



Infrastrukturdepartementet
111 51 Stockholm

Dnr I2020/02739

i.remissvar@regeringskansliet.se

Med kopia till:

i.nationellplan@regeringskansliet.se

Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren vill framföra följande:

1. Finansiering, underhåll och kostnader kan förbättras genom ökade inslag av större stråk och funktionsentreprenad.
2. Inriktningen bör vara en plan med ökad budgetram där höghastighetstågen genomförs i sin helhet, men finansieras utanför den nationella lanen genom lån. Planperioden bör inte förlängas.
3. Prioritering av svensk produktivitetsdriven tillväxt kräver justerad fördelning. I de tre senaste planerna fokuseras ny infrastruktur till samma platser. Det kan tolkas som problematiskt gentemot det övergripande transportpolitiska målet. Lokala arbetsmarknader bör byggas samman.
4. Öresundsbrons kassaflöde bör finansiera skånsk infrastruktur
5. Flyget behöver beaktas och en översyn av regionala flygplatsers villkor viktig
6. Näringsliv och politik i Sydsverige har gemensamma prioriteringar
7. Öresundsregionens hamnar i paritet med Göteborg och behöver ses som system
8. Fehmarnförbindelsen mellan Tyskland och Danmark innebär stora positiva möjligheter för Sverige och svensk planering sätter gränserna.
9. Ny Öresundsförbindelse Helsingborg och Helsingör bör byggas. Kan bidra till finansiering av framtida metro Malmö-Köpenhamn.

Mer detaljerade förklaringar till varje framfört argument finns beskrivna här nedanför.

1. Finansiering, underhåll och kostnader

Att behoven av underhåll är stora och växande och frågan lyfts fram särskilt i Trafikverkets underlag. Tillsammans med en ganska dramatisk konstadsutveckling i sektorn är detta en fråga av stor vikt. Det finns många aspekter att diskutera men vi begränsar oss till hur underhåll kan hanteras redan i samband med investeringar. Vi ser hanteringen av finansiering som en central fråga för underhåll och kostnadskontroll.

Underhåll är i grunden förutsägbara kostnader som behöver beaktas vid nyinvesteringar. I en växande total anläggning kommer underhållet tendera att öka över tid. Men genom att planera och genomföra större projekt där underhåll kalkyleras med skapas förutsättningar att pressa

kostnader. Detta är den viktigaste grunden till att många framfört möjligheten att i högre grad arbeta med funktionsentreprenader. Sådana kan genomföras på en rad olika sätt.

Diskussionen om kostnadsutveckling och underhåll är långt ifrån ny och 2010 gick WSP på Handelskammarens uppdrag igenom hur projektstorlek relaterar till kostnader. Genomgången byggde på de faktiska projekt som genomförts i Sverige, baserat på Trafikverkets kostnadsredovisningar. Kostnadsfördelar med större projekt visar sig redan vid måttliga ökningarna i projektstorlek. För exempelvis landsvägar ger projekt med 10 % längre vägsträcka i uppdraget upphov till mellan 7% och 8% lägre kostnader per kilometer.¹ Detta kan beaktas exempelvis vid en genomgång av vilka svenska lokala arbetsmarknader som har potential att byggas samman för att öka produktivitet och sysselsättning i svensk nationell ekonomi.

Valet av indelning i vägavsnitt påverkar således kostnader mycket påtagligt. Samtidigt syftar förstås indelningen till att identifiera nominellt lönsamma projektavsnitt. Vägar tenderar att definieras så att de möter exempelvis lönsamhetskriterier genom att projektstorleken varierar. En väg mellan två viktiga målpunkter har nästan alltid avsnitt med något mer trafik och kan dessa urskiljas mycket snävt så kan man definiera de nominellt mest lönsamma projekten. Men att bygga många små sådana projekt på olika håll i landet driver också sammantaget kostnader. Dessa blir dock inte uppenbara i enskilda projekt.

Genom att sträva efter att identifiera större projekt i stråk kan flera fördelar uppnås som har hög relevans för underhåll och konstanter.

- Färre men lite större projekt gör att ställkostnader kan minskas och stordriftsfördelar erhållas vilket sammantaget är effektivt. Fler aktörer tenderar att bli intresserade av att delta i större projekt vilket kan pressa priser.
- Om kostnader för underhåll ingår i upphandlade uppdrag vid projekt kan också dessa hanteras mer effektivt över tid. Möjlighet till skalfördelar och innovation skapas.
- Längre sammanhållna stråk gör också att det i många fall blir möjligt att skörda produktivitetsvinster som uppstår genom arbetsmarknadsförstoring.
- En aspekt som också är mycket kostnadsdrivande vid investeringar är tillståndsprocessen, som vid mindre investeringar kan ta en stor andel av kostnaden. Ett delproblem är att länsstyrelser är underfinansierade i sin hantering. Det finns ett stort reformbehov avseende hela tillståndsprocessen.

Detta betyder inte att alla projekt måste vara kompletta stråk, men om planeringen går i denna riktning finns uppenbara vinster att hämta.

Idag finansieras inte den nationella planen genom budgeterade och bindande åtaganden, utan är i praktiken en politisk utfästelse som tillförs i pengar år för år. Detta kan i sig tendera att vara kostnadsdrivande. Genom att göra tydligare finansiella åtaganden i större projekt underlättas planering som också kan pressa kostnader.

Genom funktionsentreprenader finns också förutsättningar att undvika omfattande insatser med kort framförhållning som sker idag. Ett aktuellt exempel på västkustbanan mellan Helsingborg och Lund fick nyligen stor uppmärksamhet.²

¹ Rapporten [Stråk i stället för Snuttar, Analys av stordriftsfördelar vid vägbyggen](#), Göran Tegnér och Janne Henningson, WSP 2010-03-11

² [Sydsvenskan, 12 december 2020](#).

