempelvis svensk nationell planering.

Den nationella planens investeringsvolym – ohållbar fördelning

Mot bakgrund av ovanstående framstår förslaget till nationell plan som obalanserat när det gäller investeringsvolym i olika regioner. Även om det knappast är lämpligt med symmetrisk fördelning av den här typen av anslag så finner vi denna fördelning extrem när det gäller anslagsfinansierade projekt.

Trafikregion	Befolkning invånare	Nationell plan		
		total miljoner kr	kronor per invånare	% av rikets genomsnitt
Norra	517 073	26 546	51 338	142%
Mellersta	945 935	21 954	23 209	64%
Östra mellan	1 674 766	79 690	47 583	132%
Stockholm/Gotland	2 287 950	101 889	44 533	123%
Västra	2 282 960	89 448	39 181	109%
Södra	2 286 159	40 957	17 915	50%
	9 994 843	360 484	36 067	100%

En sammanställning av hur de objektsatta projekten fördelas mellan trafikverkets regioner ger en tydlig bild. Sydsverige ligger en bra bit under halva den satsning som övriga två större regioner kan erbjuda. Studeras detta på länsnivå stärks denna bild.

- Skåne är den enda storstadsregion som får under genomsnittet av alla län i investeringar per capita. Jämfört med övriga storstads-län motsvara detta hälften av satsningarna i Stockholm och i Västra Götaland.
- Samtliga sydsvenska län (Skåne, Blekinge, Halland, Kalmar län, Kronoberg) ligger under genomsnittet. För Blekinge och Kalmar län är relationerna sådana att dessa erhåller omkring en sjättedel av Stockholm och Västra Götaland och en fjärdedel av snittet av län.

Klyftan växer när vi dessutom tar hänsyn till länsanslagen och finansiering utöver anslag (såsom trängselskatter). Det senare aktualiserar frågan om nya betalningskällor för infrastruktur och finansieringsformer.

Vi menar att detta givet trafiktillväxten och trafikmixen i Sydsverige kommer visa sig ohållbart för svensk tillgänglighet.

Vidare menar vi att detta i sig stärker Trafikverkets hållning att nya stambanor (höghastighetståg) om de skall trängas med ordinarie anslagsram inte kan byggas i den takt och med den standard som föreslagits i Sverigeförhandlingen. En sådan satsning på nya stambanor skulle kräva särskild finansiering vid sidan av planeringsramen.

Över tid är fördelningen sådan att en mycket stor andel av de objektslagda investeringarna är under genomförande när det gäller Stockholm och Västra Götaland. Skåne har en större andel av sina betydligt mindre anslag inplanerade 2018-2023.

Vi lägger därför förslag på ett antal justeringar av planen som kan inledas eller genomföras under 2018-2023. Förslagen kommer inte att ändra den totala fördelningen radikalt, men vi bedömer dessa som viktiga för att möta obalanser i trafiksystemet som riskerar att hämma produktiviteten i ekonomin.

Vi menar att en större översyn av hur fördelning av anslagsfinansiering och källor till betalning är nödvändig.

Särskilda kommentarer om objekt och stråk

Handelskammaren ser följande behov av justeringar i förhållande till förslaget.

- Skåne och Halland
- Sydost (Blekinge, Kalmar län och Kronoberg)
- Särskilt om finansiering och betalning av infrastruktur

Innan vi kommer in på dessa bör framhållas att satsningarna på tågpendling som skett i regionen varit mycket betydelsefulla för näringslivets utveckling och en kontinuerlig utbyggnad spelar stor roll. Den fråga som diskuteras mest är tågsystemens pålitlighet – många som egentligen skulle föredra tågpendling eller affärsresor med tåg avstår idag eftersom systemen inte anses förutsägbara.

Potentialen i Öresundsregionen är fortsatt mycket stor och arbetet med HH-förbindelsen bör konkretiseras och analys av en Öresundsmetro bör fortsätta. Potentialen är stor. Handelskammaren har visat att en HH-förbindelse enbart för dansk ekonomi och enbart i produktivitetsvinster genererar 26 miljarder danska kr i mervärden. Som vi återkommer till finns goda möjligheter att Öresundsförbindelser kan bära både sina egna kostnader och annan trafikutveckling i regionen eftersom de utöver samhällsvinster är företagsekonomiskt lönsamma.

Skåne och Halland

Skåne och Halland är de enda länen som enligt Trafikverkets prognoser har mycket stark tillväxt både avseende befolkning och godstrafik. Samtidigt är investeringarna blygsamma i förhållande till övriga storstadsregioner. Detta menar vi inte är hållbart för trafiksystemet som helhet eller för svensk tillväxt.

