

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

- Gränslöst resande

Månadskort

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
Rapport 3.2013

Rapporten är författad av Gustaf Lorentz
Omarbetning och research Jessica Ulfgren
gustaf.lorentz@handelskammaren.com

Index

- 5** **Förord**
- 6** **1. När närheten växer**
- 8** **2. Tillgänglighetens gränser**
- 8** Mer tillgänglighet, färre arbetsmarknadsregioner
- 10** Restiden som gräns
- 11** Gammal byråkrati och en ny lag
- 14** **3. Sydtrafiken - från då till nu**
- 14** Undantagen som bekräftar
- 15** Goda förebilder
- 16** Öresundstågen
- 17** **4. Gränsöverskridande blir gränslös**
- 17** Betalning
- 18** Resegaranti
- 19** Reseplanering och information
- 20** Kartlägg arbetspendlingen
- 20** Gemensam organisation

Sammanfattning

- ▶ Ju längre människor kan ta sig på samma restid, desto bättre blir förutsättningarna för matchning på arbetsmarknaden. Det innebär ökad produktivitet och att det blir lättare att attrahera kompetens och företag till Sydsverige. Dessutom främjar det samarbete mellan exempelvis högskolor.
- ▶ Forskning visar att människors pendlingsbenägenhet avtar drastiskt vid 45 minuters restid. Det betyder att 45 minuters restid är det som avgör hur arbetsmarknadsområdet ser ut för varje hushåll och företag.
- ▶ I och med Skånetrafikens utveckling, införandet av Öresundstågen och de nya pågatågslinjerna har helhetsbilden förändrats till det bättre under de senaste tre åren, men hindren är inte borta.
- ▶ Den största privata arbetsgivaren i Laholm är Nibe på andra sidan länsgränsen i Markaryd. Ändå finns det ingen effektiv kollektivtrafik mellan orterna. Pendlingen tar alltifrån dryga timmen till långt över två timmar beroende på vilket länstrafikbolag man använder jämfört med 40 minuter med bil.
- ▶ Ett övergripande problem idag är skillnader mellan olika biljett- och betalningssystem. Att resa över länsgränser blir svårt, tidsödande och omfattar även skillnader i trafikinformation och resegarantier.

Slutsatser

- ▶ Inför en gemensam kollektivtrafiklösning i hela Sydsverige för att harmonisera framförallt biljett- och prissystem med utgångspunkt i Öresundstågens taxa.
- ▶ Harmonisera systemet för resegaranti i Sydsverige och Öresundsregionen.
- ▶ Harmonisera och samorganisera trafikinformationssystemen.
- ▶ De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör gemensamt genomföra en undersökning av arbetspendlingen i Sydsverige och Öresundsregionen för att identifiera flaskhalsar och förbättringspotential.
- ▶ Kollektivtrafikmyndigheterna bör bilda en gemensam organisation för att förstärka samverkan dem emellan och utvidga samarbetet i Öresundsregionen.

2010 Lanserade Handelskammaren rapporten "Tillväxt på spåren med Sydtrafiken" för att peka på brister i den länsöverskridande kollektivtrafiken. Den här rapporten är en uppföljning av den undersökningen.

Förord

Det här är en rapport om kollektivtrafik och länsgränser, men den handlar egentligen om arbetsmarknaden och företagsklimatet. Det finns inte en arbetsmarknad i Sverige utan flera, och hur de ser ut spelar stor roll för hur väl matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare fungerar.

FORSKNING PÅ OMRÅDET har fastslagit att människors pendlingsbenägenhet har två tydliga gränser: 45 minuter och 60 minuter. De flesta människor är helt enkelt inte beredda att resa längre än 45 minuter till jobbet varje morgon, och om restiden överstiger en timme är pendlingsbenägenheten försvinnande liten. Det betyder att man på en karta kan dra en gräns för hur långt ifrån en arbetsplats man kan resa på 45 minuter. Den resulterande figuren visar vilket område företaget främst måste rekrytera sin personal ifrån eller attrahera ny personal att flytta till. På samma vis kan man dra en 45-minutersgräns runt ett bostadsområde för att få en överblick av vilka arbetsplatser som är tillgängliga för människorna i området.

DEN KANSKE VIKTIGASTE arbetsmarknadspolitiska och näringspolitiska åtgärden idag är att få de här 45-minutersområdena att växa. Då skulle också de regionala arbetsmarknadsregionerna växa och ju färre och större de blir desto bättre blir förutsättningarna för matchning mellan människor och arbetstillfällen. Det skulle innebära att företagen får enklare att attrahera och rekrytera rätt kompetens och att människor får fler möjliga arbetsplatser att välja mellan utan att behöva flytta, men även att banden mellan stad och landsbygd kan växa och intensifieras.

NÄR MAN TALAR OM INFRASTRUKTUR och kollektivtrafik förs tankarna snabbt till behovet av upprustning och utbyggnad. Det finns en bred politisk enighet om att framförallt järnvägsnätet är eftersatt och i behov av stora investeringar. Och det är utan tvekan en fråga som behöver prioriteras mycket högt. Samtidigt finns det andra, kanske mer tillgängliga, åtgärder som också behövs. Ett tydligt exempel är relationen mellan olika länstrafikbolag.

DET FINNS FORTFARANDE GLAPP och brister som drabbar resenärer som passerar en länsgräns. Det betyder att resandet blir jobbigare och tar längre tid, vilket i sin tur resulterar i krympande 45-minutersgränser och med det minskad pendlingsbenägenhet. 2010 presenterade Handelskammaren rapporten Sydtrafiken som pekade på flera sådana brister och föreslog att länstrafikbolagen i Sydsverige skulle slås samman. Nu uppdaterar vi den här översynen och undersöker på nytt förutsättningarna för en sömlös kollektivtrafik i hela Sydsverige.

Gustaf Lorentz
Analyschef

1. När närheten växer

I grunden handlar infrastruktur om tillgänglighet och mobilitet. Om det blir enklare för människor och varor att förflytta sig längre och snabbare gynnar det arbetsmarknaden, näringslivet och på lång sikt stärker det utvecklingen och tillväxten. Mot den här bakgrunden är det inte tillräckligt att behandla infrastruktur som summan av asfalt och räls. Istället bör infrastruktur betraktas som en tjänst till brukaren – resenärer och företag. Handelskammaren har tagit fram tre begrepp för att analysera och utvärdera infrastruktur och infrastrukturpolitik: funktion, pålitlighet och användarvänlighet.

