

Rapport -  
sammanfattning

# Samhällsanalys

2018-09-05

Företagarna Ystad



**Lunicore**

---

Lunds universitets studentkonsultbolag

## **Författare**

Ella Rydmark  
Erik Månsson

# 1. Innehållsförteckning

---

1.	Innehållsförteckning .....	1
1.	Sammanfattning .....	1
2.	Syfte och mål .....	2
3.	Rapporten i siffror .....	2
4.	Sammanfattning argument .....	4
4.1.	Jämförelse .....	4
4.2.	Dynamiska effekter .....	4
4.3.	Nyföretagande och nyetablering .....	4
4.4.	Näringslivsklimat .....	5
4.5.	Pendling .....	5
4.6.	Trafik .....	5
4.7.	Miljö .....	6
4.8.	Turism .....	6
4.9.	Kompetens .....	6
4.10.	Regional utveckling och regionförstoring .....	6
4.11.	Kalkyl motorvägsutbyggnad .....	6
4.12.	Närhetseffekten .....	7
4.13.	Befolkningsutveckling och skatteintäkter .....	7

## 1. Sammanfattning

---

Lunicore har på uppdrag av EHRENBORG SØRENSEN kommunikation genomfört en samhällsanalys. Syftet har varit att hjälpa Ystads företagare att samla konkreta och slagkraftiga argument för att utbyggnaden av E65 ska bli verklighet.

I den här rapporten kommer vi att lyfta fram olika konsekvenser som uppstår vid en eventuell motorvägsutbyggnad av E65 mellan Ystad och Malmö. Arbetet har framförallt fokuserats på de positiva konsekvenserna för näringslivet i Ystad men också andra aspekter som turism och trafik. Genom att ha undersökt många olika aspekter inom denna fråga har vi kunnat samla in viktig data och omvandlat det till färdiga analyser med konkreta svar.

För att få en bättre bild på vad bra infrastruktur innebär för en hamnstad har vi jämfört Ystad med tre andra städer: Nynäshamn, Trelleborg och Aarhus. Med hjälp av intervjuer och data har vi kunnat analysera vad infrastrukturens utveckling har tillfört i dessa städer som vi sedan kan ta lärdomar av i Ystad. De olika städerna är utvalda då de har en central hamn, på något sätt har likheter med Ystad samt har gjort infrastrukturens utveckling under de senaste åren.

I projektet har vi intervjuat sex personer med olika kompetenser och infallsvinklar. Fyra har representerat antingen kommunen eller hamnen, de resterande har varit experter från Sydsvenska Handelskammaren samt forskare inom infrastruktur och tillväxt. Förutom intervjuerna har vi haft mejlkorrespondens med ett tiotal personer från olika områden där vi har samlat in både kunskap och data.

Rapporten är uppbyggd i tre diskussionsdelar: Jämförelse, Samhällsanalys och Samhällsekonomisk analys. Under varje kategori kommer material presenteras, diskuteras samt avslutas med konkreta argument för utbyggnaden av E65.

En fullständig version av rapporten finns att tillgå som komplement till denna förkortade version och distribueras i samband med denna för att kunna studera effekterna mer närgående. I den längre versionen återfinns även referenslistan samt källhänvisning till argumentens bakgrund.

## 2. Syfte och mål

---

**Syftet** med projektet är att hjälpa Ehrenbergs kund att visa de positiva effekterna som en förstärkt och tillförlitlig infrastruktur innebär

**Målet** med projektet är att jämföra hur andra hamnar, likt Ystads, har förbättrats av en förstärkt och tillförlitlig infrastruktur.

Under extern uppstart kom parterna överens om ett bredare mål där effekter för staden och kommunen stod i fokus snarare än hamnen, därför har arbetet fokuserats framförallt på de områdena.

