

Bedömning av regionala utvecklingseffekter av investeringar i europaväg E22

Folke Snickars

*Institutionen för infrastruktur
och samhällsplanering KTH*

Innehållsförteckning

Bakgrund till studien	13
Planerade investeringar längs E22	14
E22:s roll i det skånska transportsystemet	19
Regionala utvecklingseffekter av investeringar i E22	23
Bedömning av trafikutveckling på kort och lång sikt	28
Sammanfattande slutsatser	33
Referenser	37

Bakgrund till studien

Europaväg E22 är ryggraden i sydöstra Sveriges transportförsörjning. Den går från Norrköping söderut längs kusten via Västevik till Kalmar och Karlskrona. Den förbinder Blekinges städer, skär sedan diagonalt genom Skåne från nordost till sydväst och går till slut upp i malmöregionens trafiksystem, se Figur 1. Europavägen skapar tillgänglighet längs hela sin sträckning och utnyttjas för lokala resor av alla de som bor och arbetar i dess närmaste omland. Den utnyttjas i vissa delar även för fjärtrafik men har för närvarande inte funktionen hos en interregionalt sammanknyttande motorväg. E22 är i ordets egentliga mening en strategisk vägförbindelse. Den skulle kunna bidra till att ytterligare öppna sydöstra Sverige för en ny period av ekonomisk utveckling. Den skulle kunna bättre knyta samman Köpenhamn och sydvästra Skåne med nordvästra Skåne och Blekinge. Den skulle kunna länka av ekonomisk utveckling från E4-korridoren genom Småland mot det turistiskt natursköna sydostsvenska kustområdet.



Figur 1 E22 genom Skåne är studiens fokus. Den ingår som en viktig länk i ett finförgrenat nätverk av vägar i södra Sverige, Skåne och Själland snart hopknutna genom Öresundsbron.

För närvarande varierar standarden hos E22 markant längs dess sträckning. Vissa sträckor i anslutning till större orter har hög standard. Sträckor som ligger i mellanrummet mellan orter har lägre standard. Det gäller både den del av vägen som går genom Blekinge, Småland och Östergötland och den del som går genom Skåne. Att standarden varierar beror i stor utsträckning på att vägen inte har en jämn trafikering längs sträckningen. Trafikeringen skapar underlag för samhällsekonomisk lönsamhet hos de objekt som förekommer i den

nationella vägplaneringens kappsäck. De är de mest lönsamma projekten som blir genomförda. På detta sätt tenderar olikheten i standard att öka om man inte tar ett helhetsgrepp på E22 som förbindelsestråk genom sydöstra Sverige. Ett sådant helhetsgrepp innebär bl a att man till prognoserna över den lokala trafikutvecklingen lägger bedömningar av hur vägen kan bidra till långsiktig ökning av ekonomisk konkurrenskraft, specialisering och i slutändan ytterligare lokala och interregionala transporter.

I denna studie görs en genomgång av planerade investeringsinsatser i E22 i hela dess sträckning. Ett principiellt resonemang förs därefter fram om vilka regionala utvecklings-effekter som vägförbindelsen kan ha och i vad mån de kan skilja sig mellan olika delar. Därefter görs bedömningar av den framtida trafikeringen av E22 särskilt när det gäller den del som går genom Skåne. Till slut görs en sammanfattande bedömning av sannolika utvecklingseffekter varvid pekas på vilka faktorer som är mest osäkra och mest kritiska för argumentationen kring lönsamheten i de olika delprojekten som föreslagits för E22:s skånedel. Det förtjänar att påpekas att de analyser som görs och de slutsatser som dras för den skånska delen av E22 principiellt även är giltiga för dess övriga delar från Blekinge till Östergötland.

Planerade investeringar längs E22

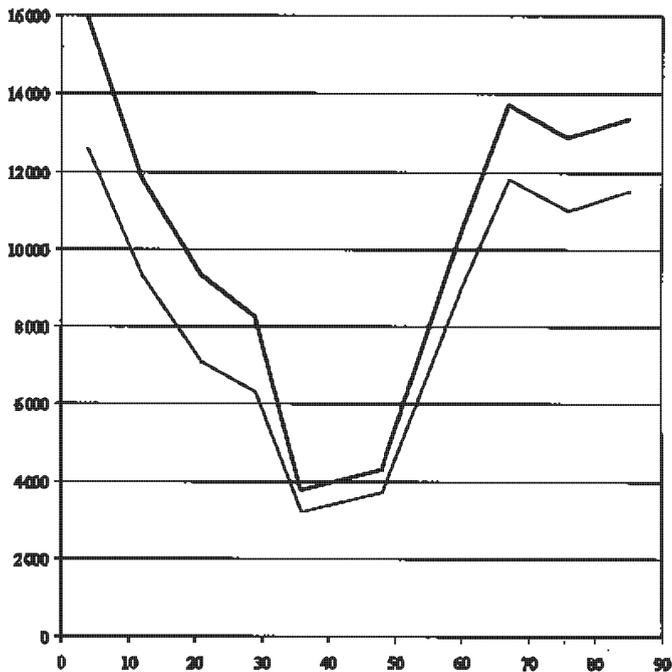
Enligt tillgängliga uppgifter från Vägverket, se Vägverket Region Skåne (1999a, 1999c) och Vägverket Region Sydöst (1997), innehåller den aktuella planeringen för framtida väg-investeringar objekt längs E22 i hela sin sträckning enligt uppställningen i Tabell 1. Projekten är av olika karaktär, från förbifarter till längre vägsträckor där motorvägsstandard ska uppnås. Av tabellen framgår att inriktningsplaneringen för närvarande innefattar tio projekt i Skåne (ett av dem är ett specialprojekt som inte behandlas vidare) till en beräknad investeringskostnad av 1,52 miljarder och nio projekt i Småland och Östergötland till en beräknad kostnad av 3,24 miljarder. De största projekten finns i sydöstra Småland och innefattar bl a en ny dragning av E22 mellan Karlskrona och Kalmar. Projekten längs E22 genom Skåne finns samtliga på sträckan mellan Gårdstånga nordost om Lund och Bromölla. De innebär att E22 efter färdigställande av samtliga projekt skulle ha en standard motsvarande motorväg genom Skåne län. Det framgår av Tabell 1 att nuvarande planering placerar huvuddelen av projekten efter 2005.

Förslag har förts fram av två slag rörande vägbyggandet längs E22 genom Skåne. Det ena är att uppgraderingen av E22 till motorvägsstandard ska gälla hela sträckningen genom Skåne och inte bara avgränsade delar. Det andra förslaget innebär att vägbyggandet flyttas närmare i tiden genom att privat finansiellt kapital ställs till förfogande. Det första förslaget bygger på en förväntan om att en samlad uppgradering av E22 kommer att leda till en snabbare funktionell integration av olika delar av Skåne. Konsekvensen skulle då bli att

trafiken på E22 skulle växa snabbare än man räknat med i de separata kalkyler som ligger till grund för objektens inplacering i vägplaneringen. Det andra förslaget bygger på tankegången att en tidig tidpunkt för färdigställande i sig skulle kunna innebära att den förväntade tillväxten i sydvästra Skåne som kan komma att bli ett resultat av den fasta förbindelsen över Öresund skulle ha större förutsättningar att ge spridningseffekter även i övriga Skåne- och till Blekinge. Även om dessa spridningseffekter inte skulle bli påtagliga ligger det ett större förväntat avkastningsvärde i att snabba upp investeringen för att helt enkelt erhålla den prognoserade trafikeffekten tidigare.

Objekt	Total kostnad	<1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Senare
Gårdstånga – Rolsberga	120	40	60	20	0	0	0	0	0
Rolsberga – Fogdarp	200	0	0	0	0	0	0	0	200
Fogdarp – Hörby	80	0	0	0	0	80	0	0	0
Hörby – Linderöd	130	0	0	0	0	0	0	0	130
Linderöd	180	0	0	0	0	0	0	0	180
Sätaröd – Tollarp	300	0	0	0	0	0	0	0	300
Härlöv	150	0	0	0	0	0	0	0	150
Kristianstad – Fjälkinge	104	0	0	0	0	0	0	50	54
Fjälkinge – Gualöv	277	0	0	0	0	0	0	0	277
Bromölla	179	0	0	100	79	0	0	0	0
E22 Skåne	1 520	40	60	120	79	80	0	50	1 291
Sölve – Trensrum	587	0	0	0	0	100	150	200	137
Björketorp – Nätraby	252	0	0	0	0	0	0	50	202
Lösen – Jämjö	260	0	0	0	0	0	0	0	260
Söderåkra – Hossmo	505	60	200	200	45	0	0	0	0
Rinkabyholm	162	0	0	0	0	0	0	0	162
Rockneby	23	0	0	23	0	0	0	0	0
Fårbo	22	0	0	22	0	0	0	0	0
Verkeback – Västervik	110	110	0	0	0	0	0	0	0
Valdemarsvik – Söderköping	60	60	0	0	0	0	0	0	0
E22 Blekinge – Östergötland	1 981	230	200	245	45	100	150	250	761
Hela E22	3 241	270	260	365	124	180	150	300	1 592

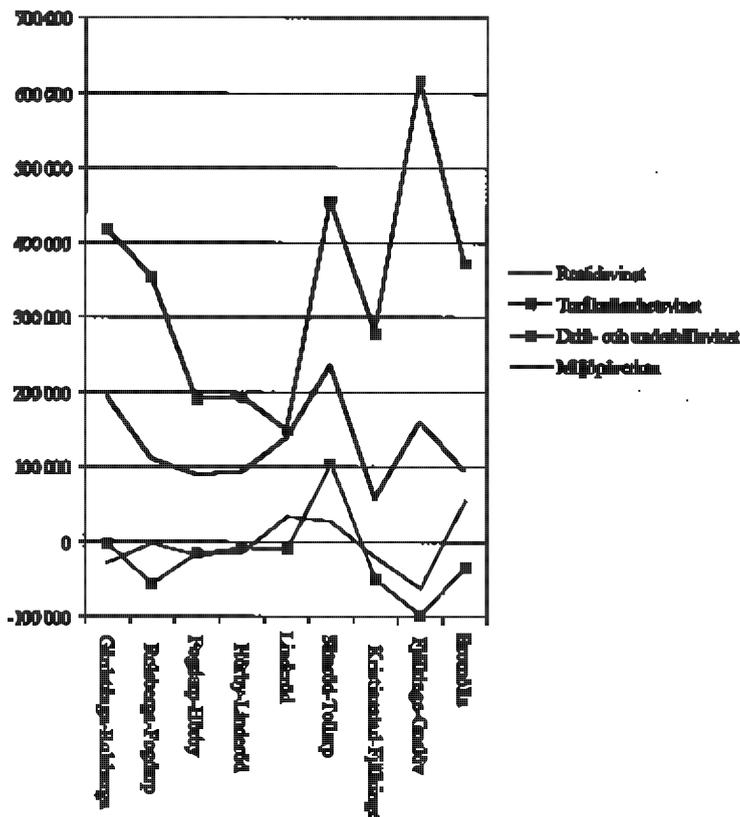
Tabell 1 Investeringsprojekt i den aktuella vägplaneringen som berör E22. Projekten är ordnade från söder till norr.