Skåne och Halland har potential till fördjupad integration av bostads- och arbetsmarknader. Avstånden mellan storstadsregionerna Göteborg och Malmö-Lund-Helsingborg är inte större än att de är fullt möjliga att förena. Även om det inte finns något förslag är det notabelt att höghastighetståg på mellan 250 och 320 km/h skulle göra Malmö-Göteborg till en gemensam pendling region.

Samtidigt kommer i synnerhet västkusten att se mycket stark tillväxt av godstrafik. Att nationella planen nu föreslår att planerna från 90-talet med dubbelspår längs västkusten skall fullföljas är därför viktigt. Längs västkusten är E6 under hård press och behöver byggas ut i första hand mellan Malmö och Helsingborg.

Arbetsmarknadsregionen Kristianstad har potential att integreras med Malmö-Lund-Helsingborg och därför är satsningarna på E22 som föreslås viktiga att fullfölja.

Förslaget om fyrspår Malmö-Hässleholm är viktigt. Handelskammarens bedömning är att denna investering bör prioriteras än mer och tidigareläggas.

Förslag på satsningar utöver trafikverkets förslag

- Satsning på E6

Situationen på pendlarstråket E6 är väl känd för Trafikverket och en ÅVS pågår. Till den bild som detta arbete ger vill vi komplettera med att det just nu inte finns någon enskild strukturfråga som har lika framträdande plats på omedelbar sikt för näringslivet i Skåne. Som visats i det inledande avsnittet om tillväxt och produktivitet är möjligheten till pendling i stora arbetsmarknader av central betydelse för ekonomins produktivitet. Situationen på E6 och att många upplever tågpendling som opålitligt eller inte har möjlighet att utnyttja tåg gör att vi nu ser en risk för att arbetsmarknaden för första gången krymper. I Handelskammarens nyligen genomförda analys av regionens ekonomi ”Sydsverige Live” återkommer företagsledare ständigt till frågan. Vid djupintervjuer dominerar i Skåne en oro för att arbetsmarknadsregionen Malmö-Lund-Helsingborg inte längre fungerar som enhet utan går mot att brytas upp. Vidare finns en stark önskan att fortsätta integrationen inom Skåne till en ännu större gemensam pendlingsregion, alltså omfattande även nordost.

Givet de prognoser som Trafikverket lägger fram i den nationella planen kring gods och befolkning är det tveklöst att det krävs förbättringar av kapaciteten på E6 genom ytterligare körfält.

Handelskammaren föreslår att Trafikverket redan nu sätter av medel i sådan omfattning att utbyggnad kan genomföras snarast. Handelskammaren har föreslagit att Region Skåne också driver denna fråga. Som utgångspunkt bör investeringar i E6 helt ankomma på nationella planen, men om detta visar sig svårt är det angeläget att situationen löses snabbt och pragmatiskt.

Utöver satsning på E6 ser vi behov av följande som alla bidrar till att bygga samman och förtäta arbetsmarknaden. I det sammanhanget är tre projekt/relationer i Skåne av särskild vikt.

- Station i Fosie i samband med den nya Malmöbanan

Fosie är ett industriområde som erbjuder många arbetsplatser och idag har bristfälliga offentliga kommunikationer. En möjlighet att lösa detta öppnas nu genom Malmöbanan.

- Relationen Kristianstad-Hässleholm (spårtrafik)

Relationen är viktig både för utvecklingen i nordöstra Skåne och för Sydsverige som helhet. Potentialen i form av förbättrade lokala och regionala marknader inte minst för arbete och boende är mycket stor genom satsningar i denna relation.

- Relationen Malmö-Ystad (vägtrafik och spårtrafik)

Tillväxten i trafik längs E65 är påtaglig och har stora inslag av godstrafik genom expansion i Ystadtrafiken. Pendlingen med järnväg har också stor potential.

Sydost (Blekinge, Kalmar län och Kronoberg)

Från Handelskammarens sida ser vi ett stort behov av produktivitetshöjande satsningar i Sydost. Regionerna har i likhet med Skåne drabbats hårdare av finanskrisen än övriga svenska län, vilket inte har uppmärksamrats i näringspolitiken eller trafikpolitiken.⁶ Regionen ser stora ökningarna i godstrafiken och det är notabelt att sydostlänen enligt Trafikverkets godsprognoser ökar andelsmässigt betydligt mer än Västra Götaland och Stockholm. Urbaniseringen i sydöstra Sverige är viktig att notera då det skapar potential att bygga samman arbetsmarknader. Men det innebär också att befolkningen inte längre är fördelad som när vägnät med mera upprättades. De tre residensstäderna Växjö (21% tillväxt), Kalmar (12%) och Karlskrona (9%) har tillsammans vuxit med 28 560 personer sedan år 2000. Det motsvarar nästan en hel svensk genomsnittlig kommun. Växjö är den ort i Sverige utanför de tre storstadsregionerna som vuxit mest. Detta har konsekvenser för hur infrastrukturen används.