2. Höghastighetståg bör lånefinansieras utanför den nationella planen som bör utökas med större budget men inte förlängas i tid

Kommande period behöver utveckling och nya investeringar. Ramen bör åka.

Den bild som framkommer i inriktningsunderlaget om stora underhållsbehov och väldigt små investeringsutrymmen är allvarlig. Vi menar att det är otänkbart att sluta utveckla och nyinvestera i infrastrukturen. I synnerhet i ett läge där;

- Det finns behov av omställning mot hållbarhet
- Flera regioner har inte haft produktivitetshöjande satsningar i de senaste planerna
- Sverige och den globala ekonomin behöver satsa på produktiva satsningar för att hantera eftervården av pandemin

Mot denna bakgrund är budgetscenario +20% snarast i underkant. Vid sidan av separat lånefinansiering av stambanan bör ramen snarast öka.

Utöver detta finns andra skäl till att ramen bör omprövas och utökas:

- KPI har ökat kraftfullt för sektorn. Detta bör naturligtvis motverkas, exempelvis som anförts ovan, men är också en realitet som kan påverka budgetering
- Säkerhet och beredskap har omprövats och ses nu som viktigare och värt satsningar och det är en viktig skillnad mot tidigare planer som gör att ramen också bör öka.
- En del systemövergripande projekt som är svåra att prioritera ner har ökade kostnader. Exempel är ERTMS, optokabel, och kraftförsörjning.

Denna typ av ökade kostnader kan inte tillåtas tränga undan satsningar som ökar tillväxtkraften i ekonomin.

Höghastighetstågen bör lånefinansieras separat. Centrala stationslägen ett måste.

Vår bedömning är att nuvarande stambanor är tydligt överbelastade och i praktiken arbetar på gränsen för sin kapacitet. Skall vi öka arbetsmarknadsregionernas effektivitet och skapa möjligheter för godstrafik på tåg måste en ny stambana med höghastighetståg byggas. För att få ut nytta av nya stambanor måste de byggas med centrala stationslägen så att befintlig infrastruktur kan utnyttjas maximalt.

Behoven av infrastruktur är så stora att detta måste ses som en särskild satsning med särskild finansiering. Det innebär i praktiken lån.

Den totala ramen bör spegla behoven och det innebär att en utökad budgetram är nödvändig. Vi menar dock att dagens horisont på tolv år inte bör förlängas. Sexton års horisont riskerar att låsa debatt och anpassning allt för mycket.

Sydsvenska handelskammaren förordar följande

- Höghastighetstågen bör genomföras utanför den nationella planens budget. Projektet bör lånefinansieras som en helhet.
- Behoven gör att vi menar att en utökad ram är nödvändig.
- För att undvika inlåsningsrisker bör planperioden inte utökas ytterligare till 16 år.

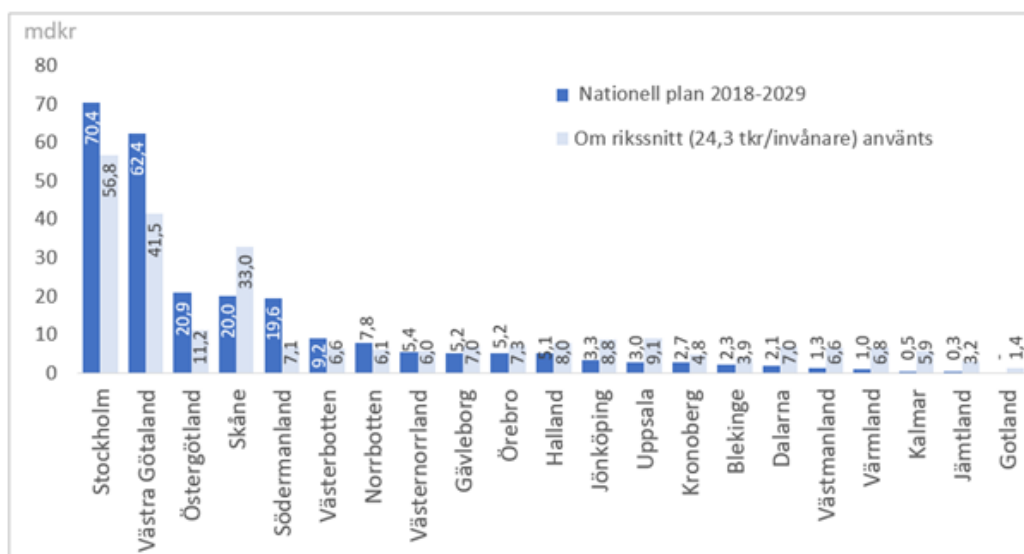
3. Tillväxt, geografi och prioriteringar för att nå transportpolitikens mål

Vår viktigaste synpunkt är synen på hur infrastruktur skall prioriteras i syfte att åstadkomma samlad nytta för Sverige.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

En genomgång av de tre senast föregående nationella planerna visar att besluten inte lever upp till detta fullt ut. Om man ser till de investeringar som utvecklar infrastrukturen och som genomförs i de olika regionerna blir det tydligt det bara är ett fåtal regioner som staten genomgående utvecklar genom nyinvesteringar. Det finns både demokratiska och ekonomiska problem med en sådan strategi.

