



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



RAPPORT

Skånepaketet Nytt transportsystem i Skåne

2012-06-28

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Föreliggande rapport har utarbetats på uppdrag av Region Skåne. WSP står ensam för de slutsatser som redovisas.

Titel: Skånepaketet - Nytt transportsystem i Skåne

Redaktör:

WSP Sverige AB

Besöksadress: Jungmansgatan 10

201 25 Malmö

Tel: 040-35 42 00, Fax: 040-35 43 99

Email: info@wspgroup.se

Org nr: 556057-4880

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
1 BAKGRUND	3
2 ERFARENHETER AV PAKETLÖSNINGAR FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUR	5
2.1 Stockholmsöverenskommelsen	5
2.2 Västsvenska Paketet	7
3 NULÄGE	9
4 HUR FÖRESLÅS SKÅNE UTVECKLAS?	19
5 HUR KAN TRANSPORTSYSTEMET BIDRA TILL UTVECKLINGEN?	20
6 VARFÖR KAN DETTA VARA INTRESSANT FÖR SVERIGE?	21
7 TILLSAMMANS MED STATEN KAN SKÅNE VISA VÄGEN HUR TRANSPORTSYSTEMET KAN BIDRA TILL VÄLFÄRDEN I DET HÅLLBARA SAMHÄLLET	22
8 FÖREGÅNGARE FÖR UTVECKLING AV FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK	22
9 HUR KAN SUMMAN AV DELARNA GE STÖRRE UTDELNING?	23
10 PAKETET BEHÖVER OMFATTA OLIKA TYPER AV INSATSER	25

Sammanfattning

Skåne är en av landets storstadsregioner med 1.3 miljon innevånare och står därmed för en betydande del av Sveriges ekonomi. Hälften av allt gods som skickas till eller ifrån Sverige passerar också genom Skåne. Västkustbanan, Södra stambanan, E22, Öresundsbron och E6 samt de internationella hamnarna Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad utgör noder och stråk för gods och persontrafiken till och från Sverige.

Skåne har en flerkärnig struktur som innebär att transportsystemet är en förutsättning för att en gemensam arbetsmarknadsregion skall fungera.

Skåne har idag problem genom att den stora inflyttning som skett i regionen har inneburit att förvärvsfrekvensen och produktiviteten ligger under landet i övrigt. Dessutom har inte omställningen till de mera kreativa branscherna kommit så långt som i övriga Sverige om man undantar sydvästra Skåne.

Skåne har länge arbetet med att skapa ett hållbart samhälle och detta gäller både ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Genom att på olika sätt arbeta vidare med detta kan Skåne även fortsättningsvis vara en föregångare och visa på positiva exempel.

Transportsystemet är då viktigt för att skapa kontakt mellan de olika delarna av Skåne och kunna jämna ut de skillnader som finns mellan östra och västra Skåne.

Störningar på de stora godsstråken då framförallt Södra Stambanan och fortplanter sig upp i övriga Sverige och innebär idag stora kostnader för samhället och företagen.

Skåne är genom sitt universitet och sina högskolor en innovativ region med många internationella kontakter. Genom att på olika sätt visa på den innovationskraft som finns här kan man bli ett föregångsområde och viktig besökspunkt. Det område som våra besökare först kommer i kontakt med är transportsystemet och den viktigaste förutsättningen är att det upplevs som tryggt och säkert och kan uppfylla transportbehoven men här kan vi också på olika sätt visa vår innovationskraft.

Skånes ekonomiska utveckling påverkar i mycket hög grad Sveriges ekonomiska utveckling genom att regionen som en av 3 storstadsregioner bidrar till en stor del av landets BNP. I den analys som WSP har gjort ser vi att transportsystemet har en avgörande betydelse för Skånes fortsatta ekonomiska utveckling, men att det också påverkar verksamheter i övriga landet genom det sårbara transportsystemet för gods.

Det samlade utredningsarbetet har indikerat att Skåne får svårt att uppfylla sina tillväxt- och hållbarhetsmål om inte omfattande satsningar görs inom transportområdet. De identifierade behoven överskrider avsevärt de satsningar som kommer att genomföras. Ett antal olika trafiksystemsatsningar är mycket angelägna om Skåne

skall kunna uppfylla sina tillväxt- och hållbarhetsmål. Det identifierade behovet är avsevärt större än de satsningar som finns inlagda i nu liggande planer.

Denna rapport skall kunna utgöra ett underlag för en fortsatt diskussion mellan staten och aktörerna i regionen om ett infrastrukturpaket för investeringar i Skåne.

Utgångspunkten för arbetet är att ett förslag på Skånepaket skall finnas med i det underlag som skickas in till departementet tidigt 2013 och som bygger på propositionen som kommer hösten 2012.

1 Bakgrund

Skåne är en av landets storstadsregioner med 1.3 miljon innevånare. Hälften av allt gods som skickas till eller ifrån Sverige passerar också genom Skåne. Västkustbanan, Södra stambanan, E22, E6, Öresundsbron samt de internationella hamnarna Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad utgör noder och stråk för gods och persontrafiken till och från Sverige.

Skånes flerkärniga struktur skapar gynnsamma förutsättningar att vidga vardagsgeografin genom att utveckla tillgängligheten och öka interaktionen mellan orterna. Med sina städer och nära 250 mindre tätorter har Skåne en mycket större tätortstäthet än någon annan del av Sverige. Relativt övriga Sverige är avstånden korta.

Det finns tydliga inomregionala skillnader, men den flerkärniga och täta ortstrukturen gör en positiv utveckling möjlig i hela Skåne. Skånes sju regionala kärnor – Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm och Ystad spelar viktiga och olika roller för denna utveckling. Skånes flerkärnighet är inte självklar. Sydvästra Skåne dominerar den regionala utvecklingen. Öresundsbron, som gjort att Skåne fysiskt och mentalt kommit närmare Köpenhamnsregionen har inneburit att sydvästra Skåne fått ännu bättre utvecklingsförutsättningar. Det speglas i att Malmö/Lund och Helsingborg sedan brons tillkomst har haft en stark ekonomisk tillväxt. Sydvästra Skåne ökar sin andel av befolkningen, medan norra och östra Skåne tycks ha svårt att haka på.

Skåne är den region där pendlingen ökar mest. För att klara tillväxten i regionen utan att ge avkall på en hållbar utveckling av stad och land kommer fokus att behöva ligga på förtätning. Denna förtätning kommer huvudsakligen att koncentreras till redan exploaterade lägen – både i kärnorna och i de mindre orterna.

Region Skåne har med utgångspunkt i det regionala utvecklingsprogrammet beslutat om strategier för olika områden. Dessa utgör en grund för det regionala utvecklingsarbetet och har skett i samarbete med Skånes kommuner.

Ett antal strategier och planer har beslutats om såsom

- Regionalt utvecklingsprogram
- Regional infrastrukturplan 2010-21
- Nationell infrastrukturplan 2010-21
- Regional systemanalys 2008
- Regional inriktningsdialog 2007
- ÖRUS, Öresundsregional utvecklingsstrategi
- Trafikförsörjningsprogram 2012
- Miljöstrategiskt program
- Principbeslut om medfinansiering 2009

- Kommunala översiktsplaner

Dessutom har ett antal strategiska utredningar gjorts som anknyter

- Brev till Näringsdepartementet om prioriterade frågor för Skånes utveckling, dec 2011
- Kapacitetsutredningen, Trafikverket 2012
- Tågstrategi 2037 och Busstrategi "Med buss i Skåne"
- Analysmaterial om Skånepaket åt SPIS 2011
- Strukturbild för Skåne
- OECD Territorial Review, 2012
- Framtida höghastighetståg genom Skåne, 2012
- Spårvagnar i Skåne (SPIS)
- Superbussar, pågående arbete
- ESS Max IV i regionen - TITA
- HH-utredningen, Näringsdepartementet 2011
- Interregionala korridorstudier (TransBaltic, Scandria, EastWest, String, COINCO North)
- Godsstrategi, pågående
- Cykelutveckling, pågående
- Miljö och klimat, bl a Tillhåll 2011
- TEN-T, förslag till nya riktlinjer och Connecting Europé Facility
- IBU Öresund, 2010
- Metro Öresund, pågående
- Färdplan 2050. Underlag från Länsstyrelsen i Skåne län 2012

Det samlade utredningsarbetet har indikerat att Skåne får svårt att uppfylla sina tillväxt- och hållbarhetsmål om inte omfattande satsningar görs inom transportområdet. De identifierade behoven överskrider avsevärt de satsningar som kommer att genomföras enligt nu liggande planer. Ytterligare trafiksystemsatsningar är därför mycket angelägna.

