

RAPPORT

# Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa

Marknadsanalys av den svenska marknaden för  
nattågsresor till Europa

2020:37



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa "Kapacitet och marknad för nattåg till kontinenten"

Författare: Origo Group AB

Dokumentdatum: 2019-12-20

Ärendenummer: TRV 2019/82057

Publikationsnummer: 2020:037

ISBN: 978-91-7725-571-0

# Innehåll

Sammanfattning.....	4
Konceptet.....	4
Intresse .....	4
Profil potentiell nattågsresenär .....	4
Drivkrafter för val av nattåg .....	5
Barriärer .....	5
Om undersökningen.....	6
Bakgrund och syfte .....	6
Målgrupp och metod .....	6
Resultat.....	7
1. Reseprofil .....	7
2. Inför bedömning av koncept .....	10
3. Bedömning av nattågskoncept .....	13
4. Fördjupning av intresset för nattågskonceptet .....	15
4.1 Profil intressegruppen .....	16
4.2 Drivkrafter intressegruppen .....	16
4.3 Intressegruppens val av komfortnivå .....	16
4.4 Profil ointresserade gruppen .....	17
4.5 Barriärer .....	18
4.6 Jämförelser mellan grupperna .....	20
5. Val av komfortnivå.....	25
6. Viktigaste skälet till val av färdmedel .....	26
7. Värderingar .....	29
Bilagor .....	30
Socioekonomiska variabler.....	30
Demografi .....	30
Reserelaterat.....	31
Frågeformulär upphandlad tågtrafik Europa.....	32

# Sammanfattning

Trafikverket vill med denna undersökning utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg till flera europeiska städer framför allt för att få underlag för hur stor efterfrågan det finns bland allmänheten för resor med nattågstrafik till Europa.

## Konceptet

För att mäta intresset av nattågstrafik till Europa presenterades för samtliga respondenter i undersökningen ett nytt nattågskoncept med följande beskrivning:

”Tänk dig att du ska boka en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa där du reser ensam/i sällskap till en stad i norra/mellersta Tyskland med ett nytt nattågskoncept. Nattåget tar dig till en stad som tex Hamburg eller Köln, där det finns goda förbindelser till andra europeiska städer som tex Bryssel, Amsterdam, Paris, London, Zürich, Wien, Warszawa och Rom. Du åker från Stockholm, Göteborg eller Malmö på kvällen och är framme i Tyskland på morgonen/förmiddagen. Det går att boka hela resan på ett enkelt sätt.”

## Intresse

Resultatet i undersökningen visar att det finns ett tydligt intresse från allmänheten för det ovan nämnda nattågskonceptet. 21 procent anger att de finner konceptet mycket attraktivt och ger betyg fem på en femgradig skala. När denna grupp fick presenterat för sig olika komfortnivåer på nattåget med angivna priser skulle 36 procent välja sovvagn, 31 procent säger sig föredra egen sovvagnskupé, 22 procent skulle välja liggvagn och 10 procent sittvagn.

Totalt anger 13 procent av allmänheten att det är en väldigt stor sannolikhet, fem på en femgradig skala, att de skulle boka det för dem presenterade konceptet då information tillkom om pris och komfortnivå. Dock bör det påpekas att det vanligtvis är ytterligare steg att ta innan ord blir till handling. En mängd parametrar som lämplig avgångsdag, passande avgångs- och ankomsttider, väder, antal lediga platser, kampanjer från konkurrerande färdmedel samt personliga förhållanden som ekonomi och hälsa spelar naturligtvis in innan en bokning faktiskt görs.

## Profil potentiell nattågsresenär

De som är allra mest attraherade av nattågskonceptet kan beskrivas enligt följande egenskaper och karaktäristika: urtypen är en kvinna, ålder 16-29 år, bor i ett enpersonshushåll, är studerande eller redan högutbildad i universitet/högskola, har inte körkort eller tillgång till bil, har däremot nära till hållplats för kollektivtrafik och har dessutom nära (upp till en mil) till en tågstation baserad i Stockholm, Göteborg, Malmö. Det är en fritidsresenär som både är miljömedveten och prismedveten, och som anser att restid har en väldigt liten betydelse för val av färdmedel.

## Drivkrafter för val av nattåg

Den starkaste drivkraften för att välja nattåg är tveklöst miljövänligheten, det nämns ofta att valet ger en känsla av att kunna göra en insats för miljön och klimatet. Den som är intresserad av nattågskonceptet är en högutbildad, miljömedveten person som inte är så beroende av en snabb restid. Prisaspekten är också av betydelse, det finns ett lågprissegment av potentiella nattågsresenärer som letar efter ett alternativ till billig bussresa och som skulle kunna tänka sig att välja nattåg om de hittar en passande resa till ett rimligt pris. Möjligheten att spara in på en hotellnatt har också en viss lockelse för de priskänsliga. Det bör noteras att bland nattågsförespråkarna så är de miljömedvetna en något större grupp än de priskänsliga, och att det finns vissa potentiella nattågsresenärer som passar in i båda segmenten.

De som väljer tåg som färdmedel nämner ofta att resan är en upplevelse i sig med god mat, trevliga möten och möjlighet att göra andra saker under resan än att bara transportera sig. Val av färdmedel är dessutom en samvetsfråga där en resa med tåg skapar en känsla av att resenären samtidigt gör en insats för miljön, man är klimatsmart. Säkerhetsaspekten för val av tåg har också en del förespråkare: flygrädsla förekommer bland en del resenärer medan tåg däremot känns som ett säkert sätt att transportera sig.

## Barriärer

Flygförespråkarnas huvudsakliga motargument och drivkrafter är istället effektivitet, snabbhet, kort restid, enkelhet och smidighet. De som inte är attraherade av nattågets koncept anger skäl som att det tar för lång tid, de litar inte på att tåget kommer på fram i tid, de anser att det råder en dålig standard på nuvarande tåg, de gillar generellt inte att resa med tåg, resan har ingen frihet eller spontanitet som däremot en färd med bil erbjuder, det kan dessutom kännas obehagligt och farligt att resa på natten. Det anges även hälsoskäl som exempelvis att de har svårt att gå och röra sig obehindrat. En hel del nämner även att det är svårt att sova på tåg, det kan kännas krångligt att resa med tåg, och man vill inte dela plats med människor som man ej känner. Dessutom anses det ofta för dyrt och ej prisvärt med tågresor, och en hel del som väljer bort nattåg anger att de föredrar att resa på dagen för att kunna se omgivningarna under resans gång.

De största barriärerna mot att välja nattåg som färdmedel är således: restiden, pålitligheten, generell negativ inställning till tåg, brist på frihetskänsla, brist på säkerhet, hälsoskäl, osmidighet, det okända resesällskapet, prisvärdheten, samt motviljan att färdas på natten.

Däremot har komfort generellt en ganska låg drivkraft för val av färdmedel. Att resa förknippas mycket sällan med bekvämlighet, oavsett färdmedel. Antingen väljer man att göra en upplevelse av resandet på ett miljövänligt och billigt sätt, eller så vill man avklara det så fort som möjligt och komma fram snabbt och enkelt till sitt resmål.

# Om undersökningen

## Bakgrund och syfte

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg till flera europeiska städer. I utredningen ingår att göra en bedömning av efterfrågan varför Trafikverket har genomfört denna marknadsundersökning med hjälp av Origo Group.

