

# Tillväxt på spåren med Sydtrafiken



## Innehållsförteckning

Sammanfattning . . . . .	3
1. Den viktiga tillgängligheten . . . . .	4
2. Vem bryr sig om en gräns? . . . . .	5
Företagen rekryterar oavsett län . . . . .	6
Många resmål på andra sidan gränsen. . . . .	7
3. Svårare att resa över gränser . . . . .	9
4. Sydtrafiken – för en starkare kollektivtrafik . . . . .	11
Bildandet av Skånetrafiken . . . . .	11
Första steget är taget – Öresundstågen . . . . .	12
Fler har insett värdet av gränslös trafik. . . . .	13
Fördelar med Sydtrafiken . . . . .	13
5. Varje resa börjar med ett steg . . . . .	15

## Sammanfattning

Hög tillgänglighet gör att människor kan bo och arbeta där de vill samt ha tillgång till kultur och natur. Företag kommer närmare kunder och samarbetspartners samt kan lättare hitta den personal man behöver. Ett viktigt medel för att skapa tillgänglighet är goda kommunikationer.

Vi rör oss allt längre varje dag. Detta innebär att gränser suddas ut och minskar i betydelse. Det finns 75 arbetsmarknadsregioner i Sverige, men 290 kommuner. Kommungränserna har alltså i många fall förlorat i betydelse för pendlingen.

Däremot följer arbetsmarknadsregionerna i högre grad länsgränserna. Detta är delvis en följd av att kollektivtrafiken är organiserad på länsnivå och att trafiken över länsgränser under lång tid har varit eftersatt. Trots det pendlar ungefär 80 000 personer i Sydsverige över länsgränserna, vilket motsvarar ca 8,4 % av regionens arbetstillfällen.

Det är inte bara arbetsplatser som är resmål för resenärer från andra sidan länsgränsen. Det samma gäller högskolor och universitet, yrkesutbildningar och gymnasieskolor, flygplatser, hamnar, sjukhus, regionala handelscentra och olika turistattraktioner.

Bra kollektivtrafik gör det möjligt att kombinera rörlighet och tillgänglighet med miljöhänsyn. Men vid varje länsgräns uppstår en krock mellan system när olika länstrafikbolag möts. Det handlar om *tidsförluster, olika betalningssystem, skillnader i resegarantier och otydlig information*. Olika "lappande" åtgärder, som till exempel Öresundstågens Sydtaxa, kan bara mildra krocken. Byten mellan trafik huvudmän försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Därför föreslår Handelskammaren att man bildar Sydtrafiken genom att slå samman länstrafikbolagen i Sydsverige. Vi har gjort det förr när Skånetrafiken bildades och ett gott embryo finns i samarbetet kring Öresundstågen. Båda exemplen är klara framgångshistorier.

Genom att bilda Sydtrafiken av dagens länstrafikbolag når man flera fördelar:

- *Bättre fungerande kompetensförsörjning i Sydsverige*
- *Det blir lättare att svara mot framtida kunskaps- och kompetenskrav*
- *En mer effektiv organisation*

Vid bildandet av Sydtrafiken framstår några aspekter som särskilt viktiga. Det handlar om att ha en *tydlig ägarstruktur*, att *våga prioritera* och att det skall vara ett *samgående på lika villkor*. Vidare kan man konstatera att *Sydtrafiken bör omfatta Sydsverige*. Det är också viktigt att fastslå att *samarbete inte kan ersätta en gemensam organisation*.

**Handelskammaren föreslår att de ledande politikerna i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och Hallands län tar initiativ till att under mandatperioden bilda Sydtrafiken. Jönköpings län skall ges möjlighet att delta.**

## 1. Den viktiga tillgängligheten

I grunden handlar tillgänglighet om att skapa möjligheter. När tillgängligheten är hög kan människor bo och arbeta där de vill samt ha en rik fritid med upplevelser av både kultur och natur. För företagen handlar tillgänglighet om att komma närmare kunder och samarbetspartners samt att kunna hitta den arbetskraft man behöver för att utvecklas.

Ett viktigt medel för att skapa tillgänglighet är bra infrastruktur och goda kommunikationer.

Nytan för enskilda människor och företag är lätt att se och förstå. På en mer aggregerad nivå uppstår effekter som stimulerar tillväxt och välfärd. När infrastruktur och kommunikationer förbättras blir det möjligt för fler människor att mötas, vilket utgör grunden för tillväxt.

När regionen blir större, vare sig det handlar om regionförstoring eller regionförtätning (förtätning av befintlig bebyggelse), så ökar underlaget för företagen. Därmed skapas en efterfrågan på mer specialiserade varor och tjänster. Finns det en efterfrågan så etableras företag för att möta den. Därför ökar antalet branscher med regionstorleken.

Även inom befintliga branscher händer det saker. I en större region finns det fler aktörer inom samma bransch. Konkurrensen blir större, vilket gagnar invånarna och ökar produktiviteten i regionen. När produktiviteten ökar så resulterar det bland annat i högre löner för de anställda.

Den större arbetsmarknaden gör att utbud och efterfrågan kan matchas bättre. Därför blir sysselsättningen högre i en större region. Och eftersom vår hälsa har ett direkt samband med i vilken utsträckning vi har ett arbete, så minskar ohälsan med regionstorleken.

Även nyföretagandet gynnas. I dag är åtta av tio nya företag tjänsteföretag. De är beroende av tillgång till dels kvalificerad personal, dels kunder. Det finns fler av dessa i en större region. Riskerna med att starta ett företag blir mindre än i en liten region, där sårbarheten är högre.

I en större region blir det även enklare att upprätthålla en god offentlig service, eftersom skatteunderlaget är större. Det skapar i sin tur en positiv spiral som attraherar fler människor.

I figur 1 sammanfattas de positiva effekterna av regionförstoring.



Figur 1 Bättre kommunikationer ger regionförstoring, vilket har en rad positiva effekter.