I denna rapport vill WSP därför visa på vilka fördelar det skulle kunna innebära om staten och regionen via förhandlingar kunde enas om en koordinerad gemensam satsning på transportsystemet i Skåne – ett Skånepaket. Utgångspunkten för arbetet är att ett förslag på Skånepaket skall finnas med i det underlag som skickas in till departementet tidigt 2013 och som bygger på propositionen som kommer hösten 2012.

Förbindelser och förflyttningar över Öresund är en viktig del av den skånska tillgängligheten. Eventuella framtida satsningar på dessa förbindelser kräver dock bilaterala förhandlingar i särskild ordning. Därför koncentreras analysen i denna rapport på transportsystemen inom Skåne och deras roll för regional och nationell utveckling.

2 Erfarenheter av paketlösningar för transportinfrastruktur

2.1 Stockholmsöverenskommelsen

Initiativet och förutsättningarna

Regeringen beslutade den 9 november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman, Carl Cederschiöld, för Stockholms infrastruktur. Åtgärden initierades bland annat av ett preliminärt beslut tagits att återinföra trängselskatten i Stockholm (som införts på försöksbasis under januari – juli 2006), och att regeringen i samband med detta önskade öronmärka intäkterna från trängselskatten för användning i transportinfrastruktur i den region där skatten tagits upp. Eftersom det formellt var frågan om en statlig skatt behövdes en arena för förhandling kring vilka regionala investeringar som var önskvärda.

Utöver staten medverkade representanter från Stockholms läns landsting, Stockholms stad samt Stockholms läns samtliga kommuner i förhandlingarna. Dessutom medverkade representanter för LO och Handelskammaren samt kommuniststyrelseordförande från Uppsala, Västerås och Eskilstuna i en samlad förhandlingsdelegation med totalt 21 ledamöter.

Det angavs i direktiven att den primära ekonomiska ramen för förhandlingarna var de gällande infrastrukturplanerna för länet, men att intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, offentlig/privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering kunde användas som komplement därutöver. Det var alltså primärt frågan om att ge regionen möjlighet att påverka inriktningen på de statliga investeringarna. Så småningom fick förhandlingsmannen också ett utökat uppdrag att även förhandla om Citybanans medfinansiering.

Resultatet av förhandlingarna, själva överenskommelsen, överlämnades till regeringen den 19 december 2007.

Innehållet

När förhandlingarna och diskussionerna väl kom igång kom de också att delvis få en bredare inriktning än vad som angavs i direktiven. Den slutliga överenskommelsen omfattar därför inte bara rena investeringsprojekt, utan också överenskommelser inom flera andra områden med koppling till transportområdet. De medverkande aktörerna åtar sig alltså i överenskommelsen att medverka till samhällliga mål inom transportområdet också på annat sätt än genom medfinansiering av statlig infrastruktur.

Infrastrukturinvesteringar

(Här ingår även statliga bidrag till vissa regionala kollektivtrafiksatsningar)

Överenskommelsen gör en indelning i projekt som skall genomföras i närtid (2008-2012), och projekt som skall genomföras i den senare delen av avtalsperioden (2013-2019). Dessutom ger man i en utblick förslag på projekt som bör påbörjas före 2019, men som inte kommer att hinna slutföras inom ramen för överenskommelsen. Närtidssatsningen omfattar totalt satsningar för ca 60 miljarder kronor.

För närtidssatsningarna görs en detaljerad genomgång av de finansiella förutsättningarna både när det gäller uppskattade kostnader och eventuell medfinansiering.

Överenskommelsen lägger också fast den detaljerade användningen av trängselskattens nettointäkter (då beräknade till ca 500 M kronor netto per år) för åren 2008-2010 projekt för projekt. Därutöver anges ett antal projekt där det finns uttalanden om att olika aktörer är villiga att medfinansiera. Det är emellertid bara ett fåtal projekt för vilka medfinansieringslösningen är färdigförhandlad och ingår i överenskommelsen.

Projekten har sammanförts under sju huvudrubriker

- Vidga och hålla samman regionen - Ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet
- Vidga och hålla samman regionen - Ökad kapacitet på spår i regionen och
- Vidga och hålla samman regionen - Ökad kapacitet på europavägar och
- Tillgänglighet till regionala kärnor
- Tillgänglighet till Arlanda
- Tillgänglighet till hamnar och godsknutpunkter
- God trafikstruktur i regioncentrum - Bättre kollektivtrafik och förbindelser

Miljö- och övriga åtaganden

Utöver de rena investeringarna ovan ingår också i överenskommelsen att aktörerna ömsesidigt lovar att genomföra ett stort antal tämligen specificerade insatser. Dessa har samlats under rubrikerna:

- Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende klimatpåverkan
- Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende luftkvalitet
- Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende buller
- Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende transportsektorns inverkan på tätortsnära natur- och kulturmiljöer
- Åtgärder för att främja ny bebyggelse i goda transportlägen
- Åtgärder för att främja miljösituationen och tillgängligheten för Arlanda
- Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur

Genomförande

I Stockholmsöverenskommelsen ingår att den principiella överenskommelsen successivt konkretiseras. Till exempel ska genomförandeavtal upprättas för enskilda projekt när det behövs med hänsyn till medfinansieringsansvar, förskottering, planeringsprocesser eller annat. Avsikten är att närtidssatsningens genomförandeplan för finansiering och utbyggnad skall rullas fram med vissa intervall, och att överenskommelsen skall vårdas genom successiv uppföljning av i vilken utsträckning åtagandena genomförs, och förutsättningarna ändras. En sådan uppföljning har också genomförts på initiativ av RTK (Regionplane- och Trafikkontoret i Stockholms län).

Viktiga faktorer för att förhandlingen lyckades

Enligt Carl Cederschiöld var en viktig förutsättning för att bli överens mellan alla olika parter att man hade en gemensam systemsyn på hur det ser ut och hur det borde se ut.

Med detta som utgångspunkt diskuterade man sig fram till en gemensam syn på behoven och så småningom på de objekt som möter behoven. Det är sedan viktigt att gå tillbaka och pröva objekten mot den gemensamma systemsynen, och göra en första rangordning.

Denna objektslista kan sedan prövas med samhällsekonomiska beräkningar för att se att objekten uppfyller kriterierna.

I processen är det viktigt att alla känner sitt ansvar och deltar.

Ett paket har också ett slut men den utveckling som kommer efter är också viktig att ta hänsyn till och planera för så att det blir en kontinuitet.

2.2 Västsvenska Paketet

Initiativet och förutsättningarna

Under 2008 bedrev Göteborgsregionen framgångsrika förhandlingar med staten kring medfinansiering av en Mariefjordstunnel för biltrafik. I planeringen ingick att tunneln delvis skulle avgiftsfinansieras. Avgift behövde då samtidigt tas även i Tingstadstunneln för att ge en jämnare fördelning av belastningen mellan de två parallella tunnlar. För att harmoniera med befintlig lagstiftning behövde avgiften i Tingstadstunneln utformas som en trängselskatt. Det fanns alltså en principiell överenskommelse med staten om att "införa trängselskatt i Göteborg" – även om avgiftssystemet var mycket begränsat i storlek. I övrigt var Göteborgs politiker mycket kallsinniga till tanken på trängselskatt.