Figur 2 Trafik längs E22 genom Skåne 1993 samt prognos över utvecklingen av mängden resor till 2010 efter kilometeravstånd från Gårdstånga.

I Figur 2 görs en sammanställning av uppgifter från den pågående vägplaneringen, Vägverket Region Skåne (1999b), vilka gäller trafikprognoser. Enligt den gängse objektanalysen görs bedömningar för varje enskilt objekt varvid prognos görs av trafikbelastningen på den aktuella vägsträckan för ett prognosår. I detta fall är 2010 valt som jämförelseår. Det bör nämnas att prognoserna avser både personbilstrafik och lastbilstrafik. I de allra flesta investeringsfallen antas sammansättningen av trafiken efter trafikslag inte ändra sig markant i framtiden. I Figur 2 har vi ställt samman trafikprognoserna längs E22 efter kilometeravstånd från Gårdstånga. Den minsta trafikvolymen föreligger vid övergången av Linderödsåsen. Man noterar att trafiken är minst tre gånger så stor på varje sida som vid åsövergången, både i partiet närmast Lund och i partiet runt Kristianstad. I objektanalysen görs prognoserna som en procentuell uppräknings av trafiken i utgångsläget.

I de beräkningar av objektens samhällsekonomiska lönsamhet som gjorts, Vägverket Region Skåne (1999b), skiljer sig prognosfaktorerna ganska litet från varandra. Man räknar i genomsnitt med en trafikökning närmast Lund på 1,5 procent per år i genomsnitt under perioden 1993–2010. I partiet närmast Ringsjön antas trafikökningen bli något snabbare eller 1,7 procent per år. I området runt Kristianstad antas den årliga ökningstakten bli runt 1,0 procent per år under perioden. Genomgående antas andelen lastbilstrafik stanna vid 10 procent av den totala belastningen. Siffrorna betyder att man kan förvänta sig



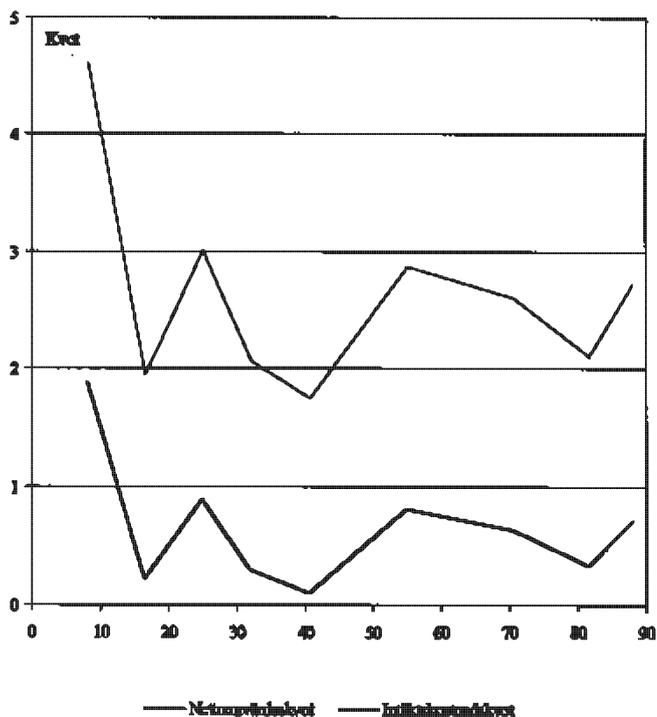
Figur 3 Samhällsekonomiska nettointäkter av nio väg investeringsprojekt längs E22 genom Skåne (kkf).

20–30 procent större trafik på E22 ett decennium in på nästa sekel än 1995 som är utgångsåret för beräkningarna.

Samhällsekonomiska intäkter beräknas för varje projekt med en särskild kalkylmodell där de redovisade trafikprognoserna utgör en kategori av indata. Det tillkommer ett komplicerat system av värderingsfaktorer för ett tiotal egenskaper hos trafiken som är föremål för bedömning. Områdena är restidskostnader, fordonskostnader, trafiksäkerhetseffekter, drift- och underhållskostnader, förändring av komfort för trafikanter, godskostnader, luftföroreningar, buller samt olika grad av intrång i naturmiljön som t ex barriäreffekter. I Figur 3 har en sammanställning gjorts av intäkter av de olika projekten där dessa grupperats i fyra kategorier. Restidsvinsterna har grupperats med komfortkomponenten, trafiksäkerhetskomponenten har inte grupperats med någon annan medan fordonskostnader, drift- och underhållskostnader och godskostnader förts samman till drift- och underhållsvinst. I miljöpåverkan har luftföroreningar, buller och intrång förts samman.

Figur 3 innehåller resultatet för de valda aggregeringarna. Projekten runt Kristianstad har de största trafiksäkerhetsvinsterna. Det rör sig om förväntade minskningar i antalet

trafikolyckor med personsador med mellan fem och tio per år. Vinsterna av ökad trafik-säkerhet dominerar övriga vinster. För projektet Fogdarp-Hörby är denna vinst två tredje-delar av totalen med den resterande tredjedelen att hänföra till vinsterna av kortare restid. Det framgår att restidsvinsterna är förhållandevis lika för de olika projekten. För övriga komponenter pendlar vinsten runt nolläget. Endast för projektet Sätaröd-Tollarp kommer samtliga komponenter enligt beräkningarna att vara positiva.



Figur 4 Kvoten mellan samhällsekonomisk intäkt och investeringskostnad exklusive skattefaktor samt nettonuvärdeskvot för nio investeringsprojekt längs E22.

Figur 4 avslutar sekvensen av analyser av de nio projekten längs E22 genom Skåne. I den övre kurvan har avsatts kvoten mellan den totala samhällsekonomiska intäkten som den visas i Figur 3 och respektive projekts uppskattade investeringskostnad beräknad så att kostnaderna är jämförbara. Den nedre kurvan visar nettonuvärdeskvoten i vilken den övre kvoten korrigerats med hänsyn till projektets förläggning i tiden med hänsyn tagen till diskontering av framtida intäkter och kostnader. Kalkylräntan är i samtliga fall 4 procent i Vägverkets bedömningar.

Figur 4 visar att det mest lönsamma projektet är det som ligger närmast Lund. Det avser helt enkelt en förlängning av nuvarande väg med motorvägsstandard ytterligare en sträcka mot Linderödsåsen. De övriga projekten har ungefär samma totala nettonuvärdeskvot. Det minst lönsamma projektet är det som går över vägpartiet vid själva åsen. Man kan notera

att nettonuvärdeskvoten ger samma rangordning av projekt som den enkla kvoten mellan intäkter och investeringskostnader. Skälet till detta är i grunden att de flesta av projekten beräknas komma till utförande under den senaste delen av planeringsperioden. Det krävs ytterligare prognoser och intäcks- och kostnadsberäkningar för att avgöra om rangordningen mellan projekten skulle komma att påverkas av att de genomförs snabbare än kalkylerat.

Genomgången av beräkningarna som ingår i vägplaneringens EVA-modell visar således på ett mönster där trafikeringen av E22 genom Skåne kommer att öka samtidigt som vägen blir trafiksäkrare. Trafikanterna längs vägen kommer att göra restidvinster på runt en minut per resa i genomsnitt. Den samlade restidvinsten blir avsevärd genom att ett stort antal trafikanter gör en liten genomsnittlig tidsvinst var. Samtidigt kan klart konstateras att den avgörande faktorn för om ett projekt kommer med i Vägverkets kappsäck är de trafik-säkerhetsvinster som projektet kan komma att innebära.

E22:s roll i det skånska transportsystemet

De kalkylprinciper som används för att bedöma om ett väginvesteringsprojekt är samhälls-ekonomiskt lönsamt bygger på en kombination av trafikprognoser och kvalificerade bedömningar av det samhällsekonomiska värdet av olika attribut som karakteriserar trafiken. Värderingen görs efter samma principer över hela landet. Det är därför endast bedömningarna av hur trafiken kommer att utveckla sig som är lokala inklusive de geografiska konsekvenser som vägens inplacering i landskapet har för intrång. Nivån för buller och luftföroreningar är en konsekvens av trafikens utveckling på vägsträckan i fråga liksom drift- och underhållskostnader, komfort, godskostnader och övriga aspekter på trafikens utveckling, se även Näringsdepartementet (1999), Persson (1999) och VBB VIAK (1999).

Vi har sett av analysen ovan att trafikutvecklingen har bedömts komma att växa på ett i stora drag trendmässigt sätt. Man kan fråga sig om det finns skäl att göra en annan bedömning för E22 i den situationen att investeringen görs för sträckan genom Skåne i sin helhet samtidigt som den genomförs tidigare än man hittills antagit. Två viktiga skäl till en sådan översyn av prognossteget är att Öresundsbron kommer till vid millennieskiftet samt att Skåne numera har en annan regional beslutsstruktur inom den offentliga sektorn. I båda fallen talar förändringarna för att tidigare bedömningar av trafikutvecklingen längs E22 kan behöva justeras uppåt. En väsentlig fråga är hur stor denna skånska integrationseffekt kan komma att vara.

