

I tid och otid

- Hur sju timmar försvann någonstans mellan Malmö och Ystad



BAKGRUNDSBILD: ell brown / Flickr Creative Commons



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Innehållsförteckning

Sammanfattning	sid 1
Rapporten i punktform	sid 2
1 Introduktion	sid 3
2 Mellan tidtabell och verklighet	sid 5
3 Försenad arbetstid och fritid	sid 8
4 Mötesspår eller uteblivna möten	sid 12

Sammanfattning

Arbetspendlingens samhällsekonomiska värde bestäms inte av hur bra den skulle kunna vara utan av hur den faktiskt fungerar. Hur väl trafiken fungerar för arbetspendling bestäms i sin tur av hur väl resenärerna upplever att den fungerar och därmed hur benägna de är att använda den.

Tågtrafiken mellan Malmö och Ystad, Tomelilla och Simrishamn är den tätast trafikerade pendlingsleden i kollektivtrafiken mellan västra och östra Skåne. Samtidigt är förbindelsen idag svårt drabbad av återkommande förseningar. Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning kommer sträckan Malmö-Ystad att ha bland de allvarligaste bristerna i hela landet år 2021. Resultatet är ett växande gap mellan tidtabellerna och den trafik som människorna på tåget får vara med om.

Handelskammaren har under en månad följt en arbetspendlare som dagligen reser mellan sin bostad i Ystad och sin arbetsplats i Malmö. Resenärens restider har dokumenterats och jämförts med Skånetrafikens reseplanerare dag för dag. Resultatet visar på en helt annan trafikbild än den som reseplaneraren förmedlar. Sammanlagt drabbades den undersökta pendlingstrafiken av 409 förseningsminuter, nästan sju timmar. Den mest återkommande orsaken till förseningar var tågmöten. Detta stämmer också väl överens med Trafikverkets utredning som pekar på det långa avståndet mellan mötesstationer på sträckan som en orsak till kapacitetsproblem.

En uppdelning av förseningarna visade att pendlaren drabbades av 138 förseningsminuter på väg till jobbet på morgonen. Förseningar på väg till jobbet kan beskrivas som en samhällsekonomisk kostnad. Det motsvarar en sammanlagd kostnad för pendlarnas arbetsgivare på 184 000 kronor per månad och tåg med arbetspendlare.

Under hemresorna samlade pendlaren på sig 271 förseningsminuter. Förseningar på väg hem värderas bäst utifrån vad den förlorade tiden kunde ha använts till istället. Med 271 minuter under en månads tid hinner man till exempel träna 9 halvtimmespass på gymmet, laga 14 hemlagade middagar eller hjälpa barnen med läxorna 1 timme varje vecka.

En tumregel när det gäller arbetspendling är att människor inte accepterar att en enkel resa tar mer än 45-60 minuter i anspråk. Resan mellan Malmö och Ystad tar enligt Skånetrafikens tidtabeller ca 50 minuter. Om man däremot lägger till medelförseningen från den undersökta pendlingsperioden uppgår restiden till 61 minuter, vilket tillsammans medavsaknaden av pålitlighet i trafiken kraftigt minskar människors benägenhet att arbetspendla. Detta försvagar i sin tur arbetsmarknaden och försvårar matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare.

För att förverkliga potentialen som finns i en gemensam arbetsmarknad i Skåne och i Öresundsregionen måste kommunikationerna mellan västra och östra Skåne stärkas. Ett första, nödvändigt steg för att uppnå detta är att bygga fler mötesspår mellan Malmö och Ystad, Tomelilla och Simrishamn. Utan åtgärd är Skåne på väg mot allt mer splittrade och isolerade arbetsmarknader.