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

FUNKTION HANDLAR I BRED MENING om att ett infrastrukturensystem förmår att uppfylla den efterfrågan som finns – vare sig det rör sig om att transportera gods, arbetspendla eller skicka och ta emot epost i mobiltelefonen. Ju bättre kollektivtrafiken kan möta människors efterfrågan på den, desto lägre blir trösklarna för människors resande.

PÅLITLIGHET OMFATTAR förhållandet mellan den utlovade och den faktiska kapaciteten i ett infrastrukturensystem. Om det ofta inträffar förseningar på en viss kollektivtrafikförbindelse spelar det mindre roll hur många avgångar den har eller hur snabbt resan skulle kunna gå. Osäkerheten leder exempelvis till att en affärsresenär på väg till ett viktigt kundmöte helt avstår från att använda kollektivtrafiken för att inte riskera att bli sen till eller helt missa mötet.

ANVÄNDARVÄNLIGHET HANDLAR OM hur enkelt eller komplicerat det är för människor att använda och ta del av ett infrastrukturensystem. Om det är svårt att få trafikinformation, köpa biljetter eller hitta rätt avgång i kollektivtrafiksystemet kommer fler människor att avstå från att använda det.

SAMMANTAGET ÄR DET LÄTT att se nyttan ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Funktionell kollektivtrafik som är pålitliga och lättillgängliga kommer att få fler användare, vilket innebär att människors rörlighet ökar, de regionala arbetsmarknaderna växer och företagens kompetensförsörjning förenklas. Det betyder alltså att sysselsättningen kan förväntas öka i en växande region, vilket bland annat motverkar ohälsa till följd av arbetslöshet. Om en region dessutom kan växa genom utvecklad och förbättrad kollektivtrafik innebär det avsevärda miljöfördelar.

NÄR REGIONER VÄXER, oavsett om det handlar om förstoring eller förtätning, ökar även underlaget för nyföretagande. Ju fler människor som delar samma omgivning desto större blir underlaget för och efterfrågan på specialiserade tjänster och varor. Det innebär att i växande regioner skapas nytt utrymme för nya företag som möter efterfrågan och samtidigt skapar nya arbetstillfällen. På samma vis ökar konkurrensen mellan redan etablerade företag vilket gynnar utveckling, innovation och konsumenterna.

ÖKAD TILLGÄNGLIGHET och växande regioner blir dessutom allt viktigare i takt med att urbaniseringen ökar. Om stadens omgivning, det som ofta kallas cityregionen, kan växa genom bättre kollektivtrafiksystem innebär det också att en större del av landet kan ta del och växelverka med utvecklingen i städerna. På så vis blir urbaniseringen inte en fråga om att spela ut landsbygd mot stad, utan om att söka nya synergier mellan stadens och dess omgivande region. Särskilt i en flerkärnig cityregion som Öresundsregionen måste det bli enkelt att bo på landet och arbeta i staden.

ÖKAD TILLGÄNGLIGHET PÅVERKAR OCKSÅ produktiviteten i regionen. I rapporten Närhet ger jobb presenterar Martin Andersson, ekonomiprofessor vid Lunds universitet, en grundlig analys som visar att en fördubbling av den geografiska arbetsmarknaden skulle öka den samlade lönesumman, eller BNP, i regionen med tre procentenheter¹.

DEN HÄR RAPPORTEN FOKUSERAR framförallt på hur kollektivtrafiken i Sydsverige kan bli mer tillgänglig genom ökad användarvänlighet. 2010 lanserade Handelskammaren rapporten Tillväxt på spåren med Sydtrafiken som beskrev behovet och nyttan av att förbättra kommunikationerna över länsgränserna. Det här är en uppdatering av den analysen och en utvärdering av utvecklingen de senaste åren.

.....
1 Rapport 2.2013 Närhet ger jobb Handelskammaren

2. Tillgänglighetens gränser

HÖG TILLGÄNGLIGHET är förknippat med positiva effekter både för matchningen på arbetsmarknaden och för produktiviteten i en region. Därför är det relevant att fråga sig på vilket eller vilka vis en region kan arbeta för att öka sin tillgänglighet och på så vis växa och utvecklas. I det här kapitlet behandlas tre olika perspektiv på tillgänglighetens gränser: indelningen av funktionella arbetsmarknadsregioner, restidsgränser och förvaltningsgränser. Tillgänglighet handlar till sist om hur människor och företag uppfattar och använder kommunikationsmöjligheter, men var och en av dessa tre faktorer bidrar på olika, kompletterande vis till den resulterande rörligheten.

Mer tillgänglighet, färre arbetsmarknadsregioner

Södra Sverige är i praktiken inte en arbetsmarknad, utan flera s.k. funktionella Analysregioner (FA-regioner). Varje sådan region är en mer eller mindre egen arbetsmarknad – det vill säga människor bor, pendlar och arbetar inom regionens gränser. Indelningen i FA-regioner baseras huvudsakligen på statistik och prognoser om arbetspendlingen över kommungränser. Det säger i sig ingenting om matchningen på arbetsmarknaden i varje region, utan enbart hur människor rör sig mellan bostad och arbetsplats.

OM TILLGÄNGLIGHETEN ÖKAR, och med den rörligheten, så ökar även mängden människor och företag som kan mötas på samma arbetsmarknad vilket bidrar positivt till matchningen. Det är alltså åtråvärt att minska antalet FA-regioner och därmed förstora det område inom vilket människor letar efter arbetsgivare och företag söker kompetens. Och det går framåt. Indelningen av FA-regioner är relativt ny och föregicks av en annan indelning, s.k. Lokala Arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). Mellan åren 1970 till 2005 minskade antalet LA-regioner i Sverige från 187 till 82 stycken². Det beror till stor del på förbättrade kommunikationer och förbindelser som bidrar till bättre pendlingsmöjligheter. Men det behöver fortfarande bli bättre.