För att belysa denna frågeställning görs först några partiella analyser av hur E22 konkurrerar med och kompletterar andra genomfartsvägar genom Skåne. Dessa bedömningar måste innehålla information om den sannolika utvecklingen inom näringsliv, arbetsmarknad och fritidssektor i olika delar av Skåne liksom inom den danska delen av Öresundsregionen. Det krävs även en bedömning av hur sannolikt det är att en uppgraderad E22 kan komma att påverka trafikanternas val av färdmedel och färdväg genom Skåne.

En strategisk fråga inom det första av fälten är hur stark utvecklingen kan komma att bli runt Kristianstad.

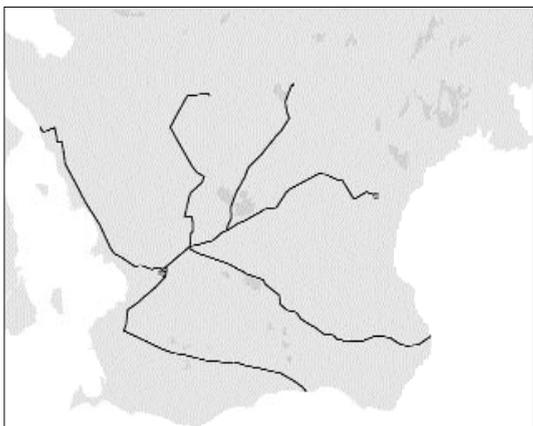
Till denna frågeställning hör även hur stark utveckling som kommer till stånd i den svenska delen av öresundsregionen som resultat av den fasta förbindelsen och dennas konsekvenser för inställningen till integration i regionen. För E22 är det särskilt viktigt i detta sammanhang hur stark utvecklingen blir i området kring Lund som ju ligger längs den skånska E22-diagonalen. En andra fråga som hänger samman med E22:s framtida roll är hur de skånska resenärerna prioriterar mellan något längre resvägar som kan vara både snabbare och trafiksäkrare och att ta genvägar genom det täta nätverket av mindre vägar i regionen. Om det känns naturligt för de inomregionala trafikanterna att ta omvägen via E22 kan trafikarbetet längs denna väg komma att bli större än förväntat. Frågan är för vilka reserelationer som E22 eller någon del av den kan komma att ingå i den snabbaste vägen mellan start- och målpunkt.

Figur 5 och 6 har tagits fram med hjälp av ett datasystem som innehåller möjlighet att göra nätverksanalyser för det nordiska vägnätet vad gäller framkomlighet och tillgänglighet, se även PROdec (1999). Här har systematiska beräkningar gjorts av vilka viktiga reserelationer i Skåne som har E22 eller någon del av den i kortaste vägen. Härvid har frågan betraktats utifrån att det finns en skånsk ekonomisk kvadrat med Malmö-Lund, Ystad, Kristianstad och Helsingborg i hörnen. Frågan är hur trafikanter som bor någonstans längs kvadratens omkrets tar sig till centrum av Lund respektive Kristianstad.

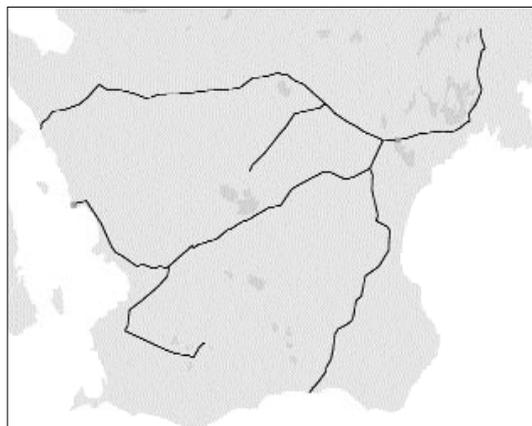
Figur 5 visar att det kalkylmässigt är snabbast för bilresenärer att ta sig från Sturup till Lund via Malmö och E22. Från Simrishamn är det snabbast att åka på mindre vägar genom Skåne än att ta kustvägarna mot Ystad respektive Kristianstad och sedan vika av mot Lund längs E22. Resenärer från Kristianstads flygplats till Lund utnyttjar E22 i nästan hela sin sträckning. För resenärer från Hässleholm är det snabbast att komma till Lund om man åker via Höör och området vid Ringsjön. Någonstans på vägen mellan Perstorp och Helsingborg blir det snabbast att åka till Lund via E6 mot Malmö.

Det är värt att notera att kalkylerna visar att trafikanter som prioriterar restid före resavstånd kan vara beredda att ta en omväg via E22 för att komma till Lund. För närvarande verkar omslagspunkterna ligga någonstans mellan Ystad och Simrishamn, i trakten av Degerberga mellan Simrishamn och Kristianstad samt vid Ljungbyhed mellan Hässleholm och Helsingborg. Man kan också mycket väl tänka sig att resenärer från området kring Hässleholm och längre norrut i framtiden kan se det som mest fördelaktigt att åka mot Malmö-Lund via Kristianstad och E22. Slutsatsen blir att det finns anledning att förvänta sig ett ökat resande som använder sig av E22 för genomfart till och från Malmö-Lundområdet. Det är svårt att säga exakt hur stor effekten blir. Det är inte heller möjligt att avgöra på basis av tillgänglig information i hur hög grad som de lokala trafikprognoserna har byggt in sådana bedömningar.

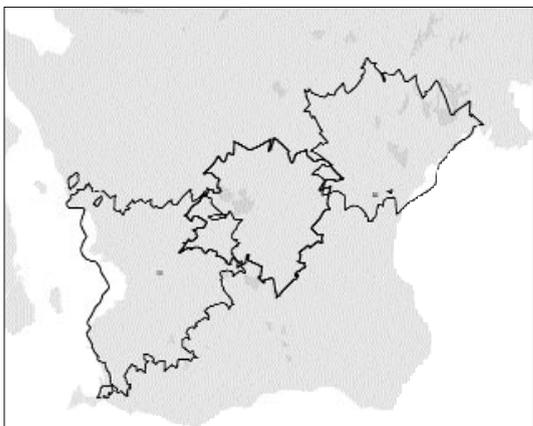
Figur 6 kompletterar denna bild av E22:s potential att tjäna som infartsmotorväg till Malmö-Lundområdet genom att suga till sig inomregional skånsk genomfartstrafik. Den fråga som illustreras i Figur 6 är huruvida E22 har potential att skapa en andra skånsk transportnod kring



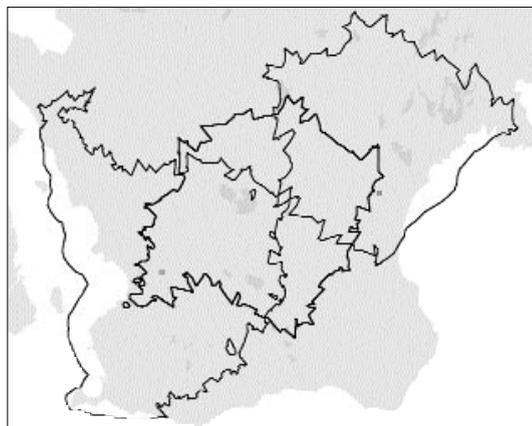
Figur 5 Tidsmässigt kortaste vägar till Lund från Hässleholm, Perstorp, Helsingborg, Ystad, Simrishamn samt Kristianstads flygplats.



Figur 6 Tidsmässigt kortaste vägar till Kristianstad från Olofström, Höör, Helsingborg, Landskrona, Ystad samt Sturups flygplats.



Figur 7 Isokroner för 30 minuters bilresa från Lund, Hörby respektive Kristianstad.



Figur 8 Isokroner för 45 minuters bilresa från Lund, Hörby respektive Kristianstad.

Kristianstad. En sådan utvecklad nodfunktion hos Kristianstad skulle skapa en ny situation i Skåne med två tillväxtpoler sammanbundna med en väg med motorvägsstandard. Frågan är vilken potential som finns för omfördelad trafik med Kristianstad som start- eller målpunkt.

Trafikanter från Olofström därmed östra Småland och Blekinge tar sannolikt E22 via Bromölla mot Kristianstad. Det intressanta är att resenärer från Helsingborg och därmed Klippan, Perstorp och till och med Höör enligt kalkylerna har en snabbaste väg till Kristianstad som inte på någon punkt innehåller E22. Omslagspunkten kommer ungefär vid Glumslöv norr om Landskrona längs E6. Det betyder att trafikanter till Kristianstad med bil och lastbil från Landskrona och söderut till ungefär Ystad ser det som snabbast att ta sig till Kristianstad via E22. Dessa resenärer utnyttjar E22 i hela sin skånska sträckning. Man kan notera att det som en följd av att det redan är snabbast att ta sig från Sturup till Lund via Malmö och E22 också går fortast att åka denna omväg för att komma till Kristianstad.

Diskussionen har hittills gällt i hur hög grad som en uppgraderad E22 kan komma att fördela om trafik i Skåne. En sådan omfördelning skulle i sig kunna minska antalet trafikolyckor i hela det skånska vägnätet eftersom det erfarenhetsmässigt finns mindre olyckrisk på vägar med motorvägsstandard. Med de beräkningsmetoder som nu används finns inte någon tydlig möjlighet att studera dessa omfördelningseffekter. Varje projekt ses som marginellt och dess trafikeffekter – liksom för övrigt dess regionala utvecklingseffekter – studeras med alla externa faktorer tagna som givna och oförändrade.

Figur 7 och 8 är avsedda att illustrera frågan om E22:s ställning i Skåne genom att studera tillgängligheten till olika orters befolkning och arbetsmarknad för några platser längs E22. Man kunde ha tagit utgångspunkt i vägnätet självt och utgått från vägkorsningar med olika tillgänglighetspotential. Det tillgängliga beräkningssystemet tillåter faktiskt denna typ av vägrelaterad analys. Här har i stället Lund och Kristianstad behållits som noder och Hörby lagts till för att få en uppfattning om tillgänglighetens variation längs E22:s sträckning genom Skåne.