Samtidigt fanns starka regionala önskemål om att bygga den så kallade Västlänken – en tågtunnel under Göteborg. Västlänken skulle kunna lösa de svåra tågföringsproblem som uppstod därför att Göteborg C är utformad som en säckstation. Det var emellertid klart att Västlänken var en mycket dyr investering, som heller inte var samhällsekonomiskt lönsam enligt traditionella kalkylmetoder. Staten var där-

för mycket obenägen att lyfta in Västlänken i prioriteringslistorna under den pågående åtgärdsplaneringen.

Stockholmsöverenskommelsen hade visat att staten var villig att betrakta intäkterna från trängselskatt som regional medfinansiering av transportinfrastruktur. I en principiell överenskommelse över partigränserna beslutade starka politiker i Göteborg och regionen därför i juni 2009 - trots sitt tidigare motstånd - att undersöka förutsättningarna för att ett trängselskattesystem i Göteborg. Detta skulle kunna skapa en finansiell bas för att bygga också Västlänken, och samtidigt ge utrymme för andra satsningar som uppfattades som angelägna.

Inledande analyser under sommaren 2009 gav indikationer på att ett trängselskattesystem skulle kunna ge tillräckliga intäkter för att klara den önskade finansieringen. I augusti anmälde Göteborgs stad och andra regionala aktörer till staten att man var intresserad av att införa trängselskatt i Göteborg. Redan i september fanns en text om det Västsvenska paketet, och trängselskatten i förslaget till nationell plan.

Innehållet

Aktörerna har enats om följande beskrivning av syftet med det Västsvenska paketet: *Västsverige med Göteborg som kärna, ska vara en attraktiv, hållbar och växande region, nu och i framtiden.* Även om trängselskatten ursprungligen framförallt uppfattades som ett sätt att finansiera de önskade infrastruktursatsningarna, talar aktörerna numera också om att skatten i sig genom sin styrande effekt bidrar till uppfyllelse av de mål man satt upp för regionens utveckling.

Det Västsvenska paketet omfattar investeringar och andra åtgärder för sammanlagt 34 miljarder kronor som skall genomföras under åren 2010-2027. Av dessa är hälften, 17 miljarder, ordinarie statliga medel. 14 miljarder är nettointäkter från Göteborgs trängselskattesystem – genererade under 25 år (2013-2038) medan återstående 3 miljarder är regional medfinansiering i olika (Här ingår bl a förutsedda exploateringsvinster). De finansiella bidragen har fördelats över tid. Eftersom stora delar av trängselskatteintäkterna genereras först sedan byggperioden avslutats, kommer paketets regionala aktörer att behöva lånefinansiera delar av investeringarna i väntan på intäkterna.

Västlänken (kostnadsberäknad till 20 miljarder kronor) dominerar paketets utgiftsida. Marieholmstunneln (med sina anslutningar) har beräknats kosta knappa 4 miljarder, och paketet bidrar också med 2 miljarder till en ny Götaälvbro. Utöver dessa tunga enskilda investeringar innehåller paketet också olika potter för satsningar på mindre åtgärder som kan främja kollektivtrafikens kapacitet, framkomlighet och attraktivitet (de s.k. K2020 åtgärderna), och en annan pott för olika typer av trimningsåtgärder med syfte att förbättra miljö och trafiksäkerhet. Dessa potter fördelas successivt till olika ändamål. Av K2020-potten har en tredjedel (1,5 miljarder kronor) reserverats för åtgärder som skall förbättra kollektivtrafiken inför trängselskattestarten 2013.

I förvaltningen av paketet ligger en successiv omförhandling av innehållet, och tecknande av successiva genomförandavtal för de olika objekt och projekt som skall samfinansieras. Det finns däremot inget bindande avtal mellan parterna för hela avtalsperioden.

Det Västsvenska paketet omfattar inte alla de insatser de berörda aktörerna gör i regionens transportsystem. I statens investeringsplan för infrastruktur i Västsverige ingår ytterligare 21 miljarder under åren 2010 till 2021. De åtaganden om kraftigt ökad trafik, och investering i nya kollektivtrafikfordon, som regionen gjort i sin roll som kollektivtrafikhuvudman ligger också utanför paketet. Det gäller också alla berörda kommuners ordinarie väghållning, osv.

3 Nuläge

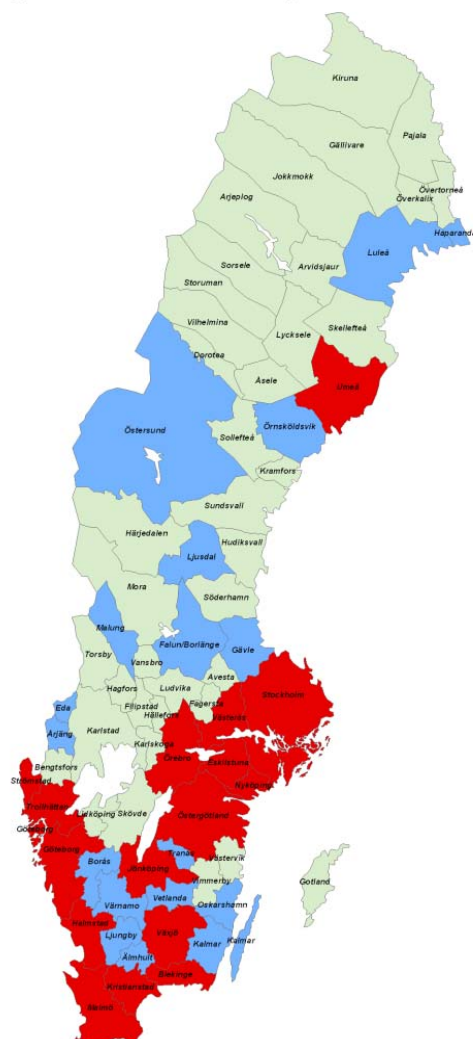
Vad talar för att infrastrukturinvesteringar i just Skåne skulle frigöra en större potential än motsvarande infrastrukturinvesteringar någon annanstans?

Det som talar för det är att infrastrukturinvesteringar i Skåne samtidigt kan åtgärda olika strukturella problem. Ett sådant är Skånes låga andel sysselsatta i växande kreativa branscher, ett annat är att bättre nyttja de goda demografiska förutsättningarna (med en hög andel av befolkningen i arbetsför ålder), samt att bättre tillvarata det gynnsamma geografiska läget (porten till kontinenten). Att det finns en stor potential i att förbättra den låga rörligheten mellan regionens två arbetsmarknadsregioner bekräftas av det faktum att det är samma branscher som växer i både sydväst och nordost – varvid en större rörlighet och bättre integration skulle få positiva effekter på matchningen på arbetsmarknaden.

Befolknings- och sysselsättningstillväxt

■ Befolkningsminskning men snabb sysselsättningstillväxt

■ Både snabb sysselsättningstillväxt och snabb befolkningstillväxt



*Illustrationen visar att Skåne ligger som den södra punkten i den triangel av både god befolknings-
tillväxt och god sysselsättningstillväxt i Sverige.*

Skånes har generellt haft en gynnsam sysselsättnings- och befolkningsutveckling under relativt lång tid. Antalet arbetsplatser har ökat och boendekvaliteterna skapar hög attraktivitet och därmed inflyttning och befolkningstillväxt.