I flera nationella planeringsomgångar har exempelvis sydsvenska regioner fått tydligt lägre investeringar än genomsnittet av Sverige.³ Men även del andra län får mycket små satsningar i flera nationella planer i rad. De länstrafikplaner som skall ge en regional bas följer samma fördelning. Oavsett om man teoretiskt jämför med att regioner skall få per capita eller efter andel BNP/invånare så kvarstår en snedfördelning i flera planer i rad. En sådan exakt fördelning är inte önskvärd, naturligtvis, men över tid måste det övergripande målet innebära att alla län får konkreta satsningar. Figur 1 visar den senaste planens fördelning av objektstagda investeringar (ca 250 miljarder). Denna visar obalansen men också att redan begränsad justering skulle göra stor skillnad i flera län. Tre planer i rad innebär tjugo års politik. Med samma fördelning i ytterligare en nationell plan 2021 kan det röra sig om närmare trettio års politik från 2010. Det är i princip en yrkesgeneration med stora obalanser.



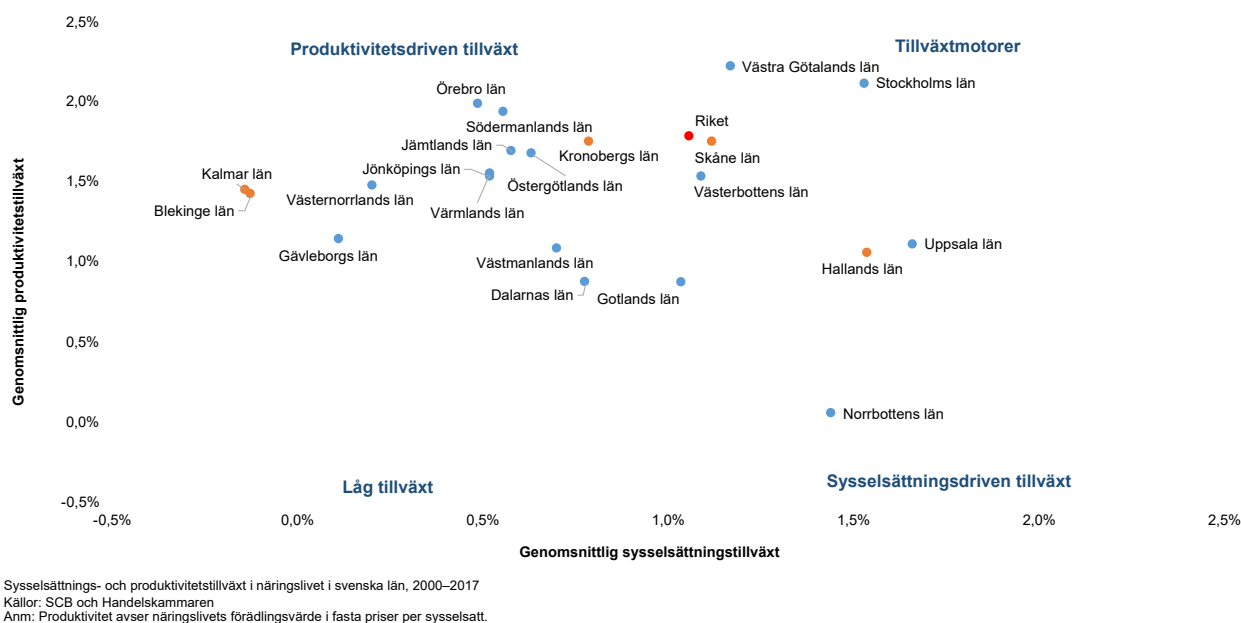
Figur 1 Nyinvesteringar i nuvarande nationella plan jämfört med en teoretisk per capita fördelning av samma anslag

För att se potentialen i att viktiga annorlunda krävs en mer detaljerad syn på ekonomin som kan bidra till att styra satsningar på infrastruktur. Nationella snittsiffror för BNP:s utveckling och produktivitet erbjuder inte användbar information om hur ekonomin faktiskt utvecklas runt om i Sverige.

³ Sydsvenska Industri- och Handelskammarens rapport "[Hela kungariket och halva pengarna](#)" av fil.dr. Sara Åhlen Björk, 2021.

Tillväxt i ekonomin uppstår genom ökad sysselsättning och ökad produktivitet. De senaste åren har ökad sysselsättning förklarat omkring 20% av den svenska tillväxten, medan ökad produktivitet utgör 80% av förklaringsvärdet. Båda dessa komponenter kan beräknas för kommuner, lokala arbetsmarknader och län. I figur 2 framgår att en del län haft tillväxt främst genom ökad produktivitet och andra främst genom ökad sysselsättning. En grupp har haft svag utveckling i båda kategorierna och en annan grupp har haft stark utveckling.

Analysen visar att det är stora skillnader mellan *hur* regioner växer. Exempelvis är Örebro län väldigt olika Uppsala i termer av hur ekonomisk utveckling har åstadkommit. Kvantitativt rör det sig om över en procentenhet i produktivitetstillväxt och sysselsättning mellan dessa län, vilket över tid har stor betydelse.



Figur 2 Utveckling av produktivitet och sysselsättning i svenska län 2000–2017

En sambandsanalys av vad som förklarar skillnaderna i produktivitet visar att kriterier som storlek på den lokala arbetsmarknaden, tillgång till kompetens och internationaliseringsgrad är viktiga och oberoende faktorer.

