

Infrastrukturinvesteringar och dess betydelse för långsiktig hållbar tillväxt i Skåne och samverkan Skåne sydväst

SSSV

Samverkan Skåne Sydväst

September 2008

Koordinering av sekretariatet, Jan Haak Malmö stad och Matts Hansson Lunds kommun

Projektledare: Anna Bjärenlov Malmö stad

Utredningsresurser: Gunnel Dymling, Jens Nilson och Daniel Svärd Lunds kommun. I samråd med kommunala och regionala tjänstemän.

Samverkan Skåne Sydväst



Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	2
1. Inledning	3
1.1 Infrastrukturinvesteringar och dess betydelse	3
1.2 Handlingsplan SSSV	4
Sammanfattning	5
2. Infrastrukturinvesteringar i SSSV	7
2.1 Gemensamma tidigare ställningstagande	7
2.2 Remissvar inriktningsdialogen	7
2.3 Remissvar Tågstrategi 2037	9
2.3 Gemensam utredning - Lätt spårtrafik i Skåne	9
2.4 Pågående infrastrukturutredningar i SSSV	10
2.5 Pågående infrastrukturinvesteringar i SSSV	11
2.5.1 Väg	11
2.5.2 Järnväg	11
2.5.3 Hamnar	11
2.5.4 Flyg	12
3. Konsekvenser av befolkningsökning och infrastrukturinvesteringar i SSSV	13
3.1 SSSVs framtida befolkning och sysselsättning	13
3.2 Trafikökning och resandeutveckling	14
3.2.1 Kollektivtrafikens utveckling	14
3.2.2 Vägtrafikutveckling	16
3.2.3 Godstransporter	16
3.2.4 Flygtrafik	18
3.3 Konsekvenser och behov av ny infrastruktur	18
4. En begränsad budget hindrar infrastruktur-investeringar och tillväxt	24
4.1 Ekonomiska ramar för infrastrukturinvesteringar	24
4.2 Alternativa finansieringsformer	25
4.3 Det kostar att vänta	26
5. Sammanfattande bedömningar	28
Källförteckning	30
Bilaga 1. Den nationella infrastrukturpolitiken	32
Bilaga 2. Alternativa finansieringsformer	42

1. Inledning

I arbetet med översynen av de långsiktiga infrastrukturplanerna har regionerna fått ett uppdrag av regeringen att göra samlade regionala bedömningar och redogöra för brister utifrån mål och behov, genomföra strategiska miljöbedömningar samt föreslå lösningar utifrån ”fyrstegsprincipen¹”. Region Skånes systemanalys ska behandlas i regionstyrelsen den 9 oktober och därefter skickas svaret till regeringen, som underlag till den kommande infrastrukturpropositionen hösten 2008. Under 2009 upprättas en nationell infrastrukturplan samtidigt som Region Skåne tar fram en RTI-plan.

Flera av de avgörande infrastrukturella besluten för hela SSSV-området tas på statlig och regional nivå. För SSSV-områdets fortsatta utveckling är det avgörande att det i den nationella infrastrukturplanen och i den regionala RTI planen tas stor hänsyn till de behov av infrastrukturinvesteringar som finns och kommer att finnas inom Sydvästra Skåne.

Föreliggande PM har till syfte att redogöra för den aktuella nationella transportpolitiken och identifiera för Skåne och SSSV väsentliga och nödvändiga framtida infrastrukturella projekt. PM:et kan också ses som ett underlag för nya gemensamma ställningstagande inför den nya planeringsomgången.

I rapporten *Lätt spårtrafik i Skåne – en inledande studie* som togs fram av SSSV under 2007 bedöms det finnas ett underlag för att etablera lätt spårtrafik i Skåne som ett attraktivt komplement till de befintliga kollektivtrafikslagen buss och tåg.

I SSSVs rapport *Befolkningsutveckling och bostadsförsörjning i SSSV 2008* konstaterats att en kraftig befolkningstillväxt har skett under perioden 2000-2007. Under dessa åtta år ökade befolkningen med drygt 44 000 invånare i SSSV kommunerna. Befolkningsmässigt motsvarar detta en tillväxt av drygt ett nytt Trelleborg. Fram till 2013 visar SSSV kommunernas sammanlagda befolkningsprognoser på en befolkningstillväxt med 10 000 nya invånare per år.

I befolkningsrapportens avslutning ställs ett antal frågor bl.a. om hur vi ska möta den kraftiga och snabba befolkningsökningen kommunikationsmässigt och miljömässigt och vilka krav ställs på SSSV för att anta dessa utmaningar. I denna rapport kommer bl.a. dessa frågeställningar att beröras.

1.1 Infrastrukturinvesteringar och dess betydelse

SSSV har haft en hög attraktivitet som lokaliseringsort för företag och boende. Genom en väl fungerande infrastruktur skapas en större dynamik på arbetsmarknaden. Medborgarnas valfrihet mellan boende, arbete, fritid etc. ökar. En positiv rörelse och rörlighet skapas i befolkningen. Ur ett långsiktigt infrastrukturinvesteringsperspektiv är det viktigt att denna attraktivitetsfaktor bibehålls och

¹ Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt, åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt väg-/järnvägsnät och fordon, begränsade ombyggnadsåtgärder samt nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

utvecklas. Det innebär att erforderliga infrastrukturinvesteringar måste ske i en takt som väl följer den tillväxt som sker av till exempel befolkningen. Ett beslutsfattande nationellt, regionalt och lokalt måste därför ske som leder till att SSSVs infrastrukturkapital förstärks och utvecklas.

Idag finns en utbredd medvetenhet om transportsektorns negativa påverkan på miljö och klimat. I början av 2008 lämnade den parlamentariska utredningen Klimatberedningen sin slutrapport (SOU 2008:24). Utredningen föreslog nya klimatmål för Sverige. För att uppnå utsläppsmålet 2020, där utsläppen är 38% lägre än 1990, presenterade Klimatberedningen en handlingsplan med bl.a. följande åtgärder inom transportsektorn: transportslagsövergripande infrastrukturplanering, höjd drivmedelsskatt, kilometerskatt för tung vägtrafik, klimatmål i samhällsplaneringen. Kapaciteten på järnvägen för gods- och persontransporter ska öka med minst 50 procent till 2020, förutsatt att investeringarna är samhällsekonomiskt lönsamma. Vidare förordade Klimatberedningen att investeringar som medför att järnvägsresor kan ersätta flyg bör prioriteras och att förutsättningarna för höghastighetståg mellan storstadsområden snarast bör utredas.

1.2 Handlingsplan SSSV

SSSV står för Samverkan Skåne SydVäst och är en informell samverkan mellan kommunledningarna i de elva sydvästkånska kommunerna: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge. Ett av de prioriterade områdena inom SSSV är översiktlig planering och infrastruktur. Inom detta område ska SSSV:

- aktivt och kraftfullt arbeta för att av SSSV prioriterade infrastruktuursatsningar kommer till stånd och verka för en gemensam uppslutning från hela Skåne-regionen för dessa satsningar
- sträva mot att ligga längre fram i tänkandet och vara drivande i frågor om hur regiondelens behov ser ut och vad som är viktigt för SSSV-området framöver, vad gäller infrastruktur.
- genom gemensam kunskapsutveckling i frågor om regiondelens funktion och fysiska utveckling åstadkomma en större helhetssyn kring översiktlig planering och bebyggelseutveckling. Gemensamt statistiskt material samt annat material av uppföljningskaraktär presenteras och analyseras löpande.
- aktivt bidra till att en logistik och infrastruktur skapas som stödjer utvecklingen av hamnarna.
- stödja utvecklingen av Sturups flygplats och i övrigt följa utvecklingen av flygtrafiken i Öresundsregionen

Sammanfattning

- Malmö och Öresundsregionen är en nationell tillväxtmotor i Sverige.
- En stor befolkningsökning förväntas ske i Malmö och Sydvästra Skåne vilket innebär ett mycket stort behov av utbyggd infrastruktur.
- Pendlingen har ökat mycket kraftigt de senaste tio åren och framtagna prognoser för trafikutvecklingen pekar på en fortsatt kraftig ökning.
- På den danska sidan av Öresund kommer en allt mindre del av befolkningen att vara i arbetsför ålder. Danmark kommer därför att vara i stort behov av svensk arbetskraft vilket kommer att öka pendlingen över sundet kraftigt.
- Den nya ekonomiska teorins huvudbudskap är att stora regioner har högre tillväxt än små regioner. Malmö-Lunds lokala arbetsmarknad (pendlingsregion) har de senaste åren ökat genom regionförstoring då två tidigare pendlingsregioner slogs ihop till en. Bättre infrastruktur och kollektivtrafik ger bättre pendlingsmöjligheter och därmed ökade möjligheter att välja var man vill bo och arbeta.
- Sydvästra Skåne är en port mot omvärlden med mycket transittrafik för gods. Det är därför av största vikt för SSSV-kommunerna att kombinera järnväg och väg, sjöfart och flyg så att gods och personer kommer fram snabbt, i tid och på ett säkert och miljövänligt sätt. För att minska lastbilstrafiken och därmed förbättra miljön och säkerheten, är det viktigt att göra insatser för att föra över gods på järnväg.
- Eftersom två av de utpekade hamnarna i hamnstrategiutredningen ligger i SSSV-området är det viktigt att även vägar och järnvägar i regionen är anpassade till godsvolymer. Ökningen i transittrafiken visar att detta är en viktig fråga inte enbart för regionen utan för hela Sverige. Om inte transporterna och infrastrukturen fungerar på ett tillfredställande sätt i regionen innebär det förseningar för personer och gods till och från övriga Sverige
- Varje dag genomförs 180 000 personresor till, från och inom Malmö, vilket motsvarar närmare hälften av Skånes kommuner. Då har ingen hänsyn tagits till resor för fritid, nöje, studier, inköp m.m. Malmös förutsättningar som tillväxtmotor i Öresundsregionen kräver en systemöversyn där trafiken inom stadsgränsen måste ges ett statligt ansvar. Storstädernas trafik måste därför utvecklas till ett nationellt ansvar. Ett hela resan perspektiv måste tas hänsyn till vid finansieringen av kollektivtrafik i Malmö och Lund.
- Samhällsekonomiska kalkyler tar idag inte tillräcklig hänsyn till regionala skillnader. I Skåne gäller detta sydvästra Skåne i allmänhet och Malmö i synnerhet. Konsekvenserna av att inte ta hänsyn till Öresundsintegrationen medför lägre investeringstakt och därmed sämre tillväxt, lägre sysselsättning och minskad konkurrenskraft.

- Varje miljard kronor som investeras i infrastruktur ger enligt beräkningar på sikt 170 miljoner kronor i ökad produktivitet för näringslivet.
- Högsta prioritet för södra Sverige är utbyggnaden av Södra stambanan till full kapacitet.
- Citytunneln löser väsentliga kapacitetsproblem i Skåne men för att ge större utbyte av investeringen krävs att de planerade kapacitetsutbyggnaderna i Skåne kan fortsätta. Då får vi också en fortsatt utveckling mot ett hållbart transportsystem.
- SSSV är Skånes tillväxtcentra och måste ges hög prioritet i investeringarna av infrastruktur. Kapacitetsbrist inom SSSV medför starka begränsningar för långsiktigt hållbar tillväxt i hela regionen.
- SSSV måste gemensamt agera för att korridoren för en framtida höghastighetsbana etableras där befolkningen är som störst, dvs. i Malmö-Lund. Det är också av stor vikt att den kan byggas etappvis som komplement till Södra stambanan. Enligt uppgift från Nytt från Öresund 29 augusti 2008 har en majoritet av Folketingspartierna nu ändrat sig och öppnar för höghastighetståg genom Danmark. Nu har regeringspartierna bett Transportministeriet utreda hur Danmark tillsammans med Sverige skulle kunna bygga en förbindelse mellan Hamburg och Stockholm, över Öresund.
- Region Skåne har tagit del av hamnstrategiutredningen och utredningen angående flygplatser och avvaktar regeringens viljeinriktning när det gäller hamnar och flygplatser innan prioriteringar i infrastruktur görs för dessa områden.

2. Infrastrukturinvesteringar i SSSV

SSSV har vid ett tillfälle gemensamt lämnat sina synpunkter på infrastruktur-satsningar. Synpunkterna gällde infrastruktursatsningar som berör SSSV-kommunerna inför planeringsomgången 2004-2015 (SSSV 2003). Vidare har samtliga kommuner i SSSV lämnat yttrande över Inriktingsdialogen inför infrastrukturplaneringen för Skåne (Region Skåne 2007) och Skånetrafikens Tågstrategi 2037. Nedan redovisas de gemensamma SSSV synpunkterna på infrastruktursatsningar och en sammanställning av de viktigaste synpunkterna i medlemskommunernas remissvar för dessa rapporter. En kortfattad redovisning avseende den gemensamma rapporten ”Lätt spårtrafik i Skåne – en inledande studie” (SSSV 2007) görs också. Även pågående infrastrukturinvesteringar och utredningar i SSSV redovisas i detta kapitel.

2.1 Gemensamma tidigare ställningstagande

Våren 2003 lämnade SSSV ett gemensamt remissvar på nationell banhållningsplan, nationell vägghållningsplan samt länsplan för transportinfrastruktur i Skåne för planeringsperioden 2004-2015. Några av projekten i det gemensamma ställningstagandet från 2003 är genomförda eller påbörjade, medan andra inte är påbörjade eller aktuella. Nedan redovisas exempel från de gemensamma ställningstagandena från 2003.

När det gäller järnvägar lyfte SSSV gemensamt fram vikten av att kapaciteten på Södra Stambanans förbättras och att inkopplingen av Södra Stambanan säkras på Malmö personbangård i syfte att nyttja Citytunneln och stärka järnvägstrafiken. Andra gemensamma ställningstaganden handlade om tidigareläggande av olika järnvägssatsningar. Det gällde en tidigareläggning av utbyggnaden av Södra Stambanans kapacitet och en tidigareläggning av de regionala Pågatågssatsningarna, föreslagna 2012-2015, på Trelleborgsbanan, Lommabanan och Staffanstorpsbanan. Det framhölls även att dessa satsningar måste synkroniseras med Citytunnels utbyggnad och öppnande. SSSV hade även synpunkter på att Sturupspendeln saknades i planen, att kraftiga åtgärder för att minska buller och barriäreffekter i tätorter måste till samt krav om en yttre gods bana.

När det gäller vägsatsningar ansåg SSSV att det var bra att E6 Vellinge-Trelleborg fanns upptagen i vägplanen. SSSV ansåg att utbyggnaden av E65 Malmö-Ystad och väg 108 mellan Lund – Svedala borde tidigareläggas.

Dessa ställningstaganden avsåg den förra planeringsomgången och inför den nya planeringsomgången har samtliga kommuner i SSSV svarat på remisserna angående inriktingsdialogen och Tågstrategin 2037. Detta PM kan vara ett underlag för nya gemensamma ställningstaganden.