Huvudsyftet med undersökningen har varit att få underlag för hur stor efterfrågan det finns bland allmänheten för resor med nattågstrafik till Europa. Underlaget ska utgöra del i val av förslag till upphandlad trafik.

I uppdraget från regeringen ingår också att göra en rimlig bedömning av efterfrågan på nattågstrafik genom att ställa den i relation till övriga relevanta transportsätt; buss, flyg och bil. För att kunna göra har undersökningen tagit hänsyn till befintligt trafikutbud, restider, biljettpriser och komfortnivåer.

Ett delsyfte är att få underlag för vilka segment av befolkningen som kan tänkas ha en efterfrågan på nattågstrafik.

## Målgrupp och metod

Undersökningens målgrupp är allmänheten, 16 – 74 år, boende i Sverige.

Datainsamlingen skedde under november 2019 och sammantaget har 3009 respondenter svarat via webbpanel.

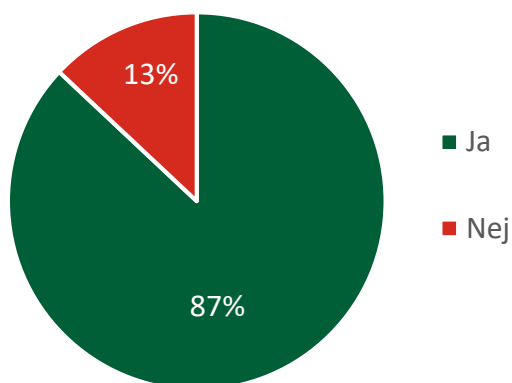
# Resultat

## 1. Reseprofil

Det första frågesektionen i undersökningen handlar om allmänhetens reseprofil, hur de reser och om de färdas utanför Sveriges gränser. Nästan nio av tio uppger att de har rest till annat land i Europa under de senaste två åren.

Resefrekvensen är högst bland personer yngre än 30 år, bland personer med högskole-/universitetsutbildning, och bland boende i Trafikverksregion Stockholm, Syd och Väst.

Figur 1: Har du under de senaste 2 åren mellan Sverige och annat land inom Europa?

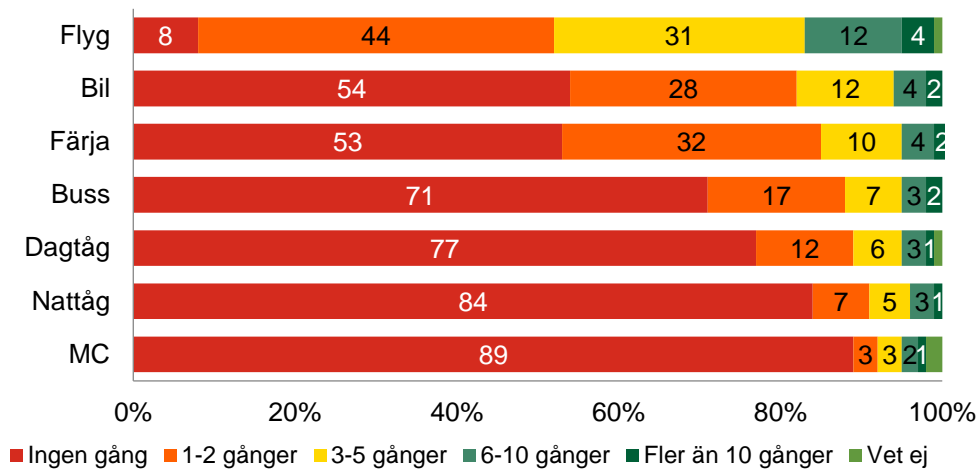


När det gäller *framtida* resor till andra europeiska länder svarar 94 procent ”ja” på frågan om de tror att de kommer att resa mellan Sverige och annat land inom Europa de kommande två åren. Potentialen för resor måste därmed anses vara väldigt hög.

De målgrupper som i lägst utsträckning tror att de kommer att resa till Europa under den närmaste framtiden bor i Trafikverksregion Norr (91 procent svarar ja) och region Mitt (92), medan personer boende i Syd (96) och Stockholm (96) är de som i högst grad anger att de kommer att resa till annat europeiskt land under de kommande två åren.

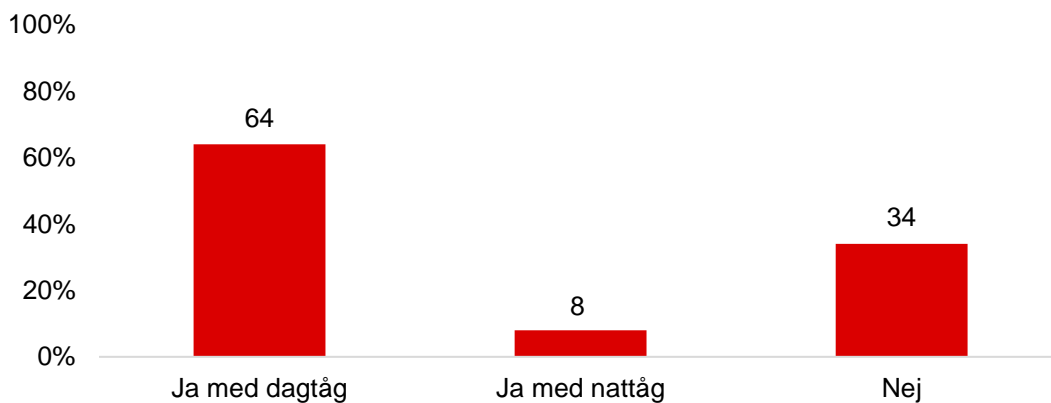
Flyg är det klart dominerande färdmedlet vad gäller resor mellan Sverige och andra europeiska länder. Mer än 90 procent av dem som rest till annat europeiskt land de senaste två åren uppger att de har flugit till sin destination. Knappt varannan uppger att de har rest med bil eller färja och nästan var fjärde uppger dagtåg. 16 procent nämner nattåg.

Figur 2: Tänk på den/de resor du gjort under de senaste 2 åren mellan Sverige och annat land inom Europa, t.ex. semesterresa till Spanien. Försök att uppskatta hur många gånger du rest med varje färdmedel.



Majoriteten av de resenärer som varken rest med dag- eller nattåg till Europa har ändå rest med tåg inom Sverige eller Norden de senaste två åren – två tredjedelar med dagtåg och knappt var tionde med nattåg.

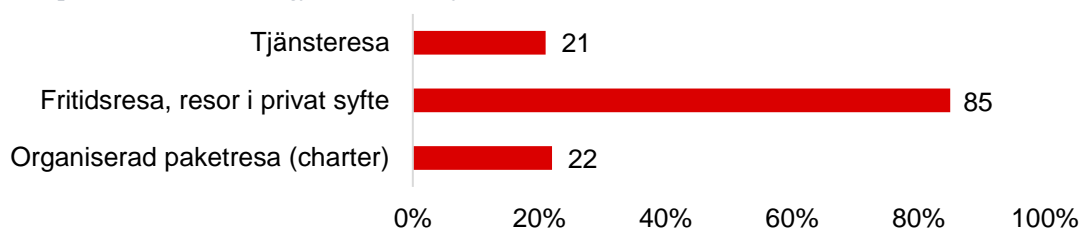
Figur 3: Har du rest med tåg inom Sverige eller Norden de senaste 2 åren? (Bas: Har varken rest med dagtåg eller nattåg till Europa, 1929 ip)



Syftet med resorna till annat land i Europa har främst varit fritidsresor (85%), men var femte anger att de gjort tjänsteresor och lika många anger organiserade paketresor.

