



K2 RESEARCH 2015:1

Pågatåg nordost och Krösatåg

Tio nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och södra Småland

Désirée Nilsson



Datum: 2015-06-03

ISBN: 978-91-7623-412-9

Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, 2015

Innehållsförteckning

Förord.....	4
Sammanfattning	5
1. Inledning	7
2. Metod	10
2.1. Resvanor, attitydfrågor och bakgrund	10
2.2. Urval och genomförande av undersökning	10
3. Transportsystemets funktion i samhället och hur användningen av transporter kan förändras	13
3.1. Regional utveckling och betydelsen av infrastruktur	13
3.2. Beteendeförändringar i transportsystemet	14
4. Resande i nordöstra Skåne och södra Småland – före och efter öppnandet av de nya tågstationerna	16
5. Regional utveckling och förändrade resmönster i nordöstra Skåne och södra Småland 22	22
5.1. Regional utveckling och förhoppningar om framtiden	22
5.2. Förväntningar på ny järnvägsstation och uttalade förändringar i resebeteende	28
5.3. Att förändra användningen av transportsystemet	31
5.3.1. Uppmärksammande av information, invigning av station och "Prova på"-kampanjer kopplade till öppnandet av de nya järnvägsstationerna	31
5.3.2. Inverkan på valet att åka tåg	34
6. Sammanfattande diskussion	36
7. Källförteckning	38
Bilaga 1 Enkätfrågor 2014.....	39
Bilaga 2 Enkätfrågor 2013.....	48

Förord

I december 2013 öppnade tio nya järnvägsstationer i norra Skåne och södra Småland. Bakom satsningen låg viljan att integrera bostads- och arbetsmarknaden i området med övriga delar av Skåne. Ytterligare ett syfte var att ge ett förbättrat alternativ till biltrafiken.

K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, och Hållbar Mobilitet Skåne utvärderade 2013-2014 de nya tågförbindelserna sett till resenärsbeteende, attraktion och lokalekonomisk utveckling. Utvärderingen genomfördes på uppdrag av Region Skåne och Regionförbundet södra Småland.

Vi är stolta över att nu kunna presentera den hittills största undersökningen av hur de nya stationerna påverkat resandet och attityderna på orterna. Totalt intervjuades drygt 1 000 boende i orterna före starten och lika många efteråt.

Tack till utvärderare Désirée Nilsson, lektor vid Malmö högskola, och till Christina Scholten, Malmö högskola, som fungerat som projektledare. Tack också till Magnus Andersson, lektor i urban ekonomi och statistik vid Malmö högskola, som granskat rapporten på uppdrag av K2.

Lund i juni 2015

John Hultén

Föreståndare K2

Sammanfattning

I december 2013 öppnade tio nya järnvägsstationer (Ballingslöv, Bjärnum, Diö, Fjälkinge, Hästveda, Killeberg, Markaryd, Vislanda, Vittsjö och Önnestad) i nordöstra Skåne och södra Småland.

Kommunerna i nordöstra Skåne och södra Småland har tillsammans med Region Skåne och Regionförbundet södra Småland identifierat att den regionala tågtrafiken behöver förstärkas för att bättre integrera bostadsmarknaden och arbetsmarknaden i området med övriga delar av Skåne. Förutom det regionalekonomiska perspektivet ansågs det även som angeläget att förbättringen skulle komma genom en mer attraktiv kollektivtrafik.

Rapport fokuserar på att utreda vilka förändringar som kan spåras på kort sikt efter öppnandet av de tio nya stationerna. Några av de frågor som kommer att beröras i rapporten gäller kortsiktiga förändringar i resvanor, invånarnas förväntningar på den egna regionens utveckling, invånarnas förväntningar på de nya stationerna samt om dessa förväntningar infriades när stationerna öppnade. Studien försöker även följa upp de informations- och ”prova på tåget”-åtgärder som genomfördes under 2013-2014.

Resultat från undersökningen kan sammanfattas i några punkter enligt följande:

- Andelen resande i de tio orterna som valde att färdas med tåg 2014 uppskattas till cirka 7 procent.
- Det finns tydligare skillnader i färdmedelsval om resenärerna delas upp i förvärvsarbetande (inklusive egen företagare) och övriga. Det är en högre andel av övriga resenärer som nyttjar tåg (drygt 9 procent) i jämförelse med förvärvsarbetande (drygt 6 procent).
- En tydligt positiv syn på de egna orterna som välmående och med en positiv framtidstro
- Överlag en positiv uppfattning om tillgängligheten till olika samhällsfunktioner, så som arbete, studier, handel, samhällsservice och fritidsaktiviteter.
- Invånarna i de småländska orterna upplever en mer positiv förändring efter att stationerna öppnat än vad invånarna i de skånska orterna erfar. Det gäller även uppfattningen om tillgängligheten till kollektivtrafik, där invånarna i de småländska orterna uppfattar en förbättring efter att järnvägsstationerna öppnat.
- De påverkansåtgärder som genomförts i form av exempelvis nyhetsbrev, skyltar och ”prova på-tåget” har uppmärksamats av invånarna i orterna. Däremot är deras direkta inverkan på valet att välja tåg för sina resor mer begränsad. Arrangemangen kring invigningarna av stationerna samt respondenternas familjer ser enligt resultaten ut att ha haft mest inverkan.
- Det finns tydliga skillnader i faktiska förändringar av resebeteende och vilka förändringar i sitt resande som människor säger att de gör. En betydligt större andel av invånarna anger att de har börjat resa mer med kollektivtrafik än vad som faktiskt avslöjas i resvaneundersökningen.

Summary

In December of 2013, ten new railway stations opened in the north-eastern part of the county Scania and the southern part of the county Småland in Sweden. The opening of these stations were part of a bigger package of railway stations (13 stations) that all opened along existing train lines between the years 2011-2014. The main argument for opening these stations was that the regional train system needed to be strengthened in order to provide for a better integration of the labour market and the housing market of this area with other parts of Scania. It would also offer an improved accessibility to a more sustainable transport mode than cars. The investment in building these train stations was made in collaboration with the municipalities and the two counties in the area, together with the Swedish Transport Administration.

This study aims to capture any short run changes in travel demand, general satisfaction within the region as well as changes in the attitudes towards the usage of regional trains in the area after the new stations were put into operation. For this to be studied two telephone surveys were made that included three parts; a travel demand inquiry, a section with attitude questions and some background questions on the respondents. These surveys were conducted in September/October of both 2013 and 2014, gathering 1045 answers with a response rate of 37 and 39 per cent respectively.

Results from the survey is summarized in a number of points:

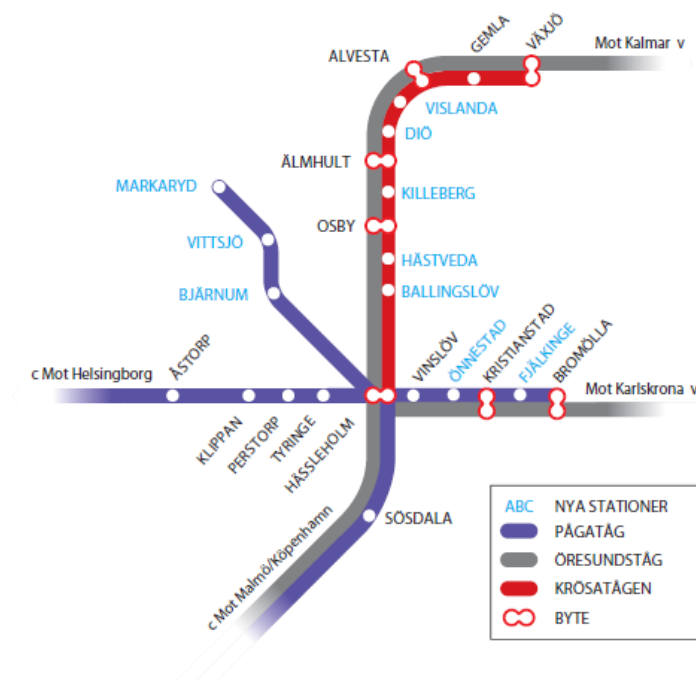
- About 7 per cent of the travellers from the ten small towns included in the study choose to travel by train in 2014.
- There are clear differences in the choice of transport modes when travellers are divided into workers and non-workers. Approximately 9 per cent of non-workers choose to travel by train while only 6 per cent of workers choose train as an option for commuting.
- People have in general a positive view of the town and the future economic development of their town.
- Accessibility to work, education, commerce, social services, and leisure activities are generally perceived as good.
- There are differences between the two counties (Småland and Scania) in how the inhabitants perceive the change in infrastructure. The inhabitants in the three small towns of Småland have in general a more positive view of the new stations and what they can bring in terms of benefits to the communities and improved accessibility to public transportation.
- The travel demand measures that have been used during the time of the project, such as new letters, road signs, and campaign for trying out to use the train, have all been noticed by the inhabitants. However, their impact on the decision to go by train has been more limited. The festivities surrounding the opening ceremonies of the stations and the opinions of family members seem to have had most impact on choices.
- There are clear differences in how much people say that they use public transport and how much that is shown in revealed actions. A larger share of people says that they are using more of public transportation than is revealed in the travel demand survey.

1. Inledning

Transporter har en central funktion i samhället när det gäller såväl transporter av människor som gods. I människors vardag används transportsystemet för att förflytta sig till och från jobb, skola, fritidsaktiviteter, affärer, sjukhus, m.m. Möjligheten till transporter minskar betydelsen av det geografiska avståndet mellan dessa funktioner. Förbättrade kommunikationsmöjligheter gör det möjligt för personer att leta efter arbete på längre avstånd från bostaden. Detta ökar utbudet av arbetsmöjligheter och arbete kan bättre matchas med individers kvalifikationer och intressen. Företag har samtidigt bättre möjligheter att hitta personal som bättre motsvarar de behov som de har för att bedriva sin verksamhet. Det är dessutom viktigt för företag att de snabbt och säkert kan transportera sina produkter ut till sina kunder. Transportsystemet bidrar därmed till en effektivare användning av resurser i samhället och en förutsättning för konkurrenskraften i ekonomin.

Kommunerna i nordöstra Skåne och södra Småland (Hässleholm, Kristianstad, Osby, Höör, Markaryd, Älmhult, Alvesta och Växjö) har tillsammans med Region Skåne och Regionförbundet södra Småland identifierat att den regionala tågtrafiken behöver förstärkas för att bättre integrera bostadsmarknaden och arbetsmarknaden i området med övriga delar av Skåne samt att möjliggöra ett förbättrat alternativ till biltrafiken (Regionstyrelsen, 2010). Mellan åren 2011 och 2014 har 13 nya järnvägsstationer invigts i området för att ge bättre möjligheter till invånarna att pendla till arbete och studier. Projektet var ett samarbete och medfinansiering mellan kommunerna och de två regionerna samt Trafikverket. I projektet inkluderades flera olika åtgärder som att bygga stationer med plattformar, informationstavlor, gångbroar och cykelbanor till och från plattformarna, bygga nya mötesspår, byte av växlar och ställverk (Trafikverket, 2014; Regionstyrelsen, 2010).

I december 2013 öppnades tio av dessa nya järnvägsstationer, Ballingslöv, Bjärnum, Diö, Fjälkinge, Hästveda, Killeberg, Markaryd, Vislanda, Vittsjö och Önnestad. Denna rapport fokuserar på dessa tio orter och syftar till att utreda vilka förändringar som kan spåras på kort sikt efter öppnandet av de nya stationerna. Några av de frågor som kommer att beröras i rapporten gäller kortsiktiga förändringar i resvanor, invånarnas förväntningar på den egna regionens utveckling, invånarnas förväntningar på de nya stationerna samt om dessa förväntningar infriades när stationerna öppnade. Studien ämnar även att följa upp några av de informations- och ”prova på tåget”-åtgärder som genomfördes under 2013-2014.



Källa: Hållbar Mobilitet Skåne (2014)

Före stationerna öppnande fick invånarna i orterna i Skåne utskick med information i sina brevlådor, vid utfarter från några av orterna sattes skyltar upp som informerade om möjligheten att åka tåg och det genomfördes även en ”prova på tåget”-kampanj. Förutom detta så uppmärksammades öppnandet av varje ny järnvägsstation med en invigning samt att det informerades i tidningar och TV om de nya stationerna.

För att studera eventuella förändringar efter stationernas öppnande har två enkätundersökningar genomförts, en före öppnandet och en efter att stationerna har öppnat. Undersökningarna genomfördes i september/oktober 2013 och samma tidsperiod under 2014 i de tio orterna. Undersökningarna bestod av tre delar (i) en resvaneundersökning, (ii) en del med olika attitydfrågor kring uppfattningen om den egna regionen samt inställningen till de nya stationerna, samt (iii) en del med bakgrundsfrågor.

Resultaten från undersökningarna visar på att invånarna är övervägande positiva till sin region och att järnvägsstationerna på sikt kommer att bidra till fortsatt positiv utveckling. Svaren pekar mot att orterna i Småland överlag upplever en mer positiv förändring efter att stationerna öppnat än vad invånarna i de skånska orterna gör. Detta gäller såväl tillgängligheten till kollektivtrafiken som tillgängligheten till olika funktioner i samhället, såsom arbete, skola, handel, samhällsservice och fritidsaktiviteter. Mellan de två enkätundersökningarna sjönk antalet förflyttningar (resor) som gjordes, både antalet personer som genomförde en resa samt hur många resor varje person gjorde under en mät dag. Av antalet individer som genomförde en resa så ökade andelen tågresenärer till drygt 7 procent år 2014, samtidigt sjönk andelen som nyttjar bussen. Andelen av invånarna som har tillgång till månadskort och jojo-kort har också ökat. Invånarna är positiva till att järnvägsstationerna har öppnat och de tros komma att ha en positiv inverkan på invånarna villighet att åka kollektivt. De olika informationsåtgärderna som genomförts under perioden 2013-2014 har uppmärksammats av invånarna men det verkar som om dessa bara har haft en begränsad betydelse för valet att välja tåg. Invigningarna av stationerna har respondenterna angett som det som haft mest betydelse invånarnas inställning att börja åka mer tåg, följt av påverkan från familjen.

