



2012-03-30

Trafikverket  
781 89 Borlänge

## **Kapacitet att leverera en tjänst**

*Remissyttrande över Trafikverkets rapporter "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot 2050" och "Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025"*

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är Sveriges största handelskammare med ca 2800 medlemsföretag i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronoberg och södra Hallands län. Handelskammaren har under lång tid arbetat för bättre infrastruktur och ett reformerat planerings- och finansieringssystem för densamma. Handelskammaren vill härmed lämna följande synpunkter på Trafikverkets kapacitetsutredning.

## **Bakgrund**

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit del av Trafikverkets Kapacitetsutredning (rapporterna "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar fram till år 2025 och utblick mot 2050" och "Bristanalys av kapacitet och effektivitet i transportsystemet – kapacitetsutredningens bristanalys till och med år 2025", Trafikverket 2012).

Vi vill börja med att säga att vi uppskattar det grundliga arbete som Trafikverkets medarbetare har presenterat i utredningsmaterialet. Med detta sagt har vi några kommentarer på materialet, särskilt vad gäller prioriteringen järnvägsförbindelsen Malmö-Hässleholm och Sydostlänken.



## Infrastruktur är en tjänst - tre nyckelbegrepp

Handelskammaren har tagit fram tre nyckelbegrepp för att beskriva och utvärdera infrastruktur som en tjänst. De tre nyckelbegreppen – funktionalitet, pålitlighet och användarvänlighet – avser att komplettera det tekniska utgångsperspektivet i infrastrukturpolitiken. De kan betraktas som hårda bivillkor till det optimeringsproblem som Regeringen och Trafikverket har att lösa – att maximera transportinfrastrukturens faktiska kapacitet. Nyckelbegreppen definieras övergripande enligt följande:

- **Funktionalitet**  
Kapacitet med avseende på efterfrågan och behov
- **Pålitlighet**  
Kapacitet med avseende på planering och förutsägbarhet
- **Användarvänlighet**  
Kapacitet med avseende på kundens arbetsbörda

Utifrån dessa begrepp har framförallt följande övergripande behov identifierats:

- Kapacitetsökande åtgärder längs hela sträckan Malmö-Hässleholm
- Upprustning och utbyggnad av Sydostlänken
- Mötesspår på sträckan Malmö-Ystad
- Tillgängliggörande av trafikdata och moderna resvaneundersökningar
- Förbättrad förseningsstatistik och tidtabeller
- Sömlös trafik för resenärerna

Övergripande kommentarer till Trafikverkets kapacitetsutredning presenteras nedan utifrån de tre nyckelbegreppen funktionalitet, pålitlighet och användarvänlighet. Kommentarererna syftar till att identifiera faktorer som utöver den tekniska kapaciteten påverkar infrastrukturens förmåga att uppfylla sitt syfte – att leverera en tjänst i form av resor och transporter till människor.

Remissvaret avslutas med en sammanställning av Handelskammarens regionalt prioriterade infrastrukturprojekt. Varje agenda har sammanställts i nära samarbete med företagare i Handelskammarens olika regionstyrelser och kompletterar de övergripande kommentarerna med regional förankring och kunskap.



## Funktionalitet

Hur framtidens resor och transporter ser ut beror på varför och hur människor reser och transporterar. Det räcker inte att titta på befolkningsutveckling och tillväxt för att avgöra hur eller hur mycket vi reser. Ett tydligt exempel på hur olika trender samverkar och förändrar efterfrågan och behov är förstoringen av arbetsmarknadsregioner och den växande tjänsteekonomin – båda är beroende av en välfungerande och modern transportinfrastruktur.

- **Förbindelser på tvären - Sydostlänken**

I utredningens omvärldsanalys och prognoser fastslår det inte bara att persontrafiken och godstransporterna förväntas öka överlag, utan också att godsflöden mellan Sverige och Östeuropeiska länder i Östersjöområdet förväntas öka kraftigt. Utredningen konstaterar till och med att handeln mellan Sverige och Östeuropa kan komma att bli lika omfattande som handeln mellan Sverige och Västeuropa. Mot bakgrund av detta läggs förvånansvärt lite tyngd vid transportinfrastrukturen som binder samman öst och väst i Sydsverige.