Rapporten i punktform

- Handelskammaren har följt **en arbetspendlares resor mellan sin bostad i Ystad och sitt arbete i Malmö under en månads tid (22 arbetsdagar)**. Tidtabeller har ställts mot verkliga restider. Syftet är att ge en bild av hur arbetspendlingen faktiskt fungerar.
- Enligt Trafikverkets kapacitetsutredning är **sträckan Malmö-Ystad redan idag svårt drabbad av förseningar**. När alla planerade åtgärder i järnvägsnätet har genomförts fram till år **2021 kommer förbindelsen mellan Malmö och Ystad fortfarande att ha bland de allvarligaste bristerna i det svenska järnvägsnätet**.
- I Tillväxtverkets indelning av funktionella arbetsmarknadsregioner **tillhör hela Skåne arbetsmarknadsregionen Malmö**. Indelningen bygger dock på att kommunikationerna fungerar så som de ska. Om antalet arbetspendlare mellan Malmö och Ystad, Tomelilla och Simrishamn ökar samtidigt som kapaciteten för arbetspendling minskar **fragmenteras arbetsmarknadsregionen**, särskilt för dem som inte har tillgång till en egen bil.
- Under den undersökta pendlingsperioden drabbades pendlaren av sammanlagt **409 förseningsminuter, nästan 7 timmar**. Dessutom bidrar förseningarna till att skapa en **osäkerhet för pendlare** som måste avsätta mer tid för sina resor för att undvika att komma sent till jobbet eller till dagis för att hämta barnen.
- En nedbrytning av förseningarna visar att **138 förseningsminuter uppstod på väg till arbetet**. Ett hypotetiskt räkneexempel visar att om snittlönen bland pendlare är 20 000 kr per månad innebär **138 förseningsminuter en samhällsekonomisk förlust på 184 000 kr per månad och tåg med arbetspendlare**.
- Under hemresorna uppgick förseningarna till 271 minuter. Värdet på tiden beskrivs då bäst utifrån vad tiden kunde ha använts till istället. På 271 minuter hinner man **träna 9 halvtimmespass på gymmet, hjälpa barnen med läxorna 1 timme per vecka eller laga 14 hemlagade middagar**.
- **En av de vanligaste orsakerna till förseningar under den undersökta pendlingsperioden var möten mellan tåg**. Järnvägsförbindelsen mellan Malmö och Ystad är en enkelspårssträcka med en maxhastighet på 160 km/h och enligt Trafikverket ligger mötesstationerna för tåg längre ifrån varandra än på andra delar av Skånebanan.
- För att ta till vara på potentialen i en gemensam arbetsmarknad i Skåne och i Öresundsregionen måste beslutsfattare ta till handling och **bygga fler mötesspår på sträckan mellan Malmö och Ystad, Tomelilla och Simrishamn**.

1 Introduktion

Kollektivtrafiken diskuteras och analyseras ofta ovanifrån. Stora databaser och aggregerad statistik används för att fastställa effektiviteten i hela kollektivtrafiken ur ett systemperspektiv. Förseningar mäts med avseende på tåg istället för med avseende på individer och när resenärer tillfrågas handlar det för det mesta om ögonblicksuppfattningar om trafiken. Detta säger inte särskilt mycket om den verklighet som möter alla som dagligen reser med kollektivtrafiken. Hur väl trafiken fungerar beror inte bara på dess tekniska kapacitet utan även på hur väl resenären upplever att den fungerar och hur benägna de är att använda sig av den.

Handelskammaren har tagit fram tre nyckelbegrepp för att beskriva infrastruktur som en tjänst i syfte att lyfta och åskådliggöra ett kundperspektiv som allt för ofta glöms bort. Dessa tre nyckelbegrepp är *funktionalitet*, *pålitlighet* och *användarvänlighet*. De här tre nyckelbegreppen är tänkta att fungera som hårda bivillkor i det optimeringsproblem som ofta uppstår i förvaltningen och utvecklingen av infrastrukturens system. För järnvägen definieras de så här:

- **Funktionalitet**
Kapacitet i förhållande till behov och efterfrågan. När det gäller järnväg handlar det om att sätta resenären och inte tågen i centrum för analysen.
- **Pålitlighet**
kapacitet i förhållande till planering och förutsägbarhet. Människor kan inte använda järnvägstrafiken om de inte kan lita på att tågen kommer fram i tid.
- **Användarvänlighet**
Kapacitet i förhållande till användarens arbetsbörda. Kapaciteten i järnvägstrafiken reduceras om man måste lägga mycket tid på att sätta sig in i olika biljett- och kundsystem.