Resultat från undersökningen kan sammanfattas i några punkter enligt följande:

- Andelen resande i de tio orterna som valde att färdas med tåg 2014 uppskattas till cirka 7 procent.
- Det finns tydligare skillnader i färdmedelsval om resenärerna delas upp i förvärvsarbete (inklusive egen företagare) och övriga. Det är en högre andel av övriga resenärer som nyttjar tåg (drygt 9 procent) i jämförelse med förvärvsarbete (drygt 6 procent).
- En tydligt positiv syn på de egna orterna som välmående och med en positiv framtidstro
- Överlag en positiv uppfattning om tillgängligheten till olika samhällsfunktioner, så som arbete, studier, handel, samhällsservice och fritidsaktiviteter.
- Invånarna i de småländska orterna upplever en mer positiv förändring efter att stationerna öppnat än vad invånarna i de skånska orterna erfar. Det gäller även uppfattningen om tillgängligheten till kollektivtrafik, där invånarna i de småländska orterna uppfattar en förbättring efter att järnvägsstationerna öppnat.
- De påverkansåtgärder som genomförts i form av exempelvis nyhetsbrev, skyltar och ”prova-på-tåget” har uppmärksammats av invånarna i orterna. Däremot är deras direkta inverkan på valet att välja tåg för sina resor mer begränsad. Arrangemangen kring invigningarna av stationerna samt respondenternas familjer ser enligt resultaten ut att ha haft mest inverkan.
- Det finns tydliga skillnader i faktiska förändringar av resebeteende och vilka förändringar i sitt resande som människor säger att de gör. En betydligt större andel av invånarna anger att de har börjat resa mer med kollektivtrafik än vad som faktiskt avslöjas i resvaneundersökningen.

I efterföljande avsnitt redogörs för hur enkätundersökningarna genomfördes, vilka frågor som ställdes och om det finns särskilda aspekter att ta hänsyn till i tolkningen av resultaten. För att ge resultatredovisningen ett sammanhang presenteras därefter en kortfattad översikt om transportsystemets funktion i samhället för att skapa tillgänglighet. Att skapa nya beteendemönster i

transportsystemet går inte alltid av sig själv utan det tar tid att förändra och det kan behövas åtgärder som knuffar i rätt riktning. Därför diskuteras även vilka möjligheter som finns att skapa beteendeförändringar. Därefter presenteras resultaten från de olika delarna i undersökningarna. Rapporten avslutas med en sammanfattande diskussion av resultaten.

De som har finansierat denna studie är Region Skåne, Regionförbundet Södra Småland, Trafikverket och K2.

2. Metod

Rapportens innehåll baseras på två enkätundersökningar som genomfördes under september-oktober 2013 och 2014. Mellan dessa enkätundersökningar öppnade 10 nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne och södra Småland. Stationerna som öppnade var: Ballingslöv, Hästveda, Bjärnum, Vittsjö, Önnestad, Fjälkinge, Killeberg, Diö, Vislanda, Markaryd (de tre sistnämnda ligger i Småland). Båda undersökningarna innehöll frågor om respondenternas resvanor, uppfattning och attityd om den egna orten och öppnandet av de nya järnvägsstationerna, samt ett antal bakgrundsfrågor om respondenterna. Enkätfrågorna finns i bilaga 1 och 2.

2.1. Resvanor, attitydfrågor och bakgrund

Undersökningarna inleddes med frågor för att kartlägga respondenterna förflyttningar¹ under en dag (mättag). För varje förflyttning frågades om destination, ärende och vilket transportslag som huvudsakligen användes för att genomföra förflyttningen. Dessa frågor förändrades inte mellan de olika undersökningarna.

Det var främst bland attitydfrågorna som förändringar gjordes mellan undersökningarna. I första undersökningen från 2013 ställdes frågor om hur respondenterna uppfattar tillgänglighet i sin ort och regionen samt ortens ekonomiska välmående och framtidspotential. Vidare undersöktes respondenternas inställning till öppnandet av de nya järnvägsstationerna och vilka möjliga effekter dessa skulle kunna ha på resebeteende och ortens utveckling. I undersökningen 2014 ställdes flera av frågorna om orten på nytt för att se om det skett någon förändring i uppfattningen om den egna orten. En del av frågorna om de nya järnvägsstationerna ändrades till att följa upp om resebeteende ändrats under det gångna året efter att järnvägsstationerna öppnats. Kopplat till att de nya järnvägsstationerna öppnade genomfördes även ett antal informationsåtgärder (veckobrev i brevlåda, vägskyltar, ”prova på-tåget”-kampanj) för att upplysa om och möjliggöra för invånare att använda pendeltåget. I undersökningen 2014 ställdes frågor för att följa upp dessa informationsåtgärder.

I bakgrundsinformationen återfinns frågor om ålder, kön, sysselsättning, inkomst, antal personer i hushållet (även antal barn under 18 år). Vidare ställdes även frågor om antalet bilar i hushållet, avstånd till kollektiva transporter och innehav av kort till den lokala kollektivtrafiken (Skånetrafiken/Länstrafiken Kronoberg).

2.2. Urval och genomförande av undersökning

Enkätundersökningarna genomfördes som telefonundersökningar av företaget CMA Research. De som tillfrågades var från 16 år och äldre och bodde inom orternas postnummerområde. Antalet svar som levererades uppgick till 1045 år 2013 samt 1046 år 2014. Undersökningen 2013 uppnådde en svarsfrekvens på 37 procent och undersökningen 2014 en svarsfrekvens på 39 procent. Antal svarande varje år motsvarar ca 6,3 procent av den sammanlagda befolkningen i de tio orter som studeras. Urvalet fördelades jämt över de tio orterna. I presentationen av resultaten från undersökningarna har viktning tillämpats utifrån orternas relativa befolkningsstorlek. I Tabell 1 redovisas befolkning och antal svarande i de tio orterna. De tre sista orterna i listan tillhör Småland. Totalbefolkningen i de tre småländska orterna uppgår till 6645 personer och de skånska orterna har år 2010 en befolkning på 9925 personer.

¹ En förflyttning omfattar en förflyttning från ex bostaden till arbete eller från arbetet till affären.

Tabell 1 Orter, befolkning och antal svarande 2013 respektive 2014

Postort	Befolkning, 2010	Antal svarande 2013	Antal svarande 2014	Viktning
Ballingslöv	310	83	84	0,24
Hästveda	1623	113	108	0,91
Bjärnum	2674	113	111	1,49
Vittsjö	1665	111	110	0,95
Önnestad	1378	109	106	0,80
Fjälkinge	1690	96	108	1,11
Killeberg	585	96	96	0,38
Diö	910	103	102	0,56
Vislanda	1769	106	109	1,05
Markaryd	3966	115	112	2,17
Summa	16570	1045	1046	

Not: Viktningen är framräknad genom att dela varje ords befolkningsandel med sin urvalsandel. Befolkningssiffror är hämtade från SCB

Enkäterna genomfördes under 3-4 veckor i september-oktober 2013 och 2014. Resvanor efterfrågades under en specifik mättdag. Första frågan i resvanedelen formulerades som: "Var började gårdagens första förflyttning?". I Tabell 2 presenteras fördelningen av mättdagar under veckans alla dagar. Under 2013 var fördelningen av mättdagar mer jämnt fördelad på veckans alla dagar än 2014.

Tabell 2 Fördelning av mättdagar 2013 och 2014

2014	Andel, %	Standardfel	Konfidensintervall (95%)	
Måndag	19,2	1,4	16,4	21,9
Tisdag	24,0	1,5	21,1	27,0
Onsdag	18,2	1,3	15,6	20,8
Torsdag	4,2	0,6	3,1	5,4
Fredag	10,8	1,2	8,4	13,1
Lördag	8,0	0,9	6,3	9,8
Söndag	15,6	1,3	13,1	18,1

2013	Andel, %	Standardfel	Konfidensintervall (95%)	
Måndag	14,2	1,2	11,8	16,7
Tisdag	14,1	1,2	11,8	16,4
Onsdag	13,1	1,3	10,5	15,7
Torsdag	11,8	1,2	9,5	14,1
Fredag	14,1	1,3	11,6	16,6
Lördag	20,0	1,3	17,4	22,6
Söndag	12,7	1,1	10,5	14,8

I Tabell 3 och Tabell 4 presenteras fördelningen av sysselsättning och kön bland de svarande. Undersökningen 2014 inkluderar en högre andel pensionärer än år 2013. Övriga sysselsättningskategorier har konfidensintervall som går omlott mellan åren. Fördelningen av män och kvinnor är någorlunda jämn.

Tabell 3 Fördelning av tillfrågade på olika former av sysselsättningskategorier

2014					2013			
	Andel, %	Standard- fel	Konfidensintervall (95%)		Andel, %	Standard- fel	Konfidensintervall (95%)	
Förvärvs- arbetande	58,6	1,7	55,3	62,0	62,4	1,7	59,1	65,7
Egen företagare	2,6	0,5	1,5	3,6	4,8	0,8	3,3	6,4
Studerande	4,0	0,7	2,6	5,3	4,1	0,7	2,7	5,5
Sjukskriven, föräldraledig, arbetssökande	4,2	0,7	2,8	5,5	3,7	0,7	2,3	5,0
Pensionär	30,1	1,6	27,0	33,3	23,6	1,5	20,7	26,5
Annat, ange vad:	0,5	0,2	0,1	1,0	1,5	0,4	0,7	2,3

Tabell 4 Fördelning av respondenter mellan män och kvinnor, i procent

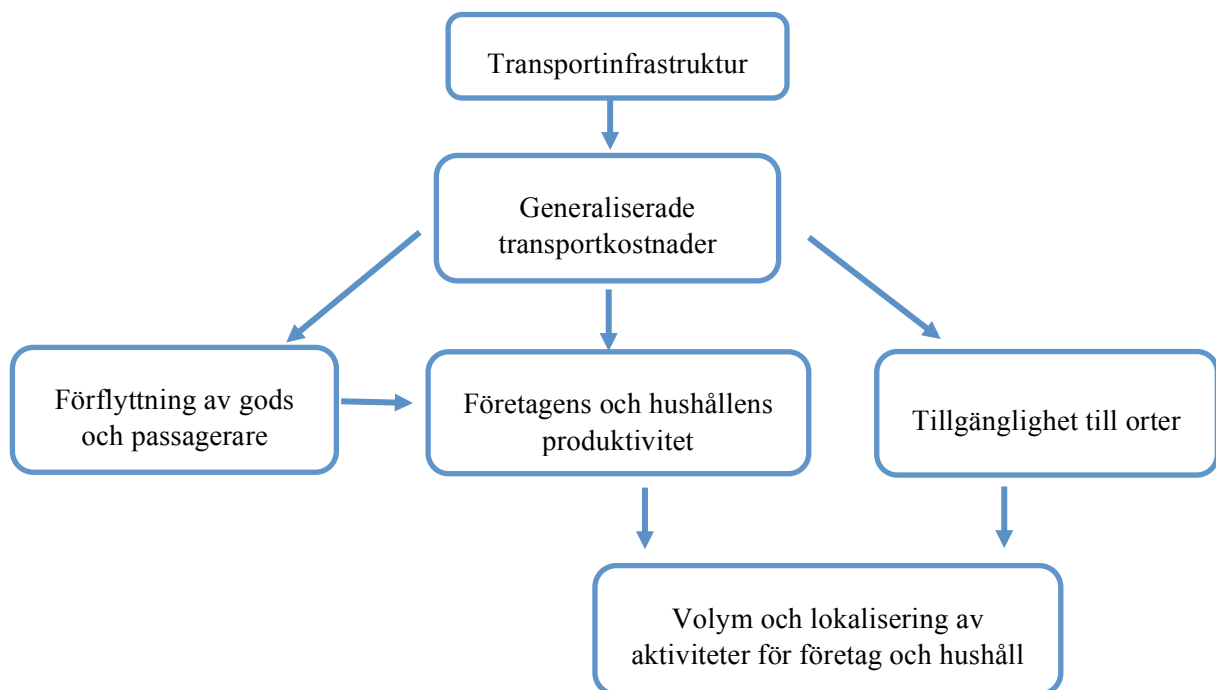
	2014	2013
Man	45,5	48,2
Kvinna	54,5	51,8

3. Transportsystemets funktion i samhället och hur användningen av transporter kan förändras

En av de viktigaste motiven bakom att genomföra åtgärderna inom ”Pågatåg Nordost”-projektet var ett identifierat behov av att integrera bostads- och arbetsmarknaderna i Skåne. Transporter och infrastruktur fyller en funktion att knyta ihop noder i ett nätverk så att ekonomisk aktivitet kan utvecklas och intensifieras i geografin. Människor är ofta trogna sina inarbetade vanor och rutiner så även när det gäller hur vi förflyttar oss (Gärling och Axhausen, 2003; Gärling m. fl, 1998). Det tar därför tid att förändra resebeteende. För att bistå i att skapa dessa förändringar används ofta sk påverkansåtgärder, mobility management är också ett begrepp som används. I följande avsnitt diskuteras transportsystemets funktion i samhället samt hur beteendeförändringar i transportsystemet kan skapas med hjälp av olika åtgärder.

3.1. Regional utveckling och betydelsen av infrastruktur

Transport och infrastruktur bidrar till och skapar förutsättningar för byggandet av nätverk i samhället. Det är i interaktionen mellan människor, företag och andra organisationer som ekonomisk tillväxt uppkommer. Transportsystemet skapar gynnsammare förutsättningar för att olika aktörer i samhället lättare ska kunna interagera. Efterfrågan på transporter påverkas av såväl tid som pengar, eftersom vi betalar för att resa och det tar dessutom tid att resa. Kostnaden i form av både tid och pengar brukar inkluderas i begreppet generaliserade kostnader. Rietveld (1994) resonerar kring kopplingen mellan transportinfrastruktur och ekonomisk inverkan enligt Figur 1.²

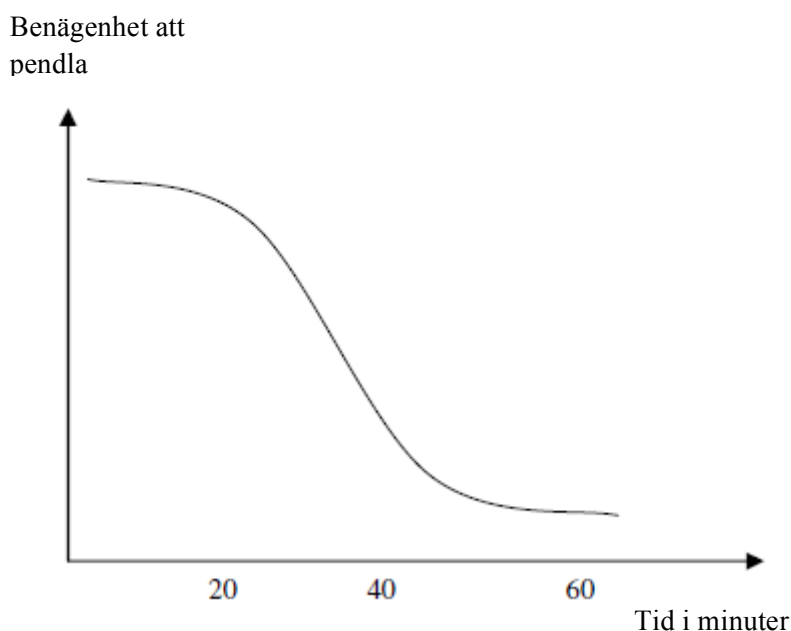


Figur 1 Transportinfrastruktur och ekonomisk aktivitet. (Källa: Rietveld, 1994)

² Liknande resonemang för även i Johansson B, Klaesson J, Olsson M, (2003), Andersson A, Johansson B och Klaesson J, (2005), Andersson ÅE (2008),

Förändringar i transportinfrastrukturen påverkar de generaliserade kostnaderna. Förbättrad infrastruktur påverkar därigenom hushållens och företagens användning av transporter och därmed även deras produktivitet samt att tillgängligheten till orter och samhällens blir bättre. Ökad produktivitet och tillgänglighet i ett geografiskt område förbättrar områdets konkurrenskraft och attraktivitet gentemot andra områden. Detta blir en självförstärkande positiv utveckling, då det lockar till sig företag och individer som kan dra nytta av förbättringar i infrastrukturen.