Sydostlänken är en av de viktigaste förbindelserna för att främja transportflöden mellan öst och väst. En upprustning och utbyggnad av Sydostlänken ger förutsättningar för långsiktiga och växande godstransporter till hamnar på den östsvenska kusten. Dessutom skulle en utbyggnad av Sydostlänken bidra till att delvis avlasta trafiken längs södra stambanan. Vi vill å det starkaste understryka vikten av att prioritera steg 4-åtgärder längs Sydostlänken.

Det är också djupt oroande att kopplingarna till sydöstra Sverige lyser med sin frånvaro i det planerade europeiska transportnätverket TEN-T (core network).

- **Risk för kritisk flaskhals – Malmö-Hässleholm**

I utredningsmaterialet föreslås steg 2-åtgärder för hela sträckan Hässleholm-Malmö och steg 4-åtgärder för sträckan Hässleholm-Lund, för att trafiken ska kunna klara av den ökande efterfrågan. Den här uppdelningen av åtgärder föreslås mot bakgrund av belastningen idag, men den riskerar att resultera i en än mer kritisk flaskhals på sträckan Malmö-Lund i framtiden.

Utredningen visar tydligt att trafiken mellan Sydsverige och Köpenhamn via Malmö förväntas öka samtidigt som trafiken på sträckan Hässleholm-Malmö redan är mycket hårt belastad. Det är alltså utredningens bedömning att belastningen och efterfrågan på trafik på båda sidor om förbindelsen Malmö-Lund kommer att öka anmärkningsvärt. Sydsverige är en transitregion för trafik in i och ut ur Sverige. Dessutom påpekas det att den regionala trafiken i Skåne kommer att behöva växa betydligt i framtiden. Sammantaget innebär detta att det krävs steg 4-åtgärder även på sträckan Malmö-Lund för att



belastningen längs den sträckan inte ska motverka kapacitetsåtgärder på respektive sida om den i framtiden. Detta är inte minst viktigt ur ett näringslivs- och arbetsmarknadsperspektiv.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det önskvärt att binda samman näringsliv och arbetsmarknad mellan Malmö och Hässleholm så mycket som möjligt, men genom att utesluta steg 4-åtgärder (4-spår) på sträckan Malmö-Lund riskerar man att förlora mycket av den potentiella samhällsekonomiska nyttan med steg 4-åtgärder längs sträckan Lund-Hässleholm.

De föreslagna steg 2-åtgärderna kan motiveras med avseende på teknisk kapacitet, men riskerar att försvåra vardagen inte minst för arbetspendlare. Med utjämnad hastighet mellan alla tåg och ökat antal stopp för de som pendlar längre sträckor riskerar den upplevda nyttan och effektiviteten i pendlingstrafiken att minska avsevärt.

Det bör i det här sammanhanget även påpekas att utredningens förslag om kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Alvesta-Växjö på ett mycket bra sätt bidrar till transportinfrastrukturens samhällsekonomiska nytta.

- **Trafikdata och moderna resvaneundersökningar**

När man i infrastrukturpolitiken och planeringen av transportinfrastruktur ska ta hänsyn till hur människor reser måste man också ta hänsyn till att både beteende och behov förändras i takt med att samhället utvecklas och förändras. Det är en fråga om funktionalitet för både resenärer och operatörer att ha tillgång till information om transportinfrastrukturen och hur vi reser.

Det behövs nya och moderna lösningar för att undersöka både upplevda resvanor och faktiskt trafikdata mer ingående och löpande över tid. Informationstekniken erbjuder en rad olika möjligheter för att samla och åskådliggöra stora mängder data. Det som krävs är att Trafikverket samordnar tillgängliggörandet av trafikdata som samlas i infrastruktursystemet på ett sätt som gör den tillgänglig både för operatörer och för allmänheten.