Den här rapporten handlar om pålitligheten i järnvägstrafiken. Handelskammaren har under en månads tid följt en arbetspendlare som dagligen reser mellan sin bostad i Ystad och sitt arbete i Malmö för att ta reda på hur pendlingstrafiken egentligen fungerar. För varje dag

har tidtabeller och faktiska restider dokumenterats och jämförts i syfte att få en bild av vilka förutsättningar som pendlare på sträckan Malmö-Ystad dagligen möter.

Förbindelsen Malmö-Ystad lyfts i Trafikverkets kapacitetsutredning fram som en särskilt förseningsdrabbad sträcka. Enligt utredningen kommer sträckan att försämrats ytterligare och efter att alla planerade åtgärder i järnvägsnätet har genomförts fram till år 2021 kommer förbindelsen Malmö-Ystad att vara en av de största bristerna i det svenska järnvägsnätet. Samtidigt är tågen mellan Malmö och Ystad en av de viktigaste förbindelserna mellan västra och östra Skåne och därmed en viktig pusselbit för en gemensam arbetsmarknad i Öresundsregionen.

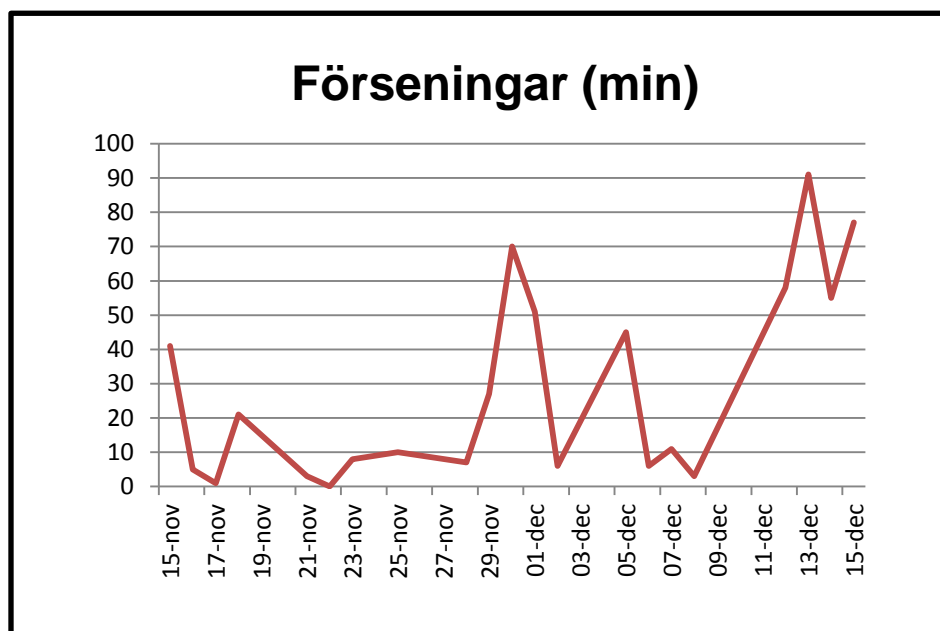
Detta är ett nedslag i järnvägstrafiken. Syftet med rapporten är att belysa hur järnvägstrafiken i Skåne fungerar med avseende på människor istället för med avseende på tåg. Den här rapporten fokuserar på människors resande och inte på tågens körscheman. Hellre än att fråga flera människor om deras arbetspendling vid ett tillfälle har vi valt att följa en arbetspendlare under en längre tid. De dokumenterade restiderna berör samtidigt många andra människor som reser med samma tåg. Underlaget som presenteras är inte tänkt att utgöra ett beslutsunderlag, men indikerar likväl ett starkt behov av förändring.

2 Mellan tidtabell och verklighet

Möjligheten till arbetspendling utvärderas bland annat utifrån hur lång restid människor är beredda att acceptera på väg till och från arbetet. En vanligt förekommande tumregel är att en enkel resa inte får ta mer än 45-60 minuter. Med den informationen som utgångspunkt är det möjligt att ta fram kartor för bostadsorter som visar hur stort område – och därmed hur stor arbetsmarknad – som täcks in med en radie motsvarande 45-60 minuters resväg i alla riktningar. Problemet är att sådana beräkningar många gånger förlitar sig på tidtabeller, genomsnittstider och aggregerad statistik över restider. För människor som arbetspendlar är det betydligt viktigare att veta hur lång tid de måste lägga på resandet för att *garanterat* vara framme i tid. Det blir inte mer acceptabelt att komma sent till jobbet eller till ett viktigt affärsmöte för att man har planerat resan utifrån de senaste tio årens snittrestider.