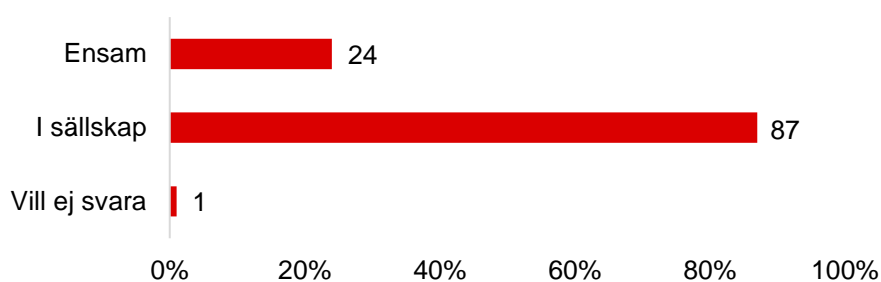


Figur 4: Tänk på de resor du gjort under de senaste 2 åren mellan Sverige och annat land inom Europa. Vilket eller vilka syften har du haft med dina resor?



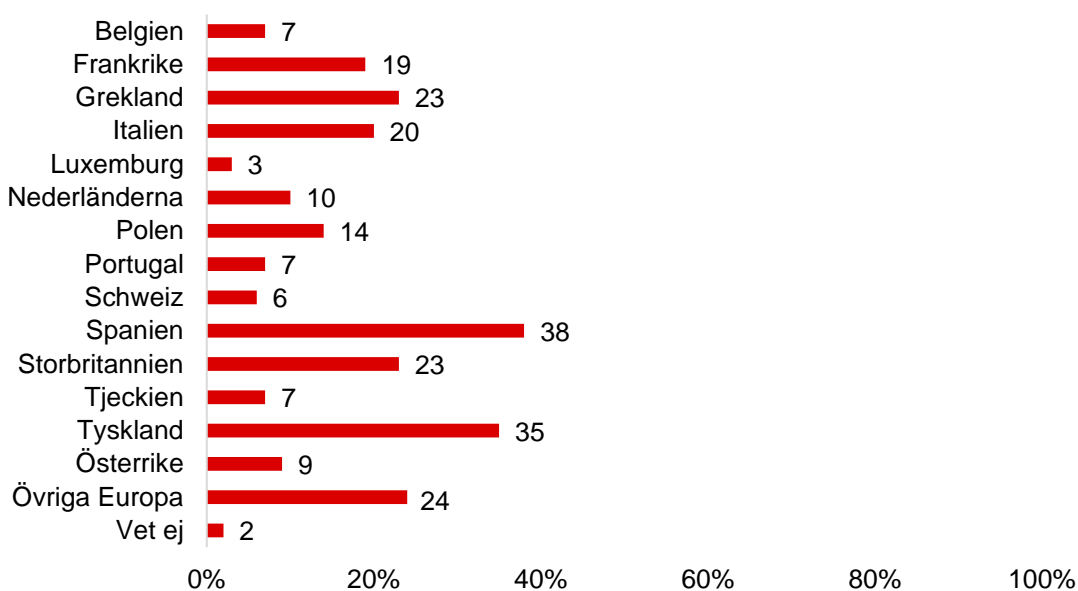
Den absoluta majoriteten reser i sällskap men så många som var fjärde har rest ensamma de senaste 2 åren.

Figur 5: Har du rest...? (flera val möjliga)

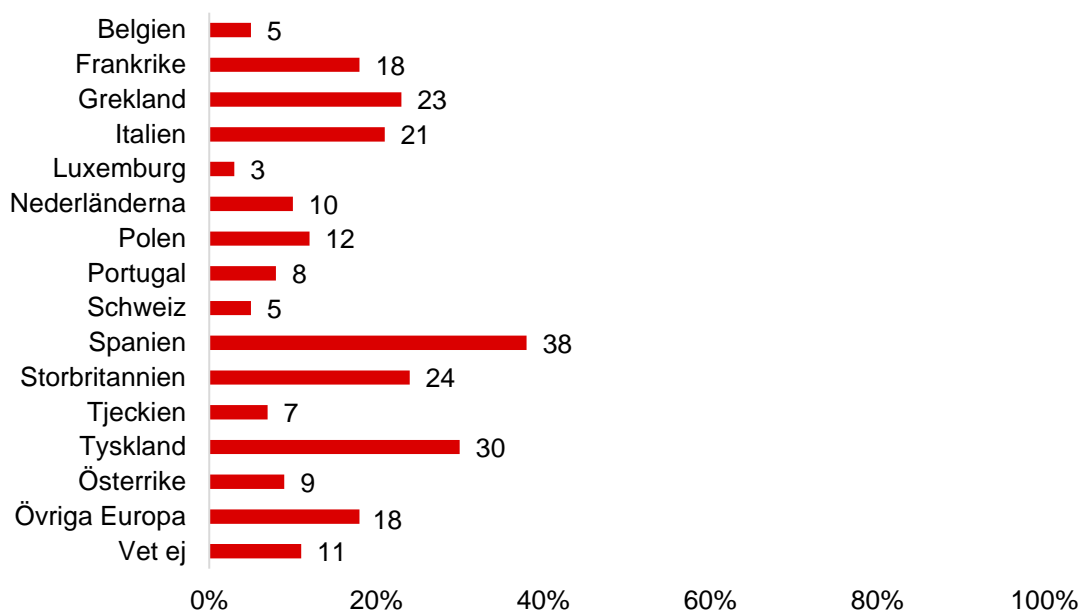


De mest populära resmålen har varit Spanien och Tyskland, följt av Grekland, Italien och Frankrike. Det är också Spanien och Tyskland som anses vara de mest troliga resmålen även i framtiden.

Figur 6: Har du rest till något eller några av följande europeiska länder i Europa under de senaste 2 åren?



Figur 7: Vilket eller vilka av följande europeiska länder tror du att du kommer resa till under kommande år?



På frågan om hur man bedömer sitt framtida resande svarar två tredjedelar att de kommer att resa ungefär lika mycket/lite som idag och drygt var femte att de kommer att öka sitt resande. Det är främst personer upp till 45 år som tror att resandet kommer att öka.

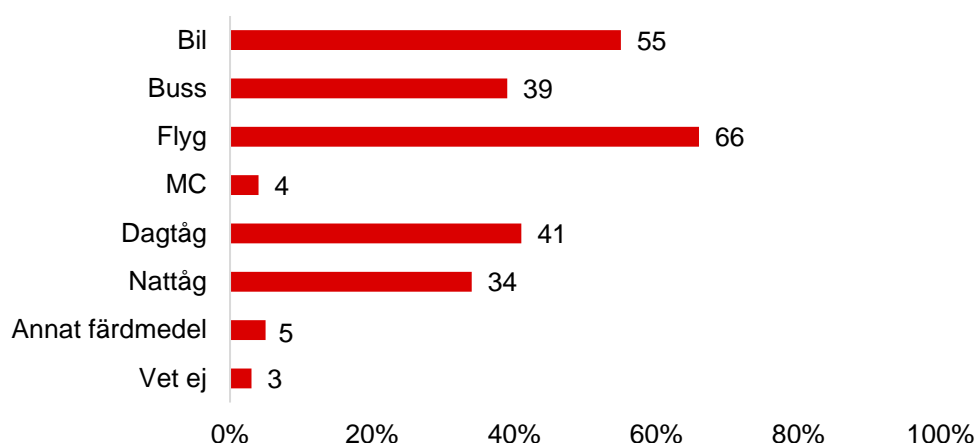
## 2. Inför bedömning av koncept

Innan nattågskonceptet visas får respondenterna först ta ställning till följande hypotetiska situation:

”Tänk dig att du ska boka en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa där du reser ensam/i sällskap till en stad i norra/mellersta Tyskland, som exempelvis Hamburg eller Köln. Vilket eller vilka färdmedel anser du att det är möjligt för dig att resa med? Utgå från din egen situation. Flera svarsalternativ möjliga.”

