



Öresundstågstrafiksförsöket Stelacon AB
– en utvärdering ur ett kundperspektiv 2012

Öresundstågstrafiksförsöket Stelacon AB
– en utvärdering ur ett kundperspektiv 2012

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

Producent: Stelacon AB

Publiceringsdatum: 2012-12-27

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att utvärdera Öresundstågstrafikförsöket och graden av målluppfyllelse fram till idag. Detta utifrån försökets mål om att stödja regional utveckling samt utifrån regeringsbeslutet om marknadsöppning för kommersiell persontrafik på järnväg.

Trafikanalys har initierat två parallella övergripande delstudier av Öresundstågstrafikförsöket. Dessa fokuserande kundperspektivet, de regionala kollektivtrafikmyndigheternas agerande och erfarenheter.

Föreliggande studie av AB Stelacon har utförts av senior undersökningskonsult Per Falkenius, senior analytiker Martin Karlsson och senior analytiker Gina Axling har primärt utvärderat kundperspektivet - medborgarnas upplevda nytta och effekter. Dessa kartläggs dels via en direkt medborgarstudie, dels via studier med kompletterande intressentkategorier i sektorn. Projektledare och beställare har varit Krister Sandberg, Trafikanalys.

Stockholm i december 2012

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
1 Sammanfattning	7
2 Inledning.....	9
3 Undersökningsdesign och metodval	11
3.1 Medborgare	11
3.2 Regionala kollektivtrafikmyndigheter	15
3.3 Kommuner	15
3.4 Konkurrenter	16
3.5 Länstrafikbolag	17
3.6 Näringslivsrepresentanter	17
3.7 Personer med funktionsnedsättning	18
4 Resultat per intressentgrupp.....	19
4.1 Medborgare	19
4.2 Regionala kollektivtrafikmyndigheter	50
4.3 Kommuner	54
4.4 Konkurrenter	58
4.5 Länstrafikbolag	64
4.6 Näringslivsrepresentanter	67
4.7 Personer med funktionsnedsättning	69
5 Resandestatistik	73
6 Sammantagen analys av försökets effekter	75
7 Slutsatser	83
8 Referensförteckning.....	87
9 Bilagor	89
Bilaga 1: Översikt över intervjupersoner	90
Bilaga 2: Bortfallsredovisning medborgarstudien.....	91
Bilaga 3: Frågeformulär medborgarstudien	92

Sammanfattning

Sedan januari 2009 pågår ett försök med gemensam trafikeringsrätt inom delar av Öresundstågstrafiken, på Västkustbanas sträckning Göteborg – Malmö samt på Södra stambanans sträckning Alvesta - Malmö. Försöket, där fyra sydsvenska regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag i samverkan tillhandahåller länsöverskridande tågtrafik via Öresundståg AB, utgår ifrån ett regeringsbeslut. Regeringens intention var att stödja den regionala utvecklingen i landets södra och sydvästra delar, framför allt genom att skapa bättre förutsättningar för en interregionalt integrerad arbetsmarknadsregion. Försöket omfattar Skåne län, Hallands län, Kronobergs län samt Göteborgsregionen inom Västra Götalands län.

Regeringen har nu uppdragit åt Trafikanalys att utvärdera Öresundstågstrafiks-försökets effekter för medborgare, resenärer, näringsliv och samhälle i berörda län, där särskild vikt skall läggas vid att utvärdera med utgångspunkt från ett medborgar- och kundperspektiv.

Utvärderingen har genomförts via en kvantitativ telefonintervjustudie med medborgare, såväl resenärer som icke-resenärer på Öresundstågens aktuella sträckningar. Därtill har kvalitativa djupintervjustudier genomförts med intressentgrupperna regionala kollektivtrafikmyndigheter i berörda län, länstrafikbolagen inom försöket, kommuner, konkurrenter, näringslivs-organisationer samt organisationer som representerar funktionsnedsatta.

Det sammantagna resultatet av studierna visar på en hög grad av måluppfyllelse utifrån försökets syfte - en större rörlighet över regionsgränserna och en sammankoppling av arbetsmarknadsregioner. Det interregionala resandet har ökat, både avseende arbetspendling och fritidsresande, där resenärerna generellt är nöjda med Öresundstågen som resealternativ. Näringslivs-organisationerna och kommuner framhäver en positiv effekt för det lokala näringslivet, främst med anledning av den ökade turtätheten och förenklade arbetspendlingen. Positiva effekterna är tydliga även för mindre kommuner, som är beroende av möjligheten till arbetspendling till andra orter.

Som en följd av försöket har SJ upphört att trafikera Västkustbanan, vilket i sin tur har lett till en marknadsförskjutning i form av en ökad förekomst av samhällsfinansierad trafik och en minskad förekomst av kommersiell trafik. En liknande marknadsförskjutningseffekt förekommer även på Södra stambanan, men i lägre utsträckning.

Utveckling- och förbättringsområden finns för att ytterligare utvinna potentialen i Öresundstågssystemet och därmed uppnå en än högre måluppfyllnad i försöket. Investeringar i bankapacitet och ny infrastruktur är betydelsefullt för att kunna möta resenärernas behov av mer snabbgående fjärrtågsalternativ och för att begränsa förekomsten av inställda och försenade tåg.

1 Inledning

Sedan januari 2009 pågår ett försök med gemensam trafikeringsrätt på delar av Öresundstågstrafiken. Försöket, där fyra sydsvenska regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag i samverkan tillhandahåller länsöverskridande tågtrafik, utgår ifrån ett regeringsbeslut fattat i december 2007. Regeringen intention var att stödja den regionala utvecklingen i landets södra och sydvästra delar, framför allt genom att skapa bättre förutsättningar för en interregionalt integrerad arbetsmarknadsregion.

Som följd biföll regeringen ansökningar från fyra dåvarande trafikhuvudmän om gemensam trafikeringsrätt på två sträckningar av Öresundstågstrafiken:

- Skånetrafikens, Hallandstrafiken AB:s och Västtrafik AB:s ansökningar om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen på sträckan Malmö-Göteborg,
- Skånetrafikens och Länstrafiken Kronobergs ansökningar om gemensam trafikeringsrätt för Öresundstågen på sträckan Malmö- Alvesta.

Trafikeringsrätterna har tilldelats på försök från och med den 1 januari 2009 till december 2016.

I regeringens uppdrag till Trafikanalys ingår att utvärdera Öresundstågsförsökets effekter för medborgare, resenärer, näringsliv och samhälle i olika delar av landet, där särskild vikt skall läggas vid att utvärdera med utgångspunkt från ett medborgar- och kundperspektiv.

AB Stelacón har tilldelats uppdraget att utvärdera försökets påverkan på trafikutbudets omfattning och kvalitet, dess effekter på resvanor, resenärernas upplevda nytta och förändringar i väsentliga utfudsfaktorer. I redovisningen ingår även om det från ett medborgarperspektiv sker en tillräcklig samordning mellan involverade aktörer av den länsöverskridande Öresundstågstrafiken, biljettutbudet och reseinformation, effekter för resenärer med särskilda behov, såsom barn, cyklister och personer med funktionsnedsättning. Vidare skall utredas hur förutsättningarna förändrats att bedriva kommersiell kollektivtrafik på berörda trafiksträckningar sedan Öresundstågstrafikförsökets inledande.

Ovanstående kompletterande perspektiv har utretts via separata studier med medborgare inom Öresundstågsförsökets region, involverade regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag, kommuner längs sträckningarna, konkurrenter, organisationer företrädande det lokala näringslivet samt funktionsnedsatta. Dessa studier analyseras och redovisas separat samt sammantaget. Trafikhuvudmannaskapet har sedan den 1:a januari övergått från Sveriges länstrafikbolag till nyetablerade regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKTМ. Både involverade länstrafikbolags respektive RKTМ ingår därför som intressentkategorier i studien.

2 Undersökningsdesign och metodval

För att heltäckande belysa medborgar- och kundperspektivet av Öresundstågstrafikförsöket har en undersökningsdesign tillämpats som omfattar följande intressentgrupper:

- Medborgare i trafikområdena, uppdelade i resenärer och icke-resenärer med Öresundståg
- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna
- Kommuner längs aktuella sträckningar
- Konkurrenter till Öresundståg på aktuella sträckningar
- Länstrafikbolagen involverade i försöket
- Lokala näringslivsorganisationer
- Organisationer representerande personer med funktionsnedsättning.

I bilaga 1 framgår vilka representanter som intervjuades i respektive djupintervjustudie.

I tillägg till detta har ingått i uppdraget att identifiera och analysera tillgänglig resandestatistik samt relatera detta till resultaten från primärundersökningarna. Resandestatistik erhållen från Öresundståg AB redovisas i separat kapitel.

Från 1:a januari 2012 har trafikplaneringsansvaret i Sveriges län övergått från trafikhuvudmän till mer politiskt styrda regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKTm. Därmed ersätts intressentperspektivet trafikhuvudman med intressentgruppen regionala kollektivtrafikmyndigheter i studien (se vidare 4.2). Länstrafikbolagen kvarstår som en separat delstudie.

Nedan illustreras vilken undersökningsdesign som tillämpats per intressentgrupp.

2.1 Medborgare

Med hänsyn till att kund- och medborgarperspektivet är primärt inom delprojekt 1, bedömdes det som värdefullt att i möjligaste mån kunna erhålla generaliserbara resultat från denna delstudie. Därför har en kvantitativ ansats tillämpats.

Avsikten var att få kännedom om och en beskrivning av både de som reser med och de som inte reser med Öresundstågen inom försöket, varför en urvalsdesign innefattande båda dessa segment valdes. Syftet har primärt varit att skapa kännedom om respektive segments egenskapsprofiler i termer av föredragna

färdsätt och orsak till dessa, deras kunskap om försöket och de förändringar det inneburit. Hos segmentet resenärer har ett syfte även varit att skapa kännedom om den upplevda nöjdheten med Öresundstågstrafiken inom försöket. Bland resenärerna har ett prioriterat syfte därtill varit att identifiera skillnader i upplevelser mellan resenärer på de två olika sträckningarna.

Att ställa segmenten resenärer/icke-resenärer direkt mot varandra i termer av egenskaper och demografi har däremot varit underordnat. Detta illustrerat av att i hög grad unika frågeställningar tillämpats för var och ett av segmenten. I denna mening kan studierna av de två segmenten betraktas som separata undersökningar.

Vidare har det inte varit ett syfte med studien att skapa kännedom om andelen resenärer/icke-resenärer i populationen.

Då segmenten resenärer/icke-resenärer inte fanns att tillgå via register, har en datainsamlingsmetod med uppsökande screening för infångande av relevanta respondenter behövt tillämpas.

Utifrån vald undersökningsdesign genomfördes sammanlagt 500 intervjuer inom Öresundstågsförsökets totala trafikområde, med en fördelning om 375 intervjuer med resenärer inom försöket samt 125 intervjuer med icke-resenärer.

Utifrån undersökningsdesignen var ansatsen att 100 intervjuer skulle genomföras per trafikområde och sträckning inom försöket. Skånetrafiken trafikerar båda sträckningarna inom sitt trafikområde, vilket medför att totalt 200 intervjuer genomförts i trafikområdet. För varje trafikområde och sträckning skulle vidare de 100 intervjuerna fördelas över 75 resenärer med Öresundståg inom försöket samt 25 icke-resenärer.

Fältperioden inföll v. 39-42, 2012. Datainsamlingsmetoden telefonintervjuer tillämpades, för att enklast möjliggöra infångande av icke-resenärer. Urvalet har gjorts på hushållsnivå och utifrån förekomst av fast telefonförbindelse. För att säkerställa en god slumpmässighet har intervju genomförts med den hushållsmedlem som senast fyllt år samt medgivit intervju.

För att säkerställa fångande av relevanta respondenter, de som bor i närområde till Öresundstågstrafiksörsökets sträckningar och därmed har dessa som färdalternativ, fattades beslut om att tillämpa ett urvalsförfarande med kvoturval av medborgare boende i anslutning till sträckningarna.

Tabell 2.1: Urvalsdesign per sträckning, länstrafikbolags trafikområde och ort

Sträckning	Lästrafikbolag/ trafikområde	Ort	Ort	Ort	Ort	Ort	Ort	Ort	Ort	Urvalsstorlek per grupp	Antal orter	Urval- Antal/ort
Västkust- banan	Skånetrafiken	Malmö stad ink Hyllie	Lund	Kävlinge stad	Landskrona	Ramlösa	Helsingborg	Ängelholm	Båstad	600	8	75
	Hallandstrafiken	Laholm	Halmstad	Falkenberg	Varberg	Kungsbacka	-	-	-	600	5	120
	Västtrafik	Göteborg stad	Mölndal	-	-	-	-	-	-	600	2	300
Södra stambanan	Skånetrafiken	Malmö stad ink Hyllie	Lund	Eslöv	Höör	Hässleholm	Osby	-	-	600	6	100
	Länstrafiken Kronoberg	Älmhult	Alvesta	-	-	-	-	-	-	600	2	300

Utifrån en undersökningsdesign med ett enhetligt antal genomförda intervjuer per länstrafikbolags trafikområde och sträckning, tillämpades i första skedet ett urvalsförfarande enligt Tabell 2.1. Urval gjordes baserat på postnummer inom varje ort med station längs någon av sträckningarna inom försöket. Ett antagande gjordes att en urvalsstorlek med faktor 6 (dvs. urvalsstorlek 600) skulle vara tillräckligt för att uppnå de 100 intervjuerna per trafikområde, fördelat på 75 resenärer och 25 icke-resenärer. Med olika antal stationer/orter per länstrafikområde och sträckning, skilde sig urvalstorlekarna åt per station/ort.

Emellertid framkom under fältperioden att den ursprungliga urvalstorlek var tillräcklig endast för Skånetrafikens trafikområde och för sträckning Södra stambanan. För övriga trafikområden per sträckning visade det sig svårare att nå stipulerat antal resenärer, utifrån vald definition angiven nedan, än beräknat. Detta medan kvoterna för icke-resenärer fylldes snabbt. Därför tillfördes kompletterande urval och i två omgångar enligt Tabell 2.2.

Tabell 2.2: Slutgiltig urvalsdesign per sträckning och länstrafikbolags trafikområde

Sträckning inom försöket	Länstrafikbolag	Ursprungligt urval	Kompletterande urval 1	Kompletterande urval 2	Totalt urval per länstrafikbolags trafikområde och sträckning
Väst kustbanan	Skånetrafiken	600	300	-	900
	Hallandstrafiken	600	275	300	1175
	Västtrafik	600	-	400	1000
Södra stambanan	Skånetrafiken	600	-	-	600
	Länstrafiken Kronoberg	600	-	300	900

Av det ursprungliga och kompletterande urvalet om totalt 4575 stycken poster har 783 stycken förblivit oanvänt, vilket har resulterat i ett bruttourval på 3792 stycken poster (se bilaga 2). Noteras skall att en betydande andel av det urval som inte genomgick intervju, utan istället tillföll gruppen bortfall, tillhör segmentet icke-resenärer men har screenats bort från intervju efter att kvoterna för icke-resenärer blivit fyllda i respektive trafikområde.

Trots tillförande av kompletterande urval visade det sig vara problematiskt att finna resenärer med Öresundståg boende i Göteborgsregionen. Därför fattades beslut om att begränsa antalet intervjuer med denna grupp till 34 istället för det ursprungliga antalet 75. Återstående 41 intervjuer fördelades över resenärer inom de två andra trafikområdena på samma sträckning, d.v.s. Väst kustbanan, enligt Tabell 2.3.

Tabell 2.3: Antal genomförda intervjuer per länstrafikbolags trafikområde.

<i>Länstrafikbolag</i>	<i>Antal intervjuer/ länstrafikbolags trafikområde sträckan Malmö- Göteborg (Västkustbanan)</i>	<i>Varav 'resenärer' inom försöket</i>	<i>Varav 'icke- resenärer' inom försöket</i>	<i>Antal intervjuer per länstrafikbolags trafikområde sträckan Malmö- Alvesta (Södra stambanan)</i>	<i>Varav 'resenärer' inom försöket</i>	<i>Varav 'icke- resenärer' inom försöket</i>
Skånetrafiken	120	95	25	100	75	25
Hallandstrafiken	121	96	25	-		
Västtrafik	59	34	25	-		
Länstrafiken Kronoberg	-			100	75	25

Avgränsningen mellan resenärer respektive icke-resenärer har gjorts enligt följande:

- Resenärer – rest med sträckning inom Öresundstågstrafikförsöket minst 3 gånger under de senaste 2 åren.
- Icke-/sällanresenärer – rest med sträckning inom Öresundstågstrafikförsöket mindre än 3 gånger under de senaste 2 åren.

Sällanresenärer som rest max två gånger inom försöket har alltså placerats i samma undersökningsgrupp som icke-resenärer.

Utöver segmentering i resenärer/ icke-resenärer med Öresundståg inom försöket, möjliggör studien segmentering utifrån exempelvis följande bakgrundsvariabler:

- Resans ärende
- Ålder
- Inkomstklass
- Utbildningsnivå
- Kön
- Boendesituation/antal personer i hushållet

Volymen intervjuer har möjliggjort nedbrutna analyser utifrån dessa bakgrundsvariabler på totalnivå, d.v.s. för de fyra länstrafikbolagens trafikregioner sammantaget.

Fördelningen av resenärer/icke-resenärer är okänd inom försökets region som helhet samt även inom delregioner såsom på läns- eller kommunnivå. Därtill kan fördelningarna antas påtagligt skilja sig åt mellan län/kommuner. Därmed har en undersökningsdesign med viktning av resultat utifrån segmentens faktiska fördelning i populationen inte varit möjlig.

Vald undersökningsdesign bedöms väl ha tillgodosett delstudiens syften samt besvarat dess huvudsakliga frågeställningar - att skapa en beskrivande kännedom om respektive segments egenskapsprofiler, i termer av preferenser och resemönster, kännedom om förändringar samt bland resenärerna en bild av upplevd nöjdhet. Hade syftet varit att skapa detaljerad kunskap om respektive segments förekomst i populationen, exakta fördelningar inom respektive segment eller detaljerade resevanemönster, och samtidigt besvara delstudiens befintliga frågeställningar, hade en väsentligt mer omfattande undersökning behövt genomföras.

2.2 Regionala kollektivtrafikmyndigheter

Från 1:a januari 2012 övergick trafikhuvudmannaskapet i respektive län till mer politiskt styrda organisationer, de så kallade regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKTm) vilka är en del av respektive läns landsting. Denna förändring genomfördes för att strategiska beslut om kollektivtrafik, som tidigare fattades av länstrafikbolag, ska kunna beslutas om på politisk nivå för ökad insyn, transparens och samordning med annan samhällsplanering. Länstrafikbolagens roll har förändrats till att mer bli en upphandlande part av kollektivtrafik från de utförande kollektivtrafiks-entreprenörerna. I rollen ingår även att kontinuerligt följa upp entreprenörernas levererade kvalitet utifrån avtal samt resenärernas nöjdhet.

Mot bakgrund av detta fattades beslut om att RKTm inom respektive berört län skulle utgöra intressentgrupp i denna studie. Fokus är RKTms eget perspektiv på hur Öresundstågstrafikförsöket fallit ut för resenärerna samt hur samordning med övriga aktörer inom försöket resulterat. Denna information bedömdes bäst inhämtas via kvalitativa djupintervjuer över telefon.

Intervjuer har därför görs med styrelserepresentant för RKTm i Skåne, Halland, Västra Götaland samt Kronoberg med insikt i trafikplaneringsfrågor, d.v.s. totalt fyra djupintervjuer.

Intervjupersonerna identifierades via screening, d.v.s. utifrån intervjuens syfte och aktuellt informationsbehov.

2.3 Kommuner

Intressentgruppen kommuner längs respektive sträckning inom Öresundstågstrafikförsöket inkluderades för att utreda vilka effekter Öresundstågstrafikförsöket medfört för främst kommuninvånarna, lokalt näringsliv och andra arbetsgivare samt kommunala satsningar.

Ett urval innefattande både större och mindre kommuner per sträckning inkluderades, se Tabell 2.4.

Tabell 2.4: Undersökningsdesign kommuner längs sträckningarna.

Södra stambanan: Alvesta – Malmö	Kommunstorlek	Västkustbanan: Göteborg – Malmö	Kommunstorlek
Malmö	<i>Större</i>	Göteborg	<i>Större</i>
Lund	<i>Större</i>	Varberg	<i>Mindre</i>
Älmhult	<i>Mindre</i>	Kävlinge	<i>Mindre</i>

Återigen bedömdes denna information mest effektivt inhämtas via kvalitativa djupintervjuer över telefon.

Intervjuer genomfördes med trafikplaneringsansvariga och/eller näringslivsutvecklingsansvariga på respektive kommun. Att rätt personer intervjuades säkerställdes via screening, d.v.s. utifrån intervjuens syfte och aktuellt informationsbehov.

2.4 Konkurrenter

Intressentgruppen konkurrenter till trafiken på sträckningarna inom Öresundstågstrafikförsöket bedömdes som väsentlig att inkludera i studien. Detta utifrån försökets samstämmighet med regeringsbeslutet om marknadsöppning för kommersiell persontrafik på järnväg – förändrar försöket förutsättningarna för kommersiella aktörer att bedriva persontrafik längs sträckningarna?

Fokus i denna delstudie var upplevda effekter och anpassningar av eget utbud - om konkurrenterna förändrat sina egna rutter och avgångar till följd av en ny konkurrenssituation - samt hur samordningsarbetet med aktörerna inom Öresundstågstrafikförsöket utfallit.

Beslut fattades att informationsbehov bäst tillgodoses via kvalitativ metod och djupintervjuer över telefon.

Exempel på konkurrenter till Öresundstågstrafiken inom försöket är SJ, SAS, Swebus, Nettbuss Express och Veolia.

Därtill antogs initialt att länstrafikbolagen inom försöket tillhandahålla egen konkurrerande trafik. Intervjuerna med länstrafikbolagen gav dock vid handen att så inte var fallet, varför beslut fattades om att dessa fick utgöra en egen intressentkategori.

Veolia är för närvarande kontrakterad kollektivtrafiksentreprenör av Öresundståg AB för utförande av tågtrafiken inom försöket. De är dock inkluderade som konkurrent utifrån att de tillhandahåller kommersiell tågtrafik på Södra stambanan mellan Malmö och Stockholm.

Veolia tackade dock nej till att medverka i studien, vilket även SAS gjorde. Intervjuer har dock genomförts med övriga identifierade konkurrenter: SJ, Swebus och Nettbuss Express.

Intervjuer genomfördes med trafikplaneringsansvariga på respektive aktör. Dessa identifieras via screening, d.v.s. utifrån intervjuens syfte och aktuellt informationsbehov.

2.5 Länstrafikbolag

Intervjuer har genomförts även med trafikplaneringsansvariga på respektive länstrafikbolag inom försöket – Skånetrafiken, Hallandstrafiken, Västtrafik samt Länstrafiken Kronoberg.

Fokus i denna delstudie var hur samordningsarbetet med övriga länstrafikbolag och Öresundståg utfallit utifrån ett medborgar- och resenärsperspektiv, anpassningar av övrig kollektivtrafik, effekter på resvanor samt i vilken utsträckning målet med försöket uppnåtts.

Informationsbehov ansågs bäst tillgodoses via kvalitativ metod och djupintervjuer över telefon.

Intervjupersonerna identifieras via screening, d.v.s. utifrån intervjuens syfte och aktuellt informationsbehov.

2.6 Näringslivsrepresentanter

Delstudien med näringslivsrepresentanter syftade till att kartlägga i vilken utsträckning Öresundstågtrafiksförsöket medfört positiva effekter för i första hand det lokala näringslivet i respektive delregion.

För att fånga en generell och initierad bild genomfördes intervjuer med organisationer som företräder det lokala näringslivet:

- Handelskammaren i sydsvenska företags intresse Skåne
- Handelskammaren i sydsvenska företags intresse Kronoberg
- Västsvenska handelskammaren
- Svenskt näringsliv

För kompletterande perspektiv genomfördes även intervju med kollektivtrafikaktörernas branschorganisation, Svensk kollektivtrafik.

Även denna delstudie genomfördes via djupintervjuer över telefon.

Intervjuade representanter identifieras via screening, d.v.s. utifrån intervjuens syfte och aktuellt informationsbehov.

2.7 Personer med funktionsnedsättning

Trafikanalys har i uppdrag att löpande följa upp tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, inklusive Öresundstågstrafiken. I utvärderingen av Öresundstågstrafikförsöket är det uttalat att användbarheten för personer med funktionsnedsättning skall ingå.

Utifrån Stelacons rekommendation lyftes denna grupp ut ur den kvantitativa medborgarstudien, för att istället fokuseras i en egen kvalitativ delstudie.

Baserat på tidigare goda erfarenheter fattades beslut om att personer med funktionsnedsättnings upplevelser av Öresundstågstrafikförsöket skulle fångas via djupintervjuer med representanter från handikapporganisationer.

Möjliggörande faktorer var att organisationerna baseras på mindre lokala organisationer, i två fall av tre hade de har en lokal representation vid någon av sträckningarna inom försöket, samt därtill att kollektivtrafikfrågan vanligtvis ligger högt på organisationernas agendor.

Beslut fattades att djupintervjuer skulle genomföras med lokala representanter för följande organisationer:

- Handisam – Myndigheten för handikappolitisk samordning, vilka arbetar med att samordna politiken för personer med funktionsnedsättning i Sverige. Verksamhetsidén är att skynda på utvecklingen mot ett samhälle där alla kan delta jämlikt oavsett funktionsförmåga. Användbarhet inom kollektivtrafiken är ett av Handisams fokuserade områden.
- DHR Skåne – Lokalorganisation inom förbundet för rörelsenedsatta
- SRF Göteborg – Lokalorganisation inom synskadades riksförbund

Även i detta fall identifierades intervjuade representanter via screening, d.v.s. utifrån intervjuens syfte och aktuellt informationsbehov.

3 Resultat per intressentgrupp

3.1 Medborgare

Studien av medborgarnas upplevelser av och förändrade resvanor till följd av Öresundstågsförsöket har gjorts via en kvantitativ telefonintervjustudie. Sammanlagt 500 individer inom det totala trafikområdet har intervjuats, där 375 intervjuer har genomförts med resenärer inom försöket samt 125 intervjuer med 'icke-resenärer'. För att räknas som resenär skall man ha rest inom Öresundstågstrafikförsöket minst tre gånger under de senaste två åren.

Genomgående kan man i svaren notera relativt höga andelar som angett svarsalternativ 'Vet ej'. Detta får tas som en indikation på att många upplevt det som svårt att uttala sig om effekter i samband med försöket samt om situationen innan respektive efter januari 2009.

Resultat resenärer inom försöket

Sammanfattning huvudresultat resenärer inom försöket

Resenärerna med Öresundståg inom försöket är generellt nöjda med resealternativet. Sex av tio anger något av betygen nöjda/mycket nöjda, medan endast 7 % uttryckligen är missnöjda, utifrån studiens resultat.

Studien visar på att en majoritet av resenärerna med Öresundståg är kvinnor¹.

Fritidsresenärer utgör den största andelen resenärer – dryga sex av tio tillhör enligt studien denna kategori. Ca 1 av fyra arbetspendlar², medan endast en mindre andel, 6 %, av resenärerna är tjänsteresenärer.

Arbetspendlarna har en mycket högre resandefrekvens än och fritidsresenärerna.

Tjänsteresenärerna tillhör primärt hushåll med högre inkomster, medan fritidsresenärerna vanligtvis tillhör hushåll med lägre inkomst.

¹ Resultatet, att sex av tio resenärer är kvinnor, är i samma storleksordning som det som erhållits via Öresundståg ABs egen kvalitetsmätning 'Öresundstågstrafiken i Sydsverige', genomförd februari-april 2012. Där är andelen kvinnliga resenärer 53 %. Denna undersökning är genomförd med en annan metodik, ombordenkäter, än för denna rapport aktuell samt över ett trafikområde som även omspanner Öresundstågstrafik utanför försöket – sträckningarna Alvesta-Kalmar samt Hässleholm-Karlskrona.