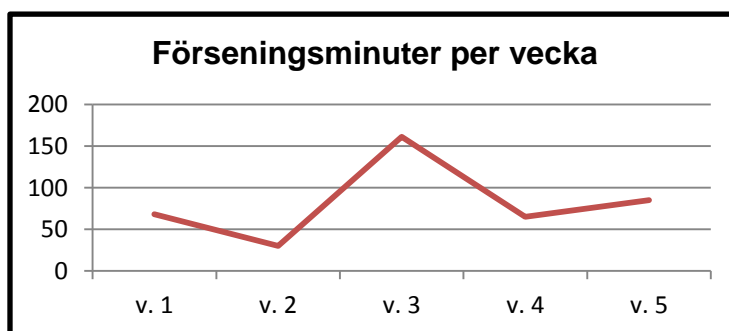
Pålitligheten i kollektivtrafiken är avgörande för hur väl den teoretiskt uppskattade arbetspendlingen fungerar i praktiken. I viss mån kan pendlare med regelbundna restider anpassa sig till återkommande brister i trafiken, så som att tåget ofta tar ett par minuter längre på sig vid någon station eller att det ibland kan bli kö till biljettautomaterna vid stationen. Däremot orsakar oregelbundenheter i trafiken stor osäkerhet bland resenärer som måste planera utifrån den sämsta tänkbara restiden för att försäkra sig om att komma fram i tid. När pålitligheten i trafiken brister går det ut över såväl arbete som fritid.

Sammanställningen av restider mellan Malmö och Ystad under en månads tid ger bilden av en mycket osäker tillvaro för resenärerna. Den mest bestående trenden tycks vara att resorna inte uppfyller vad som utlovas i tidtabellerna. Pendlaren gjorde sammanlagt 42 resor under perioden, och sju av dem (en sjättedel) gick enligt tidtabell. Även om man bortser från förseningar på upp till fem minuter var 15 av resorna (en dryg tredjedel) påtagligt försenade (se figur 1). Totalt drabbades den undersökta pendlingstrafiken av 409 förseningsminuter på en arbetsmånad.



Figur 1: Antalet förseningsminuter per dag under den undersökta pendlingsperioden. Varje dag omfattar med ett fåtal undantag två resor, till och från jobbet.

När det gäller enskilda resor kan resenärer fortfarande hoppas på att komma fram i tid, men varje dag gör varje arbetspendlare vanligtvis två resor, till och från arbetsplatsen. Under en månad är det bara en enda dag som det inte har uppstått några förseningar alls. Vid en sammanställning av veckovis restider framgår det att den undersökta pendlingstrafiken i genomsnitt har drabbats av en halvtimme i förseningar varje vecka, inte sällan på grund av ett fåtal större förseningstillfällen (se figur 2).



Figur 2: Figuren visar en sammanställningen av antalet förseningsminuter per vecka under pendlingsperioden.

Enligt Skånetrafikens reseplanerare är restiden mellan Malmö och Ystad ca 50 minuter, men om man lägger till medelförseningen under den undersökta pendlingsperioden (11 minuter) uppgår plötsligt den totala förväntade restiden till 61 minuter. Tillsammans med den stora osäkerhet som präglar trafiken minskar detta kraftigt människors benägenhet att arbetspendla i kollektivtrafiken.

En återkommande orsak till förseningar är tågmöten som innebär att ett tåg måste stanna och invänta ett annat. Tågmöten står för en knapp femtedel av de rapporterade förseningsorsakerna bland de undersökta resorna. När ett tåg redan är försenat prioriteras andra tåg som fortfarande har en chans att följa sin tidtabell vilket förstas leder till att det sena tåget blir ännu mer försenat.

Utöver själva restiden finns det också ett par saker att säga om resorna i sig. Arbetspendlingen koncentreras till rusningstid vilket på sträckan Malmö-Ystad innebär mycket trängsel. Ett återkommande problem har varit att resenärer tvingas stå under hela resan, vilket motsvarar ca 50 minuter förutsatt att tåget följer tidtabellen.