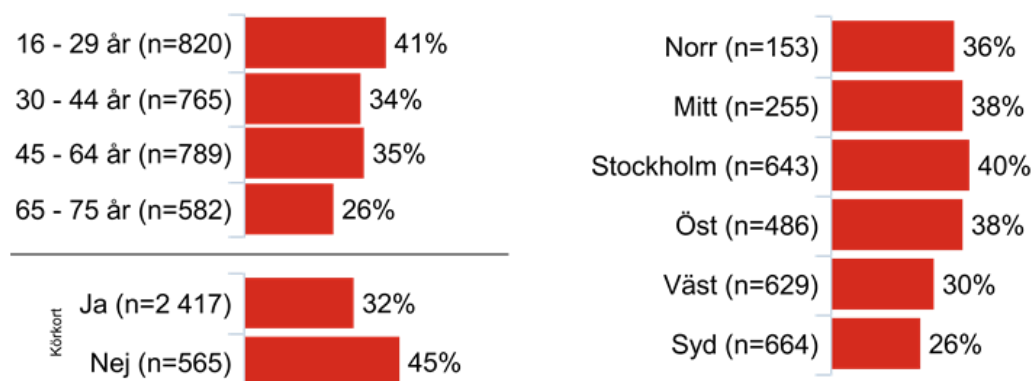
Var tredje respondent anser att nattåg i sig är ett möjligt färdmedel för dem att resa med om de skulle boka en resa till en stad i norra/mellersta Tyskland. Två tredjedelar anger flyg och drygt hälften bil. Dagtåg och buss är jämbördiga alternativ, medan nattåg inte hamnar särskilt långt efter.

Figur 8: Vilket eller vilka färdmedel anser du att det är möjligt för dig att resa med?



Bland personer yngre än 30 år anses nattåg vara ett möjligt alternativ för fyra av 10 personer och anges i lika hög grad som dagtåg. Personer som saknar körkort eller som bor i Stockholmsregionen är andra grupper med högre acceptans för nattåg.

Figur 9 Andel som ser nattåg som ett möjligt alternativ till Europa

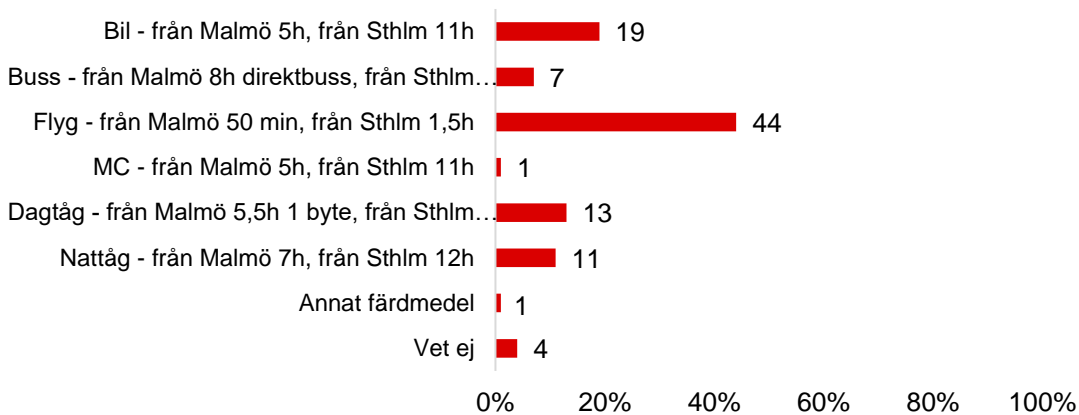


I nästa steg görs de olika resealternativen ännu mer realistiska då de får ett tillägg med restid och avgångsplats som ytterligare information och vi frågar nu om vilket färdmedel de helst vill resa med.

Fortfarande är det flest resenärer, 44 procent, som väljer alternativet flyg. Drygt var tionde väljer nattåg, och lika många föredrar dagtåg. Var femte resenär skulle färdas med bil. Ju äldre resenär desto högre grad föredras bil och buss. Den allra äldsta gruppen, 65-75 år, letar andra alternativ än flyg och tåg.

De som väljer nattåg är framför allt resenärer som bor i ett enpersonshushåll, urtypen är en miljömedveten fritidsresenär som reser ensam.

Figur 10: Vilket färdmedel skulle du helst vilja resa med (till en stad i norra/mellersta Europa)?

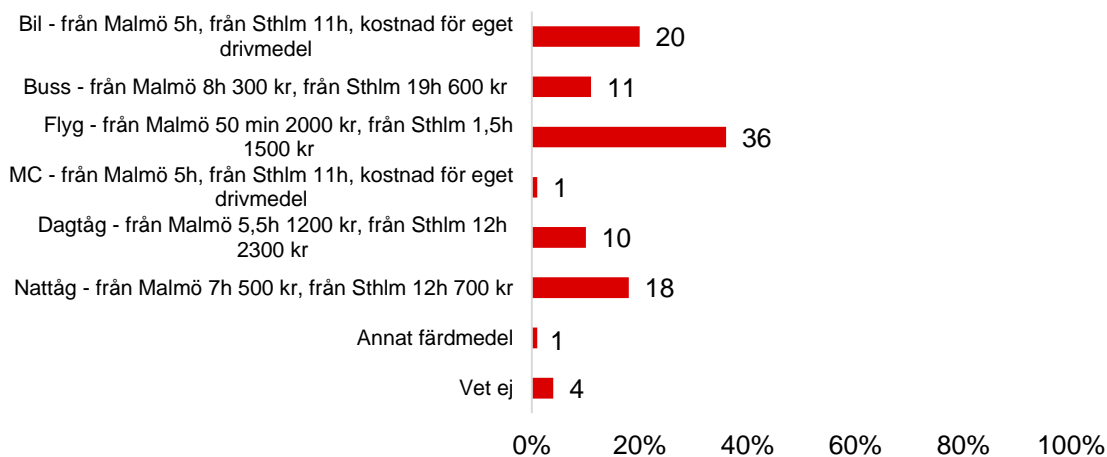


I följande steg delges ytterligare information till respondenterna. Då presenteras nämligen även olika priser på de olika resealternativen i syfte för att de ska bli ännu mer verklighetstroga.

När prisexempel lagts på enligt nedan kan vi konstatera att andelen som väljer flyg minskar till 36 procent medan de som väljer nattåg nu stiger till nästan en femtedel.