2.2 Remissvar inriktingsdialogen

Samtliga SSSV:s medlemskommuner lämnade egna remissvar på Region Skånes Infrastrukturplanering 2010-2019. Kommunerna i nordvästra Skåne, sydöstra Skåne och i nordost lämnade gemensamma remissvar via sina samarbetsorganisationer NOSAM, SÖSK och Skåne Nordost.

Generellt tar många av remissvaren upp Skåne som tillväxtregion med kraftig befolkningsökning och en region med stora möjligheter för utvecklingen samt att det medför konsekvenser för infrastrukturplaneringen. Även regionförstoring genom fördjupad integration inom Skåne, Öresundsregionen och med de svenska grannregionerna är viktiga frågor. Av SSSV kommunerna är det framför allt Malmö stad, Lunds kommun, Höörs kommun och Lomma kommun som lyfter fram dessa aspekter i sina svar.

SSSV kommunerna har framförallt synpunkter på en lösning av kapacitetsbristen på södra stambanan mellan Malmö och Lund, miljökonsekvenser av infrastruktuursatsningar, enskilda projekt samt finansiering av infrastruktuursatsningarna.

Burlövs kommun, Kävlinge kommun, Lunds kommun och Malmö stad önskar en skyndsam lösning av kapacitetsbristen på sträckan Malmö – Lund på Södra stambanan som anses hämma hela den regionala trafikens utveckling. Lösningen är framförallt fyra spår mellan Malmö – Lund, men även längre perronger.

Lunds kommun påpekar att klimatfrågan och utvecklingen de senaste åren visar allt tydligare satsningar på ett miljöanpassat transportsystem bör stå i fokus. Ett sätt är att komplettera uteblivna investeringar i järnvägsnätet, eller andra orsaker till att projekt inte realiserar, med lätt spårtrafik. Även Burlövs kommun, Eslövs kommun, Malmö stad och Staffanstorps kommun lyfter fram behovet av ett miljöanpassat transportsystem. Malmö stad anser att spårbunden trafik är ett viktigt instrument för att lösa situationen när det gäller miljö- och energifrågor.

När det gäller enskilda projekt, utöver Södra stambanan Malmö – Lund, rör de flesta remissvaren projekt inom eller i absolut närhet av den egna kommunen. Burlövs kommun lyfter fram satsningar på en bred och säker E22 samt anpassning av E6 för godstrafiken. Höörs kommun påpekar att en senareläggning av utbyggnaden av E22, väg 23 samt senareläggning av utbyggnad av tågtrafik norr om Höör påverkar kommunen negativt. Kävlinge kommun anser att Region Skåne bör agera kraftfullt för att persontrafik på Lommabanan kommer tillstånd. Lunds kommun anser att Simrishamnsbanan ska finnas med i planen för 2010-2019, och då även en etapp som sträcker sig längre än österut än Dalby. Motivet är bland annat att Simrishamnsbanan är det viktigaste projektet för att binda samman och förbättra balansen mellan östra och västra Skåne. Andra viktiga projekt för Lunds kommun är Lundalänken, Yttre godspår, E22 samt övrigt övergripande vägnät i Lunds stads nordöstra delar. Staffanstorps kommun lyfter fram Simrishamnsbanan och väg 108. Svedala kommun förutsätter att Region Skåne, tillsammans med berörda kommuner, driver frågan om en järnvägsförbindelse till Malmö Airport samt att E65 behöver byggas ut till fyrfält/motorväg samt en satsning på väg 108. Trelleborgs kommun och Vellinge kommun framför att regionförstoring och ändrade pendlingsmönster motiverar en satsning på tågtrafik mellan Trelleborg – Malmö, E6 och en högvärdig kollektivtrafik Malmö – Vellinge – Höllviken – Skanör/Falsterbo.

När det gäller finansieringsfrågorna anser Malmö stad att investeringsnivån i Infrastrukturplaneringen ska motsvara det verkliga behovet. Höörs kommun anser att det är Region Skånes roll att föra talan gentemot de centrala verken och regeringen så att Skåne tilldelas en större del av de totala medlen för infrastrukturen så att de transportpolitiska målen kan nås. Malmö stad anser att grundprincipen är att statliga

väg- och järnvägsinfrastrukturen bekostas med statliga medel, något som Burlövs kommun instämmer i när det gäller Stambanan och Europavägarna eftersom de är riksangelägenheter.

2.3 Remissvar Tågstrategi 2037

Samtliga SSSV:s medlemskommuner yttrade sig över Skånetrafikens Tågstrategi 2037. Det finns ett antal synpunkter som flera SSSV-kommuner för fram. Det gäller till exempel finansieringsfrågor, lätt spårtrafik och trafik till nya/nygamla stationer.

Flera kommuner (Malmö, Eslöv, Lund, Burlöv, Lomma och Svedala) är frågande till den finansieringslösning som presenteras i strategin, vilken involverar kommunal medfinansiering, och anser att det är staten som har det huvudsakliga finansieringsansvaret för spårinvesteringar.

Lätt spårtrafik (light rail) lyfts fram av flera kommuner (Vellinge, Staffanstorps, Malmö, Lund, Burlöv och Lomma). Synpunkterna handlar bland annat om att tidigareläggning av projekt och trafikering av banor (Vellinge, Lomma och Malmö) och en kommun som är villig att driva på ett samarbete kring light rail (Lund).

Flera kommuner har även synpunkter när det gäller tågens planerade stopp på stationer och vid nya/nygamla stationer. Höör, Eslöv och Kävlinge motsätter sig strategins föreslagna indragningar av stopp i dessa kommuner medan Lund och Malmö har önskemål om tågstopp på nya och/eller nygamla stationer.

Vellinge, Trelleborg och Lomma önskar att tågtrafiken till kommunerna ytterligare lyfts fram i strategin, tidigareläggs och att Pågatågstrafik kommer tillstånd på Trelleborgsbanan respektive Lommabanan.

Simrishamnsbanans betydelse för Skånes tillväxt och utveckling, och att detta lyfts fram tydligare och prioriteras, poängteras av Malmö, Lund och Staffanstorps.

Malmö, Lund och Lomma anser att det största kapacitetsproblemet finns i sträckan Malmö-Lund och att det är av allra största vikt att det får en snar lösning.

Vikten av Sturupspendeln poängteras av Svedala och Staffanstorps.

Malmö och Lund anser att det finns anledning att på sikt titta på alternativa spårförbindelser mellan städernas östra delar samt ett godsspår utanför samhällena.

Bullerfrågor och verkstads- och depåbehov måste ingå i en framtida tågstrategi. Dessa frågor ingick även i SSSV tidigare refererade remissvar.

2.3 Gemensam utredning - Lätt spårtrafik i Skåne

I rapporten "Lätt spårtrafik i Skåne – en inledande studie" som togs fram av SSSV under 2007 bedöms det finnas ett underlag för att etablera lätt spårtrafik i Skåne som ett attraktivt komplement till de befintliga kollektivtrafikslagen buss och tåg. Spårvägstrafik bedöms vara den form av lätt spårtrafik som är mest lämplig för skånska förhållanden.

Rapporten delar upp möjliga projekt för spårvägstrafik i tre prioriteringsgrupper. Första prioritet är projekt som bör utredas vidare och prioriteras i fortsatt planering för lätt spårtrafik. För Sydvästra Skånes del är prioritet ett Lund-Dalby samt lokala linjer i Malmö och Lund. Det är angeläget att anlägga eller stärka spårreservaten för dessa stråk i kommunala plandokument.

Prioritet två är projekt som bör utredas vidare i andra hand och här återfinns Malmö-Falsterbonäset, Malmö-Lomma-Löddeköpinge, Malmö Kontinentalbanependeln, Lund-Staffanstorp samt Lund-Södra Sandby. Dessa stråk bedöms i rapporten bli intressanta först efter eller i samband med att lätt spårtrafik etableras på något eller några stråk i Skåne. Det bedöms lämpligt att säkra reservat för framtiden även för dessa stråk. Prioritet tre är stråk som inte bedöms intressanta på mycket lång sikt.

2.4 Pågående infrastrukturutredningar i SSSV

I Malmö stad pågår för närvarande en utredning kring Malmös framtida kollektivtrafik. Den utredningen syftar till att analysera möjligheterna att åstadkomma en bättre och kapacitetsstarkare kollektivtrafik i framtiden med tidsperspektivet 2030.

Vellinge kommun utreder för närvarande förutsättningarna för att skapa ett reservat för lätt spårtrafik från Näset till Vellinge med vidare förbindelse till Malmö.

Region Skåne, Region Själland och Region Hovedstaden har tillsammans med kommuner och statliga verk lämnat in en Interregansökan, IBU-Öresund. Detta projekt blev godkänt den 22 augusti 2008 av Interreg IV A. Projektet kommer att pågå från hösten 2008 till och med 2010. Det överordnade målet för projektet är att bidra till arbetet med Öresundsregionens utveckling genom planer, program, analyser, visioner och nätverk för att uppnå en attraktiv och konkurrens-kraftig Öresundsregion med full integration och långsiktig hållbar utveckling. Tre delaktiviteter ska genomföras i projektet:

- Öresundsregionens infrastruktur och byutveckling – nulägesbeskrivning, utmaningar och scenarier (Örib III). Områdena som behandlas är befolkning, boende, sysselsättning, arbetsmarknad, handel och service, infrastruktur, stadsstruktur samt grön- och blåstruktur.
- Öresund som internationell trafikknutpunkt. Fokus kommer att vara på den internationella tillgängligheten med alla transportslag för personer och gods till och från alla delar av Öresundsregionen.
- Fehmarn Bält-förbindelsens betydelse och behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Analysen ska fokusera på trafik-utvecklingen på väg och järnväg och de möjligheter och utmaningar som följer av beslutet om att bygga en fast förbindelse över Fehmarn Bält.

2.5 Pågående infrastrukturinvesteringar i SSSV

Nedan presenteras pågående infrastruktursatsningar i Skåne inom väg, järnväg, hamnar och flyg.

2.5.1 Väg

I Malmö pågår stora väginvesteringar som har stor betydelse för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Exempel är utbyggnaden av Hyllie trafikplats där framkomligheten för kollektivtrafiken kommer att öka. Det kommer också att bli bra tillgänglighet till Hyllie station genom den park n'ride anläggning som byggs.

Vid Malmö C byggs det om för att förbättra bytet mellan buss och tåg. Bl.a. utvidgas hållplatsområdet och det byggs en helt ny bro över kanalen.

E6 är Skånes mest trafikerade väg. Vägverket utför för närvarande kapacitetsförstärkningar genom att bygga stigningsfält för långsamt gående fordon över Glumslövs backar. Samtidigt totalrenoveras körbanan. Arbetet med etapp 1 är klar och etapp 2 pågår mellan den 24 augusti - 5 oktober 2008.

För att öka framkomligheten för kollektivtrafiken byggs busskörfält på några platser. Exempelvis kan nämnas busskörfält som nyligen färdigstälts vid infarten till Malmö, Midhem.

Enligt trafikutredningen som är gjord med anledning av IKEAs planerade etablering i Svågertorp i Malmö kommer en ny av- och påfart vid Pildammsvägen/Yttre ringvägen att behövas. Förhandlingar pågår för närvarande om finansieringen.

Vägsystemet kring östra Lund är idag hårt belastat. Lunds kommun vill bygga nya områden med bostäder och verksamheter i de östra delarna vilket innebär att infrastrukturen måste åtgärdas för att klara den ökade trafiken. En ny trafikplats vid Råbyholm skulle avlasta både trafikplatserna Gastelyckan och Lund Södra på E22. Även delar av väg 16, Dalbyvägen och mellanringen inne i Lund skulle avlastas av en ny trafikplats. Trafikplatsen ska vara helt färdig under sommaren 2009.

Arbetsplanen för en ny anslutning till Handelsplats Center Syd har skickats för fastställelse och en utbyggnad planeras att ske hösten 2008.

2.5.2 Järnväg

Sedan 2005 pågår bygget av Citytunneln. Citytunneln är en ny underjordisk järnvägssträckning som ska knyta samman järnvägen norr om Malmö med järnvägen mot Trelleborg, Ystad och Köpenhamn. Citytunneln kommer också att innebära att järnvägen blir mer tillgänglig med två nya stationer (Triangeln och Hyllie) för en stor del av Malmö, samtidigt som Malmö blir mer tillgängligt för regionen. Med Citytunneln skapas ett integrerat spårssystem för effektiva och miljövänliga transportlösningar i regionen.

2.5.3 Hamnar

I samarbete med Trelleborgs hamn AB bygger Banverket nya järnvägsspår mot hamnens nybyggda färjeläge. Våren 2007 togs det nybyggda färjeläget med ett

järnvägsspår i bruk. Under 2008 kommer det andra spåret på färjeläget att anslutas till rangerspårerna på Trelleborgs bangård. Vidare kommer det ombyggda färjeläge 8 att få en ny spåranslutning under 2008.

2.5.4 Flyg

Arbetet med att göra en fördjupning av översiktsplanen för området kring Sturup pågår. Under 2008 arbetar man med ett antal alternativ som ska miljökonsekvensbeskrivas. Intressant att notera är att Sturup har i flygplatsutredningen pekats ut som en av dem som är intressanta att sälja ut (SOU 2007:70). Mer information om flygplatsutredningen finns i bilaga 1.

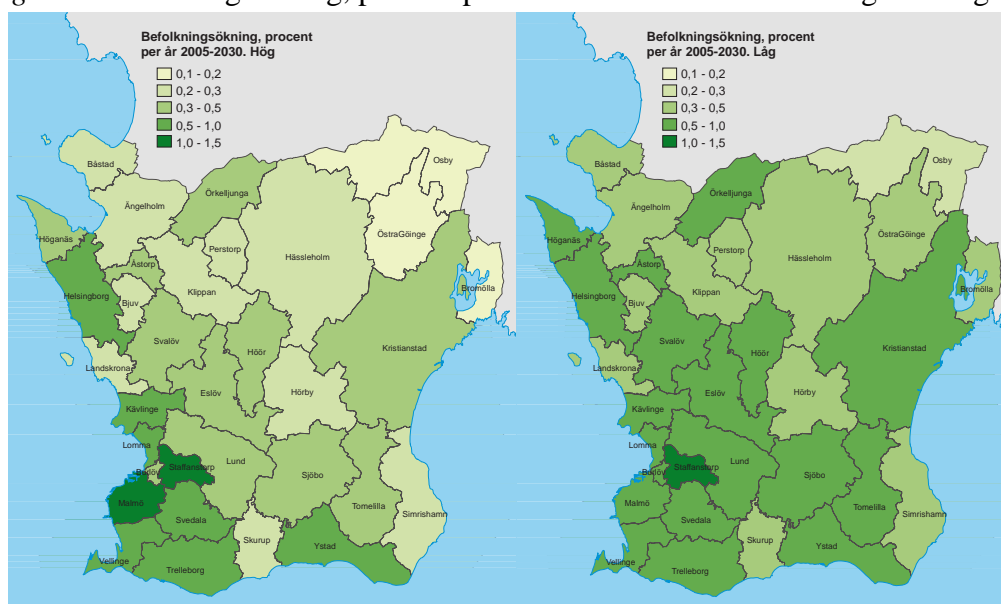
3. Konsekvenser av befolkningsökning och infrastrukturinvesteringar i SSSV

3.1 SSSVs framtida befolkning och sysselsättning

I SSSVs rapport *Befolkningsutveckling och bostadsförsörjning i SSSV 2008* konstaterats att en kraftig befolkningstillväxt har skett under perioden 2000-2007. Under dessa åtta år ökade befolkningen med drygt 44 000 invånare i SSSV-kommunerna. Befolkningsmässigt motsvarar detta en tillväxt av drygt ett nytt Trelleborg. Fram till 2013 visar SSSV kommunernas sammanlagda befolkningsprognoser på en befolkningstillväxt med 10 000 nya invånare per år. Två andra studier, som redogörs för nedan, visar på en mycket kraftig befolkningsökning i Skåne fram till 2025 respektive 2030. Den stora befolkningsökningen antas bli mycket kraftfull i de sydvästra delarna av Skåne.