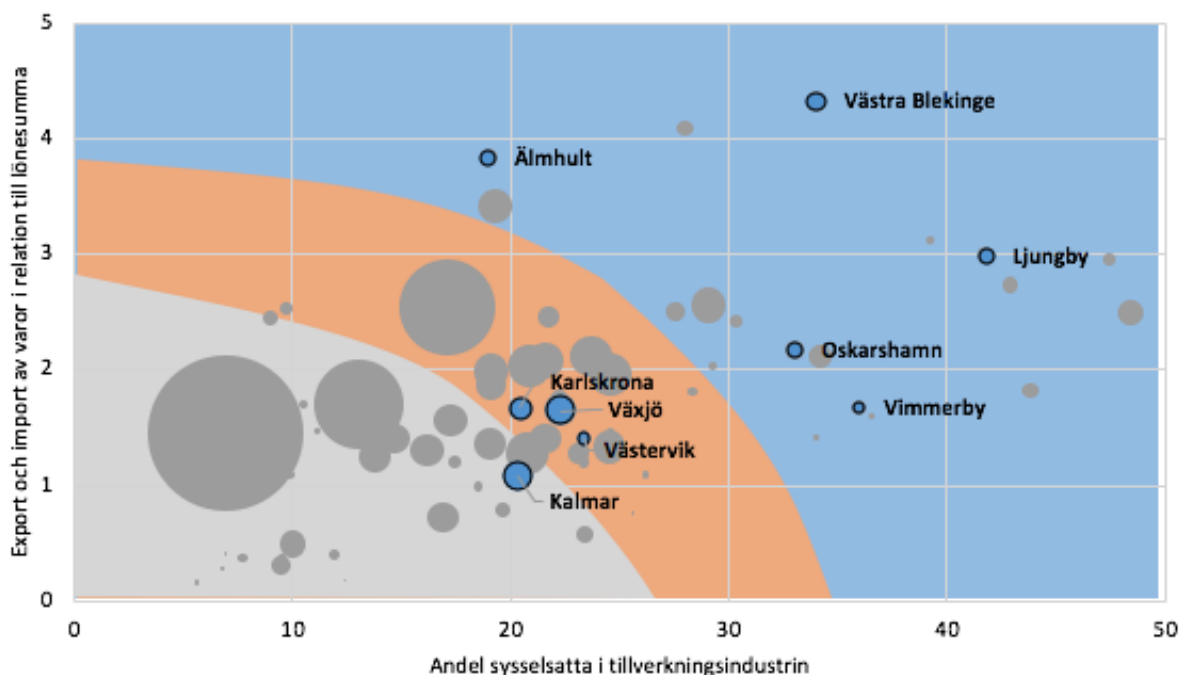
Det är **alltså kriterier som kan påverkas genom investeringar i fysisk infrastruktur.**

Näringsstrukturen har också en påverkan.

Men länsnivå ger bara en grov bild av utvecklingen. En bättre analysenhet är de lokala arbetsmarknaderna. Dessa är särskilt relevanta för infrastruktur eftersom de speglar människors rörlighet i sin vardag.

Inom ett län kan det finnas väldigt stor variation. Om det finns olika lokala arbetsmarknader inom länet kan villkoren i dessa skilja sig åt mycket markant. Inom ett län som Blekinge, som på länsnivå har haft måttlig utveckling finns en mycket stark strukturomvandling där exempelvis Karlskrona växer kraftfullt och andra tätorter minskar påtagligt.

Genom att exempelvis studera regionernas andel av lönesumman som skapas genom exportintäkter och varutillverkning kan vi se hur lokala arbetsmarknader skiljer sig strukturellt.



Figur 3 Lokala arbetsmarknader med olika andelar export och tillverkning

Figur 3 visar regioner efter mycket exponerade för den globala ekonomin och därför känslig för internationell konjunktur. I denna bemärkelse är västra Blekinge Sveriges mest internationella plats. Även i export per capita i absoluta tal är dessa regioner utmärkande. Exempelvis träffades sydsvenska regioner som Skåne, Blekinge, Kalmar och Kronoberg hårt av finanskrisen genom höga inslag av industriell produktion och bortfall av enstaka stora företag.

Detta är regioner med geografiskt närliggande men med fragmenterade lokala arbetsmarknader. Investeringar i förstoring kan därför förväntas skapa ökad produktivitet.

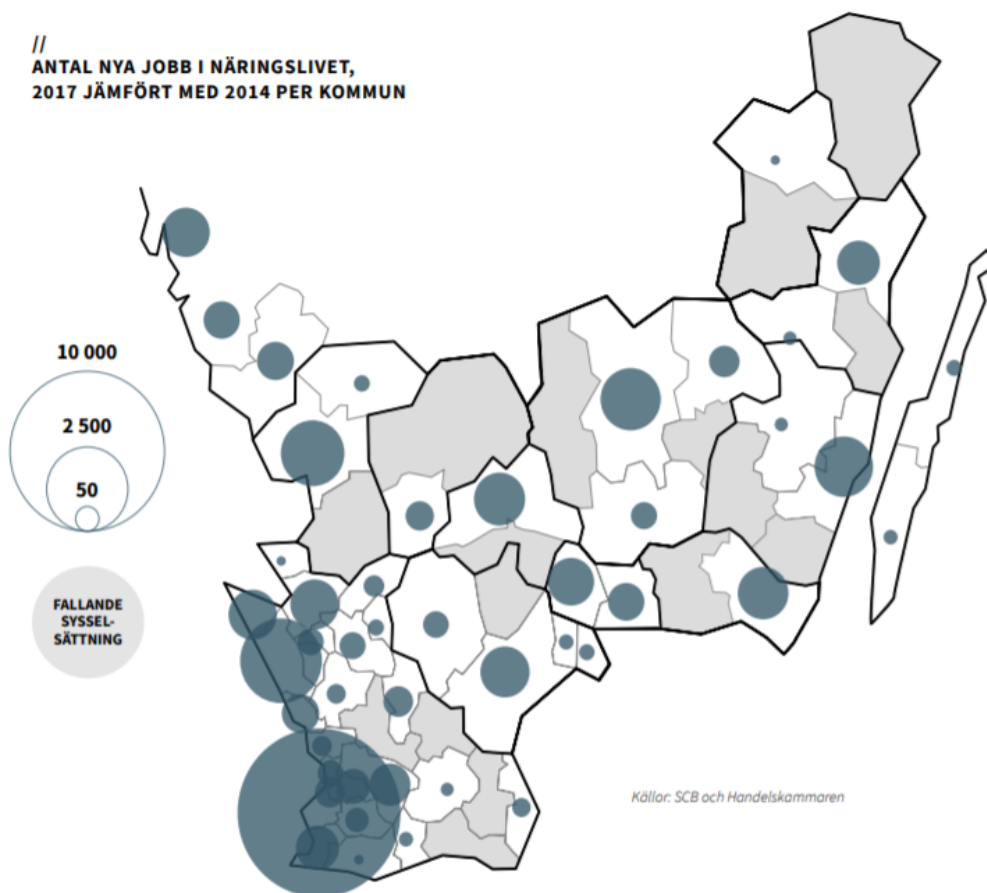
Men i flertalet av dessa regioner sker mycket små satsningar i infrastruktur från statens sida. I sydöstra Sverige har det inte skett någon arbetsmarknadsförstoring på decennier.