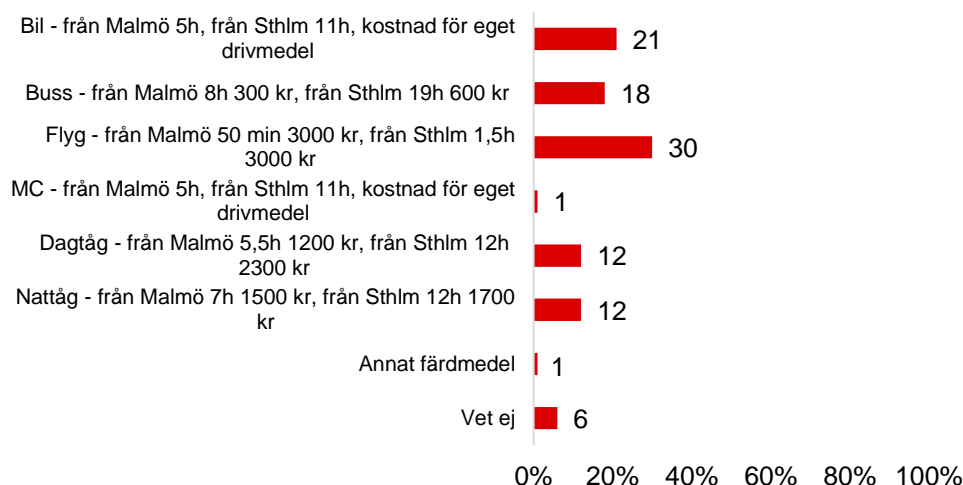
Den grupp som har tillkommit och nu väljer nattåget är framför allt yngre personer 16-29 år som är priskänsliga och som därmed söker efter ett mer prisvärt alternativ än flyg. Fortfarande är det fritidsresenärer som är överrepresenterade i nattågsgruppen, och personer från ensamhushåll som har en miljöprofil.

Figur 11: Vilket färdmedel skulle du helst vilja resa med (till en stad i norra/mellersta Europa)?



När priserna förändras ytterligare genom en höjning för både flyg och nattåg kan vi konstatera att andelen som nu väljer flyg minskar till 30 procent medan de som väljer nattåg nu är nere på 12 procent. Den priskänsliga gruppen söker sig nämligen då till andra alternativ.

Figur 12: Vilket färdmedel skulle du helst vilja resa med (till en stad i norra/mellersta Europa), om priserna på flyget och nattåget istället var.?



### 3. Bedömning av nattågskoncept

Nästa steg är att respondenterna får bedöma det nya nattågskonceptet. Det presenteras enligt följande:

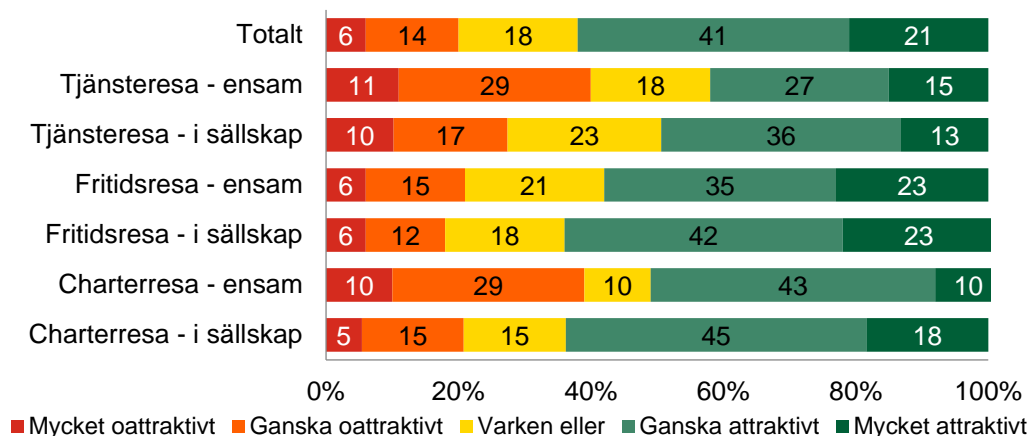
”Tänk dig att du ska boka en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa där du reser ensam/i sällskap till en stad i norra/mellersta Tyskland med ett nytt nattågskoncept. Nattåget tar dig till en stad som tex Hamburg eller Köln, där det finns goda förbindelser till andra europeiska städer som tex Bryssel, Amsterdam, Paris, London, Zürich, Wien, Warszawa och Rom. Du åker från Stockholm, Göteborg eller Malmö på kvällen och är framme i Tyskland på morgonen/förmiddagen. Det går att boka hela resan på ett enkelt sätt.

Hur attraktivt skulle det vara för dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning?”

Vi kan konstatera att det finns ett tydligt intresse för konceptet. Drygt sex av tio anser att nattågskonceptet som beskrivs ovan är attraktivt, och var femte respondent, 21 procent, säger till och med att det är mycket attraktivt.

Det är främst personer som tänker sig en fritidsresa som tycker att konceptet är attraktivt. Tjänsteresenäerna är betydligt mer skeptiskt inställda, vilket framgår av diagrammet

Figur 13: Hur attraktivt skulle det vara för dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning?

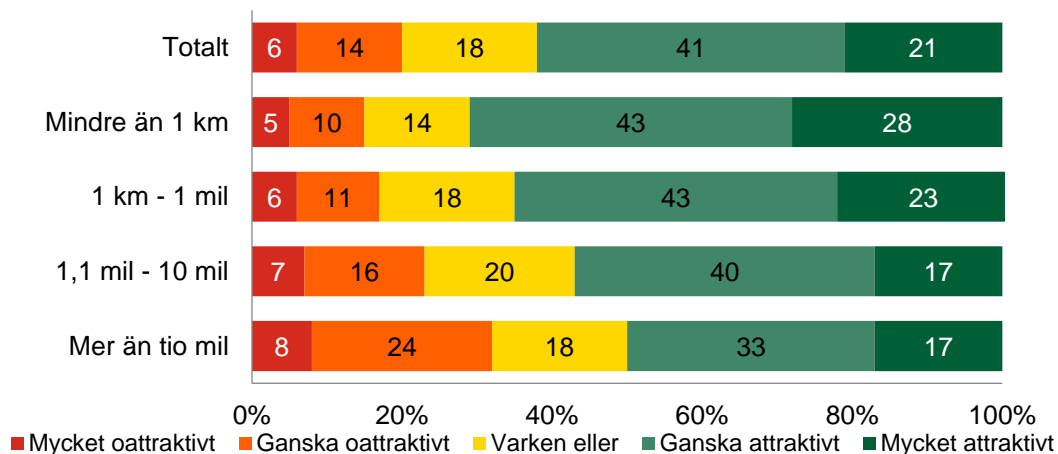


Andra aspekter som påverkar inställningen till nattågskonceptet är om man har åkt med nattåg tidigare eller inte, om man har körkort eller inte, samt avståndet mellan bostaden och närmaste tågstation. Personer utan körkort tycker i högre grad att det är ett attraktivt koncept precis som personer med tidigare erfarenhet av nattåg. Ju längre från en tågstation man bor desto mer avståndstagande är man till konceptet.

Personer som bor nära tågstation eller som inte har körkort eller tillgång till bil är i betydligt högre grad attraherade av erbjudandet än övriga.

