



**Öresundstågstrafiken PM
– utvärdering ur ett kund- och 2012:10
organisationsperspektiv**

**Öresundstågstrafiken PM
– utvärdering ur ett kund- och 2012:10
organisationsperspektiv**

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2012-12-20

Förord

Trafikanalys har inom ramen för marknadsöppningsuppdraget¹ utvärderat försöket med länsöverskridande järnvägstrafik i trafik huvudmannaregi mellan Öresundsbron och Göteborg respektive Alvesta. Särskild vikt har lagts vid en uppföljning ur ett och kund- och organisationsperspektiv. Utförligare redovisningar återfinns i två fristående konsultrapporter^{2,3}.

När Öresundstågstrafiken planerades och startade låg ansvaret för kollektivtrafiken i respektive län hos trafik huvudmännen, det vill säga Skånetrafiken, Hallandstrafiken, Västtrafik, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik och Blekingetrafiken. I och med den nya kollektivtrafiklagen, som började gälla i januari 2012, ersatte regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTm) de tidigare trafik huvudmännen. Begreppet trafik huvudman finns inte längre. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Öresundstågsområdet är Region Skåne, Region Halland, Västra Götalandsregionen, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar Län AB och Region Blekinge.

Projektet har genomförts av projektledare Krister Sandberg och Tom Petersen.

Stockholm i december 2012

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

¹ Näringsdepartementet (2011) *Uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet*. N2010/7904/TE.

² Stelacon (2012) Öresundstågstrafikförsöket – en utvärdering ur ett kundperspektiv. Underlagsrapport till Trafikanalys.

³ Trivector (2012) Öresundstågstrafikförsöket – en utvärdering av trafik huvudmännens agerande och erfarenheter. Underlagsrapport till Trafikanalys.

Innehåll

Förord	3
1 Sammanfattning	7
2 Försökets målsättning och villkor	9
3 Organisation, resande och ekonomi	11
3.1 Öresundstågstrafikförsöket	11
3.2 Jämförelse med Mälardalen.....	16
4 Resenärers och icke-resenärers erfarenheter av försöket	19
5 Samordning – en del av framgången	21
6 Marknadsförskjutning?	23
7 Ökad tillgänglighet	25
8 Slutsatser	27
9 Referenser	29

1 Sammanfattning

I december 2007 fattade regeringen beslut om gemensam trafikeringsrätt på försök för Öresundstågen för perioden 2009–2016. Beslutet innebar att regeringen med avsikten att stödja den regionala utvecklingen i landets södra delar, med vissa villkor⁴, biföll Skånetrafikens, Hallandstrafiken AB:s och Västtrafik AB:s ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen på sträckan Malmö-Göteborg (Västkostbanan), samt Skånetrafikens och Läns- trafikens Kronobergs ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen på sträckan Malmö- Alvesta (Södra stambanan).

Försöket omfattar Skåne län, Hallands län, Kronobergs län samt Göteborgs-regionen inom Västra Götalands län. Det uttalade syftet med försöket är att stödja den regionala utvecklingen i landets södra och sydvästra delar, framför allt genom att skapa bättre förutsättningar för en interregionalt integrerad arbetsmarknadsregion.⁵ Trafikanalys har inom ramen för marknadsöppningsuppdraget utvärderat försökets effekter där särskild vikt lagts vid en utvärdering ur ett och kund- och organisationsperspektiv.^{6,7} Följande intressentgrupper har intervjuats:

- Medborgare i trafikområdena, uppdelade i resenärer och icke-resenärer med Öresundståg (kvantitativ studie)
- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKTm)
- Kommuner längs aktuella sträckningar
- Konkurrenter till Öresundståg på aktuella sträckningar
- Läns- och trafikbolagen involverade i försöket
- Lokala näringslivsorganisationer
- Organisationer representerande personer med funktionsnedsättning.

Analysen pekar på en bild av en hög grad av måluppfyllelse utifrån försökets syfte. Intervjuade representanter, oavsett intressentkategori, lyfter generellt fram ett ökat resande både regionalt och interregionalt inom försökets totala trafikområde sedan försökets inledande i januari 2009. Resenärerna inom försöket tycks totalt sett vara nöjda med Öresundståget som resealternativ och positiva effekter lyfts fram som synliga även för lokalt näringsliv och kommuner längs sträckningarna.

⁴ Villkoren för att bedriva trafiken bestod i krav på samordning av trafik såväl som samordning av informations-, boknings- och biljettsystem, allt till gagn för resenärerna. Dessutom skulle trafikhuvudmännen ta fram en strategisk trafikförsörjningsplan. Regeringen förbehöll sig också rätten att avbryta försöket om det mot förmodan skulle leda till en försämring av den interregionala tågtrafiken eller om villkoren inte uppfylls på ett godtagbart sätt.

⁵ Näringsdepartementet (2007a). Pressmeddelande. *Beslut om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen*. <http://www.regeringen.se/sb/d/9896/a/93784>

⁶ Stelacon (2012) Öresundstågtrafikförsöket – en utvärdering ur ett kundperspektiv. Underlagsrapport till Trafikanalys.

⁷ Trivector (2012) Öresundstågtrafikförsöket – en utvärdering av trafikhuvudmännens agerande och erfarenheter. Underlagsrapport till Trafikanalys.

2 Försökets målsättning och villkor

I december år 2006 ansökte Skånetrafiken, Hallandstrafiken, Västtrafik AB och Länstrafiken Kronoberg till regeringen om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågstrafiken. Ansökan avsåg följande uppdelning:

- Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB och Västtrafik AB ansöker om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågstrafiken på sträckan Malmö – Göteborg
- Skånetrafiken och Länstrafiken Kronoberg ansöker om gemensam trafikeringsrätt på sträckan Malmö – Alvesta.

I ansökan om gemensam trafikeringsrätt angav trafikhuvudmännen flera motiv till varför ansökan skulle beviljas. På grund av att tågtrafiken fått ett bra gensvar de senaste åren och att länsgränserna minskat i betydelse skulle en samordning underlätta ett hållbart transportsystem. Trafikhuvudmännen ansåg även att trafiken på Västkustbanan och på Södra Stambanan kunde kopplas till deras ansvar för regional och lokal trafik och förmågan att sammanlänka tågtrafiken med övrig kollektivtrafik. Övriga argument berörde områden som tidigare investeringar i rullande material, förenklade avtalsrelationer med Danmark samt bättre prissättning med offentlig upphandling. Dessutom gavs argument som pekar på att Region Skåne och Skånetrafiken varit delaktiga i finansieringen av Citytunneln och ett Järnvägstekniskt centrum i Malmö.⁸

