



2011-09-01

Trafikverket
781 89 Borlänge

Tre ord om framtidens järnväg

Remissyttrande över Trafikverkets rapporter "Järnvägens behov av ökad kapacitet - förslag på lösningar 2012-2021" och "Kapacitetsbrister i järnvägsnätet, 2015 och 2021, efter planerade åtgärder"

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 utredning av kapaciteten i Sveriges järnvägstrafik (rapporterna "Järnvägens behov av ökad kapacitet - förslag på lösningar 2012-2021" och "Kapacitetsbrister i järnvägsnätet, 2015 och 2021, efter planerade åtgärder", Trafikverket 2011) och vi vill börja med att säga att vi uppskattar det grundliga arbete som Trafikverkets medarbetare har presenterat i utredningsmaterialet. I två avseenden lämnar rapporten emellertid en del i övrigt att önska. Det gäller analysens avgränsningar och hur dessa påverkar hela utredningens slutsatser, inte minst för Sydsverige.

Det är olyckligt att vi i samband med denna remiss inte har kunnat ta del av Trafikverkets bedömning av samhällsekonomiska faktorer och konsekvenser, som istället har hänskjutits utan remiss till den kommande oktoberrapporten. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har, inte minst för att understryka vikten av just den utelämnade delen av utredningen, valt att inkludera dessa aspekter i sitt remissvar.

I remissvaret introducerar vi tre nyckelbegrepp för att erbjuda en annan avgränsning av kapacitetsanalysen och åskådliggöra järnvägstrafiken som en tjänst och en del i ett större transportsystem, snarare än som ett självändamål.

Tre nyckelbegrepp – tre hårda bivillkor

Det är nödvändigt men svårt att göra en kapacitetsutredning av ett system som är så komplext som järnvägsnätet. Svårigheterna ligger framförallt i avgränsningen av



analysen. Förändringar i en del av systemet kan med lätthet orsaka förändringar i dess rakt motsatta ände. Ofta ser enskilda intressenter bara sin egen del av systemet, vilket riskerar att leda till en fragmenterad infrastruktur- och transportpolitisk debatt.

Trafikverket presenterar en helhetsbild av den fysiska infrastrukturens kapacitet, men vi menar att en isolerad analys av den teoretiska, tekniska kapaciteten på järnvägsspåren ger en missvisande bild av Sveriges nuvarande och framtida järnvägstrafik. Ett kapacitetsmått som enbart bygger på antalet tåg som framförs på rälsen per timme ger en god bild av infrastrukturen men utelämnar resandet.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit fram tre nyckelbegrepp för att sätta kapacitetsmålet i relation till hur järnvägstrafiken faktiskt används. Syftet med dessa nyckelbegrepp är att understryka att även om fokus i utredningen med rätta ligger på spår och växlar så måste syftet med järnvägstrafiken alltså vara resandet och inte infrastrukturen som självändamål.

De tre nyckelbegreppen – funktionalitet, pålitlighet och användarvänlighet – avser att komplettera utgångsperspektivet i utredningen. De kan betraktas som hårda bivillkor till det optimeringsproblem som Trafikverket har att lösa – att maximera järnvägssystemets kapacitet - och med avseende på dem behöver utredningens slutsatser i olika utsträckning revideras. Nyckelbegreppen definieras övergripande enligt följande:

- **Funktionalitet**
Kapacitet i förhållande till behov och efterfrågan
- **Pålitlighet**
Kapacitet i förhållande till planerade resor och transporter
- **Användarvänlighet**
Kapacitet i förhållande till användarens arbetsbörda

Funktionalitet

Det första ordet, funktionalitet, avser att sätta kapaciteten i relation till de funktioner som efterfrågas och de behov som finns. Det sätt på vilket människor reser och varor transporteras kan inte antas vara konstant över tiden. Det kan inte heller antas följa någon enkel linjär utveckling. Trafikverket har i utredningen själva understrukt detta i sin genomgång av hur nuvarande trafikering överstiger tidigare prognoser. Funktionalitet beskriver i korthet den nytta som resenärer och transportörer upplever att de får ut av kapaciteten i systemet. Infrastrukturen åldras och samhället utvecklas!