.....
2 Tillväxtverket och SCB

SVERIGE HAR 290 KOMMUNER varav 67 i Sydsverige³. Det innebär att de regionala arbetsmarknaderna sträcker sig över kommungränser. Det går idag i genomsnitt 4 kommuner på en FA-region i Sverige. I Sydsverige ser det något bättre ut med 6 kommuner per arbetsmarknadsregion i genomsnitt. Däremot följer gränserna på arbetsmarknaden fortfarande till stor del länsgränserna. Det är bara tre kommuner i Sydsverige som tillhör ett annat läns arbetsmarknadsregion:

- ▶ Sölvesborg tillhör Kristianstad-Hässleholms arbetsmarknadsregion
- ▶ Osby tillhör Älmhults arbetsmarknadsregion
- ▶ Falkenberg tillhör Göteborgs arbetsmarknadsregion

EN FA-REGION begränsas av tillgängligheten mellan regionen och dess omgivning. Tillgängligheten är bevisligen åtminstone tillräckligt god inom regionen för att möjliggöra och främja arbetspendling, men för att växa behöver rörligheten över regiongränsen öka. Och de växande regionerna måste åtföljas av tätare samarbete mellan kommuner och län för att fortsätta öka tillgängligheten både inom och mellan regioner. Falkenbergs kommun ligger i Hallands län, men tillhör Göteborgs arbetsmarknadsregion och ligger på gränsen till Halmstads arbetsmarknadsregion. Det innebär att det finns betydande pendling från Falkenberg till Göteborg men inte till Halmstad. Om tillgängligheten mellan Falkenberg och Halmstad skulle öka skulle de två arbetsmarknadsregionerna kunna växa samman, vilket skulle bidra till att minska arbetslösheten, förbättra företagsklimatet och öka regionens samlade attraktivitet. På samma vis skulle ökad tillgänglighet kunna binda samman Helsingborg och Halmstad till en gemensam arbetsmarknad. För Göteborg, Halmstad och Helsingborg är det här lika mycket en fråga om arbetsmarknad som det är en fråga om infrastruktur. Framförallt är det en utmaning som kräver samarbete.

ATT ARBETSMARKNADSREGIONERNA för det mesta följer länsgränserna beror sannolikt till viss del på att kollektivtrafiken förvaltas och drivs på länsnivå. Det skapar gränser inte minst i arbetspendlingen mellan olika trafikbolag och biljettsystem vilket motverkar tillgängligheten. Kollektivtrafiken över länsgränser har under lång tid har varit eftersatt.

DET ÄR I SKRIVANDE STUND ungefär 80 000 personer som arbetspendlar med bil eller kollektivtrafik över länsgränser i Sydsverige (se Figur 2), vilket motsvarar knappt 8,4 % av arbetstillfällena i samma område⁴. Det finns alltså all anledning att tro att Sydsverige har mycket att vinna på att binda samman sina arbetsmarknadsregioner. Det första och kanske viktigaste steget för att göra det består i att samordna kollektivtrafiken för att förbättra pendlingsmöjligheterna. Genom att koppla samman olika arbetsmarknader till en, med hjälp av utbyggda pendlingsmöjligheter, förbättras matchningen på arbetsmarknaden. Det kommer i sin tur att synas på produktiviteten av företaget när ”rätt” person har rätt jobb.

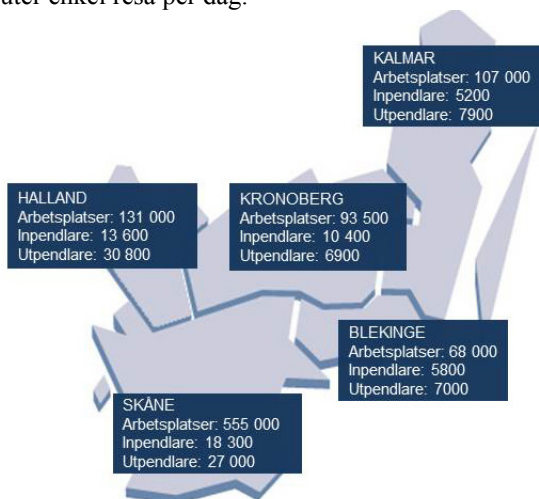
3 Skåne, Blekinge, Kronoberg, Kalmar och Halland

4 Tillväxtverket och SCB, bearbetning av Handelskammaren

Restiden som gräns

Människor rör sig allt längre och längre. 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 dag⁵. I och med att tillgängligheten har ökat så har även den omgivning som människor rör oss i vuxit.

MEDAN INDELNINGEN av FA-regioner ger en samhällsekonomisk överblick av tillgänglighetens effekter på arbetsmarknaden ger restiden en konkret bild av den verklighet som möter människor och företag i vardagen. Människors villighet att arbetspendla är starkt beroende av restiden och forskning har slagit fast att pendlingsbenägenheten når en viktig gräns vid 45 minuter vartefter den sjunker drastiskt och det är få eller inga som är beredda att arbetspendla 60 minuter enkel resa per dag.



DET INNEBÄR ATT man för varje boendeort eller arbetsplats kan dra en gräns för hur långt man kommer på 45 respektive 60 minuter med bil eller kollektivtrafik⁶. Det visar inom vilket område bostad och arbetsplats behöver finnas. Det blir en sorts enskild arbetsmarknadsregion för företag och bostadsorter. Det innebär också att ett företags möjlighet att hitta och rekrytera rätt kompetens inte i första hand handlar om geografiska avstånd, utan om restidsavstånd. Pendling lönar sig så snart prisskillnaden i lön mellan de två regiondelarna är större än den sammanlagda kostnaden för resan och värdet av tidsförlusten för pendlaren⁷. Snabbare resor och lägre kostnader innebär starka incitament för pendling.

RESTIDSAVSTÅND HANDLAR inte heller enbart om en bil- eller tågresor, utan även om hur väl byten fungerar, hur ofta det uppstår förseningar och hur svårt eller tidskrävande det är att lösa biljett för resan. En arbetspendlare som dagligen reser mellan Malmö och Köpenhamn men som till helgen vill hälsa på vänner i Laholm måste med dagens biljettsystem antingen köpa en resa från Köpenhamn till Laholm och gå miste om att använda pendlarkortet för resan till Malmö eller kliva av i Malmö för att köpa en ny biljett till Laholm därifrån. Allt detta medan det går tåg hela vägen från Köpenhamn till Laholm och resenären med stor sannolikhet tvingas åka med två olika tåg för att komma fram till sina vänner. Det ökar restidsavståndet avsevärt. Här spelar länstrafikbolagen en viktig roll. Det finns idag fler och bättre samarbeten mellan Sydsveriges olika kollektivtrafikbolag, men på sikt behövs det mer än så.