I december 2007 fattade regeringen beslut om gemensam trafikeringsrätt.⁹ I beslutet framhölls att regeringen gör bedömningen *”att ett bifall på ansökan har övervägande fördelar, både från ett resenärsperspektiv och ett regionalt utvecklingsperspektiv. En ökad regional rådighet över trafiken är en viktig förutsättning för samordning och andra förbättringar av trafiksystemen även på en storregional nivå till resenärernas bästa. Trots de farhågor som lyfts fram mot ett bifall gör regeringen bedömningen att förutsättningarna för att bedriva kommersiell persontrafik inte väsentligen påverkas. Regeringen ska dock ha möjlighet att avbryta försöket om det mot förmodan leder till en försämring av den samlade interregionala trafikförsörjningen på berörda sträckor. Regeringen ska även kunna avbryta försöket om den finner att villkoren enligt nedan inte uppfylls på ett godtagbart sätt.*

⁸ Region Skåne et al. (2006) *Ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågstrafiken*. Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB, Länstrafiken Kronoberg. 2006-12-05

⁹ Näringsdepartementet (2007b) *Regeringsbeslut, Försök med regionalt ansvar för Öresundstågstrafiken*. Näringsdepartementet N2006/12020/TR, Stockholm 2007-12-06

Regeringen bifaller ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresunds-tågtrafiken på angivna sträckor. Syftet är att ge trafikhuvudmännen bättre förutsättningar för samverkan om tågtrafiken som ett medel att förbättra möjligheterna att pendla till arbete och skola. Trafikeringsrätten tilldelas på försök från och med 2009 till utgången av 2016 med följande villkor:

- Försökstrafiken ska samordnas med övrig tåg- och busstrafik för att underlätta bytesresor. Eventuell subvention av biljetter ska vara riktad mot dagliga resor, som arbets- och skolresor.
- Berörda trafikhuvudmän ska erbjuda resenärerna ett samordnat informations-, boknings- och biljettsystem och även i övrigt verka för samordning och kvalitet till gagn för resenärerna.
- Trafikhuvudmännen ska ta fram en strategisk trafikförsörjningsplan för Öresundstågtrafiken, med utgångspunkt i regionala utvecklingsmål och de nationella transportpolitiska målen. Planen ska även innehålla en prognos för den kommersiella trafikens utveckling vid olika omfattning på den egna trafiken och beskriva regionens behov av och förväntningar på den kommersiella trafiken.
- Planen ska tillställas den myndighet som regeringen utser att följa och utvärdera försöket. Trafikhuvudmännen ska bistå myndigheten med underlag. Myndigheten ska regelbundet rapportera till regeringen.
- Om myndigheten finner att försöket har lett till en försämring av den samlade interregionala trafikförsörjningen på berörda sträckor, eller att villkoren under punkterna ovan inte följs, ska myndigheten förhandla med berörda aktörer om lämpliga åtgärder så att en tillfredsställande transportförsörjning kan säkras.
- Om myndigheten finner att det saknas förutsättningar för att nå en överenskommelse om lämpliga åtgärder ska frågan överlämnas till regeringen för avgörande, till exempel att avbryta försöket.”

Trafikanalys har inom ramen för marknadsöppningsuppdraget¹⁰ utvärderat och satt in försöket i ett bredare perspektiv.¹¹ I denna PM har särskild vikt lagts vid kund- och organisationsperspektivet.

¹⁰ Näringsdepartementet (2011) Uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. N2010/7904/TE.

¹¹ Trafikanalys (2012) Utvärderingar av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2012. Rapport 2012:13

3 Organisation, resande och ekonomi

3.1 Öresundstågstrafiksförsöket

I december 2007 fattade regeringen beslut om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen. Beslutet innebar att regeringen, med avsikten att stödja den regionala utvecklingen i landets södra delar, tillät gemensam trafikeringsrätt för Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB och Västtrafik AB med Öresundstågen på sträckan Malmö–Göteborg, samt Skånetrafikens och Länstrafiken Kronobergs gemensamma trafikering för Öresundstågen på sträckan Malmö–Alvesta. Trafikeringsrätterna tilldelades på försök från och med den 1 januari 2009 till utgången av 2016. Nedan följer en resumé över viktiga årtal och händelser som har varit bidragande i utvecklingen av det Öresundstågssystem som idag trafikerar södra Sverige.

1999 – SJ meddelade att de inte skulle kunna driva trafiken med de broavgifter som skulle införas och inte heller betala de danska ban- och stationsavgifter som danskarna ville ha. Skånetrafiken förhandlade med staten om att ta över trafiken och fick en uppgörelse med Riksdagen om att samma banavgifter som finns i övriga Sverige skulle gälla på den svenska delen av bron.

2000 – Öresundsbron öppnades och Skånetrafiken tog över trafiken Malmö – Köpenhamn som huvudman.¹² Från och med nu benämns trafiken Öresundstågstrafiken. I avtalet, som tecknades 2000-01-20, förhandlades det fram att Skånetrafiken skulle betala normal banavgift, det vill säga ingen extra broavgift, på den Svenska sidan och att DSB skulle betala banavgifterna på den danska sidan. Detta villkor kunde endast utfärdas till en trafik huvudman på grund av konkurrensskäl då SJ är en kommersiell aktör. Ett villkor var även att avtalet inte skulle vara tidsbegränsat. Intäkterna mellan Malmö och Köpenhamn delades sedan upp och fördelades 50/50 mellan Sverige och Danmark.¹³

För att Skånetrafiken skulle kunna trafikera sträckan Malmö – Köpenhamn köptes elva tåg anpassade för drift på Öresundsbron loss från SJ efter beslut av Region Skånes styrelse. Köpet gick genom samma avtal som Pågatågen som upphandlades något år innan, mot att avtalet skulle upphöra 2007. Tågen över Öresundsbron blev en succé och man köpte snart flera tåg.¹⁴

¹² Region Skåne et al. (2008) *Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige*, Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik AB, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB. 2008-10-24

¹³ Ahlberg, Gösta (2012) Intervju Gösta Ahlberg, Region Skåne, Lund 2012-08-22

¹⁴ Ahlberg, Gösta (2012) Intervju Gösta Ahlberg, Region Skåne, Lund 2012-08-22

Vid denna tid fanns det ingen gemensam trafikeringsrätt utfärdad. Därför tog SJ över driften direkt när tågen passerade Skånes länsgräns mot Halland, Blekinge och Kronobergs län.

2002 – Avtal om geografisk utbredning av Öresundstågstrafiken på sträckorna Malmö – Göteborg och Malmö – Kalmar. Operatör för driften av Öresundståg utanför Skånes länsgräns var SJ i samverkan med berörda trafikhuvudmän.¹⁵

2004 – April: Skånetrafiken och trafikhuvudmännen i närliggande län ansöker om gemensam trafikeringsrätt med Öresundståg på Södra Stambanan samt Väst kustbanan för att underlätta samordning med övrig lokal och regional trafik.

2006 – Mars: Den transportpolitiska propositionen¹⁶ från regeringen ger inte utrymme för gemensam trafikeringsrätt på Södra Stambanan och på Väst kustbanan. Ansökan drogs tillbaka av trafikhuvudmännen men ansökan om gemensam trafikeringsrätt på Blekinge Kustbana kvarstod.¹⁷

Juni: Regeringen beslutar om gemensam trafikeringsrätt för Skånetrafiken och Blekingetrafiken på sträckan Malmö – Karlskrona.¹⁸

December: Ny ansökan från trafikhuvudmännen om gemensam trafikeringsrätt på Södra Stambanan och Väst kustbanan.