Funktionella regioner och lokala arbetsmarknadsregioner är begrepp som ofta används i diskussioner om regional utveckling. Den lokala arbetsmarknaden inkluderar ett geografiskt område inom vilken pendlingsintensiteten är hög (Johansson, Klaesson, Olsson, 2003). Forskning visar att benägenheten att pendla tenderar till att följa ett visst mönster (se figur 2). Vid korta tidsavstånd finns en hög benägenhet att pendla, men efterhand som tidsavståndet ökar minskar också benägenheten att pendla.



Figur 2 Pendlingsbenägenhet (Källa: Johansson B, Klaesson J, Olsson M, 2003).

Om transportsystemet förbättras så att det går att färdas längre avstånd på samma tid som tidigare öppnar det för ett större utbud av möjliga arbetsplatser för den enskilde individen. Arbetsgivare får även ett större utbud av potentiell personal till sin verksamhet. Det blir därmed lättare för företag att hitta rätt person till rätt position i verksamheten och enskilda individer har lättare att hitta arbete som passar med utbildning och erfarenhet. Detta leder till en effektivare matchning på arbetsmarknaden. Företag får också genom förbättrad infrastruktur tillgång till ett större utbud av insatsvaror vilket även det kan bidra till en effektivare produktion (Andersson M, Johansson B och Klaesson J, 2005; Andersson M och Thulin P, 2008). Lakshmanan (1989) för fram att infrastruktur har betydelse för såväl produktion som konsumtion i ett samhälle. Infrastruktur bidrar till att en regions geografiska upptagningsområde vidgas, sk regionförstoring.

3.2. Beteendeförändringar i transportsystemet

Det är inte bara ny infrastruktur som ska bidra till att transportsystemet kan användas på ett bättre sätt. Mer uppmärksamhet har nationellt också riktats mot att förändra användningen av existerande infrastruktur för att nyttjandet ska bli så effektivt som möjligt. I underlagen till den nya planeringsprocessen har fyrstegsprincipen fått större betydelse (se prop 2011/12:118). Första steget i fyrstegsprincipen handlar om att påverka beteenden och efterfrågan. Resterande steg handlar om att

använda infrastrukturen på ett bättre sätt utan att behöva bygga nytt. Går inte det kan smärre ombyggnader göras och i sista steget kommer nybyggnation av infrastruktur.

Det finns flera olika sätt att försöka förändra hur individer använder sig av transportsystemet, framförallt att minska bilanvändningen. Påverkansåtgärder kan handla om allt från att exempelvis minska bilåkandets attraktivitet eller öka tillgängligheten av alternativa färdmedel såsom kollektiva transporter (Gärling T, Eek D, Loukopoulos P, Fujii S, Johansson-Stenman O, Kitamura R, Pendyala R och Vilhelmson B, 2002).

Gärling och Fujii (2009) redogör för flera olika sätt att dela in påverkansåtgärder i olika kategorier. En av dessa indelningar innefattar en indelning i två kategorier. Den första kategorin, sk strukturella åtgärder, innehåller åtgärder som påverkar vilka resealternativ som finns tillgängliga att välja bland medan den andra kategori omfattar åtgärder som försöker påverka bilanvändningen utan att alternativa möjligheter ändras. Den första kategorin innefattar åtgärder såsom ex trängselskatt, vilken förändrar kostnaden för att använda bil. Andra alternativ är åtgärder som förändrar alternativa möjligheter för resenärer att ta sig fram, ex öppnande av nya tåg stationer eller förändring av busslinjer. Bland de strukturella åtgärderna finns också en indelning i "push" och "pull" åtgärder. De insatser som innefattar "push" faktorer innebär att användare upplever minskade fördelar med ett färdmedel, ex bränsleskatt, färre parkeringsmöjligheter, m.m. Den här typen av åtgärder kan väcka viss negativ inställning bland de som påverkas, men om åtgärderna används temporärt kan de vara tillräckliga för att bryta vanor i människors resande (Gärling och Fujii, 2009). Författarna menar vidare att "pull" faktorer är mindre kontroversiella men de kostar å andra sidan ofta mer pengar att genomföra. Åtgärderna syftar till att öka fördelarna med att använda andra färdmedel än bil. Exempel på åtgärder som inkluderas är ökad servicegrad för kollektivtrafiken.

I den andra kategorin, refererade till som psykologiska åtgärder, inkluderas informations- och utbildningsåtgärder för att förändra resebeteende (Gärling och Fujii, 2009). Informationsåtgärderna kan omfatta såväl individuell kommunikation som masskommunikation. Nyhetsbrev är ett informationssätt som har använts vid många tillfällen där påverkansåtgärder tillämpats (Cairns et al 2004). Den individuella kommunikationen kostar mycket per bilförare men det är ändå billigare än investeringar i infrastruktur (Gärling och Fujii, 2009).

Återkommande resor som att åka till och från jobbet genomförs oftast utifrån väl inarbetade rutiner och vanor (Gärling och Axhausen, 2003; Gärling m. fl, 1998). Resor som genomförs utifrån vanor är svårare att förändra och de utgör därför ett hinder för beteendeförändringar i användningen av transportsystemet. Verplanken, Aarts och Van Knippenberg (1997) visar att personer med starka vanor för användningen av vissa färdmedel är mindre benägna att söka information om alternativa färdmedel samt att de är mindre flexibla att variera sina val.

I Brandts avhandling (2005) om Botniabanan diskuteras hur förväntningar och användning av ett nytt trafikslag kan tänkas utvecklas. Brandt resonerar kring att även om det har informerats mycket om byggandet av Botniabanan behöver det inte betyda att befolkningen till en börja kommer att använda den i så stor omfattning. Efterhand som fler och fler kommer i kontakt och använder sig av det nya trafikslaget har det en positiv inverka på användningen. Personliga kontakter och erfarenheter har betydelse för att ta till sig och prova nya färdssätt.

4. Resande i nordöstra Skåne och södra Småland – före och efter öppnandet av de nya tågstationerna

I de två enkätundersökningarna inkluderas en resvaneundersökning som kartlägger användningen av transportsystemet för invånare i de tio orterna som är fokus för studien. Här presenteras resultat från frågor om vilka förflyttningar som genomförts under en dag, med vilka transportmedel samt för vilka ärenden som förflyttningarna gjorts.

Resvaneundersökningen ämnar klarlägga alla förflyttningar som varje respondent har gjort under en dag. I Tabell 5 presenteras hur stor andel av de tillfrågade som genomförde en resa under mät dagen. Det finns skillnader mellan åren där andelen som genomförde någon förflyttning är mindre 2014 än 2013. Den genomsnittliga andel av invånare som genomför en förflyttning under mät dagen år 2013 är nästan 76 procent, vilken sjunker till ca 56 procent år 2014. Vidare presenteras i Tabell 5 också skillnader mellan olika sysselsättningskategorier. Inom parenteser presenteras hur stor andel respektive sysselsättningskategori har i urvalet. Störst andel utgörs av förvärvsarbete följt av pensionärer. För den största kategorin "Förvärvsarbete" sjönk andelen till ca 67 procent medan andelen var i det närmaste konstant för egenföretagare. När det gäller de övriga kategorierna sjönk också andelen som genomförde någon förflyttning under dagen. För studerande, sjukskrivna/föräldralediga/arbetslösa och pensionärer finns eventuellt resor som inte är absolut nödvändiga att genomföra. Förändrade möjligheter att använda transportsystemet påverkar kanske i större omfattning resor som inte är absolut nödvändiga.

Tabell 5 Andelen tillfrågade som genomförde en resa under mät dagen

Sysselsättning	2014	Andel i urval	2013	Andel i urval
Förvärvsarbete	66,8	(58,6)	79,8	(62,4)
Egen företagare	64,8	(2,6)	65,0	(4,8)
Studerande	59,7	(4,0)	80,1	(4,1)
Sjukskriven, föräldraledig, arbetssökande	30,1	(4,2)	75,5	(3,7)
Pensionär	35,1	(30,1)	65,7	(23,6)
Annat		(0,5)	87,0	(1,5)
Genomsnittlig andel som genomför en förflyttning	55,6		75,7	
Summa		(100)		(100)

Vid närmare undersökning av antalet förflyttningar varje individ genomförde under mät dagen märks även där skillnader mellan åren (se Tabell 6 och Tabell 7). Det dominerande antalet förflyttningar för förvärvsarbete och egenföretagare är två resor under såväl 2013 som 2014. När det gäller förflyttningar därutöver minskar dessa kraftigt mellan åren. År 2013 var det många av förvärvsarbetarna som genomförde såväl 3st som 4st (9,5 procent respektive 11 procent) förflyttningar under mät dagen. Andelen förvärvsarbete som genomför motsvarande mängd förflyttningar under en dag år 2014 minskar till 3 respektive 2,3 procent i enkätundersökningen. Liknande mönster märks för övriga personer. Det totala antalet förflyttningar minskar från 1935 förflyttningar 2013 till 1121 stycken 2014, vilket är en minskning med 42 procent

Tabell 6 Antalet genomförda förflyttningar per individ fördelade på sysselsättning år 2014

Antal förflyttningar	Förvärvsarbetande	Egen företagare	Studerande	Sjukskriven, föräldraledig, arbetssökande	Pensionär	Annat
0	197	9	15	30	208	
1	68	7	8	6	31	1
2	308	13	17	8	76	5
3	18	1		2		1
4	14					
5	1					
.						
9					1	
10			1			
Summa individer	606	30	41	46	316	7

Tabell 7 Antalet genomförda förflyttningar per individ fördelade på sysselsättning år 2013

Antal förflyttningar	Förvärvsarbetande	Egen företagare	Studerande	Sjukskriven, föräldraledig, arbetssökande	Pensionär	Annat
0	126	13	8	11	92	2
1	43	4	2	6	20	1
2	328	23	18	15	99	8
3	64	2	4	2	23	2
4	74	3	5	1	11	1
5	11	2	1		2	
6	8			1		
7	3	1				
8	2			1		
9	1					
.						
11	1					
Summa individer	661	48	38	37	247	14

Resultatet från de båda enkätundersökningarna när det gäller det faktiska resandet visar på ett minskat resande. Urval som upprepas tenderar att följa en sannolikhetsfördelning vilket kan ha inverkan på resultatet. Skillnaderna i antalet som genomför resor och antalet resor som varje person genomför ger ändå indikationer på att antalet förflyttningar minskat. Det är fler som inte genomför någon förflyttning alls samt att de som förflyttar sig genomför färre förflyttningar 2014 i jämförelse med 2013. Längre fram i rapporten presenteras vilka typer av resor som minskar mest.

I Tabell 8 presenteras vilket ärende som de två första förflyttningarna under en dag har haft. Den främsta anledningen att genomföra första förflyttningen var att ta sig till sin arbetsplats. Andra viktiga ärenden var inköp av livsmedel och fritidsaktiviteter. Ärenden som får en lägre andel 2014 är bland annat att besöka släkt och vänner. Den andra förflyttningen görs till övervägande majoritet tillbaka till bostaden.

Tabell 8 Anledning till förflyttning fördelat på olika ärenden i procentuell andel 2014 och 2013

	1a förflyttningen, procent		2a förflyttningen, procent	
	2014	2013	2014	2013
Till bostaden	4,5	5,1	93,3	81,3
Till arbetsplatsen	52,7	43,5	0,6	2,2
Resa/ärende i tjänst	1,2	0,7	0,9	1,2
Till skola/utbildning	2,1	3,1	0,2	0,6
Inköp av livsmedel	11,7	10,6	0,3	3,6
Annat inköp	2,7	5,4	0,2	1,1
Fritidsaktiviteter (sport, kultur, nöje)	12,2	10,1	1,9	2,9
Besök av sjukhus, vårdcentral, tandläkare	3,2	2,7	0,6	0,1
Besöka släkt och vänner	4,1	8,9	0,8	2,4
Hämta/lämna barn	1,5	3,1	0,7	2,2
Annat ärende	4,1	6,7	0,6	2,3
Antal personer som reser	587	793	466	717

De tio nya järnvägsstationerna öppnade i december 2013 och andra enkätundersökningen genomfördes i månadskiftet september/oktober 2014, tio månader senare. Vilket genomslag har pendeltågen haft på kort sikt i valet av transportmedel? I Tabell 10 visas förändringar i valet av färdssätt för resenärerna mellan åren 2013 och 2014. Det dominerande färdssättet i de tio aktuella orterna är personbil. 81,4 procent av de första förflyttningar under en dag genomfördes i personbil, huvudsakligen som förare själv men även som passagerare. Detta motsvarar en liten höjning i jämförelse med 2013. En påverkande faktor för valet av personbil är tillgången till fordon för hushållen. I det här området har 98 procent av hushållen tillgång till minst en bil (se Tabell 9).

Tabell 9 Bilinnehav, procent av hushållen

	2014	2013
Ingen bil	1,8	1,8
1 bil	43,1	43,4
2 bilar	44,3	43,2
3 eller fler bilar	10,7	11,6

De mest märkbara förändringarna i tabell 9 är buss och tåg. Den minskade andelen för buss från 5,3 procent 2013 till 1,3 procent 2014 är därför inte oväntad. Tåg får en andel på 7,1 procent, vilket är en höjning på fem procentenheter från 1,8 procent. Övriga färdmedel minskar också sin andel mellan 2013 och 2014.