5 SIKA Rapport 2007:19, Res 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen

6 Rapport 2.2013 Närhet ger jobb, Handelskammaren

7 Den dynamiska regionen (2013), Andersson, Andersson, Wichmann, Matthiessen

SÅ FORT EN RESENÄR behöver byta biljettsystem eller på annat vis görs medveten om att hen har bytt från ett kollektivtrafiksystem till ett annat bekräftas bilden av att resan är lång. Det behövs ett gemensamt biljettsystem i Sydsverige och Öresundsregionen som gör det enkelt för resenärer både att arbetspendla dagligen och att boka in affärsmöten på andra sidan en läns- eller landsgräns.

Gammal byråkrati och en ny lag

Kommun- och länsgränser har med tiden blivit en allt sämre avgränsning för hur människor väljer bostadsort och arbetsplats. Den största arbetsgivaren i en kommun kan mycket väl vara lokaliserad i grannkommunen. Exempelvis är Nibe i Markaryd de absolut största privata arbetsgivarna i grannkommunen Laholm på andra sidan länsgränsen. De här gränserna spelar ingen roll för företag eller arbetspendlare, förutom när de försvårar rörligheten och försämrar tillgängligheten det vill säga.

ATT PENDLA MED kollektivtrafik från Laholm till Markaryd försvåras just på grund av att det är två olika län som styr kollektivtrafiken. En bilresa mellan Laholm och Markaryd tar enligt Eniro 40 minuter. Samma resa med kollektivtrafik tar, beroende på vilken länstrafik man använder, 1 timme 05 minuter eller 2 timmar och 05 minuter. Det finns inga rimliga skäl till detta, det är bara opraktiskt.

Sökt resa: Laholm Station (Busshållplats) Markaryd bussterminal >Retur Avgångstid 14:56 2013-09-17

| ↑ Tidigare resor | | | | | | | | | |
|------------------|------------|-------|--------|-------|------------|-----------------------|--------------------------|---------|---|
| | Avg | Ank | Restid | Byten | Trafikslag | Pris: Ordinarie Vuxen | Trafikinfo | Resinfo | |
| 2013-09-16 | > Detaljer | 16:00 | 17:05 | 01:05 | 1 | | prisinfor ej tillgänglig | | B |
| 2013-09-17 | > Detaljer | 16:00 | 17:05 | 01:05 | 1 | | prisinfor ej tillgänglig | | B |
| 2013-09-18 | > Detaljer | 16:00 | 17:05 | 01:05 | 1 | | prisinfor ej tillgänglig | | B |
| 2013-09-19 | > Detaljer | 16:00 | 17:05 | 01:05 | 1 | | prisinfor ej tillgänglig | | B |

Tider angivna med kursiv stil är beräknade cirkatider. Dessa varierar ca 1-5 minuter vid hållplats.

↓ Senare resor

Sökt resa: Markaryd station Laholm Station (Buss på bror) >Retur Avgångstid 14:53 2013-09-17

| ↑ Tidigare resor | | | | | | | | | |
|------------------|------------|-------|--------|-------|------------|-----------------------|------------|---------|---|
| | Avg | Ank | Restid | Byten | Trafikslag | Pris: Ord. Pris Vuxen | Trafikinfo | Resinfo | |
| 2013-09-17 | > Detaljer | 14:44 | 16:49 | 02:05 | 2 | 121,00 kr | | | A |
| | > Detaljer | 15:44 | 17:49 | 02:05 | 2 | 121,00 kr | | | |
| | > Detaljer | 16:44 | 18:49 | 02:05 | 2 | 121,00 kr | | | |
| | > Detaljer | 17:44 | 19:49 | 02:05 | 2 | 121,00 kr | | | |

Tider angivna med kursiv stil är beräknade cirkatider. Dessa varierar ca 1-5 minuter vid hållplats.

↓ Senare resor

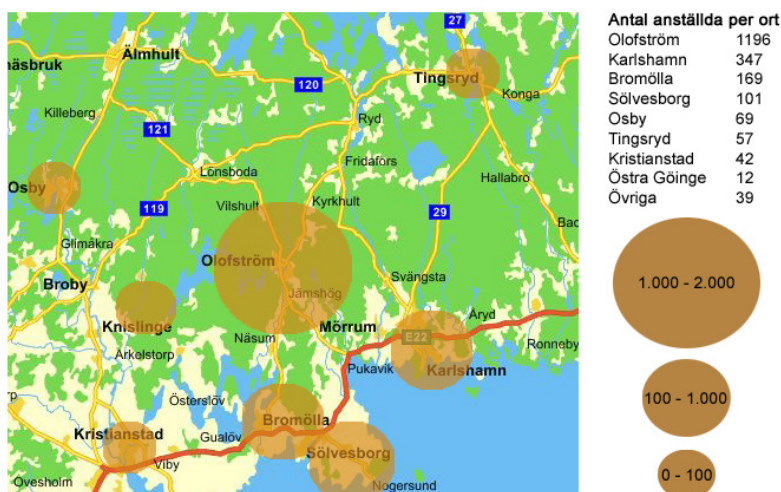
Valda trafikslag: Färjeförbindelse, Flygbuss, Regionbuss, Stadsbuss, Tåg

Bilderna visar skillnaden i restid och turtäthet mellan Hallandstrafiken⁸ och Länstrafiken Kronoberg⁹ vid resa Laholm - Markaryd.

8 www.hallandstrafiken.se

9 www.lanstrafikenkron.se

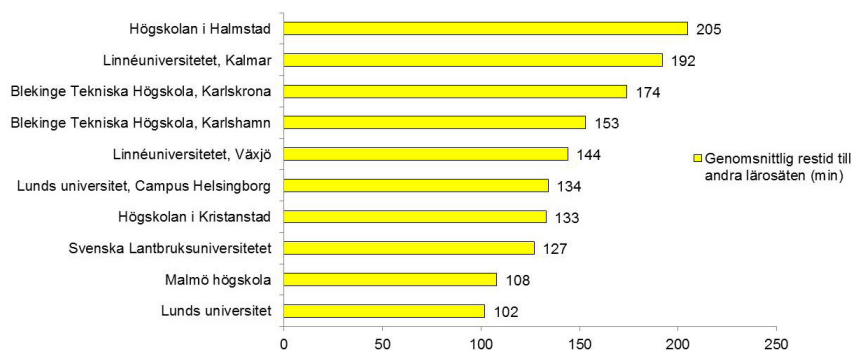
ETT ANNAT EXEMPEL på ett företag som inte bryr sig om länsgränser när de rekryterar är Volvo cars i Olofström (se figur). Volvo rekryterar från åtta kommuner och från tre olika län utan problem. Det är inte länsgränserna som definierar Volvos rekryteringsområde.