2007 – Öresundståg börjar trafikera Blekinge Kustbana till Karlskrona efter genomförd elektrifiering. Banverket satte sig emot till en början och hävdade kapacitetsbrist. Varken dåvarande Rikstrafiken eller SJ visade dock intresse av att trafikera Blekinge Kustbana. Det resulterade i att sträckan snabbt blev en del av Öresundstågstrafiken.

2007-12-06 kom formellt ett regeringsbeslut om gemensam trafikeringsrätt till Skånetrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken och Västtrafik för Öresundståg på linjerna Malmö – Alvesta och Malmö – Göteborg till utgången av 2016.¹⁹

2008 – Avtal om utförande av Öresundstågstrafik tecknas 2008-01-11 mellan Skånetrafiken och Öresundstrafiken AB under namnet DSBFirst Sverige. Avtalet gäller den svenska delen av trafiken och Skånetrafiken agerar ensam beställare.

¹⁵ Näringsdepartementet (2007b) *Regeringsbeslut, Försök med regionalt ansvar för Öresundstågstrafiken*. Näringsdepartementet N2006/12020/TR, Stockholm 2007-12-06

¹⁶ Regeringens proposition (2006) Moderna transporter. Regeringens proposition 2005/06:160.

¹⁷ Region Skåne et al. (2006) *Ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågstrafiken*. Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB, Länstrafiken Kronoberg. 2006-12-05

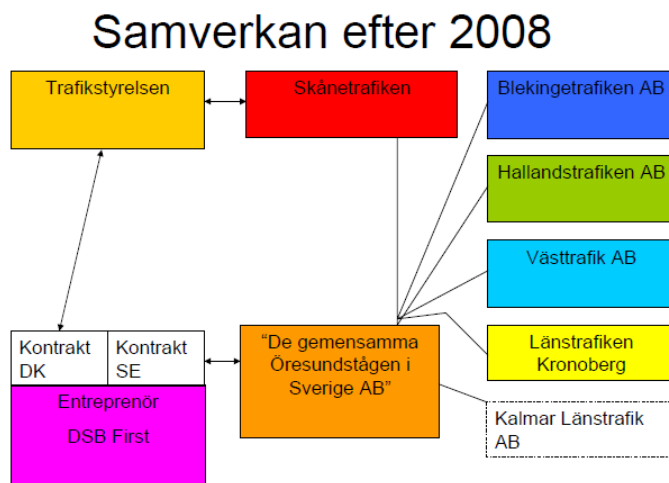
¹⁸ Region Skåne et al. (2008) *Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige*, Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik AB, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB. 2008-10-24

¹⁹ Näringsdepartementet (2007b) *Regeringsbeslut, Försök med regionalt ansvar för Öresundstågstrafiken*. Näringsdepartementet N2006/12020/TR, Stockholm 2007-12-06

De andra länstrafikhuvudmännen kan bli beställare genom utnyttjande av sin optionsrätt.²⁰

Förberedelser inför trafikeringsstart. Ett fördjupat samarbetsavtal mellan Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik AB, Hallandstrafiken AB och Västtrafik AB utarbetas och skapandet av ett gemensamt bolag undertecknas i oktober 2008.²¹ Samarbetet avslutades geografiskt vid Malmö C för att inte påverka Region Skånes samarbete med sin danska motpart Trafikstyrelsen. I samarbetsavtalet beskrivs tre olika samarbetsnivåer. Nivå ett rör ansvaret för Öresundstågstrafiken i det egna länet, nivå två gäller övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av den svenska Öresundstågstrafiken och nivå tre gäller uppgifter av verkställande karaktär. Ansvaret för nivå tre lades på ett gemensamt ägt bolag, se Figur 3.1.²²

Utöver de olika samarbetsformerna berör avtalet punkter såsom taxor och biljetter, ekonomi, ny upphandling, avtalstid samt övriga villkor. Som en bilaga till samarbetsavtalet medföljer ett aktieägaravtal som reglerar ägandet av det gemensamma bolag som skapas i och med avtalets undertecknande. Bolagets uppgift är att vara kontaktorgan i extern kommunikation med operatören och övriga aktörer som är involverade i Öresundstågstrafiken. Bolagets syfte benämns i aktieägaravtalet som ett servicebolag i förhållande till parterna. Bolaget ska inte heller ansvara för kostnader och intäkter från driften av Öresundstågstrafiken.



Figur 3.1: Efter beviljad samarbetsansökan, samarbetsavtal, aktieägaravtal samt upphandling av drift visar figuren relationerna mellan de olika parterna involverade i Öresundståg.

Källa: Intervju med Gösta Ahlberg, Region Skåne, Lund 2012-08-22

²⁰ Skånetrafiken, Öresundstrafiken AB (2008) *Avtal om utförandet av Öresundstågstrafik mellan Skånetrafiken och Öresundstrafiken AB*, Skånetrafiken 2008-01-11

²¹ Region Skåne et al. (2008) *Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige*, Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik AB, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB. 2008-10-24

²² Region Skåne et al. (2008) *Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige*, Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik AB, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB. 2008-10-24

2009 – Januari: Trafikeringsrätten träder i kraft och gäller till utgången av 2016.

2010 – Näringsdepartementet utvärderar i februari 2010 om den kommersiella tågtrafiken drabbats. Dåvarande VD:n för Öresundståg AB, Gösta Ahlberg, skriver ett brev och redovisar positiva siffror för Öresundståg samt bifogar SJ:s pressmeddelande gällande positiv utveckling på Västkustbanan. Operatörerna anses gemensamt ha ökat marknadsandelen på Västkustbanan.²³

2011 – Under våren 2011 framgick det att dåvarande operatören, DSBFirst hade ekonomiska bekymmer och inte klarade kraven på kvaliteten i trafiken. Det man var missnöjd med från svensk sida var det sätt DSBFirst drivit tågen vad gäller bemötande, information till resenärerna och städning ombord.²⁴

DSBFirst hade stora skulder till moderbolagen DSB och First och ett eventuellt tillskott av ekonomiska medel försvårades av en kommande granskning av EU:s konkurrensverk.²⁵ Anledningen till den dåliga ekonomin var att DSBFirst i anbudsskedet överskattat resandeökningen på Öresunds-förbindelsen och därmed överskattat bonusersättningarna. Detta ledde till att man fick låna pengar av moderbolaget DSB för att täcka inkomstbortfallet. När detta bidrag blev alltför stort blev EU:s konkurrensverk intresserade av fallet eftersom det kunde handla om olovligt statsstöd. Om så skulle bli fallet fanns stor risk att DSBFirst skulle försättas i konkurs med alla problem för resenärerna som det skulle leda till.