### 3. Främsta argumenten för en utbyggnad

---

- En utbyggnad av E65 skulle innebära samhällsekonomiska vinster på mellan 4,9 och 6,6 miljarder SEK under en 40-årsperiod. Den samhällsekonomiska vinsten beror till stor del på vilken typ av vägutbyggnad som görs och vilka sträckor som påverkas.
- En utbyggnad av E65 skapar regionförstoring vilket ger både agglomerations- (förtättnings-) och sorterings effekter (ökad bredd inom näringslivet) och starkare regionsekonomi.
- Närhetseffekten av en tillgänglighetsförbättring påverkar produktiviteten i näringslivet och en utbyggnad av E65 skulle innebära mellan 200 och 430 miljoner i ökad produktivitet bland näringslivet längs med det utbyggda vägområdet på grund av agglomerations- och sorterings effekter.
- En utbyggnad av E65 skulle innebära en tillgänglighetsförbättring för Ystad på ca 5% vilket i direkta effekter skulle innebära 1,5% högre sysselsättning och antal företag vilket i reella tal skulle innebära ca 200 nya arbetstillfällen och 55 nya företag.
- Vid en utbyggnad till minst 2+2-väg beräknas samhället spara närmare 3 miljarder över kalkylperioden på 40 år i materiella skador och riskvärdering.
- Genom tillgänglighetsförbättringar i form av en vägutbyggnad skapas bättre förutsättningar för nyföretagare i form av ett ökat befolkningsunderlag och en bredare kompetensbas. 24% av företagarna anser idag att tillgång till kompetent personal utgör det största hindret vid tillväxt och expansion.
- För utpendlare skulle pendlingsbenägenheten öka med närmare 27% för de berörda orterna och en total resevolymutveckling på ca 14,6% vilket i reella tal motsvarar ca 760 personer. Denna potentiella ökning skulle antingen kunna höja invånarantalet i Ystad eller höja den totala sysselsättningen genom möjlighet för fler matchningar.
- För inpendlare skulle pendlingsbenägenheten öka med 23% för och ge en total resevolymutveckling på 9% vilket i reella tal motsvarar ca 400 personer. Den ökade inpendlingen skapar möjlighet för fler matchningar och ger företagen i Ystad tillgång till mer kompetens.
- En förkortad restid ger positiva effekter för pendlare i regionen såväl på hälsa och stress som på interpersonella relationer. Att satsa på att sänka restiden för regionens pendlare innebär också att satsa på deras välmående och livskvalitet.
- På Dragongatan beräknas trafiken fördubblas fram till 2040, ett faktum som bekräftar att nuvarande trafiklösning inte bara är ohållbar idag men också i framtiden.
- En oförbättrad trafiksituation i Ystad kan hämma hamnens starka tillväxt och därmed en viktig motor i regionens näringsliv.

## 4. Sammanfattning argument

---

Nedan följer en sammanfattning av jämförelser med tre andra städer samt en sammanfattning av de argument som framförs i rapporten utefter de 11 områden som satts upp. För en närmare beskrivning se respektive område.

---

### 4.1. Jämförelse

---

Städerna som jämförts är Nynäshamn, Trelleborg och Aarhus. Generellt kan jämförelserna sammanfattas med att de tre utvalda städerna har satsat på att förbättra infrastrukturen mellan hamnen och motorvägen. Det har gjorts på olika sätt och samtliga städer har planer på separera hamntrafiken från staden för att öka effektiviteten samt förbättra levnadsstandarden för invånarna. Ett direkt resultat av samtliga städers utveckling uppger de vara att de har fått tillgång till en större arbetsmarknadsregion.

Våra intervjupersoner påpekade att det finns många positiva konsekvenser som har uppstått i samband infrastrukturens utbyggnad. Till exempel så kommer en ny hamn att anläggas i Nynäshamn på grund av de goda transportmöjligheter motorvägen erbjuder, vilket förväntas ge kommunen 4100 nya arbetstillfällen. Aarhus har fått möjligheten att hålla i världsmästerskapen i segling som förväntas få 450 000 besökare till följd av förbättrad infrastruktur i och i anslutning till staden och hamnen. Men jämförelsestäderna pekar också på öka tillgänglighet till arbetsmarknad, stärkt näringsliv och en förbättrad syn på tillgänglighet generellt.

I jämförelserna är det tydligt att hamnen och kommunen har samverkat för att lösa problemen med infrastrukturen. Kommunerna har sett till både hamnens bästa och stadens bästa då de inser att båda aspekterna är lika viktiga för att kommunen ska växa.

---

### 4.2. Dynamiska effekter

---

För att skapa en översikt över de argument som tagit fram följer här en lista arrangerad efter område. Här får man ett intryck över vad en insats för E65 skulle kunna skapa för effekter med avseende på varje område och vad de enskilt skulle generera i för vinster. Vad som dock bör poängteras är att den förmodligen största vinsten för Ystad och regionen är de effekter som skapas när alla områden påverkas och utvecklas i symbios. De dynamiska effekter som en tillgänglighetsförbättring och regionförstoring skulle ge upphov till beror på ett stort antal parameter och är mycket svåra att uppskatta då komplexiteten är mycket hög. I dagens samhälle finns inte heller längre några öar och alla kommuner är mycket starkt kopplade till varandra i ett intrikat nät. Detta innebär att effekter skapade i Ystad kommer påverka kommunen, närområdet, Skåne och Öresundsregionen vilket ligger helt i linje med den näringslivspolitik som frambärs av Region Skåne. En satsning på väg E65 och Ystad är, efter resultatet i denna rapporten, ett tydligt exempel på hur vi skapar ett flerkärntigt Skåne och en levande samhälle även utanför Sveriges tre storstadsregioner.