Det är inte bara pendlingen mellan bostad och arbete som berörs av brister i kollektivtrafiken. Utbytet mellan högskolor och universitet i Sydsverige påverkas av hur väl förbindelserna mellan dem fungerar. Ett viktigt exempel på en sådan förbindelse är det s.k. Linnétråket mellan Linnéuniversitetets två campus i Växjö och Kalmar.

ENLIGT EN UNDERSÖKNING från Vectura tar det 91 minuter med bil eller 102 minuter med kollektivtrafik att resa mellan campus Växjö och campus Kalmar. Jämfört med den genomsnittliga pendlingsbenägenheten som når en gräns vid 45 minuter och avtar skarpt efter 60 minuter är det alltså ett förhållandevis långt restidsavstånd. Sämst medelrestid med kollektivtrafik till andra lärosäten i Vecturas undersökning hade Högskolan i Halmstad (205 min) följt av Linnéuniversitetet i Kalmar (192 minuter), Blekinge Tekniska Högskolas campus i Karlskrona (174 min) och Karlshamn (153 min) samt Linnéuniversitetets campus i Växjö (144 min). Bäst medelrestid till andra lärosäten hade Lund universitet (102 min). Om man lägger till Köpenhamns universitet, Copenhagen Business School och Danmarks tekniska universitet förskjuts närhetsskalan ytterligare till stråket Köpenhamn-Malmö-Lund medan Kalmar blir det lärosäte med sämst medelrestidsavstånd till de andra (204 min).

Genomsnittlig restid till andra lärosäten (min)



LÄROSÄTENAS FÖRBINDELSER med varandra och omgivningen påverkar forskning, företagande och tillväxt. Mot den bakgrunden borde det vara prioriterat att minska restidsavstånden mellan olika utbildnings- och forskningsinstitutioner. Det gäller särskilt kollektivtrafiken som är avgörande för studenternas mobilitet och möjlighet att göra utbyten och samarbeten mellan lärosäten.

1 JANUARI 2012 trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft som skulle lägga grunden för ett modernt och trafikslagsövergripande regelverk för den lokala och regionala kollektivtrafiken¹⁰. Lagen skulle särskilt syfta till att förenkla arbetet med att etablera och förbättra trafik över länsgränser. Dåvarande infrastrukturminister Åsa Torstensson framhöll år 2010 i en debattartikel att människor pendlar på ett sätt som inte tar hänsyn till länsgränser¹¹. Därför behöver vi bättre kollektivtrafik över länsgränserna och ta bort restriktioner kring länsöverskridande järnvägstrafik. Den nya lagen innebär bland annat att regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTm) ersätter de tidigare trafikhuvudmännen. Varje sådan RKTm beslutar om regionala trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt.

I DEN STATLIGA UTREDNINGEN som ledde fram till den nya lagen konstaterades att till skillnad från förr ges de nyinrättade trafikmyndigheterna en mer strategisk roll och mindre direkt operativ roll inom kollektivtrafiken. Det är kollektivtrafikföretagen, som ansöker om trafikeringsrätt hos en regional trafikmyndighet, som istället får ett större ansvar för det operativa arbetet och det direkta ansvaret för resenären. En viktig uppgift för de nya trafikmyndigheterna blir istället att säkerställa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem¹²

I KOLLEKTIVTRAFIKUTREDNINGEN konstaterades att den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens ansvar ska omfatta kommuninvånarna i länet och verksamheten i länet, men att åtagandet även sträcker sig utanför länsgränsen så länge det syftar till att gynna invånarna i länet¹³. Detta är i mångt och mycket ett konstaterande av vad som redan har hänt med kommungränserna – människor vill kunna välja bostadsort och arbetsplats utan hänsyn till länsgränser. Det bekräftar också det systemperspektiv som länge har funnits inom Trafikverket vad gäller hur åtgärder i infrastrukturen på en plats skapar synergieffekter i en större del av det omgivande systemet och inte bara precis där åtgärden utförs. Det krävs emellertid att de regionala trafikmyndigheterna även arbetar proaktivt för att främja tilltagande länsöverskridande trafik. Resenärerna kommer inte förrän pendlingsmöjligheterna finns på plats.

DET FINNS NÅGRA goda exempel på samverkan mellan länstrafikbolag, till exempel Samtrafiken som verkar för att samordna tidtabeller och information om resande i en söktjänst. Gott så, men bara i Sydsverige finns det fem länstrafikbolag samt Öresundstågen och SJ. Med utgångspunkt i den nya kollektivtrafiklagen finns det anledning att fråga sig hur de regionala trafikmyndigheterna kan arbeta fram gemensamma standarder för kollektivtrafiken i Sydsverige. Målet med den nya lagen och utvecklingen kan inte vara fem nya myndigheter utan en sömlös Sydtrafiklösning.

.....
10 Lag 2010:1065

11 Debattartikel 29/3 2010: "Bättre kollektivtrafik över länsgränser"

12 Lag 2010:1065

13 SOU 2009:39

3. Sydtrafiken – från då till nu

År 2010 presenterade Handelskammarens förslaget att länstrafikbolagen i Skåne, Blekinge, Halland, Kronoberg, Kalmar och kanske även Jönköping borde gå samman och bilda ett kollektivtrafikbolag – Sydtrafiken. Bakgrunden till förslaget var att länsgränserna skapade barriärer inte minst för arbetspendlingen vilket i sin tur motverkade förstoringen och integreringen av regionala arbetsmarknadsregioner. Det återstår fortfarande att bilda Sydtrafiken, men mycket har hänt sedan 2010 och förutsättningarna för ett nära och långsiktigt samarbete har förbättrats avsevärt. Men ännu återstår det mer arbete. I det här kapitlet behandlas en rad goda lokala och regionala exempel som bör ligga till grund för den fortsatta strävan mot en enhetlig och sömlös kollektivtrafik som binder samman hela Sydsverige och förverkligar regionens tillväxtpotential.