Källa: Handelskammaren

En stor utmaning för Sydsverige är att kombinera rörlighet med miljöhänsyn. Här spelar kollektivtrafiken en mycket viktig roll, tillsammans med teknikutveckling på fordonssidan.

## 2. Vem bryr sig om en gräns?

Vi rör oss allt längre varje dag. I slutet av 1800-talet förflyttade vi oss ungefär 500 meter från bostaden varje dag. I mitten på 1900-talet var sträckan ca 5 km och nu rör vi oss drygt 40 km varje dag. Räknar man in flygresor blir det närmare 50 km per person och dag.<sup>1</sup>

Den ökade rörligheten är en följd av specialiseringen inom näringslivet och nya sätt att organisera företag, men följer också av att förbättrade kommunikationer gör det möjligt för oss att bo och arbeta där vi önskar. Vi kan lättare ta del av kultur- och fritidsaktiviteter som finns i en större region än bara området där vi bor.

Detta innebär att gränser suddas ut och minskar i betydelse för både invånare och företag. En kommun- eller länsgräns saknar naturlig betydelse för ett företag. En kommun är knappast heller en naturlig marknadsavgränsning.

På arbetsmarknaden är det tydligt att administrativa gränser suddats ut. SCB definierar lokala arbetsmarknadsregioner, vilka lite förenklat kan beskrivas som att inom en sådan region pendlar man mycket, men däremot pendlar man i liten omfattning till grannregionerna. Tack vare bättre infrastruktur har antalet arbetsmarknadsregioner minskat kraftigt (tabell 1).

**Tabell 1** Antal lokala arbetsmarknader 1970 och 2008. Källa: SCB

	1970	2008
Sverige	187	75
Sydsverige <sup>2</sup>	40	14

Med tanke på att Sverige har 290 kommuner och Sydsverige 67 kommuner är det uppenbart att kommungränserna i många fall har förlorat betydelse för pendlingen. Däremot följer arbetsmarknadsregionerna i högre grad fortfarande länsgränserna. Det är endast sex kommuner i Sydsverige som tillhör en arbetsmarknadsregion med tyngdpunkt i ett annat län:

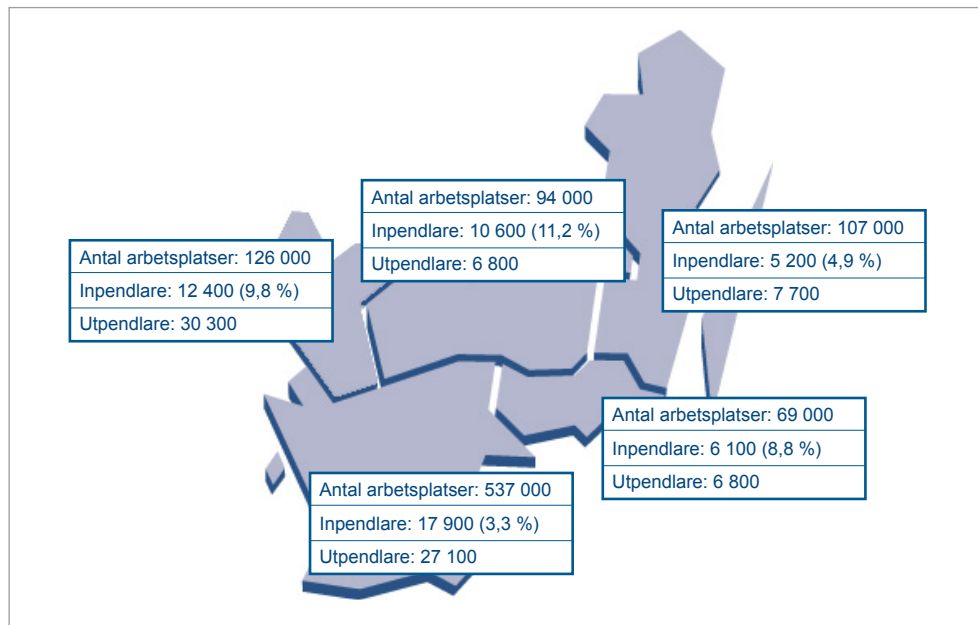
- Sölvesborg (Kristianstad–Hässleholm)
- Hylte (Gislaved)
- Osby (Ålmhult)
- Varberg, Kungsbacka och Falkenberg (Göteborg)

Detta är delvis en följd av att kollektivtrafiken är organiserad på länsnivå och att trafiken över länsgränser under lång tid har varit eftersatt. Inte desto mindre är pendlingen över länsgränserna ändå relativt stor och omfattar ungefär 80 000 personer (figur 2). Det motsvarar ca 8,4 % av arbetstillfällena i regionen.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> SIKA: "RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen", SIKA rapport 2007:19

<sup>2</sup> Handelskammarens definition av Sydsverige omfattar Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronoberg och Halland.

<sup>3</sup> SCB, bearbetning av Handelskammaren.