Tabell 10 Huvudsakliga färdssätt för längsta sträckan under första förflyttningen, andel av resenärer, 2014 och 2013

Andel av de som reser			
	2014	2013	Förändring från 2013 till 2014
Gick till fots	3,6	4,2	-0,6
Cykel	5,8	7,6	-1,8
Moped eller MC	0,0	0,4	-0,4
Personbil, förare	74,5	73,5	1,1
Personbil, passagerare	6,9	5,8	1,0
Buss	1,3	5,3	-4,0
Tåg	7,1	1,8	5,3
Flyg	0,1	0,6	-0,5
Taxi/färdtjänst	0,2	0,4	-0,2
Annat	0,5	0,4	0,1
Antal personer som reser	587	793	

Det finns anledning att undersöka om det finns skillnader mellan sysselsättningskategorier. Behovet av transporter kan se olika ut beroende på om personer är förvärvsarbetande eller exempelvis studerande.

Tabell 11 presenteras valet av färdmedel för första förflyttningen fördelat på utvalda sysselsättningskategorier. Här finns tydliga skillnader i förändrat resebeteende mellan å ena sidan förvärvsarbetare och egenföretagare och andra sidan övriga resenärer som består av studerande, sjukskrivna/föräldralediga/arbetssökande och pensionärer. Gång och cykel minskar för förvärvsarbetare och egenföretagare medan andelen som går ökar för övriga. Användningen av personbil (som förare och passagerare) ökar för de som arbetar medan andelen minskar för övriga. När det gäller nyttjandet av buss minskar andelen likvärdigt för båda kategorierna under det att andelen som reser med tåg ökar mer för övriga än för de som arbetar.

Tabell 11 Huvudsakliga färd sätt för längsta sträckan under förflyttning, i procent av resande, fördelat på olika sysselsättningskategorier 2014 och 2013

	Förvärvsarbetare och egen företagare			Övriga		
	2014	2013	Förändring från 2013 till 2014	2014	2013	Förändring från 2013 till 2014
Gick till fots	2,1	3,7	-1,6	7,7	5,3	2,3
Cykel	6,4	9,2	-2,8	4,0	3,8	0,1
Moped eller MC	0,0	0,6	-0,6	0,0	0,0	0,0
Personbil, förare	77,6	75,0	2,6	65,9	69,9	-3,9
Personbil, passagerare	6,3	4,5	1,9	8,3	9,0	-0,7
Buss	0,5	4,4	-3,9	3,4	7,3	-3,9
Tåg	6,2	1,4	4,8	9,4	2,7	6,8
Flyg	0,0	0,5	-0,5	0,5	0,9	-0,4
Taxi/färdtjänst	0,0	0,4	-0,4	0,7	0,5	0,3
Annat:	0,7	0,3	0,4		0,6	-0,6

Det finns tydliga skillnader i nyttjandet av kollektiva färdmedel. Det beror på hur tillgänglig olika färdmedel är för individer. Tabell 9 visade på en hög andel av bilinnehav. I Tabell 11 visas hur tillgängligt pendeltåg är för individerna i de studerade orterna. Efter öppnandet av järnvägsstationerna har 76 procent av invånarna mindre än 3 kilometer till stationen.

Tabell 12 Hur långt är det mellan din bostad och närmaste idag öppna järnvägsstation?

	2014	2013
mindre än 400 meter	19,4	5,5
401-800 meter	22,2	6,1
801 meter – 3km	34,4	12,4
3,001 km – 10 km	19,0	13,5
Mer än 10 km	5,1	62,6

Resvaneundersökningen visade på en minskad användning av buss men en ökad användning av tåg. I undersökningarna för både 2013 och 2014 frågades om invånarna har något kort till den lokala kollektivtrafiken. I tabell 12 presenteras fördelningen av tillgången till olika kort. Här märks en ökning i andelen som har månads- och säsongskort från 5,8 procent 2013 till drygt 7 procent 2014. Andelen med laddningsbart kort ökade från 37,6 procent till drygt 40 procent.

Tabell 13 Tillgång till kort för den lokala kollektivtrafiken

	2014	2013
Ja, månads- eller säsongskort	7,1	5,8
Ja, laddningsbart kort (motsvarande reskassa)	40,1	37,6
Nej	52,8	56,6

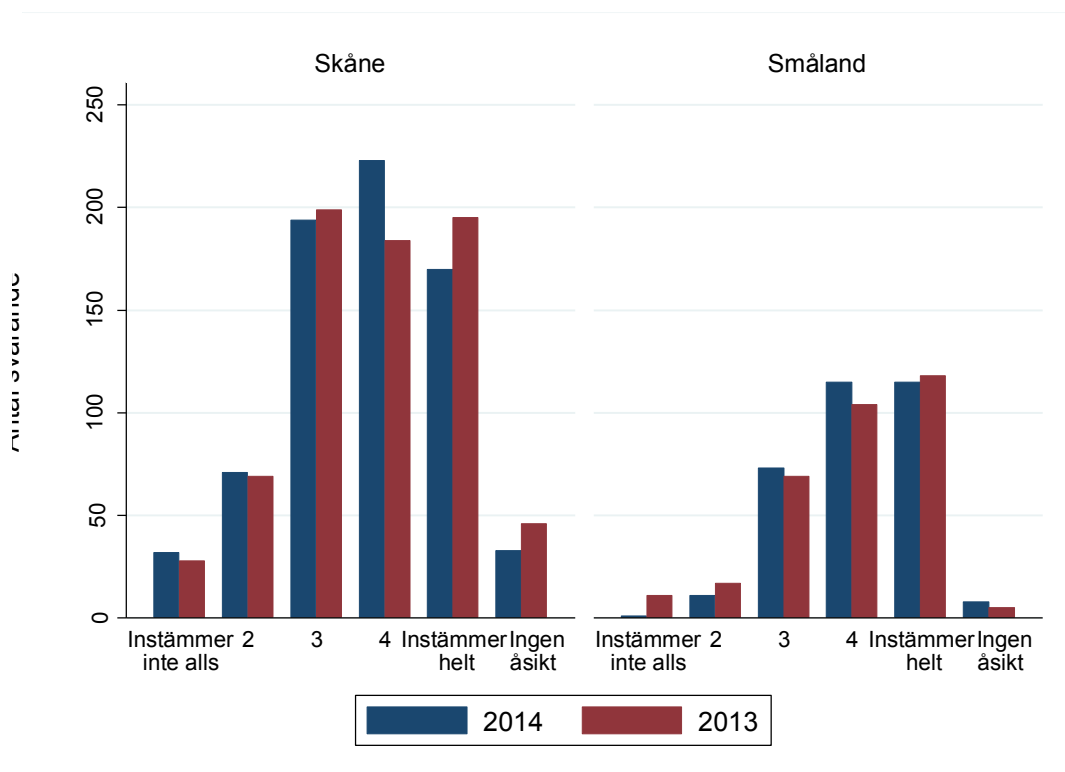
I det här avsnittet har resultat från resevaneundersökningen presenterats. Mellan åren 2013 till 2014 har antalet förflyttningar minskat. Minskningen består delvis av att färre av respondenterna genomför en förflyttning under mättdagen samt att de som reser under mättdagen genomför färre förflyttningar. Studien ger inte någon förklaring till varför antalet förflyttningar minskar, utan detta är något som i sådana fall behöver undersökas närmare. Huvudsakligen genomförs två förflyttningar under en mättdag. De främsta ärendena för första förflyttningen är till arbetet, följt av inköp och fritidsaktiviteter. Andra förflyttningen går till största delen tillbaka till bostaden. Det finns en bra tillgång till personbilar bland hushållen i orterna då 98 procent av hushållen har tillgång till en bil. Tillgängligheten till järnvägsstation har också blivit betydligt bättre, 2014 hade 76 procent av hushållen mindre än 3 km till närmaste järnvägsstation. Mellan åren 2013 och 2014 har det skett smärre justeringar i valet av färdmedel bland de som reser. Det som framförallt kan noteras är den ökade andelen för tåg men även en minskning av buss.

5. Regional utveckling och förändrade resmönster i nordöstra Skåne och södra Småland

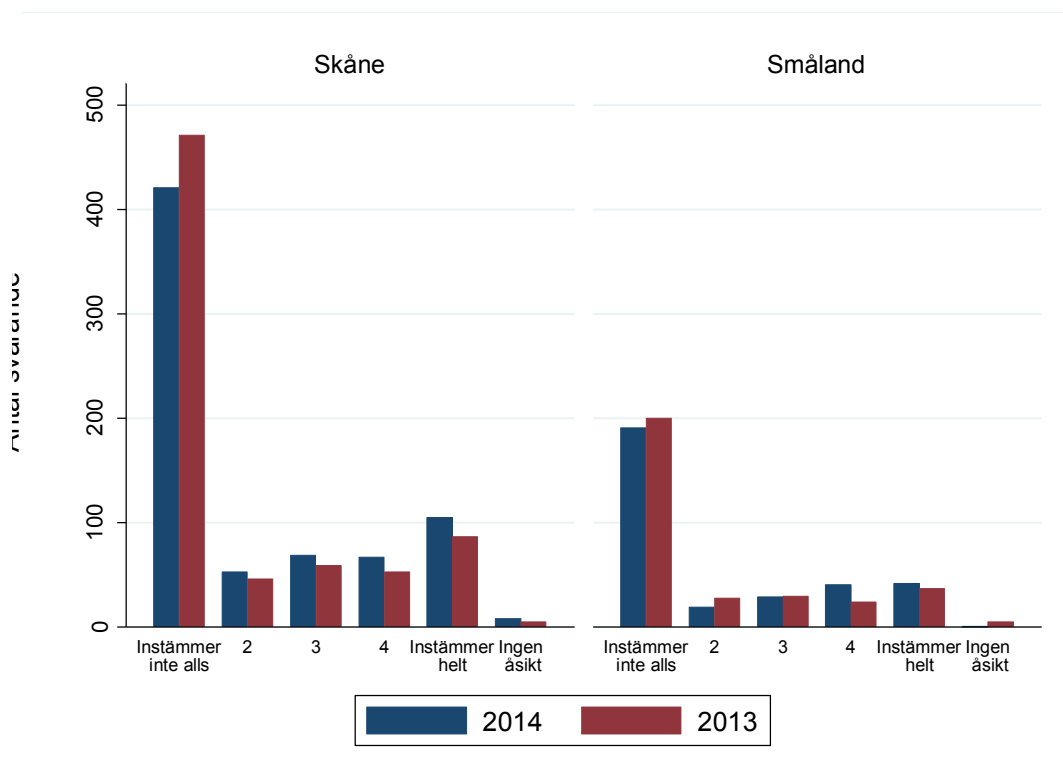
Initiativet till att öppna nya järnvägsstationer i den nordöstra delen av Skåne och södra Småland kommer från att kommunerna och de två regionerna anser att bostadsmarknaden och arbetsmarknaden i detta område bättre behöver integreras med övriga Skåne (Regionstyrelsen, 2010). En förstärkning av den regionala tågtrafiken skulle kunna bidra till en sådan förbättring. Det är intressant att försöka fånga invånarnas uppfattning om sin region. De tio orterna som är inkluderade i studien är fördelade i det geografiska området. Den sammanlagda bilden från de olika orterna ger en övergripande bild av regionens utveckling. Först presenteras därför invånarnas syn på sin ort och vilka förväntningar de har på vad de nya järnvägsstationerna kan föra med sig för utveckling i orterna. Vidare presenteras också vilka förhoppningar och förändringar med nyttjandet av stationerna som kan bidra till ett ändrat resebeteende i transportsystemet. Slutligen presenteras olika faktorer som har påverkat dessa förändringar.

5.1. Regional utveckling och förhoppningar om framtiden

Invånarna i de tio orterna har en övervägande positiv uppfattning om sin region. I Figur 3 och Figur 4 har invånarnas svar grupperats efter om orterna ligger i Skåne eller Småland. Det märks en tydligt positiv syn på den egna regionen som välmående och med en positiv framtidstro. En majoritet av invånare föredrar att bo kvar på den ort de bor idag framför att flytta till en större ort.



Figur 3 Den ort jag bor i är ekonomiskt välmående och där finns en positiv framtidstro



Figur 4 Skulle du kunna tänka dig att byta bostadsort till en större ort än den du bor i nu?

För att vardagen ska fungera för enskilda individer och hushåll behöver arbete, skola, fritidsaktiviteter och andra samhällsfunktioner vara någorlunda tillgängliga. Infrastruktur fyller här en viktig funktion genom att skapa förutsättningar för mobilitet och på så vis underlätta för människor i vardagen. I enkäten ställdes frågor om hur tillgänglighet till arbete, studier, handel(butiker och affärer), samhällsservice (ex sjukhus, vårdcentraler, tandläkare) och fritidsaktiviteter i de orter som respondenterna bor i uppfattas. Frågorna ställdes i undersökningen 2013 såväl som 2014 för att kunna jämföra om det skett några förändringar efter det att de nya järnvägsstationerna öppnat.

I Tabell 14 presenteras hur respondenterna i undersökningen 2014 uppfattar enkelheten att nå olika funktioner från sina bostäder. Åsikterna fångas upp av en femgradig skala, från "Instämmer inte alls" till "Instämmer helt" samt möjligheten att inte ange någon åsikt alls. I respektive kolumn presenteras fördelningen av svar på den femgradiga skalan i procent av alla som svarat. I tabellen görs också en uppdelning för att se om det finns några skillnader mellan orterna i Skåne och orterna i Småland. Även i dessa tabeller presenteras en övergripande positiv uppfattning om enkelheten att nå olika samhällsfunktioner. När det gäller tillgängligheten till studier har mer än 80 procent av svaranden inte angett någon åsikt och med avseende på arbete har ca 30 procent inte angett någon åsikt. Dessa procentsatser överensstämmer med sysselsättningsfördelningen i vilken bara en liten andel är studerande och ca 30 procent var pensionärer. Den skillnad som kan noteras mellan Skåne och Småland är att invånarna i de småländska orterna ser ut att överlag vara något mer positiva. Det är en högre andel som svarat att de instämmer helt i frågan om det är enkelt att ta sig till dessa funktioner och platser från sin bostad.