I slutet på juni 2011 släpptes nyheten att DSBFirst slutar som operatör för Öresundstågen och att avtalet till trafik huvudmännen var brutet.²⁶ DSBFirst fortsatte dock att ansvara för driften av Öresundståg till tidtabellskiftet den 11 december 2011 då den nya operatören Veolia transport AB tog över.²⁷ Det nya avtalet med Veolia sträcker sig till 2013 med option om ett år. Samtidigt införlivas sträckan Alvesta – Kalmar i samarbetet.²⁸ Trafikhuvudmännen förbereder sig nu inför nästa upphandling för att säkerställa ansvarig operatör i Sverige från och med år 2014.

²³ Ahlberg, Gösta (2012) Intervju Gösta Ahlberg, Region Skåne, Lund 2012-08-22

²⁴ Sydsvenskan (2011) www.sydsvenskan.se/sverige/stor-oro-for-tagkonkurs/ Hämtad 2012-10-24

²⁵ Sydsvenskan (2011) www.sydsvenskan.se/sverige/stor-oro-for-tagkonkurs/ Hämtad 2012-10-24

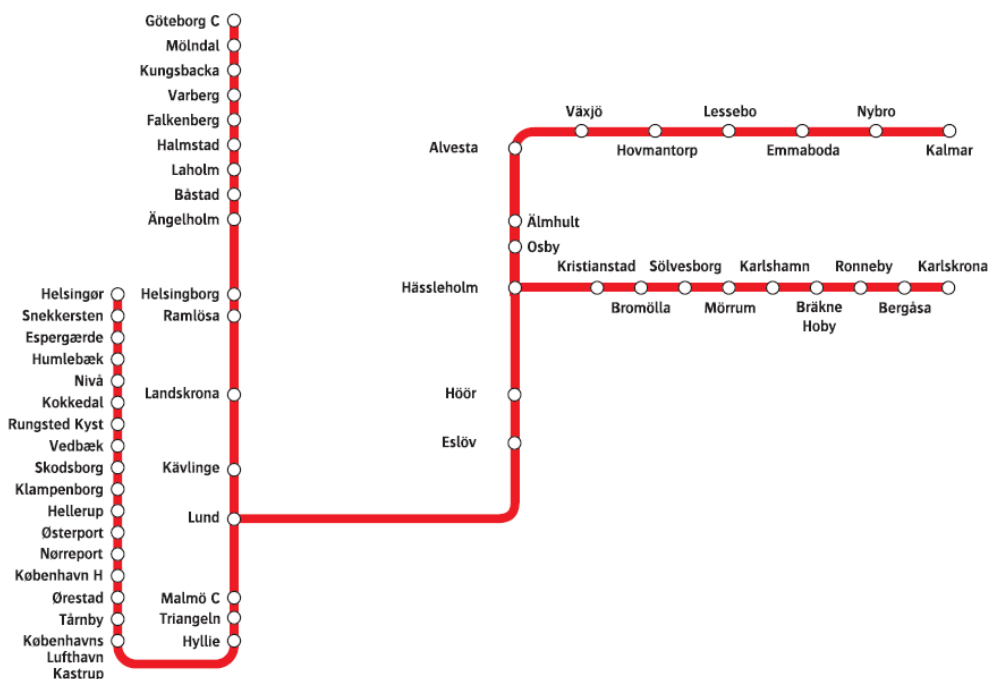
²⁶ I samband med att avtalet med DSBFirst sades upp fick DSBFirst ingen ersättning extra för de kvarvarande sex månaderna fram till tidtabellskiftet. Däremot fick DSBFirst ungefär 45 miljoner svenska kronor i ersättning för merkostnader som uppstått i samband med att Malmö C byggdes om. Av dessa kom 30 miljoner kronor från Skånetrafiken. Därutöver sköt DSB till 80 miljoner svenska kronor för att hålla trafiken rullande. Förlusten i DSBFirst betalades av företagets ägare, danska DSB och skotska First Group. Om det tillskottet inte skulle räcka fanns en bankgaranti på 168 miljoner kronor att utnyttja. DSBFirst slapp konkurs, fick chansen att gå ur ett dyrbart avtal, men fick inget skadestånd på grund av uppsägning av avtalet.

²⁷ Barometern (2011) [www.barometern.se/nyheter/dsb-first-slutar-kora-oresundstagen\(2837838\).gm](http://www.barometern.se/nyheter/dsb-first-slutar-kora-oresundstagen(2837838).gm) Hämtad 2012-10-24

²⁸ Region Halland (2012) *Beslut om allmän trafikplikt inför upphandling av Öresundstågstrafiken*, Regionfullmäktige, Region Halland, Diarienummer RS120208, 2012-05-30, s.1

2012 – Veolia krävde något mindre ersättning än DSBFirst för att driva trafiken. Avtalet gäller med öppna böcker, det vill säga, Veolia ersätts efter de kostnader som faktiskt uppstår i trafiken. För närvarande (november 2012) ligger Veolia något över det riktvärde som sattes när avtalet skrevs, det vill säga, trafiken kostar något mer än beräknat.²⁹

Figur 3.2 visar dagens linjesträckning för Öresundståg både genom Danmark och genom Sverige. Öresundstågstrafiken är uppdelad på tre olika huvudlinjer som alla trafikeras i timmestrafik vilket skapar en 20-minuterstrafik mellan Lund och Helsingör.³⁰ Bastrafiken stärks i Danmark med tåg var 20:e minut mellan Nivå och Kastrup. Dessa tåg förlängs i högtrafik över bron till Sverige där de vänder i Lund, Hässleholm (Älmhult) eller Helsingborg. Detta skapar en avgång var 10:e minut mellan Lund och Köpenhamn och tätare trafik inom Skåne. Till detta ska sedan läggas att det, även i högtrafik, finns en kompletterande linje mellan Göteborg och Halmstad så att det totalt blir en avgång var 30:e minut på denna sträcka. På flera mindre stationer längs det svenska linjenätet gör inte alla tåg uppehåll.



Figur 3.2: Bansträckning Öresundstågstrafiken år 2012. Göteborg, Kalmar, Karlskrona samt Helsingör utgör ändstationer i systemet.

Källa: www.oresundstag.se/Global/uppdaterad%20karta%2011%20dec%202011.pdf

Hämtad: 2012-10-09 09:15

²⁹ Lundblad, Göran (2012) Skånetrafiken. E-post-svar. 2012-11-16

³⁰ Öresundståg (2011) www.oresundstag.se/Global/uppdaterad%20karta%2011%20dec-%202011.pdf Hämtad 2012-08-28

År 2012 genererar de 105 Öresundstågen, majoriteten inom Skåne,³¹

- 13 miljoner tågkilometer
- 19 miljoner fordonskilometer
- 135 000 tågtimmar
- 190 000 fordonstimmar

Totalt sett har resandet i den svenska delen av Öresundstågssystemet ökat sedan 2009. Statistik från Öresundståg AB visar att antalet resor har gått från 25,7 miljoner år 2009 till 27,7 miljoner år 2011. En ökning med knappt 8 procent.