Undantagen som bekräftar

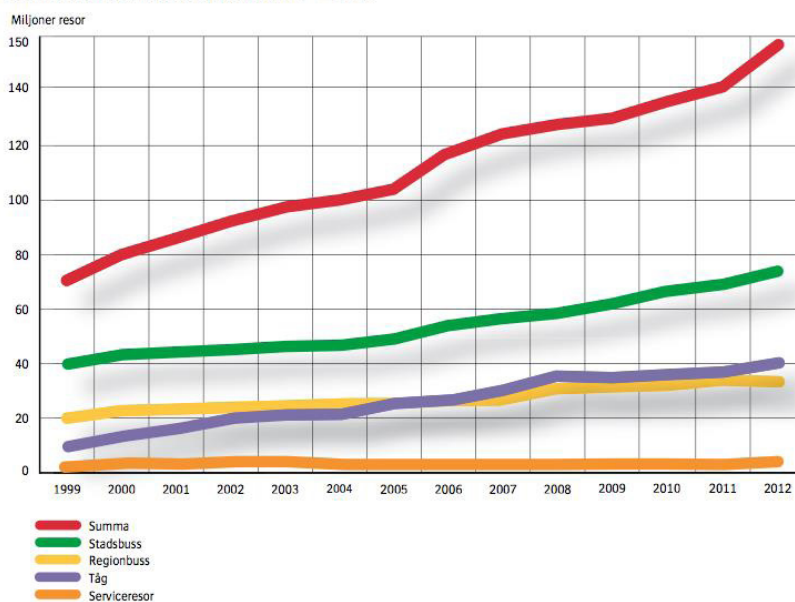
I gränslandet nordöstra Skåne/Blekinge/Kronoberg har länsgränserna redan börjat att luckras upp. Sölvesborg är en del av Kristianstads arbetsmarknad och Öresundståg går mellan Kristianstad och Sölvesborg på 20 min. Buss 562 startar i Älmhult och kör till Olofström via Lönsboda, en resa genom tre län. Buss 561 går mellan Olofström och Bromölla och kommer i december att förlängas för att sluta i Sölvesborg.

PÅGATÅG NORDOST innebär en förlängning av den skånska regionalstågstrafiken in i Kronoberg och Blekinge¹⁴. Det förslagna lokala tågssystemet kommer att tillsammans med Öresundstågen utgöra en förstärkning i de orterna där Öresundstågen gör uppehåll idag och skapa nya goda resmöjligheter i de orter som får nya stationsuppehåll som Markaryd. Förhoppningarna är att utvecklandet av Pågatåg till Markaryd ska förlängas hela vägen till Halmstad.

Goda förebilder

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.

Resor med Skånetrafiken 1999–2012



Antalet resor med kollektivtrafik har stadigt ökat sedan Skånetrafikens bildande 1999¹⁵.

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 förklaringar¹⁶. 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 handlade om trafikhuvudmannorganisationen. Omordningen 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 funktioner¹⁷.

FÖRHOPPNINGARNA ÄR NU att med den nya kollektivtrafikslagen från 2012, som innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheterna ersätter de tidigare trafikhuvudmännen, kommer organisationen bli ännu tydligare. Lagen, som tidigare påvisats är tänkt för att ge kollektivtrafikmyndigheterna en mer strategisk roll och mindre operativ roll inom kollektivtrafiken.

15 Skånetrafiken Verksamhetsplan 2013-2016

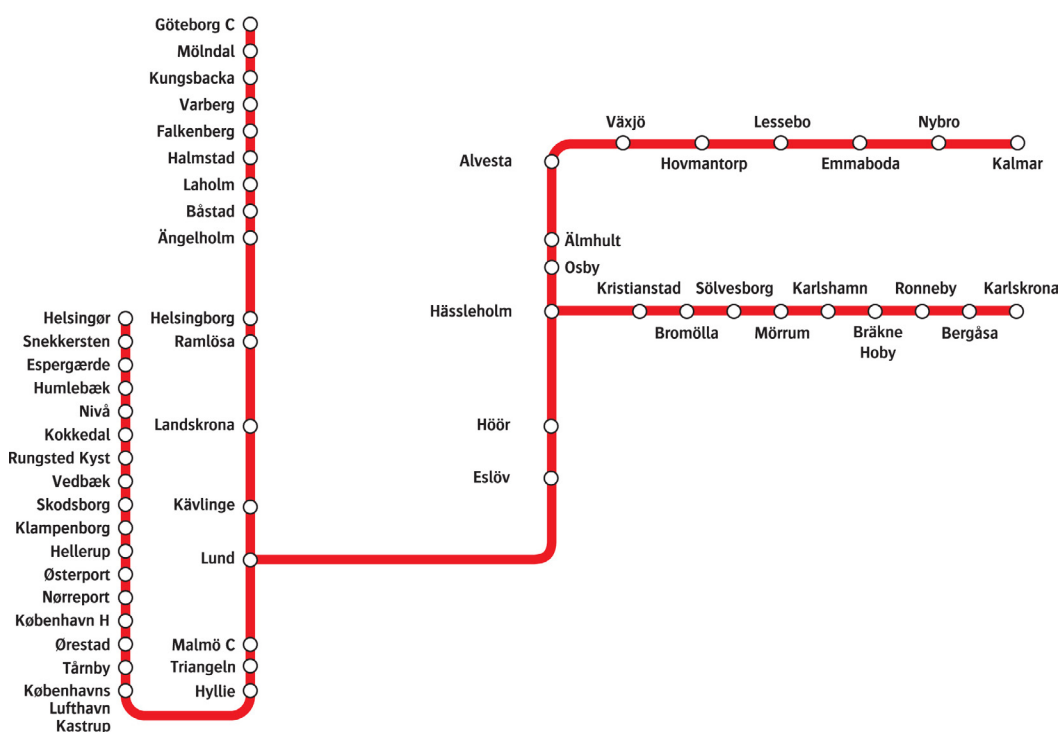
16 Samtal med Gösta Ahlberg VD Öresundståg AB, 22 juli 2010

17 Presentation av Gunnar Davidsson, f.d. utvecklingschef Skånetrafiken; Öresundstågen - ett bra exempel, 2010

Öresundstågen

Öresundstågen drivs sedan 2008 gemensamt av Blekingetrafiken, Hallands- trafikken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik, Skånetrafiken, Västtrafik och danska Trafikstyrelsen. Trafiken drivs från 2011 av Veolia Transport AB i Sverige sedan DBSFirst avbröt sitt avtal med ägarna till Öresundståg AB¹⁸. Samarbetet över länsgränserna avser följande områden¹⁹ :