I Figur 7 visas isokronen för 30 minuter och i Figur 8 isokronen för 45 minuter. Med detta menas helt enkelt hur långt en resenär som följer de hastighetsantaganden som gjorts i data-systemet kommer längs vägnätet på 30 respektive 45 minuter. Hastigheterna är för övrigt inte skyltad hastighet utan särskilda hastigheter för varje länk. Systemet tar tid exakt där fordonet befinner sig vare sig det är i en nod eller längs en länk när de 30 respektive 45 minuterna har passerat. Hela tiden förutsätts att fordonen tar de snabbaste vägarna så att den yta som visas i figurerna faktiskt representerar en slags marknadspotential. Den yta som anges innehåller potentiell arbetskraft, potentiella kunder eller leverantörer eller potentiella lokaliseringlägen för företag som kan utnyttjas vid placering av verksamhet på någon av de tre platserna.

Figur 7 visar att inom gränsen 30 minuter är de tre marknadsomlanden för Lund, Hörby respektive Kristianstad nästan helt isolerade från varandra. Figur 8 anger att när gränsen höjs till 45 minuter kommer omlanden för Lund respektive Kristianstad att komma i kontakt med varandra. Det är först vid en timmes restid som respektive ort kommer inom den andra ortens marknadsomland. När gränsen höjs från 30 till 45 minuter kommer marknadsområdet för

Hörby att precis innefatta Lund respektive Kristianstad. Man kan notera att marknadsomlandet för Hörby visserligen är mindre än för Lund respektive Kristianstad vid båda restidsgränserna men att skillnaden inte är så stor som man kunde förvänta sig.

Man kan säga att figurerna illustrerar det faktum att Skåne har ett väl utvecklat vägnät som gör marknadspotentialen som den beskrivs av tillgänglighet längs vägnätet ganska lika mellan urbana och rurala områden. På detta svarar skåningarna med att bosätta sig på landet och pendla till staden och att ha sin bekantskapskrets och sin fritidsverksamhet spridd över olika orter. De skånska företagen svarar på motsvarande sätt med att sprida sin verksamhet till små orter men också med att koncentrera verksamheten för att skapa synergi med andra funktioner och utifrån denna bas utveckla större delen av den skånska regionen som sin marknad.

Konsekvensen av en uppgradering av E22 till motorvägsstandard kommer sannolikt att vara att isokronerna inte får samma nära cirkulära form som enligt Figur 7 och 8. Det representerar att möjligheterna till integration längs vägsträckningen kommer att öka. En konsekvens kan bli ett ökat pendlingsresande till arbetsmarknaderna i Malmö-Lund respektive Kristianstad, Hässleholm och även till orter i Blekinge bland personer som är bosatta i anslutning till E22. Även om möjligheterna att pendla från Kristianstad till Malmö-Lund ökar genom vägförbättringarna får man betrakta en stark ökning av dessa flöden som osäkra och endast långsiktigt relevanta för trafikanalysen. Det framstår som minst lika sannolikt att integrationen kan komma att ske via nyetablering och ändrad lokalisering av små och medelstora företag parallellt med breddning av företagens distributionssystem. Det skulle peka mot ett ytterligare behov att särskilt granska prognoserna rörande tillväxten av den tunga trafiken längs E22, se även TFK (1999).

Regionala utvecklingseffekter av investeringar i E22

E22 utgör främsta förbindelseväg för ett pärlband av kommuner från Malmö till Norrköping. I Tabell 2 har sammanställts ett antal indikatorer på tillståndet i kommunerna i mitten av 1990-talet, se även Danmarks statistik och Statistiska centralbyrån (1999). Antalet personer som bor i de skånska kommunerna längs E22 är runt 85 000 större än i Blekinge, Småland och Östergötland tillsammans medan antalet jobb är endast runt 30 000 större.

Det finns ingen skillnad i andelen barn respektive äldre och därmed inte heller i andelen personer i förvärvsaktiv ålder mellan Skåne och resten. Variationerna inom Skåne är däremot inte oväsentliga. Andelen barn är lägst i Malmö och högst i Höör medan andelen pensionärer är lägst i Staffanstorps och högst i Hörby. Andelen utrikes födda är större i skånekommunerna än i kommunerna längs E22 genom Blekinge, Småland och Östergötland. Inom Skåne varierar andelen utrikes födda kraftigt från ett maximum på 20 procent i Malmö till en minsta andel på endast fem procent i Hörby. Förvärvsgraderna är i genomsnitt lägre i Skåne än i resten av E22:s omland. Inom Skåne varierar den från 62 procent i Malmö till hela 79 procent i Staf-

Kommun	Area 1995 (km ²)	Folk-mängd 1995	andel <17 år	andel >65 år	andel utrikes födda	Syssel-satta 1993	Jobb-grad 1993	Relativ inkomst 1992	Skatt 1995	E22 (km)
Malmö	154	242 706	19	20	20	89 518	62	95	31,00	0
Burlöv	19	14 515	23	14	15	6 340	71	99	30,40	6
Staffanstorps	108	18 872	25	10	8	9 374	79	109	28,85	12
Lund	431	95 895	21	13	12	40 022	65	102	30,90	21
Eslöv	422	28 482	24	17	10	12 444	74	92	30,85	31
Höör	293	13 626	25	18	7	5 503	73	93	30,45	46
Hörby	422	13 763	23	21	5	5 668	74	86	29,60	54
Kristianstad	1 251	73 543	22	19	7	31 214	73	95	30,80	95
Bromölla	165	12 610	24	17	8	5 365	73	94	30,40	119
<i>E22 Skåne</i>	<i>3 264</i>	<i>514 012</i>	<i>21</i>	<i>18</i>	<i>15</i>	<i>205 448</i>	<i>66</i>	<i>96</i>	<i>30,80</i>	
Sölvesborg	186	16 562	22	19	7	6 592	68	90	32,30	149
Karlshamn	491	31 528	21	19	5	13 166	70	96	32,50	178
Ronneby	829	29 287	22	19	6	11 570	68	91	32,10	185
Karlskrona	1 043	60 642	22	19	5	24 893	72	94	32,20	210
Torsås	469	7 937	23	22	4	3 033	70	82	32,40	257
Kalmar	956	58 070	22	18	6	24 900	72	97	32,25	293
Mönsterås	596	13 437	23	19	5	5 569	72	91	32,25	342
Oskarshamn	1 047	27 264	22	19	6	11 994	75	97	31,55	362
Västervik	1 871	39 770	22	20	6	16 302	72	91	32,25	426
Valdemarsvik	734	8 922	24	20	5	3 346	66	84	32,60	486
Söderköping	672	13 927	26	15	4	5 868	74	93	32,15	520
Norrköping	1 491	123 240	22	18	12	50 557	71	96	32,50	538
E22 Blekinge – Östergötland	10 385	430 586	21	18	7	177 790	70	94	32,25	8
<i>Hela E22</i>	<i>13 650</i>	<i>944 598</i>	<i>21</i>	<i>18</i>	<i>11</i>	<i>383 238</i>	<i>68</i>	<i>95</i>	<i>31,50</i>	

Tabell 2 Vissa socioekonomiska förhållanden i de kommuner som har E22 inom sina gränser inklusive kommunens vägvstånd längs E22 från Malmö.

fanstorp. Inkomsterna per capita relativt riksgenomsnittet är något högre i Skåne än längs E22:s norra del. Inom Skåne är spridningen stor – från index 86 i förhållande till riksgenomsnittet i Hörby till index 109 i Staffanstorps. Dessa skillnader återspeglas i skattesatserna för den kommunala nivån som går från 31 kronor i Malmö till knappt 29 kronor i Staffanstorps.

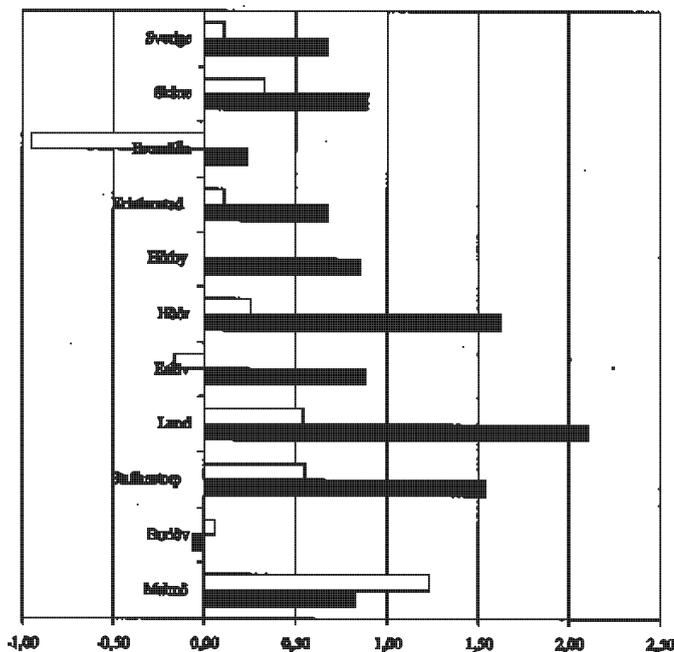
I de två primära noderna som betjänas av E22 genom Skåne, Lund och Kristianstad, är de socioekonomiska förhållandena ganska lika mätt med indikatorerna i Tabell 2. I Lund bor 96 000 personer och där finns 40 000 jobb. Inkomsterna per capita är något över riksgenomsnittet. I Kristianstad bor knappt 74 000 personer och där finns drygt 31 000 jobb. Inkomsterna per capita är en bit under riksgenomsnittet vilket är en egenskap som är gemensam för de allra flesta E22-kommuner. Större skillnader mellan de båda orterna framträder om man studerar näringslivets sammansättning.