Idag finns 80 av 100 arbetstillfällen inom tjänstesektorn. Tjänster blir en allt viktigare del av Sveriges arbetsmarknad, konkurrenskraft och ekonomi. Den växande tjänstesektorn är en av de stora utvecklingstrender som kommer att öka och förändra



belastningen på järnvägsnätet. 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 grovt 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 alltså både om att förflytta människor och att sprida kompetens. Järnvägstrafiken har en central roll att spela i den här utvecklingen, och dess påverkan på arbetsmarknad, företagsklimat och kompetensförsörjning kan väntas bli betydligt större snarare än mindre.

Tjänstesektorns utveckling är bara en av många trender som påverkar de framtida kraven på infrastrukturen. Bland dessa trender kan även nämnas Informationsteknikens ökade integrering i samhälle, ekonomi och politik. IT i allmänhet och Internet i synnerhet har förändrat grundförutsättningarna för företagande och skapat utrymme för både nya företag och nya företagsformer. Teknikutvecklingen har även bidragit till den ökade globaliseringen och handeln mellan länder världen över. Detta skapar i sin tur nya rese- transport- och handelsflöden. Den ökande uppmärksamheten på miljö- och klimatfrågor är en annan trend som starkt påverkar hur vi reser och transporterar, särskilt med avseende på järnvägstrafiken som många gånger har utpekats som en central del av en hållbar samhällsutveckling.

Det är viktigt att ta hänsyn till den här typen av utvecklingstrender i planeringen av framtidens järnvägstrafik, inte bara för att järnvägssystemet påverkas av utvecklingen utan även för att järnvägsnätet i allra högsta grad påverkar utvecklingen genom att främja eller motverka olika trender. En samhällsekonomisk analys av framtidens järnväg kan inte enbart utgå från den handel, det resebeteende och de företag vi har idag, utan måste ta hänsyn till vilken handel, vilket resebeteende och vilka företag vi vill ha i framtiden. Med detta sagt finns det vissa trender som mer omedelbart ställer krav på och påverkas av den framtidsbild som presenteras i Trafikverkets utredning.

Sveriges ekonomi är beroende av att ha ett livaktigt utbyte med omvärlden. Vi gör affärer med andra länder, vi importerar, vi reser och vi tar emot turister. En ansenlig del av dessa flöden passerar på något vis genom Sydsverige, vilket för järnvägsnätet innebär att långa resor och transporter delar spår med dagspendlare och andra korta och medellånga resor och transporter. Enligt en rapport från Trafikanalys (Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys, Trafikanalys 2011:3) är



sträckan Malmö-Lund Sveriges mest belastade dubbelspårsträcka med ca 410 tåg/dygn. Den nyligen öppnade Citytunneln i Malmö och sträckan Hässleholm-Lund är också mycket högt belastade. Även i Trafikverkets utredning utpekas sträckan som hårt belastad, men detta till trots saknas egentliga åtgärder för Malmö-Lund i Trafikverkets prioriteringar. Sträckan Hässleholm-Kristianstad är också hårt belastad men åtgärdas bara kortsiktigt med partiellt dubbelspår. Samtidigt redovisar Trafikverket att ytterligare sträckor i Sydsverige och framförallt i Malmöområdet når kritiska belastningsnivåer i prognoserna för trafiken redan 2015.

Utredningen avser inte att presentera nya åtgärder, men Trafikverkets prioritering av underhåll och kapacitetshöjande åtgärder tycks inte ta hänsyn till hur resande och transport kan komma att – och förhoppningsvis kommer att – öka både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt i Sydsverige i allmänhet och i Malmöregionen i synnerhet. Utredningen lyfter fram att regionen är flerkärnig, men genom en successivt allt mer överbelastad infrastruktur på några av de viktigaste sträckorna (framförallt Malmö-Lund) riskerar flerkärnighet att övergå i desintegration och isolering. En utveckling som främjar färre och större FA-regioner är central för Sveriges framtida ekonomi.

Pålitlighet

Det andra nyckelbegreppet är pålitlighet och det handlar om att sätta kapacitet i relation till planerat användande (resande och transporter) och belysa den löpande relationen mellan järnvägstrafiken och såväl resenärer som företag. Med en hög teknisk tågkapacitet på spåren men återkommande ansevära förseningar minskar pålitligheten och därmed förutsägbarheten i systemet.