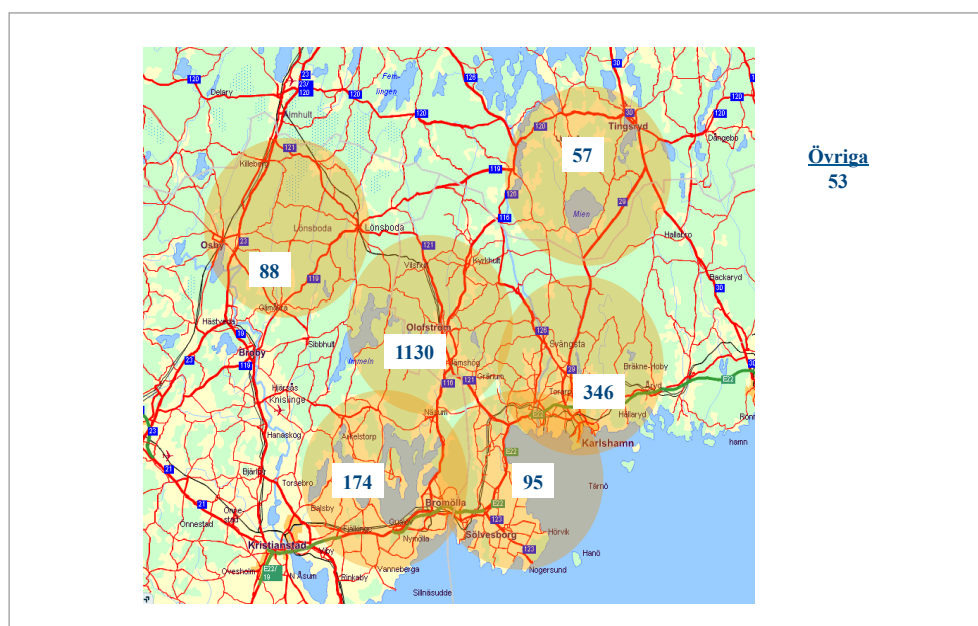


Figur 2 Totalt pendlar ungefär 80 000 personer i Sydsverige över en länsgräns.

Källa: SCB, Handelskammaren

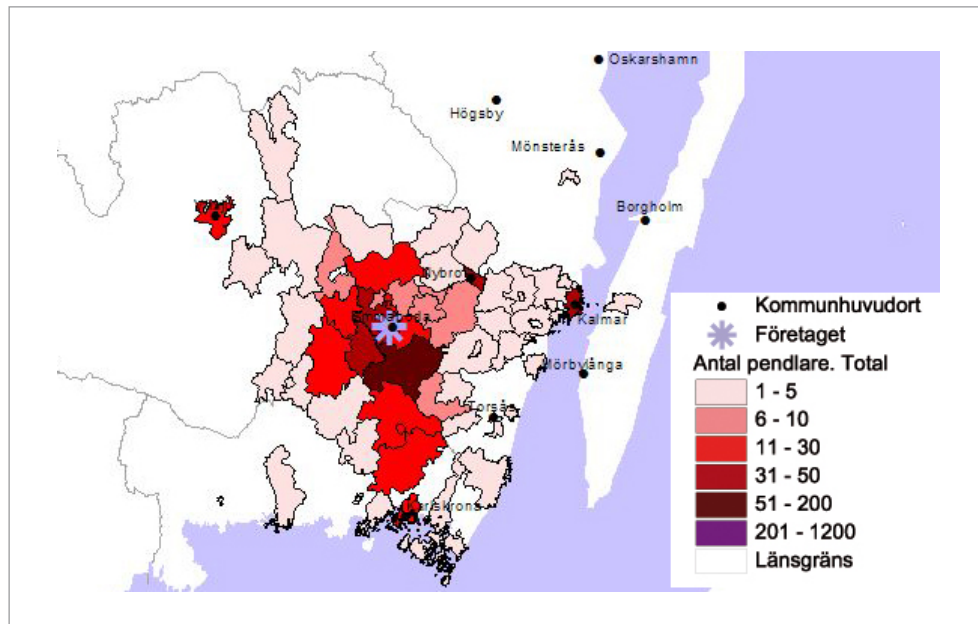
## Företagen rekryterar oavsett län

I princip samtliga pendlingsresor är kortare än en timmes enkel resa. Det är detta som till stor del definierar företagets arbetsmarknad. Företagens rekryteringsområde följer varken kommun- eller länsgräns. Volvo Cars i Olofström och ITT Water & Wastewater i Emmaboda är tydliga exempel (figur 3 och 4).



Figur 3 Volvo Personvagnar i Olofström rekryterar från kommuner i såväl Kronoberg som Skåne. I kartan visas antalet anställda och deras hemvist 2008.

Källa: Volvo Cars



Figur 4 ITT Water & Wastewater i Emmaboda och dess rekryteringsområde.

Källa: ITT & Regionförbundet i Kalmar län

Nibe i Markaryd tillhör de absolut största privata arbetsgivarna – i Laholm. Ett annat tydligt exempel är IKEA i Älmhult, som dagligen har cirka 1 400 inpendlare från södra Skåne.

Man kan förvänta sig att kombinationen av specialisering i näringslivet, den ökade internationaliseringen, en växande andel hushåll med dubbla karriärer och bättre möjligheter till distansarbete kommer att öka den långväga pendlingen ytterligare. Man kanske pendlar till IKEA tre dagar i veckan, arbetar hemifrån en dag och är på resande fot den femte dagen. Sammantaget talar mycket för att behovet av att enkelt kunna resa långt till och från sitt arbete kommer att öka.

## Många resmål på andra sidan gränsen

Det är inte bara arbetsplatser som är resmål för resenärer från andra sidan länsgränsen. Det samma gäller till exempel utbildningsinstitutioner som högskolor och universitet. Linnéuniversitetet bildades den 1 januari 2010 genom ett samgående mellan Växjö universitet och Högskolan i Kalmar. Syftet är att öka lärosätets konkurrenskraft i vid mening – om studenter, lärare och forskningsmedel. Som en följd av bildandet har Linnéuniversitetet två campus i två län. Det är en central utmaning att få de två campusområdena att fungera tillsammans. Det kräver väl fungerande kommunikationer för att studenter, forskare och lärare skall kunna röra sig i det närmaste obehindrat över länsgränsen.

Naturligtvis berörs även andra universitet och högskolor, men också yrkesutbildningar och gymnasieskolor. Det är ofta svårt för enskilda kommuner att erbjuda bra praktiska program på gymnasiet. Antalet sökande är kanske för litet, samtidigt som kostnaderna för en riktigt bra utbildning många gånger är relativt höga. Genom att samverka med andra kommuner och med företag, oavsett länstillhörighet, skapas förutsättningar för en utbildning med hög kvalitet.