² Denna andel är något lägre än den Öresundståg AB erhållit i sin kvalitetsmätning 'Öresundstågstrafiken i Sydsverige', genomförd februari-april 2012. I denna mätning är andelen arbetspendlare 38 %.

Likaså utgörs endast en mindre andel av resenärerna, 4 %, av studenter som pendlar till/från skola. Detta skulle kunna förklaras av att andelen yngre resenärer, i åldern 15-19 år, i studien uppgår till endast 2,4 %. Denna underrepresentation gör det svårare att uttala sig om vad som kännetecknar ålderssegmentet.³

Enligt studien använder 13 % av resenärerna färdmedlet dagligen⁴ samt 18 % minst en gång i veckan. Nästan varannan använder sig av färdmedlet varje månad. Bilden är densamma för de båda sträckningarna inom försöket.

Enkelhet och flexibilitet, följt av restid är de viktigaste faktorerna till att man väljer Öresundståg. Restid omnämns dubbelt så ofta på Södra stambanan som på Väst kustbanan.

Ca en av fem som idag reser med Öresundståg valde ett annat färdssätt innan försökets inledande.

De vanligaste måldestinationerna är storstäderna Malmö, Lund, Köpenhamn, Helsingborg och Göteborg. Det förekommer en större spridning av destinationer på Väst kustbanan relativt Södra stambanan.

Vid ankomst till sin måldestination har man vanligtvis en kort återstående sträcka till sin slutadress. Det faktum att de mest frekvent tillresta stationerna har centrala lägen tycks vara betydelsefullt för resenärerna.

Den mest kända förändringen i utbudet som tillkommit sedan försökets inledande är möjligheten till att köpa interregionala biljetter – ca åtta av tio resenärer känner till denna förändring.

Påtagligt fler upplever att förutsättningarna till att resa länsöverskridande har förbättrats sedan försökets inledande, jämfört med innan försöket. Notabelt är dock att varannan resenär inte upplever någon förändring av i möjligheterna att resa länsöverskridande.

Resultatet är detsamma avseende upplevelse av turtätheten – påtagligt fler upplever en positiv förändring, relativt de som upplever en negativ sådan.

Avseende förekomst av förseningar och inställda tåg är det påtagligt fler som upplever detta på Södra stambanan relativt Väst kustbanan. Totalt sett upplever dock en majoritet att dessa problem vare sig ökat eller minskat sedan försökets inledande.

³ Detta är en lägre andel än exempelvis de 9 % som uppmätts i mätningen 'Öresundstågstrafiken i Sydsverige', genomförd februari-april 2012 på uppdrag av Öresundståg AB. Differensen i andelen resenärer 15-19 år undersökningarna emellan skulle kunna förklaras av att olika datainsamlingsmetoder tillämpats. I Öresundståg ABs kvalitetsmätning har ombordenkät tillämpats, medan telefonintervjuer till hushåll med fast telefonabonnemang tillämpats i den för denna rapport aktuella studien. En underrepresentation i segmentet 15-19 år i aktuell studie skulle kunna förklaras av att penetrationen av fasta telefonabonnemang är lägre bland ensamboende 15-19 år relativt bland populationen i övrigt.

⁴ Även detta är en lägre andel än den som uppmätts i 'Öresundstågstrafiken i Sydsverige', genomförd februari-april 2012 på uppdrag av Öresundståg AB. I denna mätning uppgår andelen som reser 5 dagar i veckan eller mer till 37 %. Detta skulle kunna vara relaterat till att aktuell studie fångat färre arbetspendlare relativt Öresundståg ABs mätning.

Avseende tillgång till plats på tågen upplever påtagligt fler att denna försämrats relativt de som upplever en positiv förändring. Denna effekt kan nästan helt tillskrivas Västkustbanan – det är främst där man upplever försämringen.

För en rad andra utförsäkringsfaktorer råder att en större andel upplever en positiv förändring relativt de som upplever en negativ. Dock upplever en majoritet ingen förändring alls. Exempel på detta är biljettsamordning mellan olika län, tillgänglig information om Öresundstågen och reseutbudet och restid.

Pensionärer upplever vare sig bättre eller sämre tillgänglighet än övriga resenärer.

Avseende möjligheten att resa med barn ombord på Öresundstågen så upplever en majoritet ingen skillnad i och med försökets inledande.

Fler resande med cykel upplever förbättrade möjligheter att medföra cykel, jämfört med andel som upplever en negativ förändring.

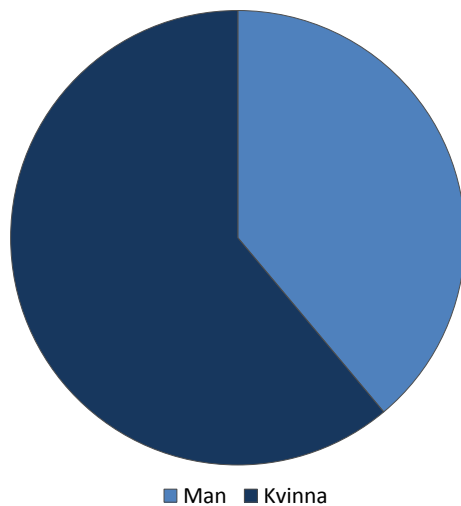
Sett till upplever från försökets inledande och fram till idag kan noteras att avgjort fler upplever en försämrad komfort på Västkustbanan relativt på Södra stambanan.

Avseende tillgång till plats på tågen, sedan försökets inledande och fram till idag, upplever resenärer på Södra stambanan en positiv förändring, medan resenärer på Västkustbanan upplever en påtaglig försämring.

Gruppen icke-resenärer med Öresundståg väljer i åtta fall av tio alternativet bil. Dessa anger komfort samt enkelhet och flexibilitet som avgörande faktorer i valet av bil som färdsmätt. Det som kan främst kan förmå icke-resenärerna att istället välja Öresundståg är lägre biljettpreiser samt mer pålitlig trafik

Resenärers resvanor inom försöket

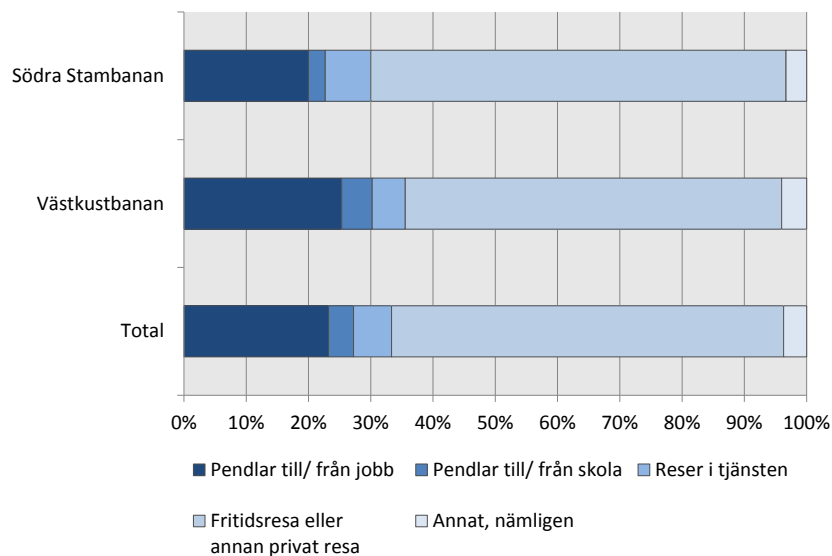
Könsfördelning



Figur 3.1: Könsfördelning. Bas: Samtliga resenärer

Sex av tio resenärer med Öresundståg är kvinnor, fördelningen på de olika sträckorna ser likadan ut.

Resans ärende

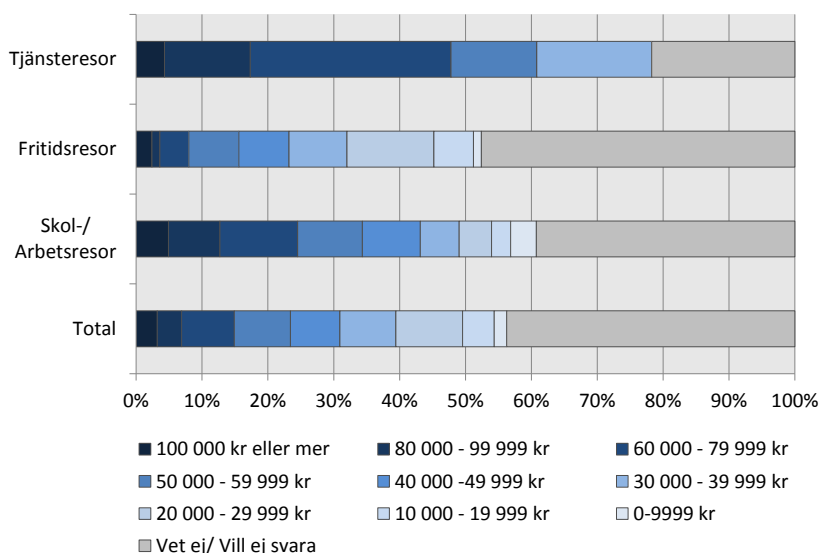


Figur 3.2: Resans ärende
Bas: Samtliga resenärer

Fördelningen över vad som vanligtvis är resornas ärende visar på att den största andelen resenärer utgörs av privat- och fritidsresenärer, 63 %.

Totalt 29 % arbetspendlar eller reser i tjänsten medan andelen studentresenärer endast är 4 %. Den låga andelen studentresenärer skulle kunna indikera att andelen ungdomar är något underrepresenterade i studien. Detta skulle kunna bero på kriteriet att respondent skall kunna nås över en fast telefonförbindelse i. Ungdomar har i lägre utsträckning en sådan i bostaden. Fördelningarna per sträckning är jämförbara, där andelen arbetspendlare/tjänsteresenärer är något högre på Västkustbanan.

Resans ärende per tjänste-, fritids- och skol-/arbetsresor i relation till inkomst



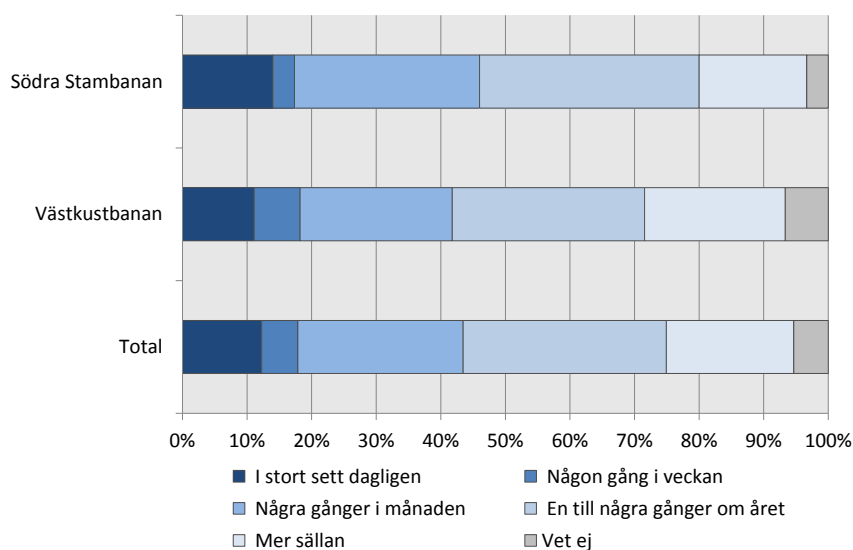
Figur 3.3: Resans ärende fördelat på tjänste-, fritids- och skol-/arbetsrelaterade resor och inkomst

Bas: Samtliga resenärer

Tjänsteresor avser här resor under arbetstid. Skol-/arbetsresor avser pendling till/från skola eller arbetsplats, dvs. resor som genomförs under fritid. Fritidsresor innefattar övriga privata reser.

Delar man in resenärerna i dessa grupper syns tydligt att tjänsteresenärerna tillhör hushåll med högre inkomster jämfört med de som pendlar eller gör andra fritidsresor. Drygt 40 % vill inte uppge hushållets månadsinkomst.

Resefrekvens per sträckning



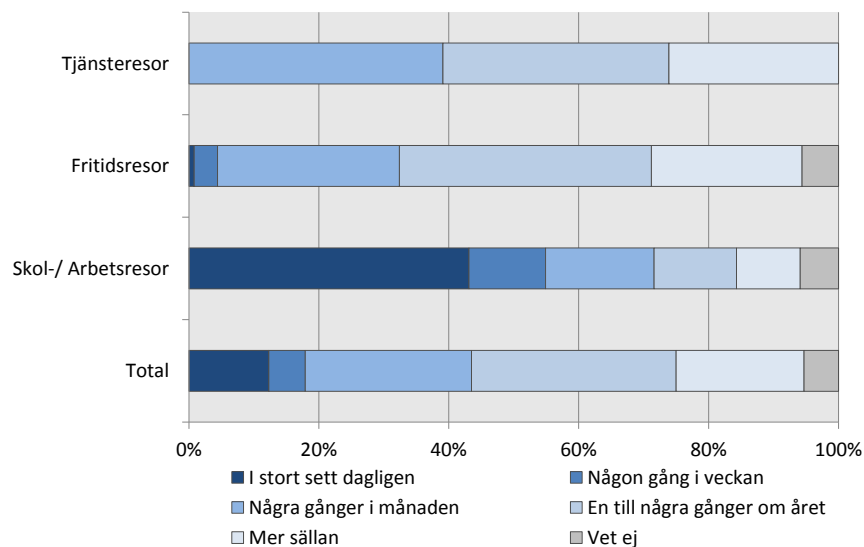
Figur 3.4: Resefrekvens, totalt inom försöket och per sträckning

Bas: Samtliga resenärer

18 % av resenärerna reser med Öresundståg inom försökets sträckningar varje vecka, varav 13 % av reser dagligen. Knappt hälften, 44 %, reser några gånger i månaden.

Nedbrytningen per sträckning visar på jämförbara fördelningar dem emellan. Andelen som reser dagligen är något högre på Södra stambanan.

Resefrekvens per tjänste-, fritids- respektive skol-/arbetsresor

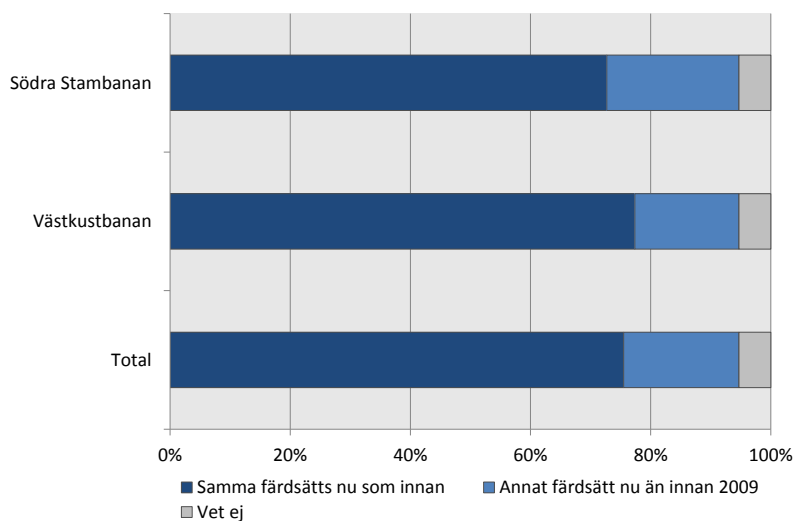


Figur 3.5: Resefrekvens, totalt inom försöket och fördelat på per tjänste-, fritids- respektive skol-/arbetsresor

Bas: Samtliga resenärer

Inte oväntat visar nedbrytningen att reseformerna skol- och arbetspendling sker med en högre frekvens än övriga resor. Dagligt resande med Öresundståg är betydligt mer vanligt i formerna skol- och arbetspendling.

Färdsätt idag relativt innan försöket

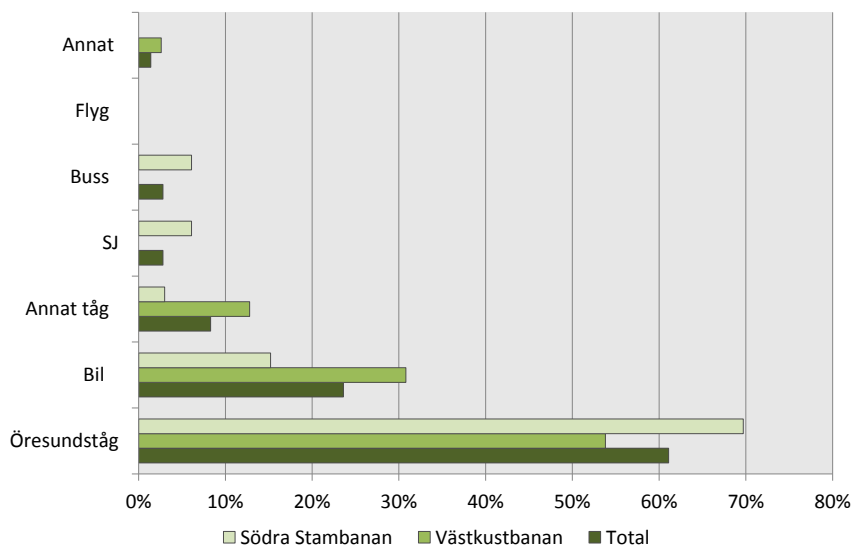


Figur 3.6: Färdsätt idag relativt innan försöket, (färdsätt gäller för den sträcka respondenten angett)

Bas: Samtliga resenärer

Ca en av fem av de som idag reser med Öresundståg inom försöket valde ett annat färdssätt innan försökets inledande.

Nytt färdssätt idag relativt innan försöket



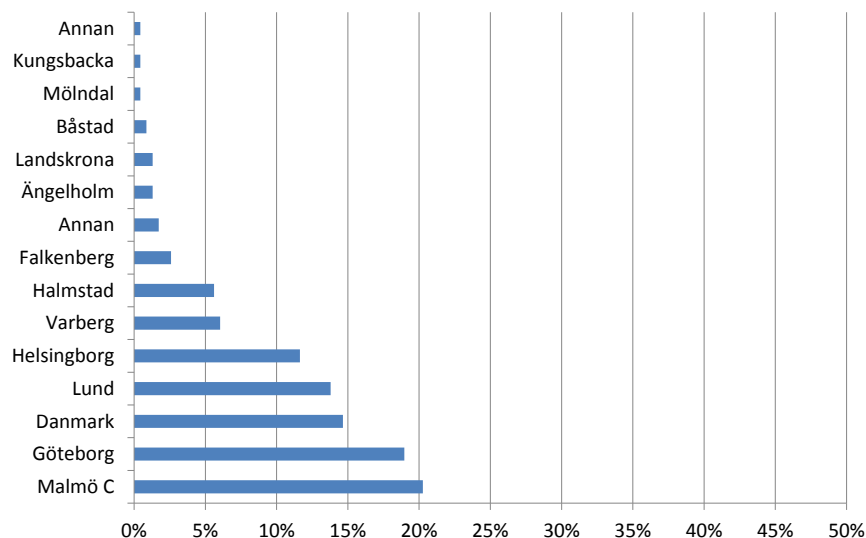
Figur 3.7: Om nytt färdssätt idag relativt innan försöket (färdssätt gäller för den sträcka respondenten angett)

Bas: De som angett att de har annat färdssätt idag än innan försökets inledande

De resenärer, 19 % som angett att de har ett annat färdssätt (på den sträcka som de angett att de reser) idag jämfört med innan försökets inledande har fått ange vilket färdssätt de har för samma sträcka idag. Av dem är det drygt 60 % som idag reser med Öresundståg. Det är en större andel som valt Öresundståg på Södra stambanan jämfört med Väst kustbanan.

När det gäller bil, är det knappt en fjärde del som idag åker bil, andelen är större på Väst kustbanan än på Södra stambanan.

Vanligaste måldestinationen på Väst kustbanan



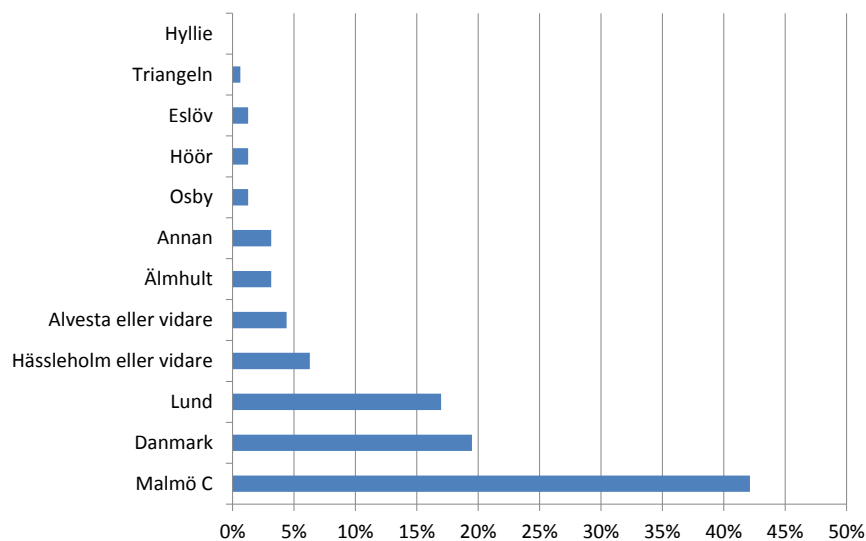
Figur 3.8: Vanligaste måldestinationen på Väst kustbanan

Bas: Resenärer på Väst kustbanan

Det är storstäderna inom försöket; Malmö, Göteborg samt även Helsingborg och Lund som är de destinationer som flest reser till på Väst kustbanan. Även Danmark/ Köpenhamn är ett vanligt förekommande resmål.

Det är en större spridning över måldestinationer på Väst kustbanan jämfört med Södra stambanan.

Vanligaste måldestinationen på Södra stambanan



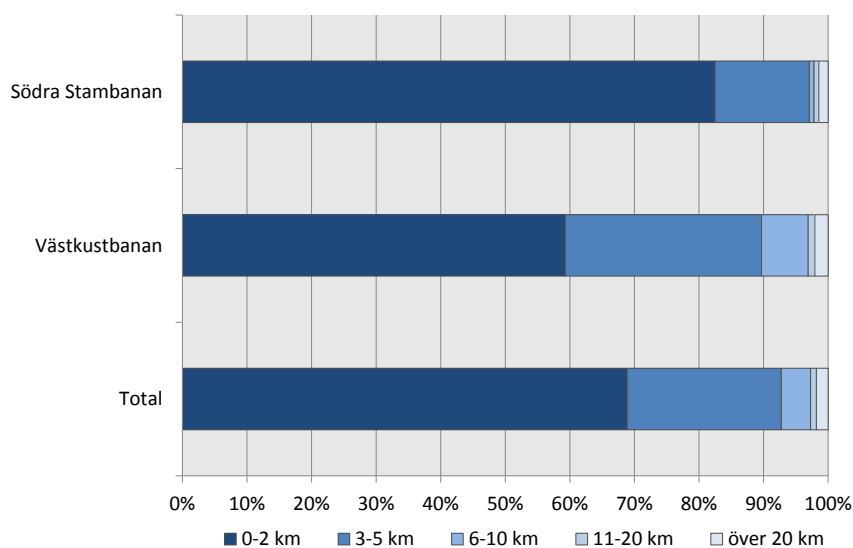
Figur 3.9: Vanligaste måldestinationen på Södra stambanan

Bas: Resenärer på Södra stambanan

Sett till måldestinationerna på Södra stambana framstår det som tydligt att det är resande till framför allt Malmö, men även till Lund samt över till Danmark/Köpenhamn som dominerar.

Koncentrationen till dessa destinationer är större för Södra stambanan relativt för Västkustbanan.

Avstånd till avresestation



Figur 3.10 Avstånd till avresestation

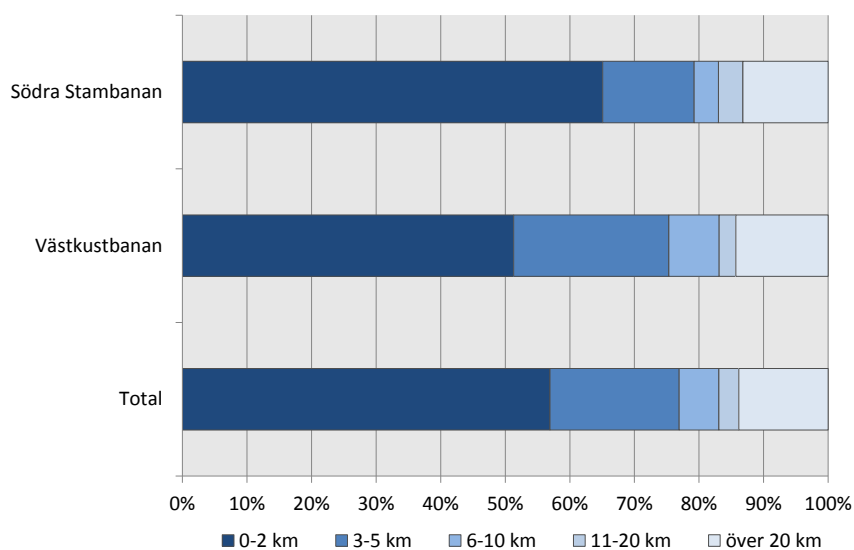
Bas: Samtliga resenärer som angivit sträcka (exkl vet ej)

Det är tydligt att närhet till avresestation är betydelsefullt vid valet att åka med Öresundståg. Över 80 % av de som angivit sträcka, bor inom 2 km och över 95 % inom 5 km till avresestationen.

Mönstret är än tydligare för Södra stambanan, där knappa 60 % av de som angivit sträcka bor inom 2 km till avresestationen.

Att ha i åtanke för resultatet för denna fråga är att urvalet är baserat på att man bor i en kommun och tätort där den finns en tågstation där Öresundståg stannar. Fortfarande framstår dock bilden att de flesta som reser med Öresundståg är de som har allra närmast stationen.

Avstånd från ankomstation



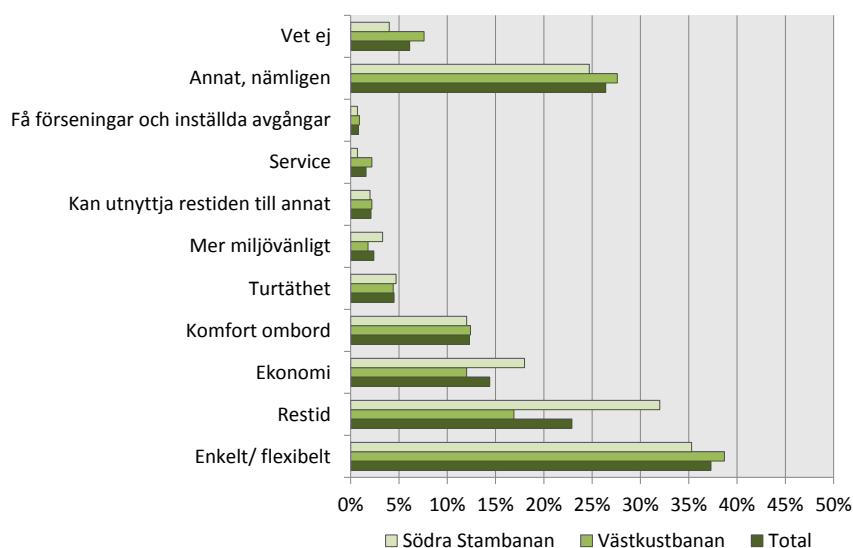
Figur 3.11: Avstånd från ankomstation till slutadress

Bas: Samtliga resenärer som angivit sträcka (exkl vet ej)

Resultaten här visar på att 65% av de som angivit sträcka har en kort återstående sträcka till sitt mål, när man väl ankommer till stationen med Öresundståg. Det faktum att de mest frekvent tillresta stationerna, såsom Malmö C, Lund, Göteborg C samt Köpenhamn, har centrala lägen tycks vara betydelsefullt för de flesta resenärer.

Ca en tredjedel av respondenterna svarade "Vet ej" på denna fråga. Dessa är exkluderade ur redovisningen ovan.

Huvudsaklig anledningen till att resa med Öresundståg



Figur 3.12: Huvudsaklig anledningen till att resa med Öresundståg (max två alternativ/ respondent)

Bas: Samtliga resenärer

Svarsfördelningen visar att enkelhet/ flexibilitet följt av restid är de allra viktigaste anledningarna till att man väljer Öresundståg som färdmedel längs sträckningarna.