- 21 av Skånes 33 kommuner har en högre sysselsättningstillväxt än rikssnitt
- 30 av 33 har en bättre befolkningstillväxt

Men

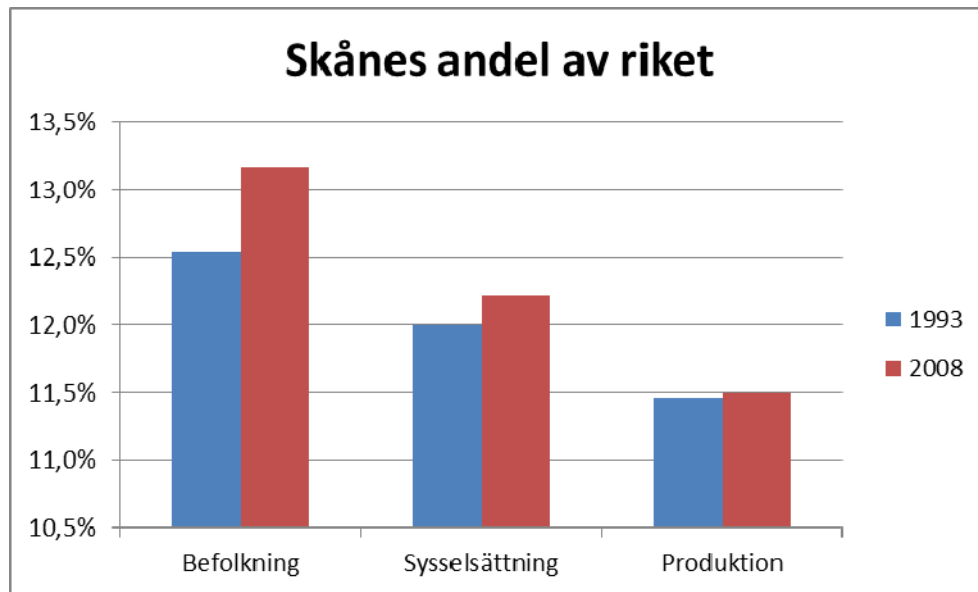
- Endast 18 har en bättre tillgänglighet till arbetsplatser än rikssnitt

Sambanden mellan storstädernas betydelse, infrastruktur och ekonomisk tillväxt är väl belagda. Storstäder och stora regioner växer mer och fortare än små. Det beror på att det i täta miljöer finns bättre förutsättningar för kunskapsuppbyggnad, delning och spridning av kunskapen – samt en bättre matchning på arbetsmarknaden. Förbättrad infrastruktur höjer kapaciteten, sänker transportkostnader, ökar tillförlitligheten och kortar restider. Man kan därför säga att ett förbättrat transportsystem skapar närhet där täthet saknas.

Sammantaget verkar dessa faktorer positivt på tillväxten. Med utgångspunkt i denna kunskap (att Malmö/Lund är rikets tredje storstadsregion, att stora regioner växer mer än små och tillgänglighetens betydelse) presenteras här ett antal skäl till varför det kan vara lönsamt för riket att investera i den skånska infrastrukturen. Det finns alltså en stor, men hittills orealiserad potential i den skånska ekonomin.

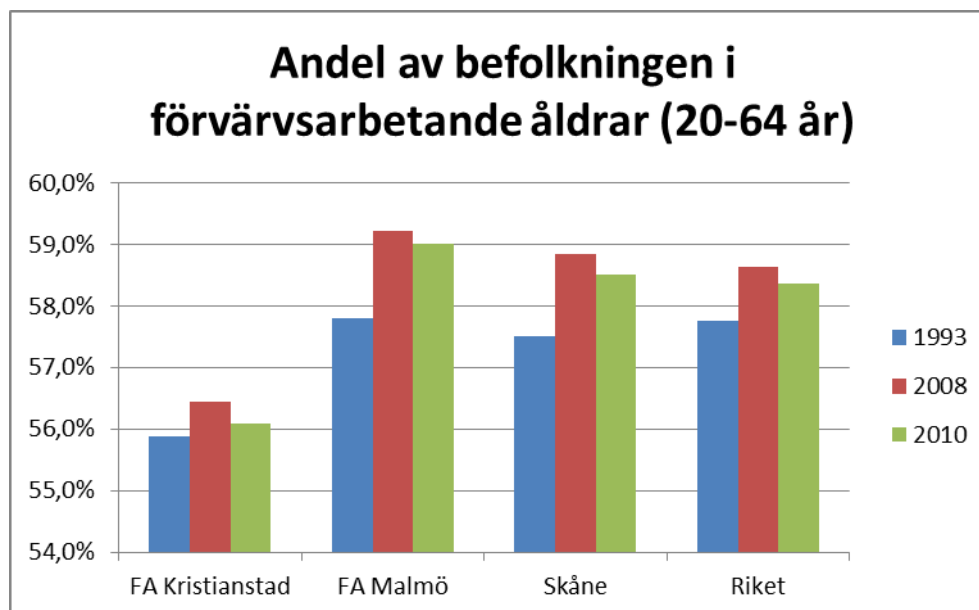
Medan både Skånes andel av rikets befolkning och sysselsättning har ökat mellan 1993 och 2008 så har den skånska andelen av rikets produktion legat still. Relativt sett har alltså Skåningarna blivit mindre produktiva. Befolkningsökningen har också varit kraftigare än sysselsättningsökningen.

- Skånes andel av Sveriges befolkning har ökat mellan 1993-2008
- Skånes andel av sysselsättningen har också ökat, men i mindre omfattning
- Skånes andel av produktionen har dock legat still under samma period



Skånes andel av rikets produktion har legat still trots ökande befolkning och ökande sysselsättning. Sammantaget innebär detta att färre är sysselsatta och de som är sysselsatta är mindre produktiva än rikssnittet.

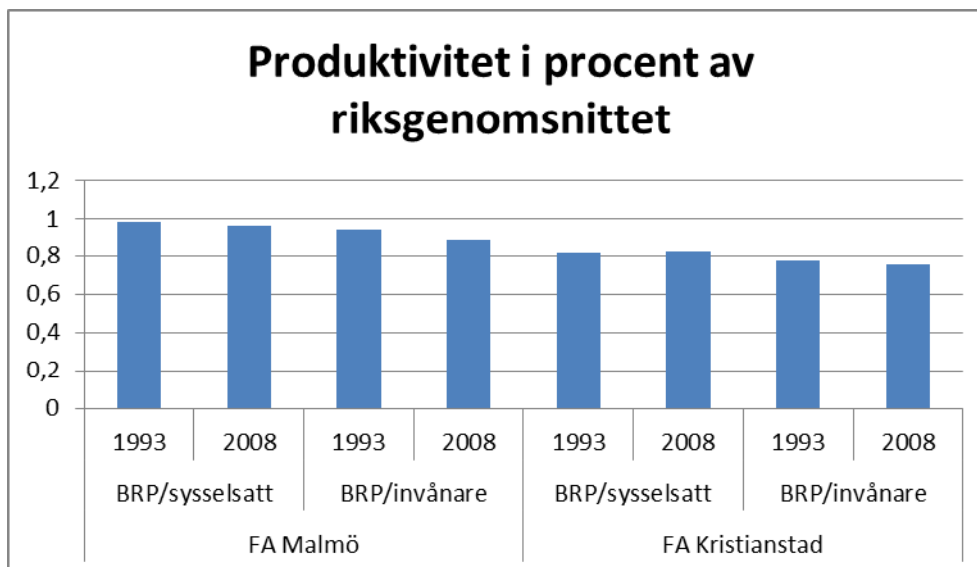
Tillsammans med en förbättrad integration med de danska arbetsmarknaderna är en förbättrad integration mellan de två skånska arbetsmarknadsregionerna en av de viktigaste orealiserade potentialerna i den skånska regionalekonomin. Malmöregionen är väsentligt större och har en hög andel av befolkningen i förvärvsarbetande ålder, medan Kristianstad har en låg andel av sin befolkning i förvärvsarbetande ålder.



Medan FA Malmö har en hög andel av sin befolkning i förvärvsarbetande ålder har FA Kristianstad en låg. FA Malmö utgör således en viktig arbetskraftsresurs för en åldrande befolkning i FA Kristianstad.

En bättre/högre integration skulle kunna sysselsätta Malmös icke sysselsatta med uppgifter som den mindre gynnsamma demografiska situationen i FA Kristianstad framöver kommer att kräva.

En annan orealiserad potential är den relativt sett låga produktiviteten i den skånska regionala ekonomin – här illustrerad som andel av rikssnitt.