Ort	Branschbenämning	Jobb
Malmö	Sluten sjukvård	7 239
Malmö	Grundskoleutbildning	3 530
Malmö	Omsorg om äldre och handikappade	3 016
Burlöv	<i>Tillverkning av färg, lack och tryckfärg</i>	639
Burlöv	<i>Tillverkning av socker</i>	495
Burlöv	Barnomsorg inom förskola	378
Staffanstorp	Grundskoleutbildning	341
Staffanstorp	Barnomsorg inom förskola	333
<i>Staffanstorp</i>	<i>Tillverkning av betongvaror för byggändamål</i>	153
Lund	Sluten sjukvård	8 061
Lund	Högskoleutbildning för tekniska yrken	2 235
Lund	Grundskoleutbildning	1 603
Eslöv	<i>Tillverkning av gruv- och byggmaskiner</i>	1 045
Eslöv	<i>Beredning av potatis</i>	899
Eslöv	<i>Blandat jordbruk</i>	532
Hörby	Sluten sjukvård	351
Hörby	Öppen hälso- och sjukvård	295
Hörby	Grundskoleutbildning	232
Höör	<i>Blandat jordbruk</i>	417
Höör	Grundskoleutbildning	269
Höör	Vård och service till boende i servicehus	258
Kristianstad	Sluten sjukvård	3 904
Kristianstad	Vård och service till boende i servicehus	1 210
Kristianstad	Grundskoleutbildning	1 122
<i>Bromölla</i>	<i>Tillverkning av annat tryckpapper</i>	1 102
<i>Bromölla</i>	<i>Tillverkning av keramiska sanitetsartiklar</i>	471
Bromölla	Grundskoleutbildning	242

Tabell 3 Sysselsättningsmässigt viktigaste branscher i skånekommuner längs E22 1996. Uppgifterna avser SNI92 på femsiffernivå (privata branscher kursivt).

I Tabell 3 har ställts samman uppgifter om de viktigaste branscherna mätt i sysselsättning i de skånska kommuner som har E22 inom sina gränser. Branscherna är redovisade på den mest detaljerade indelning som finns i den årliga svenska sysselsättningsstatistiken och avser 1996. Statistiken omfattar runt 700 olika branscher i hela landet. För varje kommun har de tre viktigaste branscherna tagits med i tabellen.

Av de 27 branscher som finns upptagna i Tabell 3 är endast nio att finna i den privata sektorn. I Burlöv, Eslöv och Bromölla är de största arbetsgivarna att finna i den privata sektorn. I de övriga domineras arbetsmarknaden av jobb i den offentliga sektorn och då särskilt inom skola, vård och omsorg. I Bromölla och Lund har den största branschen 20 procent av jobben medan den i Kristianstad och Burlöv har runt 11 procent. I Malmö och Eslöv står den största branschen för runt åtta procent av totalantalet jobb medan andelen i Höör och Hörby är runt sju procent. Staffanstorps domineras av jobb i många små branscher med så liten andel som knappt fyra procent i den andelsmässigt största branschen. Slutsatsen blir att Bromölla har en näringslivsstruktur som man i regionalpolitiska sammanhang brukar kalla ensidig. Det är pappersbruket det gäller. I Lund är sjukhuset största arbetsgivare.



Figur 9 Befolkningsutveckling i ett urval av skånska kommuner 1989–94 (svart stapel) respektive 1994–98 (vit stapel) jämfört med genomsnittet i Skåne och Sverige. Årlig procentuell befolkningsförändring.

Den bild som framträder med detta traditionella sätt att karakterisera näringslivsstrukturen är inte oväntat en region med stor dominans av offentliga jobb och jobb i jordbruket och dess förädlingskedja. Näringslivets struktur i Burlöv och Bromölla avviker från övriga. Lunds karaktär av universitetsstad och Kristianstads roll som plats för en regional högskola framträder inte så tydligt som väntat om man ser på arbetsmarknadens struktur. Man kan notera att näringslivet längs E22 genom Skåne knappast kan sägas ha en sammansättning som pekar

mot ett större behov av resor i tjänsten och godstransporter än genomsnittet i landet. Transportvolymen på sådana avstånd och med sådana resmål som det gäller inom Skåne hänger i hög grad samman med arbetspendling samt inköps- och fritidsresor. Det finns regionala köpcentra i utkanten av Malmö och i Kristianstad som lockar kunder på längre avstånd. Området kring Ringsjön är av stor betydelse för det rörliga friluftslivet.

Hittills har ingen redovisning gjorts av de utvecklingstendenser inom befolkning och näringsliv som är typiska för Skåne. I Tabell 4 har ett försök gjorts att visa på vissa förändringstendenser som visar sig när det gäller befolkningsutvecklingen. Under perioden 1989–94 växte befolkningen i antal i Sverige som helhet respektive i Skåne med i genomsnitt 0,7 respektive 0,9 procent per år. Under perioden 1994–98 har tillväxttakten gått ned till 0,1 respektive 0,3 procent per år för respektive område. Under den förra perioden växte Lund, Staffanstorps och Höör särskilt snabbt i folkmängd medan utvecklingen var negativ i Burlöv och svag i Bromölla. Under den senare perioden har Malmös befolkning vuxit klart snabbare än i övriga kommuner medan det kommit att ske en ganska kraftig minskning i Bromölla. Det innebär en stor omställning av förändringsmönstret inom Skåne mellan de båda perioderna.

Förändringarna på den svenska och den skånska arbetsmarknaden har varit dramatiska under 1990-talet. Den minskning av jobbens antal som skedde inte minst inom tillverkningsindustrin under 1990-talets första hälft över hela landet drabbade även Skåne. Med sin specialisering mot jordbruk och offentlig sektor kom minskningen av antalet jobb inte att bli lika snabb som i vissa andra delar av landet. Det har skett en återhämtning på arbetsmarknaden under 1990-talets senare del som varit till fördel från Skåne och då inte minst Malmö-Lund. Utvecklingen i nordöstra Skåne har inte varit lika dynamisk.

De bedömningar som gjorts av trafikutvecklingen kring E22 i vägplaneringen har inte varit direkt relaterade till framtidsbedömningar när det gäller befolkning och arbetsmarknad i kommunerna längs E22 och i övriga Skåne. Den metodik som tillämpas utgår i grova drag från mätningar vid olika tidpunkter av den trafik som passerar vissa snitt i vägnätet. Skälet är att det knappast har framstått som nödvändigt att göra mera omfattande prognoser när det ändå gäller att bedöma trafikutvecklingen i anslutning till det segment i vägnätet som ska byggas om, rätas ut eller underhållas. Om intresset i stället riktas mot bedömningar av trafikens utveckling längs hela sträckningen av E22 blir det mera motiverat att försöka binda denna utveckling till förändringar av pendling, service- och fritidsresor, tjänsteresor och fraktbehov. För individernas och hushållens resande spelar härvid inkomstutvecklingen stor roll. För utvecklingen av resor och frakt inom näringslivet spelar omvandlingen från varu- till tjänsteproduktion stor roll liksom förändrade villkor för spedition och distribution.

Det saknas i huvudsak underlag från pågående planerings- och utredningsverksamhet i Skåne för att göra kvalificerade framtidsbedömningar i dessa hänseenden. Ett utvecklingsarbete pågår inom Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) som syftar till att utarbeta prognosverktyg för såväl person- som varustransportmarknaden. Resultat från detta arbete är inte tillgängligt för närvarande. Det återstår därför att i kvalitativa termer försöka

bedöma vilken utvecklings effekt utöver den trendmässiga förändringen som den ökade integrationen i Öresundsregionen kan komma att leda till. Förväntningarna i dessa avseenden är stora. I en undersökning av svenska trafikexperter bedöms av den regionala utvecklingen i Europa liksom av deras föreställning om vilka barriärer mellan länder i Europa som har största möjligheten att försvinna på tio års sikt, se Snickars (1999), visade det sig att Öresundsregionen genomgående placerades bland de fem mest dynamiska områdena i Europa. Det ansågs att chansen att Öresundsbron skulle riva barriärer var större än i de flesta andra relationer inklusive tunneln under engelska kanalen.

Den fråga som kan ställas är huruvida den förväntade tillväxten i Malmö-Lund som resultat av Öresundsbron kommer att skapa ökad tillväxt även i resten av Skåne. Allt annat givet torde effekterna på lång sikt vara en ökning av den samlade Öresundsregionens ekonomiska potential, en potential som kan realiseras i allt högre grad ju flera barriärer av transportmässig karaktär, när det gäller nationella regelverk och inte minst när det gäller kulturfrågor som rivs ned. Effekterna torde också innebära en koncentration till områdena närmast bron.

Det är en utmaning att försöka skapa incitament bland beslutsfattare till att Öresundsförbindelsen även får en spridningseffekt i övriga Skåne. Den allra mest strategiska frågan i detta sammanhang torde vara hur man ska kunna skapa en tillväxtnod i regionen runt Kristianstad. Regionen har både näringsmässiga och miljömässiga fördelar. Det finns väg-, järnvägs- och flygförbindelser liksom en expanderande regional högskola. En god del av den regionala förvaltningen för den nya skånska regionen är under uppbyggnad där. Även om det framstår som sannolikt att åtminstone en del av denna potential kommer att kunna realiseras får man omgärda bedömningen med en förhållandevis stor riskpremie, se även Snickars et al (1999).

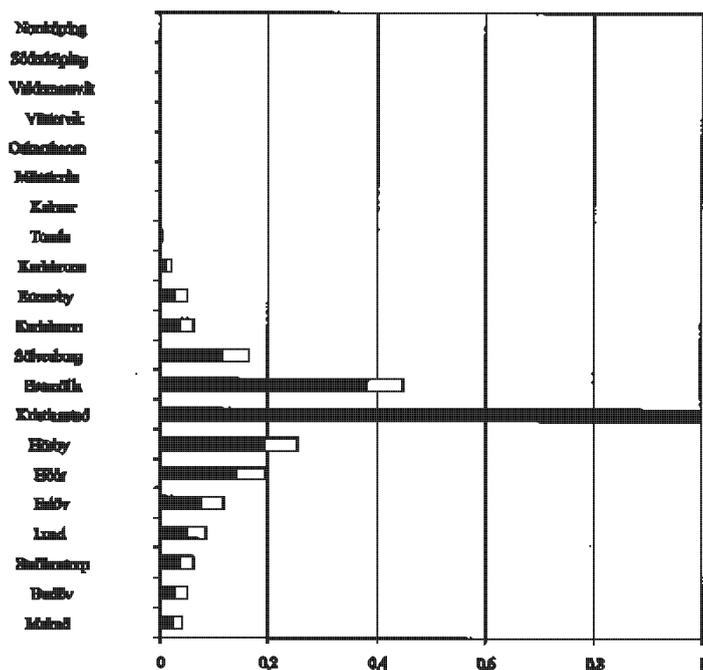
Det torde vara väsentligt för Kristianstads framtid dels att E22:s uppgradering faktiskt kommer till stånd, dels att en samling kan ske i nordöstra Skåne mot att premiera utveckling av nya näringslivsverksamheter. Resultatet av att Öresundsförbindelsen skapats får inte bli att barriären Linderödsåsen ersätter barriären Öresund. Ur detta perspektiv är det av mycket stor vikt att utbygganden av E22 genom Skåne i så stor utsträckning som möjligt ses som ett samlat projekt. Det är också viktigt att genomföra de förbättringar av vägstandarden som är aktuella i blekingedelen av Kristianstads omland.