I enlighet med EU-kommissionens PSI-direktiv kan trafikdata tillgängliggöras för att skapa transparens i systemet men också för att främja innovation inte minst inom tjänster som är knutna till resande och transport.

Trafikverket bör också se över hur man kan modernisera arbetet med resvaneundersökningar med hjälp av nya tekniska lösningar och nya metoder. Tillgång till mer och bättre information om hur flöden av resor och transporter faktiskt ser ut blir det möjligt att effektivisera, planera och utvärdera systemet betydligt enklare och bättre än idag.



- **En växande tjänsteekonomi**

Utredningen tar hänsyn till hur IT kan komma att förändra människors arbete och resande i framtiden med särskild tyngdpunkt på distansarbete. Det är emellertid inte självklart att distansarbete på något sätt korrelerar med uteblivna resor. Det blir uppenbart om man parallellt med IT-utvecklingen tar hänsyn till att en allt större del av den svenska ekonomin återfinns inom tjänstesektorn. Tjänsteekonomin innebär andra förutsättningar för resor, både till och inom arbetet.

Idag finns uppskattningsvis 80 av 100 arbetstillfällen i tjänstesektorn. Tjänsteekonomin bygger inte bara på en ökning av nya, rena tjänsteföretag, utan även på produktionsföretag som transformerar sin verksamhet – s.k. ”tjänstefiering” av produkter. Stora elektronikföretag övergår exempelvis från att sälja komponenter till att leverera systemlösningar.

Tjänsteekonomin kan delas in i personalintensiva och kunskapsintensiva tjänster. Båda dessa genererar nya resor, men på olika vis. Personalintensiva tjänster omfattar många människor och kräver resor för anställningar, arbetspendling, kundrelationer och verksamhetsplanering. Kunskapsintensiva tjänster omfattar färre människor med unik och/eller åtråvärd kompetens och genererar potentiellt fler och/eller längre resor för varje enskild individ men omfattar även de resekrav som nämndes för personalintensiva tjänster. Sammantaget handlar tjänsteekonomin om att förflytta både människor och kompetens. Transportinfrastrukturen har en central roll att spela i den här utvecklingen, och dess påverkan på arbetsmarknad, företagsklimat och kompetensförsörjning kan förväntas öka markant i framtiden.



## Pålitlighet

Det spelar ingen roll vilken teknisk kapacitet infrastrukturen har om människor inte kan planera sitt resande eller lita på att resor eller transporter avgår och kommer fram i tid. Utredningen visar att varannan resa med X200 mellan Stockholm och Malmö drabbas av förseningar. Med så stor osäkerhet är risken stor att en majoritet avstår från att använda infrastrukturen helt.

- **Förbättrad förseningsstatistik och tidtabeller**

Enligt Trafikverkets tidigare utredningar försvinner 13 miljoner minuter i förseningar varje år i järnvägstrafiken – det motsvarar 24 förseningsdygn per dygn. Värst av allt är att förseningarna oftast inte är regelbundna, och resenärer kan alltså inte anpassa sitt resande med annat än att alltid förbereda sig för en allvarlig försening. Det är oacceptabelt. Bristen på förutsägbarhet gör det svårt eller omöjligt att boka affärsmöten som är beroende av resor, att arbetspendla eller att anpassa godstransporter till logistikmodeller.

Det är inte tåg utan människor som blir försenade. Oftast presenteras förseningsstatistik på tågnivå, men det ger en skev bild av verkligheten. Förseningar bör redovisas utifrån hur försenade människor blir samt hur många människor som blir försenade.

Förseningar och trafikens pålitlighet är avgörande för hur människor upplever kollektivtrafiken och därmed hur benägna de är att använda den. Det påverkar i sin tur hur människor ställer sig till arbetspendling och hur stor den funktionella arbetsmarknaden de befinner sig på egentligen är. Det borde vara centralt för Trafikverket att i relation till förseningsstatistik mäta hur pålitlig resenärerna upplever att trafiken är.