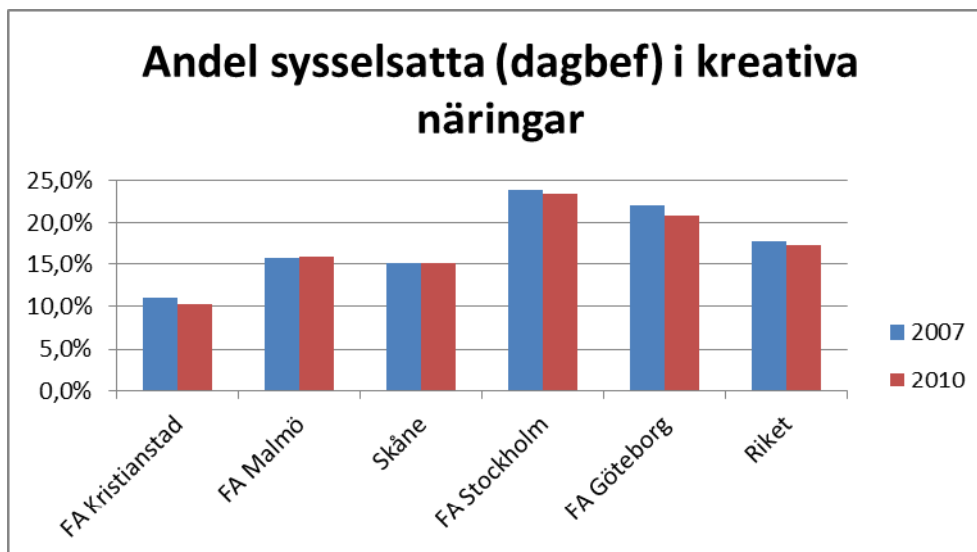


Illustrationen visar hur BRP per sysselsatt och per invånare har utvecklats i de båda skånska arbetsmarknadsregionerna sedan 1993.

Produktiviteten har dessutom sjunkit mellan 1993 och 2008. Liknande tendenser kan också ses i Stockholm och Göteborg, men från högre nivåer. Den sjunkande BRP per invånare är en indikation på att en större andel av befolkningen är arbetslös, vilket åtminstone i delar av regionen beror på en bristande integration av ungdomar. Med en ung befolkning slår ungdomsarbetslösheten extra hårt i Malmö/Lund.

Slutligen finns det en orealiserad potential i Skånes andel sysselsatta i det som kallas "kreativa näringar", i korta drag t.ex. läkemedel, IT, Telecom, finans & försäkring, FoU, kunskapsintensiva tjänster och kultur.¹

¹ De kreativa näringarna definieras som; "tillverkning av farmaceutiska basprodukter och läkemedel", "tillverkning av datorer, elektronikvaror, optik, elapparatur och andra maskiner och apparater", "transportmedelstillverkning", "telekommunikation", "dataprogrammering, datakonsultverksamhet och informationstjänster", "finansiella tjänster utom försäkring och pensionsfondsverksamhet", "försäkring, återförsäkring och pensionsfondsverksamhet utom obligatorisk socialförsäkring", "stødtjänster till finansiella tjänster och försäkring", "juridisk och ekonomisk konsultverksamhet", "verksamheter som utövas av huvudkontor; konsulttjänster till företag", "arkitekt- och teknisk konsultverksamhet; teknisk provning och analys", "vetenskaplig forskning och utveckling", "reklam och marknadsundersökning", "andra specialiserade företagstjänster inkl. veterinärverksamhet" samt "kultur, nöje och fritid".



Diagrammet visar hur andelen sysselsatta i kreativa näringar har förändrats mellan 2007 och 2010 i de två skånska arbetsmarknadsregionerna jämfört med Stockholm, Göteborg och riket.

Här syns framför allt att de branscher, som generellt betraktas som storstadsbranscher, inte har samma betydelse (alltså inte lika stor andel av den totala sysselsättningen) i de båda skånska arbetsmarknadsregionerna som de har i rikets två övriga.

NUTEK slog redan 2007 fast att:

”Malmö/Lund är den självklara ekonomiska kärnan i Skåne. Genom den successiva integrationen med Köpenhamn har Malmöregionens dominerande roll blivit än mer uttalad. Detta har skett parallellt med en kraftig strukturomvandling, där sysselsättningen inom de varuproducerande branscherna minskat stadigt. Samtidigt växer jobben till inom tjänstesektorn, men utvecklingen rymmer en regional obalans där Malmö/Lund och de nordvästra delarna av Skåne står för expansionen medan de östra delarna hamnat i bakvatten. Precis som Storstadsutredningen konstaterade för snart tjugo år sedan är det mycket angeläget att med hjälp av ett bättre transportsystem länka ihop Skånes östra och västra delar. På så vis minskar risken för inomregionala spänningar samtidigt som regionens totala tillväxtkraft ökar”.²

Ett viktigt sätt att förbättra den skånska produktiviteten, den ojämna fördelningen mellan arbetsmarknadsregionerna, integrationen och sysselsättningen är att skapa ytterligare täthet – och där riktig täthet inte är möjlig – skapa närhet.

² Hur mycket kostar det att vänta? - en kontrafaktisk analys, NUTEK R 2007:08, s.3.



Mattias Frithiof

Illustrationen är schematisk och är menad att beskriva gränsen mellan – och de skilda egenskaperna i – de båda skånska arbetsmarknadsregionerna.

Men är det inte så att Malmöregionen i någon mån växer på bekostnad av Kristianstadregionen, och att man därför bör utveckla egna och specifika specialiteter i branschstruktur och näringsliv? Nej, faktiskt inte.

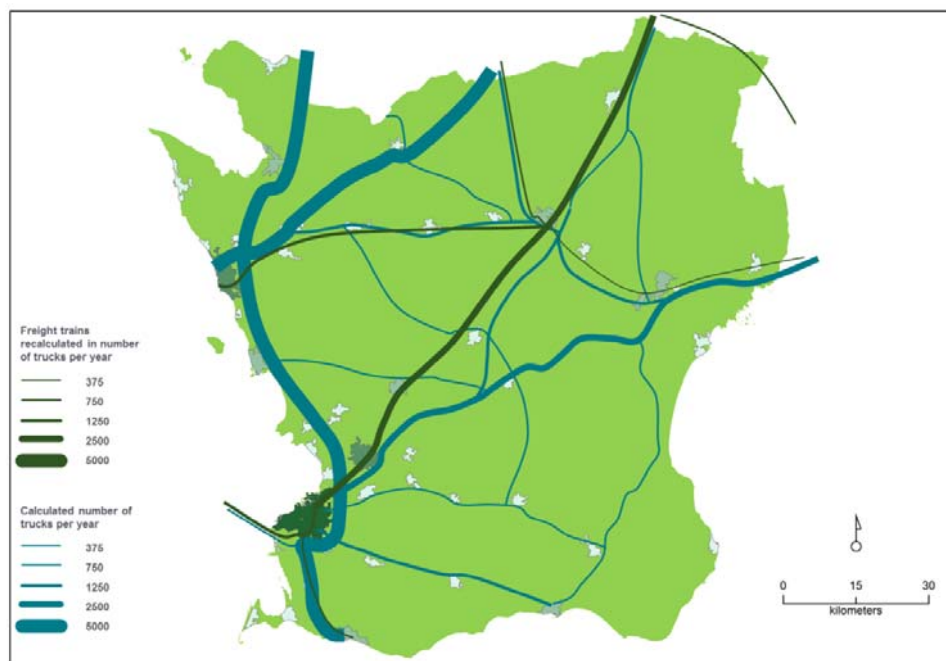
Malmö arbetsmarknadsregion växer inte på bekostnad av Kristianstadregionen – snarare tvärtom. De branscher som är specialiserade i FA Malmö – alltså de branscher som har större andel av sysselsättningen i Malmö än i riket – är de branscher som stått för all sysselsättningstillväxt i FA Kristianstad.