Tabell 14 Uppfattning om tillgänglighet till olika samhällsfunktioner, i procent, 2014

Skåne

	Arbete	Studier	Handel	Samhällsservice	Fritidsaktiviteter
Instämmer inte alls	6,1	3,6	6,5	7,2	6,5
2	3,0	1,5	6,8	10,2	9,0
3	7,2	1,9	14,4	19,2	19,4
4	10,2	2,8	19,1	21,3	21,6
Instämmer helt	41,8	5,1	53,0	41,6	41,2
Ingen åsikt	31,7	85,1	0,3	0,4	2,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Småland

	Arbete	Studier	Handel	Samhällsservice	Fritidsaktiviteter
Instämmer inte alls	2,5	0,9	1,5	1,9	3,1
2	0,6	0,3	2,2	3,7	6,2
3	5,3	3,7	12,1	16,1	14,2
4	8,4	4,6	20,1	22,9	21,4
Instämmer helt	56,0	8,0	63,5	55,1	52,6
Ingen åsikt	27,2	82,4	0,6	0,3	2,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

*Bygger på frågan: Det är enkelt för mig att ta mig till följande funktioner och platser från min bostad

I tabell 15 visas om uppfattningen 2014 är en förbättring eller försämring i relation till 2013. Förändringen är beräknad som den procentuella andelen 2014 minus den procentuella andelen 2013. Negativa tal för svarsalternativen kring ”Instämmer inte alls” betyder i realiteten att det blivit bättre eller att situationen är mindre dålig. Däremot indikerar negativa tal kring svarsalternativet ”Instämmer helt” att det skett en försämring. Det är över lag fler individer som 2014 väljer att svara att de inte har någon åsikt när det gäller enkelheten att ta sig till arbete och studier.

I tabellen kan det noteras intressanta skillnader mellan Skåne och Småland. I Skåne finns det de som anser att situationen blivit mindre dålig när det gäller arbete och studier, samtidigt upplevs det att läget försämrats när det gäller handel och samhällsservice (1,9 och 3,7). För orterna i Småland är den generella uppfattningen att tillgängligheten till samhällsfunktioner har blivit bättre mellan 2013 och 2014. Det är fler personer som anger att de instämmer helt i frågan om det är enkelt att ta sig till dessa funktioner samt färre som anger att de inte håller med. Det finns ett undantag och det gäller enkelheten att ta sig till studier, där har andelen som ”Instämmer helt” sjunkit mellan 2013 och 2014.

Tabell 15 Förändring i uppfattning om tillgänglighet, skillnader i procentandelar mellan året 2013 till 2014

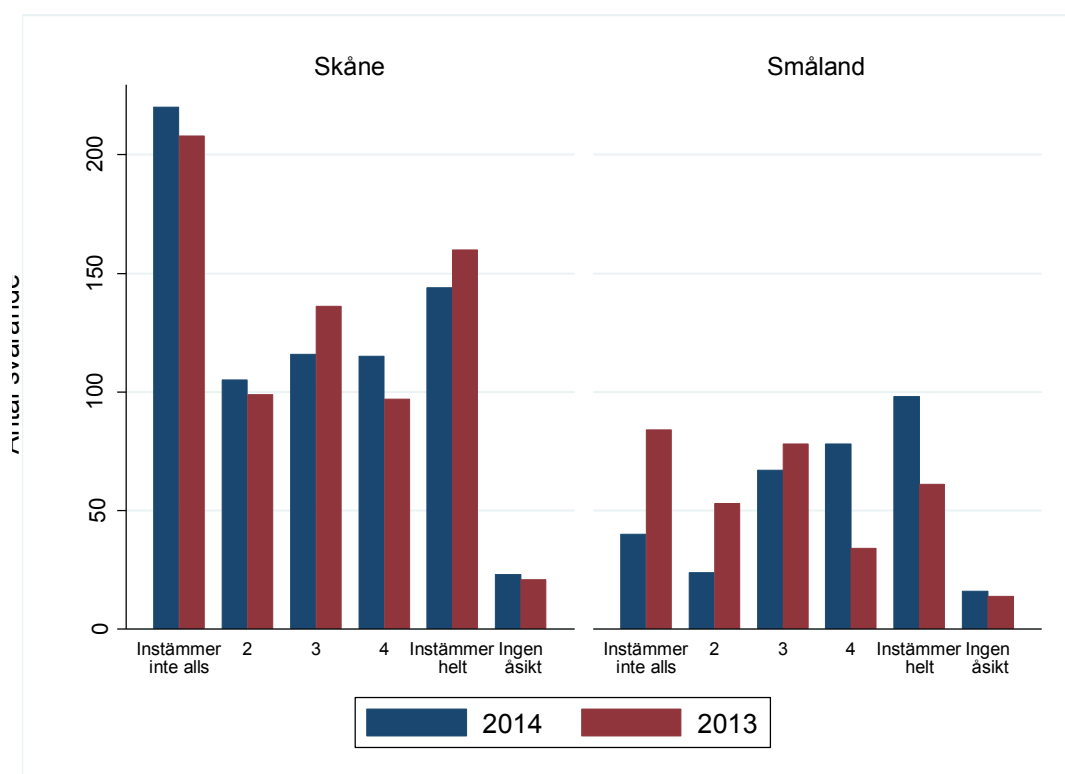
Skåne

	Arbete	Studier	Handel	Samhällsservice	Fritidsaktiviteter
Instämmer inte alls	-2,8	-4,3	-0,3	-0,9	-2,8
2	-0,8	-1,4	1,9	3,7	0,8
3	-0,6	-5,4	0,8	-1,2	1,5
4	1,8	-3,9	3,4	4,5	6,2
Instämmer helt	-10,5	-10,7	-6,0	-6,1	-4,8
Ingen åsikt	12,9	25,7	0,1	-0,1	-0,8

Småland

	Arbete	Studier	Handel	Samhällsservice	Fritidsaktiviteter
Instämmer inte alls	-5,5	-12,0	-2,5	-3,4	-3,1
2	-3,1	-4,9	-2,5	-4,0	-2,8
3	-4,3	-6,8	-4,6	-4,3	-6,7
4	-1,8	-2,1	1,3	3,5	4,4
Instämmer helt	2,0	-8,3	7,9	8,5	10,0
Ingen åsikt	12,7	34,2	0,3	-0,3	-1,8

I de orter som ingår i studien har invånarna en hög andel av bilanvändning för sina dagliga resor. Bilen har flera fördelar i att den är flexibel att använda och kan köras till de flesta platser när föraren har behov av det. Kollektivtrafiken har inte riktigt samma flexibilitet som bilen. Kollektivtrafiken följer angivna linjesträckningar och enligt givna tidtabeller. Resenärer behöver anpassa sig efter dessa givna omständigheter för att kunna använda sig av kollektivtrafiken i sina resor. Detta är en nackdel för kollektivtrafiken i relation till bilen. I undersökningen frågade vi hur befolkningen på orterna upplevde tillgången till kollektivtrafik, vilket presenteras i Figur 5 för såväl orterna i Skåne som Småland.



Figur 5 Det är enkelt för mig att använda kollektivtrafik när jag reser idag

Uppfattningen bland befolkningen gällande kollektivtrafikens tillgänglighet är blandad. Det är nästan lika många individer som uppfattar kollektivtrafiken som tillgänglig som antalet som inte tycker att kollektivtrafiken är särskilt tillgänglig. I figuren visas också förändring i uppfattning mellan åren 2013 och 2014. För orterna i Skåne har uppfattningen för invånarna inte ändrats i någon märkbar omfattning mellan åren. Det går däremot att skönja en viss förbättring i synen på möjligheten att använda kollektivtrafik när det gäller invånarna i de Småländska orterna. De lägre graderade skalorna har lägre staplar 2014 än 2013 och den motsatta förändringen visas för de högre betygen. 2014 är det fler som instämmer med påståendet att det är enkelt att använda kollektivtrafik när de reser.

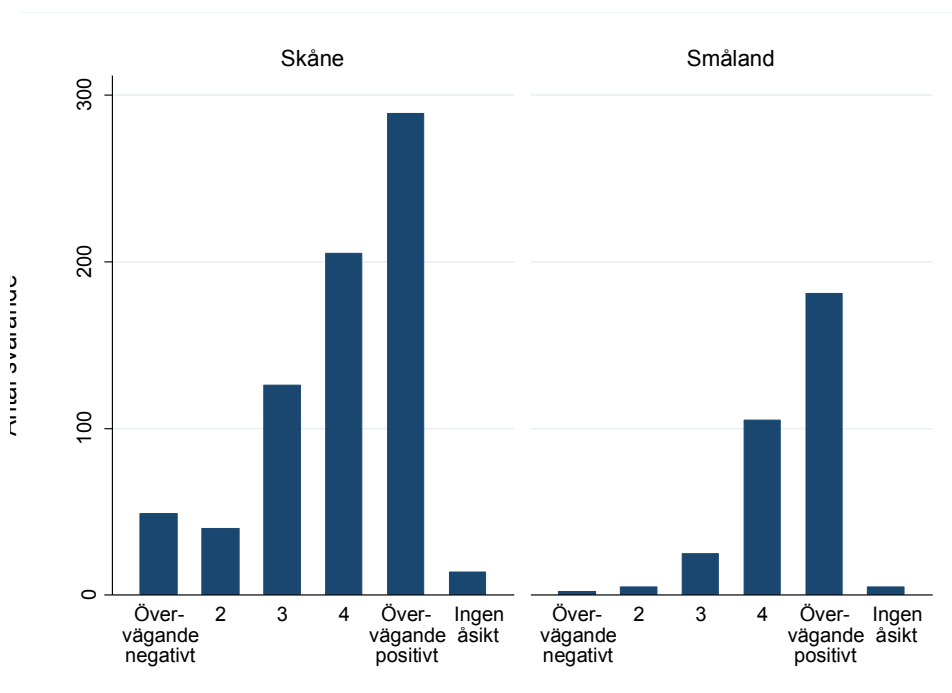
Förbättrade kommunikationsmöjligheter till andra orter vidgar invånarnas uppfattning om möjligheter till jobb, nöjen och utbildning. I enkätundersökningarna ställdes frågan om var personer skulle kunna tänka sig att jobba om de letade efter ett nytt jobb. Frågan ger information om hur invånarna uppfattar tillgängligheten till andra orter. I frågan fick respondenterna rangordna orter i den ordning som de skulle kunna tänka sig att arbeta i (se Tabell 16). De orter som valts som fördefinierade alternativ är de större orterna i nordöstra Skåne samt större orter i de andra lokala arbetsmarknaderna, Helsingborg, Malmö och Lund. Det har även varit möjligt att ange annan ort än de som varit fördefinierade. I den här frågan finns ett stort bortfall i de som valt att inte svara.

Resultatet i Tabell 16 visar att arbete på den egna orten är främst prioriterat bland invånarna. Genom att jämföra fördelningen av respondenterna svar mellan åren märks om invånarna förändrat sina perspektiv på tillgängligheten till att arbeta på annan ort än den egna. Det är intressant att notera att det är fler invånare i de tio orterna som 2014 ger Markaryd, Malmö, Lund och Helsingborg en högre rangordning som potentiella arbetsort. Det skulle kunna tolkas som en vag ökad orientering om möjligheterna att arbeta utanför den egna orten.

Tabell 16 Val av potentiell arbetsort, antal invånare, 2014 och 2013 (i parentes).

Rang	Egna orten	Hässleholm	Kristianstad	Markaryd	Malmö	Lund	Helsingborg	Annan ort
1	(232) 272	(142)109	(91)59	(10)9	(22)18	(14)8	(25)22	(197) 51
2	(8)3	(37)32	(19)18	(11)6	(14)4	(6)5	(5)10	(47)14
3	(2)1	(7)1	(10)13	(2)3	(4)6	(5)6	(1)1	(11)6
4	(1)	(3)2	(1)2	(1)14	(2)6	()	(2)	(1)1
5	()	()	()2	(1)3	(1)12	()3	(2)2	(1)
6	()	()1	()1	()1	()3	(1)13	()2	()
7	()3	()1	()	(1)	()1	()2	()14	()
8	()1	()	()	()1	()	()	()1	()16
Inget svar	(802) 766	(856)900	(924)951	(1019) 1009	(1002) 996	(1019) 1009	(1010)994	(788) 958

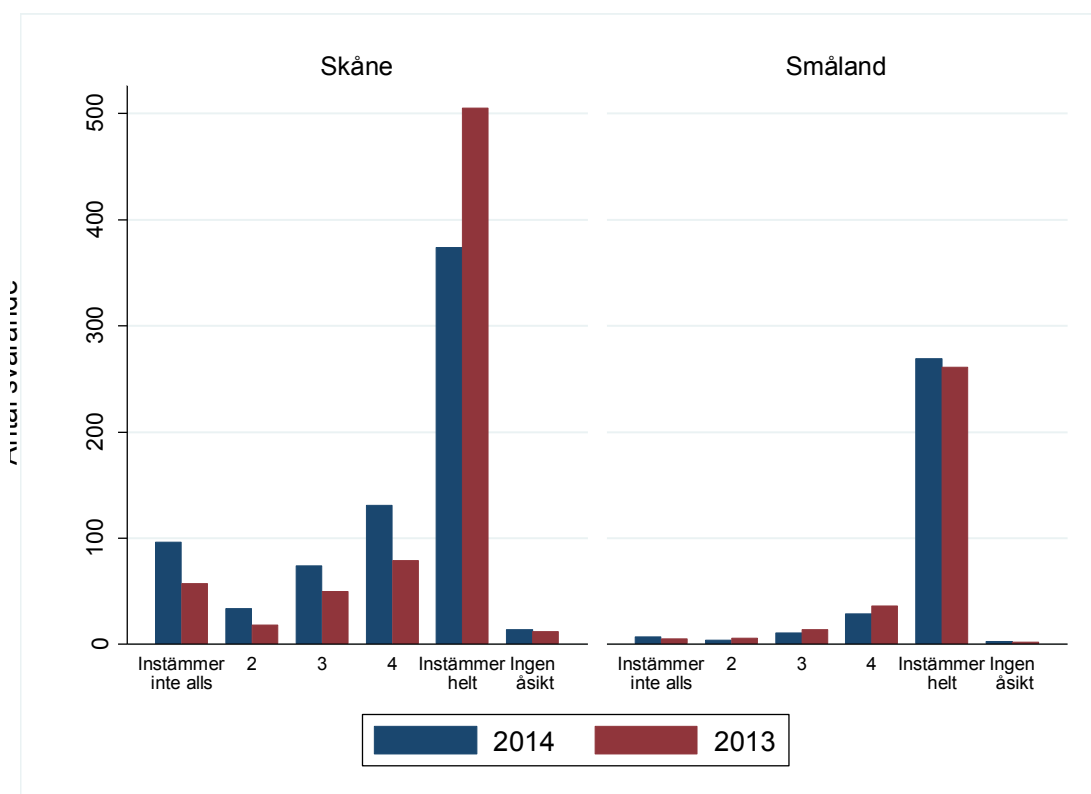
Det tar tid att förändra invanda beteenden och sätt att tänka. De nya stationerna har bara varit öppna i knappt ett år när andra undersökningen genomfördes. Om tillgången till de nya järnvägsstationerna med tiden innebär att flera invånare i de aktuella orterna söker sig utanför sin boendeort för att leta efter arbete kommer det troligen att ge positiva effekter för den egna regionen. Det kommer att ta tid innan de regionala effekterna ger utslag i statistiken för exempelvis den regionala inkomstnivån och befolkningsutvecklingen. Invånarna i Skåne och Småland tror dock att de nya järnvägsstationerna på sikt kommer att bidra till en positiv utveckling för regionen (se Figur 6).