Avseende angivna anledningen resetid förekommer en tydlig skillnad mellan sträckningarna. Resenärer på Södra stambanan anger denna anledning nästan dubbelt så ofta som resenärer på Väst kustbanan.

Ekonomi är den tredje mest vanligt förekommande anledningen till att resa med Öresundståg. Även här är denna anledning mer betydelsefull bland resenärer på Södra stambanan.

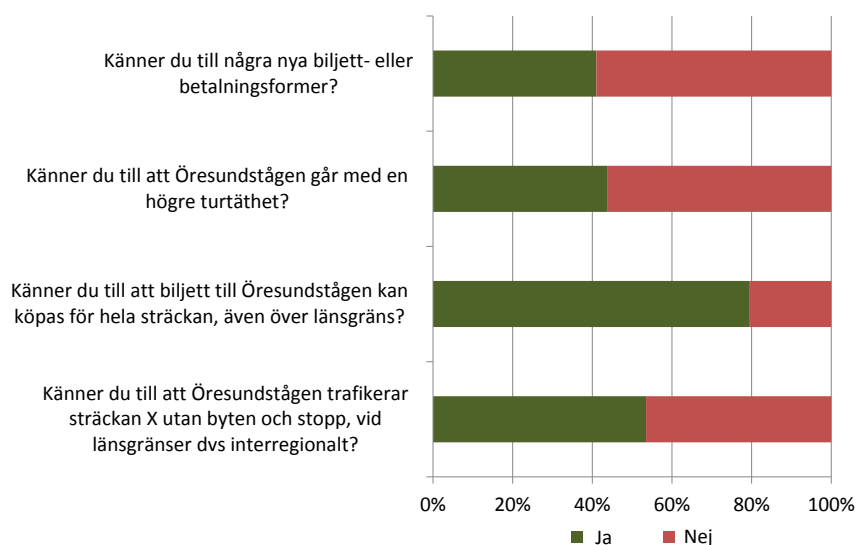
Notabelt är att faktorerna "Få förseningar och inställda avgångar", "Service", "Kan utnyttja restiden till annat" alla förekommer med låg frekvens. Inte heller att tåg är ett mer miljövänligt färdmedel är en anledning till att välja att Öresundståg.

Av de som nämnt annan anledning rör de mest frekventa svaren att man inte har något annat alternativ, det är det tåget som går. Många tycker det är skönt att slippa köra bil, och att det är snabbt och smidigt.

Kännedom om effekterna av Öresundstågstrafiks-försöket

Detta avsnitt avhandlar resenärernas kännedom om förändringar i utbudet av tågresor längs sträckningarna sedan försökets inledning. Resultaten visar på en hög grad av samstämmighet i kännedomsnivå mellan sträckningarna, i de fall förändring är förekommande på båda sträckningarna.

Kännedom om tågutbudet på sträckningarna



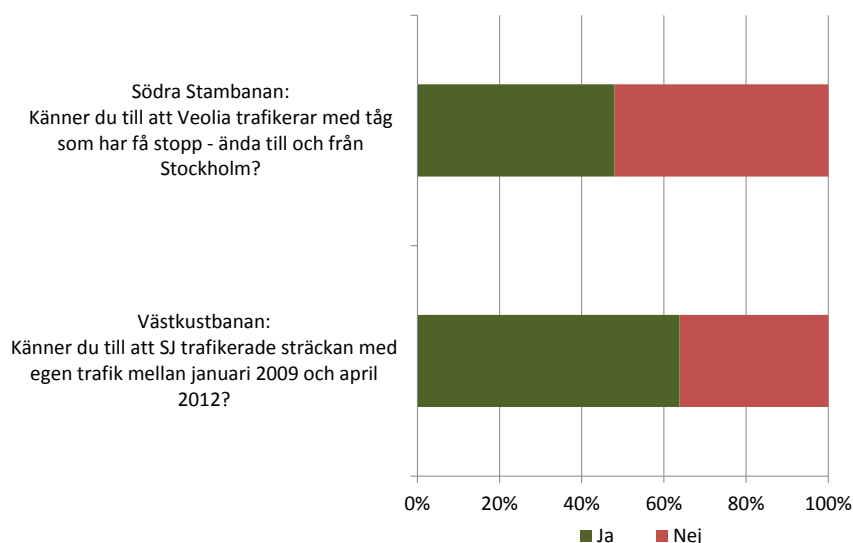
Figur 3.13: Kännedom om tågutbudet på sträckningarna efter försökets inledande
Bas: Samtliga resenärer

Ca fyra av tio, oavsett sträckning, känner till att nya biljett- eller betalningsformer har införts sedan försökets inledande.

Något fler, 43-45 %, känner till att Öresundstågen går med en högre turtäthet sedan försökets inledning.

Den förändring som flest tycks känna till är att biljett, sedan försökets inledning nu kan köpas för resor interregionalt. Ca åtta av tio känner till denna förändring.

Kännedom om tågutbudet på sträckningarna

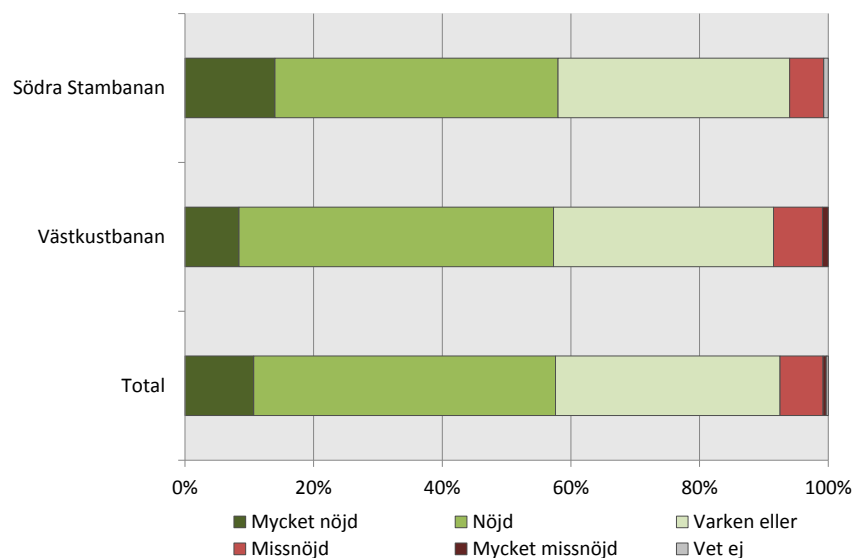


Figur 3.14: Kännedom om tågutbudet på sträckningarna efter försökets inledande
Bas: Samtliga resenärer på aktuell sträcka för respektive fråga

Det råder en hög kännedom bland resenärerna på Södra stambanan om att Veolia trafikerar sträckan, med trafik som går ända upp till Stockholm. Närmare varannan resenär känner till detta alternativ. Bland resenärerna på Väst kustbanan råder en hög kännedom att SJ trafikerade sträckningen med egen trafik fram till och med april 2012. Ca två av tre har kännedom om detta.

Upplevelser av effekterna av Öresundstågstrafiks-försöket

Nöjdhet med Öresundståget

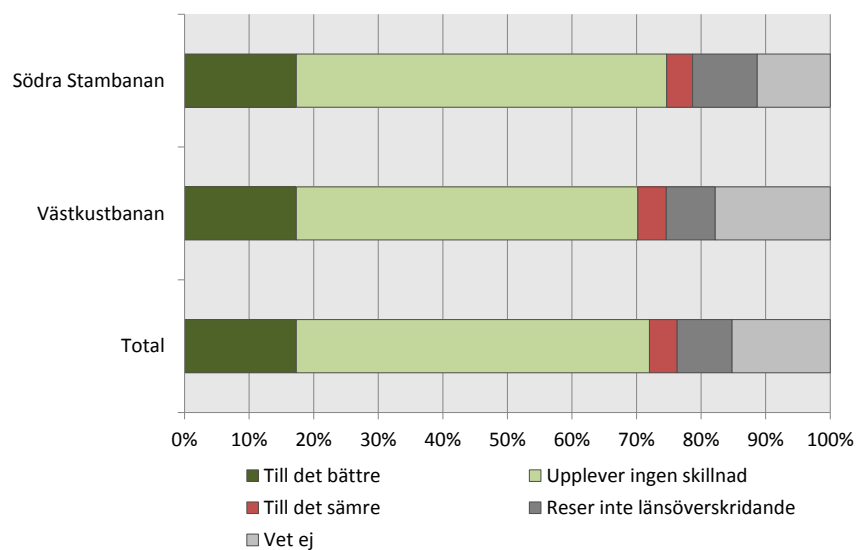


Figur 3.15: Sammantagen nöjdhet av att resa med Öresundstågen inom försöket idag.
Bas: Samtliga resenärer

När resenärerna med Öresundståg inom försöket får skatta sin totala nöjdhet kan noteras att en mycket hög generell kundnöjdhet råder. Hela 59 % är mycket nöjda eller nöjda – att jämföra med de 7 % som är missnöjda eller mycket missnöjda.

En skillnad i resultaten mellan sträckningarna är att något färre är mycket nöjda på Västkustbanan än på Södra stambanan.

Upplevda förändringar i möjligheten att resa länsöverskridande

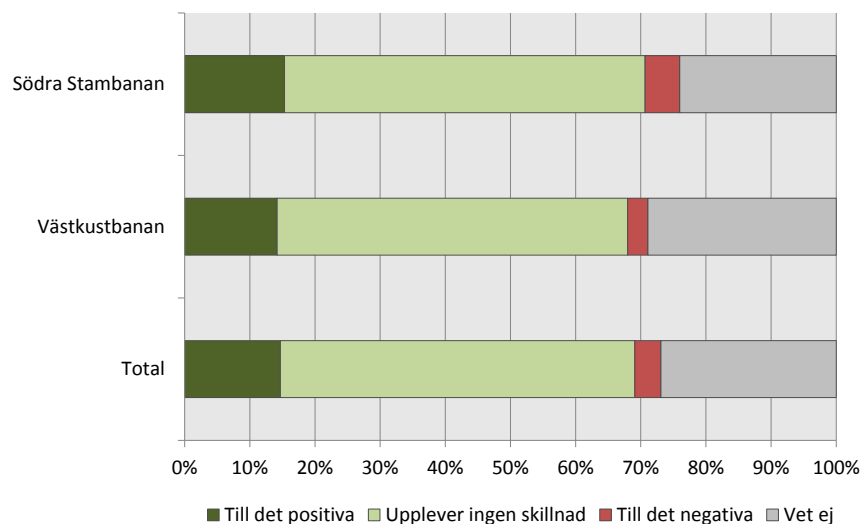


Figur 3.16: Upplevda förändringar i möjligheten att resa länsöverskridande med Öresundståg, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

Bas: Samtliga resenärer

Påtagligt fler upplever att förutsättningarna till att resa länsöverskridande har förbättrats sedan försökets inledande, jämfört med situationen innan försökets inledande. Notabelt är dock att varannan resenär inte upplever någon förändring i möjligheterna att resa länsöverskridande.

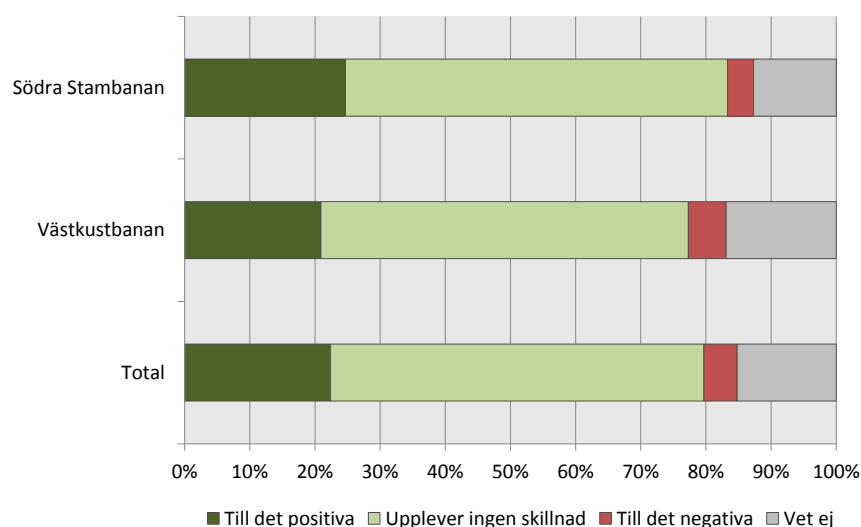
Upplevda förändringar avseende samordningen mellan de olika länen när man köper biljetter



Figur 3.17: Upplevda förändringar avseende samordningen mellan de olika länen när man köper biljetter till Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009
Bas: Samtliga resenärer

Fler personer upplever en positiv än en negativ förändring sedan försökets inledande avseende länens samordning av biljetter. Huvuddelen, drygt hälften, upplever dock ingen skillnad och bilden är densamma för de båda sträckningarna. På denna fråga är andelen som angett "Vet ej" påtagligt stor, närmare 30 %.

Upplevda förändringar avseende tillgänglig information och reseutbudet

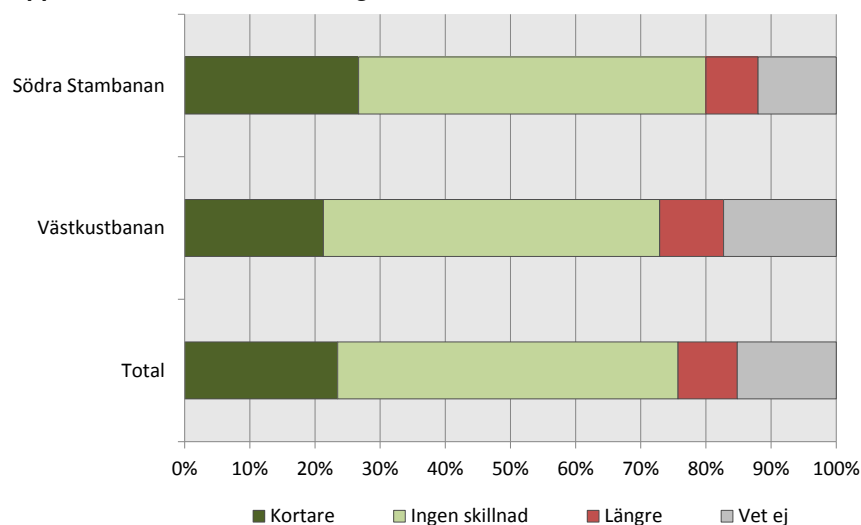


Figur 3.18: Upplevda förändringar avseende tillgänglig information om Öresundstågen och reseutbudet, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009
Bas: Samtliga resenärer

Avgjort fler upplever en positiv än en negativ förändring avseende tillgänglig information om Öresundstågen och reseutbudet.

Huvuddelen, drygt hälften, upplever dock ingen skillnad och bilden är densamma för de båda sträckningarna. Även de som anger svarsalternativ 'Vet ej' skulle kunna antagas att de ej har upplevt någon skillnad avseende tillgänglig information och reseutbud. Tolkar man svaret från denna grupp på detta sätt, blir den totala andelen som inte upplevt någon skillnad en klar majoritet.

Upplevelse av kortare eller längre restider



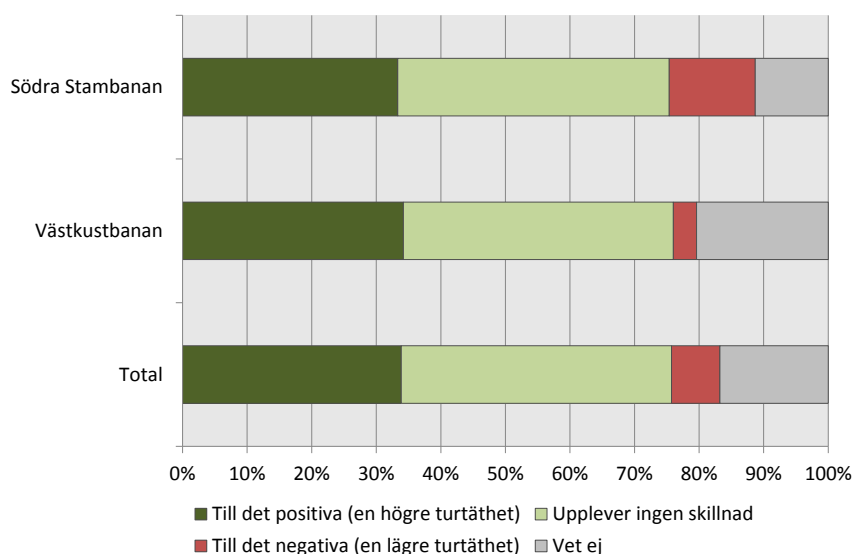
Figur 3.19: Upplevelse av kortare eller längre restider med Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

Bas: Samtliga resenärer

Återigen upplever betydligt fler en positiv än en negativ förändring – i detta fall snarare kortare än längre restider. Resultatet är något tydligare på Södra stambanan jämfört med Väst kustbanan.

Drygt hälften av respondenterna upplever dock ingen skillnad i restider, denna andel är lika stor på båda sträckningarna. Adderar man de som angett 'Vet ej' till denna kategori, utgör den totala andelen om inte upplevt någon skillnad en klar majoritet.

Upplevelse av förändrad turtäthet



Figur 3.20: Upplevelse av förändrad turtäthet på Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

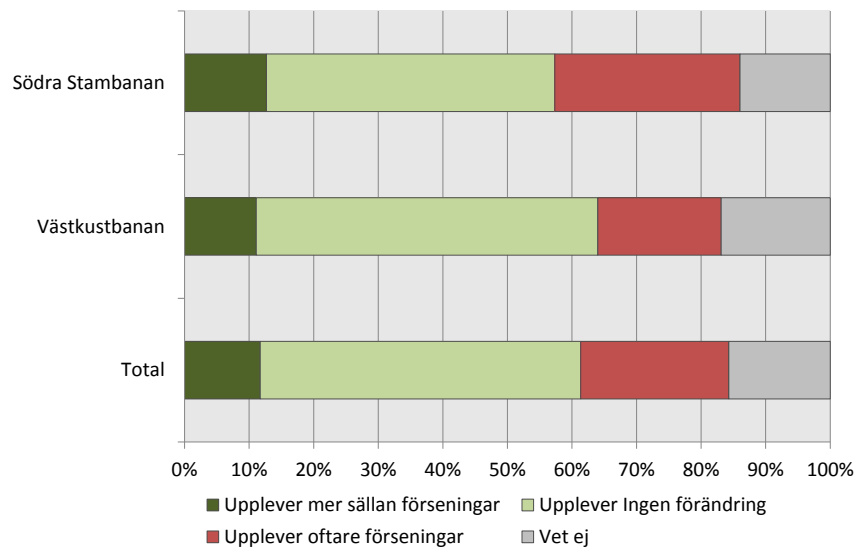
Bas: Samtliga resenärer

Avseende upplevelser om förändringar i Öresundstågens turtäthet kan tydliga resultat noteras. På båda sträckningarna upplever en tredjedel av resenärerna en ökad turtäthet.

Avseende andelen som upplever en försämrad turtäthet kan noteras att denna andel är avgjort större bland resenärer på Södra stambanan relativt resenärer på Väst kustbanan.

För båda sträckningar gäller dock att drygt fyra av tio resenärer inte upplever någon förändring alls vad gäller turtäthet. Adderar man de som svarat 'Vet ej' har en majoritet inte upplevt med någon förändring avseende turtäthet.

Upplevelse av förändrad förekomst av förseningar



Figur 3.21: Upplevelse av förändrad förekomst av förseningar på Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

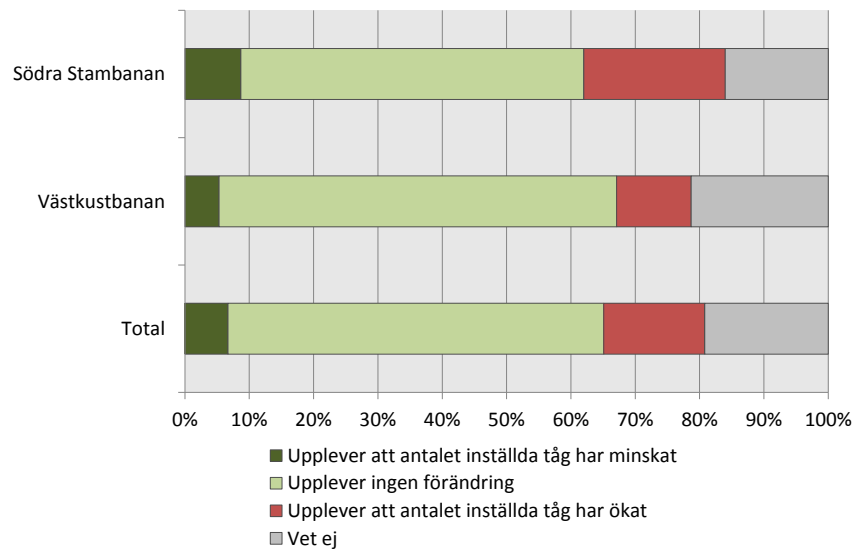
Bas: Samtliga resenärer

Notabelt är att två av tio upplever en ökad förekomst av förseningar sedan försökets inledning, vilket är dubbelt så många jämfört med de som mer sällan upplever förseningar.

Upplevelsen av ökad förekomst av förseningar är vanligare på Södra stambanan än på Västkustbanan.

Cirka varannan resenär upplever ingen förändring när det gäller förekomst av förseningar. Adderar man de som svarat 'Vet ej' till denna kategori, har en majoritet inte upplevt någon förändring avseende förekomst av förseningar.

Upplevelse av förändrad förekomst av inställda tåg



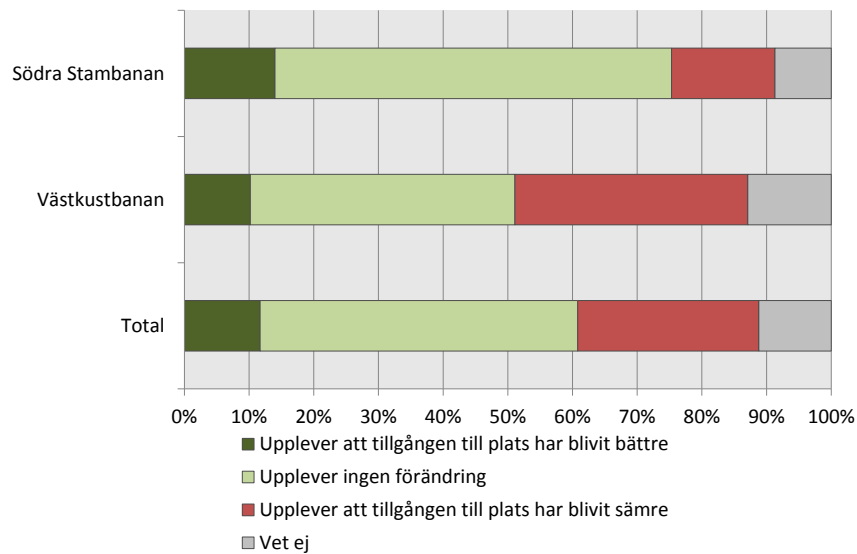
Figur 3.22: Upplevelse av förändrad förekomst av inställda tåg på Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

Bas: Samtliga resenärer

Även avseende upplevd förekomst av inställda tåg är det fler som upplever en ökad förekomst än en minskad sådan. Notabelt är att dubbelt så många, 22 %, upplever en ökad förekomst av inställda tåg på Södra stambanan jämfört med hur många som upplever detta på Väst kustbanan.

Ca sex av tio på båda sträckningarna upplever ingen förändring i antalet inställda tåg. Adderar man de som svarat 'Vet ej' till denna kategori, har ca åtta av tio inte upplevt någon förändring.

Upplevelse av förändring avseende tillgång till plats



Figur 3.23: Upplevelse av förändring avseende tillgång till plats nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

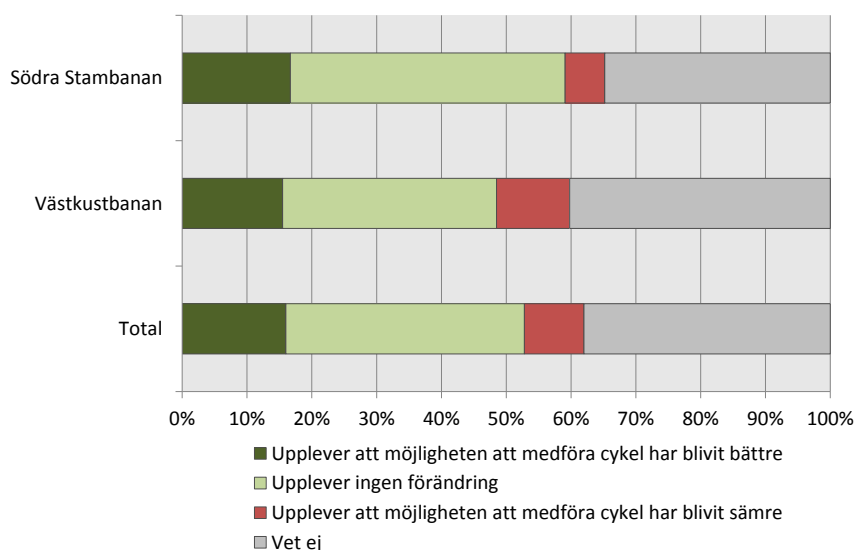
Bas: Samtliga resenärer

Ett tydligt resultat är att andelen som upplever att tillgången till plats på tågen blivit sämre är påtagligt större än de som istället upplever en positiv förändring.

I första hand förklaras detta att resenärer på Väst kustbanan upplever en försämrad tillgång till plats, 36 % av resenärer på Väst kustbanan upplever detta, jämfört med 16 % av resenärerna på Södra Stambanan.

Adderar man de som svarat 'Vet ej' till de som uppger att de inte upplevt någon förändring, blir denna sammanslagna grupp en majoritet och detta på båda sträckningarna.

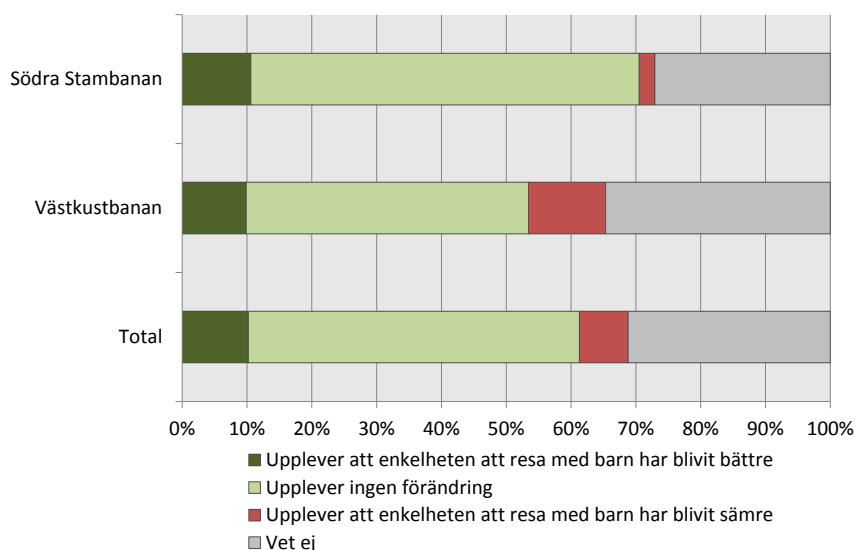
Upplevelse av förändring vad gäller möjligheten att medföra cykel ombord



Figur 3.24: Upplevelse av förändring vad gäller möjligheten att medföra cykel ombord på Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009
Bas: Samtliga resenärer exkl. de som angett att de inte reser med cykel

Fler resande med cykel upplever en positiv förändring avseende möjligheten att medföra cykel ombord på Öresundstågen, relativt antalet som upplevt en negativ förändring. Emellertid upplever en klar majoritet inte någon förändring alls, inberäknad även de som svarat 'Vet ej'.