Analysera efter lokala arbetsmarknader

En viktig analys handlar därför om hur produktivitet uppstår och fungerar i de faktiska fysiska och funktionella svenska arbetsmarknader som finns. Det är dessa som tillsammans skapar nationell tillväxt. För att förstå potentialen i fysiska kommunikationer behöver dessa analyseras.

Ett sätt att skatta potentialen är att göra bedömningar av marknadspotentialen i de faktiska arbetsmarknaderna om dessa binds samman bättre. Svenska registerdata gör sådana kalkyler tillgängliga på ett unikt sätt i Sverige.⁴ Detta kan användas som viktigt komplement till de gängse kalkylerna.

⁴ En sådan analys skattar samband mellan produktivitet och täthet och bygger på Mincers lönekvationer och elasticiteten på arbetsmarknaden. I Sverige finns utmärkt data för att göra bra simuleringar av produktivitetsvinster genom att förtäta en arbetsmarknad eller bygga samman två grannliggande regioner.



Figur 4 antal nya jobb i sydsvenska lokala arbetsmarknader. År 2017 jämfört med år 2014 (Källa: SCB och Handelskammaren)

Men även en enklare analys av var nya jobb skapas i de olika regionala arbetsmarknaderna visar att det sker en stark strukturomvandling. Figur 3 illustrerar tydligt att dynamiken inom länen är stor. Detta är en strukturomvandling av rörelsemönster som påverkar pendlingsomland och därmed infrastruktur.

Balansen är inte rimlig och kräver justering

En genomgång av de tre senaste nationella planerna, som sammantaget alltså spänner över 20 år, visar på en mycket uttalad obalans vad gäller hur medel disponeras. Handelskammaren presenterar detta mer ingående i en separat rapport.

En rak fördelning av resurserna per capita är varken önskvärd eller möjlig, men mot bakgrund av svensk ekonomisk geografi förefaller fördelningen orimlig både ekonomiskt och politiskt.

Konsekvent satsas i denna långa period på två regioner, detta oavsett om man betraktar det som absoluta tal eller per capita. En sådan fokusering kommer att skapa nackdelar för svenskt tillväxt och är politiskt ohållbar i en nationell kontext.

För regioner som får liten andel investeringar innebär dessa låga nivåer **att tillgängligheten över tid minskar både reellt och i relativa termer.**

Den reala försämringen hänger samman med eftersläpande underhåll som gör att kapacitet successivt minskar.

Målsättningar kring trafiksäkerhet som inte åtföljs av investeringar genomförs nu på många håll genom nedskyltning av hastighet på en rad riksvägar. Detta medför en försämrad absolut tillgänglighet med omkring tio procentenheter på berörda sträckor. Detta innebär en kostnad som bärs lokalt genom sämre produktivitet för att nå övergripande nationella mål.

När det samtidigt sker stora förbättringar i tillgänglighet i ett fåtal andra regioner blir effekten en stor relativ försämring som påverkar utbud på kompetens och investeringsval i dessa regioner negativt.

Sker denna typ av utveckling över längre tid kommer det att bidra till sämre svensk produktivitet. Detta talar i sig också mot att ytterligare förlänga planeringsperioden eftersom det riskerar att förstärka obalanser och minska handlingsutrymmet ytterligare.

Investeringar ger tillväxt och tillväxt ger investeringar

Det finns ett väl belagt samband mellan infrastruktur och tillväxt. Men sambandet är ömsesidigt. Investeringar i infrastruktur skapar tillväxt, men det finns även orsakssamband i andra riktningen. Tillväxt ger utrymme att konsumera infrastruktur.

En viktig dimension med synsätt där en statisk kalkyl bygger på tidsvinster för resenärer är också att en satsning i en tätbefolkad regionen kommer att tendera att öka inflyttningen och därmed i sig göra nästa investering mer lönsam. Kriterier som bara baseras på denna typ av avgränsade kalkylmått kommer över tid leda till stark geografisk koncentration. Koncentration av investeringar skapar alltså ytterligare koncentration.

Investeringar med strukturella och positiva effekter kommer inte till stånd med alltför ensidigt fokus på två regioner.

Om syftet är att bidra till ekonomiskt välstånd så finns anledning att satsa på projekt i regioner med potential att öka sin produktivitet och sysselsättning.