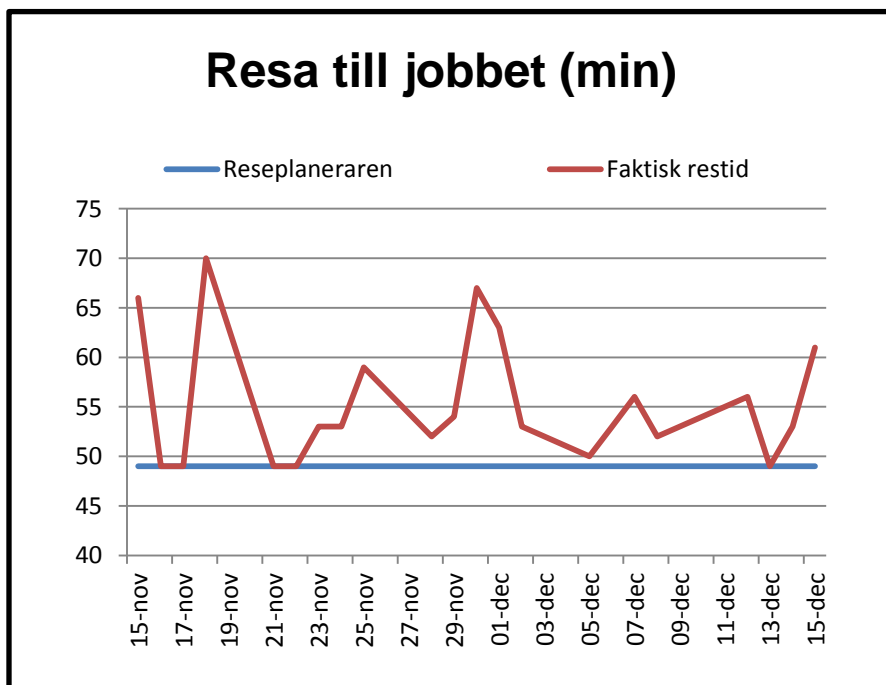
Vid större förseningar har resenärer på grund av platsbrist tvingats stå i tågets tysta avdelningar eller till och med inne på tågtoaletterna för att få plats. Resenärer kan inte heller vara säkra på att de kan anpassa sig till förseningar genom att till exempel arbeta på tåget. Detta förstärks ytterligare av den bristfälliga mobiltäckningen och avsaknaden på Internetuppkopplingar i tågtrafiken. Vid ett par tillfällen under undersökningsperioden rapporterade tågen strömförsörjningsproblem, vilket bland annat innebar att värmen och delar av belysningen i tågen stängdes av och resenärerna fick behålla vantar och jackor på för att inte frysa.

Sammantaget innebär det här att värdet och kvaliteten på den tjänst som resenärerna ursprungligen köper när de reser mellan Malmö och Ystad försämras anmärkningsvärt. Att resa reduceras plötsligt till en fråga om att få transporteras från punkt A till punkt B utan krav på vare sig sittplats eller restid.

3 Försenad arbetstid och fritid

Arbetspendlingen är beroende av att trafiken fungerar, och förseningar påverkar både arbete och fritid. En uppdelning av planerad och faktisk restid ger vid handen att arbetspendlare på sträckan Malmö-Ystad ägnar betydligt mer tid åt att resa än vad Skånetrafikens reseplanerare vill göra gällande. Bland de undersökta pendlingsresorna fanns det 138 förseningsminuter på väg till arbetet och 271 förseningsminuter på väg hem från arbetsplatsen.

Förseningar på väg till arbetet påverkar pendlarens arbetstid negativt. Det är tydligt från den undersökta pendlingsperioden att förseningarna på morgonen är mer vanligt förekommande än på kvällen (se figur 3). Bara vid ett fåtal tillfällen stämmer tidtabellen överens med den faktiska restiden. Förseningarna varierar i storhet mellan ett fåtal minuter och som värst 20 minuter.



Figur 3: Figuren visar en sammanställning av förseningar på väg till arbetet under pendlingsperioden. Enligt Skånetrafikens reseplanerare ska resan ta 49 minuter.