Upplevelse av förändring vad gäller enkelheten att resa med barn

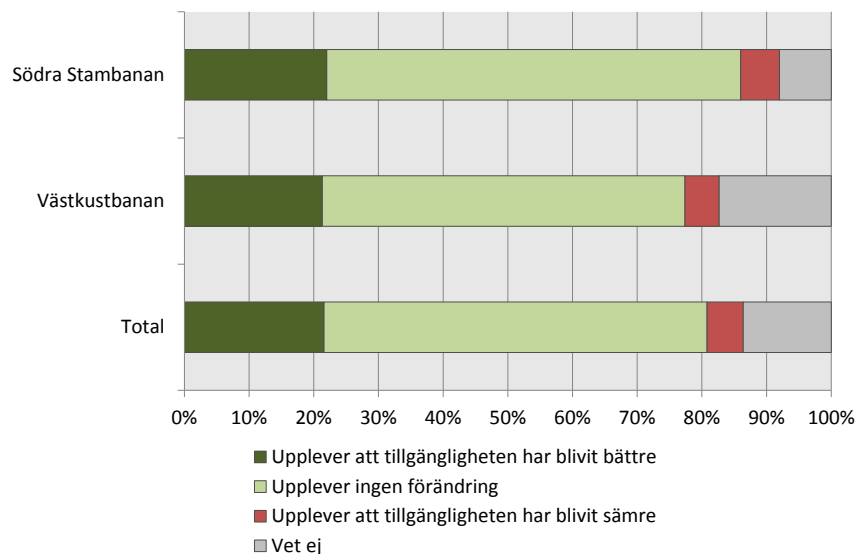


Figur 3.25: Upplevelse av förändring vad gäller enkelheten att resa med barn ombord på Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009
Bas: Samtliga resenärer exkl. de som inte reser med barn

Något fler resenärer med barn upplever en positiv förändring avseende enkelheten att resa med barn, jämfört andelen som upplever en negativ förändring. Skillnaden är dock marginell. Det är fler på Väst kustbanan som upplever att det blivit mindre enkelt att resa med barn, relativt andelen för Södra stambanan.

Åtta av tio upplever dock inte någon förändring alls, inkluderat de som svarat 'Vet ej'.

Upplevelse av förändring vad gäller tillgängligheten och enkelheten



Figur 3.26: Upplevelse av förändring vad gäller tillgängligheten och enkelheten att resa med Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

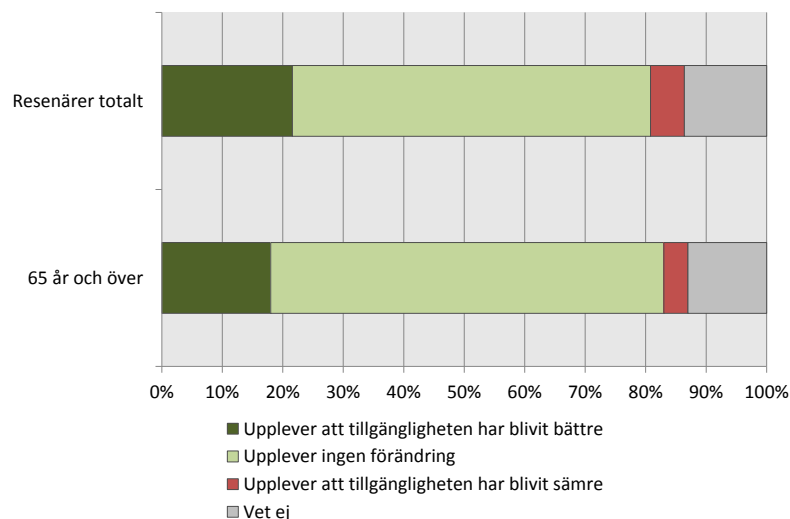
Bas: Samtliga resenärer

En klart högre andel upplever att tillgängligheten och enkelheten att resa med Öresundståg har blivit bättre, jämfört andelen som upplever en försämring.

En majoritet upplever dock ingen förändring alls i tillgänglighet eller enkelhet i att bruka Öresundståg. Adderar man de som svarat 'Vet ej' till denna kategori, blir bilden än tydligare.

Tillgänglighet och enkelhet är avgörande faktorer för att pensionärer skall kunna använda Öresundståg. Bryter man ut resultaten för resenärer 65 år och över ser man motsvarande bild som ovan – de tycks inte anse att det är vare sig enklare eller svårare att resa med Öresundståg relativt resenärspopulationen som helhet.

Upplevelse av förändring vad gäller tillgängligheten och enkelheten, resenärer 65 år och över

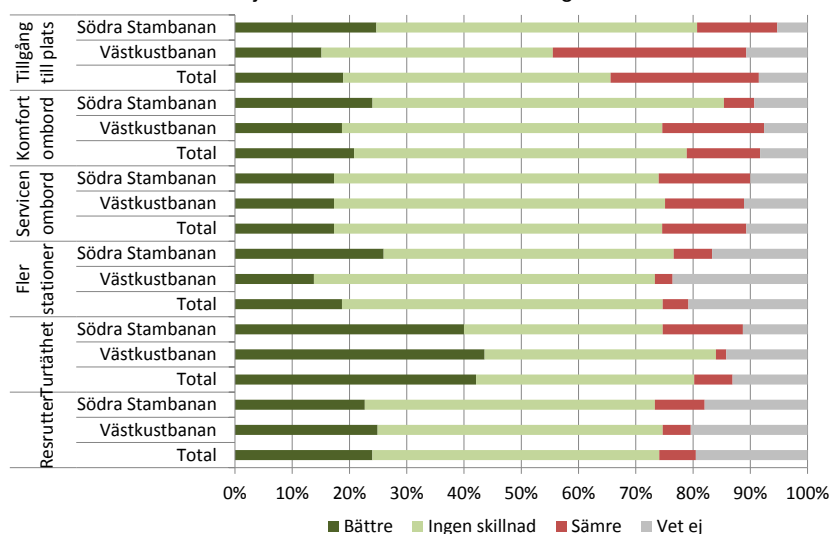


Figur 3.27: Upplevelse av förändring vad gäller tillgängligheten och enkelheten att resa med Öresundstågen, nu jämfört med före försökets inledande, januari 2009

Bas: Samtliga resenärer

Upplevelse av förändring avseende Öresundstågen fram till idag

Denna fråga belyser upplevda förändringar på en rad faktorer sedan försökets inledande, d.v.s. sedan januari 2009, och fram till idag.



Figur 3.28: Upplevelse av förändring avseende Öresundstågen, efter januari 2009 och fram till idag. Bas: Samtliga resenärer

En klart högre andel upplever att resrutterna förbättrats sedan försökets inledning och fram till idag, relativt den andel som upplever att de försämrats. Inga påtagliga skillnader mellan sträckningarna råder.

Ett än tydligare resultat kan utläsas avseende upplevelsorna av förändringar i turtätheten sedan försökets inledande. På båda sträckningarna upplever en påtagligt större andel att turtätheten förbättrats – ca fyra av tio upplever detta.

Andelen som upplever en försämring är påtagligt större för resenärer på Södra stambanan, 14 %, jämfört med endast 2 % för resenärer på Väst kustbanan.

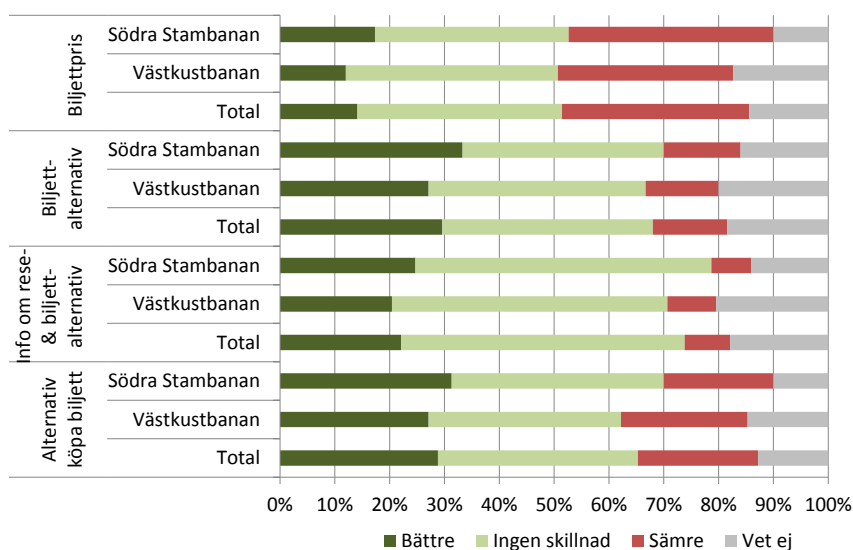
Påtagligt fler upplever en positiv än en negativ förändring även avseende antalet hållplatser/stationer sedan försökets inledning och fram till idag. Denna effekt är klart tydligare för Södra stambanan relativt Väst kustbanan.

Avseende servicen ombord motsvarar grupperna som upplever en positiv förändring de som upplever en negativ. Ingen större skillnad råder heller mellan sträckningarna.

Något fler upplever att komforten förbättrats sedan försökets inledning och fram till idag, relativt den andel som upplever att den försämrats. Det mest tydliga resultatet när det gäller komforten är att andelen som upplever en försämring är avgjort större på Väst kustbanan jämfört med Södra stambanan.

Även avseende faktorn tillgång till plats är det totalt sett fler som upplever en försämring relativt de som upplever en förbättring sedan försökets inledande och fram till idag. Nedbrutet per sträckning kan dock noteras motstridiga resultat mellan sträckningarna – på Väst kustbanan är det påtagligt fler som upplever en försämring (34 %) jämfört med andelen som upplever en förbättring (15 %). På Södra stambanan, däremot, är det fler som upplever en förbättrad platstillgång relativt de som upplever en försämrad sådan.

Upplevelse av förändring avseende Öresundstågen fram till idag



Figur 3.29: Upplevelse av förändring avseende Öresundstågen, efter januari 2009 och fram till idag.

Bas: Samtliga resenärer

När det gäller alternativ att köpa biljett motsvarar grupperna som upplever en positiv förändring de som upplever en negativ. Ingen påtaglig skillnad råder heller mellan sträckningarna.

Det är fler som upplever en positiv utveckling sedan försökets inledning och fram till idag avseende faktorn 'Information om rese- och biljettalternativ', relativt de som upplever en negativ sådan. Bilden är densamma för de två sträckningarna.

Avseende tillgängliga biljettalternativ framkommer motsvarande bild – påtagligt fler upplever en positiv än en negativ förändring sedan försökets inledning och fram till idag.

Avseende biljettpriserna råder dock motsatt bild – fler upplever en försämring än en förbättring. Sedan försökets inledning och fram till idag upplever man alltså att biljettpriserna gått upp.

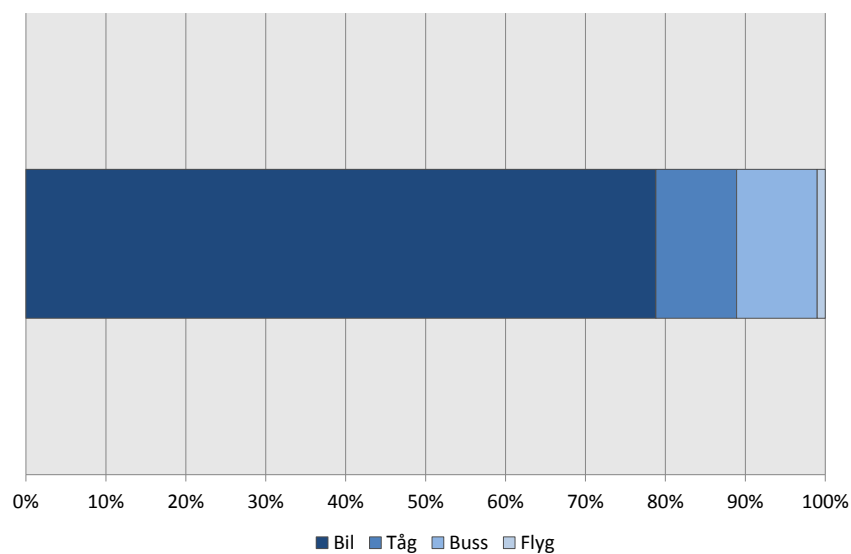
En trend i resultaten för ovanstående faktorer är att en majoritet inte upplevt någon förändring sedan januari 2009 och fram till idag. Adderar man de som angivit svarsalternativ 'Vet ej' till blir trenden än tydligare.

Resultat icke-resenärer Öresundstågstrafiks-försöket

I denna redovisning av icke-resenärer med Öresundståget inom försöket har inkluderats endast de respondenter som angivit att de de facto genomför resor längs någon av sträckningarna, men med ett annat huvudsakligt färdmedel än Öresundståg

Resvanor icke-resenärer

Färdmedel när man reser till annan ort

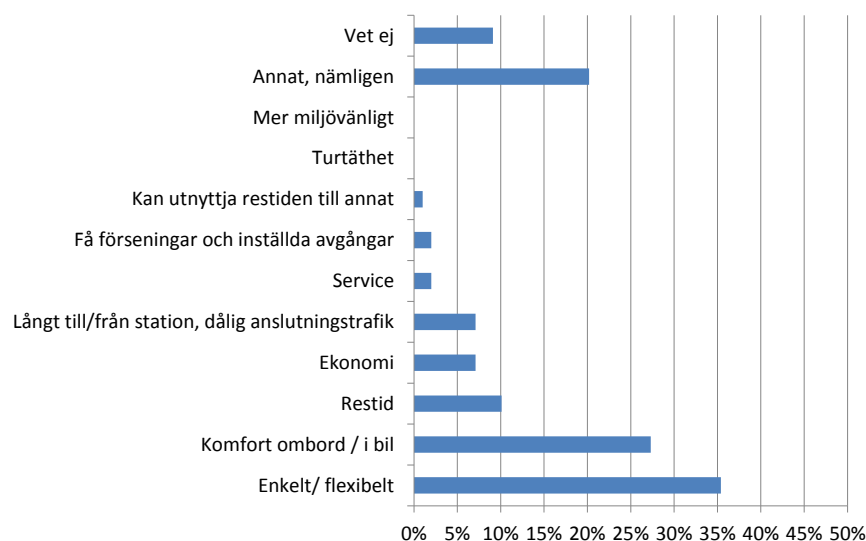


Figur 3.30: Färdmedel man oftast använder sig av när man reser till annan ort

Bas: Samtliga icke-resenärer

Nästan åtta av tio som inte reser med Öresundståg istället åker bil när de tar sig till annan ort.

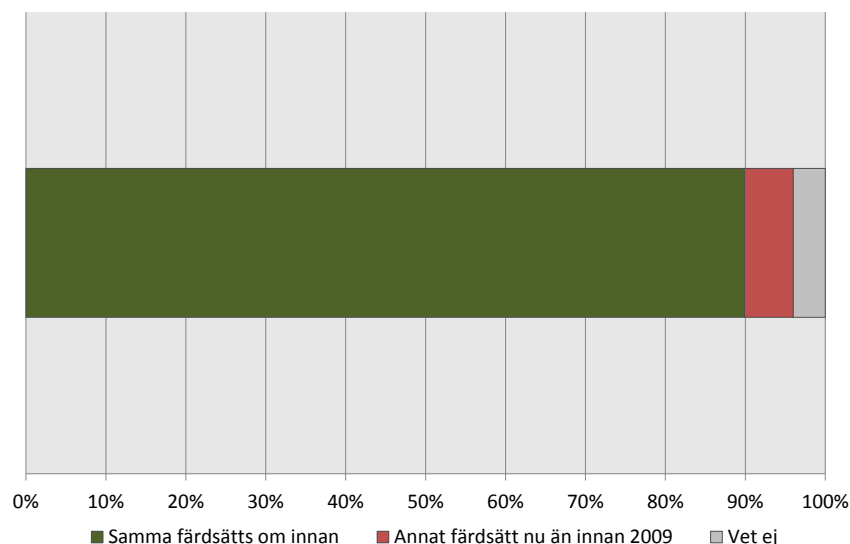
Anledning till annat färdmedel istället för att resa med Öresundståg.



Figur 3.31: Anledning till att man vanligtvis väljer annat färdmedel istället för att resa med Öresundståg. Bas: Samtliga icke-resenärer

De oftast nämnda faktorerna till varför man väljer det färdmedel man gör är komfort samt enkelhet/flexibilitet, vilka båda är karaktäristiska för bilåkande. Resultaten får anses vara förväntade sett till den höga koncentrationen bilister bland de svarande. Svaren angivna på det öppna alternativet "Annat" bekräftar att enkelhet, flexibilitet och komfort är de bakomliggande orsakerna till att man väljer annat färdmedel.

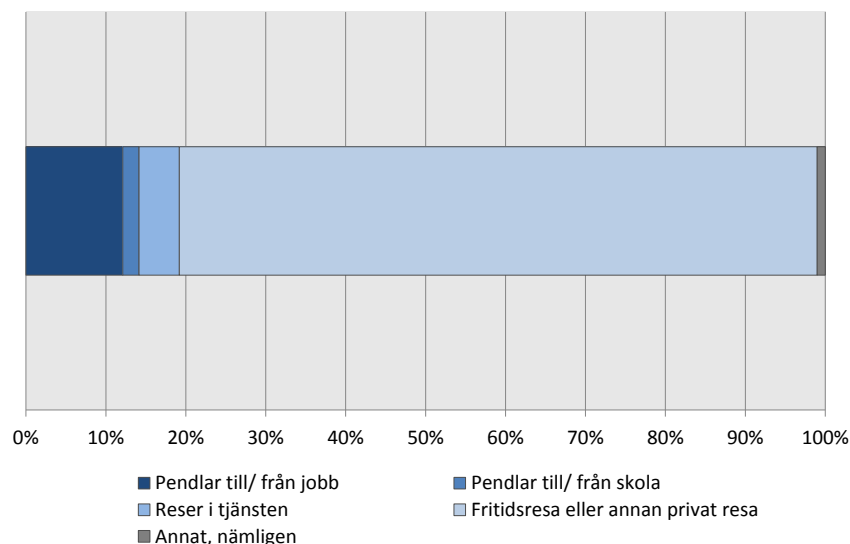
Jämfört med innan januari 2009, har ditt huvudsakliga färd sätt förändrats



Figur 3.32: Jämfört med innan januari 2009, har ditt huvudsakliga färd sätt vid resor till annan ort i Sydsverige förändrats? Bas: Samtliga icke-resenärer

Värt att uppmärksamma är att nio av tio av de som väljer annat färdssätt än Öresundståget idag, reser med samma färdssätt som innan försökets inledande, januari 2009. Det är alltså få personer i denna grupp som har bytt färdssätt över huvudtaget de senaste åren.

Resans vanligaste ärende vid resande till annan ort



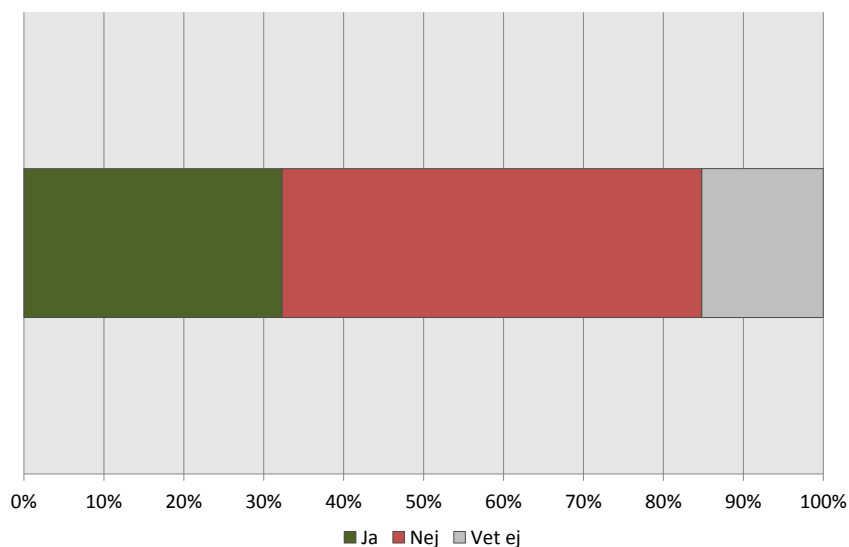
Figur 3.33: Resans vanligaste ärende vid resande till annan ort

Bas: Samtliga icke-resenärer

Liksom i fallet resenärer med Öresundståg inom försöket, är fritidsresande den allra vanligaste reseformen även bland de som inte reser med Öresundståg.

Icke-resenärers kännedom om effekterna av Öresundstågstrafikförsöket

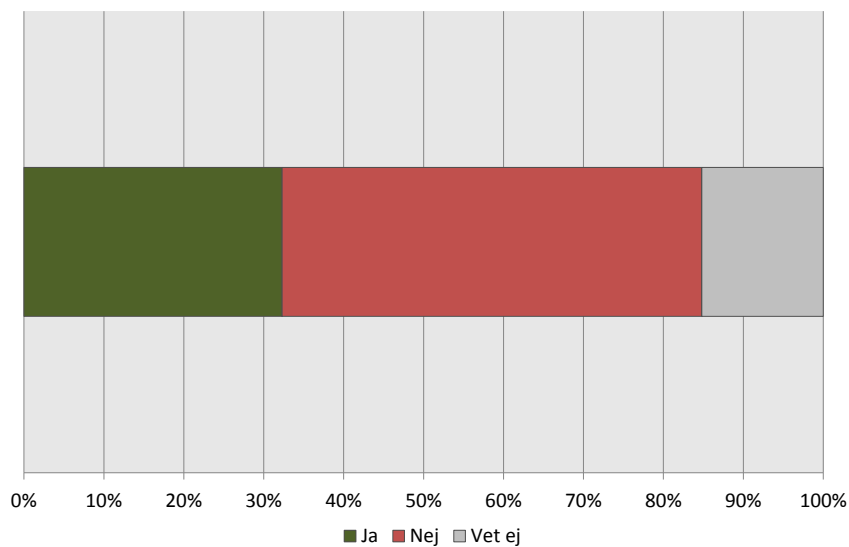
Kännedom om att Öresundstågen går med en högre turtäthet



Figur 3.34: Kännedom om att Öresundstågen går med en högre turtäthet efter försökets inledande. Bas: Samtliga icke-resenärer

Även bland icke-resenärer finns en relativt hög kännedom om att Öresundstågen börjat gå med en högre turtäthet. En av tre känner till detta.

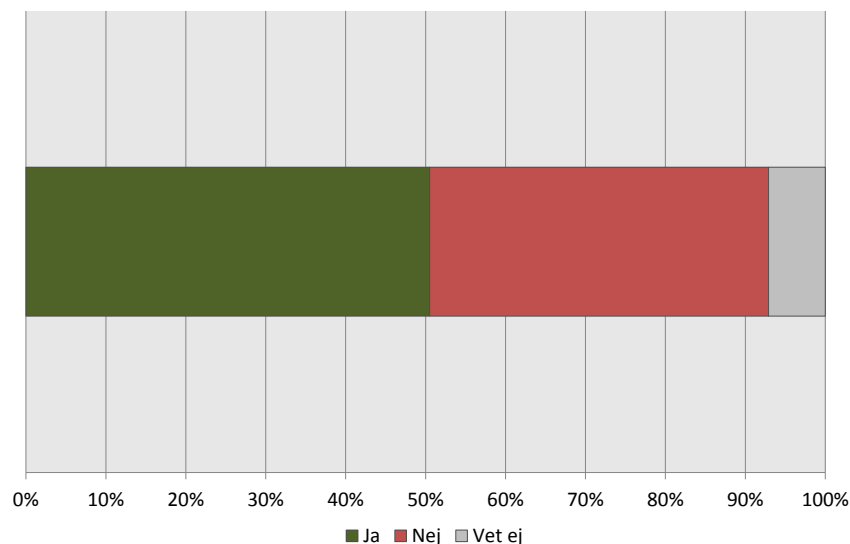
Kännedom om att Öresundstågen trafikerar sträckorna interregionalt



Figur 3.35: Kännedom om att Öresundstågen trafikerar sträckorna utan byten och stopp vid länsgränser, dvs. interregionalt, efter försökets inledande
Bas: Samtliga icke-resenärer

Bilden är densamma avseende kännedom om att Öresundstågen sedan försökets inledande trafikerar sträckorna utan byten och stopp vid länsgränser. En av tre icke-resenärer känner till detta.

Kännedom om att biljett kan köpas för hela sträckan

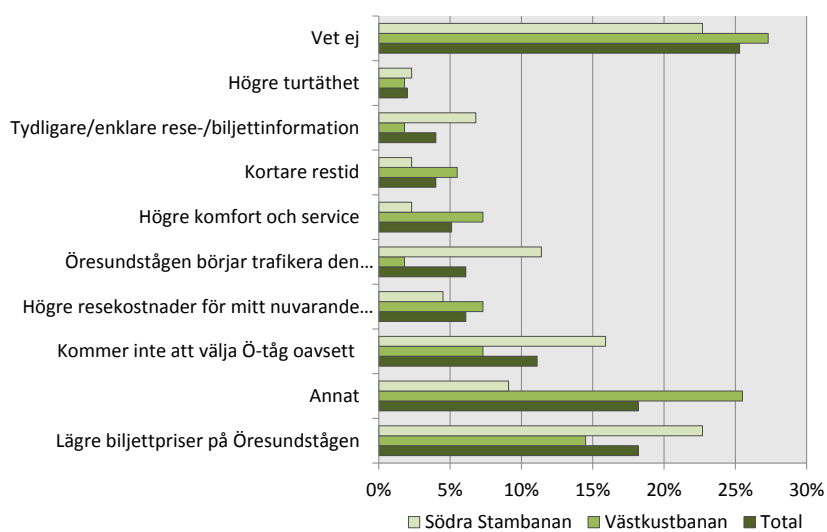


Figur 3.36: Kännedom om att biljett kan köpas för hela sträckan, även över länsgräns, efter försökets inledande

Bas: Samtliga icke-resenärer

På denna punkt råder en än högre kännedom bland icke-resenärer – varannan känner till att biljett nu kan köpas för hela sträckan och även över länsgräns.

Vilka förändringar skulle få dig att välja Öresundståg



Figur 3.37: Vilka förändringar skulle få dig att välja Öresundståg framför ditt nuvarande färdssätt vid resor till annan ort?

Bas: Samtliga icke-resenärer

Den enskilt viktigaste faktorn för att förmå icke-resenärer att börja välja Öresundstågen som färdmedel är lägre biljettpriser. Det är fler på Södra stambanan än på Västkustbanan som angett lägre biljettpris. Det är även fler på Södra stambanan som angett att om Öresundstågen ska börja trafikera den sträckan som man åker så kan de välja Öresundståg som färd sätt. Motsvarande andel på Västkustbanan är endast ett par procent.

På Västkustbanan anger man i större utsträckning högre komfort och kortare restid jämfört med de på Södra stambanan.

Vid granskning av angivna öppna svar på alternativ "Annat" ser man att det vanligast angivna svaret är lägre förekomst av förseningar med Öresundstågen. Detta gäller framför allt på Västkustbanan, som angett "annat" i betydligt större utsträckning än Södra stambanan.

3.2 Regionala kollektivtrafikmyndigheter

Samarbetet med övriga RKTm inom försöket

Intervjuerna med representanter från de fyra RKTm i studien påvisar ett väl fungerande samarbete och samordning angående Öresundstågstrafikförsöket dem sinsemellan. Det finns ett politiskt samverkansorgan där större strategiska och ekonomiska frågor behandlas, samt en styrelse med representanter från respektive länstrafikbolag för frågor av mer operativ karaktär. I tillägg till detta finns ett antal undergrupper för specifika frågor. Kontakterna sker framförallt på tränstemannanivå mellan länstrafikbolagen.

Intervjuerna visar att det finns en regelbundenhet i samverkansmötena. Upplevelsen är att några regioner är mer drivande än andra inom samarbetet men att samtliga är positiva till försöket och vill utveckla det vidare.

Samarbetet är även framgångsrikt såtillvida att involverade RKTms och länstrafikbolag förmått göra avkall på vissa egenintressen till förmån för den större helhet som försöket innebär. Ett exempel på detta är att länstrafikbolag avstått egna ambitioner på stationstäthet i sitt eget län, till förmån för kortare restider över länsgränser.