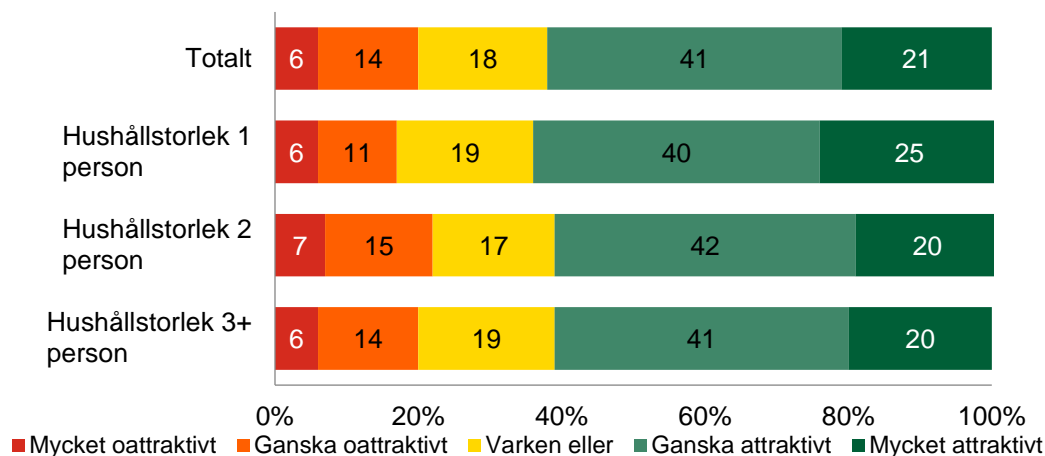
Diagrammet nedan visar ett tydligt samband mellan närheten till tågstation med trafik till Stockholm, Göteborg och Malmö, och i vilken grad man är attraherad av konceptet.

Figur 14: Hur attraktivt skulle det vara för dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning? Uppdelat på avstånd till tågstation med trafik till Stockholm, Göteborg och Malmö.



Vi kan också konstatera att boende i enpersonshushåll är något mer attraherade av konceptet än övriga.

Figur 15: Hur attraktivt skulle det vara för dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning? Uppdelat på hushållsstorlek



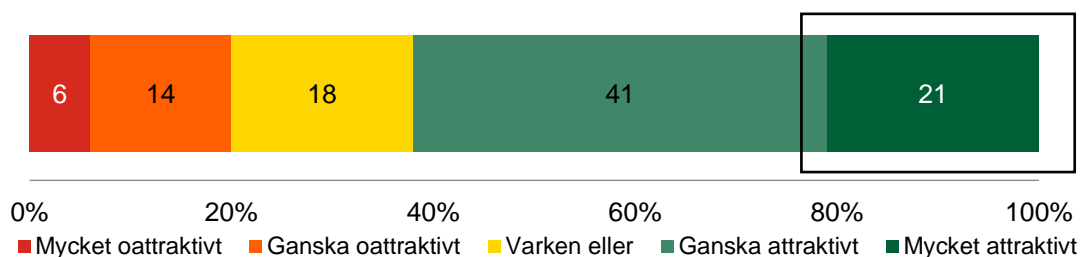
#### 4. Fördjupning av intresset för nattågskonceptet

Här definierar och beskriver vi den grupp som är mycket attraherade av nattågskonceptet, vilka de är, vad som karaktäriserar dem och vad som driver deras val av färdmedel.

21 procent av de intervjuade har angett betyg fem på en femgradig skala och menar således att konceptet är ”mycket attraktivt”.

I detta kapitel kommer vi att ha fokus på dem, men även på deras motpart - de som är anser att konceptet är mycket oattraktivt (6 procent). Vad detta beror på, hur de tänker, och vilka barriärer som finns för att få dem att resa med nattåg till Europa.

Hur attraktivt skulle det vara för dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning?



#### 4.1 Profil intressegruppen

Med hjälp av undersökningens bakgrundsvariabler kan vi definiera och karaktärisera de personer som visat störst intresse för det ovan presenterade nattågskonceptet, vi benämner dem här intressegruppen. Den grupp som svarat ”5. Mycket attraktivt” på skala 1-5 är överrepresenterade vad gäller följande egenskaper:

- Kvinna
- Ålder 16-29 år
- Hushållstorlek: 1 person
- Sysselsättning: studerar
- Utbildning universitet/högskola
- Har inte körkort
- Har inte tillgång till bil
- Har nära till hållplats för kollektivtrafik
- Har nära (upp till en mil) till en tågstation baserad i Stockholm, Göteborg, Malmö
- Reseprofil: Fritidsresenär
- Miljömedveten
- Prisedveten
- Restid har låg betydelse för val av färdmedel

#### 4.2 Drivkrafter intressegruppen

Den som är intresserad av nattågskonceptet är en högutbildad, miljömedveten person som inte är så beroende av en snabb restid. Prisaspekten är också intressant, det finns ett lågprissegment som letar efter ett alternativ till billig bussresa och som skulle kunna tänka sig nattåg om de hittar en passande resa till rimligt pris. Möjligheten att spara in på en hotellnatt har också en viss lockelse för de priskänsliga. Det bör noteras att bland nattågsförespråkarna så är de miljömedvetna en något större grupp än de priskänsliga, och att det finns vissa potentiella nattågresenärer som passar in i båda segmenten.

De som föredrar tåg som färdmedel nämner ofta resan som en upplevelse i sig, med god mat, trevliga möten och möjlighet att göra andra saker under resan än att bara transportera sig. Val av färdmedel kan för många också vara en samvetsfråga där en resa med tåg skapar en känsla av att man samtidigt gör en insats för miljön. Säkerhetsaspekten har en del förespråkare: flygrädsla förekommer bland en del resenärer medan tåg känns som ett säkert sätt att transportera sig. Flygets huvudsakliga motargument till detta är effektivitet, snabbhet, kort restid, enkelhet och smidighet.

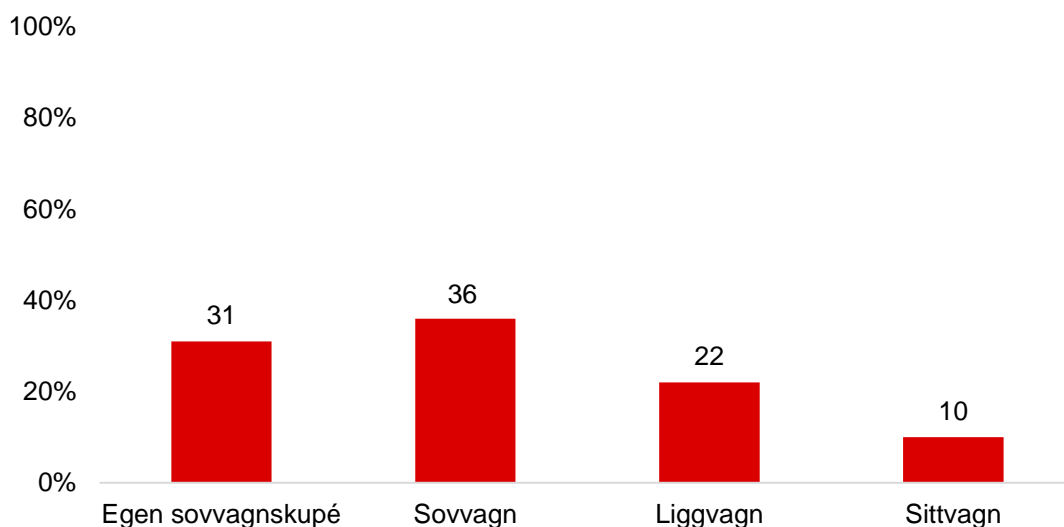
Däremot har komfort generellt en ganska låg drivkraft för val av färdmedel. Att resa förknippas mycket sällan med bekvämlighet, oavsett färdmedel. Antingen väljer man att göra en upplevelse av resandet på ett miljövänligt och billigt sätt, eller så vill man avklara det så fort som möjligt och komma snabbt och enkelt fram till sitt resmål.