<sup>4</sup> Hallandsposten 26 januari 2007, "Jobb till Laholmare när Nibe växer"

<sup>5</sup> Debattartikel i Sydsvenskan 25 juni 2008, "Bygg ut Pågatågen".

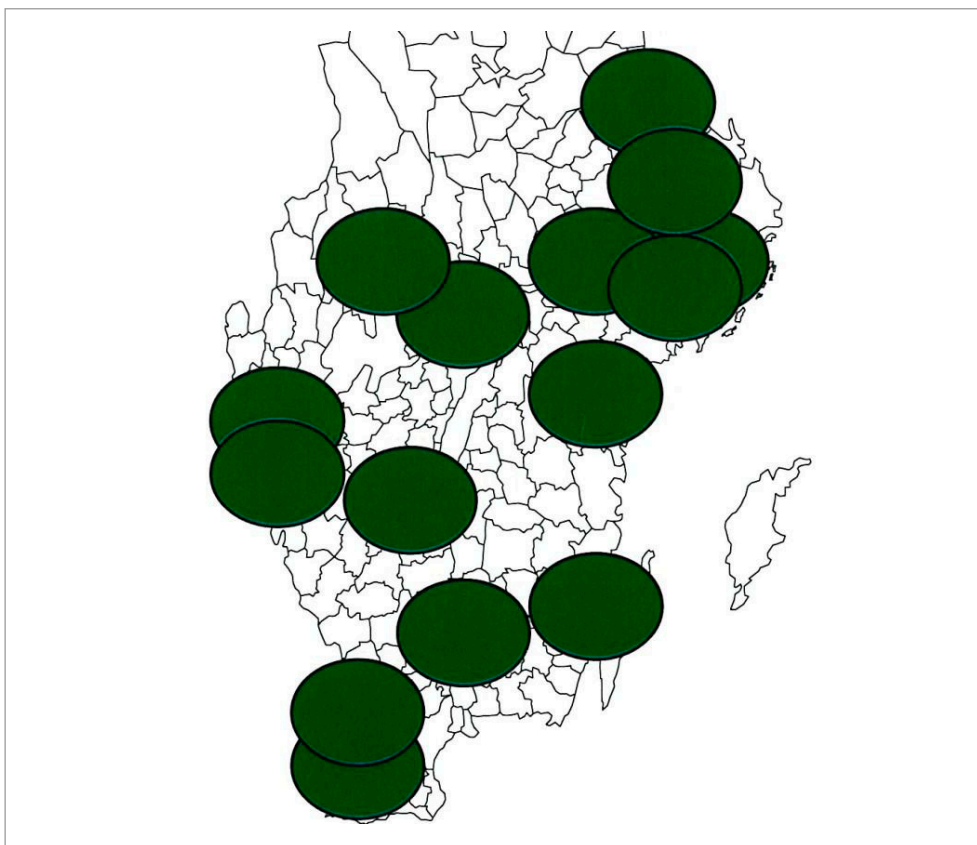
<http://www.sydsvenskan.se/opinion/aktuellafragor/article339880/Bygg-ut-pagatagen.html>

Sjukvården tenderar, precis som andra verksamheter inom privat och offentlig sektor, att specialiseras. Även sjukhus är följaktligen att betrakta som allt viktigare resmål för länsöverskridande resande. Det gäller både arbetsresor och sjukresor.

Även på andra områden ser vi hur behovet av specialisering och effektivisering leder till samverkan oberoende av länsgränser. Regeringen har till exempel beslutat att koncentrera vissa uppgifter till en eller flera länsstyrelser. Exempelvis har Länsstyrelsen i Skåne numera tillsyn av stiftelser för flera län i södra Sverige och utför kontroller av lantbrukets arealstöd även för lantbrukare i Blekinge län.<sup>6</sup>

Ett annat exempel är de regionala handelsetableringar som ofta bygger på, eller stärks av, att människor reser över länsgränsen. Tänk Ge-Kås i Ullared eller IKEAs varuhus (figur 5).

Vidare har flygplatser och hamnar ofta ett upptagningsområde som sträcker sig över länsgränserna.



Figur 5 IKEA utgör ett resmål för många människor. Ringarna markerar vardera ett varuhus.

Källa: [www.ikea.se](http://www.ikea.se)

<sup>6</sup> Dialog med Länsstyrelsen i Skåne 5 oktober 2010



### 3. Svårare att resa över gränser

Vid varje länsgräns uppstår en krock mellan system när olika länstrafikbolag möts. Olika "lappande" åtgärder, som till exempel Öresundstågens Sydntaxa, kan bara mildra krocken. Det finns all anledning att tro att bytet mellan trafik huvudmän försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft och därmed gör att kompetensförsörjningen för företag och organisationer blir lidande. Dessutom tappar man möjligheten att vara ett attraktivt alternativ till att köra egen bil (för de som över huvud taget har den möjligheten).

#### Tidsförluster

Tidsförluster i kollektivtrafiken (vid normalt fungerande trafik, utan störningar) uppstår vid

- låg turtäthet (lång väntetid),
- byten och
- bristande synkronisering mellan tidtabeller.

Samtliga dessa tidstjuvar är vanligare när man skall resa över en länsgräns. Det hänger samman med flera olika saker, bland annat att turerna är ofta planerade för radiellt resande till de viktigaste resmålen inom det egna länet.

Resdag	Avg	Ank	Restid	Byten	Valda trafikslag	Pris	Trafikinfor	Resinfo	Skicka
<input type="checkbox"/>	2010-10-07	05:53	08:07	02:14	1	112,00 SEK		🕒	Mail
<input checked="" type="checkbox"/>	2010-10-07	07:32	09:07	01:35	1	112,00 SEK		🕒	Mail
<input type="checkbox"/>	2010-10-07	08:10	10:07	01:57	2	prisinfo ej tillgänglig		🕒	Mail
<input type="checkbox"/>	2010-10-07	09:10	11:07	01:57	2	prisinfo ej tillgänglig		🕒	Mail

Figur 6 Att köra bil mellan Älmhult och Sölvesborg tar 1 timme och 13 minuter (www.eniro.se).