3.2 Jämförelse med Mälardalen

För att sätta utvecklingen av Öresundstågstrafiken i relation till annan inter-regional trafikutveckling har en överblick av regionalstågstrafiken i Stockholm – Mälardalen gjorts. Bolaget Tåg i Mälardalen AB tillkom under nittioalet och skapades av kollektivtrafikansvariga i länen runt Mälaren. Bolaget syftade till att utreda en framtida regiontrafikering vilket skulle möjliggöras efter den då pågående utbyggnaden av Mälärbanan och Svealandsbanan. År 1995 slöts ett avtal med SJ om trafikering i ett regionalt trafiksystem och Tåg i Mälardalen AB bytte namn till Mälardalstrafik MÅLAB AB. Förkortningen för Trafik i Mälardalen, TiM, namngav ett gemensamt ägt bolag mellan MÅLAB och SJ kallat TiM AB.³² MÅLAB och SJ AB genom TiM AB svarar för planering, marknadsföring och försäljning med syfte att underlätta resandet över regiongränser och länsgränser.

1996 skapades det första TiM-avtalet som beskrev trafik huvudmännens (MÅLAB:s) och SJ:s ansvar gentemot varandra. Avtalet närmast garanterade SJ ensamrätt mot att ett visst utbud upprätthölls. Den interregionala trafiken stod SJ för medan trafik huvudmännen subventionerade matartrafik samt regional tågtrafik. Fram till idag har tre olika TiM-avtal tecknats och med tiden har formuleringarna lättats upp på grund av upplösningen av SJ:s monopol och avregleringen av järnvägen. Idag bedrivs regional tågtrafik framförallt av SJ AB men sedan avregleringen av marknaden sker idag konkurrensbaserade upphandlingar om trafiken.

Modellen med ett gemensamt bolag, MÅLAB, har inneburit att trafik huvudmännens kostnader och grad av engagemang har kunnat hållas nere. Eftersom operatören äger fordonen samt underhållet av dessa har trafik huvudmännens investeringar varit låga under de senaste åren. Kompletterande upphandling av kommersiell trafik genom ett gemensamt bolag har dock även inneburit en rad upplevda nackdelar³³:

³¹ Öresundståg (2012) www.oresundstag.se/Global/Procurement/Samlad%20svenska.pdf
Hämtad 2012-08-28 16:25

³² MÅLAB (2012) www.malab.se/wp-content/uploads/2012/05/M%C3%84LAB-Rapport-Utveckling-av-den-regionala-t%C3%A5gtrafiken-maj-2012.pdf. Utgiven maj 2012

³³ Levin, Märten (2012) Telefonintervju Märten Levin, MÅLAB. 2012-10-25

- Låg konkurrens vid upphandlingar då endast en operatör har tillräckligt stor tillgång till de fordon som krävs.
- Korta aviseringstider om förändringar i trafikutbudet vilket minskar åtgärdsalternativen för beställarna och resenärerna.
- Svagt intresse för en utbyggnad och upprustning av fordonsflottan hos nuvarande operatör. Den nya kollektivtrafiklagen ger de regionala trafikmyndigheterna större befogenheter vid upphandling av trafiken vilket i sin tur ökar riskerna för operatörer.
- Ovilja från regionen att utöka köp av platser för att utöka trafiken då osäkerhet råder om vilken ersättning operatören kräver i framtiden vilket påverkar trafikutbudet och stabiliteten i systemet.
- Samordning med övrig länstrafik är dålig på grund av bland annat olika taxesytem.
- Beställaren har liten inverkan på leverantörens koncept gällande exempelvis tidtabellsstyrhet och långsiktighet.
- Upplevd ovilja från operatören att diskutera trafikutveckling.
- Lång beslutsprocess på grund av avsaknad av egna fordon samt politisk styrning.

Resandet med regionaltågtrafiken i Mälardalen steg kraftigt vid systemets uppbyggnad, men har under de senaste åren stagnerat. Dagens upplägg med TiM-modellen bygger på att samhällets behov stämmer överens med förutsättningarna för kommersiell trafik, vilket inte är fallet i tillräckligt hög grad i Mälardalsregionen. Om det inte sker en förändring behöver regionen vara förberedd att själv anskaffa fordon för att säkerställa konkurrens i upphandlingen. I MÅLAB finns det ett intresse av Öresundstågssystemet och den stora ökningen av resor som skett de senaste åren, en ur trafikhuvudmannaperspektiv god utveckling. Dock ser MÅLAB inte att TiM kommer att gå mot ett lika samordnat system som det som Öresundståg erbjuder med Sydtaxan.

Det ekonomiska stödet till trafiken varierar mellan de olika länen. I Tabell 3.1 redovisas hur stor del av trafikkostnaderna som täcks av biljettintäkterna i respektive län i Öresundstågsområdet. Som jämförelse redovisas även de län som i huvudsak berörs av TiM-trafiken (Sörmland, Örebro och Västmanland).

Tabell 3.1: Andel av trafikkostnaderna som täcktes av biljettintäkter i olika län 2007 och 2011. Procent.

Län	2007	2011
Skåne	59	61
Halland	49	55
Blekinge	47	48
Kronoberg	46	51
Sörmland	36	32
Örebro	45	35
Västmanland	44	39

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2007 respektive 2011 (SIKA Statistik 2008:17 respektive Trafikanalys Statistik 2012:16).

Det tycks inte som att verksamheten med Öresundståg bidrar till att ur ett nationellt perspektiv öka underskottet för kollektivtrafiken. Samtliga län med Öresundstågstrafik finansierar en större del av verksamheten med biljettintäkter än länen inom TiM. Dessutom har Öresundstågslänet ökat andelen som finansieras med trafikintäkter sedan 2007 medan TiM-länet minskat sin andel under samma period. Någon mer detaljerad analys av Öresundståg och TiM går inte att göra då taxeytelsen är integrerad med busstrafiken och enskilda intäkter inte kan hänföras till en viss linje eller visst trafikslag.

Tyvärr går det inte att säga hur mycket Öresundstågstrafiken specifikt subventioneras, då det är periodkortet som subventioneras och dessa används både på Öresundståg, Pågatåg och i busstrafiken. Att periodkortet på Öresundstågen subventioneras anses ha lett till ökad tågpendling och att antalet turer har ökat. Ett förbättrat turutbud har lockat fler tjänste- och fritidsresenärer, vars biljetter inte subventioneras utan ger mer intäkter.

4 Resenärers och icke-resenärers erfarenheter av försöket

Den framkomna profilen, baserat på de genomförda intervjuerna, på dem som reser med Öresundståg kännetecknas av att majoriteten resande är kvinnor respektive fritidsresenärer. Ungefär en fjärdedel av de resande är pendlingsresenärer, medan en mindre andel reser i tjänsten. Skol- respektive arbetspendling är de resandeformer som har avgjort högre resandefrekvens. En av fem resenärer med Öresundståg uppger att man förändrade sitt föredragna färd sätt efter att försöket inletts. Av dessa tycks en majoritet ha valt Öresundståg som sitt vanligaste färd sätt. Intervjuerna indikerar också en högre benägenhet att åka tåg istället för bil i jämförelse med innan försökets inledande, vilket i kommunintervjuerna även påvisas av ett högre tryck på cykel- och bilparkeringar i tågstationernas närhet. Resultatet att det interregionala resandet har ökat, påvisat i intervjustudierna med samtliga grupper, bekräftas även av Öresundståg AB:s egen resandestatistik.