---

### 4.3. Nyföretagande och nyetablering

---

- Genom tillgänglighetsförbättringar i form av en vägutbyggnad skapas bättre förutsättningar för nyföretagare i form av ett ökat befolkningsunderlag och en bredare kompetensbas. 24% av företagarna anser idag att tillgång till kompetent personal utgör det största hindret vid tillväxt och expansion
- Studier visar att det geografiska läget samt tillgänglighet med bil och kollektivtrafik är den enskilt viktigaste faktorn vid val av etableringsort. Vid ökad tillgänglighet ökar också attraktionskraften gentemot nyetableringar.

- Kortare restider sänker transportkostnader och ökar lönsamhet och produktion hos företag i regionen vilket lockar fler företag till nyetablering.

---

## 4.4. Näringslivsklimat

---

- Ystad har i dagsläget ett gynnsamt företagsklimat och får allt bättre betyg på en mängd områden från stadens företagare men gällande tillgänglighet och transport pekar nedåt.
- Att inte lyssna på företagen och låta betygen fortsätta dala skulle kunna riskera det totala företagsklimatet och därmed framtida tillväxt i Ystad.
- Företagsklimatet är mycket starkt förknippat med befolkningsutveckling, näringslivstillväxt och inte minst talangattraktion och ett försämrat företagsklimat kan bli mycket kostsamt för kommunens fortsatta utveckling.
- Genom det goda företagsklimatet jämfört med regionen finns det stora möjligheter att verka för nyetableringar från grannkommunerna där så många 25% säger sig vara beredda att flytta till en kommun med bättre klimat, här återkommer dock kraven om tillgänglighet och goda logistiklösningar

---

## 4.5. Pendling

---

- För många pendlare utgör 45 minuters pendling enkel väg en övre gräns för vad man kan tänka sig tolerera och en restidsförändring skulle i det aktuella intervallet ge stora potentiella ökning i pendlingsvolymen.
- För utpendlare skulle pendlingsbenägenheten öka med närmare 27% för de berörda orterna och en total resevolymutveckling på ca 14,6% vilket i reella tal motsvarar ca 760 personer. Denna potentiella ökning skulle antingen kunna höja invånarantalet i Ystad eller höja den totala sysselsättningen genom möjlighet för fler matchningar.
- För inpendlare skulle pendlingsbenägenheten öka med 23% för och ge en total resevolymutveckling på 9% vilket i reella tal motsvarar ca 400 personer. Den ökade inpendlingen skapar möjlighet för fler matchningar och ger företagen i Ystad tillgång till mer kompetens.
- En förkortad restid ger positiva effekter för pendlare i regionen såväl på hälsa och stress som på interpersonella relationer. Att satsa på att sänka restiden för regionens pendlare innebär också att satsa på deras välmående och livskvalitet.

---

## 4.6. Trafik

---

- Olyckor på E65 har de senaste 10 åren orsakat samhällsekonomiska kostnader på ca 3 miljarder på grund av materiella skador, riskvärdering och kostnader för köbildning.
- Vid en utbyggnad till minst 2+2-väg beräknas samhället spara närmare 3 miljarder över kalkylperioden på 40 år i materiella skador och riskvärdering.
- En timmes köbildning i rusningstrafik på en vägbana av E65:s kaliber kostar i dagsläget samhället ca 800 000 SEK, kostnader som hade kunnat byggas bort genom en uppgradering till 2+2 -väg.
- Gods och persontrafiken i Skåne förväntas öka med 156% respektive 32% fram till 2030 vilket skapar mycket stor belastning på till exempel E65 som redan är överbelastad.
- På Dragongatan beräknas trafiken fördubblas fram till 2040, ett faktum som bekräftar att nuvarande trafiklösning inte bara är ohållbar idag men också i framtiden.
- Utan en ny trafiklösning i anslutning till Dragongatan och hamnen riskerar trafikstockningar vid anlop och trafik till och från hamnen sprida sig till andra delar av staden och lamslå övrig trafik.
- En oförbättrad trafiksituation i Ystad kan hämma hamnens starka tillväxt och därmed en viktig motor i regionens näringsliv.

---

## 4.7. Miljö

---

- Studier visar att en jämn körhastighet med färre inbromsningar och accelerationer genererar mindre utsläpp. En utbyggnad av E65 till 2+2 väg med trafikplatser i plan skulle reduceras de miljöfarliga utsläppen samtidigt som en förkortad körtid bidrar till att sänka utsläpp.
- Enligt Department of Energy i USA kan den självkörande trafiken reducera energikonsumtionen med upp till 90 % inom transportsektorn men kräver motorväg för att fungera. Genom att rusta den lokala infrastrukturen är man också redo att möta framtida teknikutveckling och energibesparande framsteg.
- Den tungt trafikerade Dragongatan genererar i dagsläget stora utsläpp i stadsnära miljöer och till 2040 beräknas trafiken vara det dubbla vilket får anses mycket olägligt för boende i området.