Sådana projekt går att finna genom att studera lokala arbetsmarknader. Utvecklingen inom länen är lika spridd som utvecklingen mellan länen. Det betyder att ett län som Blekinge har måttlig utveckling i genomsnitt, men det finns orter med radikal tillväxt och tydlig stagnation inom länen.

4. Storstadsregioner är viktiga och bör delvis kunna finansieras med äkta tullar och avgifter

Samtliga tre storstadsregioner är viktiga för svensk ekonomi. Samtidigt är det uppenbart att de upplever trängsel. I Öresundsregionen, som både är en växande storstadsregion och transitregion för svensk internationell trafik, är detta mycket påtagligt. Denna transittrafik ökar kraftfullt och påverkar tillgängligheten påtagligt.

Men flödena innebär också möjligheter. Täta regioner bör dock kunna finansiera en andel av sitt behov av infrastruktur med avgifter. De statliga trängselskatterna används redan regionalt i Stockholm och Göteborg där omfattande investeringspaket genomförs i partnerskap mellan stat – region – kommun och med hjälp av en blandning av offentliga anslag och trängselskatter. I Öresundsregionen är Öresundsbronns kassaflöde en uppenbar motsvarighet.

Sammanfattningsvis menar Handelskammaren därför följande.

- Fördelningen av satsningar bör ske i en större del av landet och fokusera på att stötta produktivitet.

- Genom att bygga samman arbetsmarknader och öka internationell tillgänglighet för globala marknader kan små investeringsvolymerna ge stora effekter. Detta skapar ekonomisk produktivitet genom sammanhängande lokala arbetsmarknader. Typiskt är närbelägna residensstäder och andra större tätorter kandidater för sådan arbetsmarknadsintegration som är starkt produktivetsdrivande.
- För att bromsa den försämring av tillgänglighet som sker genom nedskyltning bör ett program för att investera i trafiksäkerhet med ambitionen att behålla eller öka hastigheterna på riksvägarna i dessa regioner skapas.
- Det är just arbetsmarknadens effektivitet och omfång som främst motiverar satsningar på storstäder.
- I Skånes fall finns även omfattande transittrafik internationellt. Att Skåne i de tre senaste planerna sett markerat lägre satsningar än andra storstadsregioner påverkar även dessa nationella och internationella flöden.
- Storstadsregioner bör kunna finansiera en del genom avgifter på flöden.
- I Öresundsregionen bör kassaflöde från Öresundsbron medverka till att betala satsningar i storstadsområdet Skåne.

5. Flyget

Flyget ingår i den grundläggande transportinfrastrukturen och behöver samverka med övrig infrastruktur. Handelskammaren efterlyser en översyn av hantering av regionala flygplatser.

Idag skiljer staten på olika flygplatser efter mycket oklara kriterier. Det är väl känt att det grovt krävs 500 000 passagerare per år (pax) för att en flygplats skall kunna bära kostnader och utveckling. De tre flygplatser som med marginal möter detta kriterium har regering och riksdag valt att lägga i ett helstatligt bolag. Utöver detta finns ett antal mindre flygplatser som kors-subsventioneras inom bolaget. Kriterierna för urvalet av dessa är mycket oklara. År 2010 avyttrades en mängd flygplatser. Exakt varför exempelvis Kalmar skulle avyttras, men inte exempelvis Umeå, förblir oförklarad.

Denna strategi måste ses i ljuset av att de verkligt små flygplatserna på under 200 000 pax enligt EU-regler är garanterade statligt stöd i form av förlustgaranti. Således finns en utpekad grupp flygplatser som staten inte vill äga och som inte har garantier för stöd.

Agerandet ger intryck av en strategi för att klassa en handfull utvalda flygplatser som annorlunda eller möjligen mindre prioriterade utan tydliga kriterier eller underlagsanalyser. Detta behöver redas ut, bland annat eftersom det har bäring på exportvolymerna och konsekvenser för vägnätet.

Två mycket centrala aspekter av flygets betydelse för det svenska samhället och dess ekonomi förekommer inte alls i diskussionerna.

- För det första medverkar flygplatserna till att upprätthålla en genuint nationell arbetsmarknad, som har ekonomisk och demokratisk betydelse.

Värdet av denna kan approximeras exempelvis genom att summera de som är skattskrivna i närheten av en regional flygplats, men arbetar i Stockholmsregionen och vice versa. För exempelvis Ängelholms flygplats motsvarar detta lönesummor på omkring en miljard kronor.

En del av denna summa är beroende av den typ av snabb direkt förbindelse som en flygplats kan erbjuda. Redan några promille av dessa lönesummor kan räcka till att försvara ett samhällsåtagande för att täcka driftunderskott genom exempelvis statlig skattefinansiering.

Detta har även en demokratisk dimension. Skall det vara möjligt att delta i denna nationella arbetsmarknad på fler än ett fåtal orter? Vad gäller statens myndigheter som koncentrerats till Stockholm är detta en särskilt angelägen fråga.

- För det andra medverkar flygplatserna till att göra varuexport möjlig.

Idag kräver industrikunder vid större affärer att få ha tillgång till och besiktiga leverantörernas produktion. Ibland inför avtal och ibland löpande under avtal. Sverige har många sådana viktiga anläggningar placerade utanför storstäder, men i närheten av mindre flygplatser. Tillgången till flyget gör att denna typ av affärer underlättas betydligt. Ibland kan svår tillgänglighet vara tillräckligt för att väljas bort till förmån för konkurrenter. En mindre region har kanske endast en handfull sådana här besök om året, men om en enda av dessa genererar en order så kan denna motivera flygplatsens existens i flera år. Men i statistiken är dessa resor bara bokförda som enstaka biljetter. Insikt om hur ekonomisk dynamik uppstår på detta sätt fångas inte alls upp i diskussionen.