Figur 6 På tio års sikt, i vilken utsträckning tror du att den nya järnvägsstationen kommer att påverka orten du bor i

5.2. Förväntningar på ny järnvägsstation och uttalade förändringar i resebeteende

Attitydfrågorna i de båda enkätundersökningarna fokuserade framförallt på förväntningar på och användning av de nya järnvägsstationerna. En av dessa frågor gällde förväntningarna på att det skulle öppna en station på den egna orten. I Figur 6 presenteras invånarnas inställning till att det skulle öppnas en järnvägsstation på orten. I samma figur inkluderas också invånarnas synpunkt efter att stationerna har öppnat. Inställningen är till största delen positiv även om den har försvagats mellan de två mätningarna i framförallt de skånska orterna.



Figur 6 Jag tycker att det är bra att det har öppnats en järnvägsstation på min ort

Invånarna i de studerade orterna har också använt sig av sina nya järnvägsstationer, vilket presenteras i Tabell 17. I majoriteten av orterna har minst hälften av ortsborna åkt från nya stationen. Den ort som avviker från övriga är Ballingslöv, där har enbart 36 procent av invånarna använt sig av sin nya järnvägsstation. I Diö, Markaryd och Vittsjö har drygt 60 procent åkt tåg från ortens station och i Önnestad har till och med mer än 70 procent av invånare någon gång åkt från den nya stationen.

Tabell 17 Andel invånare som har/inte har åkt tåg från den nya stationen på orten.

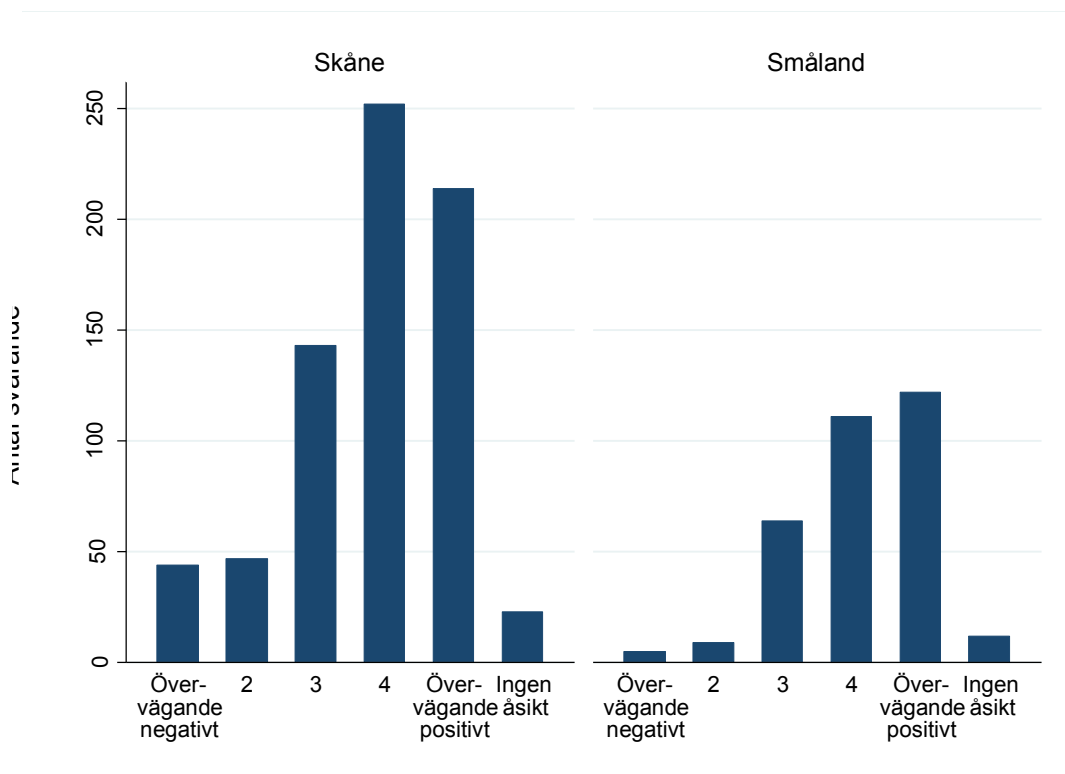
Ort	Nej	Ja	Befolkning 2010
Ballingslöv	64	36	310
Bjärnum	50	50	2674
Diö(Småland)	37	63	910
Fjälkinge	50	50	1690
Hästveda	45	55	1623
Killeberg	48	52	585
Markaryd (Småland)	40	60	3966
Vislanda (Småland)	44	56	1769
Vittsjö	36	64	1665
Önnestad	27	73	1378
Summa			16570

I Tabell 18 presenteras resultat från respondenternas egna uppfattning om förändringar av sitt nyttjande av kollektivtrafik sedan stationerna öppnade. Den ort som sticker ut i positiv riktning är Diö, där 38 procent av svarande anger att de har börjat resa mer med kollektivtrafik. Därefter följer Önnestad och Killeberg med ca 25 procent i respektive ort. Önnestad har också en hög andel av invånare som anger att de reser mindre med kollektivtrafik, 22,6 procent. Ballingslöv och Fjälkinge följer därefter med 16, 7 respektive 14,8 procent. I genomsnitt för alla tio orter skulle det innebära att knappt 20 procent av invånarna anger att de reser mer med kollektivtrafik och att knappt 10 procent anger att de reser mindre med kollektivtrafik sedan de nya järnvägsstationerna öppnat.

Tabell 18 Har du sedan den nya järnvägsstationen öppnade förändrat ditt resande med kollektivtrafik? Anges i procent av invånare.

	Procent			Befolkning 2010	Antal	
	Reser mer	Reser mindre	Ej påverkat		Reser mer	Reser mindre
Ballingslöv	8,3	16,7	75,0	310	26	52
Bjärnum	10,8	13,5	75,7	2674	289	361
Diö	38,2	1,0	60,8	910	348	9
Fjälkinge	12,0	14,8	73,1	1690	203	250
Hästveda	14,8	5,6	79,6	1623	240	90
Killeberg	25,0	3,1	71,9	585	146	18
Markaryd	21,4	8,0	70,5	3966	850	319
Vislanda	24,8	2,8	72,5	1769	438	49
Vittsjö	20,9	10,0	69,1	1665	348	167
Önnestad	25,5	22,6	51,9	1378	351	312
Totalt				16570	3240	1627
Procent av befolkning 2010					19,6	9,8

Det fanns en uttalad regionalekonomisk tanke bakom utbyggnaden av Pågatågens linjenät. Den nordöstra delen av Skåne skulle genom utbyggnad av den regionala tågtrafiken bättre integreras med andra delar av Skåne. Samtidigt skulle en förstärkt regional tågtrafik kunna utgöra ett förbättrat alternativ till biltrafiken (Regionstyrelsen, 2010). I figur 8 presenteras vad invånarna i regionen tror att de nya stationerna på sikt kan ha för inverkan på villigheten att åka kollektivt. De allra flesta i såväl Skåne som Småland tror att de nya stationerna kommer att ha en positiv effekt på villigheten att nyttja kollektivtrafiken.



Figur 7 På tio års sikt, i vilken utsträckning tror du att den nya järnvägsstationen kommer att påverka villigheten att åka kollektivt

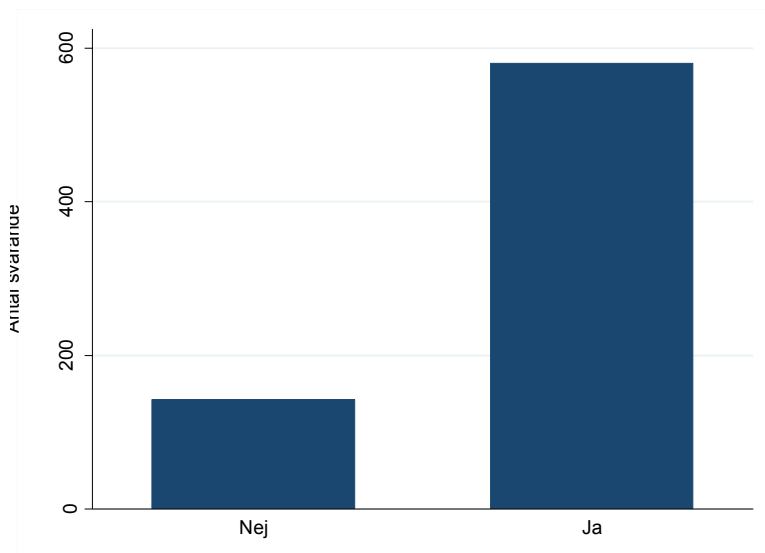
5.3. Att förändra användningen av transportsystemet

I avsnitt 3.2 diskuterades människors beteende i transportsystemet och hur dessa potentiellt kan påverkas. Det tar tid att förändra invanda resmönster i transportsystemet. Vi har invanda rutiner i hur vi tar oss till och från arbetet och utbildning, övriga resor med barn till skola och fritidsaktiviteter, vilka färdssätt vi använder för att ta oss till olika samhällsfunktioner och när vi behöver handla mat eller genomföra andra typer av inköp. Information är bland annat ett viktigt verktyg för att kunna förändra beteende. I detta avsnitt presenteras hur olika informationskampanjer har uppmärksammats i de aktuella orterna samt om de haft någon inverkan invånarnas resvanor, enligt deras egen åsikt.

5.3.1. Uppmärksammande av information, invigning av station och "Prova på"-kampanjer kopplade till öppnandet av de nya järnvägsstationerna

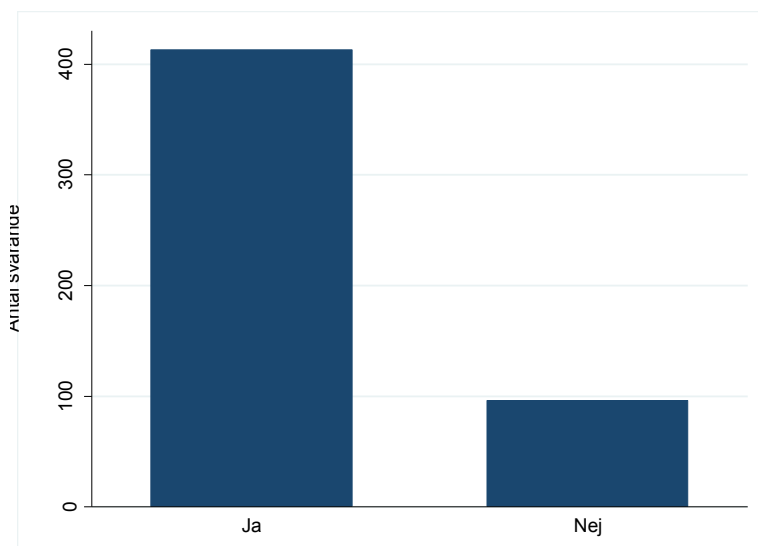
Före stationernas öppnande fick invånarna i orterna i Skåne utskick med information i sina brevlådor, kommunerna satte upp skyltar vid utfarter från orterna som informerade om möjligheten att åka tåg och det genomfördes en "prova på tåget"-kampanj. Förutom detta så uppmärksammades öppnandet av varje ny järnvägsstation med en invigning. Öppnandet av de nya järnvägsstationerna uppmärksammades även i olika medier. Under byggtiden uppmärksammade lokaltidningar och lokal

TV byggandet av flera av de nya stationerna. För hela projektet ”Pågatåg nordost” togs det även fram en webbsida där det gick att följa projektets utveckling. De olika informationsvägarna som använts för att ge invånarna i regionen kunskap om de nya järnvägsstationerna följdes också upp i enkätundersökningen från 2014. I figur 9 presenteras i vilken utsträckning som de utskickade nyhetsbrev har uppmärksammats av invånarna i de skånska orterna. Där kan noteras att en övervägande majoritet av invånarna i de skånska orterna har uppmärksammat dessa nyhetsbrev.



Figur 8 Har du läst de nyhetsbrev som skickades ut med posten som informerade om öppnandet av de nya järnvägsstationerna? (skickade enbart ut i Skåne)

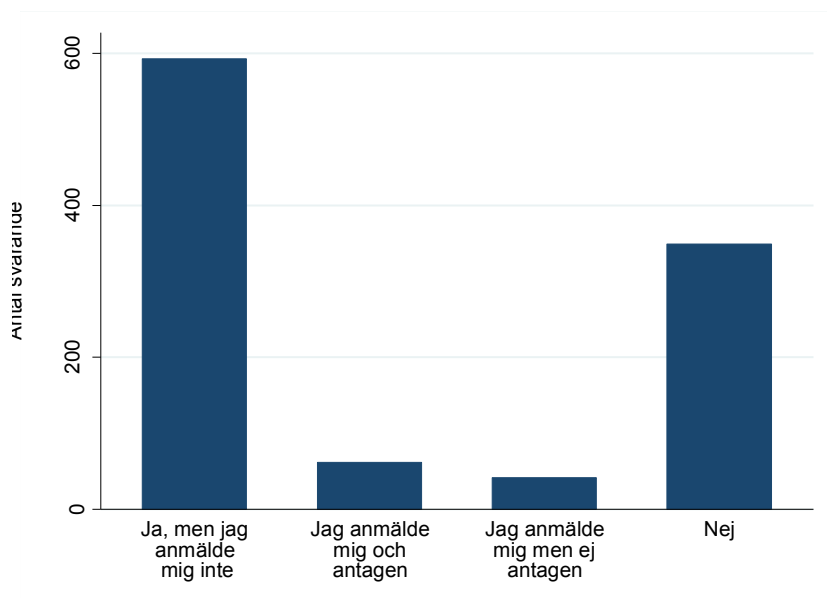
En av ambitionerna med utbyggnaden av Pågatågslinjerna är att fler ska välja att lämna bilen hemma och istället använda tåget för att förflytta sig. I anslutning till flera av de studerade orterna sattes det upp skyltar vid vägen som informerade om möjligheten att istället åka tåg. I figur 10 noteras att dessa skyltar har uppmärksammats av invånarna.