Förutom att pendlare riskerar att komma sent till möten - eller inte kan boka möten på morgonen på grund av förseningsrisken – finns det även en ekonomisk kostnad förknippad med förseningarna. Betrakta följande hypotetiska räkneexempel:

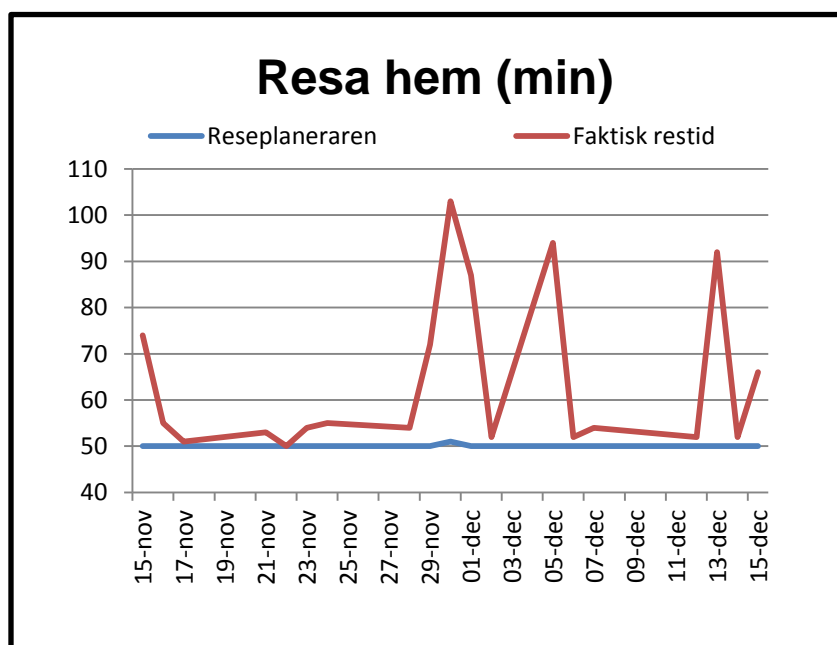
- Sträckan Malmö-Ystad trafikeras av de nya Pågatågen. De rymmer 235 passagerare per tågset enligt Skånetrafiken. Vanligtvis körs tåg med två tågset och totalt **470 sittplatser**.
- På morgonen är antagligen de flesta av dessa passagerare på väg till skola eller arbete. Antag att medelinkomsten bland resenärerna är **20 000 kr per månad**.
- Enligt en vedertagen tumregel kan arbetsgivarens totala kostnad för en anställd uppskattas till **1,5 gånger den anställdes månadslön**. Den totala kostnaden för någon med 20 000 kr i månadslön skulle alltså bli **30 000 kr per månad**.
- Om varje månad innehåller 22 arbetsdagar (undersökningsperioden) motsvarar detta en timkostnad för arbetsgivaren på **170,5 kr per timme och person**.
- **138 förseningsminuter** per månad motsvarar en kostnad på **392 kr per månad och person**.
- Sammantaget innebär detta en kostnad för arbetsgivare på ca **184 000 kr per månad och tåg med arbetspendlare** (det vill säga per två tågset).

Det här exemplet säger egentligen mycket lite om de ekonomiska effekterna i enskilda företag, men det ger en desto tydligare bild av omfattningen av förseningarnas samlade konsekvenser. För såväl arbetsgivare som anställda är förseningar och osäkerheten som följer med dem antagligen ett större problem än kostnaderna de orsakar. Med detta sagt visar räkneexemplet att det finns övergripande samhällsekonomiska kostnader förknippade med förseningarna.

Funktionaliteten i en funktionell arbetsmarknadsregion avgörs inte bara av de teoretiska pendlingsavstånden utan även – kanske till och med mer – av kvaliteten på den faktiska arbetspendlingen. Vid stora eller återkommande förseningar av en icke försumbar karaktär kommer förseningens konsekvenser att spela en större roll. Anställda blir då mindre benägna att arbeta på orter dit pendlingsförbindelserna är osäkra och arbetsgivare kommer

på motsvarande sätt bli mindre benägna att anställa från orter med osäkra kommunikationer.