Bedömning av trafikutveckling på kort och lång sikt

En strategisk fråga som identifierats när det gäller den framtida trafikvolymen längs E22 genom Skåne är i vilken grad som vägen kommer att få funktionen av genomfartsled i sin helhet eller delvis. Indikationen i södra Skåne är att bilister faktiskt föredrar att ta något längre men samtidigt snabbare och trafiksäkrare vägar. Det kan inte uteslutas att en sådan roll skulle kunna spelas även av E22 med betydelse för en rad frågor som har att göra med allt från miljöpåverkan till uppkomsten av transportrelaterade aktiviteter längs vägsträckan.

Allmänt sett kan man ställa frågan vilken potential det kan finnas att barriären mitt mellan Lund och Kristianstad kan ersättas av en aktiv kontaktlänk.

För att studera dessa frågor har en enkel prognosmodell utarbetats som har till syfte att göra prognoser över antalet resor mellan olika kommuner längs E22. Det är sant att detta inte är hela trafikvolymen. Som visats tidigare kan transporter inom Skåne utnyttja en del av E22 mellan start och mål. Föreliggande analys behandlar endast transporter längs vägen och dessutom i princip endast arbetsresor. Modellen är en enkel gravitationsmodell av den typ som kallas dubbelt begränsad. Det betyder att resor genereras utifrån startområden i proportion till antalet förvärvsarbetande boende i området. Resor avslutas i målområden i proportion till antalet jobb i området. Benägenheten att resa till en viss målpunkt avtar med avståndet till denna från startområdet. I kalkylerna antas benägenheten att resa klinga av exponentiellt med avståndet i en takt som styrs av ett antagande som görs rörande medelreslängdens genomsnittliga storlek. Det är ett empiriskt väl förankrat antagande som normalt görs vid arbete med detta slag av prognoser.

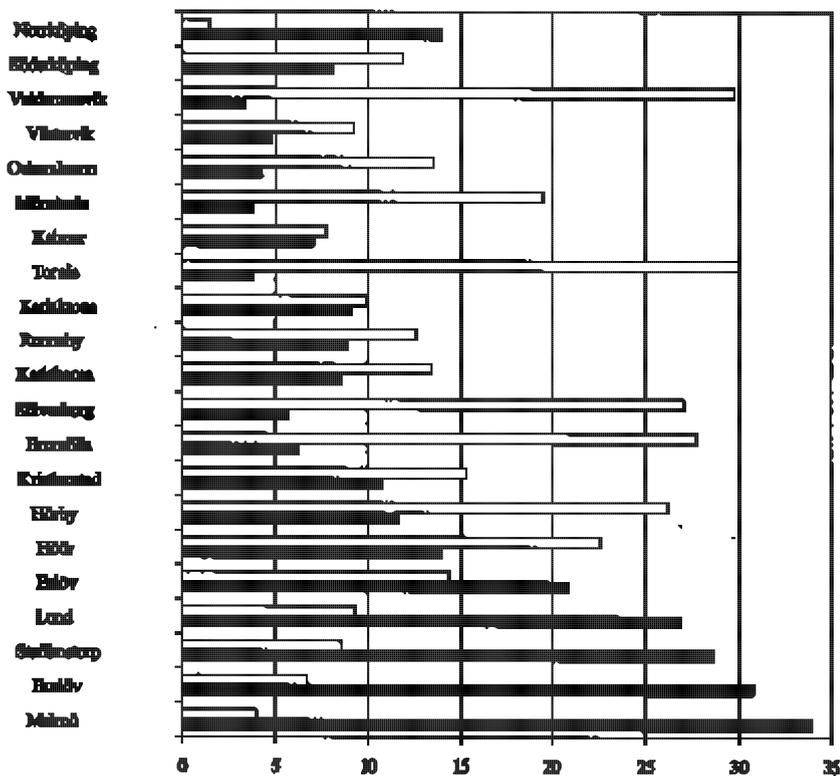


Figur 10 Kalkylerad potential att resa till olika orter från Kristianstad om medelavståndet för resor är 20 respektive 25 kilometer.

I kalkylen har E22 setts som snöret i ett pärlband av kommuner mellan vilka det förekommer resor. I Figur 10 visas hur tillgängligheten till lokala arbetsmarknader längs pärlbandet varierar som funktion av avståndet i två fall, dels när medelresavståndet är 20 km, dels när det

är 25 km. Dessa avstånd är rimliga antaganden om den genomsnittliga längden hos en arbetsresa som företas utanför storstadsområdena. Figuren visar två förhållanden, dels att tillgängligheten till näraliggande lokala arbetsmarknader faller starkt som funktion av avståndet, dels att ökningen av tillgängligheten inte sker proportionellt när medelresavståndet blir större. Det framgår att utvecklingen i Kristianstad i minst lika hög grad hänger samman med situationen på arbetsmarknaden i blekingekommunerna som kommunerna i Skåne.

Figur 11 visar ett något mera komplext mått än i Figur 10 vilket bildas med tillgänglighetsprofilen i den tidigare figuren som bas. Genom att multiplicera tillgänglighetstalen enligt Figur 10 med befolkningen i respektive målpunkt och summera över alla målpunkterna får man ett mått som beskriver den genomsnittliga tillgängligheten till befolkning från respektive kommun längs E22 under antagandet att en genomsnittlig resenär åker t ex 20 km.

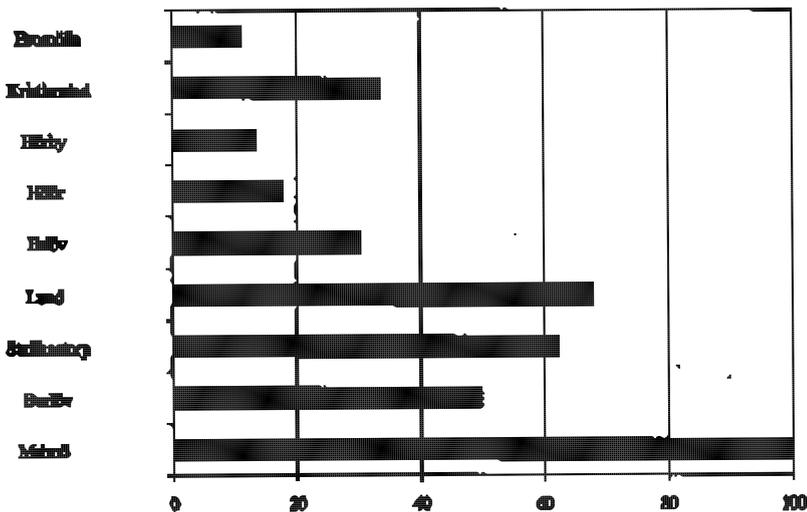


Figur 11 Tillgänglighet till befolkning från olika orter vid resor längs E22 om medelavståndet för resor är 20 km respektive procentuell ökning av potentialen om medelavståndet ökar till 25 km.

I Figur 11 visas dels de olika kommunernas tillgänglighetspotential relativt varandra, dels vad som skulle bli effekten av att reseavståndet i medeltal ökar till 25 km. Denna känslighetskalkyl kan ses på två sätt. Å ena sidan kan man betrakta den som ett resultat av en för-

ändring i folks beteende så att de allt annat givet är beredda att resa längre. Å andra sidan kan man se kalkylen som en reflektion av att reshastigheten ökar på grund av vägförbättringar så att man nu reser längre inom sin tidsbudget. Antagandet om en ökning av reslängden från 20 km till 25 km motsvarar i stora drag att färdhastigheten ökar från 90 km/tim till 110 km/tim vilket kan sägas reflektera förhållandena på riksvägar respektive motorvägar.

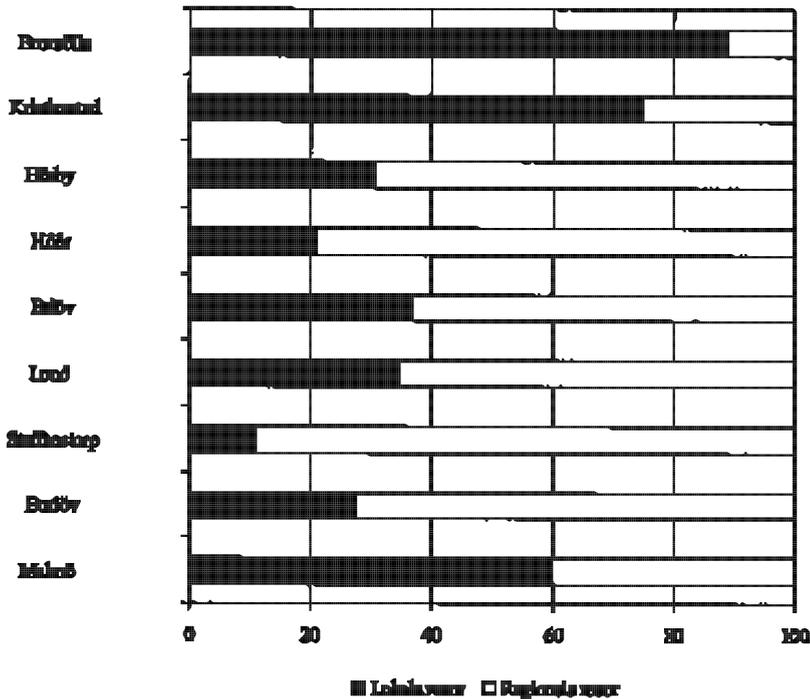
Figur 11 visar att de ökningarna som sker av tillgänglighetspotentialerna inte är lika stora överallt längs E22:s sträckning. I termer av isokronanalyserna ovan kan kalkylen ses som ett antagande om växande omland med mera överlappande marknadsområden. Det intressanta resultatet är att förhållandena skiljer sig markant för regionen runt Kristianstad i förhållande till regionen runt Lund som är den utvalda noden vid E22:s sydliga ändpunkt. Det förtjänar att påpekas att ett viktigt skäl till att detta mönster uppstår är att omkretsen i den lokala arbetsmarknadsregionen runt Kristianstad ökar så att flera större orter kommer inom rimligt resavstånd. Resultatet kan ses som en indikation på förekomsten av en tillväxtpotential i nordöstra Skåne som kan frigöras om E22 uppgraderas i tillräcklig omfattning.