Biljettsamordningen inom försöket sker vid resor över länsgränserna. Detta ger enhetliga priser vid interregionala resor och möjlighet att köpa samma uppsättning biljetter för interregionala resor av samtliga länstrafikbolag. Reglerna och resevillkoren är sedan sommaren 2012 desamma i samtliga regioner på sträckningarna. Intervjuerna visar att enkelhet eftersträvas ur ett kundperspektiv, för kunden ska det vara så enkelt som möjligt att göra interregionala resor.

Den gemensamma rese- och ruttinformationen tillgodoses genom Öresundstågens kommunikationsplattform, därtill har varje länstrafikbolag egen information till sitt län. I likhet med biljettsystemet är det här en enkelhet för kunden som eftersträvas.

Samordningen av störningsinformation sker över länsgränserna. Hanteringen av störningsinformationen är ett utvecklingsområde, enligt berörda RKTMs. Det är även den faktorn som resenärerna är mest missnöjda med.

Berörda RKTMs upplever att resenärerna uppfattar Öresundstågen som en integrerad helhet över regionerna, vilket även är en uttalad ambition. Resenärerna är generellt sett nöjda, framförallt med den ökade turtätheten och att det därmed har blivit enklare att arbetspendla. Utvecklingsområdet för resenärerna är, som nämnts tidigare, störningsinformationen.

På vissa sträckningar på Väst kustbanan är efterfrågan väldigt hög och det har initialt varit problematiskt att tillgodose det ökade trycket efter SJ:s utträde i april 2012.

Försökets påverkan på de lokala trafikförsörjningsprogrammen

Det lokala trafikförsörjningsprogrammet baseras på en dialog med medborgare, näringsliv och övriga intressenter i regionen, enligt respondenterna från RKTMs. Det förekommer även kommunala och regionala trafikråd där önskemål fångas upp. Försöket upplevs inte ha någon omfattande praktiskt påverkan på programmet, snarare har försöket påverkat på den övergripande strategin där det finns en ambition att stimulera interregionalt resande.

Berörda RKTMs har nyligen tagit fram sitt första trafikförsörjningsprogram, sedan omorganisationen och skapandet av RKTMs vid årsskiftet 2011/2012. RKTMs anser att trafikförsörjningsprogrammet numera föranleds av en högre grad av samordning med närliggande regioner, då perspektivet för långväga pendling har tillkommit som följd av försöket. Långpendlingen är nu en mer naturlig del av programmet, enligt respondenterna.

Samordning med andra lokala kollektivtrafikleverantörer

Samtlig samordning och planering av kollektivtrafik behandlas i trafikförsörjningsprogrammet. Ambitionen är, enligt intervjuade RKTMs, att resenärer ska erbjudas ett heltäckande paket oavsett färdmedel. För resenären ska det inte spela någon roll om man åker buss eller tåg, biljettsystemen ska vara integrerade i möjligaste mån.

De lokala anslutningarna med tåg och buss är i hög grad anpassade efter Öresundstågen, där Öresundstågen ses som "kroppspulsådern" och den viktigaste förbindelsen i regionen. Undantaget är Göteborgs- och Malmöområdet där Öresundstågen snarare ses som ett av flera alternativ och försöket i sig generellt inte har medfört någon anpassning av den övriga kollektivtrafiken.

Samarbetet med danska staten

Berörda RKTMs uppfattning är att samordningen med danska staten angående Öresundstågen är väl fungerande, med en gemensam målsättning och långsiktig strategi. Detta samarbete sköts dock i första hand av länstrafikbolagen och

Öresundståg AB, varför RKTm inte har någon förstahandsinformation kring detta.

Under intervjuerna med RKTm har det framkommit en önskan om ett större engagemang från Sveriges sida kring samarbetet mellan nationerna angående Öresundstågen, där Danmark anses ligga ett steg före. Ur ett kundperspektiv är samordningen mellan Sverige och Danmark dock god vilket har resulterat i ett enhetligt intryck, enligt RKTms uppfattning. Goda möjligheter att resa till Kastrup, Köpenhamn och vidare in i Danmark är viktiga för medborgare och näringsliv på båda sidor om sundet.

Förändringar utbudsfaktorer

RKTms menar att försöket medfört en generell förbättring avseende utbudsfaktorerna i tågtrafiken, man hänvisar till att 80 % av kunderna är nöjda i Öresundstågs mätningar, men att problem och utmaningar finns att ta tag i.

Påtagliga förbättringar sedan försökets inledande anser man vara en högre turtäthet, förenklad tillgång till destinationer utanför länsgränser och en bättre resandekonomi.

Komforten anser man är god och framför allt på södra stambanan. På västkustbanan, till följd av SJs utträde ur marknaden, är det ofta trångt på tågen och därmed problem med komforten.

Brister finns däremot avseende stabiliteten och pålitligheten i trafiken. Antalet försenade och inställda tåg anser man själva är för högt, liksom att trafik- och störningsinformationen i samband med detta är bristfällig. Detta trots samarbeten mellan involverade RKTMS, Öresundståg och Trafikverket för att få denna information att fungera.

Ett helhetsgrepp har tagits i form av ett åtgärdsprogram för bättre punktlighet och trafikinformation. Positiva effekter kan påvisas, men till följd av det höga efterfrågetrycket kvarstår problem.

Effekter resvanor

Intervjuade RKTms anser att försöket har haft tydliga effekter på resvanorna. Framför allt avser detta det interregionala resandet, över länsgränserna, men man ser även att det inomregionala resandet ökat.

RKTms bild är att det är tjänsteresandet som står för den största förändringen där arbetspendlandet över länsgränserna har fått ett stort uppsving. Trots en högre turtäthet ser man att tågen idag vanligtvis är fullsatta när de passerar länsgränserna.

RKTm Kronoberg respektive Skåne vittnar båda om hur boende i Skåne i hög grad börjat arbetspendla till exempelvis IKEA i Älmhult samt hur boende i Kronobergs län nu ofta arbetspendlar till Lund och Malmö.

RKTM Skåne vittnar även om hur arbetspendlingen både till och från Halland respektive Blekinge tilltagit sedan försökets inledande. RKTMs Halland ser tydliga effekter där invånarna i deras län blivit påtagligt mer benägna till arbetspendling. Detta till arbetsgivare både i Göteborgsregionen och i västra Skåne.

Vidare, menar RKTMs, att försöket medfört att Öresundståg i högre grad används som anslutningspendling till flygplatsen Kastrup i Köpenhamn. Denna möjlighet utnyttjas i första hand av tjänsteresenärer, men i hög grad även av fritidsresenärer.

RKTMs ser även att fritidsresandet ökat som följd av försöket. Detta gäller både resande till närliggande kommuner samt även längre resande till storstäder som Malmö, Köpenhamn och Göteborg.

Man ser även att antalet högskole- och universitetsstudenter som reser med Öresundstågen ökat som följd av försöket. RKTMs Kronoberg vittnar om hur antalet pendlare studenter som bor i Skåne har ökat till Linnéuniversitetet i Växjö. Även för högre lärosäten i exempelvis Malmö, Lund, Varberg och Göteborg är det tydligt att andelen studenter som pendlar in från annan ort ökat sedan försökets införande.

En ökad pålitlighet i avgångs- och ankomsttider samt en högre kapacitet på Västkustbanan, i form av högre turtäthet och/eller längre tåg, skulle enligt RKTMs medföra att än fler väljer Öresundståg framför andra resealternativ.

Samhällsekonomiska effekter

RKTMs bild är överlag att försöket medfört positiva och synliga samhällsekonomiska effekter, även om ingen av dem kan relatera till genomförda studier eller samhällsekonomiska kalkyler.

Den mest påtagliga effekten enligt RKTMs är att tidigare lokala arbetsmarknadsregioner nu har knutits ihop till en större gemensam arbetsmarknadsregion. Försöket har lett till en påtagligt ökad rörlighet över regiongränserna för arbetstagare.

Samhällsekonomiska effekter utifrån ett medborgarperspektiv som lyfts fram är förenklad arbetspendling och därmed en större arbetsmarknad. Detta till följd av en högre turtäthet och en bättre pendlingsekonomi givet lägre biljettpriser.

Ytterligare samhällsekonomiska vinster för medborgarna som lyfts fram är enklare tillgång till högre lärosäten utanför hemorten samt till närliggande kommuners utbud.

Ur ett näringslivsperspektiv anser man att den främsta samhällsekonomiska vinsten är en förenklad kompetensförsörjning. Den ökade benägenheten till arbetspendling över regiongränserna medför ett större upptagningsområde för framför allt kvalificerad kompetens. För arbetsgivare utanför storstadsregionerna är denna effekt påtaglig.

Även det förenklade resandet till Kastrup lyfts fram som en positiv samhällsekonomisk effekt, detta utifrån vinster för näringsliv, tjänste- och privatresenärer.

Vidare lyfter man fram att Öresundstågsförsöket medfört positiva effekter på sysselsättningsnivån och det framför allt i mindre kommuner. Där har invånare fått enklare tillgång till en klart större arbetsmarknad, vilket håller nere arbetslösheten. Tydliga exempel är Varbergs och Kävlinge kommun – mindre kommuner som nu har pendlingsavstånd till storstäder.

En annan samhällsekonomisk effekt som lyfts fram av RKTМ är att andelen som ställer bilen hemma och istället tar tåget ska ha ökat. Detta ger dels en positiv miljöeffekt, dels en effekt i form av att trafiksäkerheten har ökat. RKTМ uppger att detta är en allmän bild som ej finns förankrad i statistik.

De olika RKTМs är ense om att de samhällsekonomiska effekterna kan förstärkas ytterligare om ytterligare satsningar görs på Öresundstågen inom försöket. Detta framför allt i form av satsningar på infrastruktur såsom bankapacitet. Detta skulle bidra med en mer stabil och förutsägbar trafik, högre förtroende hos allmänheten och därmed ett ökat resande med Öresundståg.

3.3 Kommuner

Intervjuerna med kommunrepresentanter har visat på att försöket gett tydliga effekter och det framför allt för mindre kommuner. I storstadskommunerna Malmö och Göteborg finns effekter även där, men de är inte lika tydliga för dessa kommuner. I de mindre kommunerna däremot, framkommer påtagligt positiva effekter som kan sägas ha förbättrat förutsättningarna för både invånare och arbetsgivare.

De mest påtagliga effekterna för mindre kommuner längs sträckningarna är att kommuninvånarna får enklare tillgång till en större arbetsmarknadsregion, vanligtvis belägna i storstadsregioner som Malmö/Lund och Göteborg. Andra effekter är enklare tillgång till högre lärosäten i andra kommuner, förenklat fritidsresande samt mer spontan tillgång till angränsande kommuners utbud. Dessa effekter anses framför allt förmedlas av att försöket medför en högre turtäthet samt förenklat resande över regionsgränser.

För större kommuner längs sträckningarna är effekterna inte lika påtagliga, men enklare arbetskraftsförsörjning kan lyftas fram.

Resultaten är i stort desamma för kommunerna längs Södra stambanan som för Västkustbanan.

Försökets effekter på trafikförsörjningsplaneringen

De intervjuade kommunerna upplever att försöket haft en positiv påverkan på den lokala trafikförsörjningen, vilket framförallt beror på den ökade turtätheten. Ökningen i turtäthet som försöket har medfört har haft positiva effekter framförallt

för de mindre kommunerna som är mer beroende av en väl fungerande kommunikation och goda pendlingsmöjligheter.

I kommunerna finns exempel på nya förbindelser som inrättats i anslutning till tågen. I Älmhult startar en ny bussförbindelse mellan Älmhults handelsplats och tågstationen i början av november 2012.

Det förekommer regelbundna dialoger med Öresundstågen där kommunernas önskemål kan lyftas fram. Vanligtvis sker dialogen via länstrafikbolagen i respektive region. Kävlinge kommun lyfter här exempelvis fram en positiv dialog med Skånetrafiken angående Öresundstågen. Önskemål att öppna upp Lommabanan har här dryftats, vilket enligt Kävlinge skulle ge ytterligare 8000 invånare enkel tillgång till Öresundstågen. Det skulle även lätta på trycket på den hårt trafikerade sträckningen Malmö-Lund.

Dialogen har även till viss grad ökat mellan närliggande kommuner angående trafikförsörjning, då försöket har medfört en större samordning kring förbindelser och kollektivtrafik, framförallt mellan de mindre kommunerna.

Under intervjustudierna har några kommuner lyft fram att övrig anslutande kollektivtrafik i kommunen är undermålig, och att potentialen i Öresundstågen därmed inte kan utnyttjas fullt ut. Framför allt är det den regionala busstrafiken som behöver utvecklas, anser en respondent.

Några kommuner, framförallt på Väst kustbanan, ser en utökad bankapacitet som nödvändig för att möta upp den utökade efterfrågan på tågresor.

Försökets effekter på det lokala näringslivet och offentlig sektor

De intervjuade kommunerna, lyfter fram en utökad arbetspendling som en positiv effekt av försöket. Detta är återigen tydligast i de mindre kommunerna där pendlingsmöjligheterna är viktiga. Kävlinge lyfter här fram att de har en arbetslöshet som är signifikant lägre än andra kommuner som inte har Öresundstågen, vilket de anser delvis vara en följd av den förstörade arbetsmarknadsregionen försöket medför. Även andra kommuner anser att den ökade turtätheten med anledning av försöket har en positiv påverkan på en förstoring av arbetsmarknadsregionen.

Försöket har underlättat för det lokala näringslivet i rekrytering av kvalificerad arbetskraft. Det har även genererat positiva effekter i form av bättre samarbetsmöjligheter över regiongränserna, anser de intervjuade kommunerna. Några av de intervjuade kommunerna kan inte säkerställa att detta är tack vare försöket i sig, men upplevelsen är att det har haft en positiv påverkan även om de i vissa kommuner bara är marginella.

Försöket har däremot inte haft några effekter på företags etableringsmöjligheter i kommunerna, då är det främst andra faktorer som är avgörande.

Näringsgrenar som specifikt gynns är kunskapsintensiva branscher och branscher som är beroende av fler högre tjänstemän. Upptagningsområdet för kvalificerad arbetskraft blir större med en ökad turtäthet, anser de intervjuade. Detta har vid sidan av näringslivet även positiva effekter för offentliga arbetsgivare där pensionsavgångarna är höga de närmsta åren.

Kommunerna upplever att de till följd av försöket har fått en tydligare koppling till Öresundsregionen. För näringslivet är närheten till Kastrup en viktig faktor då många företag i de intervjuade kommunerna har en internationell profil och är beroende av en hög turtäthet till internationella flygplatser.

För att kommunen ska vara attraktiv för näringslivet är en fungerande infrastruktur väsentlig. En fungerande kollektivtrafik lyfts fram som en hygienfaktor som har påverkan på etablering och utveckling. För att ytterligare utveckla tågtrafiken och därigenom stimulera det lokala näringslivet ser kommunerna en ökad turtäthet samt en ökad anslutningstrafik som två viktiga områden. Detta ser man kan åstadkommas enbart genom ytterligare satsningar på bankapacitet och övrig eftersatt infrastruktur.

Försökets effekter för kommuninvånare

Intervjuerna med kommunrepresentanterna visar på tydliga effekter för invånarna i respektive kommun och, återigen, i första hand främst för invånarna i de mindre kommunerna. Generellt anser man att försöket medfört att kommunens attraktionskraft stigit. Det har blivit mer attraktivt att leva och bo i kommunen och för vissa har försöket medfört möjligheten till att bo kvar i kommunen – man behöver inte längre 'flytta dit jobben finns'.

Den främsta effekten är att utbyggnaden av Öresundstågstrafiken inom ramen för försöket medfört tillgång till en större arbetsmarknadsregion. Försöket har förenklat arbetspendling både till närliggande kommuner och till kommuner som ligger längre, vilket också de facto resulterat i ett högre arbetspendlande.

Lunds, Kävlinge och Varbergs kommuner tillskriver försöket en positiv effekt på inflyttningen till kommunerna. Attraktivt kulturutbud, rik natur i kombination med pendlingsavstånd till arbetstillfällen i närliggande större städer, gör kommunerna mer attraktiva att leva och bo i.

Vidare medför försöket, med dess högre turtäthet och kortare restider interregionalt, ett rikare fritidspendlande. Detta både till närliggande mindre kommuner och till Göteborg, Malmö samt Köpenhamn med sina rika utbud av kultur, nöjen och handel.

En annan påtaglig effekt för kommuninvånare längs sträckningarna är den ökade tillgången till högre lärosäten. Alla intervjuade kommuner vittnar om detta. Exempelvis lärosäten i Lund, Malmö (både vid stationerna Triangeln och Malmö Central) samt Varberg har sett en ökad tillströmning av studenter som pendlar från annan ort. Enligt intervjuade kommunrepresentanter har försöket alltså medfört

förbättrade möjligheter att genomföra högre studier samtidigt som man bor kvar i sin hemkommun.

Ytterligare en effekt enligt flera kommunrepresentanter är att invånarna blivit mindre bilberoende – som följd av försöket kan man ställa bilen hemma och därmed spara pengar och bidra till en bättre miljö. Detta illustreras inte minst av det tilltagande trycket på både bil- och cykelparkeringar vid Öresundstågens stationer.

Göteborg stad och Varbergs kommun vittnar om att Öresundståget fått en större betydelse för sina kommuninvånare sedan SJ slutade trafikera västkustbanan i april 2012. Öresundstågen är nu den enda förbindelselänken för Göteborgsbor som skall resa längre söderut än Kungsbacka. För Varbergs invånare har Öresundstågen blivit det enda alternativet för tågresande vare sig man reser söderut eller norrut.

SJs utträde ur västkusttrafiken har medfört försämrade möjligheter till arbetspendling för dem som reser hela sträckan Göteborg-Malmö. Nu tillgängliga alternativ erbjuder både en längre restid och sämre arbetskomfort än vad SJ:s tågtrafik gjorde. Affärsresesegmentet är mer tids- än priskänsligt, varför försöket därför indirekt kan sägas ha haft negativa effekter för kommuninvånare som reser Göteborg-Malmö eller vice versa i tjänsten.

Försökets effekter på kommunala satsningar

Flera intervjuade kommuner hävdar att försöket varit en påverkande faktor till beslut om kommunala satsningar. Ibland är försöket den ensamt förklarande faktor, ibland är den en av flera bidragande.

Väsentligt här är att kommunerna uppfattar statens satsning som ett långsiktigt utvecklingsinitiativ och man därför som enskild kommun vågar göra egna långsiktiga satsningar. Exempelvis vittnar Malmö, Varbergs, Lunds och Kävlinge kommuner alla om att man påbörjat eller avser påbörja omfattande bostadsbyggande i stationsnära områden till Öresundstågen. I de mindre kommunerna är denna satsning betydande, såsom exempelvis i Kävlinge där 1500 nya bostäder planeras vid tågstationen.

Vidare har eller skall det investeras i stationsnära köpcentrum och konferensanläggningar i exempelvis Malmö och Lund. I Malmö ser man Öresundståget och station Hyllie som avgörande för de satsningar som gjorts på Malmö arena, konferensanläggning, köpcentrum och bostäder i detta område. Satsningar har även gjorts på stationsnära kontorslokaler i exempelvis Lund, där försöket delvis är en påverkande faktor som ett bevis på satsningar inom kollektivtrafiken.

Göteborgs stad och Älmhults kommun ser inte att försöket haft avgörande betydelse för kommunala satsningar.

Försöket har även skapat bättre förutsättningar för ökad samordning av kommunala verksamheter och investeringar. Enligt Malmö stad sker en rad samordningsinitiativ inom Region Skåne, där försöket är en underlättande faktor. Ett konkret exempel är att Kävlinge och Burlövs kommuner samordnat ett antal administrativa funktioner, såsom IT- och personalenheterna, och därmed uppnått betydande kostnadsbesparingar.

Vidare har försöket varit en möjliggörare för det fria skolvalet för enstaka kommuner. Detta då den högre turtätheten underlättat för elever att välja ett skolalternativ i en annan kommun längs försökets sträckningar.

Försökets effekter på besöksnäring och kommunal handel

Flera intervjuade kommuner tillskriver försöket vissa positiva effekter på besöksnäringen och för handlare i kommunen, exempelvis Lund, Kävlinge, Älmhult och Varberg. Då en stor andel besökare ankommer med bil är det svårt att närmare utvärdera vilken betydelse försöket har haft.

Malmö tillskriver försöket, i kombination med citytunneln och resande med Öresundståget från Köpenhamn, en påtagligt positiv effekt på både besöksnäring och för handlare både i centrala Malmö och i Hyllie. De nya stationerna Triangeln, Malmö central (båda del av citytunneln) samt Hyllie är alla i anslutning till omfattande lokal handel, vilket ger en attraktionskraft på invånare i både närliggande och längre bort liggande kommuner.

Ett konkret exempel på det utvecklade Öresundstågets effekt på besöksnäring är att de goda kommunikationerna till Malmö arena, från både andra delar av Sverige samt Kastrup och Köpenhamn, var avgörande för att Malmö fick arrangörskapet för Eurovision 2013.

Ett annat exempel är att de stora konsertarrangemang som varje år genomförs av Varbergs kommun. Möjligheten att med god turtäthet ta sig med tåg in i staden centrum är en viktig faktor för att kunna attrahera besökare till dessa arrangemang.

Göteborgs stad ser för deras del inte att försöket haft nämnvärd effekt på besöksnäringen eller på den lokala handeln. För boende i Kungsbacka och norrut upp till Göteborg fanns sedan tidigare alternativa kommunala färdmedel in till centrala Göteborg.

3.4 Konkurrenter

Konkurrenterna till Öresundstågen på Väst kustbanan och Södra stambanan har haft en påverkan på sin egen trafik till följd av försöket och Öresundstågens utökade turtäthet. Effekten är störst på Väst kustbanan där SJ har avvecklat sin trafik till följd av försöket. Bussbolagen fick initialt en negativ påverkan på bestående av en minskning av resenärer men har nu, delvis på grund av SJ:s utträde, återvunnit kundunderlag. Ur ett resenärsperspektiv bedöms SJ:s utträde ha en påverkan främst för de långväga resenärerna som i högre utsträckning

efterfrågar komfort och kortare restid. Konkurrenterna på Södra Stambanan är inte lika påverkade av Öresundstågsförsöket i jämförelse med Väst kustbanan, bussbolagen trafikerar inga direkta motsvarande sträckor som Öresundstågen och har därmed ingen direkt konkurrerande trafik. SJ har förlorat marknadsandelar även på Södra stambanan till följd av försöket men trafikerar fortfarande sträckan.

Det har skett en marknadsförskjutning mellan samhällsfinansierad trafik och kommersiell trafik på Väst kustbanan och Södra stambanan där den samhällsfinansierade har ökat på båda sträckorna. Marknadsförskjutningen är störst på Väst kustbanan där kommersiellt drivna SJ har upphört att trafikera.

Aktörernas agerande som följd av försöket

Väst kustbanan

SJ har avvecklat sin trafik på Väst kustbanan, sedan april 2012. SJ uppger att avvecklandet grundar sig i en dålig lönsamhet till följd av Öresundstågstrafikförsöket, där ett samhällsfinansierat alternativ har urholkat deras kundunderlag på sträckan. De ser svårigheter med att konkurrera med en samhällsfinansierad aktör, då den gemensamma trafikeringsrätten gav SJ konkurrensnackdelar. Deras utträde får effekter framförallt för de långväga resenärerna som inte har ett fullgott alternativ som är anpassat efter dem, anser SJ.

Till dags dato är det inte bestämt om SJ ska återkomma till Väst kustbanan. En förutsättning ur SJ:s perspektiv är föregående dialog och samordning med RKTMs i regionerna.

Successivt innan SJ:s utträde ur Väst kustbanan gjorde SJ generellt färre stopp och fokuserade på kortare restider. Öresundstågsförsöket innebar även förändringar angående vilken kundgrupp SJ primärt vände sig till. De gick ifrån kortare pendlingsresenärer och fokuserade mer på långväga resenärer.

Öresundstågstrafikförsöket innebar inte några förändringar i SJ:s erbjudanden, biljettformer, komfortnivå eller priser överlag. Däremot innebar försöket en viss anpassning i SJ:s prissättningssystem, det s.k. yield management-systemet som anpassar sig efter efterfrågan, då de fortfarande trafikerade sträckningen.

Försöket innebar även en ökning av marknadsaktiviteter från SJ:s sida efter försökets inledande. SJ:s marknadsföring och kommunikationen är dock vanligtvis rikstäckande och har överlag ingen lokal anpassning.

Angående Väst kustbanans bankapacitet så upplevde SJ att Öresundstågstrafiken innebar försämrade möjligheter för dem att få goda snabbtåglägen.

Fjärrbussarna på sträckan fick en initial påverkan på sitt kundunderlag av Öresundstågstrafikförsöket. Swebus drog ned på turtätheten på sträckan och anpassade turerna med ett större fokus på fredag till söndag. Sedan SJ:s utträde

har dock Swebus åter sett en ökad efterfrågan varför deras turtäthet har gått upp till en nivå som motsvarande den som föregick försöket. Dock fortfarande med en viss ändring i rutterna.

Nettbuss Express har även de fått en ökning av kundunderlaget på Västkusten, som en följd av SJ:s utträde. De upplevde dock inte att Öresundstågstrafikförsöket i sig hade någon direkt påverkan på deras trafik och kundunderlag. Nettbuss Express har ökat turtätheten i år och de anser det är en effekt av, vid sidan av SJ:s utträde, en generell ökning av resandet med kollektivtrafik.

Fjärrbussbolagen upplever att försöket har bidragit till en prispress och sänkta priser på sträckan. Initialt berodde detta på konkurrenssituationen med Öresundstågen, men kom sedan även att utvecklas till ett priskrig mellan bussbolagen. Som följd har Swebus påtagligt ökat sin marknadskommunikation till kundunderlaget längs västkustbanan. Framförallt sker detta via digitala kanaler.

Försöket har inte bidragit till några förändringar i bussarna övriga utbud, såsom nya slags tjänster, erbjudanden, biljettformer. Den anpassningen sker hela tiden och är inte en direkt följd av försöket. En av de två intervjuade bussbolagen uppger att de däremot har ökat fokus på marknadsföringen med anledning av försöket.

Ett av bussbolagen tror att en utökad bankapacitet på Västkustbanan skulle innebära ett ökat konkurrenstryck och ett behov av produktutveckling för bussbolagen generellt. Infrastrukturen för tågtrafik på Västkustbanan har varit för dåligt utbyggd, till bussbolagens fördel, hävdar en av de intervjuade.

Södra Stambanan

Angående turtätheten så ligger SJ:s fjärrtåg på en motsvarande nivå som före försökets inledande på Södra Stambanan. Om det däremot inte hade gått Öresundståg på sträckan hade SJ utökat antalet tåg för att lösa kommersiella resor på sträckan Malmö – Växjö – Kalmar.

Försöket har medfört att SJ fokuserat mer på långväga resenärer på Södra stambanan. Däremot har försöket inte fått någon övrig påverkan på SJ:s utbud på Södra stambanan vad gäller erbjudanden, komfortnivå, marknadsföring, priser eller prissättningsmodell.

SJ anser att Öresundstågstrafiken försämrar deras möjligheter att få bra snabbtågslägen, vilket även var fallet på Västkustbanan.

För fjärrbussbolagen har försöket inte inneburit några stora effekter vid Södra stambanan. Såväl Swebus som Nettbuss Express trafikerar E4:an och upplever sig därför inte vara en direkt konkurrent till tågen på den sträckan eftersom E4:an, till skillnad från E6:an på västkusten, inte går i direkt anslutning till tågen.

Försökets effekter på konkurrenssituationen

Västkustbanan

SJ gör bedömningen att den totala mängden resande på Västkustbanan gick upp efter försökets inledande, så länge som SJ även trafikerade sträckan. Idag, efter utträdet, är det dock oklart om den totala mängden har ökat på sträckan, enligt SJ.

Bussbolagen uppger att den totala mängden resande på sträckan har ökat. De tror att försöket kan ha en del i detta i och med att den ökade turtätheten ger ett ökande kollektivt resande i stort, men det kan även bero på övriga påverkande faktorer såsom bensinpriser och ökad miljöhänsyn etc.