#### 4.3 Intressegruppens val av komfortnivå

Av de som är mycket attraherade av nattågskonceptet skulle de flesta välja att resa i egen sovvagnskupé eller i en sovvagn. Sittvagn är minst intressant.

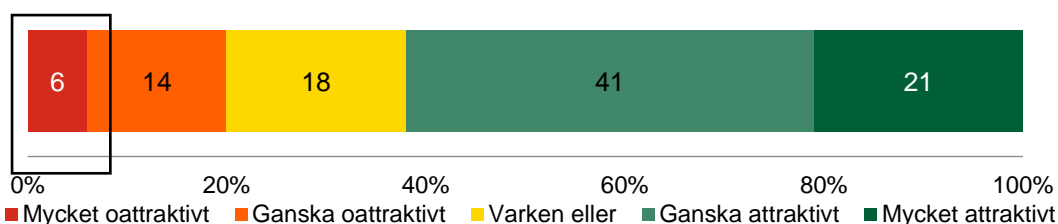


Figur 16: Vilken av följande komfortnivåer skulle du välja? Bas: de som svarat "Mycket attraktivt" på nattågskonceptet



#### 4.4 Profil ointresserade gruppen

På samma sätt kan vi göra en kort beskrivning av de som är minst attraherade av det presenterade konceptet. De motsvarar 6 procent av de intervjuade.



Av de som svarat "1. Mycket oattraktivt" på skala 1-5 till nattågskonceptet kan vi med bakgrundsvariablernas hjälp konstatera att det framträder två segment. Den ena gruppen består av manliga tjänsteresenärer som är vana flygresenärer, som flyger utomlands mer än 10 gånger per år och som säger att deras tjänsteresor kommer att öka.

Den andra gruppen är en man, 65-75 år, pensionär, som anger att han inte har några andra alternativ än flyg och att en av orsakerna till detta är hälsoskäl. Båda grupperna reser mycket sällan med tåg inom Sverige, och båda värdesätter enkelhet, kort restid och komfort vid val av färdmedel i betydligt högre grad än miljövänlighet och pris.

## 4.5 Barriärer

En så kallad öppen fråga ställdes till de som i undersökningen hade angivit att de inte är attraherade alls av nattågskonceptet. Här kan de med egna ord skriva fritt om sina tankar och synpunkter, och förklara sin åsikt. Svaren kunde grupperas i olika kategorier enligt nedan.

”Varför kan du inte tänka dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning?” (typsvar)

### **Restid**

- Det tar för lång tid.
- Vill komma fram snabbt.
- Flyget går fortare.
- Slöseri med tid.
- Tidsödande resa.
- För långsamt.

### **Pålitlighet**

- Man vet ju aldrig om man kommer fram.
- Litar ej på tåget.
- För många fel kan dyka upp.
- De är aldrig i tid.
- Nog med allt strul!
- Litar inte på att tåg kommer fram i tid.

### **Komfort**

- Dålig komfort.
- Dålig standard på tåg.
- Obekvämt.
- Bekvämare med flyg.
- Dålig hygien på toaletter och dylikt.
- Kan inte sova på tåg.

### **Generell negativ inställning till tåg**

- Gillar inte att åka tåg.
- Föredrar bil.
- Hatar tåg.
- Jag ska flyga, punkt.
- Åka tåg är bland det värsta jag vet.
- Åker aldrig tåg och är inte van.

### **Frihet**

- När jag reser med bil kan jag ta mig en tur lite hit och dit, behöver inte kånka bagage.
- Vill ha egen bil, kunna stanna när jag vill.
- Vill hellre köra själv.
- Kan ej påverka resan.
- Ingen frihet.
- Behöver bilen.

### **Säkerhet**

- Vill inte vara orolig för att mina saker ska bli stulna. Med tåg blir jag väldigt låst.
- Jag tycker det är obehagligt att resa på natten.
- Kan vara farligt att resa på natten!
- Otryggt med nattåg.
- Känner mig inte säker och bekväm.

#### **Hälsoskäl**

- Därför att jag är sjuk.
- Jag skulle inte tåla den långa resan med tåg då jag blir tåg- och buss-sjuk.
- Svårt att sova på tåg.
- Rörelsehindrad hustru.
- Svårt att gå.
- Vill vara utvilad.

#### **Osmidigt**

- Jobbigt.
- Krångligt.
- Omständligt.
- Osmidigt.
- Smidigare med bilen.

#### **Resesällskapet**

- Det är det teoretiska resesällskapet. Tänk dig ett helt tåg fyllt med knäppa miljöpartister som alla lider av ångest. Så sjuk är jag inte och så sjuk vill jag inte riskera att bli.
- Vill inte dela kupé med andra, och blir dyrt boka hela själv.
- Om jag skulle åka själv så är det inga problem, men tycker synd om mitt sällskap som måste sitta och lida på ett trångt tåg.
- Vill inte dela plats med andra människor som jag ej känner.

#### **Priset**

- Dyrare än flyg.
- Kostnaden.
- Inte prisvärt.

#### **Omodernt**

- Gammalmodigt.
- Gjorde det mycket som ung.

#### **Vill ej åka på natten**

- Vill åka dagtid för att kunna se omgivningen.
- Obehagligt att åka på natten, föredrar att resa under dagtid.
- Vill inte åka på natten, dålig sömn.

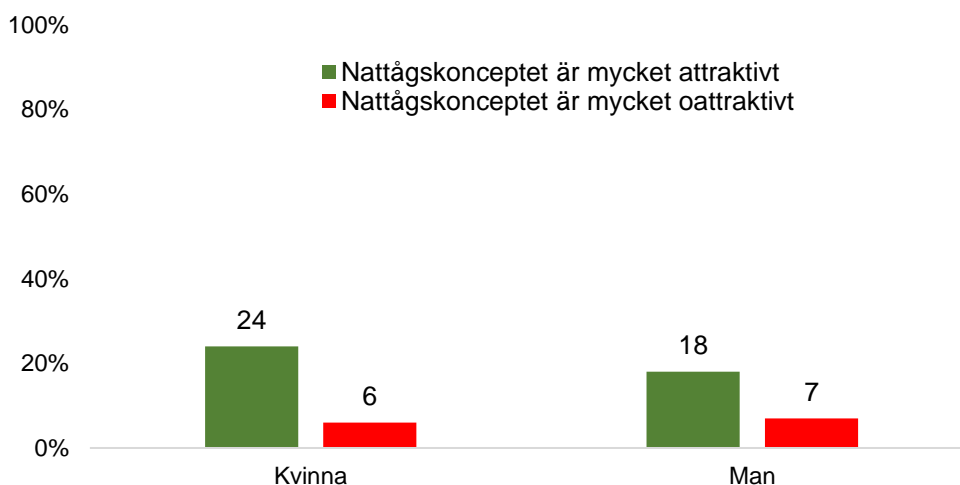
#### 4.6 Jämförelser mellan grupperna

Här jämförs de som anser att nattågskonceptet är mycket attraktivt med de som anser att det är mycket oattraktivt. På så sätt kan vi tydligt belysa vilka skillnader som finns mellan grupperna vad gäller olika bakgrundsvariabler.

Gröna staplar visar andelen som är mycket attraherade av konceptet, medan röda staplar visar andelen som tycker att det är mycket oattraktivt.