Figur 12 Modellberäknad belastning på E22 genom olika orter i Skåne vid ett medelavstånd för resor på 20 km.

Figur 12 och 13 visar två konsekvensanalyser av en prognos över trafikutvecklingen längs E22 som blir resultat av att de arbetsresor ska genomföras till antalet är proportionella mot förvärvsarbetande befolkning i startområdena respektive jobb i målområdena. Resultaten i Figur 12 framkommer genom att man helt enkelt räknar fram den trafik som passerar en viss kommuns område. Resultaten i Figur 13 framkommer genom att man delar upp den trafikvolym som passerar en viss kommun på den trafik som har start- och målpunkt i kom-

munen själv respektive de närmaste grannarna på varje sida i pärlbandet. Det antal resor som då erhålls blir lokala resor. De övriga blir regionala. Det förtjänar att påpekas att man i motsats till i denna kalkyl i de nationella prognosystemen räknar alla resor under 10 mil som lokala.



Figur 13 Modellberäknad sammansättning av trafiken längs E22 genom olika kommuner i Skåne vid ett medelavstånd för resor om 20 km. Lokala resor antas ske inom och mellan geografiskt angränsade kommuner till angiven kommun.

Resultatet av den förenklade kalkylen i Figur 11 ska jämföras med resultaten i Figur 2 som visar prognoserna över trafikutvecklingen i olika vägvägsnitt längs E22. Eftersom prognosen i Figur 2 avser trafiken vid de olika projekt som är aktuella är det lämpligt att jämföra maximinivån där med belastningen på E22 vid Eslöv. Enligt Figur 2 är trafiken vid Linderödås ungefär en fjärdedel av nivån vid Gårdstånga medan den i Kristianstad är ungefär 85 procent av nivån vid Gårdstånga. Enligt Figur 11 skulle trafiken i Hörby bli runt 65 procent av den i trakten av Eslöv medan trafiken i Kristianstad skulle bli ungefär 110 procent av den vid Gårdstånga.

Resultatet av denna kalkyl är att det finns en integrationspotential av en uppgradering av E22 som inte kan uppfattas som marginell. Kalkylen visar att det finns en barriäreffekt även inom Skåne. Som den är upplagd innehåller kalkylen nämligen ingen annan barriär

än det rena avståndet. En trafikbelastning som är markant lägre på de mellersta delarna av E22 genom Skåne måste innebära att andra skäl av de som hänger samman med de geografiska avstånden spelar en roll för trafikvolymen. Det är för övrigt denna återspeglning av en barriäreffekt som är ett tydligt resultat av de flesta av de studier som gjorts av realiserade och potentiella trafikflöden över Öresund.

Figur 13 visar att andelen lokala resor enligt den definition som gjorts här varierar mellan 10 procent för Burlöv och 90 procent för Bromölla. I det mellersta partiet av E22 där vägen passerar Höör och Hörby är andelen lokala resor mellan 20 och 30 procent vilket innebär att så många som 70–80 procent av resorna faktiskt innebär en något mera långdistant integration. Det är också värt att notera att det verkar finnas en potential för en vidgad lokal arbetsmarknad kring Kristianstad i linje med argumentationen tidigare.

Slutligen kan noteras att den kalkyl som gjorts utgår från en genomsnittlig reslängd på 20 km för arbetsresor. Det är en rimlig uppskattning av det realiserade medelavståndet i Skåne. Om man kalkylmässigt antar att detta ökar till 25 km vilket med ovan förord argumentation kan ses som en simulering av effekten av en förbättrad väg E22 med högre hastigheter kommer andelen regionala resor att öka samtidigt som belastningen på E22 blir ännu mera jämn över hela dess sträckning än i kalkylen ovan.

Det bör samtidigt observeras att denna kalkyl inte innehåller något moment av ytterligare regional utvecklingseffekt som konsekvens av att E22 uppgraderas. Beräkningen ger en kvantitativ belysning av hur en minskad barriäreffekt av området kring Linderödsåsen kan påverka transportarbetet på E22 genom ändrade reslängder. En tillväxteffekt som ger större antalsmässig jobbtillväxt i Kristianstad samtidigt som boendemönstret inte ändras ger sannolikt i sig ökat transportarbete. Om man ökar bostadsbyggandet i Kristianstad med omgivning får man som direkt konsekvens av detta sannolikt ett något minskat totalt transportarbete helt enkelt genom att områdets karaktär av lokal arbetsmarknad kommer att stärkas. En ökning av bostadsbyggandet i andra orter i nordöstra Skåne liksom längs Skånes östra kust kommer även att leda till en ytterligare ökning av användningen av E22 både för lokala resor och för regionala. Området naturkvaliteter ska inte underskattas som attraktionfaktorer för rörliga hushåll som kombinerar arbete med fritid.

Sammanfattande slutsatser

Det råder en utvecklingsoptimism i Skåne inte bara mot bakgrund av den fasta förbindelsen med Danmark utan även som resultat av strukturella förändringar i regionens näringsliv, högskolornas nya roll och politikernas försök med nya former av samverkan, Wichmann Matthiesen och Andersson (1993), Öresundsuniversitetet (1998). Skåne har en knytning till det jordbruksindustriella komplexet som mot bakgrund av att detta är en nationellt skyddad bransch tenderar att hämma den ekonomiska utvecklingen. Regionen har också en spe-

cialisering i handel och transporter mot bakgrund av sin sydliga placering vid den ekonomiskt viktigaste transportbarriären i Norden. I regionens skiss till tillväxtavtal med staten, Region Skåne (1998), och det långsiktiga utvecklingsprogrammet, Region Skåne (1999), framhålls regionens styrka och möjligheter parallellt med dess svagheter och problem. En betoning sker av landskap och miljö, kultur, kommunikationer och infrastruktur. Det hävdas att regionen under 1980- och 1990-talets fått en mera dynamisk struktur. Universitetens roll nämns särskilt och kunskap och kreativitet framställs som centrala resurser. Bland problemen nämns näringslivets låga grad av internationalisering. Obalanser och segregation liksom miljöproblem särskilt från trafiken framhålls som besvärliga problem att hantera.

Man kan se frågan om E22:s uppgradering i två dimensioner mot bakgrund av det som sagts ovan. Det första perspektivet ställer frågan huruvida och i vilken riktning som en utbyggnad av E22 skulle påverka tillväxten i Skåne och dess fördelning mellan olika delar av regionen. Det andra ställer frågan om trafiken längs E22 kommer att bli så stor och trafiksäker att det lönar sig ur samhällets synpunkt att avsätta medel att få investeringarna genomförda.

Den första frågan kan ses som en del av en större fråga som gäller den lämpligaste regionala strukturen i Skåne i en situation där Öresundsbron kommit till stånd. Som utvecklingsfrågorna nu drivs finns stora förväntningar förknippade med förbindelsens roll som katalysator för att skapa en ny nordisk europaregion som kan utgöra en stödjepunkt i det huvudstadsinriktade nordiska stadssystemet. Stora insatser görs för närvarande med bas i regionen för att förstärka Malmö-Lundområdets ekonomiska växtkraft. De beslut som tas där kommer att ha långsiktig bäring och den bebyggelsestruktur som skapas kommer att styra utvecklingen långsiktigt även om inte kontakterna över Öresund skulle bli så expansiva som nu förutsägs. För skånsk del finns säkert vinster att göra på att fortsätta och fördjupa satsningen på två skånska motorvägstrianglar med hörnen i Malmö-Lund, Helsingborg, Kristianstad och Ystad och E22 som gemensam hypotenus. En sådan struktur skulle aktivt kunna medverka till att öka både konkurrenskraften och uthålligheten i Skåne som helhet. Genom strategin skulle en stor del av det skånska bebyggelse- och naturlandskapet bringas i konstruktiv samverkan. Även om idéerna kanske inte har formulerats på detta preciserade sätt i den skånska strategidokumentationen är det en rimlig tolkning av dem att en ny regional struktur inom Skåne kan vara en intressant utvecklingsmöjlighet på längre sikt. I denna har E22 en avgörande roll.

Den argumentation som förts fram i denna studie är att en utbyggnad av E22 utgör en lika nödvändig förutsättning för att potentialen i det skånska ortssystemet ska kunna utnyttjas som citytunneln har varit för Malmö stads strategi att göra något konstruktivt av Öresundsbrons anknäpning till sydvästra Skåne. På detta sätt framstår uppgraderingen av E22 i hela sin skånska sträckning som en nödvändig investering för att skapa en helhet av Skåne. Om den dessutom kan kompletteras med andra satsningar i öst-västlig och nord-sydlig riktning skulle detta ytterligare förstärka vägens utvecklingseffekt.