Angående försökets påverkan på konkurrenternas marknadsandelar så har SJ:s minskat på Västkustbanan, eftersom de inte längre trafikerar sträckan Göteborg – Malmö. Vid försökets inledning, då SJ fortfarande trafikerade Västkustbanan, vittnade Swebus om en påtagligt minskad efterfrågan på deras turer. Sedan SJ:s utträde har bussbolagen återvunnit mark. Dock upplever Swebus att de har en minskad marknadsandel, framförallt på kortare sträckor såsom exempelvis Göteborg – Halmstad. Nettbuss Express har däremot haft en ökning i antalet resenärer vid Västkustbanan, där de bedömer att de har plockat några resenärer från konkurrenterna och några tack vare en generell ökning av kollektivtrafiksresenärer.

De intervjuade konkurrenterna anser att en marknadsförskjutning har skett på Västkustbanan sedan försökets inledande, mot en ökning av den samhällsfinansierad på bekostnad av den kommersiella trafiken. SJ uppger att de redan när de trafikerade sträckan tappade marknadsandelar mot Öresundstågen på sträckningen. Även de kommersiella bussbolagen tappade marknadsandelar till Öresundståg under den tid både SJ och Öresundståg trafikerade sträckningen. I och med att SJ:s kommersiellt drivna trafik i april 2012 helt lämnade Västkustbanan tilltog marknadsförskjutningseffekten. SJ:s marknadsutrymme togs främst tillvara av Öresundstågen, som fortfarande har en hög beläggning trots utökad turtäthet. I viss mån har även den kommersiella busstrafiken återtagit mark sedan SJ:s utträde, där man tagit över andelar av SJ:s tidigare kundunderlag. Detta kompenserar dock inte för bussbolagens ursprungliga tapp till Öresundstågen i samband med försökets inledande. Ett av de intervjuade bussbolagen, Nettbuss Express, anger dock att de i nu har en större marknadsandel på trafiken längs Västkustbanan, jämfört med innan försökets tillkomst.

Gällande gränsdragningen mellan den samhällsfinansierade och den kommersiella trafiken så anser Nettbuss Express att konkurrenssituationen var mer rättvis när SJ körde sträckan, då de likt övriga kommersiella bolag hade ett vinstkrav. Det finns en problematik med att avreglera samtidigt som det finns en aktör som är skattefinansierad och har möjlighet att köra tåg som inte behöver gå ihop sig ekonomiskt, det blir en snedvriden konkurrens. En respondent uppger att det samtidigt är svårt att kritisera den samhällsfinansierade trafiken, då den ofta är bra för medborgarna.

Utbudet av kollektivtrafik på Väst kustbanan kan vidareutvecklas ur ett medborgarperspektiv anser konkurrenterna. Det saknas ett bra alternativ för affärresenärer och långväga resenärer efter SJ:s utträde. En av de intervjuade uppmärksammar att det även skiljer sig mycket beroende på delsträcka. På några av delsträckorna är kundunderlaget större än utbudet, men på vissa kör såväl bussar som tåg med för lite passagerare.

Samtliga av de intervjuade tror att efterfrågan på kollektivtrafik längs sträckningarna kommer att stiga. Det är många faktorer som driver en sådan utveckling. Ett minskat bilåkande med anledning av bensinpris och tullar, expansionen av Öresundsregionen samt ett förbättrat utbud av kollektivtrafik är några faktorer som är avgörande.

Södra Stambanan

Den totala mängden resande på Södra Stambanan bedöms ha ökat med anledning av försöket, samtidigt som det är en generell ökning av kollektivresor i stort, anser de intervjuade konkurrenterna.

SJ har minskat sin marknadsandel på Södra stambanan då de där tidigare hade 100 % av tågresaerna. Bussbolagen har inte upplevt någon större skillnad i deras marknadsandel i närhet till försökets sträckning på stambanan. Nettbuss Express har en ökande marknadsandel generellt.

SJ anser att utbudet av kollektivtrafik på Södra Stambanan mellan Alvesta och Malmö är tillgodosett till hög grad, och där har försöket haft påverkan. I likhet med Väst kustbanan bedöms efterfrågan av resekapacitet att öka även på Södra stambanan.

Veolia, som trafikerar sträckan Stockholm-Malmö med ett helt kommersiellt tågalternativ, bedöms av intervjuade konkurrenter ha tagit endast en marginell marknadsandel samt att de inte anses vara ett hot för den egna verksamheten. Veolia ville inte låta sig intervjuas inom ramen för denna studie.

Avseende marknadsförskjutningen på Södra stambanan är den inte lika markant som på Väst kustbanan. Den kommersiella trafiken, främst representerad av SJ, uppvisar dock en minskning sedan försökets inledande. Det tillkomna kommersiella alternativet, Veolias tågtrafik, har än så länge en mindre marknadsandel och kompenserar därmed inte marknadsförskjutningseffekten mot en större andel samhällsfinansierad trafik på sträckan.

Aktörernas samordning med Öresundstågen

De intervjuade konkurrenterna SJ, Swebus och Nettbuss Express, vittnar om att det inte förekommer någon dialog eller samordning med Öresundstågen idag. Istället har bussbolagen gjort en viss egen anpassning av rutter och avgångar längs Väst kustbanan, där det finns en konkurrenssituation med Öresundstågen. Detta i form av att man anpassat sina avgångar och ankomster så att de stödjer Öresundstågens avgångs-/ankomsttider. I Swebus fall har man längs Väst kustbanan även anpassat turtätheten utifrån Öresundstågens trafik, med

följden att de har dragit ned på turtätheten något under veckorna men höjt turtätheten mot veckosluten.

Swebus vittnar dock om att man gjorde större anpassningar till SJ:s trafik på Västkustbanan än vad man nu gör till Öresundstågen.

Konkurrenterna ser den obefintliga samordningen och dialogen som en brist och detta även för resenärerna. De menar att det för Västkustbanan finns ett samhällsfinansierat alternativ som är anpassat för vissa, men inte alla, kundsegment. Detta medan de kommersiella aktörerna har konkurrensnackdelar, i form av vinstkrav och avsaknad av samhällssubvention, samtidigt som de ska tillgodose de av Öresundståg ej prioriterade segmenten.

En av Swebus efterlyst förändring är att länstrafikbolagens och Öresundstågs periodkort skulle göras giltiga även på de kommersiella bussbolagens turer. Idag är samhällsfinansieringen av just periodkortet en betydande konkurrensnackdel för bussbolagen. Denna lösning skulle förutsätta en avtalslösning som ger bussbolagen del av de samlade intäkterna på periodkortet.

Bussbolagen efterfrågar även en bättre samordning i större stationsmiljöer. Idag är bussavgångar och bussarnas stationslägen inte integrerade i stationernas skyltningssystem. Därtill är de långväga bussarna inte del av trafikledningssystemen eller stationsutrop. Förändringar på dessa områden skulle gynna resenärerna, menar man.

Bussbolagen ser inte att tågtrafiken längs södra stambanan är direkt konkurrerande med deras trafik längs E4:an, varför det här föreligger ett mindre behov av samordning och dialog med Öresundstågen.

Via de av Samtrafiken tillhandahållna Resplus.se och reseplaneraren Resrobot finns rutt- och biljetthinformation för både samhällsfinansierade och kommersiella resealternativ samlade. Detta upplevs av intervjuade konkurrenter som ett i grunden bra initiativ. Bussbolagen ser dock, för sitt vidkommande, ett problem med Resrobot. I utgångsläget på reseplaneraren är alla färdslag förvalda och torde därför komma upp i sökresultaten, förutsatt att respektive trafikslag förekommer utifrån valda sökkriterier. Aktuella bussturer kommer dock inte upp i sökresultaten idag – för att detta skall ske behöver man aktivt klicka bort övriga färdslag. Detta upplever bussbolagen som problematiskt med Resrobot, i form av en konkurrensnackdel.

SJ, Swebus och Nettbuss Express ser sig idag i första hand som konkurrenter till Öresundstågstrafiken. De efterlyser dock dialog och samverkan, vilket i högre grad skulle göra dem till partners till Öresundstågen. SJ ser på saken som att de har ett annat uppdrag, fjärrtågstrafik, än Öresundstågets uppdrag att driva trafik på kortare sträckningar.

Har Öresundstågstrafiksförsöket lett till de önskade effekterna?

Med vissa reservationer ser intervjuade konkurrenter att försöket lett till den önskade huvudeffekten, en större rörlighet över regionsgränser och integration av tidigare lokala arbetsmarknadsregioner.

Man ser att det ökade utbudet och den högre turfrekvensen lett till ett ökat resande, vilket de menar även är en självuppfyllande effekt.

SJ menar att den långsiktiga måluppfyllelsen är mer oklar, då man inte tar hänsyn till samtliga segments behov. SJ menar att resenärer som efterfrågar snabb fjärrtågstrafik, samt möjlighet till att utföra arbete ombord, prioriteras ned med dagens system. Detta anser man är motstridigt med försökets mål.

Swebus menar att målet uppfyllts sett till utbud, tågresande över länsgränser och turtäthet. Dock tillskriver man Öresundstågen en bristfällig komfort, i form av förekommande trängsel, bristfällig städning och trasiga toaletter. I och med denna undermåliga komfort, menar man, kan inte försökets mål anses uppfyllt.

Intervjuade konkurrenter ser alla att resenärsunderlaget för kollektivtrafikalternativen kommer att öka över tid. Faktorer som påverkar är biltullar, bensinpriser och ökat miljöhänsyn hos medborgare. För att tillgodose denna efterfrågan på bästa sätt efterlyser de bättre dialog och samordning mellan kommersiella och samhällsfinansierade aktörer.

3.5 Länstrafikbolag

Skånetrafiken, Västtrafik, Hallandstrafiken och Länstrafiken Kronoberg benämns alla länstrafikbolag i denna redovisning. Skånetrafiken är dock formellt en förvaltningsorganisation. Dessa aktörers uppgifter innefattar primärt planering, upphandling och marknadsföring av kollektivtrafik i respektive län. Till följd av att Öresundstågen via försöket har länsöverskridande trafik, har länstrafikbolagen tagit an även ett länsöverskridande fokus i sina aktiviteter och planering.

De fyra länstrafikbolagen har ett gemensamt bolag, Öresundståg AB, som styrs gemensamt av länstrafikbolagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Tjänstemän från respektive länstrafikbolag medverkar i arbetsgrupper relaterat till operativ drift Öresundstågstrafiken, medan representanter för RKTMs har arbetsgrupper relaterat till den strategiska utvecklingen av Öresundstågstrafiken.

Veolia Transport är Öresundståg ABs upphandlade operatör för Öresundstågstrafiken på den svenska sidan. Kontraktet med den tidigare operatören DSB Öresund avslutades i förtid, i december 2011, av Öresundståg AB pga. DSB Öresunds finansiella problem och bristande avtalsefterlevnad.

Samordning med övriga länstrafikbolag inom försöket

Samordningen mellan de fyra länstrafikbolagen, sedan införandet av den gemensamma trafikeringsrätten, har inneburit väsentligt mycket bättre länsöverskridande trafik för resenärerna, menar de intervjuade aktörerna. En ökad integrering och samverkan är positiv för kunden. Skånetrafiken berättar att enkelhet och tydlighet är ledord inom Öresundstågssamarbetet, där tågutbudet ska uppfattas som en helhet oavsett var man befinner sig. Det är många som pendlar inom och över länen som drar fördel av Öresundståget, hävdar Länstrafiken Kronoberg.

Utbudet av länsöverskridande biljetter är integrerade över sträckningarna, via den så kallade "Sydntaxan". Denna ger möjlighet att köpa en biljett som gäller för hela resan över länsgränserna. Det finns även administrativa överenskommelser som gör att du kan resa med samma biljett på både buss och tåg.

Biljettsamordningen har fungerat bra, anser de intervjuade länstrafikbolagen. En respondent uppger skillnader finns i länstrafikbolagens lokal strategier, vilka inom försöket behöver hanteras. Exempelvis har Skånetrafiken infört kontantstopp, medan de andra inte har det. I arbetsgrupperna hålls en dialog om denna typ frågor får att kunna lösa dem tillsammans.

Länstrafikbolagen har enats om vissa nya reglementen, såsom resegarantin i Sydntaxan. Denna kom på plats under juli, 2012.

Försökets effekter på resandet

Den gemensamma trafikeringsrätten har alltså inneburit en ökad turtäthet av Öresundstågens trafik. Den totala mängden resande på sträckningarna har ökat, vilket konstateras genom mätningar som genomförs tre gånger om året. Genomsnittligt är ökningen över tid ca 10 % per år. Enligt respondenterna beror ökningen bland annat på den ökade turtätheten, men även på yttre faktorer som ökande bensinpriser.

Flera av de intervjuade länstrafikbolagen bedömer att deras marknadsandelar har ökat sedan försökets inledande. Försöket har även haft effekter på andelen kommersiell och andelen samhällsfinansierad trafik. Framförallt med anledning av SJ:s utträde på Västkustbanan, vilket inneburit att det samhällsfinansierade alternativet Öresundstågen har tagit över stora delar av kundunderlaget.

Länstrafikbolagen anser att reseutbudet inte är fullt tillgodosett, då det behövs en utökad trafik på Västkustbanan efter SJ:s utträde. Snabbtågen behövs som ett komplement i utbudet. Dessa vänder sig mer till de resenärer som reser långväga i tjänsten och därmed prioriterar kort restid framför lågt biljettpris. Öresundstågen vänder sig i första hand till pendlingsresenärer.

Länstrafikbolagen inom försöket är generellt positiva till kommersiella alternativ, då de anses bidra till ett totalt bättre utbud för kunden och medborgaren.

Länstrafikbolagens bedömning är att det totala kundunderlaget på sträckningarna kommer att öka under de kommande åren, varför det behövs en utökad och mer pålitlig trafik för att möta upp det ökande underlaget.

Försökets effekter på egen konkurrerande trafik

I första hand Skånetrafiken och Hallandstrafiken, men även Länstrafiken Kronoberg, ser Öresundstågen som en central pulsåder i sina respektive kollektivtrafiksystem. Som följd anpassas övrigt trafikutbud till Öresundstågens trafik. Busstrafik, och i förekommande fall övrig tågtrafik, utformas så att de stödjer och kompletterar Öresundstågstrafiken. Detta i form av ruttläggning och tidtabeller för denna trafik.

Avseende Västtrafik ser de Öresundstågen i första hand som ett komplement till sitt övriga kollektivtrafiksystem. Sett till täckning av länstrafikbolagens trafikeringsområden har Öresundstågen relativt sett lägst täckning av Västtrafiks trafikeringsområde. Man har därför inte anpassat något i sitt övriga trafikutbud till följd av försöket. Utöver som en viktig förbindelselänk till Halland och Skåne, ser Västtrafik på Öresundstågen som ett betydelsefullt komplement och avlastning till pendeltågstrafiken Göteborg-Kungsbacka.

Generellt ser länstrafikbolagen på sitt övriga kollektivtrafikutbud som kompletterande till Öresundstågen. Inslagen av internkonkurrens Öresundstågen – övrig kollektivtrafik menar man är obetydliga.

Har Öresundstågstrafiksförsöket lett till de önskade effekterna?

Länstrafikbolagen är ense om att försökets effekter är påtagliga och att en hög grad av måluppfyllelse har uppnåtts sedan dess inledning. Det främsta syftet med försöket, att skapa en större sammanhängande arbetsmarknadsregion som är integrerad över länsgränserna, menar man har uppnåtts. Potential kvarstår att utvinna, men ur länstrafikbolagens synvinkel är det tydligt att arbetspendlingen över länsgränserna ökat sedan försökets inledande. Exempelvis Skånetrafiken vittnar om att Öresundstågen som regel är fullsatta när de passerar länsgränserna, trots en högre turtäthet sedan försökets inledande.

Även Hallandstrafikens uppfattning är att det höga efterfrågetrycket på Öresundstågen sedan försökets inledning förklaras av en högre grad av arbetspendling. De menar dock att SJs utträde medför att det ej längre finns ett snabbtågsalternativ på Västkustbanan och framförallt anpassat för dem som vill resa längre sträckor. Enligt Hallandstrafiken finns ett affärsresesegment som för närvarande inte har sina resebehov tillgodosedda. Hallandstrafiken har inte fullt ut kunnat fånga upp de resenärer som tidigare åkte med SJ – ett efterfrågeöverskott finns för närvarande, med trängsel på befintlig tågtrafik som följd.

Då Hallandstrafiken och övriga länstrafikbolag förutser en fortsatt efterfrågeökning om ca 10 % per år, behöver kapaciteten i systemet utökas samt stabiliteten på befintlig trafik förbättras. För detta, menar man, krävs framför allt

nya investeringar i bankapacitet. Flaskhalsar i systemet behöver minimeras, såsom på västkustbanan i Halland, mellan Lund och Malmö samt även mellan Hässleholm och Malmö.

Den rådande underkapaciteten i tågtrafik längs Väst kustbanan, till följd av SJ:s utträde, anser man behöver kompenseras ytterligare. Skulle SJ välja att inte återinträda med trafik, kan Öresundståg komma att öka turtäthet och/eller tåglängd ytterligare för att möta efterfrågan.

Ytterligare en planerad anpassning av Öresundstågen är att underlätta för det tilltagande segmentet fritidsresande. En planerad åtgärd att skapa större bagageutrymmen.

Vidare efterfrågas operativt samarbete med kommersiella aktörer för hantering av trafikstörningar och inställda tåg. Exempelvis Skånetrafiken ser stora vinningar för resenärerna om dessa samarbeten kan skapas och efterfrågar dialog med framför allt SJ.

3.6 Näringslivsrepresentanter

Intervjuerna med näringslivsorganisationerna visar på motsvarande resultat som intervjuerna med kommunrepresentanterna. Detta i att försöket tycks ha haft större betydelse utanför storstadsregionerna Malmö och framför allt Göteborg. I dessa storstadsområden har försöket relativt sett en mindre betydelse för det lokala näringslivet. Detta som följd av hög tillgång på lokal arbetskraft samt alternativa kommunikationer.

Effekter på lokalt näringsliv

Försöket har medfört viktiga effekter för näringsverksamheter, med betoning på verksamheter belägna utanför storstadsregionerna såsom i Halland, Kronoberg och Skåne utanför Malmö. Exempelvis Handelskammaren i Sydsvenska företags intresse menar att näringsidkare i Kronobergs län upplevde effekter redan inom ett år. Den mest påtagliga effekten är att kompetensförsörjningen underlättats. Exempelvis arbetspendlar många från andra län till IKEAs huvudkontor i Älmhult och Öresundståget har blivit en viktig kommunikationsförbindelse för denna kategori.

De förbättrade kommunikationerna har även medfört att affärsresor över dagen – till kunder, leverantörer och samarbetspartners - underlättats. Exempelvis gäller detta mellan Malmö/Lund -Helsingborg, Malmö/Lund-Växjö, Halmstad/Falkenberg/Varberg-Göteborg samt inom Halland. Även affärsresandet med tåg mellan orter inom försöket och Köpenhamn anses ha tilltagit sedan försökets inledande.

Undantaget är affärsresande mellan Malmö och Göteborg. SJ:s utträde med direkttåg Malmö-Göteborg på Väst kustbanan har medfört sämre möjligheter till affärsresor och affärsutbyte mellan dessa stadsregioner. Detta då Öresundståg både medför en förlust i restid och sämre möjligheter till arbete under färd. Öresundsregionen och Göteborgsregionen anses vara två separata

näringsregioner, men med stort utbyte av varandra. De försämrade kommunikationsmöjligheterna dem emellan är därför betydelsefull.

En bransch som specifikt gynnats är handeln. Ett ökat fritidsresande och centrala stationslägen i städer och samhällen längs sträckningarna har medfört en ökad tillgänglighet till affärs- och handelscentrum. Ett tydligt exempel är Malmö, där Öresundståget i kombination med citytunneln ökat tillgängligheten till handel i anslutning till vardera av stationerna Triangeln, Malmö Central och Hyllie.

Avseende Göteborgsregionen anses effekterna för näringslivet främst bestå i förenklad kompetensförsörjning via en högre grad av arbetspendling in från Halland.

Intervjuade näringslivsrepresentanter menar att försöket än så länge varat en begränsad tidsperiod och att man kan förvänta sig ytterligare dynamiska spridningseffekter ju längre försöket pågår.

Arbetskraftsförsörjning

De positiva effekterna i form av förenklad kompetensförsörjning är branschöverskridande och omfattar även arbetsgivare inom offentlig sektor. Tydligast gynnas företag och organisationer belägna utanför storstadsregionerna och i behov av akademiker eller nischkompetenser, såsom tjänsteproducerande verksamheter. Att koncentrationen av företag och verksamheter i stationsnära lägen blivit allt större under de senaste decennierna förstärker denna effekt.

På kort sikt gynnas dessa verksamheter av att akademiker och specialister nu enklare kan arbetspendla länsöverskridande till arbetsgivare. Det finns även en mer långsiktig effekt och som gäller regionen inom försöket. Öresundstågsförsöket medför att fler medborgare har tillgång till högre utbildning på pendelavstånd. Detta förväntas leda till en högre utbildningsnivå generellt och därmed högre tillgång till akademiker och specialistkompetenser. Detta underlättar för befintliga företag utanför storstadsregioner att expandera samt för nya att etablera sig. Vidare skapas bättre förutsättningar för större företag att förlägga sina huvudkontor inom Sydsverige, som följd av den goda kompetensförsörjningen, en integrerad arbetsmarknadsregion och de goda kommunikationerna.

Nyetableringsgrad småföretag och nya samarbetsmöjligheter

Som ovan belysts underlättas samarbetsmöjligheterna för näringsidkare på olika orter till följd av enklare affärsresor över dagen. Denna effekt är giltig över alla delregioner inom försöket. Påtagligt är även att Kronoberg och Skåne som helhet känner en tydligare närhet och koppling till den expansiva Öresundsregionen – att försöket underlättat samarbeten och utbyte med denna.

Intervjuade näringslivsrepresentanter representerande Skåne kan se att försöket förenklats för verksamheter att etablera sig i länet och framför allt i

Malmöregionen, med den gynnsamma närheten till Danmark och Kastrup.

Näringslivsrepresentanterna för Kronoberg län och Göteborgsregionen ser inte att försöket i sig bidragit till att nya verksamheter etablerats i deras regioner. Med ytterligare tid och ytterligare spridningseffekter från försöket, ser man dock att även en sådan effekt kan uppstå.

Utvecklingspotential Öresundstågen för ytterligare stimulans av näringslivet

Näringslivsorganisationerna poängterar att restid, pålitlighet och förutsägbarhet är viktiga påverkansfaktorer för ett ökat tågresande. Framförallt på Väst kustbanan finns en avsaknad av ett snabbare tågalternativ, en effekt av SJ:s utträde under april 2012. Väst kustbanan har en stor konkurrent i bilpendlingen på E6. Tidsvinsten med att ta tåg istället för bil är marginell på sträckan, samtidigt som resenärerna känner en större pålitlighet till bilen i jämförelse med tågen, enligt näringslivsorganisationerna. Det finns en motvilja mot att ta tåget till exempelvis Kastrup. För att öka pålitligheten och förbättra restiden finns knutar som måste lösas med en bättre bankapacitet, samtidigt som det finns ett behov av ett snabbgående tågalternativ mellan Göteborg och Malmö framförallt.

En näringslivsorganisation föreslår en hopslagning av huvudmännen till en större operatör för att förbättra produkten och framförallt informationen och kommunikationen angående produkten. Organisationen föreslår även en ytterligare trimning av tidtabellerna mot en ökad turtäthet.

Har Öresundstågstrafikförsöket lett till de önskade effekterna?

Öresundstågstrafikförsöket har lett till de önskade effekterna anser merparten av de intervjuade näringslivsorganisationerna. En av de intervjuade aktörerna anser att arbetsmarknaden idag ser likadan ut som för ett antal år sedan, möjligen har pendligen underlättats i mindre orter framförallt.

Merparten av de intervjuade anser att lokala arbetsmarknader i högre grad har knutits samman till större arbetsmarknadsregioner. Det finns dock ytterligare potential att utvinna ur tågpendlingen, exempelvis snabbgående alternativ vilket är extra tydligt för sträckan Göteborg – Malmö. Här finns en stor efterfrågan efter SJ:s utträde. Det är av stor vikt att investeringarna i tåg- och bankapacitet fortsätter för att generera ytterligare ökningar i tågresandet.

Inte minst gäller detta på Väst kustbanan där trängseln vid rusningstrafik motverkar ytterligare kundtillströmning.

3.7 Personer med funktionsnedsättning

Intervjuade representanter för DHR, SRF och Handisam har generellt svårt att uttyda några skillnader i användbarheten för personer med funktionsnedsättning sedan försökets inledande. Intervjuade representanter för DHR och SRF representerade lokalföreningar där Öresundstågen trafikerar i Skåne respektive

Göteborg. Som följd hade intervjupersonerna därför en allmänt god uppfattning om Öresundstågen och graden av användbarhet för personer med rörelse- respektive synnedsättning.

Det faktum att Öresundstågen trafikeras med en gemensam uppsättning tåg i de län försöket omfattar, samt då resandet ej längre kräver byten vid länsgränserna, medför försöket omständigheter som underlättar för personer med funktionsnedsättning att bruka trafiken. Detta i form av en större förutsägbarhet, vilket är väsentligt oavsett funktionsnedsättning. Dock medför den vanligt förekommande högre trängseln på tågen försämrade förutsättningar och framförallt för personer med rörelse-, synnedsättning och blinda. Tågen anses annars ha en god användarhet vid kortare resor, men en sämre vid längre resande

Försökets effekter på användbarheten

Det faktum att Öresundstågen inom försöket berörda sträckningar går med homogen uppsättning tåg lyfts fram som en fördel av både DHR och SRF. Det medför en högre grad av förutsägbarhet avseende användbarheten på tågen, oavsett resrutt. Just förutsägbar avseende grad av användbarhet är en avgörande faktor personer med funktionsnedsättning inför en kollektivtrafikresa.

Det faktum att Öresundstågen inom försökets berörda sträckningar går med homogen uppsättning tåg lyfts fram som en fördel av både DHR och SRF. Det medför en högre grad av förutsägbarhet avseende användbarheten på tågen, oavsett resrutt. Just förutsägbar avseende grad av användbarhet är en avgörande faktor för personer med funktionsnedsättning inför en kollektivtrafikresa.

SRF, vars intervjuperson representerar Göteborgsregionen, framför att det ofta är trångt på Öresundstågen vilket är en påtagligt försvårande faktor för personer med synnedsättning och blinda. Indirekt kan denna trängsel tillskrivas försöket, då SJ menar att deras utträde i trafikering på Västkustbanan och efterföljande kapacitetsbrist beror just på försöket.

DHR Skåne framför en rad allmänna synpunkter avseende användbarheten på Öresundstågen för personer med rörelsenedsättning, vilka redovisas nedan.

Avståndet perrong – vagn upplevs ofta som väl tilltaget av rullstolsburna. Å andra sidan har alla Öresundstågen lågt insteg, vilket underlättar för alla kategorier av personer med rörelsenedsättning. Det upplevs som något svårare att åka av än på, då man ofta möts av en uppförbacke vid avstigning. Dörrarna upplevs ha en bred öppning, vilket underlättar på-/avstigning.

Höjden på biljettautomaterna har tidigare varit ett problem då de suttit för högt för rullstolsburna resenärer. Detta skall nu vara åtgärdat så att de nu sitter på en för rullstolsburna användbar nivå.

Avseende komforten ombord på Öresundstågen anser DHR Skåne att denna är godtagbar för personer med rörelsenedsättning på kortare resor, men mer

problematisks vid längre resor. Tågen upplevs inte anpassade för längre resor, trots att Öresundståg har en uttalad ambition om fria ytor, rullstolsplats vid mittvagnens dörrar och golv utan nivåskillnader. Som jämförelse, väl ombord på SJ:s tåg anses dessa ha en bättre komfort för personer med rörelsenedsättning med bättre säten som ger avlastning. Dessa tågs höga insteg medför dock komplikationer för de flesta kategorier av rörelsehindrade.