Figur 9 Har du sett de skyltar som informerat om möjligheten att åka tåg

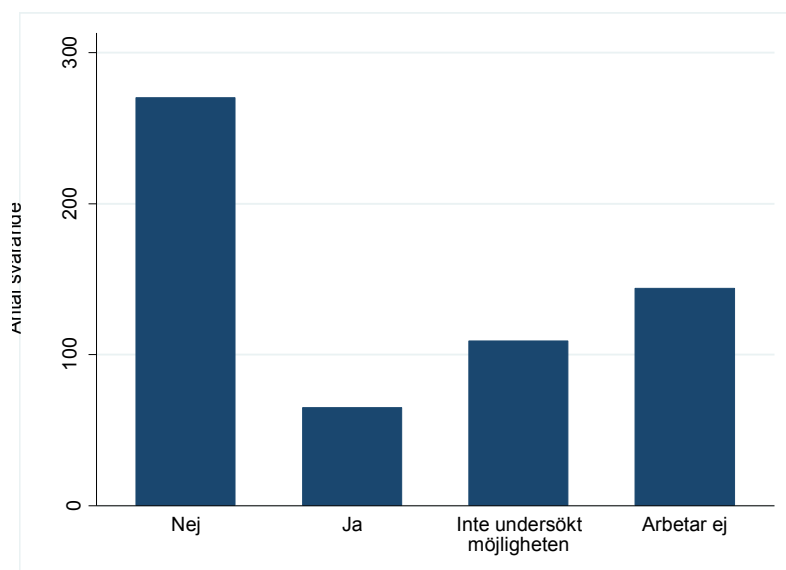
Not: resultat gäller orterna Ballingslöv, Bjärnum, Hästveda, Killeberg och Vittsjö

Under senare delen av våren 2014 genomfördes en testresenärskampanj ”Nu tar vi tåget”. Det skickades ut information till hushållen i de skånska orterna Bjärnum, Vittsjö, Ballingslöv, Hästveda, Killeberg, Fjälkinge och Önnestad där de hade möjlighet att anmäla sig som testresenärer. Bland de som anmälde sig valdes 400 personer ut och de fick ett Jojo-kort som var giltigt att använda under slutet av maj till början av juni 2014. I figur 11 visas att de flesta verkar ha uppmärksammat kampanjen men inte i lika stor utsträckning valt att anmäla intresse för att delta.



Figur 10 Uppmärksammande av kampanjen "Nu tar vi tåget"

Under 2014 genomfördes även ett antal informationsmöten på arbetsplatser i närheten av de nya järnvägsstationerna. Det är möjligt att påverka resandet med kollektiva transportmedel i positiv riktning om det finns möjlighet till viss flexibilitet när det gäller arbetstider. I Figur 11 presenteras vilka möjligheter som invånarna i dessa orter har haft att anpassa sina arbetstider för att enklare kunna pendla med tåg. Det är bara en liten andel som har haft denna möjlighet.



Figur 11 Har du för att kunna åka tåg till arbetet haft möjlighet att anpassa dina arbetstider?

5.3.2. Inverkan på valet att åka tåg

Syftet med den allmänna och den riktade informationen samt testresenärskampanjen var att invånarna i dessa orter skulle bli medvetna om de nya möjligheterna som finns för att förflytta sig i regionen. Informationen var tänkt att förhoppningsvis leda till förändrat beteende bland resenärer.

I Tabell 19 presenteras i vilken utsträckning som informations- och resekampanjerna har haft en inverkan på respondenternas uttalade förändring av kollektivtrafikresor. I tabellen inkluderas enbart de personer som angett att de börjat åka mer kollektivtrafik och svarat på frågorna om informationsåtgärdernas inverkan på deras val. Cirka 40 procent anger att de inte har påverkats av information och kampanjer kring de nya stationerna. En stor andel anger också att informationsflödet inför öppnandet av de nya stationerna har haft en begränsad betydelse för invånarnas val. De aktiviteter som genomförts i samband med invigningarna av stationerna verkar ha haft en lite bättre effekt då drygt 26 procent anger att dessa har haft en större påverkan på valet att välja tåget för sina resor.

Tabell 19 I vilken utsträckning har olika former av information och kampanjer påverkat dig att välja tåget för dina resor

	Utskick i brevlåda	Skyltning vid väg	Prova på tåget	Invigning av station	Tidningar och TV
Ingen påverkan	41,0	44,0	42,8	36,3	42,0
2	16,7	18,2	16,5	12,4	14,2
3	24,5	19,6	17,1	23,7	23,5
4	10,0	9,5	8,9	12,5	9,7
Stor påverkan	4,7	2,9	10,0	13,7	8,1
Ingen åsikt	3,1	5,7	4,6	1,3	2,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

I våra vardagliga beslut påverkas vi även av vår omgivning. Familj, vänner och bekanta samt arbetskamrater kan påverka hur vi väljer att genomföra resor. I tabell 20 presenteras om invånarnas närmaste omgivning har haft någon inverkan på deras beslut att åka tåg. Bland de personer som under 2014 angett att de ändrat sina resvanor och reser mer med kollektivtrafik så har familjen haft främsta positiva inverkan på valet, följt av vänner och bekanta.

Tabell 20 I vilken utsträckning har familj, vänner och arbetskamrater påverkat dig att välja tåget för dina resor

	Familj	Vänner och bekanta	Arbetskamrater
Ingen påverkan	40,4	38,1	43,4
2	11,0	14,9	11,3
3	22,1	26,5	12,5
4	14,0	12,8	6,7
Stor påverkan	8,6	4,0	2,2
Ingen åsikt	3,9	3,7	23,9
	100,0	100,0	100,0

Det finns bland invånarna i orterna en överlag positiv syn på den egna orten som välmående och med en positiv framtidstro. De upplever också en god tillgänglighet till samhällsfunktioner, såsom arbete, studier, handel, samhällsservice och fritidsaktiviteter. Upplevelsen av tillgänglighet skiljer sig dock mellan de skånska och småländska orterna. Invånarna i de småländska orterna upplever att öppnandet av järnvägsstationerna har haft en mer positiv inverkan på orten än vad invånarna i de skånska orterna anser. Skillnaderna föreligger i flera av frågorna; tillgängligheten till samhällsfunktioner och kollektivtrafik samt huruvida de anser att det bra att det har öppnats en järnvägsstation på orten. I ett längre perspektiv tror ändå ortsborna att de nya järnvägsstationerna kommer att ha en positiv betydelse för orten samt att det kommer att leda till en ökad användning av kollektivtrafik. De påverkansåtgärder som genomförts under projektets fullföljande, såsom nyhetsbrev, skyltar vid vägen och ”Prova-på-tåget”-kampanj, har alla uppmärksammats av invånarna. Däremot har deras direkta inverkan på resenärernas val att välja tåg för sina resor varit mer begränsad. Arrangemang kring invigningarna av stationerna samt respondenternas familjer ser enligt resultaten ut att ha mest betydelse.

6. Sammanfattande diskussion

Transportsystemet skapar förutsättningar för kontakt mellan enskilda individer, företag och organisationer. Det är dessa kontakter som på längre sikt leder till tillväxt i en region. Individer använder transportsystemet för att ta sig till skola, jobbet, fritidsaktiviteter, sjukvård, m.m. Företag behöver transportsystemet för att transportera varor till sina kunder, köpa insatsvaror till sin egen produktion, upprätthålla kontakter med andra företag och för att kunna ha anställda i sin produktion. Vintern 2013 invigdes tio nya järnvägsstationer längs redan existerande pendeltågslinjer i nordöstra Skåne och södra Småland. I den här rapporten har de kortsiktiga förändringarna i resebeteende, uppfattning om de egna orternas utvecklingspotential och inställning till användning av pendeltåg studerats närmare.

I resvaneundersökningsdelen märks en tydlig minskning av totala antalet förflyttningar i de tio orterna. Minskningen består delvis av att färre av respondenterna genomför en förflyttning under mät dagen samt att de som reser under mät dagen genomför färre förflyttningar. I huvudsak genomförs det två förflyttningar per mät dag. Det vanligaste ärendet för första förflyttningen är till arbetet, följt av fritidsaktiviteter och inköp. Andra förflyttningen går till övervägande delen tillbaka till bostaden. Ytterligare resor därutöver har minskat mellan 2013 och 2014. Personer drar ner på resor till släkt och vänner samt förflyttningar för att genomföra ”annat inköp”, däremot förstärks andelen resor till arbetsplatsen. De resor som inte är direkt nödvändiga att genomföra minskar i undersökningen 2014.

Fördelningen av resor på färdmedel visar en ökning av resande med tåg till ca 7 procent som andel av de som genomförde en resa under mät dagen. Andelen bussresenärerna har minskat medan övriga färdmedel inte förändrats i någon större omfattning. När det gäller tillgången till kort för den lokala kollektivtrafiken har andelen ökat något. 2014 var andelen av invånare med månads- eller periodkort 7 procent (+1,3 procentenheter) och andelen med tillgång till ett laddningsbart kort var 40 procent (+2,5 procentenheter). Det finns tydligare skillnader i förändrat färdmedelsval om resenärerna delas upp i förvärvsarbete (inkl egen företagare) och övriga (bestående av studerande, sjukskrivna/föräldrarlediga/arbetssökande och pensionärer). Det är en högre andel av övriga resenärer som nyttjar tåg (drygt 9 procent) i jämförelse med förvärvsarbete (drygt 6 procent). Vid denna uppdelning märks också en ökning av andelen övriga resenärer som tar sig fram till fots samt att andelen bilresor också minskar. Motsatsen kan noteras för förvärvsarbete, där andelen bilresor ökar något och andelen resor till fots och med cykel minskar.

Det märks en tydligt positiv syn på de egna orterna som välmående och med en positiv framtidstro. Invånarna i orterna har överlag en positiv uppfattning om tillgängligheten till olika samhällsfunktioner, så som arbete, studier, handel, samhällsservice och fritidsaktiviteter. När det gäller val av potentiell arbetsort finns det vissa indikationer på en ökad medvetenhet om möjligheten att arbeta utanför den egna orten.

Resultat visar på att invånarna i de småländska orterna är något mer positiva till förändringarna än invånarna i de skånska orterna. Skillnaderna mellan Skåne och Småland finns även när det gäller uppfattningen om tillgängligheten till kollektivtrafik, där invånarna i de småländska orterna upplever en förbättring efter att järnvägsstationerna öppnats. Invånarna i alla orterna är generellt positiva till att det har öppnats nya järnvägsstationer på orterna. Mellan 2013 och 2014 minskar den positiva inställning något för invånarna i de skånska orterna medan inställningen i de småländska orterna består på ungefär samma nivå.

De påverkansåtgärder som genomförts i form av exempelvis nyhetsbrev, skyltar och ”prova-på-tåget” har uppmärksamats i orterna. Arrangemangen kring invigningarna av de olika stationerna verkar vara det som haft mest positiv inverkan på invånarnas inställning att börja åka mer tåg. Enligt respondenternas svar har familjen också haft en positiv inverkan på reseförändringar.

Det finns tydliga skillnader i faktiska förändringar av resebeteende och vilka förändringar i sitt resande som människor säger att de gör. En betydligt större andel av invånarna anger att de har börjat resa mer med kollektivtrafik än vad som faktiskt avslöjas i resvaneundersökningen. Att sådana skillnader kan noteras är inte ovanligt. Resvaneundersökningen kartlägger faktiskt genomförda resor medan attitydfrågorna anger invånarnas uppfattning om förändringar i sitt resande.

En utvärdering av ett infrastrukturprojekt efter bara knappt ett år är väl kort tid för att investeringen ännu ska kunna ha uppnått full effekt. Det tar tid för människor att bli medveten om investeringens fulla potential och därefter ändra sina inarbetade vanor i hur de använder transportsystemet för sina dagliga aktiviteter. Potentiella förändringar som exempelvis kan uppkomma är att invånarna upptäcker möjligheter till jobb och studier utanför den egna orten. Det kan också locka personer att flytta till dessa orter eftersom möjligheten att pendla till arbete i andra delar av Skåne har blivit bättre. Effekter av sådana förändringar tar tid innan de visar sig i faktiskt handlande och så småningom i officiellt registrerad statistik. Det skulle därför vara relevant att följa upp projektets regionalekonomiska effekter om några år igen.

I studien noterades en minskad mängd förflyttningar mellan 2013 och 2014 när det gäller såväl andelen individer som genomför en resa samt antalet förflyttningar som genomförs under en dag. Detta skulle behöva följas upp huruvida det var en tillfällig nedgång eller något mera permanent. Uppföljning skulle kunna göras genom de resanderäkningar som årligen genomförs på de olika kollektivtrafiklinjerna samt att stämma av med de fordonsräkningar som kontinuerligt sätts upp på vägar i området.

7. Källförteckning

- Andersson A, Johansson B och Klaesson J, (2005), ”Transportsystem och ekonomisk miljö”,
Internationella handelshögskolan i Jönköping
- Andersson ÅE, (2008), ”Regionförstoring för tillväxt och jobb”, *Handelskammarens rapport nr 3*
- Brandt B F, (2005), ”Botniabanan – Förväntningar i tid och rum på regional utveckling och resande”,
Akademisk avhandling Kulturgeografiska institutionen Umeå universitet GERUM 2005:4
- Cairns, S, Sloman, L, Newson, C, Anable, J, Kikbride, A, Goodwin, P, (2004), *Smarter Choices: Changing the Way We Travel*. Department for Transport, UK
- Fujii S och Gärling T (2003), “Application of attitude theory for improved predictive accuracy of stated reference methods in travel demand analysis”, *Transportation Research Part A*, 37, ss 389–402
- Gärling T och Fujii S, (2009), “Travel Behavior Modification: Theories, Methods, and Programs”, in
The Expanding Sphere of Travel Behaviour Research, Selected Papers from the 11th International
Conference on Travel Behaviour Research, Emerald Group Publishing Limited
- Gärling T och Axhausen KW, (2003), “Introduction: Habitual travel choice”, *Transportation* , 30: 1–11
- Gärling T, Eek D, Loukopoulos P, Fujii S, Johansson-Stenman O, Kitamura R, Pendyala R och
Vilhelmson B, (2002), A conceptual analysis of travel demand management on private car use,
Transport Policy 9, s 59-70
- Gärling T, Gillholm R och Gärling A, (1998), “Reintroducing attitude theory in travel behavior
research; The validity of an interactive interview procedure to predict car use”, *Transportation*, 25,
ss 129–146
- Henscher D A, (1994), ”Stated preference analysis of travel choices: the state of practice”,
Transportation 21, ss 107-133
- Hållbar Mobilitet Skåne (2014), Nya resval till och från jobbet, presentationsbroschyr
- Johansson B, Klaesson J, Olsson M, (2003) “Commuters’ non-linear response to time distances”,
Journal of Geographic Systems, no 5, ss 315–329, DOI: 10.1007/s10109-003-0111-2
- Lakshmanan, T.R. (1989), Infrastructure and Economic Transformation, in Andersson, Å.E., D.F.
Batten & B. Johansson (1989) (Eds.), *Advances in Spatial Theory and Dynamics*, NorthHolland,
Amsterdam, 241-262
- Prop. 2011/12:118, Planeringssystem för transportinfrastruktur, Stockholm
- Regionstyrelsen, (2010) ”Pågatåg Nordost – Genomförande- och finansieringsavtal, beslut 2010-01-26, dnr 0900956
- Rietveld P, (1994), “Spatial economic impacts of transport infrastructure supply”, *Transport Research A*, vol 28A, No 4, pp329-341
- Trafikverket, (2014), Projektet Pågatåg nordost och Krösatåg bygger 16 nya tågstationer,
Publicerades den 5 aug. 2014
- Verplanken, Aarts och Van Knippenberg (1997), “Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices”, *European Journal of Social Psychology*, Vol. 27, 539-560

Bilaga 1 Enkätfrågor 2014

Resvanor Vi börjar med att ställa några frågor om vilka resor du gjorde under gårdagen . Vi kommer fråga dig om förflyttningar mellan olika destinationer/mål, ärendet för resan och vilka färdmedel som du använde.