Följande branscher är specialiserade i Malmöregionen – alltså branscher som har en högre andel av sysselsättningen i Malmö än i riket 2007-2010:

- Hotell & restaurang
- IT och IT-tjänster
- Kunskapsintensiva tjänster
- Huvudkontorsverksamhet
- Teknisk konsultverksamhet
- Specialiserade företagstjänster
- Bemanning, arbetsförmedling
- Rese- & bevakningstjänster
- Fastighets- & kontorstjänster

Samma branscher är ännu inte specialiserade i FA Kristianstad (ca 10 % av sysselsättningen) men har vuxit med 17 % jämfört med övriga branscher som har backat med 6 %.

Hälften av allt gods som ska till eller från Sverige passerar genom Skåne. De stora godsstråken som visas på bilden nedan sammanfaller också med de stora stråken för persontrafiken. Detta skapar problem och störningar.

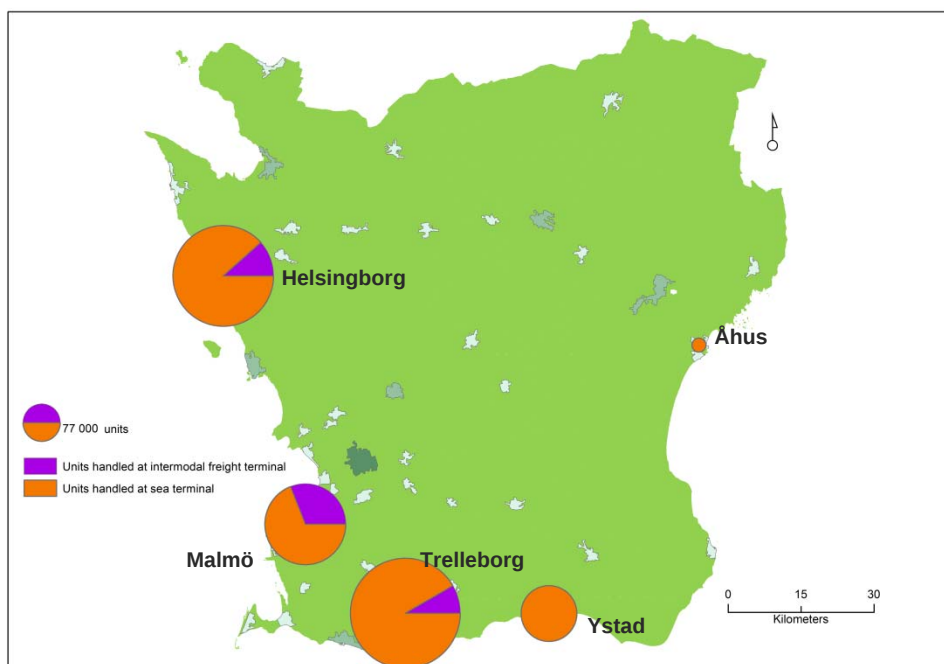


Figuren visar årsdygnstrafiken på de stora godsstråken 2003

Godstransporterna längs Västkusten på järnväg är små på grund av bristande kapacitet. Den nya tunneln genom Hallandsåsen kommer att förbättra förhållandena där men det återstår fortfarande avsnitt med låg kapacitet på Västkustbanan samt på godsspåret genom Skåne vilket innebär att den ökade godsmängden längs Västkusten till största delen kommer på lastbil på E6 där kapaciteten på delar redan idag börjar bli begränsande.

Skåne har några av Sveriges största hamnar, där både Malmö och Trelleborg har klassats som ingående i CORE nätverket vilket är europeiskt prioriterade hamnar.

Det är inte bara hamnkapaciteten som är viktig utan att det transportsystem som finns i och i anslutning till hamnarna har tillräcklig kapacitet, eftersom det begränsar hela hamnverksamheten. Här finns stora brister i kapacitet både vad gäller godsterminaler, spår och väg framförallt i Norra Hamnen i Malmö.



Gods som hanteras i hamnarna och i godsterminalerna i hamnarna 2005

Sammanfattningsvis:

- Skåne är Sveriges port till kontinenten i en tid då både handeln och vårt exportberoende ökar
- Marknadspotentialen – marknadens storlek inom pendlingsavstånd – har mycket stor betydelse för tillväxten
- Malmö/Lund (FA) är den tredje största regionen i Sverige
- I ett nationellt perspektiv är tillgängligheten till arbetsplatser sämre i Skåne än i riket (NB: utan CPH och med senaste nationella data från 2006)
- 21 av 33 kommuner högre sysselsättningstillväxt än riket
- 30 av 33 kommuner har bättre befolkningstillväxt
- 18 av 33 kommuner har bättre tillgänglighet än riket
- Skåne har mellan 1993 och 2008 en högre andel av både rikets befolkning och sysselsättning – men samma andel av produktionen.
- Andelen sysselsatta i kreativa näringar (så kallade storstadsnäringar) är lägre i Malmö/Lund än i övriga svenska storstadsregioner.
- I Malmö/Lund finns underutnyttjade resurser medan samspelet med Kristianstad brister.

4 Hur föreslås Skåne utvecklas?

Skåne som storstadsregion och med sitt läge är viktigt för Sveriges ekonomiska utveckling. De problem som vi ser i Skåne, såsom ökad inflyttning kombinerat med minskad produktivitet och omställning till ett nytt näringsliv, är viktigt att med olika medel försöka lösa. Skåne kan genom att vända utvecklingen här bidra till att öka välfärden för hela Sverige. Transportsystemet är en viktig faktor som kan bidra.

Enligt kapacitetsutredningen kommer en mycket stor ökning att ske av biltrafiken. För att i viss mån motverka denna ökning är en satsning på kollektivtrafik en förutsättning. Den OECD rapport som kommer framöver är också viktig att arbeta in i det framtida scenario.

Skåne har länge arbetet med att skapa ett hållbart samhälle och detta gäller både ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Genom att på olika sätt arbeta vidare med detta kan Skåne även fortsättningsvis vara en föregångare och visa på positiva exempel. Skåne och framförallt Malmö har uppmärksammats internationellt för sitt hållbarhetsarbete, och detta har skapat en besöksnäring som är viktig att utveckla vidare med bra exempel på lösningar. Men förutsättningen för en fortsatt utveckling av det hållbara samhället är väl fungerande kommunikationer, som upplevs som trygga och säkra.

En positiv utveckling av Skåne förutsätter en positiv ekonomisk utveckling av regionen. En viktig faktor för att skapa detta är att tillgången på välutbildad arbetskraft är god. Men en god ekonomisk utveckling skapar även arbete för personer med lägre utbildning.

Människor har olika önskemål och preferenser för var man vill bo och den flerkärnighet som finns i Skåne kan tillfredsställa dessa önskemål. Det viktigt att kunna marknadsföra Skåne som det område där man kan bo i både mindre och större städer och samhälle. Förutsättningen för detta är att vi har en effektiv kollektivtrafik så att bilberoendet inte ökar med att man bosätter sig utanför de större städerna. På detta sätt kan man göra hela Skåne till en gemensam arbetsmarknadsregion. För en god ekonomisk utveckling är samverkande arbetsmarknadsregioner en förutsättning så att personer kan välja på en större arbetsmarknad.

De större städerna har problem med trängseln. En väl fungerande kollektivtrafik är här nödvändig för att skapa framkomlighet och minska på de olägenheter som trafiken innebär genom buller och utsläpp. Idag sker också en förtätning av de större städerna för att undvika att bygga på den goda åkerjorden, och detta innebär att fler och fler människor bor inne i städerna. För att få fungerande städer framöver är det därför viktigt att utvecklingen av kollektivtrafiken i storstadsområdena följer med i denna befolkningsförtätning, när samtidigt arbetsplatserna också ökar vilket innebär en ökad inpendling till städerna.