Vidare upplever man det faktum att en andel stolar i Öresundstågs vagnar är uppfällbara som positivt. Detta ger utökat utrymme och därmed användbarhet för personer med hjälpmedel såsom rullstol eller rollator.

DHR Skåne upplever att Öresundståg har en god bemanning, även under dygnets mörka timmar, samt att personalen generellt har ett bra funktionshindersbemötande. Vidare upplever man att snöskottning av stationer och perronger utförs tillfredställande.

SFR Göteborg å andra sidan upplever att bemanningen emellanåt inte är tillräcklig. Liksom DHR Skåne upplever man att personalen har ett bra funktionshindersbemötande.

Effekter på planeringsmöjligheter av resa

Utifrån det faktum att Öresundstågen trafikeras med en enhetlig uppsättning tåg inom försöket, råder en god förutsägbarhet och möjlighet till att planera resorna.

Avseende den internetbaserade reseportalen www.oresundstag.se önskas ytterligare information om användbarheten för personer med funktionsnedsättning. Handisam framför synpunkter på att informationen idag är begränsad angående användbarheten för personer med rörelsenedsättning. Detta framförs som en brist som måste åtgärdas, utifrån regeringens uttalade mål om en kollektivtrafik för alla.

DHR önskar tydligare information om hur långa tidsintervallen är vid tågbyten. SRF Göteborg framför att gränssnittet inte är helt anpassat för personer med synnedsättning. Gränssnittet anses vara något för grafiskt, innehållande för många symboler och bilder.

Vidare framför man det olyckliga i att biljettpiserna är högre vid telefonbokning via kundtjänst. Personer med synnedsättning och blinda är ofta utelämnade till att använda denna kanal och missgynnas därmed, anser SRF Göteborg.

Dialogen med Öresundståg avseende användbarhetsfrågor

Dialogen med organisationerna företrädande personer med funktionsnedsättning användbarheten på Öresundstågen handhas av länstrafikbolagen via deras ordinarie brukarråd. DHR Skåne vittnar om att de inte längre blir inbjudna till Skånetrafikens brukarråd samt att brukarråden generellt fungerat bristfälligt.

SRF Göteborg upplever att de inte bjuds in till dialog om användbarheten på Öresundståg. Såsom Skånetrafiken bör bjuda in DHR till dialog, bör även Västtrafiken göra detsamma med SFR.

Övriga synpunkter

Handisam uttrycker ett antal allmänna synpunkter på och önskemål om hur sektorns aktörer skall kunna flytta fram positionerna avseende användbarheten för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken.

En är att användbarhetsfrågan bör fokuseras mer i länstrafikbolagens upphandlingar av entreprenadavtal. Tillika bör användbarhet för personer med funktionsnedsättning vara en del av den kontinuerliga uppföljningen av trafikentreprenörernas levererade kvalitet. Detta, menar man, skulle på kort tid höja både den allmänna nivån och lägsta förekommande nivåerna av användbarhet i kollektivtrafiken. Även geografisk utjämning av användbarheten skulle uppnås, något som är eftersträvarsvårt idag enligt Handisam. Vidare behövs en mer grundlig och samordnad kommunikationsstrategi användbarheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Handisam ser att det är Trafikverkets uppgift att införa en sådan kommunikationsstrategi.

4 Resandestatistik

Från Öresundståg AB har erhållits resandestatistik per sträckning och år för perioden 2009-2011. Statistiken uttrycks i tusental genomförda resor och år.

Utöver nedbrytning per sträckning är informationen nedbruten i resan inom respektive län samt länsöverskridande. Resor inom Hallands och Västra Götalands län samredovisas i en gemensam grupp.

Södra Stambanan

Tabell 4.1: Resande statistik på Södra stambanan per tusental och år.

	<i>Resor inom Kronoberg</i>	<i>Resor inom Skåne</i>	<i>Resor Kronoberg-Skåne</i>	<i>Summa</i>
2009	454	1410	771	2636
2010	351	1283	899	2534
2011	260	1677	896	2833

Västkustbanan

Tabell 4.2: Resande statistik på Västkustbanan per tusental och år

	<i>Resor inom Halland/V Götaland</i>	<i>Resor inom Skåne</i>	<i>Resor Hall/V Göt./ Skåne</i>	<i>Summa</i>
2009	1631	3158	734	5524
2010	1713	3188	1052	5953
2011	1766	3171	1083	6020

Före varje resekluster kan noteras en succesiv tillväxt i antalet resor. Undantaget är antalet resor inom Kronobergs län, där en negativ tillväxt kan noteras.

Det genomförs idag mer än dubbelt så många resor med Öresundståg på Västkustbanan jämfört med Södra stambanan.

År 2011 genomfördes totalt 8,5 % fler resor med Öresundståg på sträckningarna jämfört med år 2009 enligt denna statistik

Tyvärr finns inte statistik tillgänglig från perioden innan försökets inledande eller för innevarande kalenderår. Sannolikt skulle sådan statistik visa på än större förändringar i resande.

5 Sammantagen analys av försökets effekter

De olika delstudierna indikerar sammantaget en hög grad av måluppfyllelse med Öresundstågstrafikförsöket. 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. Positiva effekter lyfts fram som synliga även för lokalt näringsliv och kommuner längs sträckningarna. För att försökets fulla potential skall kunna utvinnas behöver en högre och mer stabil trafikkapacitet erbjudas.

Den framkomna profilen på de som reser med Öresundståg inom försöket kännetecknas av att majoriteten resande är kvinnor respektive fritidsresenärer. Ca 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. Som följd av den stora andelen fritidsresenärer är dock resandefrekvensen per individ i studien totalt sett relativt låg. En av fem reser dock med Öresundståg minst en gång i veckan samt drygt en av tio dagligen.

Medborgarstudien indikerar vidare att en av fem av resenärer med Öresundståg förändrade sitt föredragna färdssätt till annan ort vid tidpunkten för försökets inledning. Av dessa tycks en majoritet ha valt Öresundståg som sitt vanligaste färdssätt.

En klar majoritet tycks vidare ha någon av de större städerna som sin måldestination vid resande med Öresundståg – Malmö, Lund, Köpenhamn, Helsingborg och Göteborg. Koncentrationen till storstadsdestinationerna framstår som högre på Väst kustbanan relativt på Södra stambanan.

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 upplevt en förändring är det dock vanligast att man upplevt en positiv sådan. Detta gäller exempelvis kvalitetsfaktorerna möjligheterna att resa länsöverskridande med Öresundståg; turtätheten; restid; biljettsamordning över länsgränser samt information om reseutbud.

Tydliga resultat har erhållits för kvalitetsfaktorerna grad av förseningar, inställda tåg samt platstillgång ombord på tåg. Påtagligt fler tycks uppleva en försämring på dessa kvalitetsfaktorer, kontra dem som upplever en förbättring. Skillnader mellan sträckningarna föreligger. Huvuddelen av de som upplever en högre grad av förseningar och inställda tåg reser med Södra stambanan. Huvuddelen av dem som upplever platsbrist på tågen reser med Väst kustbanan.

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. Samma resultat framkommer för de som reser med cykel.

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

Den bild som framkommer av medborgarstudien av ett ökat resande med Öresundståg samt den om en hög kundnöjdhet, ligger väl i linje med de huvudresultat som framkommer i studierna med RKTMs, kommunerna, länstrafikbolagen och näringslivsrepresentanterna. Dessa delstudier påvisar alla ett tilltagande resande samt en generellt hög nöjdhet bland resenärerna. Att resenärerna måldestinationer i hög grad är koncentrerade till de största orterna längs sträckningarna ligger i linje med intervjustudiernas vittnesmål om ett ökat interregionalt resande samt en tilltagande arbetspendling sedan försökets inledande.

För resenärer på Södra stambanan råder en hög koncentration av resande till Malmö och Öresundsregionen, vilket bekräftar resultaten från intervjuerna med RKTMs, kommuner och näringslivsrepresentanter i både Kronobergs och Skåne län. Interregionalt resande från Kronoberg samt inomregionalt resande från nordöstra Skåne till Öresundsregionen inklusive Kastrup har tilltagit i och med försöket.

Även för Väst kustbanan och koncentrationen av resande till Öresundsregionen inklusive Kastrup/Köpenhamn respektive Göteborgsregionen, bekräftas av den bild som RKTMs, kommuner och näringslivsrepresentanter belägna vid denna sträckning lyfter fram. Öresundstågen spelar en viktig roll för interregionalt resande från Halland till både Öresundsregionen samt Göteborg respektive mellan Göteborgs- och Öresundsregionen.

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.

RKTMs och kommuner ser även att fritidsresandet ökat sedan försökets inledning, vilket är i linje med att majoriteten av resenärerna utifrån medborgarstudien är privat- och tjänsteresenärer.

Medborgarstudien påvisar en försämring avseende kvalitetsfaktorerna grad av förseningar, inställda tåg, platstillgång och komfort som följd av försöket samt att det förekommer skillnader mellan sträckningarna. Detta bekräftas i huvudsak av intervjustudierna. Att platsbristen är koncentrerad till Västkustbanan framkommer även i intervjustudierna. Dock framstår missnöjet med inställda och försenade tåg som generellt för båda sträckningarna, medan medborgarstudien visar en koncentration av missnöjet till resanden på Södra stambanan.

En grundläggande förutsättning bakom Öresundstågsförsöket 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 RKTMs, 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 Öresundstågsförsöket är att inblandade aktörer tycks ha förmått göra avkall på egenintressen till förmån för helhetens bästa. Ett 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, vilket ju är ett grundläggande syfte med försöket.

Samordningsarbetet framstår även som välfungerande i termer av att tillhandahålla ett samordnat biljettutbud via Syd taxan samt rutt- och reseinformation för länsöverskridande resor. I detta avseende lyckas man uppfattas som en integrerad och enhetlig helhet, möjliggjort även via Öresundståg ABs gemensamma kommunikationsplattform präglad av enkelhet och tydlighet. Sedan sommaren 2012 tillhandahåller man även en enhetlig resegaranti vid försenade eller inställda resor.

Ett förbättringsområde som lyfts fram i samarbetet är bättre samordnad störningsinformation till resenärerna vid inställda eller försenade tåg. Förbättringsinitiativ pågår, vilka man endast börjat se resultaten av. Samordningen med övrig upphandlad kollektivtrafik i berörda län tycks fungera väl. 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.

Intervjustudierna påvisar att den utökade och delvis samhällsfinansierade Öresundstågstrafiken har fått en påverkan på konkurrenssituationen och det på båda sträckningarna. Öresundstågens främsta tågkonkurrent, SJ, har avvecklat sin trafik på Väst kustbanan, vilket enligt flera delstudier lett till negativa konsekvenser för resenärer och medborgare. Medborgarstudien påvisar negativa upplevelser avseende komfort och tillgång till plats på Väst kustbanan, vilket skulle kunna tillskrivas SJs utträde. En ökad turtäthet är en av de utbudsfaktorer i djupintervjuerna som lyfts fram som den viktigaste för en fortsatt utveckling av tågresandet. Den upplevda och den faktiska turtätheten har inte påverkats negativt av SJs utträde, vilket är en effekt av att såväl Öresundstågen som fjärrbussarna har ökat sin turtäthet efter utträdet.

I intervjuerna med SJ, länstrafikbolagen, näringslivsorganisationerna och även delvis kommuner framhålls att det finns en avsaknad av SJs snabbtågstrafik på Väst kustbanan. Det är främst att SJs tåg trafikerade med färre stopp och därmed var ett bättre alternativ för långväga tjänsteresenärer samt att den högre komfortnivån möjliggjort arbete ombord. SJ och Öresundstågen ansågs tillgodose delvis olika kundsegment och det framhålls som viktigt att det finns en dialog och en djupare samordning mellan aktörerna för att underlätta för tågresenärerna. Den upplevda snedfördelningen i konkurrensförhållandet som samtliga konkurrenter till Öresundstågen framhåller, med anledning av att Öresundstågen är ett samhällsfinansierat alternativ, är här problematisk. Öresundstågen har inte samma vinstkrav och kan istället ta hänsyn till andra faktorer, vilket bedöms av vissa intervjuade inom Öresundstågstrafiken som en samhällsekonomisk fördel och av några av konkurrenterna som en snedvriden konkurrens till samhällets nackdel. Samtidigt nämner några av de intervjuade konkurrenterna att det finns en poäng i att ha samhällsfinansierade alternativ ur ett medborgarperspektiv, men deras uppdrag bör vara klart definierat.

Konkurrenssituationen på den Södra stambanan har även den påverkats av Öresundstågstrafikförsöket, men utifrån studien inte i lika hög grad som på Väst kustbanan. 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 Väst kustbanan konkurrerar även med bil- och busstrafik, vilken går på en av Sveriges modernaste motorvägar, E6:an. Denna motorväg går helt parallellt med tågsträckningen på Väst kusten och är ett tidsmässigt konkurrenskraftigt alternativ till kollektivtrafiken. Intervjuade bussbolag poängterar att de ser sig som konkurrent till Öresundstågen på Väst kustbanan, men ej till Öresundstågs trafik på Södra stambanan. Bussbolagen trafikerar här E4:an, vars sträckning man ej 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.

Intervjustudierna visar på en viss marknadsförskjutning mellan samhällsfinansierad och kommersiell trafik på både Väst kustbanan och Södra stambanan sedan försökets inledande. Detta i form av en ökad andel samhällsfinansierad trafik på bekostnad av kommersiell sådan. SJ vittnar avseende Väst kustbanan om att man redan under den period man fortfarande trafikerade sträckningen tappade marknadsandelar till Öresundståg. Även de kommersiella bussbolagen tappade marknadsandelar till Öresundståg under den tid både SJ och Öresundståg trafikerade Väst kustbanan. I och med att SJ i april 2012 helt lämnade sträckningen tilltog marknadsförskjutningseffekten. När SJ:s kommersiellt drivna trafik helt upphörde togs deras marknadsutrymme främst tillvara av Öresundstågen, som med en utökat turtäthet fortfarande fortsatt kunnat ha en hög beläggning. I viss mån har även den kommersiella busstrafiken återtagit mark på Väst kustbanan sedan SJ:s utträde, där man tycks ha tagit över mindre andelar av SJ:s tidigare kundunderlag. Detta kompenserar dock inte för bussbolagens ursprungliga tapp till Öresundstågen på Väst kustbanan i och med försökets inledande. Ett av de intervjuade bussbolagen, Nettbuss Express, anger dock att de i aktuell konkurrenssituation har en större marknadsandel på trafiken längs Väst kustbanan, jämfört med innan försökets tillkomst.

Avseende Södra stambanan framstår marknadsförskjutningseffekten 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 marginell kompenserat marknadsförskjutningseffekten.

Det faktum att Öresundstågstrafikförsöket 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 Öresundstågstrafiks-försöket även kunna antas medföra en barriär för nya aktörer att etablera sig på aktuella sträckningar.

Med marknadsöppningsreformerna har regeringen dock lagt prioritet vid reformernas betydelse för resenärerna, i termer av förändrat utbud och kvalitet. Sett till det ökade utnyttjandet av Öresundstågen inom försöket, samt den tillsynes goda kundnöjdheten totalt sett, skulle försöket därför även kunna sägas stödja måluppfyllelse av marknadsöppningsreformerna

Intervjustudierna visar på att samordningen mellan konkurrenterna 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.

Det faktum att Öresundstågen trafikeras med en enhetlig tågflotta inom försökets region, samt sedan försökets inledande utan stopp vid länsgränserna, underlättar för personer med funktionsnedsättning att bruka trafiken, påvisar intervjuerna. Detta ger en större förutsägbarhet, vilket är väsentligt oavsett funktionsnedsättning. Dock framkommer att den vanligt förekommande högre trängseln på tågen ger försämrade förutsättningar och framförallt för rörelsenedsatta, synskadade och blinda. Tågen anses annars ha en god användarhet vid kortare resor, men en sämre vid längre resande. Ytterligare information användbarheten för personer med funktionsnedsättning, och ej uteslutande för gruppen rörelsenedsatta, efterfrågas på Öresundstågs hemsida. Vidare efterfrågar intervjuade organisationen att i högre grad bli inbjudna till dialog avseende användbarheten för personer med funktionsnedsättning i tågsystemet.

Den samhällsekonomisk effekt som framförallt lyfts fram i studierna är en enklare tillgång till större arbetsmarknadsregioner för medborgarna. Denna effekt är mer påtaglig i de mindre kommunerna där kommuninvånarna i och med den utökade turtätheten får en större tillgång till storstadsregionernas arbetsmarknad. Såväl näringslivsorganisationer som kommuner uppmärksammar detta resultat. En annan viktig effekt är att arbetskraftsförsörjningen bedöms ha underlättats. Detta för arbetsgivare i både större och mindre kommuner samt inom såväl den offentliga som privata sektorn.

Tillgången till högre lärosäten har även den förbättrats vilket bedöms ge framtida positiva samhällsekonomiska effekter i och med högre tillgång till kvalificerad arbetskraft i regionen. En effekt av goda kommunikationsmöjligheter är möjligheten att genomföra högre studier samtidigt som man bor kvar i sin hemkommun. Detta kan även leda till en positiv effekt i ökade möjligheter att kombinera högre studier med yrkesverksamhet.

Såväl kommunerna som näringslivsorganisationerna har uppmärksammat en högre efterfrågan på kollektivtrafikresande generellt, vilket vid sidan av en utökad turtäthet och bättre möjligheter att resa interregionalt även kan vara en effekt av yttre påverkande faktorer. Detta såsom bensinpris, parkeringsavgifter och en ökad miljömedvetenhet.

Intervjuerna med medborgarna ger vid handen att en högre andel av resenärerna med Öresundstågen 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.

Bra kommunikationsmöjligheter är en grundläggande faktor för att tillgängliggöra såväl en god arbetsmarknad som utbud av nöjen och kultur till medborgarna, vilket enligt intervjustudierna framförallt främjar de mindre kommunerna med begränsat eget utbud. Den utökade turtätheten samt det förenklade interregionala resandet som försöket har inneburit, bedöms här ha medfört viktiga samhällsekonomiska vinster.

Medborgarstudien indikerar 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. Detta kan antas medföra samhällsekonomiska både miljö- och trafiksäkerhetseffekter.

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. Studien 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.

Tillförande av ett snabbtågsalternativ på Västkustbanan skulle leda till ytterligare positiva samhällsekonomiska effekter, menar framförallt intervjuade näringslivsorganisationer. Med SJ:s utträde har det förlorats ett viktigt färdalternativ för långväga resenärer, framförallt för tjänsteresenärerna som är mer tids- än kostnadskänsliga. Snabbtågsalternativ på Västkustbanan skulle innebära att tjänsteresenärer i högre utsträckning tar tåget istället för bil på sträckan Göteborg – Malmö i båda riktningar, givet den hårda konkurrenssituationen med motorvägen som tågalternativet på Västkustbanan idag upplever.

Sammantaget indikerar djupintervjustudierna att Öresundstågstrafikförsöket har lett till en hög grad av måluppfyllelse. Den önskade huvudeffekten, en större rörlighet över regiongränserna och en sammankoppling av arbetsmarknadsregioner, lyfter man fram som påtaglig. Den utökade turtätheten som följd av försöket anser man har genererat positiva effekter på resandet både regionalt och interregionalt, såväl i form av arbetspendling som fritidsresande.

Intervjuerna med medborgare indikerar en benägenhet att resa interregionalt till större orter med Öresundstågstrafiken samt att man generellt är nöjd med färdalternativet och dess möjligheter. Detta trots förekommande missnöje med trängsel, förseningar och störningsinformation. Även detta ger stöd för måluppfyllelse med försöket.

Övriga intervjuade intressentgrupper uttrycker generellt att försöket har lett till en hög grad av måluppfyllelse. RKTMs liksom länstrafikbolagen menar att försöket

medfört en större sammanhängande arbetsmarknadsregion som är integrerad över länsgränserna. Även kommunerna framhåller att försöket har bidragit till större rörlighet mellan och sammankoppling av arbetsmarknadsregioner, men där effekterna är mer påtagliga för medborgarna i mindre kommuner. Privata och offentliga arbetsgivare, i både större och mindre kommuner, tillskrivs en positiv effekt i form av en bättre tillgång till kvalificerad arbetskraft.

Konkurrenter till försöket uttrycker viss tveksamhet till den långsiktiga måluppfyllelsen, då hänsyn idag inte är tagen till samtliga kundsegments behov, såsom långväga resenärer. Man flaggar för negativa effekter med anledning av begränsad platstillgång på Öresundstågen och komfortalternativet SJ:s utträde. Samtidigt tillskriver konkurrenterna försöket en positiv effekt på turtätheten och resandet över länsgränser. Liknande synpunkter har intervjuade näringslivsorganisationer - målen är uppnådda i termer av utökat arbets- och fritidsresande, turtäthet och integrering av arbetsmarknadsregioner, men ett snabbt fjärrtågsalternativ på Västkustbanan efterfrågas för långväga tjänsteresenärer.

Resultatet att det interregionala resandet har ökat, påvisat i intervjustudierna med samtliga grupper, bekräftas även av Öresundståg ABs egen resandestatistik.

I samtliga delstudier framkommer utvecklings- och förbättringsområden för tågtrafiken inom försöket. Dessa områden är idag en barriär för ytterligare brukande av Öresundstågen och medför därmed en outömd potential. Att dessa barriärer åtgärdas är även nödvändigt för att möta den förväntade resenärstillströmningen över tid. Den främsta barriären till att fler skulle välja Öresundståg idag är instabiliteter i trafiken, främst orsakade av flaskhalsar i bankapacitet och föråldrad infrastruktur. Detta leder till en hög förekomst av både försenade och inställda tåg, vilket i sin tur leder till ett något bristande förtroende hos medborgarna. Inte minst vid arbetspendling är tillförlitligheten i trafiken ett viktigt beslutsriterium. Relaterat till detta bör ytterligare åtgärder vidtas för att åstadkomma en välfungerande störningsinformation över länsgränserna – idag en källa till frustration hos resenärerna. Detta bör även involvera ett ökat samarbete med övriga kollektivtrafikoperatörer, inklusive de kommersiellt drivna.

Vidare behöver Öresundståg, samarbetande länstrafikbolag och RKTMs bli bättre på att dimensionera trafikkapaciteten till verklig efterfrågan. Den idag vanligt förekommande trängseln på tågen, såsom på Västkustbanan i Halland, motverkar ett ökat utnyttjande av tågtrafiken samt stimulerar bilåkande.

Ett annat förbättringsområde är att underlätta för den stora gruppen fritidsresande, vilket är planerat via skapande av bättre bagageutrymmen.

6 Slutsatser

Slutsatser resvanor:

- Studierna påvisar att Öresundstågstrafikförsöket totalt sett har lett till ett ökat både regionalt och interregionalt resande
- Arbetspendlingen inom och mellan län har tycks ha ökat
- Sett till individer framstår fritidsresenärerna respektive kvinnor som varande i majoritet
- Sett till resandefrekvens visar resultaten på att de som reser arbetsrelaterat (arbetspendlare/tjänsteresenärer) har en avgjort högre sådan än fritidsresenärerna
- En klar majoritet av resenärerna anger någon av de större städerna som sin måldestination – Malmö, Lund, Köpenhamn, Helsingborg eller Göteborg. Koncentrationen till storstäder framstår som något mindre på Södra stambanan
- En av fem resenärer uppger att de förändrade sitt föredragna färdssätt till annan ort i och med försökets inledning. Av dessa tycks en majoritet ha valt Öresundstågen
- Bland de som upplevt en förändring i kvalitetsfaktorer är det vanligast att man upplevt en positiv sådan – enkelhet och flexibilitet är de faktorer som värderas högst, medan ekonomi anges i lägre utsträckning
- Graden av försenade och inställda tåg upplevs problematiskt av en stor andel resenärer – framför allt på Södra stambanan
- Tillgången till plats på tågen upplevs som problematiskt av många resenärer – framför allt på Västkustbanan
- Pensionärer upplever inte att det är enklare eller svårare att resa med Öresundståg jämfört med övriga resenärer
- Något fler upplever att det blivit enklare att resa med barn ombord på Öresundstågen sedan försökets inledande
- Något fler upplever att det blivit enklare att ta med cykel ombord på Öresundstågen
- De som inte väljer Öresundståg vid resor till annan ort tycks i åtta fall av tio välja alternativet bilen
- De som istället åker bil lyfter fram komfort samt enkelhet och flexibilitet som avgörande faktorer
- Det som framhålls som kan förmå icke-resenärerna att börja välja Öresundståg är lägre biljettpriser samt mer pålitlig trafik

Slutsatser samordningen inom Öresundstågsförsöket:

- Samordningen inom Öresundstågstrafikförsöket mellan länstrafikbolagen och RKTM framstår som väl fungerande.
- Medborgarna och resenärerna tycks uppleva Öresundstågstrafiken över länen som en integrerad helhet – i termer av reseutbud, biljettutbud, information och marknadsföring

- Samordningsarbetet framstår i hög grad som ett optimerande av helheten av försöket - där aktörernas förmått göra avkall på egenintressen för helhetens bästa

Slutsatser konkurrenssituation och marknadsförskjutning:

- Öresundstågstrafikförsöket har haft påverkan på konkurrenssituationen på båda sträckningarna, där Öresundstågen tycks ha tagit marknadsandelar från konkurrerande alternativ
- Studien indikerar att det har sedan försökets inledande skett en marknadsförskjutning från kommersiell till samhällsfinansierat trafik. Tydligast är denna bild på Västkustbanan, där SJ:s utträde ur marknaden varit en starkt bidragande orsak
- Såväl Öresundstågen som bussbolagen som trafikerar längs Västkustbanan har ökat sin turtäthet till följd av SJ:s utträde, i kombination med en ökning i kundunderlaget
- Som följd av SJ:s utträde från Västkustbanan framhålls att det finns en avsaknad av ett snabbtågsalternativ Malmö-Göteborg
- Öresundstågstrafikförsöket skulle inom regionen kunna sägas motverka regeringens marknadsöppningsreformer för järnvägstrafik, utifrån syftet att främja tillväxt av både kommersiella och samhällsfinansierade alternativ. Utifrån regeringens prioritering om förbättrat utbud och kvalitet för resenärerna, kan försöket ses som bidragande till måluppfyllnad med marknadsöppningsreformerna

Slutsatser användbarheten på Öresundståg för personer med funktionsnedsättning

- Den enhetliga tågflottan inom Öresundstågen anses ge en förbättrad förutsägbarhet för resenärer med funktionsnedsättning. Den förekomna trängseln upplevs dock som negativ för personer med rörelse- eller synnedsättning. Öresundstågen anses vidare lämpa sig sämre för personer med rörelsenedsättning vid långväga resor

Samhällsekonomiska effekter

- Sammantaget tycks Öresundstågstrafikförsöket totalt sett ha medfört positiva samhällsekonomiska effekter
- Framförallt tillskrivs försöket en förenklad interregional arbetspendling, vilket medfört bättre tillgång till storstadsregionernas arbetsmarknad - framförallt för medborgare i mindre kommuner
- Privata och offentliga arbetsgivare, både i mindre och större kommuner, anses gynnats via en förenklad arbetskraftsförsörjning
- Den ökade rörligheten som följd av försöket anses ha varit bidragande orsak till nya kommunala investeringar, såsom i bostäder, handelsplatser och konferensanläggningar
- Fler anses ta tåg istället för bil som följd av försöket, vilket anses medföra både miljö- och trafiksäkerhetsmässiga samhällsekonomiska vinster
- SJ:s utträde ur marknaden på Västkustbanan anses medföra en viss samhällsekonomisk förlust, i form av avsaknad av ett

snabbtågsalternativ för de som efterfrågar sådant samt som följd ökad bilism på E6:an

Måluppfyllelse med Öresundstågstrafikförsöket

- Öresundstågstrafikförsöket får, baserat på intervjustudier och resandestatistik, tillskrivas en hög grad av måluppfyllelse. Delstudierna indikerar enskilt och sammantaget att försöket har lett till den önskade huvudeffekten - en större rörlighet över regiongränserna och en sammankoppling av arbetsmarknadsregioner.
- En ökad stabilitet och förutsägbarhet i tågtrafiken, framhåller man, skulle resultera i en än högre måluppfyllelse

Utvecklings- och förbättringsområden för Öresundstågstrafiken

- En minskad förekomst av förseningar och inställda tåg. Den främsta barriären till att fler skulle välja Öresundståg idag anses vara instabilitet i trafiken, främst orsakade av flaskhalsar i bankapaciteten och föråldrad infrastruktur.
- Förbättrad störningsinformation till resenärerna och framför allt mellan länen. Detta framhålls som en fråga om samordning mellan flera kollektivtrafikaktörer samt ett fortsatt utvecklingsarbete tillsammans med Trafikverket
- Dimensionering av trafikkapaciteten efter efterfrågan. Trängsel ombord och därigenom dålig komfort framhålls som motverkande till ett ökat utnyttjande av Öresundstågen samt stimulerar bilåkande

7 Referensförteckning

Källor:

1. 'Öresundstågstrafiken i Sydsverige', Kvalitetsmätning, våren 2012.
Utförd av Infab AB på uppdrag av Öresundståg AB.