Kollektivt tar det längre tid, delvis på grund av bytestid. Och det är inte alltid man kan se vad det kostar.

Källa: www.skanetrafiken.se

#### Betalning

Olika betalningssystem som inte talar med varandra. Var gäller mitt kort? Hur löser jag kompletterande biljett när mitt kort inte gäller längre på resan? Biljettautomater som saknar mitt resmål. Olika prissättning som är svår att förklara för resenären.

Även om man kan komma en bit på väg med samordnade taxor så blir de aldrig lika bra, enkla och kundvänliga som en gemensam taxa. Exempelvis varierar definitionen av studerande mellan länen och varje län fattar egna beslut om åldersgränser, behov av studentlegitimation, rabattsatser, etc.

I gränsområdet nordöstra Skåne – Blekinge – Kronoberg finns flera tydliga exempel på gränsöverskridande busstrafik (mer om detta nedan). Men det är inte lätt att få reda på vad det kostar (figur 7).

Resalternativ	Resväg	Detaljerad resväg	Personlig tidtabell	Resväg på karta					
Sökt resa: Bromölla station - Olofström Bussterminalen									
Klicka i de resalternativ som passar och välj flik ovan för mer information									
Resdag	Avg	Ank	Restid	Byten	Valda trafikslag	Pris	Trafikinfo	Resinfo	Skicka
<input type="checkbox"/>	2010-10-13	05:03	05:45	00:42	0		prisinfo ej tillgänglig		<a href="#">Mail</a>
<input checked="" type="checkbox"/>	2010-10-13	06:03	06:45	00:42	0		prisinfo ej tillgänglig		<a href="#">Mail</a>
<input type="checkbox"/>	2010-10-13	06:30	07:15	00:45	0		prisinfo ej tillgänglig		<a href="#">Mail</a>
<input type="checkbox"/>	2010-10-13	07:10	07:50	00:40	0		prisinfo ej tillgänglig		<a href="#">Mail</a>

Figur 7 Att resa kollektivt mellan Bromölla och Olofström tar 40–45 minuter. Man behöver inte ens byta buss. Men det är svårt att veta priset.

Källa: [www.skanetrafiken.se](http://www.skanetrafiken.se)

## Resegaranti och trygghet

Vem har ansvaret när en länsöverskridande resa blir försenad? Är det trafikhuvudmannen i länet där den initiala förseningen uppstår? Är det operatören? Är det trafikledningen, som nedprioriterar det redan försenade tåget så att det blir ytterligare försenad? Är det trafikhuvudmannen i länet där resenärens missar sin anslutande förbindelse? Ju färre länstrafikbolag, desto tydligare ansvarsfördelning. På så sätt skapar man en tydlighet och trygghet för resenärens. Därmed borgar man för ett ökat kollektivt resande.

Till och med inom framgångsexemplet Öresundstågen finns oklarheten kvar:

*Eftersom SJ har trafik- och kundansvaret på sträckan Kalmar–Alvesta–Kalmar gäller inte Öresundstågstrafiken taxor (Sydntaxan), resevillkor, resegarantier med mera i Kalmar län. I Sydntaxan kan du köpa biljett fram till Lessebo. För resor inom Kalmar län gäller KLT:s regler samt för övriga resor på sträckan Kalmar–Alvesta gäller SJ:s regler. ([www.oresundstagen.se](http://www.oresundstagen.se))*

## Information

Att informera är svårt. När skall man informera, hur skall man göra det och vem skall informera? Med flera aktörer skapas otydlighet i ansvar och oklarhet för mottagarna.

<sup>7</sup> För regelbundna resenärer finns det möjlighet att resa över länsgräns med Skånetrafikens kort "Jojo Period".

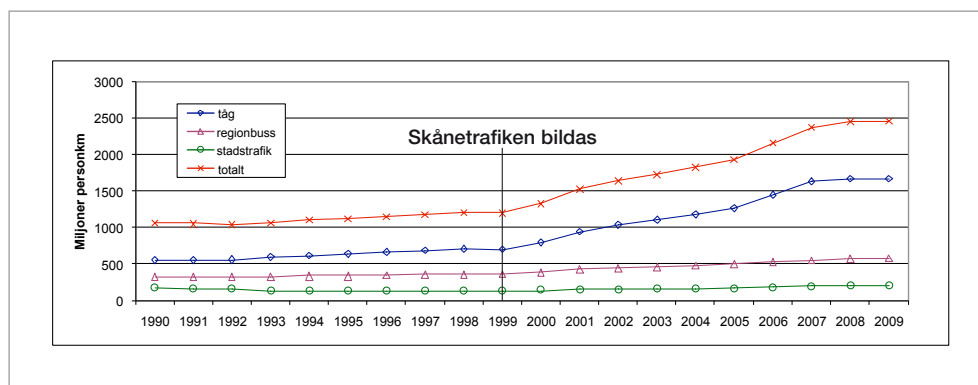
## 4. Sydtrafiken – för en starkare kollektivtrafik

Rapporten kan så här långt sammanfattas ungefär så här: Länsgränserna hämmar utvecklingen. Den betyder allt mindre för människor och företag. När de betyder något så är det ofta för att de orsakar problem. Detta gäller inte minst inom kollektivtrafiken, som genom indelningen i länsbolag inte stöttar ett gränslöst resande.

Därför föreslår Handelskammaren att man bildar Sydtrafiken genom att slå samman länstrafikbolagen i Sydsverige. Det är inget nytt fenomen och man kan hävda att processen redan är påbörjad.

### Bildandet av Skånetrafiken

Erfarenheterna från bildandet av Skånetrafiken 1999, när länstrafikbolagen i Malmöhus län och Kristianstads län gick samman, är mycket goda. Under en period när kollektivtrafiken i övriga landet har legat på en oförändrad nivå, eller till och med har stagnerat, har Skånetrafiken kraftigt ökat sitt persontransportarbete (figur 8).