Inför arbetet med Malmö stads kollektivtrafikutredning har två framtidsscenarioer tagits fram för den demografiska tillväxten i Malmö och Öresundsregionen år 2030 (WSP analys och strategi 2008). Båda framtidsbilderna innebär en fortsatt stark expansion av befolkning, ekonomi och arbetsmarknad i Skåne. De två framtidsbilderna som benämns Hög respektive Låg baseras på ett gemensamt scenario för utvecklingen i Skåne totalt. Detta scenario sammanfaller med det basscenario som togs fram av ITPS (2008) i rapporten *Regionernas tillstånd 2007*. Skillnaden mellan scenarierna är att en större del av Skånes flyttnetto med övriga riket och utlandet antas hamna i Malmö stad i scenarion Hög. Av den förväntade befolkningsökningen i Skåne på 220 000 personer fram till 2030 förväntas 53 procent ske i Malmö i scenarion Hög och 32 procent i scenarion Låg. Totalt för hela Skåne beräknas sysselsättningen öka med cirka 90 000 personer mellan 2005 och 2030. Det motsvarar en årlig ökning med i genomsnitt 3 600 personer eller 0,7 procent per år. Båda scenarierna ger därmed en koncentration av ökningen i befolkning och sysselsättning till Malmö stad.

Figur 1. Befolkningsökning, procent per år 2005-2030 i scenarion Hög och Låg.



Källa: WSP Analys & Strategi (2008)

Även prognosen i ÖRIB (2008) är en mycket hög befolkningsutveckling i Skåne och Öresundsregionen fram till 2025. Två scenarier för befolkningsutvecklingen 2025 studerades i projektet, Baseline respektive Konkurrenskraft. I scenario Baseline förväntas befolkningen i Skåne öka med 200 000 personer och i Konkurrenskraft med 270 000 personer fram till 2025. I båda scenarierna förväntas den största befolkningsökningen i Skåne ske inom en radie av 40 km från Köpenhamns centrum, dvs. västra Skåne. På den danska sidan av Öresund kommer en allt mindre del av befolkningen att vara i arbetsför ålder. Danmark kommer därför att vara i stort behov av svensk arbetskraft vilket kommer att öka pendlingen över sundet kraftigt.

Den förväntade kraftiga befolkningsökningen och ökningen i sysselsättning medför nya behov och krav på infrastruktur och kollektivtrafik.

3.2 Trafikökning och resandeutveckling

3.2.1 Kollektivtrafikens utveckling

Skånes kraftiga befolkningstillväxt och regionförstoring har medfört en stor ökning av kollektivresandet i Skåne de senaste åren. Uppskattningsvis ligger kollektivtrafikens andel kring cirka 15 procent av det totala resandet i Skåne. Det är en siffra som varierar kraftigt mellan olika delar av Skåne, från någon enstaka procent på den skånska landsbygden till 30-50 procent i stråken mellan de större städerna.

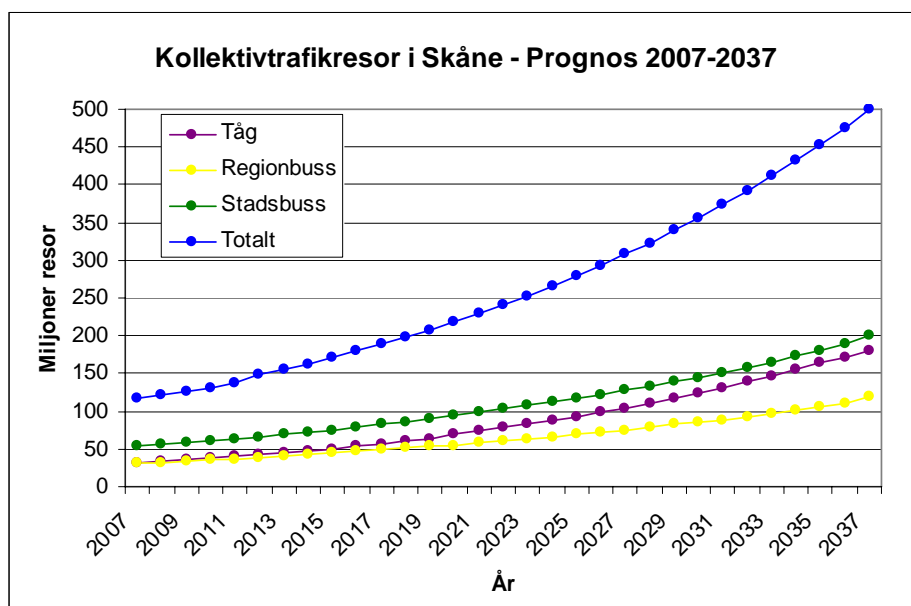
Under perioden 1982-2006 har antalet resor i den skånska kollektivtrafiken ökat med 30 %.² Ökningstakten ligger långt över vad som för några år sedan bedömdes som möjligt och rimligt. Skillnaden mellan trafikslagen är dock stor. Tågtrafiken har nästan fyrdubblats medan den regionala busstrafiken har haft lägre och förhållandevis jämn utveckling. De kraftiga resandeökningarna med tåg kan bl.a. förklaras med infrastrukturens utbyggnad och utökad trafik. Pågatågstrafiken började rulla 1983 och Öresundstågstrafiken har byggts ut i flera steg sedan år 2000. Viktiga infrastruktur-satsningar de senaste åren har varit Öresundsbron, delar av Väst kustbanan, Ystadbanan, Österlenbanan och Kontinentalbanan.

Det framtida resandet

Bedömningen av det framtida resandet behandlas bland annat i Skånetrafikens tågstrategi för 2037. Det är viktigt att notera att den analysen inte tar hänsyn till eventuella begränsningar i exempelvis spårkapacitet. För kollektivtrafiken som helhet är bedömningen att det görs 500 miljoner resor år 2037 i Skåne, varav 180 miljoner med tåg. Detta motsvarar en årlig ökning med ca 5 respektive 6 %. Tågtrafikens betydelse för den regionala utvecklingen bedöms öka och tågresandet fortsätta öka.

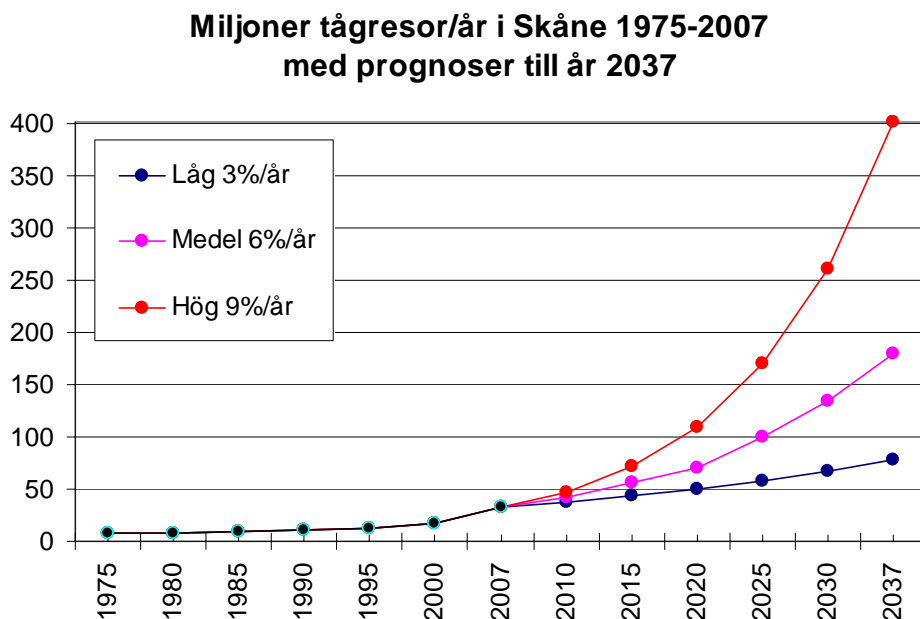
² Av storstadsregionerna är det endast Skåne-regionen som under 2000-talet haft en stark ökning av kollektivtrafikandelen av resandet. Stockholmsregionen och Göteborgsregionen har länge haft en hög andel i högtrafik.

Figur 2. Prognos för kollektivtrafikresor i Skåne 2007-2037



Källa: Skånetrafiken (2008b)

Figur 3. Resandeutveckling med tåg i Skåne 1975-2006 med prognos till 2037



Källa: Skånetrafiken (2008b)

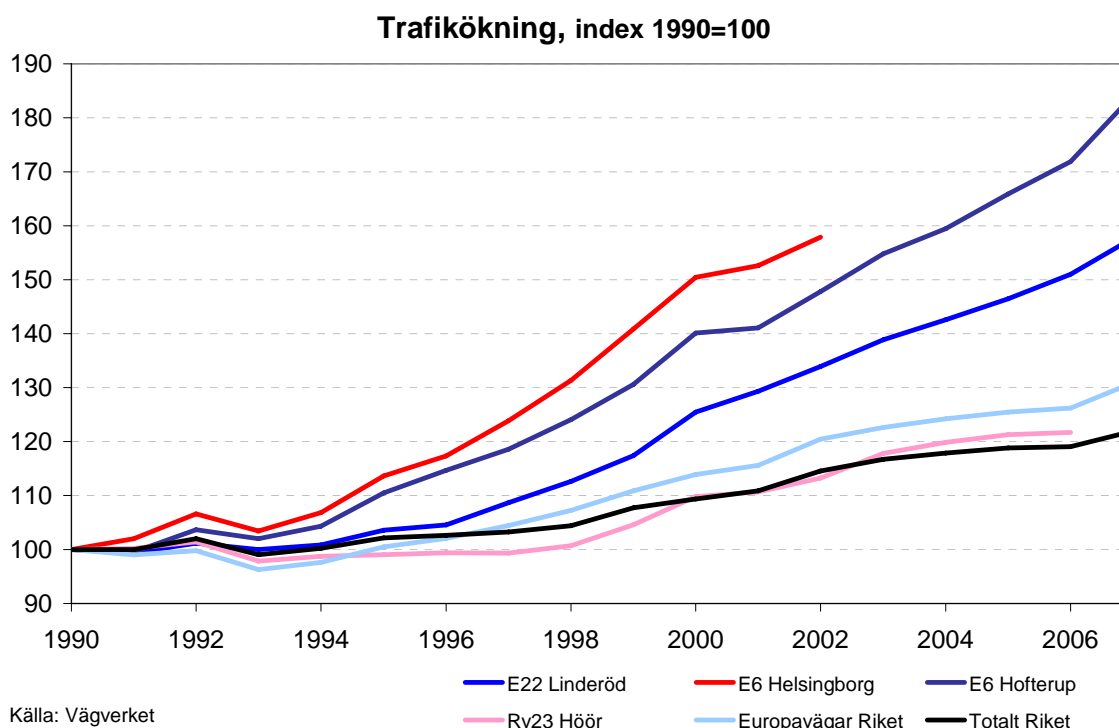
Resandeutvecklingen kommer enligt Skånetrafikens prognoser att leda till att kapacitetssituationen blir akut inom 3-4 år, speciellt i Malmö-Lundområdet. Parallellt med en långsiktig infrastrukturplanering måste därför snabba åtgärder vidtas så att trafiken kan upprätthållas med rimlig kvalitet, annars hotar en trafikinfarkt som får återverkningar för hela södra Sverige. De största kapacitetsproblemen är in mot Malmö (sträckan Malmö – Höör, speciellt Malmö – Lund). När Citytunneln är klar 2010 kommer situationen förvärras. Citytunneln kommer att alstra ny trafik som

indirekt förvärrar kapacitetssituationen för bl.a. Malmö – Lund och Lockarp – Trelleborg. Avsaknaden av 4-spår Arlov – Flackarp är det största problemet. Andra betydelsefulla tågsatsningar för att undvika kapacitetsproblem kopplade till Citytunneln är Lommabanan, Trelleborgsbanan. Kontinentalbanan kan utvecklas som ett komplement till Citytunneln med stationer i Persborg, Svågertorp och Rosengård.

3.2.2 Vägtrafikutveckling

Både kollektivtrafiken och vägtrafiken i Skåne har växt starkt. Trafiken har ökat generellt på hela vägnätet, men speciellt kraftig är utvecklingen på E6 mellan Malmö och Löddeköpinge och E22 mellan Malmö och Gårdstånga. I Figur 4 kan man tydligt se att denna ökning har varit betydligt kraftigare än trafikökningen totalt i riket.

Figur 4. Trafikökning 1990-2006 vid några punkter i det större trafiknätet i Skåne



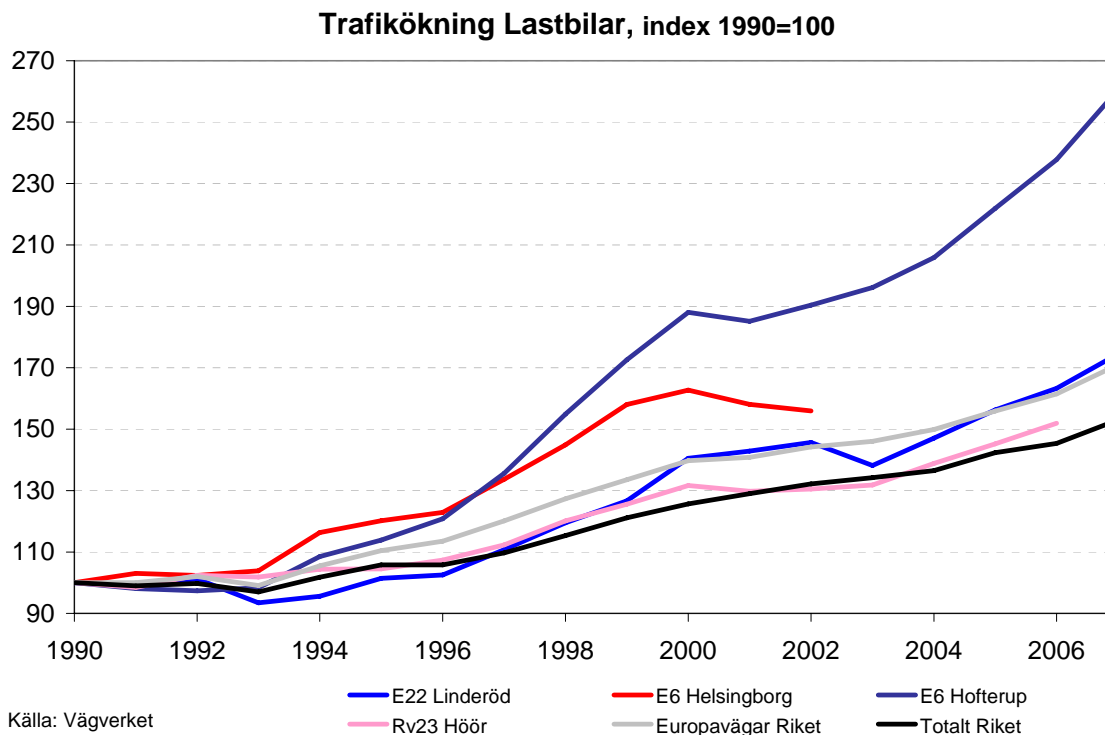
Källa: Vägverket

3.2.3 Godstransporter

Skåne är en transitregion, vilket bl.a. bekräftas av att 73 % av det gods som anländer via Öresundsbron och via de skånska hamnarna, passerar genom Skåne.