Mot bakgrund av den trafikinformation som Trafikverket och trafikoperatörerna har tillgång till måste resenärerna få pålitliga tidtabeller och tillförlitlig trafikinformation. I en undersökning som Handelskammaren gjorde av trafiken mellan Malmö och Ystad var det mer undantag än regel att restiden motsvarade den planerade restiden (*I tid och otid*, rapport 3:2011, Handelskammaren).

- **Malmö-Ystad**

Handelskammaren följde en arbetspendlare som dagligen reste mellan Malmö och Ystad under en månads tid och resultatet var slående. På en månad uppstod det 490 förseningsminuter, nästan sju timmar, i samband med de undersökta resorna (*I tid och otid*, rapport 3:2011, Handelskammaren). Den vanligaste förseningsorsaken var tågmöten, vilket förklaras av att Sträckan Malmö-Ystad är enkelspårig.



Järnvägsförbindelsen mellan Malmö och Ystad påverkar även resenärer som reser till och från Tomelilla och Simrishamn. Det är en av de viktigaste länkarna för att binda samman östra och västra Skåne, vilket i sin tur kommer att bli viktigare i takt med att handeln med Östersjöländerna ökar.

Mot bakgrund av detta vill vi understryka behovet av kapacitetshöjande åtgärder, i första hand mötesspår och i andra hand dubbelspår, på sträckan Malmö-Ystad.

- **Malmö-Stockholm**

Utredningen visar att 50 procent av X2000-tågen mellan Stockholm och Malmö har varit försenade, vilket också drabbar resenärer på berörda delsträckor. Detta visar inte minst på behovet av att bygga ut och avlasta södra stambanan.

Om varannan resa mellan Malmö och Stockholm drabbas av förseningar innebär det att varje resa på sträckan är förknippad med en osäkerhet som inte går att kombinera med affärsresor eller tidsbestämda möten. Förseningarna i X2000-trafiken orsakar i sin tur förseningar av den regionala trafiken vilket innebär att både långa och korta resor drabbas.



## Användarvänlighet

Ju krångligare och mer komplexa system och regler varje kund förväntas sätta sig in i, desto fler kunder väljer andra transportmedel även om det innebär högre kostnader och mer miljöpåverkan. Alternativt avstår fler från att resa och transportera, vilket riskerar att hämma såväl företagsamhet som turism, arbetspendling och kompetensutbyten.

- **Sömlös trafik**

Med ett ökande antal konkurrerande och överlappande biljett- och kundsystem för att administrera och tillgängliggöra restider, kostnader, rabatter, resegarantier regler och trafikinformation ökar den tid som varje resenär behöver investera för att tillgodogöra sig systemets kapacitet till fullo.

De regler och system genom vilka kunder och resenärer får tillgång till järnvägstrafiken måste harmoniseras. I första hand måste sådan harmonisering ske på en regional nivå. Det ska vara enkelt att resa och transportera varor i Sydsverige, och kunden ska inte behöva bekymra sig om hur många kommungränser eller länsgränser man passerar under resans gång.

I andra hand behöver sådana regler harmoniseras nationellt och internationellt. I Sydsverige är resor och arbetspendling över Öresundsbron en viktig del av såväl ekonomi som arbetsmarknad och företagsamhet. Enligt en rapport från Trafikanalys (Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Trafikanalys 2011:3) har antalet pendlare vuxit från ca 3000 personer år 1995 till 19100 år 2008, en ökning med 637%. Det berör både människor som bor i Sverige, framförallt i Malmöregionen, och arbetar i Danmark (en överväldigande majoritet enligt Trafikanalys granskning) och människor som bor i Danmark och arbetar i Sverige. En användarvänlig trafik är en förutsättning för att få tillgång till arbetstillfällen i Danmark samt att få tillgång till den konsumtionskraft och produktivitet som bropendlarna gemensamt åstadkommer i båda länderna.

- **IT på tåget**

utredningen behandlar i flera avsnitt hur IT kan användas för att förändra resvanor, samla trafikdata och effektivisera trafikplaneringen, men lite eller ingen uppmärksamhet ägnas åt resenärernas efterfrågan på IT under resan. Det borde vara en självklar del av ett modernt infrastruktursystem att erbjuda trådlös internetuppkoppling på alla resor. Detta bör ingå i ett grundläggande serviceutbud till kunden som bör ingå i alla upphandlingar av trafiklösningar.