Figur 8 Sedan Skånetrafikens bildande 1999 har kollektivresandet i Skåne ökat kraftigt.

Källa: Skånetrafiken

Den starka trafikutvecklingen hänger samman med flera faktorer. Öppnandet av Öresundsbron, lanseringen av ett gemensamt Skånekort samt att trafikutbudet hade nått en kritisk massa är några viktiga förklaringar.<sup>8</sup> Skånekortet hade dels en faktisk betydelse, eftersom priset var lägre än tidigare länsöverskridande trafik, dels en symbolisk betydelse för att manifestera ett problemfritt resande över den gamla gränsen.

En annan viktig framgångsfaktor handlar om trafikhuvudmannorganisationen. Nyordningen skapade en tydlig organisation med en beställare av trafik (Skånetrafiken) och en finansiär (Region Skåne). Därmed blev det goda förutsättningar för en regional helhetssyn samt samordning med närliggande funktioner.<sup>9</sup>

Som en följd av bildandet har resandet över den forna länsgränsen ökat kraftigare än det allmänna resandet, vilket framgår av tabell 2.

<sup>8</sup> Samtal med Gösta Ahlberg, VD Öresundståg AB, 22 juni 2010

<sup>9</sup> Presentation av Gunnar Davidsson, tidigare utvecklingschef Skånetrafiken: "Öresundstågen, ett bra exempel", 2010

Tabell 2 Resandet över den gamla länsgränsen har ökat kraftigare än resandet i Skåne totalt.

Källa: Skånetrafiken

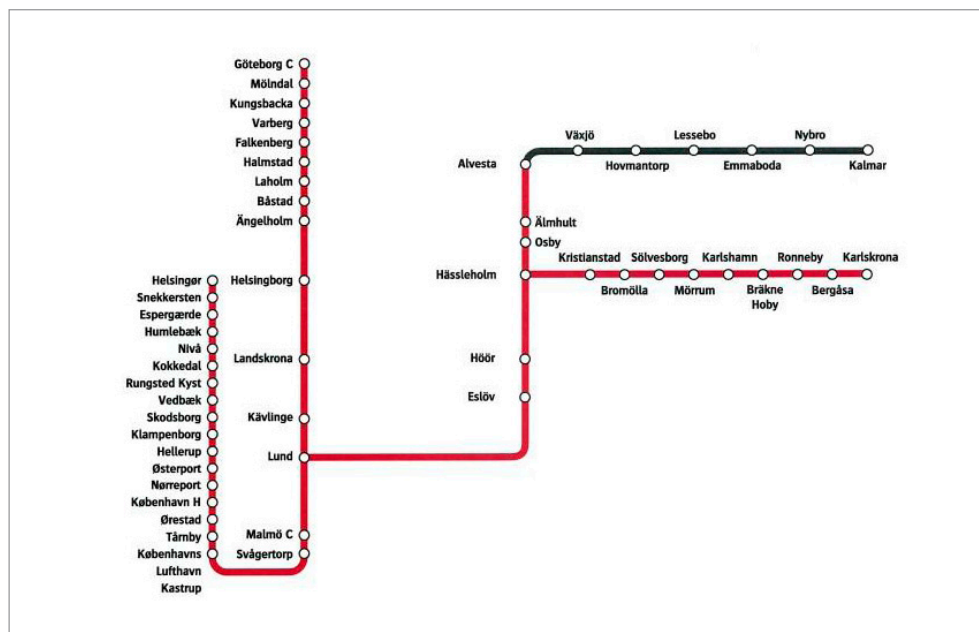
	Resandeökning 1997–2008	
	Inom Skåne	Över gamla länsgränsen
Buss	55 %	100 %
Tåg	200 %	235 %
Totalt	112 %	191 %

## Första steget är taget – Öresundstågen

Öresundstågen drivs sedan ett par år tillbaka gemensamt av Blekingetrafiken, Hallands-  
trafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik<sup>10</sup>, Skånetrafiken, Västtrafik och danska  
Trafikstyrelsen. Trafiken utförs till största delen av DSBFirst samt av SJ på sträckan Alvesta-  
Kalmar. Grundat på det trafikeringstillstånd som regeringen beviljade de berörda länstrafik-  
bolagen startade man trafiken i januari 2009.

Samarbetet över länsgränserna avser följande områden<sup>11</sup>:

- Gemensam taxa ("Sydntaxan", belönad med utmärkelsen "Future Transport Award")
- Samordnade resevillkor
- Fordonspool bestående av totalt 84 tåg
- Ökat trafikutbud
- Delat ansvar mellan sex län
- Prioriterar pendling mellan länen



Figur 9 Öresundstågens linjesträckning. Källa: [www.oresundstagen.se](http://www.oresundstagen.se)

<sup>10</sup> Kalmar Läns Trafik (KLT) ingår i samarbetet, även om det inledningsvis mest är fråga om delaktighet/samarbete i trafiksystemet, tidtabellen, marknadsföringen samt som fordonsägare. [www.oresundstagen.se](http://www.oresundstagen.se)

<sup>11</sup> Presentation av Gösta Ahlberg, VD Öresundståg AB, "Öresundstågen", 22 juni 2010

## Fler har insett värdet av gränslös trafik

I gränslandet nordöstra Skåne/Blekinge/Kronoberg börjar länsgränserna luckras upp. Sölvesborg är också en del av Kristianstads arbetsmarknad. Skånetrafikens regionbuss 558 går mellan Kristianstad och Sölvesborg. Buss 562 startar i Älmhult och kör till Olofström via Lönsboda. Tre län i en smäll, helt enkelt. Buss 561 går mellan Olofström och Bromölla och kommer i december att förlängas för att sluta i Sölvesborg.