1 Var började gårdagens första förflyttning?

Jag har inte gjort någon förflyttning under gårdagen.

Egna bostaden

Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):

Kommentarer (Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):)

i ort/kommun:

2 Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen

Resa/ärende i tjänst

Till skola/utbildning

Inköp av livsmedel

Annat inköp

Fritidsaktiviteter (sport, kultur, nöje)

Besök av sjukhus, vårdcentral, tandläkare

Besöka släkt och vänner

Hämta/lämna barn

Annat ärende. Vad?

Kommentarer (Annat ärende. Vad?)

3 Var avslutade du denna förflyttning?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):

Kommentarer (Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):)

i ort/kommun:

4 Vilket var ditt huvudsakliga färdssätt du använde för den längsta sträckan av din förflyttning?

Gick till fots

Cykel

Moped eller MC

Personbil, förare

Personbil, passagerare

Buss

Tåg

Flyg

Taxi/färdtjänst

Annat:

Kommentarer (Annat:)

- 5 Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej

Ja

Resvanefrågorna upprepades för varje förflyttning som respondenterna gjorde.

Attitydfrågor

Vi går nu vidare till några frågor om din bostadsort.

- 6 Det är enkelt för mig att ta mig till följande funktioner och platser från min bostad .

Arbete

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Studier

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Handel (butiker och affärer)

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Samhällsservice (ex sjukhus, vårdcentral, tandläkare)

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Fritidsaktiviteter (sport, kultur, nöje)

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

7 Den ort jag bor i är ekonomiskt välmående och där finns en positiv framtidstro

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

8 Skulle du kunna tänka dig att byta bostadsort till en större ort än den du bor i nu?

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

9 Om du skulle leta efter ett nytt arbete. Var skulle du kunna tänka dig att arbeta?

Egna orten, [Postort]

Hässleholm

Kristianstad

Markaryd

Malmö

Lund

Helsingborg

Annan ort. Vilken?

Om annan ort, ange vilken här:

Orterna rangordnade i en skala från 1-8

Om ditt resande och ortens nya järnvägsstation Det har öppnat nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne, bland annat i närheten där du bor. Följande frågor kopplar till hur du använder kollektivtrafik och den information som delats ut under året samt några av de aktiviteter som genomförts under året.

- 10 Det är enkelt för mig att använda kollektivtrafik när jag reser idag.

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

- 11 Jag tycker att det är bra att det har öppnats en järnvägsstation på min ort.

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

- 12 Jag har åkt tåg från den nya järnvägsstationen i [Postort]

Nej

Ja

- 13 I maj i år fick du med posten ett erbjudande om att delta som testresenär i projektet ”Nu tar vi tåget”. Uppmärksammade du det?

Ja, men jag anmälde mig inte

Ja, jag anmälde mig och blev antagen att delta

Ja, jag anmälde mig men blev inte antagen att delta

Nej

- 14 Har du sett de skyltar som placerats vid utfarterna från [Postort] vilka informerar om möjligheten att åka tåget?

Ja

Nej

- 15 Har du läst de nyhetsbrev som skickades ut med posten som informerade om öppnandet av de nya järnvägsstationerna?

Nej

Ja

16 Har du sedan den nya järnvägsstationen öppnade förändrat ditt resande?

Jag reser mindre

Jag reser mer

Det har inte påverkat mitt resande

17 Har du sedan den nya järnvägsstationen öppnade förändrat ditt resande med kollektivtrafik?

Jag reser mer med kollektivtrafik

Jag reser mindre med kollektivtrafik

Det har inte påverkat mitt resande

18 Har du för att kunna åka tåg till arbetet haft möjlighet att anpassa dina arbetstider?

Nej

Ja

Inte undersökt möjligheten

Arbetar ej

19 Har öppnandet av järnvägsstationen förändrat din användning av bil?

Ja, jag kör mindre

Nej, det har inte påverkat min bilanvändning

Ja, jag kör mer

20 I vilken utsträckning har följande påverkat dig att välja tåget för dina resor .

Familj

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Vänner och bekanta

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Arbetskamrater

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Utskick i brevlådan

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Skyltning vid utfart från [Postort]

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Prova-på-kampanj ”Nu tar vi tåget”

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Invigningen av stationen

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Tidningar och TV

1 Ingen påverkan

2

3

4

5 Stor påverkan

Ingen åsikt

21 På tio års sikt, i vilken utsträckning tror du att den nya järnvägsstationen kommer att påverka

Orten du bor i

1 Övervägande negativ

2

3

4

5 Övervägande positiv

Ingen åsikt

Villigheten att åka kollektivt i orten du bor i

1 Övervägande negativ

2

3

4

5 Övervägande positiv

Ingen åsikt

Bakgrundsfrågor Avslutningsvis några bakgrundsfrågor

22 Vilket år är du född?

Vill ej uppge

23 Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

Förvärvsarbete

Egen företagare

Studerande

Sjukskriven, föräldraledig, arbetssökande

Pensionär

Annat, ange vad:

Kommentarer (Annat, ange vad:)

24 Brukar du arbeta (distansarbete) eller studera hemma för att inte behöva resa till arbetet eller skolan?

Nej

Ja, 1-2 dagar/månad

Ja, 3-5 dagar/månad

Ja, 6-10 dagar/månad

Ja, 11 eller fler dagar per månad

25 Vilken är ditt hushålls sammanlagda årsinkomst före skatt?

200 000kr eller mindre

201 000kr – 300 000kr

301 000kr – 400 000kr

401 000kr – 500 000kr

501 000kr – 600 000kr

601 000kr – 700 000kr

701 000kr – 800 000kr

801 000kr eller mer

Vill ej uppge

26 Hur många personer finns i ditt hushåll?

Vuxna

Barn under 18år

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Fler än 10

27 Har du körkort för bil?

Ja

Nej

28 Hur många personbilar finns det i hushållet?

Ingen bil

1 bil

2 bilar

3 eller fler bilar

29 Bor du centralt eller utkanten av [Postort]

<1 km utanför [Postort]

1-3 km utanför [Postort]

mer än 3 km utanför [Postort]

30 Hur långt är det mellan din bostad och närmaste hållplats för buss?

mindre än 400 meter

401-800 meter

801 meter – 3 km

Mer än 3 km

31 Hur långt är det mellan din bostad och närmaste idag öppna järnvägsstation?

mindre än 400 meter

401-800 meter

801 meter – 3km

3,001 km – 10 km

Mer än 10 km

32 Har du något kort till den lokala kollektivtrafiken (Skånetrafiken/Länstrafiken Kronoberg)?

Ja, månads-, eller säsongskort

Ja, laddningsbart kort (motsvarande reskassa)

Nej

33 Har du några funktionshinder som påverkar hur du reser?

Ja

Nej

Kön

Man

Kvinna

Bilaga 2 Enkätfrågor 2013

Resvanor Vi börjar med att ställa några frågor om vilka resor du gjorde under gårdagen . Vi kommer fråga dig om förflyttningar mellan olika destinationer/mål, ärendet för resan och vilka färdmedel som du använde.

1 Var började gårdagens första förflyttning?

Jag har inte gjort någon förflyttning under gårdagen.

Egna bostaden

Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):

Kommentarer (Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):)

i ort/kommun:

2 Vilket var ditt ärende?

Till bostaden

Till arbetsplatsen

Resa/ärende i tjänst

Till skola/utbildning

Inköp av livsmedel

Annat inköp

Fritidsaktiviteter (sport, kultur, nöje)

Besök av sjukhus, vårdcentral, tandläkare

Besöka släkt och vänner

Hämta/lämna barn

Annat ärende. Vad?

Kommentarer (Annat ärende. Vad?)

3 Var avslutade du denna förflyttning?

Egna bostaden

Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):

Kommentarer (Annan plats, nämligen (gata och nummer/platsens namn):)

i ort/kommun:

4 Vilket var ditt huvudsakliga färdssätt du använde för den längsta sträckan av din förflyttning?

Gick till fots

Cykel

Moped eller MC

Personbil, förare

Personbil, passagerare

Buss

Tåg

Flyg

Taxi/färdtjänst

Annat:

Kommentarer (Annat:)

5 Gjorde du fler förflyttningar under dagen?

Nej

Ja

Resvanefrågorna upprepades för varje förflyttning som respondenterna gjorde.

Attitydfrågor Om din bostadsort Vi går nu vidare till några frågor om din bostadsort. .

6 Det är enkelt för mig att ta mig till följande funktioner och platser från min bostad

Arbete

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Studier

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Handel (butiker och affärer)

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Samhällsservice (ex sjukhus, vårdcentral, tandläkare)

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

Fritidsaktiviteter (sport, kultur, nöje)

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

7 Den ort jag bor i är ekonomiskt välmående och där finns en positiv framtidstro

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

8 Skulle du kunna tänka dig att byta bostadsort till en större ort än den du bor i nu?

1 Instämmer inte alls

2

3

4

5 Instämmer helt

Ingen åsikt

9 Om du skulle leta efter ett nytt arbete. Var skulle du kunna tänka dig att arbeta?

Egna orten, [Postort]

Hässleholm

Kristianstad

Markaryd

Malmö

Lund

Helsingborg

Annan ort. Vilken?

Om annan ort, ange vilken här:

Orterna rangordnade i en skala från 1-8

Om ditt resande och ortens nya tågstation Det kommer att öppna nya järnvägsstationer i nordöstra Skåne, bland annat i närheten där du bor. Följande frågor kopplar till hur du använder kollektivtrafik samt hur du ser på att det kommer öppna nya järnvägsstationer.

- 10 Det är enkelt för mig att använda kollektivtrafik när jag reser idag.
- 1 Instämmer inte alls
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5 Instämmer helt
 - Ingen åsikt
- 11 Jag är väl informerad om den nya järnvägsstationen och den kommande tågtrafiken?
- 1 Instämmer inte alls
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5 Instämmer helt
 - Ingen åsikt
- 12 Jag tycker att det är bra att det öppnas en tågstation på min ort.
- 1 Instämmer inte alls
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5 Instämmer helt
 - Ingen åsikt
- 13 Jag tror att öppnandet av tågstation kommer att leda till kortare restider för mig till och från arbete och studier samt till handel (affärer och butiker), kultur och nöje?
- 1 Instämmer inte alls
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5 Instämmer helt
 - Ingen åsikt

- 14 Jag tror att öppnandet av tågstationen kommer att leda till en positiv utveckling för fastighetpriser på min ort?
- 1 Instämmer inte alls
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5 Instämmer helt
 - Ingen åsikt
- 15 I vilken utsträckning tror du att den nya järnvägsstationen kommer att påverka ditt resande?
- Jag kommer att resa mindre
 - Jag att kommer att resa mer
 - Det kommer inte att påverka mitt resande
- 16 Kommer öppnandet av järnvägsstationen att förändra din användning av bil?
- Ja, jag kommer köra mindre
 - Nej, det kommer inte påverka min bilanvändning
 - Jag tror att jag kommer att köra mer

Bakgrundsfrågor Avslutningsvis några bakgrundsfrågor

- 17 Vilket år är du född?
- Vill ej uppge
- 18 Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?
- Förvärvsarbetande
 - Egen företagare
 - Studerande
 - Sjukskriven, föräldraledig, arbetssökande
 - Pensionär
 - Annat, ange vad:
 - Kommentarer (Annat, ange vad:)
- 19 Brukar du arbeta (distansarbete) eller studera hemma för att inte behöva resa till arbetet eller skolan?
- Nej
 - Ja, 1-2 dagar/månad
 - Ja, 3-5 dagar/månad
 - Ja, 6-10 dagar/månad
 - Ja, 11 eller fler dagar per månad
- 20 Vilken är ditt hushålls sammanlagda årsinkomst före skatt?

200 000kr eller mindre

201 000kr – 300 000kr

301 000kr – 400 000kr

401 000kr – 500 000kr

501 000kr – 600 000kr

601 000kr – 700 000kr

701 000kr – 800 000kr

801 000kr eller mer

Vill ej uppge

21 Hur många personer finns i ditt hushåll?

Vuxna

Barn under 18år

0

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

Fler än 10

22 Har du körkort för bil?

Ja

Nej

23 Hur många personbilar finns det i hushållet?

Ingen bil

1 bil

2 bilar

3 eller fler bilar

24 Bor du centralt eller utkanten av [Postort]

<1 km utanför [Postort]

1-3 km utanför [Postort]

- mer än 3 km utanför [Postort]
- 25 Hur långt är det mellan din bostad och närmaste hållplats för buss?
- mindre än 400 meter
 - 401-800 meter
 - 801 meter – 3 km
 - Mer än 3 km
- 26 Hur långt är det mellan din bostad och närmaste idag öppna järnvägsstation?
- mindre än 400 meter
 - 401-800 meter
 - 801 meter – 3km
 - 3,001 km – 10 km
 - Mer än 10 km
- 27 Har du något kort till den lokala kollektivtrafiken (Skånetrafiken/Länstrafiken Kronoberg)?
- Ja, månads-, eller säsongskort
 - Ja, laddningsbart kort (motsvarande reskassa)
 - Nej
- 28 Har du några funktionshinder som påverkar hur du reser?
- Ja
 - Nej
- 29 Kön
- Man
 - Kvinna



K2 är nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik med fokus på forskning och kompetensutveckling.

K2 är en mötesplats för nära samverkan mellan akademien och kollektivtrafikens aktörer. Samverkan sker såväl vid utveckling av forskningsfrågor som vid genomförandet av forskning och spridningen av resultat.

K2 bidrar till kollektivtrafikens förnyelse och till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner genom att utveckla och tillgängliggöra kunskap.

K2 drivs av Lunds universitet, Malmö högskola och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne samt med stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