Detta gör att den mycket sparsamma tilldelningen av objektsinvesteringar kommer att bli problematisk. Vi vet från ekonomisk forskning att avsaknad av kommunikationer är extremt utslagsgivande för tillväxt. Staten tycks ha en syn på regionen som är att tillväxten är för låg för satsningar, men samtidigt inte illa nog för att erhålla stödåtgärder som Västsverige eller norra Sverige. Vilket vi tror kommer visa sig kostbart över tid.

Vi vet också att investeringar i infrastruktur drar med sig följdinvesteringar i näringslivet.

Handelskammaren föreslår därför tre konkreta projekt som vi menar bör genomföras men som innebär mycket små förändringar i planförslaget som helhet.

- E22
- Sydostlänken
- Kust-till-kustbanan

Handelskammaren föreslår att Trafikverket och de tre länen gemensamt tittar på hur investeringar i dessa projekt kan förverkligas. Ett sådant sammansatt sydostpaket skulle ha stor betydelse dels direkt genom ökad tillgänglighet och dels genom att öka förtroendet hos investerare i bostäder och företag i regionen.

E22

Handelskammaren vill än en gång understryka vikten av E22:an. Flera viktiga investeringar finns med i planen och att dessa byggs enligt plan är av stor vikt.

Vi vill uttrycka vårt starka stöd för utbyggnad av sträckan Lösen-Jämjö. Vi har följt diskussionen om projektet och anser att dessa saknar relevans. Att ändra dragning till ”skogsalternativet” blir både dyrare och längre samtidigt som det skulle försena projektet med många år.

⁶ För aktuell sammanställning och analys av utvecklingen se rapporten Sydsverige Live (Handelskammaren och Industrifakta, 2007)

Vidare vill vi understryka vikten av att de sträckor som inte finns med i nuvarande plan också beaktas, att nämna är till exempel förbifart Mönsterås som vi anser bör prioriteras.

E22 är väl lämpat för demonstrationsverksamhet med elektrifiering. Handelskammaren föreslår att medel avsätts för genomförande av ett sådant projekt.

Sydostlänken

Handelskammaren delar den bild som Sydostlänksintressenterna ger i sitt remissvar. Vi anser vidare att den felande länken mellan Olofström och Karlshamn skall byggas ut först och därefter skall upprustningen av befintlig bana ske. Vi ställer oss också positiva till de kostnadsminskningar som presenteras och den medfinansiering som utlovas.

Att projektet på detta sätt minskas med 525-600 mkr eller mer innebär att investeringen exklusive spårbytet för hela Sydostlänken skulle vara i storleksordningen 1 750 mkr. Med vissa förändringar av banstandarden och en rationell upprustning kan kostnaden i nationell plan minskas ytterligare.

Kust till Kustbanan

Kust till Kust banan utgör en oerhört viktig länk mellan sydöstra Sveriges residensstäder samt koppling till stambanan och bör därför ha en central roll i sydöstra Sveriges infrastrukturplan. Banan är en av de hårdast trafikerade i landet med över 100 tåg per dag. Sträckan trafikerar av fem persontågslinjer samtidigt som det är en viktig bana för godstransporter. En investering i kust-till-kustbanan adresserar tydligt den starka befolkningstillväxten i residensstäderna. Handelskammaren anser att byggnationen av dubbelspår mellan Alvesta och Växjö är av största prioritet.

Då sträckan är en flaskhals för trafik i till Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Jönköping och Skåne är det av stor vikt för hela södra Sverige att denna sträcka åtgärdas.

Finansiering

Frågor om finansiering och avgifter nämns i korthet under avsnitt (5.3) i förslaget till nationell plan. Handelskammaren har tidigare svarat på remiss om lånefinansiering.

Här skall därför bara kort nämnas att Handelskammaren starkt stöder förslagen om att arbeta med OPS och olika former av lånefinansiering. En viktig grundfråga är hur vi kan skapa en beslutsprocess för att identifiera projekt eller objekt. Dagens beslutsmodell tenderar att premiera många små insatser, vilket är kostnadsdrivande totalt sett. OPS bör ses i ljuset att erbjuda möjlighet att minska de totala kostnader för samhället, snarare än de strikt finansiella kostnaderna som är av mindre betydelse.

Trafikavgifter

Handelskammaren är positiv till trafikavgifter, men utformningen av sådana har stor betydelse. Exempelvis finns ett brett stöd i näringslivet för avgifter på lastbilstrafik om intäkterna till dessa återinvesteras i tillgänglighet. Allmän ökad beskattning kan däremot vara kontraproduktiv givet vad vi vet om sambanden mellan trafik och produktivitet, det vill säga tillväxt.