Väg E6 mellan Malmö och Helsingborg drabbas idag ofta av störningar med besvärlig köbildning. Lastbilstrafiken på E6 vid Löddeköpinge har mer än fördubblats på drygt 10 år och är nu av en sådan omfattning att lastbilarna i princip allokerar ett eget körfält under maxtimmen. På järnvägssidan är det viktigaste godsstråket– Malmö–Stockholm och stråket Malmö–Trelleborg.

Figur 5. Trafikökning för lastbilar 1990-2006 vid några punkter i det större trafiknätet i Skåne



Källa: Vägverket

Transittransporterna genom Öresundsregionen bedöms öka kraftigare än övrig trafik. De ökade godsflödena kommer främst att nyttja vägar och järnvägar i områdena närmast Öresundskusten, E6/E20, E4, Godsstråket genom Skåne, Södra stambanan, E20 och E47/E55 samt Öresundsbron. Nya flöden i öst-västlig riktning kan förväntas som en följd av ökad handel med de nya EU-länderna samt Ryssland, men flöden i nord-sydlig riktning är fortfarande dominerande.

ÖRIB (2007) redovisade att transittransporterna på väg genom Öresundsregionen beräknas öka från cirka 13 miljoner ton till cirka 22 miljoner ton och på järnväg från cirka 7,5 miljoner ton till cirka 14 miljoner ton. Det innebär en årlig ökningstakt på cirka 2,5 % på väg och 3 % på järnväg för perioden 2004–2025. Som jämförelse kan nämnas att den nuvarande långsiktiga ökningstakten under perioden 1993–2006 på väg E6 mellan Malmö och Helsingborg har varit betydligt högre, 5 %, med en än kraftigare tillväxt under de senaste fem åren. Det är därför stor risk att de prognostiserade ökningstalen kraftigt kommer att överskridas på de hårdast trafikerade stråken i västra Skåne.

Den dagliga lastbilstrafiken över Öresundsbron har under perioden 2001–2007 ökat från 420 till 930 lastbilar/dygn. Såväl antalsmässigt som mätt i andel av totaltrafiken har lastbilstrafiken på Öresundsbron en tämligen begränsad omfattning. Öresundsbrokonsortiets prognoser för 2025 redovisar en totaltrafik i intervallet 35 000–56 000 fordon/dygn varav 1 500–2 300 lastbilar/ dygn.

I Skåne dominerar två hamnar lastbilstrafiken i Skåne. Trelleborgs hamn med ca 466 000 lastbilar/år och Helsingborgs hamn med ca 442 000 lastbilar/år.

3.2.4 Flygtrafik

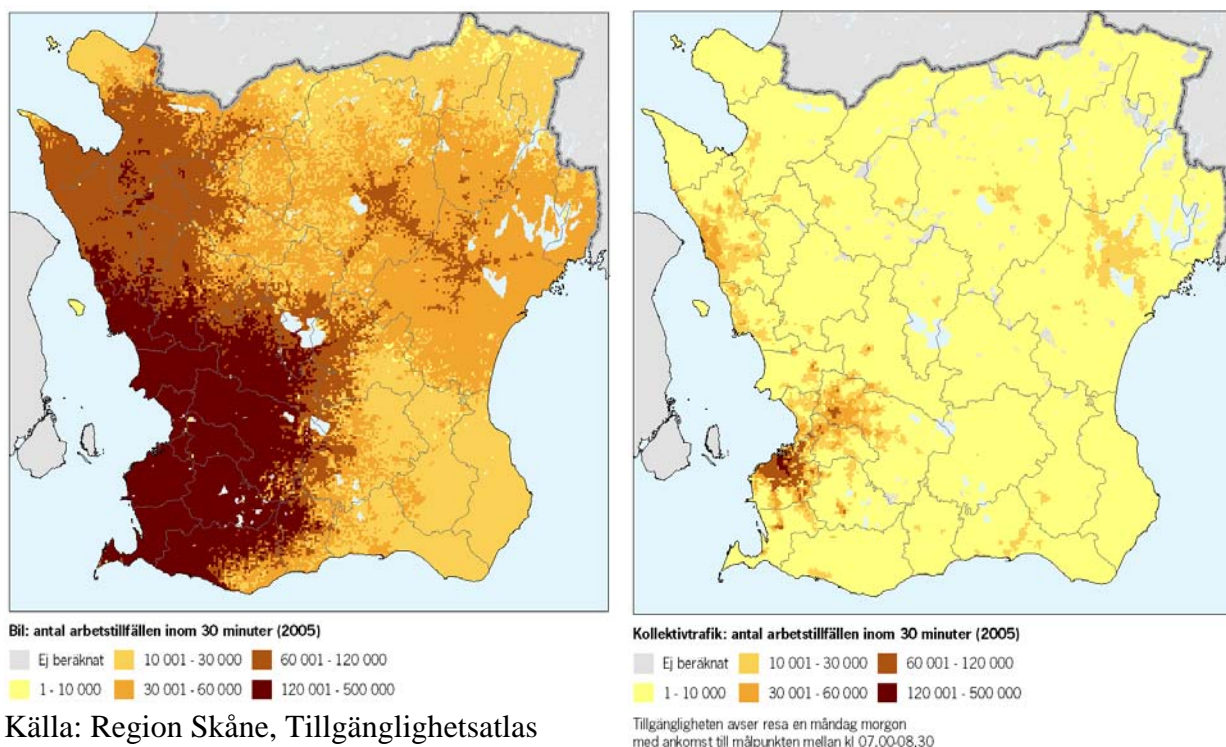
Kastrup hanterar ca 20 miljoner resor per år varav ca 30 % är svenskar, vilket gör Kastrup till den största "svenska" flygplatsen i regionen. Malmö Airport som storleksmässigt är ca en tiondel av Kastrup, är inne i en positiv utvecklingsfas med flera nya lågprislinjer etablerade under andra halvan av 2006. Ett 20-tal flygbolag, reguljära och charter opererar idag på Malmö Airport. Antalet destinationer var år 2007 34 varav 30 internationella (reguljär och charter).

Malmö Airport har som mål att från 2005 års nivå till år 2010 dubbla antalet resenärer till 4 miljoner per år. Passagerarfrekvensen år 2007 var totalt 1,9 miljoner, varav 1,15 miljoner inrikes. Fraktflyget utvecklas starkt och investeringar i nya godsterminaler har gjorts under 2006.

3.3 Konsekvenser och behov av ny infrastruktur

Trots den stora ökningen av kollektivtrafikresandet visar Region Skånes tillgänglighetsatlas tydligt att bilen är överlägsen kollektivtrafiken tidsmässigt vid arbetspendling från kranskommunerna in till Lund och Malmö. Figur 6 visar utbudet av arbetstillfällen inom 30 minuters restid med bil respektive kollektivtrafik.

Figur 6. Antal arbetstillfällen som nås inom 30 minuter med bil respektive kollektivtrafik



Källa: Region Skåne, Tillgänglighetsatlas

För att uppnå en hållbar regionförstoring är det viktigt att kollektivtrafiken förstärks i stråk från kranskommunerna till Lund och Malmö. Det är också viktigt att planera för nya bostäder och verksamheter i närheten till befintlig kollektivtrafik. I förslagen till de nya transportpolitiska målen (SIKA 2008a) blir detta tydligt. Formuleringen av transportsektorns övergripande mål föreslås nu vara *en långsiktigt hållbar och*

samhällsekonomiskt effektiv tillgänglighet för medborgare, näringsliv och offentlig verksamhet i hela landet. Begreppet tillgänglighet har därmed ersatt ordet transportförsörjning. Kortfattad information om de nya förslagen till de transportpolitiska målen återfinns i bilaga 1.

Den förväntade ökningen i befolkning, sysselsättning och resande samt den förväntade ökningen av godstransporter ställer nya krav på infrastrukturen i SSSV. För att undvika stora trängselproblem i trafiken och för att kunna bibehålla den höga tillväxtpotential som regionen har behövs fler investeringar för att få större nytta av Citytunneln. Miljön och klimatet förbättras genom ökat resande med kollektivtrafiken och överflyttning av gods till järnväg. Det behövs således stora satsningar på infrastrukturen.

Sydvästra Skåne är en port mot omvärlden med mycket transittrafik för gods. Det är därför av största vikt för SSSV-kommunerna att kombinera järnväg och väg, sjöfart och flyg så att gods och personer kommer fram snabbt, i tid och på ett säkert och miljövänligt sätt. För att minska lastbilstrafiken och därmed förbättra miljön och säkerheten, är det viktigt att göra insatser för att föra över gods på järnväg. Ökningen i transittrafiken visar att detta är en viktig fråga inte enbart för regionen utan för hela Sverige. Om inte transporterna och infrastrukturen fungerar på ett tillfredställande sätt i regionen innebär det förseningar för personer och gods till och från övriga Sverige.

I dagsläget går cirka 3 miljarder kronor per år till drift och underhåll samt investeringar i infrastruktur i Skåne. I Region Skånes prioriteringar ligger de prioriteringar som gjordes i förra planen stabila, dvs. Citytunneln ska färdigställas, utbyggnad av Södra stambanan Malmö-Lund, Trelleborgsbanan, Lommabanen och Simrishamnsbanan etapp 1 (Malmö-Dalby) och etapp 2 (Dalby-Tomelilla). När det gäller de nationella vägarna kommer Region Skåne att prioritera motorvägsutbyggnad på E6 Trelleborg-Vellinge, E22 Hurva och norrut samt på E65 Svedala-avfarten Sturup. Region Skåne har tagit del av hamnstrategiutredningen och utredningen angående flygplatser och avvaktar regeringens viljeinriktning när det gäller hamnar och flygplatser innan prioriteringar i infrastruktur görs för dessa områden.

Enligt Skånetrafiken (2008b) uppgår behovet av investeringar i Skåne till 123 miljarder fram till 2020.

Nedan anges projekt, utan prioriteringsordning, som är mycket viktiga att få till stånd för SSSV.

Väg

- *E22, fyrfälts-/motorvägsutbyggnad mellan Lund och Kristianstad* – E22 är en viktig väg som är hårt trafikerad och på många ställen är trafiksäkerheten låg. Vägen behöver byggas om till motorväg och mötesfri väg vilket ökar framkomligheten och gör att vägen blir säkrare.
- *E6 Fyrfälts-/motorvägsutbyggnad till Trelleborg* - En utbyggnad av E6 mellan Maglarp och Vellinge till motorväg/fyrfältsväg krävs för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. Region Skåne, Trelleborgs kommun, dess hamnbolag och Vellinge kommun förskotterar, pengar för att möjliggöra

en tidigare byggstart. Motorvägen blir 9,2 kilometer lång och trafikplatser föreslås söder om Vellinge, vid Håslöv och vid Skegrie.

- *E65 fyrfälts/motorvägsutbyggnad Svedala - avfarten vid Sturup* - E65 från Malmö till Ystad är motorväg till efter Svedala, ca 10 min från Malmö Airport. En fullt utbyggd motorväg är nödvändig för att få till stånd en positiv trafikutveckling på Malmö Airport.
- *Trafikplats mellan Lund Norra och Gastelyckan i Lund* - En ny trafikplats mellan Lund Norra och Gastelyckan är nödvändig för att inte tillväxten på Brunshög och Ideon ska begränsas.
- *Spillepengens trafikplats i Malmö* - En ombyggnad av Spillepengens trafikplats i Malmö är nödvändig för tillgängligheten till det nya hamnområdet samt för att minska trängseln.
- *Väg 108* – sträckan mellan Staffanstorp och Lund är starkt trafikerad och behöver byggas om till mötesfri 2+2 väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- *Väg 23* – Väg 23 genom Höör har pekats ut som en av den 100 farligaste vägsträckorna i landet. Den är en viktig väg mellan sydvästra och nordöstra Skåne. Ny väg öster om Höör föreslås i utredningarna.
- *E6/E20 trafikplats Alnarp/Åkarp* – Trafikplatsen behöver byggas om i samband med utbyggnaden av Södra stambanan.
- *Väg 913 och trafikplats Flädie* – sträckan Bjärred-Lund behöver byggas om i samband med utbyggnaden av Lommabanan. Trafikplats Flädie behöver också byggas om för att öka framkomligheten.

Järnväg

- *Södra Stambanan fyra spår Malmö-Lund* - En utbyggnad av Södra stambanan är nödvändig för kapaciteten på banan. En överenskommelse har nu nåtts angående utbyggnaden till fyra spår mellan Arlöv-Flackarp. I juni 2008 undertecknade Banverket, Burlövs kommun och Region Skåne ett avtal om utbyggnad till fyra spår och hur utformningen genom Åkarp ska se ut. Alla parter är nu överens om en nedsänkning av järnvägen i Åkarp på 5,5-6 m och med vissa delar övertäckta. Kostnaden är 2-2,5 miljarder kr. Finansieringen sker genom offentlig samverkan där Region Skåne och Burlövs kommun är medfinansierare med sammanlagt 150 miljoner kr. Resten bekostar Banverket.
- *Västkustbanan – dubbelspår Ängelholm-Maria* - Utbyggnad till dubbelspår på Västkustbanan delen Ängelholm-Maria krävs för att uppnå en ökad kapacitet och minskad restid till och från Göteborg.
- *Trelleborgsbanan* – För att få större utbyte av Citytunneln krävs att de planerade kapacitetsutbyggnaderna i Skåne kan fortsätta. Det är viktigt för en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem. När Trelleborgsbanan anpassas för persontrafik blir det möjligt att köra Pågatåg mellan Trelleborg

och Malmö samtidigt som godstrafiken kan köra som vanligt. Nya pågatågsstationer ska byggas i Trelleborg, Östra Grevie och Västra Ingelstad. I Trelleborg finns förslag på tre alternativa stationslägen.