Som vi visat är de internationellt mest integrerade regionerna den här typen av regioner utanför storstäderna.

Vi menar därför att den översyn som aviserats i den svenska flygplatsstrategin och som enligt uppgift har inletts skyndsamt tas fram och att dessa dimensioner tas med i bedömningen.

Vidare efterlyses kriterier för vilka flygplatser staten inte anses kunna äga. En tydlig och transparent sådan modell saknas idag men är mycket viktig för att demokratiskt och ekonomiskt legitimera urvalet som annars framstår som arbiträrt.

Vår bedömning är att Covid-19 kommer påverka flygets volymer kommande år, men att ovanstående analys kvarstår och att flygets betydelse därmed kvarstår.

6. Gemensam sydsvensk prioritering näringsliv och politik

Handelskammaren har fört dialog med sydsvenska regioner och vad gäller konkret prioritering av investeringsobjekt har vi efter omfattande dialog en samsyn. Det innebär att vi delar bedömningen av hur objektslagda investeringar bör prioriteras. Det innebär en hård prioritering som vi menar är en nödvändig bas för att säkerställa att internationella och nationella flöden skall upprätthållas och att svensk samhällsekonomisk produktivitet kan öka.

Dessa objekt är följande:

Sydost (Blekinge, Kronoberg och Kalmar län)

- Satsningar på **Kust-till-Kustbanan** kan få Växjö och Kalmar/Karlskrona att växa samman.
- Satsningar på **Blekinge kustbana** kan generera att Blekinge växer samman och ger tillgång till stambanorna.
- Satsningar på **Stångådalsbanan** och **Tjustbanan** skapar arbetsmarknadsförstoring i Kalmar län.

Detta utvecklas i mer detalj i en separat gemensam skrivelse.

Vi utgår från att Sydostlänken från tidigare plan genomförs. I Sydöstra Sverige saknas en sammanhängande stambaneförbindelse på samma sätt som finns längs västkusten och Södra stambanan. Detta gör att E22 har en väldigt central roll. Handelskammaren samverkar med berörda län (Skåne, Blekinge, Kalmar och Östergötland) i E22 AB.

Skåne

I Skåne har Handelskammaren och Region Skåne samsyn kring prioriterade objekt i den kommande nationella planen.

- Ny stambana Lund C-Hässleholm (kommer skapa fler, snabbare och mer punktliga tågförbindelser i hela Sverige)
- Dubbelspår Ängelholm- Maria-Helsingborg C (öppnar för mer kapacitet och snabbare trafik längs västkusten)
- Dubbelspår Hässleholm-Kristianstad (idag ett av de mest trafikerade enkelspår i Sverige)
- Ökad kapacitet Malmö-Ystad (kan få in Ystad i pendlingsområdet i regionen bättre)
- Helhetsgrepp om utbyggnad av E6
- Handelskammaren menar också, som framgår ovan, att kassaflödet från Öresundsbron bör användas för att bidra till att betala regionens infrastruktur.

Halland

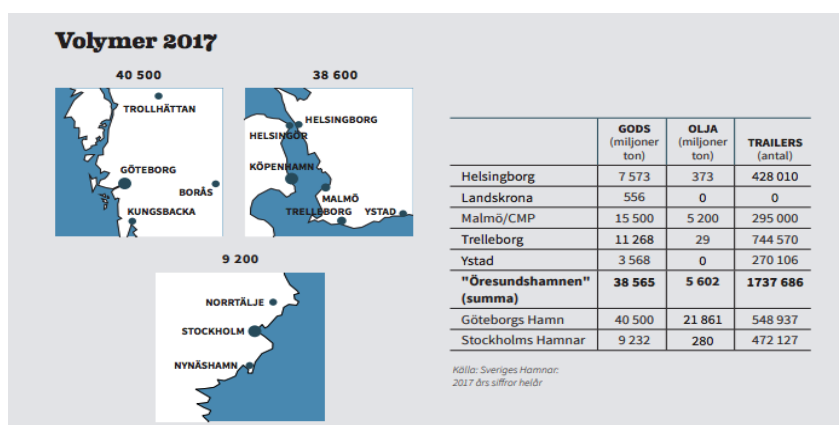
Handelskammaren delar region Hallands syn avseende följande.

- Ökad kapacitet på Västkustbanan.
- ÅVS Halmstad järnvägssystem Uppställningsbangård
- Säkerställa dubbelspårsutbyggnad på hela Västkustbanan (Maria -Helsingborg)

Handelskammaren menar att även Åtgärdsvalsstudie väg 153 och 154 - till och förbi Ullared - behöver följas upp.

7. Hamnarna i Öresundsregionen på nivå med Göteborg

I svensk trafikpolitik lyfts ofta Göteborgs hamn med rätta fram som viktig för näringslivet. Mindre uppenbart men av jämförbar betydelse är hamnarna i Öresundsregionen – i synnerhet Copenhagen Malmö Port, Helsingborg, Trelleborg, Ystad.



Figur 5 Godsvolymer i svenska hamnar ur rapporten Sydsverige Live 2018 (Källa: Sveriges hamnar). Ny statistik bekräftar storlekestalen i tabellen.

Dessa hamnar betjänar motsvarande godsmängder räknat i ton som Göteborgs hamn. Siffrorna rör sig en del år för år, men storlekstalen ser stabila ut de senaste åren. Men räknat i trailertrafik är Öresunds hamnar mer än tre gånger större. Oljevolymerna är markerat större i Göteborg, men vi räknar med att dessa kommer att minska strukturellt medan andra transporter väntas öka. Ser vi till kategorin motorfordon är Malmö och Göteborg idag jämbördiga i volymer.