- ▶ Gemensam taxa ("Sydtaxan", belönad med "Future Transport Award")
- ▶ Gemensamma resevillkor
- ▶ Fordonspool bestående av totalt 111 tåg
- ▶ Ökat trafikutbud
- ▶ Delat ansvar mellan sex län
- ▶ Prioriterar pendling mellan länen



18 Trivector Traffic 2012, Öresundstågstrafikförsöket - en utvärdering av trafikhuvudmännens agerande och erfarenheter

19 Presentation av Gösta Ahlberg VD Öresundståg AB, 22 juni 2010

4. Gränsöverskridande blir gränslös

De goda exemplen i föregående kapitel påvisar två saker: samarbetet över länsgränserna går framåt och det lönar sig! Ökad tillgänglighet genom bättre – gränslös – kollektivtrafik kan kopplas direkt till ökad produktivitet och bättre matchning på arbetsmarknaden. I tidigare kapitel beskrevs tillgänglighet och rörlighet med avseende på arbetsmarknaden, restider och länsgränser. Genom att tillsammans kartlägga arbetspendlingen i Sydsverige skulle de regionala trafikmyndigheterna kunna arbeta för att minimera bytestiden och öka robustheten i arbetspendlingen. I förlängningen är det lika viktigt att etablera och främja nya pendlingsstråk, och trafikmyndigheterna borde gemensamt tillhandahålla en uppdaterad kartläggning av arbetspendlingen som underlag till beslutsfattare, arbetsgivare och resenärer.

DET ÄR TYDLIGT att bättre samarbete mellan de nya regionala trafikmyndigheterna har potential för att öka tillgängligheten och skapa anmärkningsvärda förbättringar inom alla dessa tre områden, men vad är det rent praktiskt som behöver göras? I det här kapitlet beskrivs fem konkreta problem och åtgärder som de regionala trafikmyndigheterna behöver hitta gemensamma lösningar och standarder för.

Betalning

När SMS-biljetter introducerades, som alternativ till kontanter, under senare delen av 00-talet (beroende på län) blev det underlättande för sällanresenärer och besökare. Allt som behövdes var en telefon, en kod och ett 5 siffrigt nummer som alltid stod på busshållplatserna. I vissa län blev det ett uppsving för sällanresenärer i länet²⁰. Men efter en ändring i betaltjänstdirektivet²¹ den 1 februari 2013 ändrades systemet till att kräva en förregristering för sms-biljetter. De stora teleoperatörerna skapade gemensamt systemet wywallet för ändamålet att ersätta sms-biljetter. Men systemen för sms-biljetter ser olika ut i varje län och tiden det tar för registreringen att bli klar kan ta allt från 5 minuter med Västrafikslösning upp till 24 timmar med Upplandslokaltrafikslösning²². Ibland kan man till och med behöva koppla ett betalningskort för att registrera sig för sms-biljett.

.....
20 Artikel Sveriges Radions hemsida 2/8 2007
21 Genomförande av betaltjänstdirektivet 2007/64/EG
22 www.ul.se/nyheter/nyheter-for-sms-fran-1-februari/

ETT EXEMPEL på krånglig betalning går att hämta i Skånetrafikens lösning med Jojo-kort. Det räcker nämligen inte med att du har ett jojo-kort som du köpt en biljett på som färdbevis. Eller en biljett köpt med ett jojo-kort utan kortet. Du behöver både och. Utan det ena är det andra ogiltigt. En biljettlösning som kräver två färdbevis är inte en användarvänlig lösning och leder till låg användarvänlighet i kollektivtrafiken.

PENGLINGSKORTEN ÄR en lösning på betalningsproblemet men de har också sina brister. Detta kan lättast förklaras med ett scenario. Om man har ett pendlingskort mellan Malmö och Köpenhamn men på fredagseftermiddagen ska åka och hälsa på familjen i Låholm, krävs det att man kliver av på den station där ens kort slutar gälla. Där måste man köpa en ny biljett och hoppa på samma tåg igen för fortsatt resa. Hinner man inte göra detta innan tåget går igen måste man vänta på nästa.

REDAN 2003 kom en statlig utredning som belyste problemet med olika betalningssystem och en resekortsförening bildades. Den har tagit fram en gemensam och operatörsberoende kortstandard som möjliggör användandet av samma kort för betalning av kollektivtrafikresor, även länsöverskridande, över hela landet²³. Men sedan dess har utvecklingen, som tidigare belysts, snarare gått åt andra hållet. Det måste bli enkelt att åka kollektivtrafik.

SYDTAXAN ÄR DEN gemensamma taxa som finns på länsöverskridande trafik för Öresundstågen i Sydsverige sedan 2009. Tanken var att alla typer av färdbevis gäller utan inskränkning på samtliga tåg. Med Sydtaxan har man kommit en bit på vägen för att harmonisera prissättningen och betalningen²⁴. Även Samtrafiken är ett gott exempel på samordning av kollektivtrafik. Dessa försök att harmonisera trafiken är ett bra plåster men inte en lika bra lösning som ett gemensamt system med gemensamma taxor och standarder. Handelskammaren föreslår därför en gemensam kollektivtrafiklösning i hela Sydsverige. En lösning som innebär att man kan åka på samma kort i hela Sydsverige utan gränsproblem.

Resegaranti

När det gäller resegarantin över länen så har arbetet gått framåt sedan den förra versionen på denna rapport skrevs 2010. Sedan 2012 finns en ny resegaranti med gemensamma villkor i hela Öresundstågsområdet som respektive länstrafik har kommit överens om. Det finns dock fortfarande gott om problem. Till exempel om en försening uppstår eller beror på en försening i Danmark, då gäller Danska resegarantiregler som inte är samordnade med resten av Öresundstågsområdet. Dessutom kan gemensamma villkor aldrig överträffa den tydligare ansvarsfördelning som färre länstrafikbolag innebär²⁵.

HARMONISERING OCH ÖVERENSKOMMELSER är bra, men de kan aldrig bli lika effektiva som riktiga samarbeten. De nyinrättade regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör inleda ett fördjupande samarbete för att i så stor utsträckning som möjligt ha en gemensam organisation. Organisationen Samtrafiken är ett gott exempel på hur man kan samarbeta kring bland annat tidtabellhantering och tjänstutveckling.