Förslaget till nationell plan illustrerar att tillgång till trafikavgifter ger ett betydande bidrag till betalningsförmågan för infrastruktur. I Sydsverige finns ett par särskilda förutsättningar av stor betydelse för detta.

Det första är Sydsveriges flerkärnigas struktur. Detta gäller även sydvästra Skåne med Malmö-Lund-Helsingborg. I en enkärnig struktur är trängselskatter enklare att administrera. Skånes storstadsregion förbinds snarast av E6, E22 och regionens pendeltåg, båda med stora inslag av transittrafik. E6 kan ses som en stadsmotorväg motsvarande en ringled.

Den andra omständigheten är Öresund. Broavgiftssystem är enligt internationella erfarenheter mycket starka betalare. Handelskammaren konstaterar att överskott från Öresundsbron behöver återinvesteras i regionen på samma sätt som trängselavgifter idag. En framtida HH-förbindelse kan tillsammans med Öresundsbron bära stor investeringar i regionens infrastruktur, i synnerhet om prissättningen optimeras för att gynna regional integration i med sikte på att nå de syften som beskrivs i avtalet om Öresundsförbindelsen. Detta har utvecklats principiellt i Handelskammarens rapport.⁷

Men att skapa skånska trängselavgifter och broavgifter samtidigt innebär en särskild utmaning eftersom prissättningen, utöver att fungera som betalningskälla till regionens infrastruktur, också behöver främja integration och tillväxt. Vidare regleras detta i avtalet om Öresundsförbindelsen, där artikel 17 stipulerar att avgifter på landanslutningarna inte får tas upp.

Handelskammaren menar att det behövs en diskussion om dessa frågor under kommande år.

Sverigeförhandlingen

Processen kring arbetet med Sverigeförhandlingen har blivit komplex genom att regeringen nu menar att finansiering av höghastighetståg skall hämtas ur ordinarie anslagsram. Givet denna begränsning delar Handelskammaren uppfattningen att projektet inte kan genomföras som avsett – detta kräver att staten löser finansieringen separat, exempelvis genom lån.

Tre delar av Sverigeförhandlingen har betydelse för produktivitet i näringslivet nationellt och i Sydsverige.

Fyrspåret genom Skåne behöver genomföras oavsett hur övriga delar av ett projekt med ny stambana utformas. Utan ny kapacitet kommer varken nationell eller regional tågtrafik att kunna bedrivas effektivt.

Storstadssatsningarna är också av stor betydelse. Kopplingen till hur infrastruktur hänger samman med andra investeringar, som bostäder är sig viktig. Den gäller inte enbart storstadsregionerna utan är också relevant för andra regioner, som vi utvecklat kort ovan angående Sydost.

⁷ <http://handelskammaren.com/2016/12/21/new-york-new-york-melodin-for-oresund/>

Slutligen är satsningen på HH viktig. Den skiljer sig från övriga projekt i sammanhanget genom att projektet kan bära sin egen ekonomi, inte bara samhällsekonomiskt, utan också företagsekonomiskt.

Hastighetsomskyltning

Slutligen vill Handelskammaren ta upp en mindre uppmärksammas fråga. Vid sidan av den nationella planen pågår i relativ tystnad ett omfattande arbete med att skylta om hastigheter på ett antal viktiga stamvägar. Eftersom underhållet under lång tid har släpat efter så tappar vägarna i prestanda och detta kombinerat med ständigt ökande omsorg om säkerheten gör att vägar får sänkt hastighet. Man kan 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. En tredjedel av svensk export genereras i ren glesbygd. Detta bör lyftas fram i ljuset och här bör ökade instanser ske eftersom detta sänker tillgängligheten ytterligare.

Bakgrund om arbetet - kort om vår process

Handelskammarens arbete med den nationella planen 2018-2029 inleddes 2016. Nedan sammanfattas våra insatser kort.

- Handelskammarens arbetsprocess med nationella planen startade 2016 med att en arbetsgrupp bestående av företagsledare som hämtades ur Handelskammarens fullmäktige. Arbetsgruppen gick igenom behov och önskemål både avseende konkreta objekt och principiella frågor som exempelvis finansiering. Fullmäktige kan beskrivas som ett nätverk med ca 100 företagsledare – VD, ordförande eller huvudägare som representerar samtliga Handelskammarens 2 800 medlemsföretag. 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 och Sydostlänk bland andra).
- Vi har arbetat med finansiella och strategiska frågor (PPP, information om Fehmarn bälts i Riksdagen).
- Handelskammaren är medlem i FBBC, Fehmarn Belt Business Council, som verkar för att utnyttja de möjligheter som den kommande fasta förbindelsen innebär www.fbbs.eu.

Onsdagen den 29 november 2017

SYDSVENSKA HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

Vice VD