## Handelskammarens regionalt prioriterade agendor

Handelskammaren har tillsammans med sina regionstyrelser tagit fram regionala agendor. Varje agenda beskriver aktuella frågor, behov och möjligheter i respektive region. Här nedan presenteras en sammanställning av Handelskammarens regionalt prioriterade infrastrukturprojekt baserad på dessa agendor.

### Södra Skåne

- **Strategiska stråk**  
Att uppgradera Södra Stambanan, Trelleborgsbanan, E65 Malmö-Ystad och E22 till Kristianstad samt att bygga Simrishamnbanan
- **Sex körfält på E6:an**  
Det behövs en kraftig utbyggnad med sex filer på E6 mellan Malmö och Helsingborg för att tillgodose den ökande trafiken fram till år 2020.
- **Ökad flygtillgång**  
Köpenhamns flygplats Nordens överlägset största flygplats. Det betyder att det är en stor resurs för resor ut ur Sydsverige, men också för resor in till Sydsverige. För att ta till vara på den potentialen måste infrastrukturen bidra till att öka flygplatsens upptagningsområde. På motsvarande vis behövs goda kommunikationer till Malmö Airport som kompletterar flygutbudet med lågprisflyg, charter och fraktflyg.

### Nordvästra Skåne

- **HH-ledens framtid**  
Arbetet med en ny fast förbindelse mellan Sverige och Danmark måste intensifieras.
- **E6 mellan Malmö och Helsingborg**  
Förbindelsen E6 mellan Malmö och Helsingborg måste byggas ut till sex körfält.
- **Skånebanan**  
Skånebanan Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad måste stärkas.
- **Flyg till Stockholm**  
Flyget är fortsatt viktigt för regionen, i synnerhet krävs förbindelser med Stockholm som är svåra att ersätta med alternativ.



## Nordöstra Skåne

- **E22 och Öresundstågen**  
E22 skapar en kunskapskorridor från Öresundsregionens kärna till nordöstra Skåne och vidare in i Blekinge. Vägen är viktig, men även pendeltågen är centrala. Öresundstågen kan förbättras ytterligare genom bättre turtäthet och rutter samt genom att erbjuda resenärer uppkoppling och mobiltäckning under resan.
- **KH-korridoren**  
KH-korridoren, förbindelserna till Hässleholm och Helsingborg är lika viktiga som E22 och Öresundstågen.

## Halland

- **En arbetsmarknad längs västkusten**  
Västkustbanan har fortfarande flaskhalsar som hindrar trafiken från att utvecklas. Hela banan behöver byggas ut med dubbelspår.
- **Utveckla öst-väst**  
generellt är den svenska infrastrukturen bättre utbyggd i nord-sydlig riktning än den är i öst-västlig riktning. Det gäller exempelvis förbindelserna mellan Hyltebruk och kusten som behöver utvecklas. När handel och resande till Östeuropa ökar växer samtidigt kraven på öst-västliga förbindelser för att ta till vara på tunga logistiketableringar sås om Biltemas centrallager i Halmstad. Det kräver att anslutande infrastruktur i form av bland annat Rv 25, Tvärleden och Rv26 förbättras.
- **Närhet till flyg**  
Tågförbindelserna behöver utvecklas för att förkorta restiderna så att det blir möjligt att ta morgontåget till Kastrup och kvällståget hem. Även förbindelserna till Göteborg Landvetter Airport, Halmstad Airport och Ängelholm Helsingborg Airport är viktiga.

## Kronoberg

- **Södra Stambanan**  
Södra stambanan behöver fyra spår från Alvesta och söderut. Mellan Alvesta och Växjö behövs dubbelspår.
- **Rv25**  
Rv25 binder samman Växjö med Halmstad och Kalmar. Hastigheten bör ökas till minst 100 km/h.
- **Sydostlänken**  
Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn knyter samman en strategisk kombiterminal och en strategisk hamn. Den måste rustas upp och byggas ut för att skapa en större arbetsmarknad i regionen.