Till samma kategori av argument hör att man uppmärksammar betydelsen av att den utveckling av järnvägsförbindelserna från Malmö-Lund till Blekinge och den roll som järnvägen mot norr ger Hässleholm kombineras med motsvarande strategiska satsningar inom vägnätet. I den europeiska diskussionen om järnvägens framtida betydelse framhålls ofta betydelsen av att det skapas multimodala transportsystem som stödjer varandra snarare än att de konkurrerar. I andra delar av landet har det visat sig att pendlingsmarknader som först etablerats med hjälp av biltrafik på vägar med god och trafiksäker standard senare kan skapa utrymme för ökad efterfrågan på kollektivtrafik. För skånsk del kan man förvänta sig att det finns en potential för ökad koncentration av jobb och bostäder till de medelstora städerna runt om i Skåne snarare än att man premierar en ytterligare spridning av sydvästra Skånes bebyggelse- och transportsystem till detta områdes angränsande jordbruksmark.

Skånes näringsliv hör sannolikt inte till de mest dynamiska även om den under de senaste årtiondena skett en strukturell omvandling. Under den tidigare perioden kunde man exempelvis karakterisera produktionssystemet så att i Skåne användes 90 procent av marken för inhemskt skyddad produktion medan 90 procent av marken i norra Norrland användes för internationellt konkurrensutsatt produktion. Naturligtvis kommer även i framtiden jordbruket och dess förädlingskedja att stå för ett viktigt inslag i det skånska näringslivet. EU-anslutningen skapar nya villkor och utmaningar där de skånska bönderna knappast behöver stå de danska efter i kreativitet och effektivitet.

En mera strategisk fråga gäller hur stor betydelse det framväxande högteknologiska näringslivet som skapats runt universitetsmiljön i Malmö-Lund kommer att ha för Öresundsregionen och Skåne som helhet. Ur detta perspektiv är det sannolikt att E22 kan komma att spela en strategisk roll för att öppna möjligheten att centrala och nordöstra Skånes högklassiga bostadsmiljöer kommer att få ökad efterfrågan riktad mot sig. Ett kontaktintensivt näringsliv med behov av mötesplatser och punkter för innovativt arbete kommer sannolikt att kunna dra nytta av en större del av Skånes tillgångar för besöksindustri, mötes- och konferensverksamhet. På samma sätt kommer ökad tillgänglighet att kunna skapa nya intressanta lokaliseringpunkter för olika handelsfunktioner när det gäller både terminaler och omlastningsplatser för en alltmera IT-styrd speditiönssektor samt för köpcentra av olika slag.

Den fråga som slutligen kan ställas är i hur hög grad de förhållanden som diskuterats ovan kan komma att påverka lönsamheten i att dels investera i en uppgradering av hela E22 och särskilt dess del genom Skåne, dels ge motiv för att en sådan uppgradering behöver läggas så tidigt som möjligt.

Även om det inte är meningsfullt att med säkerhet lägga fast hur de diskuterade utvecklingseffekterna kan påverka den framtida efterfrågan på person- och godstransporter längs E22 kan man ändå konstatera att de av Vägverket Region Skåne gjorda bedömningarna inte är några glädjekalkyler utan får betraktas som mycket försiktiga. Den kalkyl som gjordes med den förenklade beräkningsmodellen tidigare för att se vilket arbetsresande som

potentiellt skulle kunna komma till stånd pekade på trafikökningar i förhållande till vägverksprognosen på 80 procent i området kring Linderödsåsen och en ökning på runt 20 procent runt Kristianstad.

Dessa beräkningar är inte fullständiga. De omfattar vare sig all slags trafik eller tar hänsyn till alla transportrelationer. En utvidgad kalkyl kommer sannolikt att ge något mindre påtagliga ökningarna än för de flöden som valts ut här. Samtidigt finns ingen hänsyn till den regionala utvecklingseffekten tagen i dessa bedömningar. Slutsatsen är att det knappast kan röra sig om mindre genomsnittliga trafikökningar än 20 procent men knappast inte heller mera än 80 procent. Det är mera sannolikt att genomsnittet för trafikökningen ligger närmare den nedre av gränserna eftersom det utsnitt av vägnätet som kalkylens högre värde avser har en liten trafik från början. Kanske man därmed kan sänka den övre gränsen i tillväxtintervallet till mellan 30 och 40 procent. Till de trafikökningar på 20–30 procent för de utvalda projekten som utgör bas för den ursprungliga lönsamhetskalkylen kan man därför kanske lägga till ytterligare 20–30 procent som resultat av omfördelnings- och tillväxteffekter.

I internationella studier av tillväxteffekter som gjorts under senare år bl a i USA, se exempelvis Appalachian Regional Commission (1998), har man med olika regionalekonomiska modeller kommit fram till ökningarna av bruttoregionprodukten och motsvarande realekonomiska mått på 6–8 procent som resultat av investeringar i vägnät. Ett resultat av de studier som genomförts är att effekterna kan vara ganska olika beroende på de specifika förutsättningar som råder i regionen i fråga. Ett annat är att avkastningen på insatt kapital har avtagit över tiden från nivåer runt 30 procent under 1960- och 1970-talet till runt 10 procent under 1990-talet, se Nadiri (1998). Effekterna är störst inom det interregionala motorvägsnätet men är påtagliga även för det regionala motorvägsnätet. Dessa bedömningar från internationella forskningsstudier ligger också bakom uppskattningen ovan av den samlade omfördelnings- och tillväxteffekten av en uppgradering av E22.

Bedömningarna motsvarar att trafiken kan öka med kanske 2,5 procent per år i E22:s södra del jämfört med 1,5 procent per år i Vägverkets kalkyl, med runt 3,0 procent per år i det mellersta partiet jämfört med 1,7 procent per år enligt Vägverket och med bortåt 2,5 procent per år i delen runt Kristianstad jämfört med 1,0 procent per år enligt Vägverkets tidigare prognoser. Med hjälp av dessa värden kan man göra kompletterande kalkyler av vägprojektens lönsamhet med objektanalysens EVA-modell. Det är inte möjligt att avgöra vad som blir utfallet av dessa kalkyler utan tillgång till kalkylsystemet. Det är också viktigt att eventuella kalkyler genomförs med de värderingsparametrar som för närvarande tas fram av SIKa och trafikverken som underlag till den kommande omgången av den nationella transportplaneringen. Det står redan nu klart att revideringar av värderingen av såväl restidvinster som trafiksäkerhet och intrång kommer att genomföras. Till detta ska läggas att det är viktigt att bedömningar görs av lönsamheten av en satsning på E22 genom Skåne respektive de andra regionerna som helhet parallellt med bedömningar för de olika delprojekt som kan komma att ingå i den samlade satsningen.

Referenser

- Appalachian Regional Commission, 1998, Economic impact of the Appalachian development highway system.
Executive summary report. Wilbur Smith Associates, Columbia, South Carolina
- Bruzelius, N, 1998, Köpa väg eller köpa vägtjänster. En analys av nya metoder för finansiering av vägar.
Nationalekonomiska institutionen, Lunds universitet och Sydsvenska industri- och handelskammaren, Malmö
- Danmarks statistik och Statistiska centralbyrån, 1999. Öresund. Tal om regionen.
Danmarks statistiks tryckeri, Köpenhamn
- Nadiri, N, 1998, Contributions of highway capital to output and productivity growth in the US economy and industries.
US Department of Transportation, Washington DC
- Näringsdepartementet, 1999, Elva punkter för ökad trafiksäkerhet.
Stencil, Regeringskansliet, Stockholm
- Persson, J, 1999, Olycksuttåg för väg E22 Gårdstånga-Blekingegränsen 1996–98.
Vägverket Region Skåne, Kristianstad
- PROdec, 1999, The strategic impact of upgrading the E22 from Malmö to Kalmar. An analysis of the changes in travel time and mobility.
PROdec, Köpenhamn
- Region Skåne, 1998, Skånsk livskraft. Regionalt utvecklingsprogram för Skåne.
Stencil, Region Skåne, Kristianstad
- Region Skåne, 1999, RTA – regionalt tillväxtavtal för Skåne lägesrapport 1.
Stencil, Regionala utvecklingsstaben, Region Skåne, Kristianstad
- Snickars, F, 1999, Det uthålliga nätverkssamhället – en scenariostudie av transport och kommunikation.
Institutionen för infrastruktur och samhällsplanering, KTH
- Snickars, F et al, 1999, Research programme on the regional development impacts of the Öresund bridge – project plan for 2000–2003 and beyond.
Institutionen för infrastruktur och samhällsplanering, KTH
- TFK, 1999, Beskrivning av försöksområde Öresund inom EU-projektet IDIOMA.
Stencil, TFK, Stockholm
- VBB VIAK, 1999, Vägutredning E22 Hurva-Fogdarp.
Informationsbroschyr, Vägverket Region Skåne, Kristianstad

- Vägverket Region Skåne, 1999a, Investeringsplan 1998–2007 – skuggplan 1999-01-19. Stencil, Vägverket Region Skåne, Kristianstad
- Vägverket Region Skåne, 1999b, Underlag för kvalitetskontroll av samhällsekonomiska analyser i samband med inriktningsplaneringen 1998–2007. E22 Gårdstånga-Rolsberga, E22 Rolsberga-Fogdarp, E22 Fogdarp-Hörby norr, E22 Hörby norr-Linderöd, E22 förbi Linderöd, E22 förbi Sätaröd-Tollarp, E22 trafikplats Härlöv, E22 Kristianstad-Fjälkinge, E22 Fjälkinge-Gualöv, E22 förbi Bromölla. Vägverket Region Skåne, Kristianstad
- Vägverket Region Skåne, 1999c, Underlag till den nationella planen för vägtransportsystemet. Investeringsåtgärder regionalt vägnät. Stencil, Vägverket Region Skåne, Kristianstad
- Vägverket Region Sydöst, 1997, Förslag till vägåtgärder i Region Sydöst. Underlag till nationell vägtransportplan 1998–2007. Vägverket Region Sydost, Jönköping
EVA-kalkyler över investeringsprojekt längs E22
- Wichmann Mathiesen, C och Andersson, Å E, 1993, Öresundsregionen – kreativitet, integration, växt. Munksgaard, Köpenhamn
- Öresundsuniversitetet, 1998, Hur en region nybildas. Öresundssymposium 98 Alnarp. SLU Repro Alnarp