- *Lommabanan* - För att få större utbyte av Citytunneln krävs att de planerade kapacitetsutbyggnaderna i Skåne kan fortsätta. Det är viktigt för en fortsatt utveckling av ett hållbart transportsystem. En kapacitetsutbyggnad på Lommabanan för att möjliggöra Pågatågstrafik och fortsatt godstrafik behövs. Nya stationer ska byggas i Furulund, Flädie, Lomma, Alnarp och Rinneback/Burlöv.
- *Simrishamnsbanan* – En ny järnvägsförbindelse, Simrishamnsbanan, är viktig för att binda ihop östra och västra delarna av Skåne samt för att utveckla ett hållbart transportsystem. Delen Malmö-Staffanstorps-Dalby är första etappen men på sikt ska banan förbinda Malmö och Simrishamn med en ny järnvägssträckning via Veberöd, Sjöbo och Tomelilla.
- *Kontinentalbanan* – Även efter Citytunnelns öppnande skulle Kontinentalbanan ha en stor betydelse för persontrafiken i regionen. Då kan dels nuvarande stationer såsom Persborg och Svågertorp trafikeras, men även nya, t.ex. Rosengård. Med trafikering vid dessa stationer nås stora befolkningstal.
- *Sturupspendeln* - En ny järnvägsförbindelse till Malmö–Sturup skulle innebära att flygplatsen kan nås med tåg i ett integrerat trafiksystem med Öresundståg och Pågatåg. Sturupspendeln skulle dessutom binda ihop västra och Östra Skåne med Själland/Köpenhamn och kunna skapa ett sammanhållet system med flygplatserna på Kastrup och i Roskilde.
- *Nya hållplatser i Vellinge* – För att förbättra kollektivtrafiken från Vellinge kommun finns behov av en utbyggnad av hållplatser för Pågatåg i Västra Ingelstad och Östra Grevie för att möjliggöra pågatågstrafik när Citytunneln tas i bruk.
- *Pågatåg norr om Höör* – Pågatågstrafik norr om Höör är viktigt för en hållbar regionförstoring i Skåne.
- *Depå, verkstad* – Det är av stor vikt att planeringen även omfattar en bra lösning för depå och verkstad av persontågen.
- *Spårförbindelse östra delarna Lund-Malmö* – En ny spårförbindelse mellan östra Lund och östra Malmö kan bli aktuellt på sikt då pendlingen mellan orterna är mycket hög.
- *Höghastighetsbana Malmö – Stockholm* – Ett bra konkurrensmedel med flyget av miljöhänsyn är en höghastighetsbana Malmö-Stockholm. Restiderna skulle minska väsentligt.
- *Höghastighetsbana Malmö – Hamburg* – Med beslutet att bygga Fehmarn Bältbron finns det stora möjligheter att väsentligt minska restiderna Malmö-

Hamburg med en höghastighetsbana. Det är bra av miljöhänsyn men innebär också stora möjligheter för regionen i form av ökade arbetsmöjligheter och större marknad för företag. Enligt uppgift från Nytt från Öresund 29 augusti 2008 har en majoritet av Folketingspartierna nu ändrat sig och öppnar för höghastighetståg genom Danmark. Nu har regeringspartierna bett Transportministeriet utreda hur Danmark tillsammans med Sverige skulle kunna bygga en förbindelse mellan Hamburg och Stockholm, över Öresund.

- *Helsingborg-Helsingör förbindelse*- En HH-förbindelse skulle innebära möjligheter köra järnvägsgods över Helsingborg-Helsingborg och på så sätt frigöra kapacitet på Västkustbanan och Öresundsbron.
- *Yttre godsspår* – Ett yttre godspår utanför tätorterna Malmö, Lund och Lomma är av stor vikt då mer gods planeras föras över till järnväg. För att godstrafiken ska få bättre tidlägen och ökad rättidighet samtidigt som persontrafik på järnväg ska vara av hög kvalitet när trafiken förväntas öka måste en yttre gods bana utanför Lomma, Lund och Malmö komma till stånd. En yttre gods bana minskar buller i tätorterna samtidigt som den frigör kapacitet på Södra stambanan och Kontinentalbanan.

Lätt spårtrafik

- *Light-rail i Malmö stad* - Varje dag genomförs 180 000 personresor till, från och inom Malmö, vilket motsvarar nästan hälften av invånarna i Skånes kommuner. Då har ingen hänsyn tagits till resor för fritid, nöje, studier, inköp m.m. Malmös förutsättningar som tillväxtmotor i Öresundsregionen kräver en systemöversyn där trafiken inom stadsgränsen måste ges ett statligt ansvar. Storstädernas trafik måste därför utvecklas till ett nationellt ansvar. Ett hela resan perspektiv måste tas hänsyn till vid finansieringen av kollektivtrafik i Malmö och Lund. En studie pågår för närvarande i Malmö ”Framtidens kollektivtrafik” som behandlar lätt spårtrafik i staden.
- *Light-rail i Lund stad* – I Lund måste också ett hela resan perspektiv tas hänsyn till vid planering av kollektivtrafiken. I Lund är planerna att Lundalänken ska trafikeras med lätt spårtrafik framöver.
- *Light-rail Malmö-Falsterbonäset* – Vellinge kommun utreder för närvarande förutsättningar för att skapa ett reservat för lightrail-trafik från Näset till Vellinge med vidare förbindelse till Malmö. En sådan förbindelse skulle vara en bra utveckling mot ett hållbart trafiksystem i regionen.
- *Light rail Malmö-Lomma-Löddeköpinge* - En förbindelse med lätt spårtrafik i sträckningen Malmö-Lomma-Löddeköpinge skulle vara en bra utveckling mot ett hållbart trafiksystem i regionen.
- *Light-rail Lund-Dalby* - En förbindelse med lätt spårtrafik i sträckningen Lund-Dalby skulle vara en bra utveckling mot ett hållbart trafiksystem i regionen.

- *Light-rail Lund-Staffanstorps* - En förbindelse med lätt spårtrafik i sträckningen Lund-Staffanstorps skulle vara en bra utveckling mot ett hållbart trafiksystem i regionen.
- *Light-rail Lund-Södra Sandby* - En förbindelse med lätt spårtrafik i sträckningen Lund-Södra Sandby skulle vara en bra utveckling mot ett hållbart trafiksystem i regionen.
- *Light-rail Lund-Bjärred* - En förbindelse med lätt spårtrafik i sträckningen Lund-Bjärred skulle vara en bra utveckling mot ett hållbart trafiksystem i regionen.

Hamnar

- *Flytt av hamnen CMP* - Hamnen CMP med logistikcentrum och kombiterminal ska flyttas till Norra hamnen i Malmö. Inför denna flytt behövs bra anslutningar med väg och järnvägsförbindelser.

Tre av de tio hamnarna som pekades ut i hamnstrategiutredningen (SOU 2007:58) finns i Skåne. Det var Malmö, Trelleborg och Helsingborg. De hamnar som identifieras föreslås ges prioritet i förhållande till övriga hamnar när det gäller statlig finansiering i infrastruktursystemet, inte bara när det gäller farleder i vatten till hamnarna, utan också när det gäller den landbaserade infrastruktursystemet. Vad det kommer att innebära i prioriteringen av infrastrukturinvesteringarna är ännu svårt att säga. Kortfattad information om hamnstrategiutredningen finns i bilaga 1.

4. En begränsad budget hindrar infrastrukturinvesteringar och tillväxt

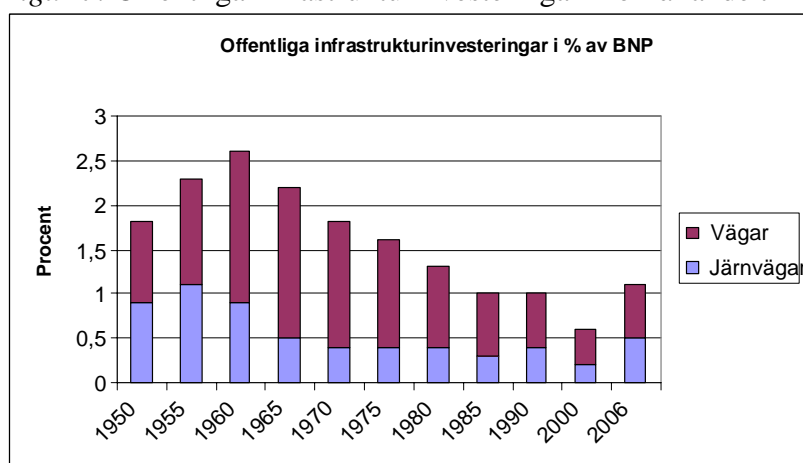
Vägverket och Banverket får varje år anslag över stadsbudgeten för att bygga, driva och underhålla vägar och järnvägar. Som alternativ till anslagsfinansiering förekommer det att Vägverket och Banverket enligt riksdagens beslut lånar till investeringen från Riksgäldskontoret. Då belastas inte anslaget vid investeringstillfället utan med räntor och amorteringar under lånets återbetalningstid.

4.1 Ekonomiska ramar för infrastrukturinvesteringar

Banverkets ekonomiska ramar uppgår för hela landet i dagsläget till cirka 6,8 miljarder kronor. Vägverkets årliga budgetramar för vägar ligger på 7,3 miljarder kronor (prinsnivå 2007). Dessa är uppdelade på de nationella stamvägarna (3,5 miljarder kronor), regional transportinfrastruktur, inkl. bidrag till kommuner och kollektivtrafik (2,4 miljarder kronor) samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion (1,4 miljarder kronor).

Infrastrukturinvesteringarna och kostnaderna för drift och underhåll i Skåne uppgår i dagsläget till cirka 3 miljarder kr per år.

Figur 7. Offentliga infrastrukturinvesteringar i förhållande till BNP



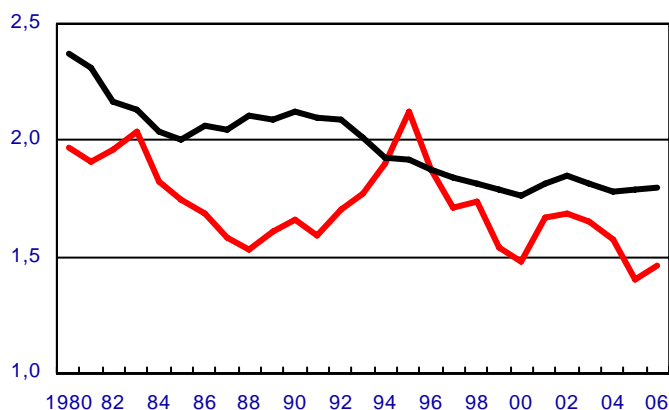
Källa: Föredrag av Sveriges Byggindustrier och SKL, 9 juni 2008

Om man sätter de offentliga infrastrukturinvesteringarna i Sverige i relation till BNP ser man tydligt att infrastrukturinvesteringarna har minskat i relation till BNP sedan toppnoteringen 1960. Efter bottennoteringen 2000 har dock infrastrukturinvesteringarna ökat i förhållande till BNP och 2006 uppgick denna relation till cirka 1 procent.

I NUTEK (2006a) hänvisas till en OECD studie som även den konstaterar att de nationella infrastrukturinvesteringarna i Sverige är låga, under genomsnittet för OECD. I rapporten konstateras "Att öka kapaciteten i storstadsregionernas transportinfrastruktur är således inte bara en fråga om regional omfördelning av statens infrastrukturinvesteringar. Lika centralt är åtgärder för att öka den totala nationella investeringsvolymen."

I Figur 8 ser vi att infrastrukturinvesteringarna som andel av BNP har sjunkit både i Sverige och i resten av västvärlden sedan 1980-talet. Sverige har dock legat en bra bit under genomsnittet för de övriga länderna under i stort sett hela perioden.

Figur 8. Internationell jämförelse av nyinvesteringar i infrastruktur som andel av BNP (Sverige röd, samtliga länder svart)



Källa: Föredrag av NUTEK 9 juni 2008

4.2 Alternativa finansieringsformer

När det gäller investeringar i infrastruktur finns det behov och önskemål som sträcker sig långt över de statliga ekonomiska ramarna för detta ändamål. För projekt som är samhällsekonomiskt motiverade och uppfyller de transportpolitiska målen finns det möjligheter för andra finansieringslösningar än via statliga anslag (Finansdepartementet 2008a, Ekonomistyrningsverket 2007, VTI 2007, www.lightrail.se). Exempel på sådana finansieringslösningar är:

- *Bidrag från kommuner, regioner och landsting*, exempel Citytunneln i Malmö och Södra länken i Stockholm
- *Brukaravgifter/trängselskatter/vägavgifter*, exempel Öresundsbron, Stockholmsförsöket med trängselskatter, London CC och bompeng i Norge
- *Intressentfinansiering/del i markvärdestegring*, exempel Köpenhamns tunnelbana, bussterminal i Helsingfors och framöver Södertunneln i Helsingborg
- *Kommunala fastighetsavgifter*, exempel Location Benefit Levy i Storbritannien och Impact Fee i USA
- *Lokala och regionala ev. direktdestinerade skatter på konsumtion, arbete eller inkomst*, exempel Versement Transport i Frankrike och del av drivmedel-skatten i Tyskland och USA
- *Offentlig-privat samverkan (OPS)*, exempel Portugals nationella vägprogram, höghastighetsjärnväg i Nederländerna och den nya flygplatsen i Aten

De olika finansieringslösningarna beskrivs kortfattat i bilaga 2.

4.3 Det kostar att vänta

Huvudbudskapet i det som kallas den Nya Ekonomiska Geografin är att urbana ekonomier är viktiga för ekonomisk tillväxt och att större regioner växer fortare än mindre. Tillväxten i Sverige koncentreras till allt större regioner och de funktionella regionerna förstoras. Funktionella regioner är pendlingsregioner, sammanhängande territorier där människor både bor och arbetar. I sådana pendlingsregioner kan invånarna byta arbete utan att flytta och arbetsgivarna kan flytta inom regionen och behålla samma tillgång till arbetskraft. Malmö-Lunds lokala arbetsmarknad (pendlingsregion) har de senaste åren ökat genom regionförstoring då två tidigare pendlingsregioner numera räknas som en.

Transportinvesteringar påverkar ekonomin på flera sätt. Exempelvis ger lägre transportkostnader och snabbare transporter en ökad marknadsstorlek, regionsförstoring, vilket i sin tur medför ökad produktion och högre inkomster. I en större marknad finns underlag för skalfördelar och stordriftsfördelar när det gäller inköp, forskning, produktion m.m. Om denna marknad växer genom exempelvis regionförstoring kan ytterligare företag och branscher nå skalfördelar och marknaden växer ytterligare. Storleken på regionen förefaller därmed ha betydelse för tillväxten och regionens attraktivitet.