- **E4**  
E4 vid Ljungby är den enda delen av vägen söder om Stockholm som saknar motorväg. Det är inte rimligt.
- **Kust-till-kustbanan**  
Kust-till-kustbanan knyter samman Växjö och med Kalmar och Kronoberg med Göteborg. Den är även viktig för Linnéuniversitetets fortsatta integration. Tätare trafik på banan kräver fler mötesspår.
- **Rv23**  
Rv23 vidgar Växjös arbetsmarknad och är en viktig länk till Öresundsregionen.
- **Rv27**  
Rv27 knyter samman Tingsryd och Växjö samt Kronoberg och Blekinge. För att skapa en god förbindelse måste hastighetsbegränsningen ökas till 100 km/h.
- **Rv30**  
Rv30 mellan Växjö och Jönköping är viktig för till exempel Lammhultsföretagen och den skapar närmare förbindelser till Jönköping och Stockarydsterminalen. För att skapa en god förbindelse bör hastighetsbegränsningen ökas till 100 km/h.
- **Rv37**  
Rv37 mellan Växjö och Oskarshamn vidgar länets arbetsmarknad.

## Blekinge

- **E22 och kollektivtrafiken binder samman Sydsverige**  
Blekinge är tillräckligt litet för att vara en samlad arbetsmarknad, men i verkligheten är det istället tre olika. Hela E22 måste få motorvägsstandard och kollektivtrafiken måste utvecklas för att underlätta arbetspendling inom hela regionen.
- **Brohuvud mot Östersjön**  
Den anslutande infrastrukturen till Blekingehamnar måste utvecklas för att regionen ska kunna ta till vara på möjligheten med ökade handelsförbindelser österut. E22, Sydostlänken, Tvärleden, Blekinge kustbana, Kust-till-kustbanan och Rv27 är viktiga projekt för att stärka Blekinges potential som framtida knypunkt.
- **Flygtillgänglighet**  
Copenhagen Airport är en strategisk resurs för Blekinge som knappast kan överskattas, men tillgängligheten är för låg och potentialen i den geografiska närheten hämmas. Även förbindelsen till Ronneby Airport är viktig.



## Kalmar

- **E22**  
Bredden i näringslivet, nyföretagandet, sysselsättningen – allt gynnas av store regioner. Det kräver i Kalmars fall en utbyggnad av E22 och en utvecklad järnväg. Kalmar län består idag av fem arbetsmarknadsregioner, men skulle med bättre infrastruktur och kollektivtrafik enkelt kunna slås ihop till åtminstone två.
- **Öst-västlig riktning**  
Kalmar kan dra nytta av växande transporter i öst-västlig riktning, men det kräver att hamnar, terminaler och anslutande infrastruktur utvecklas för att möta den ökande handeln och trafiken. Väg E22, Rv25, Kust-till-kustbanan, Rv34, Rv35, Rv37 och Rv40 måste rustas upp och uppgraderas.
- **Flygtillgänglighet**  
Tillgängligheten till Copenhagen Airport är bristfällig och det räcker inte med en flygförbindelse enbart till Arlanda.



## Sammanfattning

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren arbetar för att beskriva och utvärdera infrastruktur som en tjänst. Utifrån tre nyckelbegrepp – funktionalitet, pålitlighet och användarvänlighet, har framförallt följande övergripande behov identifierats:

- Kapacitetsökande åtgärder längs hela sträckan Malmö-Hässleholm
- Upprustning och utbyggnad av Sydostlänken
- Mötesspår på sträckan Malmö-Ystad
- Tillgängliggörande av trafikdata och moderna resvaneundersökningar
- Förbättrad förseningsstatistik och tidtabeller
- Sömlös trafik för resenärerna

Handelskammaren ser fram emot att delta i ett fortsatt utbyte med Trafikverket för att utveckla Sveriges infrastruktur med avseende på framtidens behov och möjligheter.

Vänliga hälsningar,

*Joakim Lundblad, analytiker*