Genom denna flerkärniga storstadsregion går också Sveriges viktigaste godsstråk, för lastbilar och tåg. Hälften av allt gods till och från Sverige passerar genom Skåne, och några av Europas viktigaste hamnar finns i regionen. De tunga godsstråken är också de tunga stråken för persontrafiken, och detta skapar ibland problem. Godstrafiken skapar också miljöproblem i form av buller och trängsel. Det är därför viktigt att de tunga godsstråken förstärks så att det nationella och internationella godset kan transporteras vidare på ett hållbart, säkert och tryggt sätt.

Skåne har med sin geografiska placering nära övriga Europa med en stor mängd besökare och turister från andra länder som kommer både via färjetrafiken och Öresundsbron. Genom en väl utbyggd kollektivtrafik skapas också möjligheter för icke bilburna turister att kunna besöka olika områden i Skåne och på detta sätt kan besöksnäringen förstärkas i områden som har ett mindre utvecklat näringsliv, och eko turismen kan öka.

Skåne är genom sitt universitet och sina högskolor en innovativ region med många internationella kontakter. Genom att på olika sätt visa på den innovationskraft som finns här kan man bli ett föregångsområde och viktig besökspunkt. Det område som våra besökare först kommer i kontakt med är transportsystemet och den viktigaste förutsättningen är att det upplevs som tryggt och säkert och kan uppfylla transportbehoven men här kan vi också på olika sätt visa vår innovationskraft.

5 Hur kan transportsystemet bidra till utvecklingen?

Satsningar på transportsystemet bidrar normalt sett till ökad tillgänglighet, till exempel genom att bidra till utökade arbetsmarknadsregioner. Det finns ett välbelagt samband mellan arbetsmarknadsregionernas storlek å ena sidan, och ekonomisk tillväxt och minskande arbetslöshet å den andra. Förbättrad tillgänglighet kan därmed förväntas bidra till ökad tillväxt och ökad välfärd.

Men transportsystemet har också en avgörande betydelse för att skapa ett hållbart samhälle. En ökad rörlighet kan, om den innebär mer bilresande, utgöra ett allvarligt hot mot uppsatta mål när det gäller fossilberoende och utsläpp av klimatgaser. Skåne har här länge arbetat med att utveckla kollektivtrafiken, och den satsning på tågtrafiken som skett de senare åren på Pågatåg och Öresundståg har visat att man med en bra kollektivtrafik kan öka tillgängligheten, resandet och attraktiviteten på sätt som inte leder till ökat bilresande. Tågstrategin och busstrategin som tagits fram visar på den fortsatta utvecklingen av systemet som man önskar genomföra.

Västkustbanan och Södra Stambanan är tungt belastade stråk där gods och persontrafik skall samverka. Störningar här fortplanter sig inte bara i det skånska transportsystemet utan även upp i övriga Sverige. Det är därför viktigt att dessa stråk har en hög kapacitet och även kan klara vissa störningar. Genom att komplettera och trimma det befintliga systemet kan vissa konflikter mellan godstrafik och person-

trafik undvikas. Det är viktigt att följa upp de störningar som uppkommer för att se hur de kan undvikas i framtiden.

Om man inte kan lita på och känner sig trygg kommer kollektivtrafikandelen på sikt att minska vilket skulle vara förödande.

En viktig förutsättning för Skånes fortsatta utveckling är att kommunikationerna mellan de regionala kärnorna är utvecklad. Genom en effektiv kollektivtrafik ökar samspelet och bidrar till en positiv utveckling.

För en hållbar stadsutveckling är en förutsättning ett väl fungerande och attraktivt transportsystem. Det är därför viktigt att bebyggelseplaneringen på kommunal och regional nivå sker i samarbete med utvecklingen av transportsystemet.

Detta är inte minst viktigt om man ser resandet i ett ”hela resan perspektiv” som inkluderar bytespunkter och anslutande resor, och också infartsparkeringar, gång och cykeltrafik.

Man kan konstatera att de satsningar på Skånes transportsystem som finns beskrivna i nu gällande planer är otillräckliga i alla de avseenden som beskrivs ovan. De satsningar som aktörerna utlovat hittills, kommer inte att räcka till för att Skåne skall nå sina ambitiösa tillväxt- och hållbarhetsmål.

6 Varför kan detta vara intressant för Sverige?

Skånes som en storstadsregion på 1.3 miljon innevånare står för en betydande del av Sveriges BNP och utvecklingen av arbetsmarknaden här är viktig för hur välfärden utvecklas i Sverige. En positiv utveckling skapar synergier för hela landet.

Skånes har en stor inflyttning och man har inte lyckats skapa sysselsättning åt alla vilket har inneburit att det är en förhållandevis hög arbetslöshet.

Dessutom är produktiviteten i Skåne lägre än riksgenomsnittet.

Dessa faktorer är viktiga att komma till rätta med inte bara för Skåne utan de påverkar även Sveriges ekonomi, och ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning.

Skåne har länge arbetat med hållbarhet som fokus och har även blivit internationellt uppmärksammat för detta. I Skåne arbetar man för att skapa en hållbar storstadsregion och då är hållbara transporter en viktig förutsättning.

Cirka 80% av det gods som fraktas via de skånska hamnarna är transittrafik genom Skåne med mål i Sverige respektive framförallt Tyskland och Danmark, och ca 85% av det gods som transporteras på järnvägen i Skåne är transitgods. Målpunkterna för godset i Sverige är framförallt Stockholm och Göteborg.

Detta innebär stora ansträngningar på både väg och järnvägsnätet. En störning i Skåne på framförallt järnvägsnätet skapar problem i hela Sverige och detta gäller både gods och persontrafik. Problem med bristande kapacitet i godsterminalerna i

främst Malmö och Helsingborg innebär också att möjligheterna till att överföra gods till järnväg är begränsade. De tunga transportkorridorerna är viktiga även i ett europeiskt perspektiv och detta visar den europeiska klassningen där förutom europavägarna också Västkustbanan och Södra Stambanan ingår i TEN-T nätverket och Malmö, och Trelleborg är med i CORE nätverket för strategiska hamnar.

Skåne har universitet och högskola med utbildning och forskning inom området hållbar stadsutveckling både vad gäller bebyggelse och transporter. Detta har skapat ett innovativt klimat, och nära kontakter med kommuner och offentliga myndigheter.

7 Tillsammans med staten kan Skåne visa vägen hur transportsystemet kan bidra till välfärden i det hållbara samhället

För att Skåne skall utvecklas på ett hållbart sätt är det viktigt att utvecklingen sker i enlighet med 4 stegs principen. Transporterna är en förutsättning för att arbetsmarknadsregionerna kan utökas och därmed bidra till välfärden.

För att få en positiv utveckling av den flerkärniga storstadsstruktur som Skåne har är en attraktiv kollektivtrafik som förbinder de starka regionala kärnorna en förutsättning. Bytespunkter samt anslutande transporter skall utformas så att hela resan upplevs som säker och smidig. Det är därför viktigt att transportsystemet integreras tydligt i den fysiska planeringen.

Godstransporterna genom och inom Skåne är mycket viktiga för företagen men också för Sveriges ekonomi genom att hälften av allt gods passerar här. Stråken genom Skåne har också prioriterats som viktiga för Europa genom att de ingår både i TEN-T och CORE nätverken. Därför måste starka stråk säkerställa trygghet, säkerhet och framkomlighet för godset. I detta ingår också att säkra uppställningsplatser och service finns för lastbilar i anslutning till terminaler. Det är också viktigt att godset kan transporteras på ett hållbart sätt.

Enligt WSP:s bedömning är utvecklingen av transportsystemet en förutsättning för en positiv utveckling av regionen men den måste ske på ett sätt som bidrar till en ökad hållbarhet i den växande regionen. Med detta som mål finns förutsättningar att ta upp diskussioner med staten om olika former av alternativ finansiering.