8 Bilagor

Bilaga 1: Översikt över intervjupersoner

<i>Organisation</i>	<i>Namn</i>	<i>Position</i>
RKTM		
RKTM Skåne	Mats Persson	Ordförande
RKTM Kronoberg	Sven Sunesson	Ordförande, Trafiknämnden
RKTM Västra Götaland	Ulrika Frick	Ordförande
RKTM Halland	Åse Allberg	Direktör, Regionala Samhällsbyggnadsavdel- ningen
RKTM Halland	Björn Johansson	Avdelningschef kollektivtrafiken Halland
Kommuner		
Malmö stad	Klas Nydahl	Trafikchef
Lunds kommun	Kristina af Klinteberg	Näringslivsutvecklare
Kävlinge kommun	Mats Rosén	Näringslivs- och turistchef
Varbergs kommun	Hans Lillhage	VD, Marknad Varberg
Göteborgs Stad	<i>önskar vara anonym</i>	
Älmhults kommun	Björn Collin	Näringslivsutvecklare
Älmhults kommun	Paul Robertsson	Samhällsplanerare
Konkurrenter		
SJ	Bjarni Skipper	Produktionschef
Swebus	Ingvar Ryggjesjö	Försäljningschef
Nettbuss Express	Thorbjörn Kind	Marknads- och driftansvarig
Länstrafikbolag		
Skånetrafiken	Göran Lundblad	Trafikchef
Västrafik	Ingemar Bengtsson	Trafikutvecklare
Hallandstrafiken	Bruno Andersson	VD
Länstrafiken Kronoberg	Thomas Nilsson	Trafikdirektör
Näringslivsorganisationer		
Svenskt Näringsliv	Kenneth Krantz	Regionchef Västsverige
Västsvenska handelskammaren	Jens Larsson	Ansvarig infrastrukturfrågor
Handelskammaren i Sydsvenska företags intresse (Skåne)	Per Tryding	Vice VD
Handelskammaren i Sydsvenska företags intresse (Kronoberg)	Gustav Lorentz	Analyschef
Svensk kollektivtrafik	Charlotte Wärebörn Schultz	VD
Organisationen som företräder funktionsnedsatta		
DHR Skåne	Rasmus Isaksson	Projektansvarig
Synskadades Riksförbund	Kjell Emanuelsson	Ordförande
Göteborg		
Handisam	Karin Åslund	Utredare

Bilaga 2: Bortfallsredovisning medborgarstudien

Här följer en bortfallsredovisning till tidigare beskriven kvantitativ telefonintervjustudie av medborgarna. Urvalet bestod av hushåll med fast telefoni i kommuner i anslutning till aktuella sträckningar där tätort med station finns.

Totalt har 500 intervjuer genomförts, varav 375 stycken med resenärer och 125 stycken med icke-resenärer. För att uppnå rätt antal intervjuer i respektive delmålgrupp har totalt 3792 stycken personer ingått i ett bruttourval fördelat på de olika trafikbolagens områden.

Tabell 8.1: Bortfallsredovisning

Bruttourval	3792
A Bortfall ex fel telefonnummer	1557
Nettourval	2235
B Bortfall	1735
ej målgrupp (resenärer/icke-resenärer)	276
ex språkproblem, har inte tid, vägrare	1459
Genomförda intervjuer	500
Svarsfrekvens	22%

Av det ursprungliga och kompletterande urvalet om totalt 4575 stycken poster har 783 stycken förblivit oanvänt.

Noteras skall att en betydande andel av det urval som inte genomgick intervju, utan istället tillföll gruppen bortfall, tillhör segmentet icke-resenärer men har screenats bort från intervju efter att kvoterna för icke-resenärer blivit fyllda i respektive trafikområde.

Tabell 8.2: Slutgiltig urvalsdesign per sträckning och länstrafikbolags trafikområde

Sträckning inom försöket	Länstrafikbolag	Ursprungligt urval	Kompletterande urval 1	Kompletterande urval 2	Totalt urval per länstrafikbolags trafikområde och sträckning
Västkustbanan	Skånetrafiken	600	300	-	900
	Hallandstrafiken	600	275	300	1175
	Västtrafik	600	-	400	1000
Södra stambanan	Skånetrafiken	600	-	-	600
	Länstrafiken Kronoberg	600	-	300	900

Bilaga 3: Frågeformulär medborgarstudien

1. Har du rest med Öresundståg till annan ort minst 3 gånger
under de senaste två åren?

- 1 ☐ Ja - > Gå till fråga 2.
2 ☐ Nej - > Gå till frågor för "icke-resenärer"; nr.
47.

2. Om ja fråga 1:
Vanligtvis från vilken station reser du när du reser med
Öresundståg till annan ort?

Västkustbanan (Malmö-Gbg):
Alvesta):

- 1 Göteborg
- 2 Mölndal
- 3 Kungsbacka
- 4 Varberg
- 5 Falkenberg
- 6 Halmstad
- 7 Laholm
- 8 Båstad
- 9 Ängelholm
- 10 Helsingborg
- 11 Ramlösa

- 12 Landskrona
- 13 Kävlinge
- 14 Lund
- 15 Malmö C
- 16 Triangeln
- 17 Hyllie
- 18 Annan

Södra stambanan (Malmö-

- 19 Alvesta
- 20 Älmhult
- 21 Osby
- 22 Hässleholm
- 23 Höör
- 24 Eslöv
- 25 Lund
- 26 Malmö C
- 27 Triangeln
- 28 Hyllie
- 29 Annan

3. Vanligtvis till vilken station reser du när du reser med
Öresundståg till annan ort?

Västkustbanan (Malmö-Gbg):
Alvesta):

- 1 Göteborg
- 2 Mölndal

Södra stambanan (Malmö-

- 20 Alvesta eller vidare
- 21 Älmhult

- | | |
|----------------|----------------------------|
| 3 Kungsbacka | 22 Osby |
| 4 Varberg | 23 Hässleholm eller vidare |
| 5 Falkenberg | 24 Höör |
| 6 Halmstad | 25 Eslöv |
| 7 Laholm | 26 Lund |
| 8 Båstad | 27 Malmö C |
| 9 Ängelholm | 28 Triangeln |
| 10 Helsingborg | 29 Hyllie |
| 11 Ramlösa | 30 Danmark |
| 12 Landskrona | 31 Annan |
| 13 Kävlinge | |
| 14 Lund | |
| 15 Malmö C | |
| 16 Triangeln | |
| 17 Hyllie | |
| 18 Danmark | |
| 19 Annan | |

4. Har du även rest med Öresundståg till eller från annan ort inom Sverige minst 3 gånger under de senaste 2 åren?

- 1 ☐ Ja - > Gå tillbaka till fråga 2- fyll i ny resa
 2 ☐ Nej - > Gå till fråga 47 för "icke-resenärer"

Frågor till "resenärer Öresundstågen":

5. Hur ofta reser du med Öresundståg till _____ *<automatiskt kodat efter svar angett i fråga 3>*? Ange antal resor per månad eller år.

Om färre resor än en gång per månad, ange per år.

Ett resetillfälle inkl. resa tur/retur definieras som en resa

- 1 _____ gånger per månad
 2 _____ gånger per år
 3 ☐ Vet ej

6. Vanligtvis, vilket är resans ärende?

- 1 ☐ Pendlar till/ från jobb
 2 ☐ Pendlar till/ från skola
 3 ☐ Reser i tjänsten
 4 ☐ Fritidsresa eller annan privat resa
 5 ☐ Annat, nämligen.....

7. Hur långt har du från din start/hem-adress till tågstationen? Ange svar utifrån den resesträckning du nämnde i tidigare fråga.

- ☐ 0-2 km
- ☐ 3-5 km
- ☐ 6-10 km
- ☐ 11-20 km
- ☐ över 20 km
- ☐ Vet ej

8. Hur lång har du från tågstationen till din slutadress? Ange svar utifrån den resesträckning du nämnde i tidigare fråga.

- ☐ 0-2 km
- ☐ 3-5 km
- ☐ 6-10 km
- ☐ 11-20 km
- ☐ över 20 km
- ☐ vet ej

9. Vilken är den huvudsakliga anledningen till att du väljer att resa med Öresundståg när du reser sträckan du nämnde tidigare (fråga 2/3)?

Läs upp vid behov

Max två alternativ – efter första svaret, fråga: 'Något mer?'

- 1 ☐ Restid
- 2 ☐ Ekonomi
- 3 ☐ Komfort ombord
- 4 ☐ Enkelt/ flexibelt
- 5 ☐ Kan utnyttja restiden till annat
- 6 ☐ Service
- 7 ☐ Turtäthet
- 8 ☐ Få förseningar och inställda avgångar
- 9 ☐ Mer miljövänligt
- 10 ☐ Annat, nämligen:.....
- & ☐ Vet ej

10. Har du märkt någon förändring av utbudet av tågresor generellt på Öresundstågets sträckning jämfört med innan januari 2009, som följd av att nya länsöverskridande alternativ har tillkommit?

- 1 ☐ Ja
- 2 ☐ Nej
- & ☐ Vet ej

Nu följer några kännedomfrågor avseende tågutbudet på sträckningen <Malmö-Gbg >alt. <Malmö-Alvesta

OM

Reser med västkustbanan enligt fråga 3 ger fråga 11-15:

1 Ja 2 Nej & Vet ej

11. Känner du till att Öresundstågen trafikerar sträckan Malmö-Gbg utan byten och stopp, vid länsgränser d.v.s. interregionalt? ☐ ☐ ☐
12. Känner du till att biljett till Öresundstågen kan köpas för hela sträckan, även över länsgräns? ☐ ☐ ☐
13. Känner du till att Öresundstågen går med en högre turtäthet? ☐ ☐ ☐
14. Känner du till att SJ trafikerade sträckan med egen trafik mellan januari 2009 och april 2012? ☐ ☐ ☐
15. Känner du till några nya biljett- eller betalningsformer ☐ ☐ ☐

OM

Reser med södra stambanan enligt fråga 3 ger fråga 16-21:

1 Ja 2 Nej & Vet ej

16. Känner du till att Öresundstågen trafikerar sträckan Malmö-Alvesta utan byten, och stopp vid länsgränser d.v.s. interregionalt? ☐ ☐ ☐
17. Känner du till att biljett till Öresundstågen kan köpas för hela sträckan, även över länsgräns? ☐ ☐ ☐
18. Känner du till att Öresundstågen går med en högre turtäthet? ☐ ☐ ☐
19. Känner du till att Veolia trafikerar med tåg som har få stopp – ända till och från Stockholm? ☐ ☐ ☐
20. Känner du till några nya biljett- eller betalningsformer? ☐ ☐ ☐
21. Känner du till nya resealternativ att välja mellan på sträckningen? ☐ ☐ ☐

22. Innan januari 2009, då vissa förändringar skedde i Öresundstågets trafik, vilket var då ditt huvudsakliga färd sätt vid resor till annan ort i Sydsverige? Ange svar utifrån ovan nämnd sträcka.
Ett svar möjligt.

Läs upp vid behov.

- 1 ☐ Öresundståg
- 2 ☐ SJ
- 3 ☐ Annat tåg
- 4 ☐ Buss
- 5 ☐ Flyg
- 6 ☐ Bil
- 7 ☐ Annat nämligen:.....

23. Efter januari 2009, har ditt huvudsakliga färd sätt vid resor till annan ort i Sydsverige med Öresundstågen förändrats? Ange svar utifrån ovan nämnd sträcka.

- 1 ☐ Nej, samma färd sätts nu som innan -> Gå till fråga 25
- 2 ☐ Ja, annat färd sätt nu än innan 2009 -> Gå till fråga 24
- & ☐ Vet ej

OM ja på föregående fråga, nr 23.

24. Vilket är ditt huvudsakliga färd sätt efter januari 2009? Ange svar utifrån ovan nämnd sträcka.

- 1 ☐ Öresundståg
- 2 ☐ SJ
- 3 ☐ Annat tåg
- 4 ☐ Buss
- 5 ☐ Flyg
- 6 ☐ Bil
- 7 ☐ Annat nämligen:.....

Nu följer ett antal frågor där vi vill att du jämför din upplevelse av Öresundståg, nu jämfört med före januari 2009, – då skedde det vissa förändringar av Öresundståg, som bland annat innebar att Öresundståg blev länsöverskridande

25. Upplever du någon förändring vad gäller möjligheten att resa länsöverskridande när du reser med Öresundståg?

- 1 ☐ Ja, till det bättre
- 2 ☐ Ja, till det sämre
- 3 ☐ Nej, upplever ingen skillnad
- 4 ☐ Reser inte länsöverskridande
- & ☐ Vet ej

26. Upplever du att biljettpriserna på Öresundståg har förändrats?

- 1 ☐ Ja, till det positiva (generellt lägre biljettpriser)
- 2 ☐ Ja, till det negativa (generellt högre biljettpriser)
- 3 ☐ Nej, upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

27. Upplever du att det finns fler eller färre alternativ av biljettformer på Öresundstågen?

- 1 ☐ Fler
- 2 ☐ Färre
- 3 ☐ Upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

28. Upplever du någon förändring vad gäller möjligheten att köpa biljett med ett fast pris på Öresundstågen?

- 1 ☐ Ja, till det positiva
- 2 ☐ Ja, till det negativa
- 3 ☐ Nej, upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

29. Upplever du att finns fler eller färre alternativ av rabatter och erbjudanden på Öresundstågen?

- 1 ☐ Fler
- 2 ☐ Färre
- 3 ☐ Upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

30. Upplever du någon förändring vad gäller samordning mellan de olika länen när du köper biljetter till Öresundstågen?

- 1 ☐ Ja, till det positiva
- 2 ☐ Ja, till det negativa
- 3 ☐ Nej, upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

31. Upplever du någon förändring vad gäller tillgänglig information om Öresundstågen och reseutbudet?

- 1 ☐ Ja, till det positiva
- 2 ☐ Ja, till det negativa
- 3 ☐ Nej, upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

32. Upplever du att det finns fler eller färre alternativ för hur du kan betala din biljett med Öresundstågen?

- 1 ☐ Fler
- 2 ☐ Färre
- 3 ☐ Upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

33. Upplever du att restiderna med Öresundstågen har blivit kortare eller längre?

- 1 ☐ Kortare
- 2 ☐ Längre
- 3 ☐ Ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

34. Upplever du att det har blivit förändringar i turtätheten på Öresundstågen?

- 1 ☐ Ja, till det positiva (en högre turtäthet)
- 2 ☐ Ja, till det negativa (en lägre turtäthet)
- 3 ☐ Nej, upplever ingen skillnad
- & ☐ Vet ej

35. Upplever du någon förändring vad gäller förekomst av förseningar när du reser med Öresundståg?

- 1 ☐ Ja, upplever mer sällan förseningar
- 2 ☐ Ja, upplever oftare förseningar
- 3 ☐ Nej, upplever Ingen förändring
- & ☐ Vet ej

36. Upplever du någon förändring vad gäller förekomsten av inställda Öresundståg?

- 1 ☐ Ja, upplever att antalet inställda tåg har minskat
- 2 ☐ Ja, upplever att antalet inställda tåg har ökat
- 3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

& ☐ Vet ej

37. Upplever du någon förändring vad gäller hantering och informationsgivning vid inställda eller försenade Öresundståg?

1 ☐ Ja, upplever att hantering/ informationsgivning har blivit bättre

2 ☐ Ja, upplever att hantering/ informationsgivning har blivit sämre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

& ☐ Vet ej

38. Upplever du någon förändring vad gäller servicen ombord på Öresundstågen?

1 ☐ Ja, upplever att servicen har blivit bättre

2 ☐ Ja, upplever att servicen har blivit sämre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

& ☐ Vet ej

39. Upplever du någon förändring vad gäller tillgång till plats på Öresundstågen?

1 ☐ Ja, upplever att tillgången till plats har blivit bättre

2 ☐ Ja, upplever att tillgången till plats har blivit sämre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

& ☐ Vet ej

40. Upplever du någon förändring vad gäller tryggheten på Öresundstågen?

1 ☐ Ja, upplever att tryggheten har blivit högre

2 ☐ Ja, upplever att tryggheten har blivit lägre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

& ☐ Vet ej

41. Upplever du någon förändring vad gäller möjligheten att medföra cykel ombord på Öresundstågen?

1 ☐ Ja, upplever att möjligheten att medföra cykel har blivit bättre

2 ☐ Ja, upplever att möjligheten att medföra cykel har blivit sämre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

4 ☐ Reser inte med cykel

& ☐ Vet ej

42. Upplever du någon förändring vad gäller enkelheten att resa med barn ombord på Öresundstågen?

1 ☐ Ja, upplever att enkelheten att resa med barn har blivit bättre

2 ☐ Ja, upplever att enkelheten att resa med barn har blivit sämre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

4 ☐ Reser inte med barn

& ☐ Vet ej

43. Upplever du någon förändring vad gäller enkelheten för barn att resa själva på Öresundstågen?

1 ☐ Ja, upplever att enkelheten för barn att resa själva har blivit bättre

2 ☐ Ja, upplever att enkelheten för barn att resa själva blivit sämre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

4 ☐ Ingen erfarenhet av att låta barn åka själv/ Har inte barn

& ☐ Vet ej

44. b) Om alt 1,2,3 ange barnet/ barnen ålder? _____

45. Upplever du någon förändring vad gäller tillgängligheten och enkelheten att resa med Öresundstågen?

1 ☐ Ja, upplever att tillgängligheten har blivit bättre

2 ☐ Ja, upplever att tillgängligheten har blivit sämre

3 ☐ Nej, upplever ingen förändring

& ☐ Vet ej

I följande fråga ber vi dig att tänka på hur du upplever perioden efter januari 2009 och fram till idag

46. Upplever du att något av följande har blivit bättre eller sämre avseende Öresundstågen, efter januari 2009 och fram till idag?

Läs upp – inkl. svarsalternativ:

	Bättre	2 Ingen skillnad	3 Sämre	& Vet ej
a) Resrutter	☐	☐	☐	☐
b) Turtäthet	☐	☐	☐	☐
c) Fler stationer	☐	☐	☐	☐
d) Biljett-alternativ	☐	☐	☐	☐
e) Biljettpris	☐	☐	☐	☐
f) Servicen ombord	☐	☐	☐	☐
g) Komforten ombord	☐	☐	☐	☐
h) Tillgång till plats	☐	☐	☐	☐
i) Alternativ att köpa biljett	☐	☐	☐	☐
j) Informationen om rese- och biljett-alternativ	☐	☐	☐	☐

47. Om du skulle betygssätta din helhetsupplevelse av att resa med Öresundstågen idag, hur nöjd skulle du då säga att du är på en skala från 1 till 5, där 1 är mycket missnöjd och 5 mycket nöjd?

Läs upp

- 5 ☐ Mycket nöjd
4 ☐ Nöjd
3 ☐ Varken eller
2 ☐ Missnöjd
1 ☐ Mycket missnöjd
& ☐ Vet ej

➔ **Gå till fråga 60: Bakgrundsfrågor**

Frågor till "Icke-resenärer Öresundstågen":

48. Vilket färdmedel använder du dig oftast av när du reser till annan ort inom Sydsverige?

- 1 ☐ Tåg -> Gå till fråga 48.
- 2 ☐ Buss -> Gå till fråga 48.
- 3 ☐ Flyg -> Gå till fråga 48.
- 4 ☐ Bil -> Gå till fråga 48.
- & ☐ Reser inte till annan ort -> Avsluta intervjun

49. Av vilken anledning väljer du vanligtvis detta färdmedel istället för att resa med Öresundståget? *Läs upp vid behov. Max två alternativ*

- 1 ☐ Öresundstågen går inte den sträcka jag reser
- 2 ☐ Restid
- 3 ☐ Ekonomi
- 4 ☐ Komfort ombord/ i bil
- 5 ☐ Enkelt/ flexibelt
- 6 ☐ Kan utnyttja restiden till annat
- 7 ☐ Service
- 8 ☐ Turtäthet
- 9 ☐ Få förseningar och inställda avgångar
- 10 ☐ Mer miljövänligt
- 11 ☐ För långt till/från tågstationen och/eller dålig anslutningstrafik
- 12 ☐ Annat, nämligen:
- & ☐ Vet ej

50. Vanligtvis, vilket är resans ärende, när du reser till annan ort inom Sydsverige?

- 1 ☐ Pendlar till/ från jobb
- 2 ☐ Pendlar till/ från skola
- 3 ☐ Reser i tjänsten
- 4 ☐ Fritidsresa eller annan privat resa
- 5 ☐ Annat, nämligen

51. Jämfört med innan januari 2009, har ditt huvudsakliga färd sätt vid resor till annan ort i Sydsverige förändrats?

- 1 ☐ Nej, samma färd sätts om innan -> Gå till fråga 53.
- 2 ☐ Ja, annat färd sätt nu än innan 2009 -> Gå till fråga 51.

& ☐ Vet ej

OM ja på föregående fråga, 50

52. Vilket var ditt huvudsakliga färdssätt innan januari 2009?

- | | | |
|---|---|----------------------|
| 1 | ☐ Öresundståg | -> Gå till fråga 52. |
| 2 | ☐ SJ | -> Gå till fråga 53. |
| 3 | ☐ Annat tåg | -> Gå till fråga 53. |
| 4 | ☐ Buss | -> Gå till fråga 53. |
| 5 | ☐ Flyg | -> Gå till fråga 53. |
| 6 | ☐ Bil | -> Gå till fråga 53. |
| 7 | ☐ Annat nämligen:..... | -> Gå till fråga 53. |
| & | ☐ Vet ej | -> Gå till fråga 53. |

OM alternativ 1- Öresundståg på fråga 51:

53. Varför upphörde Öresundstågen att vara ditt föredragna alternativ för resor till annan ort i Sydsverige efter januari 2009?

Läs upp vid behov:

Max två alternativ

- | | |
|----|--|
| 1 | ☐ Restid |
| 2 | ☐ Ekonomi |
| 3 | ☐ Komfort ombord/ i bil |
| 4 | ☐ Enkelt/ flexibelt |
| 5 | ☐ Kan utnyttja restiden till annat |
| 6 | ☐ Service |
| 7 | ☐ Turtäthet |
| 8 | ☐ Förseningar och inställda avgångar |
| 9 | ☐ Miljövänlighet |
| 10 | ☐ Jag har bytt färdsträcka till en där Öresundstågen inte går |
| 11 | ☐ Annat, nämligen:..... |
| & | ☐ Vet ej |

54. Har du märkt någon förändring av utbudet av tågresor generellt på Öresundstågs sträckningar Malmö-Göteborg och Malmö-Alvesta, jämfört med innan januari 2009, som följd av att nya länsöverskridande alternativ har tillkommit?

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1 | ☐ Ja |
| 2 | ☐ Nej |
| & | ☐ Vet ej |

Nu följer några kännedomfrågor avseende tågutbudet på sträckningen Malmö-Göteborg och Malmö-Alvesta

- | | <u>1 Ja</u> | <u>2 Nej</u> | <u>& Vet ej</u> |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 55. Känner du till att Öresundstågen trafikerar sträckorna utan byten och stopp vid länsgränser, dvs interregionalt? | ☐ | ☐ | ☐ |
| 56. Känner du till att biljett till Öresundstågen kan köpas för hela sträckan, även över länsgräns | ☐ | ☐ | ☐ |
| 57. Känner du till att Öresundstågen går med en högre turtäthet? | ☐ | ☐ | ☐ |
| 58. Känner du till förändringar i övriga tågutbudet | ☐ | ☐ | ☐ |
| 59. Känner du till några nya biljett- eller betalningsformer | ☐ | ☐ | ☐ |

60. Vilka förändringar skulle få dig att välja Öresundståg framför ditt nuvarande färdssätt vid resor till annan ort? Välj ett av följande alternativ

Läs upp

- 1 ☐ Högre resekostnader för mitt nuvarande alternativ, exempelvis högre bensinpris
- 2 ☐ Lägre biljettpriser på Öresundstågen
- 3 ☐ Kortare restid
- 4 ☐ Högre turtäthet
- 5 ☐ Högre komfort och service
- 6 ☐ Tydligare/enklare rese-/biljettinformation
- 7 ☐ Öresundstågen börjar trafikera den sträckning jag vanligtvis reser
- 8 ☐ Annat, nämligen:
- 9 ☐ Kommer inte att välja Öresundståget, oavsett förändringar
- & ☐ Vet ej

Bakgrundsfrågor

61. Kön

Markera, läs ej upp

- 1 ☐ Man
2 ☐ Kvinna

62. Hur gammal är du? Ange födelseår

År _____
& ☐ Vill ej svara

63. Är du..?

- 1 ☐ Ensamstående utan hemmavarande barn
2 ☐ Ensamstående med hemmavarande barn
3 ☐ Sammanboende/Gift utan hemmavarande barn
4 ☐ Sammanboende/Gift med hemmavarande barn
5 ☐ Hemmaboende med föräldrar
6 ☐ Övrigt
& ☐ Vill ej svara

64. Hur många personer är ni i ditt hushåll?

- 1 ☐ 1 st. -> Gå till fråga 65.
2 ☐ 2 st.
3 ☐ 3 st.
4 ☐ 4 st.
5 ☐ 5 st.
& ☐ 6 st. eller fler
& ☐ Vill ej svara

65. Hur många personer i ditt hushåll är under 18 år?

- 0 ☐ 0 st.
1 ☐ 1 st.
2 ☐ 2 st.
3 ☐ 3 st.
4 ☐ 4 st.
5 ☐ 5 st.
6 ☐ 6 st. eller fler
& ☐ Vill ej svara

66. Vad är din huvudsakliga sysselsättning?

- 1 ☐ Studerande
- 2 ☐ Förvärvsarbetande - anställd
- 3 ☐ Förvärvsarbetande – egenföretagare
- 4 ☐ Pensionär
- 5 ☐ Arbetsökande
- 6 ☐ Föräldraledig
- 7 ☐ Annat, nämligen:.....
- & ☐ Vill ej svara

67. Vilken är din högsta avslutade utbildning?

- 1 ☐ Grundskola eller motsvarande
- 2 ☐ Gymnasieskola eller motsvarande
- 3 ☐ Högskola/ Universitet
- 4 ☐ Annan eftergymnasial utbildning / yrkesutbildning
- 5 ☐ Annan, nämligen:.....
- & ☐ Vet ej/ Vill ej svara

68. Hur stor är hushållets totala månadsinkomst före skatt?

För info, läs upp vid behov: Med inkomst avses lön, pension, studiemedel, ersättning från försäkringskassan, inkomst av eget företag

- 1 ☐ 0-9999 kr
- 2 ☐ 10 000 - 19 999 kr
- 3 ☐ 20 000 - 29 999 kr
- 4 ☐ 30 000 - 39 999 kr
- 5 ☐ 40 000 -49 999 kr
- 6 ☐ 50 000 - 59 999 kr
- 7 ☐ 60 000 - 79 999 kr
- 8 ☐ 80 000 - 99 999 kr
- 9 ☐ 100 000 kr eller mer
- & ☐ Vet ej/ Vill ej svara

69. Hur många bilar finns totalt i hushållet?

- 1 ☐ 0 st.
- 2 ☐ 1 st.
- 3 ☐ 2 st.
- 4 ☐ 3 st. eller fler
- & ☐ Vet ej/ vill ej svara

70. Har du några övriga synpunkter du vill framföra?

.....
.....



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.