Markaryd och Osby vill etablera en ny busslinje mellan kommunerna för att minska pendlingstiden till under en timme.<sup>12</sup>

Pågatåg Nordost innebär en förlängning av den skånska regionaltågstrafiken in i Kronoberg och Blekinge.<sup>13</sup>

Den nya kollektivtrafiklagen som träder i kraft 1 januari 2012 syftar bland annat till att göra det lättare att etablera trafik över länsgränser.<sup>14</sup> Detta framhölls också i en debattartikel på Sveriges Kommuner och Landstings hemsida, signerad av bland annat dåvarande infrastrukturministern Åsa Torstensson.<sup>15</sup>

Skånetrafiken har bland annat i visionen till Tågstrategi 2037 fört fram tanken på bildandet av Sydtrafiken.<sup>16</sup>

## Fördelar med Sydtrafiken

Genom att bilda Sydtrafiken av dagens länstrafikbolag når man flera fördelar.

### Bättre fungerande kompetensförsörjning i Sydsverige

Den primära anledningen att bilda Sydtrafiken är att underlätta pendling över länsgränserna och därmed förbättra näringslivets kompetensförsörjning och arbetsmarknadens behov. Bland centrala åtgärder finns gemensamt informations- och betalssystem, synkronisering av tider för byte mellan trafikslag, enhetlig taxa och reklamationshantering. Sydtrafiken förenklar och möjliggör för invånarna.

### En kunskapsorganisation

Kollektivtrafiken tenderar att bli allt mer komplex, inte minst på den tekniska sidan. Redan i dagsläget så bistår Skånetrafiken sina kollegor i frågor rörande till exempel systemupphandlingar. Samtidigt konstateras i en genomlysning av Skånetrafiken att organisationen behöver förstärkas med nya och kritiska kompetenser för att nå sitt mål att fördubbla trafiken till 2020. Det större bolaget Sydtrafiken skulle ha bättre möjligheter att säkra nödvändiga kompetenser.

<sup>12</sup> Smålänningen 9 juni 2010: "Ny buss på tvären"

<sup>13</sup> [www.pagatagnordost.se](http://www.pagatagnordost.se)

<sup>14</sup> Proposition 2009/10:200: "Ny kollektivtrafiklag"

<sup>15</sup> Debattartikel 29 mars 2010: "Bättre kollektivtrafik över länsgränser"

<sup>16</sup> Se bl a Skånetrafiken: "Tågstrategi 2037"

<sup>17</sup> Arthur D Little: "Genomlysning av Skånetrafiken", juni 2009

### En mer effektiv organisation

Man skall inte underskatta möjligheterna att effektivisera verksamheten. På kort sikt bidrar bildandet till att säkra kompetensförsörjningen genom att man kan överbrygga klyftorna som uppstår när 40-talisterna går i pension. Det finns sannolikt möjligheter att få ökad effektivitet genom bättre kapacitetsutnyttjande i vissa funktioner. På sikt kan man nå skaleffekter i till exempel inköp samt drift och underhåll. Detta bygger dock på en successivt mer enhetlig fordonsflotta än i dagsläget.

Man kan också argumentera för bildandet av Sydtrafiken utifrån kollektivtrafikens framgångsfaktorer. Dessa kan struktureras enligt följande<sup>18</sup>:

- Snabbhet
- Enkelhet
- Bra information
- Attraktiva fordon

Varje "nyckelord" kan man sedan bryta ner i flera delar, exempelvis innehåller "snabbhet" komponenter som hög turtäthet, korta bytestider och naturligtvis korta och gena linjestreckningar med hög framkomlighet.

Bildandet av Sydtrafiken skulle innebära att man stärker de tre första faktorerna för det gränsöverskridande resandet. En del effekter kan man nå relativt direkt, medan andra tar längre tid att implementera. Sammantaget blir kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig.

Den fjärde faktorn, attraktiva fordon, kan också gynnas av bildandet av Sydtrafiken. En större organisation skapar bättre möjligheter att anpassa fordonsflottan efter linjetyp. I hela Syd-sverige finns fler linjer av samma typ/beläggning, vilket borgar för skalfördelar i både inköp och drift och underhåll. En större aktör får ökad förhandlingskraft vid inköp, vilket pressar priserna och/eller möjliggör högre standard i fordonen.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Faktorerna är hämtade från Trivector Traffic AB, en av Sveriges ledande konsulter inom kollektivtrafik.

<sup>19</sup> Det bör dock noteras att en del av dessa vinster redan har hämtats hem genom befintliga samarbeten mellan länstrafikbolagen.

## 5. Varje resa börjar med ett steg

Man skall ha respekt för uppgiften att bilda en gemensam organisation av fem fristående organisationer. Därför är det viktigt att dels bygga på de initiativ och samarbeten som redan finns etablerade, dels dra lärdom av erfarenheter från andra samgåenden. Följande faktorer framstår som uppenbart angelägna:

*Tydlig ägarstruktur.* Erfarenheterna från bildandet av Skånetrafiken är goda när det gäller vikten av en tydlig och stark ägare. Som kontrast framstår Västtrafik, som under en inledande period har behållit ett starkt delregionalt inflytande från de gamla länen. Som en följd tvingas Västtrafik arbeta med olika målsättningar och strategier för verksamheten i olika delregioner. Det är viktigt att ta hänsyn till regionala skillnader, men helheten måste prioriteras. Sydtrafiken måste få ett starkt mandat att agera utifrån en stabil finansieringsmodell.

*Förmåga att prioritera.* Det kan vara nödvändigt att lägga ner kraftigt olönsam trafik för att kunna prioritera i de resrelationer och stråk där kollektivtrafiken har förutsättningar att vara konkurrenskraftig. Samtidigt skapar samgåendet förutsättningar att driva trafik med högre effektivitet och därmed lönsamhet.