Detta har betydelse eftersom detta är godsmängder och trafik som hanteras av det svenska trafiknätet, i första hand i Sydsverige. Det rör sig om mycket stora godsmängder och dessa skall hanteras i en storstadsregion.

Att detta är mindre uppmärksammat beror sannolikt på att dessa hamnar drivs i separata organisationer och därför i huvudsak kommunicerar sin egen del av volymerna.

- Handelskammaren menar att detta är lika strategiskt relevant som Göteborgs hamn och bör beaktas i planeringen.
- Godstrafik har under pandemin reducerats och färjetrafik har försvunnit från Trelleborgs hamn. Vi ser det som strategiskt viktigt att sådan trafik finns tillgänglig.
- Ökande volymer och möjligheterna att bygga ut spårtrafik gör också att ett uppdrag att utreda torrhamn i södra Sverige bör tas fram som nationell resurs.

8. Den fasta Fehmarnförbindelsen innebär en ny epok för logistik och tågresor

Den fasta förbindelsen över Fehmarn bält har nu fått slutgiltigt klartecken från tyska domstolar och beräknas vara färdigställd 2029. Handelskammaren har i många år följt arbetet på nära håll som en av grundarna till Fehmarn Belt Business Council där de danska näringslivsorganisationerna och de nordtyska handelskamrarna ingår.

Utöver den fasta förbindelsen har Tyskland beslutat om ett stort investeringsprogram för järnvägen på 86 miljarder Euro fram till 2030 ("Starke Scheine").⁵ Programmet omfattar både nya investeringar och upprustning, bland annat kommer 2000 järnvägsbroar att framtidsäkras. Syftet är att tydligt öka tågtrafikens snabbhet och pålitlighet.

Det danska pågående programmet 2014–2030 för järnvägssatsningar *utöver* Fehmarn omfattar 57 miljarder DKK (ca 80 GSEK).⁶ Det sker kompletterande satsningar på ytterligare 31 miljarder DKK (ca 40 GSEK) i lokala järnvägsnät. Programmet är bland annat inspirerat av den schweiziska modellen där städer och flygplatser binds samman. Vi förväntar oss ytterligare förnyelse av det danska programmet under 2021.

Vår bedömning är att förbindelsen medför två mycket väsentliga förändringar.

- **Det är redan nu tydligt att tågtrafiken kommer att förändras radikalt till det bättre. Fehmarn förbindelsen innebär i sig en förändring, men den måste ses i ljuset av övriga satsningar i Danmark, Tyskland och övriga Europa.**

Persontrafik med tåg kommer att förändras när det blir möjligt att nå framför allt nå städer i EU snabbt, bekvämt och pålitligt från Sverige. Detta går långt utöver de nordtyska storstäderna.

⁵ Tysklands investeringsprogram Starke Scheine finns att läsa mer om [här](#) och [här](#).

⁶ Mer om de danska satsningarna finns att läsa [här](#).

Vid sidan av investeringar sker en kraftfull organisatorisk utveckling av gränsöverskridande trafik.⁷ Tyskland, Österrike, Schweiz och Frankrike satsar på samverkan för att stärka nattågsförbindelser. Idag är Hamburg den norra utposten för sådana system. Hur stor del av Sverige som berörs av detta avgörs helt av investeringen i de svenska höghastighetstågen.

Dessutom möjliggörs ökade volymer godstrafik på spår för svenska företag. Även detta förutsätter att Sverige väljer att investera i ny spårkapacitet om det skall innebära påtaglig kapacitetsökning.

- **Men en mycket påtaglig förändring handlar om varulogistik i vidare bemärkelse.**

Erfarenheterna från dansk inrikes logistik före och efter Store bältförbindelsen visar att pålitliga och ständigt öppna förbindelser över tid transformerar logistik på ett radikalt sätt. Antalet omlastningspunkter och mellanlager reduceras drastiskt. Vi räknar med liknande effekter här men i ett större område. Distribution som idag bryts mellan Norden och Tyskland på olika vis beroende på varugrupp kommer kunna hanteras som en marknad med ett flöde. Beroende på svenska val i investeringar kommer detta även svensk produktivitet till godo. Detta är en utveckling som sker gradvis i takt med investeringsbehov och tillgång till ny teknologi för optimering av distribution. Vår bedömning är att förändringen inleds innan Fehmarnförbindelsen finns på plats och sedan accelereras.

- **Scenarier för detta bör studeras ingående under kommande år.**

Vi menar att svenskt engagemang i EU:s transportpolitik är viktigt mot denna bakgrund med bland annat reviderat TEN-T och ScanMed-korridoren. Korridoren Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn är också mycket viktig i sammanhanget.

9. Nästa Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör byggas

I början av 2021 kommer den gemensamma utredningen av HH-förbindelsen att presenteras. Handelskammaren förordar att en HH-förbindelse byggs och finansieras med avgifter. Det positiva kassaflöde som uppstår bör användas för finansiering av framtida investeringar i Öresundsregionen. Vi utvecklar skälen för vår bedömning ytterligare i den särskilda behandling av HH-förbindelsen som följer under 2021. En sådan framtida satsning som kan finansieras av förbindelsen bör vara en metro som knyter an Malmö till Köpenhamns tunnelbanenät.

Malmö den 26 januari 2021
SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding
Vice VD och Policychef

⁷ [Vidare läsning](#) om Tyskland, Österrikes, Schweiz och Frankrikes stärkta samverkan kring nattåg.