Enligt Trafikverkets utredning försvinner 13 miljoner minuter i förseningar varje år i järnvägstrafiken – det motsvarar 24 förseningsdygn per dygn. Det är oacceptabelt. Bristen på förutsägbarhet innebär att det blir svårt eller omöjligt för företag att boka affärsmöten som är beroende av tågresa och på samma vis blir det svårt för anställda att pendla till sina arbetsplatser med tåg. Varje resa måste i ljuset av detta vägas mot sannolikheten att lyckas - d.v.s. att komma fram i tid i förhållande till tidtabellen.

För det första måste det understrykas att mängden förseningar och trafikavvikelser måste minimeras. När Sveriges regering den 30 augusti i år annonserade ytterligare anslag om fem miljarder till infrastruktur varav 3,6 miljarder till tåg avser investeringen att upp nå det scenario som Trafikverket har beskrivit för att bibehålla dagens kapacitet och punktlighet. Det kan aldrig rättfärdigas som ett ändamål för en långsiktigt hållbar infrastrukturpolitik givet de tidigare nämnda enorma förseningarna.

Trafikverket bör i sin utredning se över hur tidtabellsystemet planeras och administreras. För alla de människor som reser med tågen eller transporterar varor med järnvägstrafiken är en förutsägbar och pålitlig tidtabell ett nödvändigt villkor för



att kunna utnyttja järnvägssystemet. På motsvarande vis bör Trafikverket se över hur underhåll och reinvesteringar i infrastrukturen kommer att påverka tågtider och i vissa fall även hela tåglinjer. Företag behöver ha långsiktig och pålitlig kunskap om vilka förbindelser de kan räkna med att ha tillgång till för sin verksamhet.

Användarvänlighet

Det tredje nyckelbegreppet, användarvänlighet, handlar om järnvägstrafikens kapacitet i relation till användarens kapacitet. Den faktiska nyttan av tågkapaciteten reduceras om den enskilde individen inte har tid och energi nog för att sätta sig in i och ta del av systemet.

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 individ behöver investera för att tillgodogöra sig systemets kapacitet till fullo. Kort sagt innebär det att 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.

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 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 arbetstillfällena i Danmark samt att få tillgång till den konsumtionskraft och produktivitet som bropendlarna gemensamt åstadkommer i båda länderna. Inte minst främjar goda kommunikationer företagsamhet och innovationskraft över landsgränsen.

Ju enklare det är att resa över bron, desto mer nytta och tillväxt får Sverige i Öresundsregionen. Och med mer användarvänliga system i kombination med funktionalitet och förutsägbarhet ökar möjligheten för längre arbetspendlingsresor från



Sydsverige till Danmark och vice versa. Utöver detta bidrar bron med möjligheter för längre resor och godstransport in i och ut ur landet.

Ytterligare en central del av användarvänligheten i järnvägstrafiken handlar om trafikinformation, och närmare bestämt om trafikdata. För att öka användarvänligheten och dessutom främja tjänsteinnovation borde Trafikverket och tågoperatörerna gemensamt arbeta med att tillgängliggöra öppna data för det svenska järnvägsnätet och tågtrafiken. På så vis kan nya företag, tjänster och innovationer växa fram genom att data kan kombineras med andra informationskällor och tjänster för att erbjuda kunden olika helhetslösningar. Data bör behandlas som en resurs för innovation och tillväxt, en resurs odlad med de skattepengar som används för att driva verksamheten som genererar informationen och som därmed bör vara öppet tillgänglig för allmänheten.

Sammanfattning

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har i sitt remissvar till Trafikverkets kapacitetsutredning presenterat tre nyckelbegrepp som sammantaget bidrar med en alternativ avgränsning av kapacitetsanalysen och därmed också påverkar analysens resultat och slutsatser. De tre nyckelbegreppen är:

- **Funktionalitet**
Kapacitet i förhållande till behov och efterfrågan
- **Pålitlighet**
Kapacitet i förhållande till planerade resor och transporter
- **Användarvänlighet**
Kapacitet i förhållande till användarens arbetsbörda

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,

Per Tryding, vVD

Joakim Lundblad, analytiker