*Samgående på lika villkor.* Skånetrafiken är av naturliga skäl den största aktören bland läns- och trafikbolagen i Sydsverige. Men det innebär inte per automatik att Skånetrafikens organisation, strategier eller system skall utgöra normen för Sydtrafiken. Det är viktigt att förutsättningslöst förbereda samgåendet och analysera de nya förutsättningarna för ett kollektivtrafikbolag som har goda chanser att bli det bästa i Sverige.

Vidare kan man konstatera att *Sydtrafiken bör omfatta Sydsverige*. Handelskammaren menar att Sydtrafiken bör omfatta Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och Hallands län. Eftersom Småland i många fall är en naturlig enhet, bör Jönköpings län ha option att ansluta. Det faktum att den norra delen av Halland i hög grad orienterar sig mot Göteborg bör särskilt beaktas i det fortsatta arbetet med att bilda Sydtrafiken.

Det är också viktigt att fastslå att *samarbete inte kan ersätta en gemensam organisation*. Med olika styrande församlingar kommer det fortsatt att råda skillnader mellan de olika läns- och trafikbolagen, skillnader som försvårar för kunderna. Dessutom kommer incitamentsstrukturer fortfarande vara anpassade för att utveckla trafiken inom respektive län, inte i hela Sydsverige. Och de fördelar med en gemensam organisation som redovisas under "Fördelar med Sydtrafiken" i kapitel 4 kommer inte att realiseras. Självfallet bör samarbetet vidareutvecklas medan man analyserar hur man skall gå tillväga för att bilda Sydtrafiken.

**Handelskammaren föreslår att de ledande politikerna i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och Hallands län tar initiativ till att under mandatperioden bilda Sydtrafiken. Jönköpings län skall ges möjlighet att delta.**





## Sydsvenska Industri- och Handelskammarens rapportserie

Rapporterna finns att hämta i PDF-format på [www.handelskammaren.com](http://www.handelskammaren.com)  
De kan också beställas på tel 040-690 24 00.

Nr 1 2010	Diversity management – affärsnytta med mångfald
Nr 2 2010	Ur askan i...? Flygstoppets påverkan på företagen
Nr 3 2010	Näringslivets Öresundsindex
Nr 4 2010	Fossiloberoende fordonssektor 2030 – så kan biogasen hjälpa till
Nr 1 2009	Studieavgifter – en framtidsfråga som kommer allt närmare
Nr 2 2009	Leverantörsrelationer – så funkar de
Nr 3 2009	Ett elnät i väntan – Hur en effektivare tillståndsprocess kan spara ekonomi och miljö
Nr 4 2009	Fjärrvärme idag och i framtiden – från ett lokalt till ett regionalt perspektiv för att gynna miljön och plånboken
Nr 5 2009	Är Sverige attraktivt? Utländsk kvalificerad arbetskrafts syn på Sverige som land att arbeta och bo i.
Nr 6 2009	Högskolerankingen 2009
Nr 7 2009	Sätt lärarna i första klass – En rapport om skolan, löner och resultat
Nr 1 2008	Vem bestämmer över skolan? En studie om roller, ansvar och makt
Nr 2 2008	Näringslivets Öresundsindex 2008
Nr 3 2008	Regionförstoring för tillväxt och jobb
Nr 4 2008	Omvärldsanalys 2008
Nr 5 2008	Högskolerankingen 2008
Nr 1 2007	Historien om Lisa
Nr 2 2007	Näringslivets Öresundsfakta 2007
Nr 3 2007	Den nya regionalekonomiska teorin och K-samhällets framväxt
Nr 4 2007	Kronoberg – världen tur och retur
Nr 5 2007	Högskolerankingen 2007
Nr 6 2007	Företag som heter Öresund
Nr 1 2006	Plats för produktion
Nr 2 2006	Emmaboda flygplats – realism eller luftslott? En översiktlig studie
Nr 3 2006	Effektiva svenska regioner
Nr 4 2006	Att vilja men hindras – invånarnas inställning till Öresundsregionen
Nr 5 2006	European Spallation Source (ESS) – En möjlighet för Sverige!
Nr 6 2006	Den svenska skolan enligt internationella studier

# Tillväxt på spåren med Sydtrafiken

Kommungränser saknar betydelse för hur människor pendlar. Däremot följer pendlingen i högre grad länsgränserna. Detta är delvis en följd av att kollektivtrafiken är organiserad på länsnivå och att trafiken över länsgränser under lång tid har varit eftersatt. Trots det pendlar ungefär 80 000 personer i Sydsverige över länsgränserna.

Bra kollektivtrafik gör det möjligt att kombinera rörlighet och tillgänglighet med miljöhänsyn. Men vid varje länsgräns uppstår en krock mellan system när olika länstrafikbolag möts. Det handlar om tidsförluster, olika betalningssystem, skillnader i resegarantier och otydlig information. Med olika trafik huvudmän försämras kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Därför föreslår Handelskammaren att man bildar Sydtrafiken genom att slå samman länstrafikbolagen i Sydsverige. Det skulle ge en bättre fungerande kompetensförsörjning i regionen, samtidigt som det blir lättare för Sydtrafiken att svara mot framtida kunskaps- och kompetenskrav. Det finns också möjlighet att skapa en mer effektiv organisation och därmed mer konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Handelskammaren är en privat organisation som arbetar i sydsvenska företags intresse. Vi påverkar företagens villkor genom bland annat utveckling av infrastruktur och utbildningssystem. Vi stöder affärer genom service inom internationell handel och olika utbildningar. Vi sammanför företag i olika nätverk och på våra många möten. Handelskammaren har drygt 2 800 medlemsföretag och finns i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Halland län.

Handelskammarens avdelning för analys arbetar med frågor som rör Sydsveriges affärsklimat och långsiktiga utveckling. En del av det material som produceras på avdelningen publiceras i Handelskammarens rapportserie. Syftet är att göra analyser och fakta tillgängliga för en bredare publik.

Fler rapporter finns på [www.handelskammaren.com](http://www.handelskammaren.com)