.....
23 SOU 2003:067

24 Trivector Traffic 2012 - Öresundstågsförsöket

25 Allmänna resevillkor, www.blekingetrafiken.se

KANSKE KAN SAMTRAFIKEN fungera som en förlaga till ett förverkligande av det gemensamma kollektivtrafikbolag som Handelskammaren föreslog 2010 - Sydtrafiken. Framförallt behövs det en gemensam organisation av biljett- och betalsystem för att bidra till en sömlös kollektivtrafik för Sydsveriges arbetspendlare och resenärer.

Reseplanering och information

KOLLEKTIVTRAFIKRESOR MELLAN TVÅ län kan bli mycket krångligare än vad man skulle kunna förvänta sig, och långt mer tidskrävande än bilresor. Det beror inte minst på att många länstrafikbolag under lång tid har optimerat trafiken för resmål inom det egna länet. Två tydliga exempel på detta är reseplanering och trafikinformation.

I TIDIGARE KAPITEL redovisades ett exempel där den beräknade restiden från Laholm till Markaryd beräknades ta en dryg timme medan motsvarande resa i den andra riktningen med det andra länstrafikbolaget skulle ta över två timmar. Motsvarande resa med bil tar 40 minuter.

IBLAND KAN DET till och med vara svårt att söka efter resor mellan län. På reseplaneraren för fyra av fem länstrafikbolag i Sydsverige krävs förkunskap om söksystemet. Exempelvis måste man kryssa i "inom Södra Sverige" för att se vad resan från Halmstad till Malmö kostar på Hallandstrafikens webbplats.

Sökt resa: Halmstad C (Tåg) Malmö C

Retur Avgångstid 15:05 2013-09-11 Sök

| | Avg | Ank | Restid | Byten | Trafikslag | Pris: Ordinarie Vuxen | Trafikinfo | Resinfo |
|------------|-------|-------|--------|-------|------------|-------------------------|------------|---------|
| > Detaljer | 15:02 | 16:51 | 01:49 | 0 | | prisinfo ej tillgänglig | | |
| > Detaljer | 16:02 | 17:51 | 01:49 | 0 | | prisinfo ej tillgänglig | | |
| > Detaljer | 17:02 | 18:51 | 01:49 | 0 | | prisinfo ej tillgänglig | | |
| > Detaljer | 18:02 | 19:51 | 01:49 | 0 | | prisinfo ej tillgänglig | | |

Tider angivna med kursiv stil är beräknade cirkatider. Dessa varierar ca 1-5 minuter vid hållplats.

Det krävs förkunskaper om söksystemet för att få reda på priset för resan. Kryssar man inte i "i södra Sverige" innan man söker efter resan visas inget pris²⁶.

REDAN 2003 kom en statlig utredning från kollektivtrafikkommittén som belyste frågan om ett samordnat kollektivtrafiksystem med en biljettlösning. Kommittén konstaterade att det finns behov av harmonisering av bland annat informations- och biljettsystem samt resevillkor mellan olika regioner och delar av kollektivtrafiken samt att detta skulle bidra till att avsevärt öka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet. Ett första steg för att skapa en användarvänlig, länsöverskridande kollektivtrafik är att använda ett gemensamt system för tidtabeller och reseplanering. Resenären borde få samma information om en länsöverskridande resa oavsett vilken aktör man söker information hos.

.....
26 www.Hallandstrafiken.se

Kartlägg arbetspendlingen

Vare sig det handlar om en pendlingsresa eller en affärsresa blir den genast mer komplicerad om den innehåller ett byte mellan olika trafikbolag. Om tidtabellerna inte matchar varandra riskerar restidsavståndet att öka bara för att resenären tvingas stå och vänta. Det uppstår alltid väntetid i samband med byten, men i bytet mellan olika trafikbolag kan väntan bli onödigt lång bara för att de två inte har koordinerat sig med varandra. Genom att tillsammans kartlägga arbetspendlingen i Sydsverige skulle de regionala trafikmyndigheterna kunna arbeta för att minimera bytestiden och öka robustheten i arbetspendlingen. I förlängningen är det lika viktigt att etablera och främja nya pendlingsstråk, och trafikmyndigheterna borde gemensamt tillhandahålla en uppdaterad kartläggning av arbetspendlingen som underlag till beslutsfattare, arbetsgivare och resenärer.

Gemensam organisation

Harmonisering och överenskommelser är bra, men de kan aldrig bli lika effektiva som riktiga samarbeten. De nyinrättade regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör inleda ett fördjupande samarbete för att i så stor utsträckning som möjligt ha en gemensam organisation. Organisationen Samtrafiken är ett gott exempel på hur man kan samarbeta kring bland annat tidtabellhantering och tjänsteutveckling. Kanske kan Samtrafiken fungera som en förlaga till ett förverkligande av det gemensamma kollektivtrafikbolag som Handelskammaren föreslog 2010 - Sydtrafiken. Framförallt behövs det en gemensam organisation av biljett- och betalssystem för att bidra till en sömlös kollektivtrafik för Sydsveriges arbetspendlare och resenärer.

Tidigare rapporter från Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

2013

- 1 Från byråkrati till innovation. En introduktion till att arbeta med öppna data
- 2 Närhet ger Jobb – produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer

2012

- 1 Rosengård är fredligast i hela Stockholm – en rapport om brottslighet och statistik
- 2 Stolthet och misströstan – Hur lärarjobben kom på villovägar
- 3 Samma eller sämre – Lärarna ser mörkt på framtiden
- 4 Stråk istället för snuttar

2011

- 1 Ett närmare sydöstra Skåne
- 2 Flaskhalsar och undanflykter – Hur kom det sig att Sydsvenska företagare och familjer betalar för brister i det svenska elnätet.
- 3 tid och otid – Hur sju timmar försvann någonstans mellan Malmö och Ystad?

Rapporterna finns att hämta i PDF-format på www.handelskammaren.com under Press/Publikationer-Rapporter/Analyser. De kan också beställas på tel 040-690 24 00

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Sydsvenska industri och Handelskammaren är en privat organisation med drygt 2800 medlemsföretag i Skåne, Blekinge, södra Halland samt Kalmar och Kronobergs län. Handelskammarens avdelning för Analys och kommunikation bedriver påverkansarbete för att skapa ett bättre företagsklimat i Sydsverige, bland annat med avseende på kompetensförsörjning och infrastruktur. Handelskammaren arbetar även med att erbjuda stöd till medlemsföretag i form av utbildningar och service inom internationell handel samat att sammanföra företagare i nätverk och möten.

Sydtrafiken



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort

Sydtrafiken

Månadskort