En klar majoritet av resenärerna har någon av de större städerna Malmö, Lund, Köpenhamn, Helsingborg och Göteborg som sin måldestination. Koncentrationen av måldestinationer till större städer/orter, stödjer intervjuade mindre kommuners vittnesmål om försökets betydelse för dem. I dessa kommuner spelar de ökade möjligheterna till arbetspendling till större orter en betydande roll. Koncentrationen till storstadsdestinationerna framstår som högre på Västkustbanan relativt Södra stambanan.

För resenärer på Södra stambanan råder en hög koncentration av resande söderut mot Malmö och Öresundsregionen. Interregionalt resande från Kronoberg samt inomregionalt resande från nordöstra Skåne till Öresundsregionen inklusive Kastrup har tilltagit i och med försöket. En liknande bild ges för Västkustbanan och koncentrationen av resande till Öresundsregionen inklusive Kastrup/Köpenhamn respektive Göteborgsregionen, där Öresundstågen spelar en viktig roll för interregionalt resande från Halland till både Öresundsregionen liksom Göteborg respektive mellan Göteborgs- och Öresundsregionen.

Enkelhet och flexibilitet är de kvalitetsfaktorer som framkommer som högst värderade av resenärerna, följt av *restiden*. Även *ekonomi* omnämns, men i en lägre utsträckning än vad som skulle kunna förväntas. Generellt uppger en minoritet av resenärerna att de upplevt förändringar i kvalitetsfaktorer som följd av försöket. Bland de som uppger att de upplevt en positiv förändring nämner exempelvis kvalitetsfaktorerna *möjligheterna att resa länsöverskridande med*

Öresundståg, turtäthet, restid, biljettsamordning över länsgränser samt information om reseutbud.

Negativt bland kvalitetsfaktorerna, efter försökets inledande, framhålls *grad av förseningar, inställda tåg* samt *platstillgång ombord*. Påtagligt fler tycks uppleva en försämring på dessa kvalitetsfaktorer, kontra dem som upplever en förbättring. Huvuddelen av de som upplever en högre grad av förseningar och inställda tåg reser med Södra stambanan medan huvuddelen av dem som upplever platsbrist på tågen reser med Väst kustbanan. I vilken grad denna utveckling kan kopplas till försöket är naturligtvis svårbedömd, även om det åtminstone delvis går att koppla samman med SJ:s utträde till den ökade trängseln ombord, ett utträde som uppges ha skett till följd av den ökade konkurrensen från Öresundstågstrafiken. Under våren 2011 framgick det att dåvarande operatören, DSBFirst hade ekonomiska bekymmer och inte klarade de uppställda kvalitetskraven i trafiken enligt det ingångna avtalet. Det man var missnöjd med från svensk sida var på vilket sätt DSBFirst bedrivit tågtrafiken vad det gäller bemötande, information till resenärerna och städning ombord.³⁴

Avseende grupper med speciella förutsättningar att resa med Öresundstågen, tycks resande pensionärer uppleva samma grad av tillgänglighet och enkelhet på Öresundstågen som övriga resenärer. Något fler tycker att det har blivit enklare att resa med barn ombord, relativt de som upplevt försämrade förutsättningar. Liknande resultat framkommer för de som reser med cykel. Det faktum att Öresundstågen trafikeras med en enhetlig tågflotta underlättar även resandet för personer med funktionsnedsättning. Dock framkommer att den vanligt förekommande högre trängseln på tågen ger försämrade förutsättningar och framförallt för rörelsenedsatta, synskadade och blinda. Tågen anses i övrigt ha en god användbarhet vid kortare resor, men en sämre vid längre resande.

Avseende gruppen icke-resenärer med Öresundståg till annan ort indikerar studien att dessa i åtta fall av tio väljer alternativet bil. Dessa anger *komfort, enkelhet* och *flexibilitet* som avgörande faktorer i valet av bil som färdsmitt. Det som främst skulle kunna förmå denna grupp att istället välja Öresundståg är lägre biljettpriser samt mer pålitlig trafik.

³⁴ Sydsvenskan (2011) www.sydsvenskan.se/sverige/stor-oro-for-tagkonkurs/ Hämtad 2012-10-24

5 Samordning – en del av framgången

Ett grundläggande syfte med Öresundstågstrafikförsöket och dess gemensamma trafikeringsrätter var att berörda parter, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen, skulle åstadkomma en för medborgarna god samordning av trafik- och biljettutbud samt information om reseutbud. Studierna med RKTM:s, länstrafikbolagen och kommunerna visar på en väl fungerande samordning, vilket även får visst stöd av resultaten i medborgarstudien. Samordningsarbetet anses ha lett till en väl fungerande helhet inom försöket – alltifrån den strategiska planeringen hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, det operativa samarbetet länstrafikbolagen emellan samt tillika samarbetet med Öresundståg AB. Vidare upplever man att samarbetet med den danska staten fungerar väl avseende den kortsiktiga planeringen respektive långsiktiga planeringen av trafiken över Öresund.

En framgångsfaktor i samarbetet inom Öresundstågstrafikförsöket har varit att inblandade aktörer tycks ha förmått göra avkall på egenintressen till förmån för helhetens bästa. Tågen som används i Öresundstågstrafiken ingår i en gemensam fordonsflotta när det gäller utförande av trafiken och underhåll av tågen även om de ägs separat, det vill säga de ingår alla i den så kallade puljeprincipen och trafikerar hela systemet, både i Sverige och i Danmark.³⁵ Ett annat exempel på detta är det avkall på stationstäthet som gjorts i de egna trafiklänen respektive kommunerna. Detta för att möjliggöra attraktiva restider på interregionalt resande. Samordningen med övrig upphandlad kollektivtrafik i berörda län tycks också fungera väl och bör ses i ett större perspektiv. I Skåne, Kronobergs och Hallands län ser man Öresundstågstrafiken som en central pulsåder till vilken övrig kollektivtrafik anpassas. Inom Västra Götalands län trafikerar Öresundstågstrafiken endast Göteborgs stadsregion. Där betraktas Öresundståg som ett komplement till övrig kollektivtrafik.

Samordningsarbetet framstår även som välfungerande i termer av att tillhandahålla ett samordnat biljettutbud via Sydntaxan samt rutt- och reseinformation för länsöverskridande resor. I detta avseende lyckas man uppfattas som en integrerad och enhetlig helhet, möjliggjort även via Öresundståg AB:s gemensamma kommunikationsplattform. Sedan sommaren 2012 tillhandahåller man även en enhetlig resegaranti vid försenade eller inställda resor. Här finns dock mer att göra. Ett förbättringsområde som lyfts fram i samarbetet är bättre samordnad störningsinformation till resenärerna vid inställda eller försenade tåg.