8 Föregångare för utveckling av framtidens kollektivtrafik

En förutsättning för att den hållbara utvecklingen som Skåne önskar skall bli verklighet är att antalet resande med kollektivtrafik ökar. Det har hittills varit en positiv utveckling och denna har främst skett på tågtrafiken genom utvecklingen av Pågatågtrafiken och Öresundstågtrafiken. För att nu öka resandet krävs dels att den

befintliga kollektivtrafiken upplevs som trygg och säker, men också att ny kollektivtrafik utvecklas som uppfyller de krav trafikanterna har på tillgänglighet, smidighet och trygghet.

Skåne skulle kunna bli föregångare för utveckling av nya lösningar för kollektivtrafik där man utnyttjar och utvecklar det befintliga systemet på ett effektivt sätt.

På detta sätt skulle Skåne visa vägen för hur man genom bland annat nya trafiksystem, fordon med nya drivmedel och genom att använda ITS på ett optimalt sätt bättre kunde använda det befintliga systemet och skapa bättre tillgänglighet till de regionala kärnorna.

Regionen har redan idag ett internationellt erkännande för sitt hållbarhetsarbete, och detta skulle bli ytterligare en del i detta och skapa internationell marknadsföring. Möjligheter finns också att det på sikt kan intressera företag i branschen och skapa arbetstillfällen.

Detta kompletterar också den undervisning och forskning som sker på Universitetet och Högskolan, och ett närmare samarbete är viktigt för att visa på det innovativa arbete som sker här.

Genom att satsa på ny teknik skapas också möjligheter att få extern finansiering både från nationella och europeiska fonder. Detta har redan bland annat Malmö tillsammans med privata aktörer visat genom finansiering av elfordon.

Exempel på områden som kan utvecklas

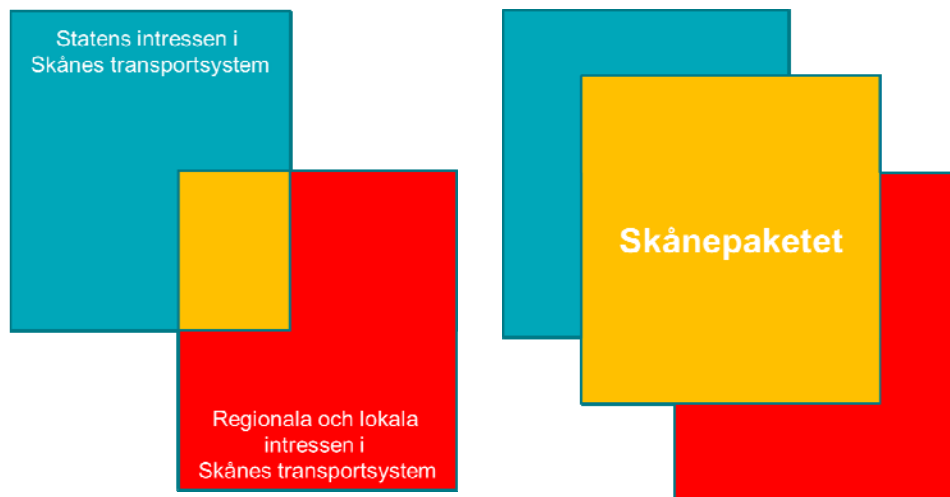
- Nya transportsystem
- Nya lösningar för bytespunkter och anslutningsresor
- Nya trafikeringsformer
- Nya typer av fordon
- Nya drivmedel
- Nya informations- och betalsystem
- Ny trafikstyrning
- Samverkan mellan bebyggelseplanering och transporter

9 Hur kan summan av delarna ge större utdelning?

När ett Skånepaket kommer till stånd innebär det att statliga och regionala intressen samordnas, i syfte att ge båda parter ökat utbyte av insatta resurser. Samordningen bör alltså i första hand göras inom de områden där statliga och regionala intressen

ligger nära varandra, och där aktörerna har särskilt stort behov av ömsesidiga, samverkande, insatser.

Avtalet om ett Skånepaket kommer aldrig att bli heltäckande: även i framtiden kommer stora delar av de satsningar som görs i de skånska transportsystemen drivas och finansieras av enskilda aktörer och ha rent statlig, regional eller kommunal finansiering, se figur.



Figur 1 Illustration av Skånepaketets roll i Skånes transportsystem. Skånepaketet är inte heltäckande, utan avgränsas till frågor, där samordningen kan ge ömsesidiga positiva synergieffekter.

Några exempel på områden där det finns stort behov och stor nytta av samordning mellan parterna:

- staten har rätt att besluta om vissa av de intäktskällor som regionen kan önska utnyttja för medfinansiering inom transportområdet
- lokala och regionala aktörer har kontroll över vissa av de instrument som staten skulle vilja se en större tillämpning av i enlighet med fyrstegsprincipen (t ex fysisk planering)
- de transportsystem som normalt betraktats som lokala och regionala är nödvändiga delar för matning också till interregionala och internationella transporter
- regionala och interregionala/internationella transporter konkurrerar om samma utrymme i transportinfrastrukturen
- staten är intresserad av att nya innovativa transportlösningar utvecklas och demonstreras för att nå spridning över landet. Sådan försöksverksamhet behöver en lokal eller regional värd.

Om staten och regionen samordnar sina prioriteringar inom ramen för ett Skånepaket får man också en bättre samordning av olika aktörers insatser. Därmed kan man uppnå positiva synergier, genom att olika satsningar ”drar åt samma håll”. Med ett

samordnat paket, som hanteras med gemensam styrning, kan alla parter också få bättre kontroll över projekten, till exempel när det gäller uppföljning av tidplaner och kostnader. Detta leder till ett effektivare utnyttjande av satsade resurser.

Samverkan mellan statliga och regionala aktörer kan också ge bättre möjligheter till lokal/regional medfinansiering av statliga projekt, och därmed öka den totala investeringsvolymen inom transportområdet. Det är särskilt relevant för sådan regional medfinansiering som är beroende av intäktskällor som bara staten kan fatta beslut om.

Även efter det att avtal fattats om ett Skånepaket kommer de skånska aktörerna (regionen och kommunerna) att ha stora egna åtaganden inom transportområdet. Exempel på delområden som knappast kommer att omfattas av Skånepaketet är trafikering med ordinarie regional kollektivtrafik, och väghållningen av de kommunala vägnäten.

10 Paketet behöver omfatta olika typer av insatser

Skånes ekonomiska utveckling påverkar i mycket hög grad Sveriges ekonomiska utveckling genom att regionen som en av 3 storstadsregioner bidrar till en stor del av landets BNP. I den analys som WSP har gjort ser vi att transportsystemet har en avgörande betydelse för Skånes fortsatta ekonomiska utveckling, men att det också påverkar verksamheter i övriga landet genom det sårbara transportsystemet för gods.

Skåne är en flerkärnig storstadsregion med över 1,3 miljoner innevånare och flera starka regionala kärnor som har olika utveckling. För att få en högre tillväxt och ökning av produktiviteten krävs ett väl fungerande transportsystem som förbinder de regionala kärnorna och möjliggör en stor arbetsmarknad. Goda kommunikationer emellan skapar en större arbetsmarknad.

I denna storstadsregion skall samtidigt hälften av allt gods till övriga Sverige passera i samma transportsystem. För att detta skall vara möjligt krävs:

- Åtgärder som ökar kapaciteten och minskar konkurrensen mellan gods och persontrafik på spår.
- Åtgärder som bidrar till utökade arbetsmarknadsregioner och effektivare pendling.
- Åtgärder som säkrar godstransporterna
- **Olika medel:**
- Åtgärder som minskar transportbehovet
- Åtgärder som minskar störningarna i transportsystemet

- Mindre åtgärder som ökar effektiviteten i befintligt system
- Åtgärder som förnyar transportsystemet genom innovation
- Åtgärder som kompletterar det befintliga trafiksystemet i ett ”hela resan” perspektiv (effektivare bytespunkter och bättre matning)
- Åtgärder som ökar tillgängligheten i Skåne

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 250 kontor världen över och mer än 9 500 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.