En större marknad har bättre förutsättningar för att attrahera kvalificerad arbetskraft. Matchningen på arbetsmarknaden kan förbättras, vilket gynnar både företag och arbetskraft. Minskade transportkostnader leder också till ökad konkurrens, vilket i sin tur resulterar i ökad produktivitet. Även företagens lokalisering påverkas av minskade transportkostnader. När företagens lokalisering leder till kluster och regional specialisering ökar produktiviteten. Genom effektivare transporter kan logistiken förbättras genom att t.ex. fordonsparken utnyttjas effektivare, bättre system för lossning/lassning och ökad användning av "just-in-time"-processer möjliggörs.

Flera empiriska studier har gjorts angående sambandet mellan infrastruktur och ekonomisk tillväxt. Två metaanalyser av empiriska studier, Sveriges Byggindustrier (2003) och NUTEK (2006), visar att det finns ett entydigt positivt samband mellan infrastrukturinvesteringar och ekonomisk tillväxt. Den första rapporten visar att infrastrukturens outputelasticitet ligger på 0,17, vilket innebär att en procent ökning av infrastrukturkapitalet på sikt ökar produktionen med 0,17 procent. Det kan också uttryckas som att en infrastrukturinvestering på 1 miljard kronor medför att näringslivets produktion på sikt ökar med 170 miljoner kronor. I den andra rapporten är bedömningen att denna outputelasticitet är något över 0,1, vilket fortfarande är en hög effekt.

Om infrastrukturinvesteringar inte kommer till stånd eller blir kraftigt försenade innebär det därmed att de förväntade effekterna i tillväxt uteblir eller uppkommer senare. Ett exempel på detta är en analys av NUTEK (2007) där en "baklängesberäkning" har gjorts. Istället för att beräkna den samhällsekonomiska nyttan med projektet har det samhällsekonomiska intäktsbortfallet beräknats till följd av att en rad centrala infrastrukturprojekt i storstäderna har blivit kraftigt försenade. För Malmöregionen har utgångspunkten varit de objekt som ingick i den s.k. "Hulterströmöverenskommelsen" 1992. De objekt som ingår i NUTEKs beräkningar för Malmöregionen är dock endast Citytunneln, dubbelspår på Västkustbanan mellan Malmö och Göteborg samt tre spår på Södra stambanan mellan Lund och Malmö. I

överenskommelsen från 1992 var tidpunkten för färdigställande av dessa objekt 1998 eller 2000. De tidplaner som NUTEK har använt sig av i beräkningarna är färdigställande av Citytunneln 2011, Södra stambanan Malmö-Lund 2012, Västkustbanan 2020. De antar därför att alla alternativen är genomförda 2012.

Det skattade intäktsbortfallet till 2020 i NUTEKs rapport motsvarar 10 miljarder (2005 -års prisnivå) kronor för Skånes del. Tidplanen för färdigställandet av objekten är alldeles för optimistisk i NUTEKs rapport, för Västkustbanan och Södra stambanan där delen Arlöv-Flackarp beräknas vara färdig 2018. Det beräknade inkomstbortfallet är därför med all sannolikhet alldeles för lågt skattat och Skånes förlust av försenande och senarelagda investeringar är betydligt högre än de skattade 10 miljarderna (2005-års prisnivå).

Det finns kritik mot att den kalkylmetodik som används vid samhällsekonomiska kalkyler i Sverige idag inte tar tillräcklig hänsyn till ekonomisk tillväxt till följd av infrastrukturinvesteringen. För storstäder skulle effekterna bli större om en mer dynamisk modell används som bygger på teorin om den nya ekonomiska geografin där stora regioner växer mer än små (föredrag av Tore Englén NUTEK). För Skånes och Malmös del blir konsekvenserna av att inte ta hänsyn till Öresundsintegrationen lägre investeringstakt och därmed sämre tillväxt, lägre sysselsättning och minskad konkurrenskraft.

5. Sammanfattande bedömningar

Den förväntade höga befolkningstillväxten i Skåne på 200 000 invånare fram till 2025-2030, där en stor del av ökningen förväntas ske i Malmö och Sydvästra Skåne innebär ett mycket stort behov av utbyggd infrastruktur. På den danska sidan av Öresund kommer en allt mindre del av befolkningen att vara i arbetsför ålder. Danmark kommer därför att vara i stort behov av svensk arbetskraft vilket kommer att öka pendlingen över sundet kraftigt. Skåne har haft den största ökningen i kollektivtrafikresandet de senaste åren och förväntas även framöver få en stark ökning.

Citytunneln löser väsentliga kapacitetsproblem i Skåne men för att ge större utbyte av investeringen krävs att de planerade kapacitetsutbyggnaderna i Skåne kan fortsätta. Då får vi också en fortsatt utveckling mot ett hållbart transportsystem.

Sydvästra Skåne är en port mot omvärlden med mycket transittrafik för gods. Det är därför av största vikt för SSSV-kommunerna att kombinera järnväg och väg, sjöfart och flyg så att gods och personer kommer fram snabbt, i tid och på ett säkert och miljövänligt sätt. För att minska lastbilstrafiken och därmed förbättra miljön och säkerheten, är det viktigt att göra insatser för att föra över gods på järnväg. Ökningen i transittrafiken visar att detta är en viktig fråga inte enbart för regionen utan för hela Sverige. Om inte transporterna och infrastrukturen fungerar på ett tillfredställande sätt i regionen innebär det förseningar för personer och gods till och från övriga Sverige. För att öka rättidigheten för godstrafik och kunna erbjuda bättre tidlägen samtidigt som persontrafik av hög kvalitet ska kunna erbjudas, måste en yttre gods bana utanför Lomma, Lund och Malmö komma till stånd.

Eftersom två av de utpekade hamnarna i hamnstrategiutredningen ligger i SSSV-området är det viktigt att även vägar och järnvägar i regionen är anpassade till godsvolymer. Ökningen i transittrafiken visar att detta är en viktig fråga inte enbart för regionen utan för hela Sverige. Om inte transporterna och infrastrukturen fungerar på ett tillfredställande sätt i regionen innebär det förseningar för personer och gods till och från övriga Sverige

Järnvägen har den största utvecklingspotentialen och är bäst för miljön. Järnvägsinvesteringar kräver dock ett bra möte mellan tågtrafiken och kollektivtrafiken i de större orterna Malmö och Lund. Malmös förutsättningar som tillväxtmotor i Öresundsregionen kräver en systemöversyn där trafiken inom stadsgränsen måste ges ett statligt ansvar. Storstädernas trafik måste därför utvecklas till ett nationellt ansvar. Ett hela resan perspektiv måste tas hänsyn till vid finansieringen av kollektivtrafik i Malmö och Lund.

SSSV måste också gemensamt agera för att korridoren för en framtida höghastighetsbana till Stockholm och Hamburg etableras där befolkningen är som störst, dvs. i Malmö-Lund. Det är också av stor vikt att den kan byggas etappvis som komplement till Södra stambanan.

Malmö och Öresundsregionen är en tillväxtregion och en av Sveriges ekonomiska motorer och drivkraft för utveckling och tillväxt. För att inte denna utveckling ska

hämmas i form av trängsel och längre pendlingstider när befolkningen ökar är det viktigt att nödvändiga investeringar i infrastrukturen kommer till stånd. Om inte beslut om viktiga infrastrukturinvesteringar tas innebär det stora förluster för samhällsekonomin och det blir svårt att planera för och få en hållbar tillväxt. Det kostar att vänta!

Källförteckning

- Banverket (2008) Svenska höghastighetsbanor, rapport 2008-05-30
- Banverket (2007a) Järnvägens bidrag till samhällsutvecklingen – inriktningsunderlag 2010–2019, Huvudrapport
- Banverket (2007b) Järnvägens bidrag till samhällsutvecklingen – inriktningsunderlag 2010–2019, Underlagsrapport – Investeringar och förbättringar
- Banverket, regional direktör Jens Möllers presentation ”Banverkets prioriteringar i Skåne” vid konferensen Öresundsregionens infrastruktur, 28 maj 2008
- Banverket, telefonsamtal med Karin Nilsson, 23 juni 2008
- Banverket, telefonsamtal med Lennart Lennefors 24 juni 2008
- Ekonomistyrningsverket (2007) Alternativ finansiering av vägar och järnvägar, ESV 2006:29
- Finansdepartementet (2008a) Kommunal medfinansiering av regionala infrastrukturprojekt, Ds 2008:11
- Finansdepartementet (2008b), 2008 års ekonomiska vårproposition, Förslag till riktlinjer för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken, Regeringens proposition 2007/08:100
- ITPS (2008) Regionernas tillstånd 2007, En rapport om tillväxtens förutsättningar i svenska regioner
- NUTEK (2007) Hur mycket kostar det att vänta? – en kontrafaktisk analys, R2007:08
- NUTEK (2006a) Storstadspolitik för nationell tillväxt – åtta utmaningar
- NUTEK (2006b) Infrastruktur och ekonomisk tillväxt – en makroekonomisk översikt, R2006:24
- NUTEK – föredrag av Tore Englén – storstäder, infrastruktur och ekonomisk tillväxt, 28 augusti 2008
- NUTEK – föredrag 9 juni 2008
- Nytt från Öresund, 29 augusti 2008
- Region Skåne, Tillgänglighetsatlas, Geografisk tillgänglighet för Skåne
- Region Skåne (2008) Systemanalys för infrastrukturen i Skåne, Underlagsarbete till långsiktig åtgärdsplanering av infrastrukturen i Skåne 2010-2020, delredovisning 19 juni 2008
- Region Skåne, Inriktning för infrastrukturplaneringen i Skåne 2010-2019
- Region Skåne (2007), Infrastrukturplanering för Skåne 2010 – 2019 – inriktningsdialog, remissversion 2007-03-22
- Region Skåne, telefonsamtal med Mats Persson vid några tillfällen
- SIKA (2008a) Förslag till ny transportpolitisk målstruktur, Del 2 Förslag till reviderade mål, Redovisning av ett regeringsuppdrag, 2008:3
- SIKA (2008b) Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 4, 2008:3
- Skånetrafiken (2008a) Resvanor i Syd 2007
- Skånetrafiken (2008b) Tågstrategi 2037, Remissversion 2008-01-16

Skånetrafiken, insamlade remissvar från Tågsstrategin 2037

SOU 2008:24 Svensk klimatpolitik

SOU 2007:70 Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet, oktober 2007

SOU 2007:59 Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet - ett framtidsperspektiv

SOU 2007:58 Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet

SSSV (2008) Befolkningsutveckling och bostadsförsörjning i SSSV 2008, april 2008

SSSV (2007) Lätt spårtrafik i Skåne – en inledande studie

SSSV (2003) Remissvar på nationell Banhållningsplan, nationell Vaghållningsplan samt länsplan för transportinfrastruktur i Skåne, 2003-02-27

Sveriges Byggindustrier (2003) Infrastruktur och ekonomisk tillväxt

Trivector (2008) Koncept 1, Regionala systemanalyser för Skåne – underlag till Region Skånes regeringsuppdrag, 2008:39

VTI (2007) En svensk modell för offentlig-privat samverkan vid infrastrukturinvesteringar, Rapport framtagen av en för Banverket, VTI och Vägverket gemensam arbetsgrupp, VTI rapport 588

Vägverket (2007a) Underlag till infrastrukturplaneringen 2010-2019 vägtransportsektorn

Vägverket (2007b) Underlag till infrastrukturplaneringen 2010-2019 vägtransportsektorn, 1 Vad kan åstadkommas vid olika ekonomiska ramar, 2007:78

Vägverket (2007c) Underlag till infrastrukturplaneringen 2010-2019 vägtransportsektorn, 2 Förutsättningar för infrastrukturplaneringen, 2007:79

Vägverket (2007d) Underlag till infrastrukturplaneringen 2010-2019 vägtransportsektorn, 3 Underlagsrapporter, 2007:80

Vägverket (2006) Godstransporter genom Skåne och Blekinge, 2006:109

WSP analys och strategi (2008) Regional utveckling, attraktivitet och kollektivtrafikens förutsättningar – två framtidsbilder för Malmö stad.

www.lightrail.se

www.luftfartssyrelsen.se

www.lfv.se

www.scb.se

www.webor.se

Öresundsbarometern, Tema: Infrastruktur, nr 14 november 2007

Öresundskomiteen, Infrastrukturen i Öresundsregionen, 16 augusti 2007

ÖRIB (2008) Öresundsregionens infrastruktur og byudvikling Fas II (2008) Øresundsregionen 2025, Scenarier for trafik- og byudvikling, juni 2008

Bilaga 1. Den nationella infrastrukturpolitiken

Det är riksdagen som beslutar om mål, ekonomiska ramar, planeringskriterier och ansvarsfördelning för infrastrukturplaneringen. Utifrån dessa kriterier upprättar Banverket, Vägverket och länen långsiktiga planer för nationell respektive regional transportinfrastruktur. Anslag fastställs årsvis i samband med budgetproposition och regleringsbrev.

Den långsiktiga infrastrukturplaneringen görs i två steg; först planeras inriktningen, och sedan åtgärderna. Föregående proposition, "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem", 2001/02:20, beslutades av riksdagen i december 2001. De nuvarande planerna löper från 2004 till 2015.

Hösten 2008 planerar regeringen att lämna en proposition till riksdagen som handlar om framtidens resor och transporter. Propositionen innehåller mål, ekonomiska ramar och inriktning för planeringsperioden 2010-2020. Regeringen överlämnar propositionen till riksdagen och när riksdagen godkänt den följer arbetet med åtgärdsplaneringen för trafikverken och regionerna/länen. Trafikverken ska då tillsammans med regionerna/länen föreslå investeringar inom de givna ekonomiska ramarna. Regeringen beräknas besluta om innehållet i de nationella planerna i december 2009.

I 2008 års vårproposition var regeringens utgångspunkt för den nya planeringsomgången att *"samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioritering av infrastrukturinvesteringar och att det, jämfört med de planer som den tidigare regeringen fastställt, innebär att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn."*

I den kommande budgetpropositionen förväntas ökade anslag till infrastrukturen och en redogörelse för inriktningen på kort sikt. Den kommande klimatpropositionen förväntas också få betydelse för infrastrukturinvesteringarna.

Utredningar och analyser som underlag till propositionen

För att få ett bättre övergripande perspektiv på transportslagen i propositionen har olika myndigheter fått uppdrag att ta fram underlag. Utredningsunderlaget har bland annat gällt noder, hamnar, flygplatser, kombiterminaler och höghastighetsbanor, transportpolitiska mål och samhällsekonomiska kalkyler.

Hamnstrategiutredningen

Nyligen har det genomförts en statlig utredning om strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58). Utredningen har identifierat hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet. De hamnar som identifieras föreslås ges prioritet i förhållande till övriga hamnar när de gäller statlig finansiering i infrastrukturens systemet, inte bara när det gäller farleder i vatten till hamnarna, utan också när det gäller det landbaserade infrastrukturens systemet.