³⁵ Region Skåne et al. (2008) *Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige*, Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik AB, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB. 2008-10-24

Intervjustudierna visar på att samordningen mellan övriga aktörer och Öresundstågen behöver utvecklas. Öresundstågen efterfrågar en samordning med SJ, främst på operativ nivå relaterat till gemensam hantering av trafikstörningar, medan SJ i sin tur efterfrågar en samordning med Öresundstågen på strategisk nivå. Bussbolagens samordning med Öresundstågen består främst av en ensidig anpassning av busstrafiken till Öresundstågens trafik, både vad gäller ankomst-/avgångstider och anpassning av turtäthet efter kundbehov.

Konkurrenterna till Öresundstågen menar att det finns vinster för resenärerna i en utökad samordning. Samordningen skulle resultera bland annat en ökad täckning av olika kundsegments efterfrågan, en förenkling av biljetthanteringen genom integrerade biljettsystem samt förbättrad information för resenärerna i stationsmiljöerna.

6 Marknadsförskjutning?

Intervjustudierna visar på en viss marknadsförskjutning mellan samhällsfinansierad och kommersiell trafik på både Västkustbanan och Södra stambanan i form av en ökad andel samhällsfinansierad trafik på bekostnad av kommersiell sådan. SJ vittnar avseende Västkustbanan om att då man fortfarande trafikerade sträckningen tappade marknadsandelar till Öresundståg och detsamma gjorde de kommersiella bussbolagen under den tid då både SJ och Öresundståg trafikerade Västkustbanan. I och med att SJ i april 2012 helt lämnade sträckningen tilltog marknadsförskjutningen. När SJ:s kommersiellt drivna trafik helt upphörde togs deras marknadsutrymme främst tillvara av Öresundstågen, som med en utökad turtäthet har en fortsatt hög beläggning. I viss mån har även den kommersiella busstrafiken återtagit mark på Västkustbanan sedan SJ:s utträde. En ökad turtäthet är en av de utbudsfaktorer i djupintervjuerna som lyfts fram som den viktigaste faktorn för en fortsatt utveckling av tågresandet. Den upplevda och den faktiska turtätheten har inte påverkats negativt av SJ:s utträde, vilket är en effekt av att såväl Öresundstågen som de kommersiellt drivna fjärrbussarna har ökat sin turtäthet efter utträdet.

Den negativa påverkan för resenärers möjligheter och upplevelser av resan, exempelvis avseende lägre komfort och begränsad platstillgång ombord längs Västkustbanans sträckning kvarstår dock. Det är främst beroende av att SJ:s tåg trafikerade med färre stopp än Öresundstågen och därmed var ett bättre alternativ för långväga tjänsteresenärer samt att den högre komfortnivån möjliggjort arbete ombord.

Konkurrenssituationen på Södra stambanan har även den påverkats av Öresundstågstrafikförsöket, dock inte i lika hög grad som på Västkustbanan. SJ var innan försöket helt dominerande på Södra stambanan och har sedan försöket inleddes tappat en markant marknadsandel till Öresundståg. Dock har SJ fortsatt att trafikera Södra stambanan och med ett resenärsunderlag som reser på Södra stambanan även norr om försökets geografiska avgränsning, varför tappet till Öresundståg på denna sträckning tycks ha kunnat pareras.

Därtill består konkurrensen på Södra stambanan uteslutande av tågalternativ, medan tågtrafiken på Västkustbanan konkurrerar även med bil- och busstrafik, på E6:an. Denna motorväg går helt parallellt med tågsträckningen på Västkusten och är ett tidsmässigt konkurrenskraftigt alternativ till kollektivtrafiken. Intervjuade bussbolag poängterar att de ser sig som konkurrent till Öresundstågen på Västkustbanan, men inte till Öresundstågstrafiken på Södra stambanan. Bussbolagen trafikerar här E4:an, vars sträckning man inte upplever konkurrera med tågtrafik på Södra stambanan. Bussbolagen har haft ett priskrig till resenärernas fördel, initialt under försökstiden framförallt med Öresundstågen men sedan främst med övriga bussbolag.

Avseende Södra stambanan framstår marknadsförskjutningseffekten därför som mindre markant. Där tycks den kommersiella trafiken, främst representerad av SJ, uppvisa en stabilisering efter ett initialt tapp till Öresundstågen sedan försökets inledande. Det tillkomna kommersiella alternativet, Veolias tågtrafik, har än så länge en mindre marknadsandel och har endast marginellt kompenserat marknadsförskjutningseffekten.

Den upplevda snedfördelningen i konkurrensförhållandet som samtliga konkurrenter till Öresundstågen framhåller, med anledning av att Öresundstågen är ett samhällsfinansierat alternativ, är i ett större perspektiv här problematisk. Det faktum att Öresundstågstrafiksöket lett till en marknadsförskjutning till förmån för samhällsfinansierad kollektivtrafik, där till om med en aktör valt att lämna en delmarknad med hänvisning till försöket, skulle kunna tolkas som att det är motverkande till regeringens marknadsöppningsreformer. Dessa syftar till att öppna upp persontransportmarknaden för flera aktörer och ge både kommersiell och skattefinansierad järnvägstrafik goda utvecklingsmöjligheter. Utöver den noterade marknadsförskjutningseffekten skulle Öresundstågstrafiksöket även kunna antas medföra en barriär för nya aktörer att etablera sig på aktuella sträckningar.

Å andra sidan framhålls kundperspektivet i marknadsöppningen som högt prioriterat, i termer av förändrat utbud och kvalitet. Sett till det ökade utnyttjandet av Öresundstågen inom försöket, samt den till synes relativt goda kundnöjdheten totalt sett, skulle försöket därför även kunna sägas stödja marknadsöppningens syfte.

7 Ökad tillgänglighet

Den samhällsekonomiska effekt som framförallt lyfts fram i intervjuerna, inte minst med näringslivsorganisationer och kommuner, är en enklare tillgång till större arbetsmarknadsregioner. Denna effekt är mer påtaglig i de mindre kommunerna där kommuninvånarna i och med lägre restid och den utökade turtätheten får en större tillgång till storstadsregionernas arbetsmarknad. På motsvarande sätt underlättas arbetskraftsförsörjningen för arbetsgivare i både större och mindre kommuner samt inom såväl den offentliga som privata sektorn. Tillgången till högre lärosäten har även den förbättrats, med goda kommunikationsmöjligheter ökar möjligheten att genomföra högre studier samtidigt som man bor kvar i sin hemkommun. På längre sikt kan det också leda till förbättrad tillgång till kvalificerad arbetskraft i regionen.

Bra kommunikationsmöjligheter ger inte enbart tillgång till en större arbetsmarknad utan även till ett större utbud av nöjen och kultur vilket enligt intervjustudierna framförallt främjar de mindre kommunerna med ett begränsat eget utbud. Betydelsen av detta kan exempelvis ses genom den högre andel av resenärerna med Öresundstågen som är fritidsresenärer relativt andelen som reser arbetsrelaterat (arbetspendlare och tjänsteresenärer). Sett till resefrekvens påvisar dock studien att de som reser arbetsrelaterat har en avgjort högre sådan.