---

## 4.8. Turism

---

- När liknande infrastruktursatsningar genomförts i landet har turistvolymen i vissa fall ökat med upp till 17%. Detta skulle för Ystad och Österlen kunna innebära ökade inkomster för turistindustrin på upp till 252 miljoner kronor per år baserat på medelvärdet för konsumtion per dagsturist.
- Turismen i Ystad är starkt beroende på biltrafiken och en tillgänglighetsökning skulle innebära en ökad volym och därmed ökade intäkter. 88% av dagsbesökarna kommer från Sydsverige och en majoritet av dessa gör resan med bil vilket ställer höga krav på framkomlighet och restid.

---

## 4.9. Kompetens

---

- Sverige har gått från en struktur där människor flyttade till jobben till att jobben flyttar till människorna. Att skapa tillväxt handlar idag i mångt och mycket om att skapa attraktiva boendemiljöer. Tillgänglighet har visat sig vara en mycket avgörande parameter vid individens upplevelse av attraktivitet kopplad till boendemiljön.
- Ystads befolkningsstruktur visar på brister vid attraktion av individer i åldrarna 25-40 vilket kan avhjälpas med ökad tillgänglighet och ett förbättrat näringslivsklimat.
- Tillgänglighet och täthet skapar effektiva städer som är attraktiva för kunskapsintensiva företag, högutbildade och kreativa yrkesverksamma.
- På indexet "Smarta Kommuner" placerar sig Ystad på plats 69 med ett index på 0,748 gällande högutbildade och kreativt yrkesverksamma. Genom regionförstoring och förkortade restider i kombination med fortsatt stadsutveckling finns det stora möjligheter att klättra på listan och skapa förutsättning för en större kreativ klass.

---

## 4.10. Regional utveckling och regionförstoring

---

- En utbyggnad av E65 skapar regionförstoring vilket ger både agglomerations och sorteringseffekter och starkare regionsekonomi.
- Vid en regionförstoring ökar antalet potentiella arbetsgivare och arbetstagar vilket skapar bättre matchningseffekter och högre sysselsättning samt högre löner.
- Regionförstoring skulle för Ystad fungera som en katalysator för näringslivet och ekonomin och stärka rollen som regional kärna.

---

## 4.11. Kalkyl motorvägsutbyggnad

---

- En utbyggnad av E65 skulle innebära samhällsekonomiska vinster på mellan 4,9 och 6,6 miljarder SEK under en 40-årsperiod. Den samhällsekonomiska vinsten beror till stor del på vilken typ av vägutbyggnad som görs och vilka sträckor som påverkas.



- Vinster skulle göras när det gäller restidsförkortning, trafiksäkerhet och förkortning av godstransporter.

---

## 4.12. Närhetseffekten

---

- Närhetseffekten av en tillgänglighetsförbättring påverkar produktiviteten i näringslivet och en utbyggnad av E65 skulle innebära mellan 200 och 430 miljoner i ökad produktivitet bland näringslivet längs med det utbyggda vägområdet på grund av agglomerations(förtätning) och sorterings effekter(ökad bredd i näringslivet).
- En utbyggnad av E65 skulle innebära en tillgänglighetsförbättring för Ystad på ca 5% vilket i direkta effekter skulle innebära 1,5% högre sysselsättning och antal företag vilket i reella tal skulle innebära ca 200 nya arbetstillfällen och 55 nya företag.

---

## 4.13. Befolkningsutveckling och skatteintäkter

---

- Från direkta effekter av en tillgänglighetsökning skulle ökade marginalintäkten för kommunen uppgå till 75 miljoner under en 30-årsperiod.
- Studier visar att befolkningsutvecklingen direkt korrelerar med näringslivsklimatet och att placering på rankingen i mycket stor utsträckning kan påverka prognosen.
- En skillnad på 100 placeringar i genomsnitt fram till 2035 kan innebära en skillnad i befolkningsutvecklingen på närmare 2000 personer och 1,2 miljarder i marginalintäkten över en 30-årsperiod.
- Att fortsätta påverka näringslivet positivt genom till exempel en infrastruktursatsning och därmed plocka ytterligare positioner på rankingen kan generera i upp till 300 miljoner i marginalintäkten över en 30-årsperiod.

**Arbeta med  
framtiden  
idag!**

AF-borgen  
Sandgatan 2  
223 30 Lund

[www.lunicore.se](http://www.lunicore.se)

[info@lunicore.se](mailto:info@lunicore.se)



# Lunicore

---

Lunds universitets studentkonsultbolag