Arbetspendlingens andra sida är resorna från arbetsplatsen och hem. På vägen hem påverkar arbetspendlingen resenärens övergång från arbetsdag till fritid. För många pendlare är det inte förrän de har gjort den resan som de egentligen är lediga. Antalet förseningar på kvällen är färre än på dagen, men det totala antalet förseningsminuter är större och förseningarna är mer omfattande (se figur 4). Det här påverkar framförallt människor som har tider att passa – föräldrar som ska hämta barn på dagis eller någon som ska hinna till en gruppträning på gymmet eller spela en fotbollsmatch. Varje försening kommer i sin tur att orsaka följd-förseningar i människors planering, eller helt enkelt tvinga dem att prioritera bort någonting.



Figur 4: Figuren visar en sammanställning av förseningar som uppstått på hemresorna under den undersökta perioden. Enligt Skånetrafikens reseplanerare ska resan ta 50 minuter.

Oaktat om man väljer att resa hem direkt efter arbetsdagens slut eller senare på kvällen påverkas man av restiden och trafikens pålitlighet. Med andra ord innebär risken för förseningar inskränkningar i arbetspendlarnas frihet och fritid efter arbetet. Människor som

upplever att deras pendlingsförbindelser är opålitliga eller att risken för förseningar är stor kommer att avsätta mer av sin fritid till resan för att vara säker på att komma hem ordentligt.

För att få en uppfattning om värdet av den tid som går förlorad i förseningar på vägen hem för pendlarna är det inte ekonomiska kostnader utan alternativa användningar av tiden som är särskilt intressanta. Här nedan följer en kort lista med komplementära användningar av de 271 förseningsminuter som rapporterades under pendlingsperioden.

På 271 minuter under en månad skulle man kunna hinna med att:

- Träna 9 trettiominuterspass på gymmet
- Hjälpa sina barn med läxorna en timme i veckan
- Laga 14 hemlagade middagar
- Berätta 27 tiominuterssagor för sina barn
- Se Spielbergs film om Tintin 2 gånger

4 Mötesspår eller uteblivna möten

Sträckan Malmö-Ystad är den tätast trafikerade pendlingssträcka som förbinder västra och östra Skåne, särskilt eftersom den även medtar resenärer till och från Simrishamn och Tomelilla.¹ Samtidigt är trafiken mycket ansträngd.

Järnvägen mellan Malmö och Ystad är en enkelspårssträcka med en maxhastighet på mellan 141-160 km/h och det är ont om mötesspår. Trafikverket konstaterar i sin kapacitetsutredning att sträckan Malmö-Ystad drabbas av stora förseningar idag och har listat förbindelsen som en av de allvarligaste bristerna i järnvägsnätet efter att alla planerade åtgärder har genomförts år 2021.² Trafikverket menar att bristerna till stor del beror på att avståndet mellan mötesstationerna är för långt, vilket skapar kapacitetsproblem.³ Detta stämmer även väl överens med resultaten från den undersökta pendlingsperioden.

Enligt Tillväxtverkets indelning av funktionella arbetsmarknader ingår hela Skåne i arbetsmarknadsregionen Malmö. Samtidigt visar pendlingsunderlaget i den här rapporten att verkligheten inte stämmer överens med teorin. Det är inte självklart att det är möjligt att arbetspendla mellan Ystad och Malmö, än mindre mellan Simrishamn och Malmö. Om arbetspendlingen försämras ytterligare kommer matchningen på arbetsmarknaden att försvåras i motsvarande grad. Avsaknaden av mötesspår kommer då att leda till uteblivna möten mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Förhoppningsvis kommer antalet arbetspendlare snarare öka än minska i framtiden, men för att det ska vara möjligt och för att Skåne ska kunna förverkliga potentialen i en gemensam arbetsmarknad i Öresundsregionen måste förbindelserna mellan östra och västra Skåne förbättras avsevärt. Ett första, nödvändigt steg i den utvecklingen är att bygga fler mötesspår mellan Malmö och Ystad, Tomelilla och Simrishamn.

¹ Att bo och arbeta i Skåne, Region Skåne 2006, s 50-51

² Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021, Trafikverket, s 58

³ Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021, Trafikverket, s 57