Följande hamnar föreslås av Hamnstrategiutredningen som strategiska noder i det svenska godstransportsystemet;

- Gävle
- Göteborg
- Helsingborg
- Karlshamn tillsammans med samverkanshamnen Karlskrona
- Luleå
- Malmö
- Norrköping
- Stockholm (Kapellskär)
- Sundsvall
- Trelleborg

Urvalet av hamnar motiveras av att det är viktigt att skapa bästa möjliga förutsättningar för godstransporter via hamnar som är av stor betydelse för det svenska näringslivet. Statens roll är att ge förutsättningar för en effektiv och väl fungerande omkringliggande infrastruktur till hamnarna. De stordriftsfördelar som finns i olika intermodala transporter gör att det är viktigt att prioritera de viktigaste hamnarna för att utnyttja infrastrukturen så effektivt som möjligt.

Malmö hamn har ansetts ha en nationellt strategisk betydelse som s.k. brohamn (hamn med viktig funktion för handelsströmmarna till grannländerna), och som s.k. energihamn (hamn där stora mängder oljeprodukter och andra bränslen hanteras).

Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn och den tredje största brohamnen i hanterad godsmängd. Hamnen är också viktig för färskvarutransporter till Sydsverige och Mälardalen.

Trelleborgs Hamn är den största brohamnen till Sveriges viktigaste handelspartner Tyskland. Hamnen har också utvecklat en stor intermodal verksamhet med stor utvecklingspotential.

Flygplatsutredningen

Regeringen beslutade i juni 2006 om en översyn av det samlade svenska flygplats-systemet. Syftet med översynen var att med utgångspunkt från de transportpolitiska målen lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige. Uppdraget har omfattat samtliga flygplatser, det vill säga både statliga, kommunala och privata, som i dag har linjetrafik. I uppdraget har ingått att analysera förutsättningar för och effekterna av en omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser samt att lämna förslag till en robust och långsiktig finansieringsmodell för det samlade flygplatssystemet. Vidare har det ingått i uppdraget att belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturhållare för flygplatser samt att redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer - både i förhållande till de transportpolitiska målen och till de företagsekonomiska krav som i dag finns på verket. Arbetet redovisades i oktober 2007 (SOU 2007:70).

Flygplatsutredningen föreslår en indelning av flygplatserna som i dag har linjetrafik i tre kategorier:

- Nationellt strategiska flygplatser
- Regionalt strategiska flygplatser
- Övriga flygplatser

Förlaget är att staten ska garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av eventuellt underskott för drift av flygplatsen för de nationellt strategiska flygplatserna. För de flygplatser som ligger inom Luftfartsverket sker detta genom korssubventionering och för de flygplatser som inte är statligt ägda ges ersättningen via det statliga ersättningsystemet. För de regionalt strategiska flygplatserna föreslås ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen. För övriga flygplatser föreslås ingen statlig driftersättning utgå. Som nationellt strategiska flygplatser föreslås Arlanda, Bromma, Landvetter, Malmö, Arvidsjaur, Kiruna, Luleå, Umeå, Visby och Östersund. I kategorin regionalt strategiska flygplatser föreslås för Skånes del Kristianstad och Ängelholm ingå.

Indelningen i kategorierna utgår från den aktuella flygplatsens bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen främst i form av förbättrad tillgänglighet för medborgarna och näringslivet i den aktuella regionen. Genom att dela in flygplatserna i olika kategorier kan de statliga resurserna koncentreras till ett antal flygplatser som bidrar till att stärka den nationella och internationella tillgängligheten.

I utredningen föreslås vidare att Luftfartsverket, som i dag är ett affärsverk, den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag. Ett bolag för flygplatsdrift och ett för flygtrafikledning. Utredaren föreslår också att regeringen överväger möjligheten att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget. Förslaget innebär också att Luftfartsverket får klartecken att börja förhandla om en försäljning av de flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska till regionala/kommunala/privata intressenter. Även en utförsäljning av någon av de större flygplatserna till regionala/kommunala/privata intressenter bör övervägas. Lämpliga flygplatser för detta skulle enligt översynen kunna vara Landvetter eller Malmö.

Kombiterminalutredningen

Banverket har fått regeringens uppdrag att föreslå ett strategiskt nät med kombiterminaler. Uppdraget bestod i att peka ut ett antal strategiskt viktiga kombiterminaler i vilka staten är beredd att ta ett särskilt ansvar för de förutsättningar som gäller för att utnyttja terminalen. Uppdraget omfattade också uppgiften att lämna förslag till hur verksamheten i dessa terminaler ska organiseras. Då det fanns ett klart samband mellan denna utredning och hamnstrategiutredningen samordnades de. Utredaren redovisade arbetet i september 2007 (SOU 2007:59).

Kombiterminalutredningen utgick från följande principer vid urvalet av vilka kombiterminaler som bör ses som strategiska i ett samlat nät för kombitrafik inrikes och i kontakt med hamnar för import- och exportgoods:

- Noder ska finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden.
- Noder ska finnas i lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter för ett eller flera trafikslag inom de viktiga stråken och som har koppling till viktiga internationella transportstråk.

- Noder ska ligga i strategiska lägen – dvs. där de stora stråken möts.
- Noder ska ligga där det är lätt att byta mellan trafikslag och omfördela flöden till olika destinationer.

Med utgångspunkt i dessa principer föreslår Kombiterminalutredningen att följande orter pekas ut som lämpliga att förlägga eller ytterligare utveckla omlastningsmöjligheterna för enhetslastbärare (växelflak, containrar och trailrar):

- Göteborg
- Hallsberg
- Jönköping
- Luleå
- Malmö
- Stockholm
- Umeå
- Älmhult

De utvalda orterna utgör naturliga slutpunkter på stråken samt – vad gäller terminalerna – på orter där de stora stråken möts. Genom att satsa särskilt på att dessa godsnoder ska fungera rationellt och effektivt kan staten på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter och samtidigt hushålla med begränsade resurser.

Höghastighetsbanor

Banverket redovisade i början på sommaren sitt uppdrag till regeringen angående fördjupade analyser av de marknadsmässiga och samhällsekonomiska förutsättningarna för svenska höghastighetsbanor (Banverket 2008).

Rapportens slutsatser är att de marknadsmässiga och samhällsekonomiska förutsättningarna för att bygga ett höghastighetsnät i Sverige är goda. Banverkets rekommendationer till fortsatt beredning av höghastighetsbanor är utifrån rapporten:

- Att regeringen i ett politiskt inriktningsbeslut fastställer en fortsatt inriktning mot att separera höghastighetsbanor för järnväg i Sverige.
- Att Banverket ges i uppdrag att fortsätta ta fram ytterligare beslutsunderlag till regeringen, genom att fortsätta befintliga planeringsprocesser samt utreda Europabanan ytterligare och tillsammans med Danmark göra nödvändiga systemanalyser av infrastruktur och trafik i Öresundsområdet
- Att Banverket ytterligare utreder en möjlig etappindelning av ett genomförande av Götalandsbanan och Europabanan.
- Att regeringen överväger särskild finansiering av höghastighetsjärnvägar.

Transportpolitiska mål

SIKA redovisade 27 juni 2008 (SIKA (2008a) sina förslag till reviderade transportpolitiska mål till Näringsdepartementet. Revideringen har genomförts på regeringens uppdrag i samråd med trafikverken, övriga berörda myndigheter, regioner och kommuner. Förslagen på de transportpolitiska målen ska nu skickas ut på remiss för att sedan ingå i infrastrukturpropositionen som förväntas komma under hösten.

Formuleringen av transportsektorns övergripande mål föreslås nu vara *en långsiktig hållbar och samhällsekonomiskt effektiv tillgänglighet för medborgare, näringsliv*

och offentlig verksamhet i hela landet. Den föreslagna formuleringen av det övergripande målet, överensstämmer till stor del med det gamla, men ordet tillgänglighet har ersatt begreppet transportförsörjning. Nu betonas att transportsektorns bidrag till samhällsutvecklingen inte ligger i själva rörligheten för gods och människor, utan snarare på rörlighetens syfte. Informationsteknik och transportsnål planering av bebyggelsen blir därmed intressanta alternativ.

Det övergripande målet för transportsektorn uttrycks med fyra delmål. Det första delmålet omfattar transportsystemets funktion, dvs. att tillgodose behoven av tillgänglighet. Tillgänglighet definieras som *möjligheten att minimera eller överbygga geografiska avstånd för att skapa kontaktmöjligheter och närhet till nyttor och funktioner så att behoven hos medborgare, näringsliv och offentlig verksamhet kan tillgodoses.* De övriga delmålen behandlar villkor som måste beaktas för att tillgängligheten ska utvecklas i en långsiktigt hållbar och samhällsekonomisk effektiv riktning. Dessa villkor är säkerhet och trygghet, jämställdhet och fördelning samt miljö. Delmålen kvantifieras genom indikatorer som baseras på kvantitativa mått. Regional utveckling, som tidigare var ett av de transportpolitiska målen, återfinns nu genom indikatorer under delmålet tillgänglighet.



Källa: SIKa (2008a)

Samhällsekonomiska kalkyler

En utredning angående samhällsekonomiska kalkyler görs för närvarande på uppdrag av Näringsdepartementet som förberedelse inför åtgärdsplaneringen. Utredningen ska redovisas den 30 september 2008 och behandlar bl.a. förutsättningarna för gods- och persontrafik och jämförbarheten mellan väg- och järnvägs-kalkylerna. Det har tidigare framkommit kritik mot att de samhällsekonomiska kalkylerna för väg och järnväg inte är jämförbara eftersom förutsättningarna inte är jämförbara. Kritik har bland annat framförts mot att de bakomliggande trafikprognoserna har varit kraftigt underskattade för järnvägstrafiken medan de har varit överskattade för vägtrafiken. Vägkalkylerna har därför uppvisat en högre nettonuvärdeskvot. Preliminära förslag från utredningen är enligt Banverket, Lennefors att trafiktillväxten på järnväg ska

behandlas för varje linje för sig, till skillnad mot tidigare då tillväxttalen var generella för alla linjer. Detta kan komma att gynna de samhällsekonomiska kalkylerna i Skåne där ökningen av kollektivtrafiken har varit mycket stark och förväntas bli så även framöver (Skånetrafiken, Tågstrategi 2037).

ASEK gruppen tar fram rekommendationer för vilka kalkylvärden och metoder som bör användas av trafikverken i de samhällsekonomiska kalkylerna. I de senaste rekommendationerna (SIKA 2008b) föreslås en del förändringar i kalkylprinciper och kalkylvärden.

Det finns också kritik mot att den kalkylmetodik som används vid samhällsekonomiska kalkyler i Sverige idag inte tar tillräcklig hänsyn till ekonomisk tillväxt till följd av infrastrukturinvesteringen. För storstäder skulle effekterna bli större om en mer dynamisk modell används som bygger på teorin om den nya ekonomiska geografien där stora regioner växer mer än små (föredrag av Tore Englén NUTEK).

För Skånes och Malmös del blir konsekvenserna av att inte ta hänsyn till Öresundsintegrationen lägre investeringstakt och därmed sämre tillväxt, lägre sysselsättning och minskad konkurrenskraft.

Inriktningsunderlag från trafikverken och Region Skåne

I december 2006 gav regeringen Banverket, Vägverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket i uppdrag att ta fram underlag om inriktningen av åtgärder i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2020. Regionerna i Skåne och Västra Götaland har tagit fram inriktningsunderlag för respektive region. Banverket och Vägverket fick uppdrag att redovisa vad som kan åstadkommas under den kommande planeringsperioden vid fem olika nivåer på den ekonomiska ramen. De olika nivåerna är 0 procent, dvs. dagens gällande planeringsrammar, ± 50 procent och ± 25 procent. I juni 2007 lämnade trafikverken sina inriktningsunderlag till regeringen, som ett första steg i regeringens långsiktiga planering för planeringsperioden 2010-2020.

Banverkets inriktningsplanering

De ekonomiska ramarna som Banverket har gjort sin inriktningsplanering inom, ligger för hela landet i ett spann på mellan 4,5 och 13,6 miljarder kronor per år eller mellan 45,5 och 136,5 miljarder under hela perioden 2010-2019 (Banverket 2007a, 2007b).

I Banverkets inriktningsarbete har följande kriterier varit vägledande för formuleringen och prioriteringarna i de fem inriktningsnivåerna:

1. Pågående objekt ska färdigställas
2. Åtgärder på sträckor med stora resande- och/eller godsmängder som är nödvändiga för att dagens trafik ska kunna köra med acceptabel kvalitet.
3. Övriga objekt

I *nivån -50 procent* prioriterar Banverket åtgärder som bidrar till en ökad kapacitet och framkomlighet. Denna nivå innebär att effekterna av den påbörjade utbyggnaden av järnvägssystemet skjuts på framtiden och att redan byggda investeringar inte kan utnyttjas fullt ut, på grund av att viktiga länkar till dessa inte blir byggda. Även *nivån -25 procent* innebär begränsade möjligheter till utökad trafik. *Nivån 0 procent* innebär

samma nivå som i den nu gällande framtidsplanen men utan kompensation för prisförändringar under perioden. Med nivån 0 procent kommer inte den prognostiserade trafikökningen att kunna tas emot men det finns visst utrymme för utökad trafik. *Nivån +25 procent* innebär att satsningen på järnvägen är i linje med den nu gällande framtidsplanen, inklusive en uppräknig för prisförändringar under perioden. I denna nivå ges större möjligheter att fortsätta utvecklingen av järnvägs-transportsystemet med åtgärder av mer samhällsutvecklande karaktär. I *nivån +50 procent* ges goda möjligheter att uppnå regionförstoringseffekter i stora delar av landet. Den ger även utrymme för att ta emot 50 procent mer gods och påbörja höghastighetssatsningar på Götalandsbanan.

Bland de pågående åtgärderna i Skåne ingår Citytunneln. I planeringsnivå –50 % skulle Citytunnelns nytta kunna utnyttjas bättre om den föreslagna kapacitetsutbyggnaden påbörjas mellan Flackarp-Arlöv. I nivå –25 % finns möjlighet att inrymma utbyggnad till dubbelspår på delen Ängelholm–Maria (Helsingborg). I nivå 0 procent finns möjlighet att förstärka godsstråken i Skåne. Genom åtgärder som understiger en miljard skulle förbättringar exempelvis i form av nya mötesspår och anpassningar för högre hastigheter kunna åstadkommas. Det skulle kunna medföra att nya pågatågslinjer kan etableras, varav många kommer att gå i Citytunneln och bli genomgående. Några mer direkta prioriteringar av objekt har inte gjorts ännu av Banverket. Arbetet med att ta fram samhällsekonomiska kalkyler enligt de nya beräkningsprinciperna och kalkylvärdena pågår. Banverket kommer dock i huvudsak inte att göra några andra prioriteringar av behoven för Skåne än det som region Skåne har redovisat i sitt inriktningsunderlag.

Vägverkets inriktningsplanering

Vägverkets inriktningsplanering (Vägverket 2007a, 2007b, 2007c, 2007d) utgår från de åliga ramarna för vägar på 7,3 miljarder kronor per år i prisnivå 2007. Dessa är uppdelade på de nationella stamvägarna (3,5 miljarder kronor), regional transportinfrastruktur, inkl bidrag till kommuner och kollektivtrafik (2,4 miljarder kronor) samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion (1,4 miljarder kronor). De ekonomiska ramarna för Vägverkets inriktningsplanering ligger därmed för hela landet i ett spann på mellan 3,6 och 10,9 miljarder kronor per år eller mellan 36,5 och 109,5 miljarder under hela perioden 2010-2019.