Investeringar i tågtrafik och kollektivtrafik generellt ger en viktig långsiktig signal och kan i sin tur leda till offensiva satsningar i kommunerna, vilket framkommer av intervjustudierna med både kommuner och näringslivsrepresentanter. Det är idag allt viktigare att såväl arbetsplatser som handelsplatser och nöjesutbud är i nära anslutning till kollektivtrafik. Intervjuerna visar på flera exempel där försöket bidragit till satsningar på dessa områden. I flera fall bedöms dock försöket inte som ensamt bidragande till nya kommunala satsningar, utan istället som en av flera påverkande faktorer.

8 Slutsatser

Sammantaget framgår det av de genomförda intervjuerna att det finns en hög grad av måluppfyllelse utifrån Öresundstågsförsökets syfte, det vill säga en större rörlighet över regiongränserna och en sammankoppling av arbetsmarknadsregioner. Turtätheten och det interregionala resandet har ökat, både vad det gäller arbetspendling och fritidsresande, där resenärerna generellt är nöjda med Öresundstågen som resealternativ. Detta trots förekommande missnöje med trängsel, förseningar och störningsinformation. Även detta ger stöd för försökets måluppfyllelse. Näringslivsorganisationerna och kommuner framhäver å sin sida en positiv effekt för det lokala näringslivet, främst med anledning av den utökade turtätheten och den förenklade arbetspendlingen. De positiva effekterna är tydligast observerbara för mindre kommuner, som är beroende av möjligheten till arbetspendling till andra orter. Privata och offentliga arbetsgivare, i både större och mindre kommuner, tillskrivs en positiv effekt i form av en bättre tillgång till kvalificerad arbetskraft.

Som en följd av försöket, framhåller den kommersiella aktören SJ, att man upphört att trafikera Väst kustbanan. Då hänsyn idag inte fullt ut tas till samtliga resenärerssegmenters behov, såsom långväga tjänsteresenärer, i form av komfort och en begränsad platstillgång på Öresundstågen är slutsatsen å andra sidan att försöket inte helt når upp till försökets målsättning.

Förutom minskningen av ett visst komfortutbud efter försökets inledande har försöket även inneburit en viss marknadsförskjutning i form av ökad förekomst av samhällsfinansierad trafik och en minskad förekomst av kommersiell trafik på Västa stambanan. En liknande marknadsförskjutning går även att observera på Södra stambanan, men i lägre utsträckning. Marknadsförskjutningen kan också ha positiva konsekvenser för det offentliga möjligheten att bedriva kollektivtrafik i andra delar av sitt system, givet att sträckningarna på Väst kustbanan och Södra Stambanan genererar ett överskott som gör det möjligt att korssubventionera olönsamma delar av det offentliga kollektivtrafiksystemet. Men det kan även finnas skäl till att bedriva Öresundstågstrafiken i nuvarande samarbetsform även om det finns behov av subventioner, så länge den kan bedrivas mindre olönsam än om varje RKTМ och länstrafikbolag skulle trafikerat sin del fristående från varandra. Att lönsamma linjer helt skulle tas över av kommersiella intressen skulle dessutom innebära att resenärer får betala minst det samma för samma utbud som förut av trafik på de resterande olönsamma linjerna, plus att de fullt ut får stå för biljettkostnaderna på de numera kommersiella linjerna.

Enligt den nya kollektivtrafiklagen ska RKTМ tillhandahålla ett utbud som stödjer resande inom ett län eller om trafiken sträcker sig över flera län huvudsakligen för arbetspendling eller annat vardagsresande. Öresundstågstrafikens upplägg har inneburit att man prioriterat det gemensamma intresset av en fungerande interregional trafik och samtidigt prioriterat ned förutsättningarna för intraregional pendling jämfört med om varje RKTМ endast haft som ambition att stärka

kollektivtrafiken i sitt eget län. Det kan i viss mån sägas stå i konflikt med lagens intention. Skrivningen i lagen bidrar i vart fall till att det idag råder osäkerhet hos de nya kollektivtrafikmyndigheterna inblandade i Öresundstågstrafiken om huruvida det krävs en ny ansökan från dem om att få fortsätta trafiken efter 2016, liksom hur de kan upphandla trafik inom ramen för den nya lagstiftningen.

9 Referenser

Ahlberg, Gösta (2012) Intervju Gösta Ahlberg, Region Skåne, Lund 2012-08-22

Barometern (2011) [www.barometern.se/nyheter/dsb-first-slutar-kora-oresundstagen\(2837838\).gm](http://www.barometern.se/nyheter/dsb-first-slutar-kora-oresundstagen(2837838).gm) Hämtad 2012-10-24

Levin, Märten (2012) Telefonintervju Märten Levin, MÅLAB. 2012-10-25

Lundblad, Göran (2012) Skånetrafiken. E-post-svar. 2012-11-16

MÅLAB (2012) www.malab.se/wp-content/uploads/2012/05/M%C3%84LAB-Rapport-Utveckling-av-den-regionala-t%C3%A5gtrafiken-maj-2012.pdf. Utgiven maj 2012

Näringsdepartementet (2007a). Pressmeddelande. *Beslut om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen*. <http://www.regeringen.se/sb/d/9896/a/93784>

Näringsdepartementet (2007b) *Regeringsbeslut, Försök med regionalt ansvar för Öresundstågstrafiken*. Näringsdepartementet N2006/12020/TR, Stockholm 2007-12-06

Näringsdepartementet (2011) *Uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet*. N2010/7904/TE

Regeringens proposition (2006) Moderna transporter. Regeringens proposition 2005/06:160.

Region Halland (2012) *Beslut om allmän trafikplikt inför upphandling av Öresundstågstrafiken*, Regionfullmäktige, Region Halland, Diarienummer RS120208, 2012-05-30, s.1

Region Skåne et al. (2006) *Ansökan om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågstrafiken*. Skånetrafiken, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB, Länstrafiken Kronoberg. 2006-12-05

Region Skåne et al. (2008) *Samarbetsavtal om Öresundstågstrafiken i södra Sverige*, Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Länstrafik AB, Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB. 2008-10-24

Skånetrafiken, Öresundstrafiken AB (2008) *Avtal om utförandet av Öresundstågstrafik mellan Skånetrafiken och Öresundstrafiken AB*, Skånetrafiken 2008-01-11

Stelacon (2012) Öresundstågstrafikförsöket – en utvärdering ur ett kundperspektiv. Underlagsrapport till Trafikanalys.

Sydsvenskan (2011) www.sydsvenskan.se/sverige/stor-oro-for-tagkonkurs/
Hämtad 2012-10-24

Trafikanalys (2012) Utvärderingar av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2012. Rapport 2012:13

Trivector (2012) Öresundstågstrafikförsöket – en utvärdering av trafikhuvudmännens agerande och erfarenheter. Underlagsrapport till Trafikanalys.

Öresundståg (2011)
www.oresundstag.se/Global/uppdaterad%20karta%2011%20dec-%202011.pdf
Hämtad 2012-08-28

Öresundståg (2012)
www.oresundstag.se/Global/Procurement/Samlad%20svenska.pdf Hämtad
2012-08-28 16:25



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.