I Vägverkets inriktningsunderlag anses att den nuvarande nationella planen för vägtransportsystemet och länsplanerna, i stort kommer att ligga som grund för genomförande även i kommande åtgärdsplanering. De prioriteringsgrunder som anges i Vägverkets strategiska plan för 2008-2017 anses i stort vara tillämpliga även för ett inriktningsunderlag för åren 2010-2019. Grunderna för prioritering är i huvudsak de transportpolitiska målen och kundernas behov, samhällsekonomisk effektivitet och bevarande av vägkapitalet.

I Vägverkets inriktningsplanering prioriteras i första hand drift och underhåll och sedan åtgärder i följande ordning:

1. Pågående väginvesteringar
2. Bärighetsåtgärder
3. Verksamheten inom sektorsuppgiften samt övriga myndighetsuppgifter
4. Riktade mindre åtgärder.

5. Nystarter av utpekade väginvesteringar
6. Nystarter av övriga väginvesteringar

I *nivå -50 procent* kan endast två till tre objekt för totalt 1 miljard kronor startas under planperioden. Bland angelägna objekt finns till exempel E6 Trelleborg-Vellinge. I *nivån -25 procent* kan knappt hälften av de återstående objekten i nuvarande plan genomföras under planperioden. *Nivån 0 procent* motsvarar vad som i huvudsak behövs för att genomföra objekten i nuvarande plan till 2019. Jämfört med nuvarande plan föreslås dock att en större andel användas till riktade mindre åtgärder. Det innebär att alla objekt i nuvarande plan inte ryms i den nya planen. I *nivån +25 procent* kan *nivån* för namngivna objekt i planen upprätthållas samtidigt som *nivån* för riktade mindre åtgärder höjs. I *nivån + 50 procent* finns utrymme för bl.a. hela E6 från Trelleborg till Svinesund - mötesfri fyrfältig standard samt E22 som fyrfältig mötesfri standard från Malmö till Karlskrona.

Via det regionala anslaget finansieras utbyggnader av de statliga vägarna som inte är nationella. Dessutom ingår bidrag till kommuner och trafikhuvudmän för bidrag till bland annat miljö-, trafiksäkerhets- och kollektivtrafikåtgärder på andra gator och vägar. I Skåne har Region Skåne planeringsansvar för de regionala planerna medan Vägverket har genomförandeansvar.

Region Skånes systemanalys

Regeringen har erbjudit Region Skåne och andra regioner att genomföra regionala systemanalyser som underlag för de fyra trafikverkens nationella åtgärdsplanering 2010-2020. Region Skåne presenterade i juni en delredovisning och slutredovisningen ska beslutas av regionstyrelsen den 9 oktober och därefter skickas till regeringen. Analysen pekar på funktioner och brister den regionala infrastrukturen. Följande målsättningar för transportsystemet i Region Skåne kan utläsas i delrapporten (Region Skåne 2008) och kortfattat sammanfattas i sex punkter.

- Fortsatt regionförstoring och regionintegrering
- Utveckla ett miljöanpassat och säkert transportsystem
- Öka integrationen i Öresundsregionen
- Utveckla infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra
- Utveckla ett transportsystem för alla
- Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden

Person- och godstrafiken ökar mycket snabbt i Skåne, samt i angränsande delar av Öresundsregionen och Sverige. Detta gäller särskilt den regionala tågtrafiken. Ett förslag för utbyggnad och utveckling av denna kommer att läggas fram under året. Integrationen i Öresund har på allvar tagit fart de sista åren, detta syns tydligt vad gäller pendling och flyttning. Beslutet om en fast förbindelse över Fehmarn Bält kommer att skapa en ny situation för Skåne. Det är viktigt att de nationella beslutsfattarna uppmärksammas på detta. Vissa beslut, särskilt de som rör klimat och miljö måste dock tas på nationell nivå.

De nationella utredningarna av hamnar och godstrafik har bekräftat Skånes viktiga roll för den nationella godsförsörjningen och som stor logistikpunkt. Omfattande och snabbt ökade transittransporter kräver investeringar i kapacitet.

I rapporten påpekar Region Skåne att ytterligare analysarbete behövs innan slutredovisningen. Region Skåne menar också att det varit mycket positivt att regionen fått en större roll i det regionala utvecklingsarbetet.

Cirka 3 miljarder kronor per år går till drift och underhåll samt investeringar i infrastruktur i Skåne. Enligt Mats Persson på Region Skåne har de gjort analyser för ökade investeringar med 50% eller 25% respektive minskade investeringar med 5% eller 10%. I Region Skånes prioriteringar ligger de prioriteringar som gjordes i förra planen stabila, dvs. Citytunneln ska färdigställas, utbyggnad av Södra stambanan Malmö-Lund, Trelleborgsbanan, Lommabanan och Simrishamnsbanan etapp 1 (Malmö-Dalby) och etapp 2 (Dalby-Tomelilla). När det gäller de nationella vägarna kommer Region Skåne att prioritera motorvägsutbyggnad på E6 Trelleborg-Vellinge, E22 Hurva och norrut samt på E65 Svedala-avfarten Sturup. Region Skåne har tagit del av hamnstrategiutredningen och utredningen angående flygplatser och avvaktar regeringens viljeinriktning när det gäller hamnar och flygplatser innan prioriteringar i infrastruktur görs för dessa områden.

Öresundsaktörer

Under hösten 2007 skickade Öresundskomiteen ett gemensamt inspel till regeringarna i Sverige och Danmark, där man bland annat uppmanade de båda regeringarna att ge Öresundsfrågorna en speciell plats i kommande transportpolitiska överväganden.

Transport- och infrastrukturministrarna i Sverige och Danmark träffades i april i år för att diskutera den framtida infrastrukturen i Öresundsregionen. Bl.a. var man överens om att analysera transportflödet och kapaciteten över gränserna i Öresundsregionen, speciellt på bakgrund av den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen. Avsikten med detta är att se över vilka kommande infrastruktursatsningar det finns behov av i Öresundsregionen.

I maj i år träffade också Öresundskomiteen Folketingets Trafikudvalg för att uppmärksamma på behovet av gemensam planering på tvärs i regionen när det investeras i framtidens infrastruktur. På mötet pekade Öresundskomiteen bl.a. på aktuella utmaningar såsom:

- att "sluta ringen omkring huvudstaden" och lösa trängsel och kapacitetsproblemen, inte minst över Öresund
- att utveckla hållbara lösningar för godstrafiken
- att stärka de transnationella förbindelserna till och från regionen mot Hamburg och Göteborg/Stockholm genom höghastighetståg.

Intresset från politikerna var stort och resulterade i att Öresundskomiteen nu kommer att ta initiativ till att Folketingets Trafikudvalg och Riksdagens Trafikutskott träffas för att diskutera framtida infrastruktur.

Nedan redovisas en kortfattad sammanfattning av Öresundskommitténs förslag till infrastrukturprioriteringar:

- Förbättringar av huvudtransportleder i väg- och järnvägsnätet och tillslutningar till de stora hamnarna i Öresundsregionen
- Utbyggnad av transportkorridorer till Köpenhamn och Malmö

- Utbyggnad av södra stambanan Malmö- Lund samt västkustbanan norr om Helsingborg
- Utbyggnad av E6 och E22
- Förbindelser i samband med Fehmarn Bält
- Optimering av persontrafiken till Köpenhamns flygplats
- Järnvägsförbindelse till Malmö Airport bör utredas och etableras
- Höghastighetsförbindelse mellan Öresundsregionen och övriga Skandinavien och kommande Europa-järnvägsnätet bör utvärderas
- Öresundsregionen ska fortsatt utvecklas till godstransportknutpunkt
- Utbyggnad av spårkapaciteten i det nuvarande systemet – väg, järnväg, kollektiv trafik – utifrån en helhetssyn
- Undersöka förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg
- Tvärväg Kalundborg- Næstved

Samtidigt har Region Skåne, Region Själland och Region Hovedstaden tillsammans med kommuner och statliga verk lämnat in en Interregansökan, IBU-Öresund. Detta projekt blev godkänt den 22 augusti 2008 av Intrerreg IV A. Projektet kommer att pågå från hösten 2008 till och med 2010. Det överordnade målet för projektet är att bidra till arbetet med Öresundsregionens utveckling genom planer, program, analyser, visioner och nätverk för att uppnå en attraktiv och konkurrenskraftig Öresundsregion med full integration och långsiktig hållbar utveckling. Tre delaktiviteter ska genomföras i projektet:

- Öresundsregionens infrastruktur och byutveckling – nulägesbeskrivning, utmaningar och scenarier (Örib III). Områdena som behandlas är befolkning, boende, sysselsättning, arbetsmarknad, handel och service, infrastruktur, stadsstruktur samt grön- och blåstruktur.
- Öresund som internationell trafikknutpunkt. Fokus kommer att vara på den internationella tillgängligheten med alla transportslag för personer och gods till och från alla delar av Öresundsregionen.
- Fehmarn Bält-förbindelsens betydelse och behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Analysen ska fokusera på trafik-utvecklingen på väg och järnväg och de möjligheter och utmaningar som följer av beslutet om att bygga en fast förbindelse över Fehmarn Bält.

Bilaga 2. Alternativa finansieringsformer

När det gäller investeringar i infrastruktur finns det behov och önskemål som sträcker sig långt över de statliga ekonomiska ramarna för detta ändamål. För projekt som är samhällsekonomiskt motiverade och uppfyller de transportpolitiska målen finns det möjligheter för andra finansieringslösningar än via statliga anslag (Finansdepartementet 2008, Ekonomistyrningsverket 2007, VTI 2007, www.lightrail.se, NUTEK 2006a). Exempel på sådana finansieringslösningar är:

- *Bidrag från kommuner, regioner och landsting* kan lämnas för infrastrukturprojekt inom det egna geografiska området. I Ds 2008:11 "Kommunal medfinansiering av regionala infrastrukturprojekt" föreslås möjlighet för kommuner att finansiera projekt även *utanför* den egna kommunens gränser vid "särskilda skäl". Det som kan anses utgöra särskilda skäl är att projektet är till regional nytta, t.ex. kan den aktuella vägen eller järnvägen bidra till kraftigt förbättrade transportmöjligheter som underlättar arbetspendling och skapar större arbetsmarknadsregioner eller främja företagsetableringar eller utveckling av befintliga företag. Det kan också vara investeringar som löser upp flaskhalsar i trafiknätet eller möjliggör ökat bostadsbyggande och andra exploateringar. Syftet med medfinansiering är att öka den totala investerings-volymen i infrastruktur. Exempel där kommunal medfinansiering förekommit är Södra länken i Stockholm och Citytunneln i Malmö.
- *Brukaravgifter/trängselskatter/vägavgifter* som innebär att konsumenterna, vägtrafikanter och tågoperatörer, betalar en avgift som motsvarar den kostnad som man ger upphov till när man köper en vara eller en tjänst. Den som kör på vägen ger upphov till slitage, olycksrisker, miljöeffekter m.m. Om dessa kostnader ligger inbakade i den skatt som tas ut på drivmedel kvarstår inga argument för att ta ut separata brukaravgifter i form av vägtullar etc. Argumenten för att låta brukarna av ny infrastruktur betala för att den kommer till stånd är därmed svaga. En avgift skulle innebära att det blir dyrare för trafikanten att använda vägen eller banan ifråga och man skulle kanske därför avstå från att använda den. Det ger i så fall upphov till ineffektiv resurs-användning. Ett argument för att ta ut brukaravgifter är då det finns trängsel på banan eller vägen. Avgifterna gör i så fall nytta genom att några avstår från att använda infrastrukturen vilket medför att trängseln minskar. Detta argument är sällan tillämpligt på nya vägar eller järnvägar eftersom de oftast är dimensionerade så att trafiken kan bedrivas utan trängsel. Exempel där överskottet från trängselskatter/vägavgifter för biltrafik har gått till kollektiv-trafik är Stockholmsförstöket, London CC och bompeng i Norge. Öresunds-bron är ett annat exempel med vägavgifter.
- *Intressentfinansiering/del i markvärdesstegring* kan användas i vissa situationer när en viss användare har så stor nytta av en väg eller bana att denne kan tänka sig att själv betala för att få investeringen till stånd. Exempel på detta är skogsbilvägar och industrispår. Ett annat exempel är Köpenhamns tunnelbana där en utbyggnad kunde finansieras av medel som frigjordes genom att ett tidigare militärt övningsområde exploaterades för bostäder och kontor. Ytterligare ett exempel är en bussterminal i Helsingfors som be-kostades av ägaren av den fastighet som byggdes ovanpå terminalen. I dessa fall har infrastruktur kunnat byggas utan kostnader för vare sig skattebetalare eller användare av den färdiga

infrastrukturen. Genom att avtal ingåtts på frivillig grund uppstår inte heller effektivitetsförluster. Ytterligare ett exempel kommer att vara Södertunneln i Helsingborg.

- *Kommunala fastighetsavgifter* avgifterna för fastigheterna differentieras i förhållande till tillgången till högkvalitativ kollektivtrafik. Exempel på detta är Location Benefit Levy i Storbritannien och Impact Fee i USA.
- *Lokala och regionala ev. direktdestinerade skatter på konsumtion, arbete eller inkomst.* Exempel på detta är Versement Transport i Frankrike och del av drivmedelsskatten i Tyskland och USA.
- *Offentlig-privat samverkan (OPS)* är samlingsnamnet för olika former av samarbeten mellan den offentliga sektorn och privata företag. Samarbetet är ofta långsiktigt och syftar till att utnyttja respektive parts specifika kompetens för ändamålet. Företaget åtar sig att finansiera, projektera, bygga samt sköta drift och underhåll av en anläggning under en viss period. Betalningen från den offentliga sektorn kan vara ett fast pris, skuggtullar eller brukaravgifter. Fastpris utgår med ett i förväg bestämt belopp per år, en ersättning som det offentliga betalar för rätten att få nyttja anläggningen. En skuggtull innebär att ersättningen baseras på trafikmängden. Ersättningen kommer från beställaren och finansieras via skattemedel. En tredje variant är att betalningen till det privata företaget kommer direkt från användarna till exempel en vägtull. Efter kontraktstidens slut överförs anläggningen i till offentlig sektor mot en ersättning överenskommen i förväg. Nackdelen med denna typ av finansiering kan vara att räntekostnaderna blir högre då staten har högst kreditvärdighet och därför alltid kan få den lägsta räntan. Fördelarna är dock att bygg- och underhållskostnaderna kan bli lägre då den privata aktören har starka incitament för att pressa kostnaderna. Dessutom medför OPS att det blir möjligt att tidigarelägga investeringen jämfört med om finansieringen skulle ha gjorts via anslag. Exempel är Portugals nationella vägprogram, hög-hastighetsjärnväg i Nederländerna och den nya flygplatsen i Aten.