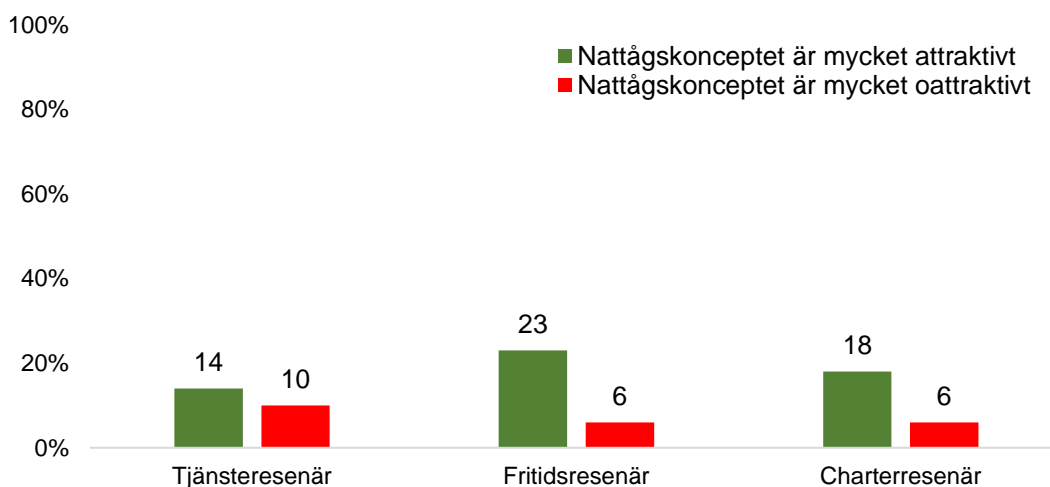
Kvinnor anser i högre grad än män att konceptet är mycket attraktivt.

Figur 17: Andel som anser att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på kön



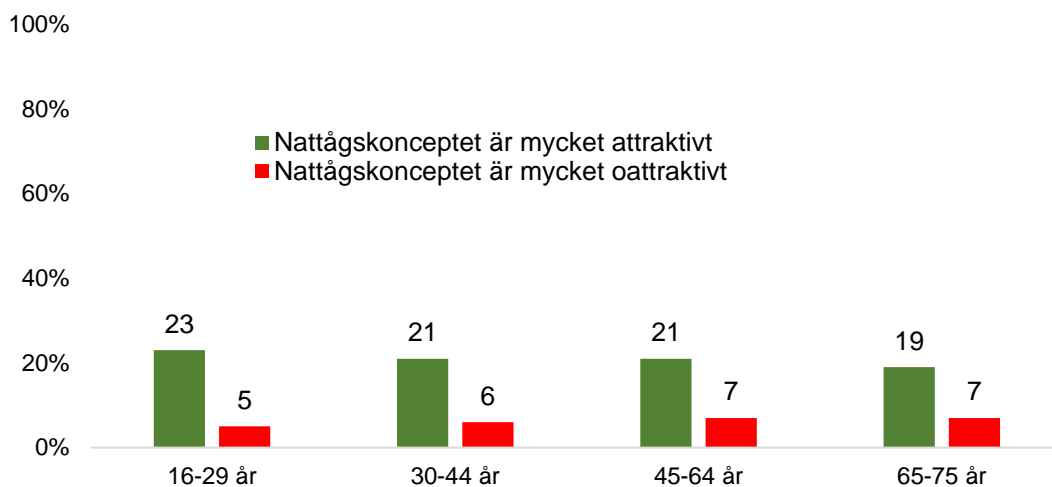
Fritidsresenärer anser i högre grad än övriga resenärstyper att konceptet är mycket attraktivt.

Figur 18: Andel som anser att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på reseprofil



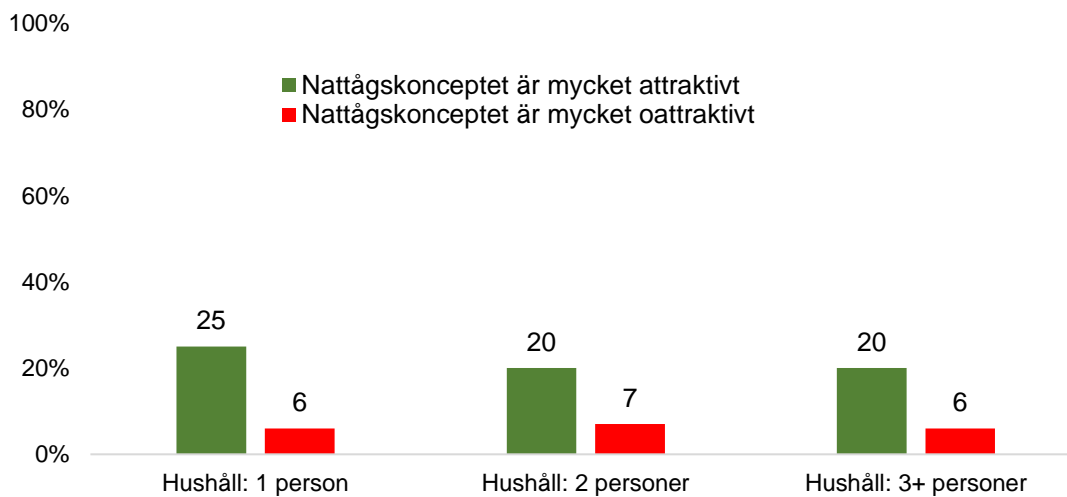
Den yngsta åldersgruppen, 16-29 år, anser i högre grad än övriga att konceptet är mycket attraktivt.

Figur 19: Andel som anser att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på ålder



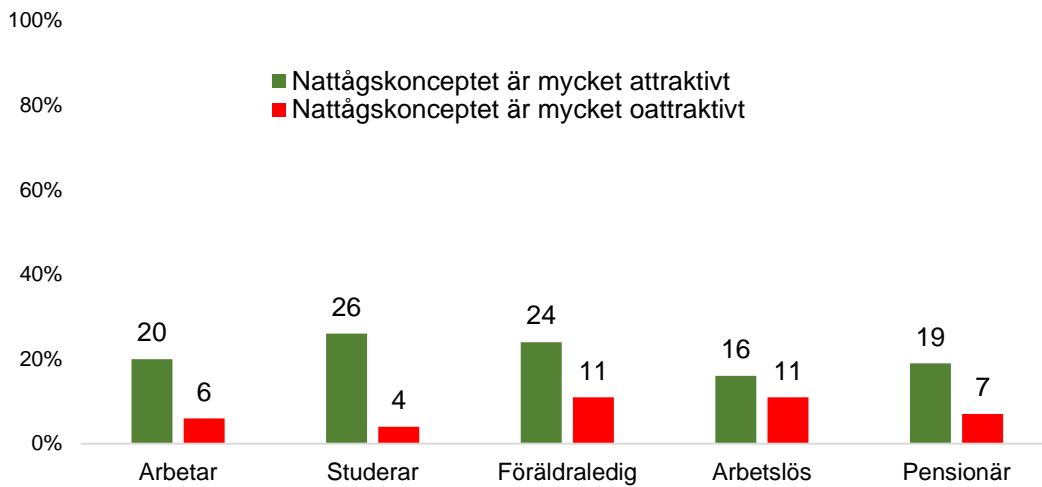
Enpersonshushåll anser i högre grad att konceptet är mycket attraktivt än övriga hushållstyper.

Figur 20: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på Hushållstorlek



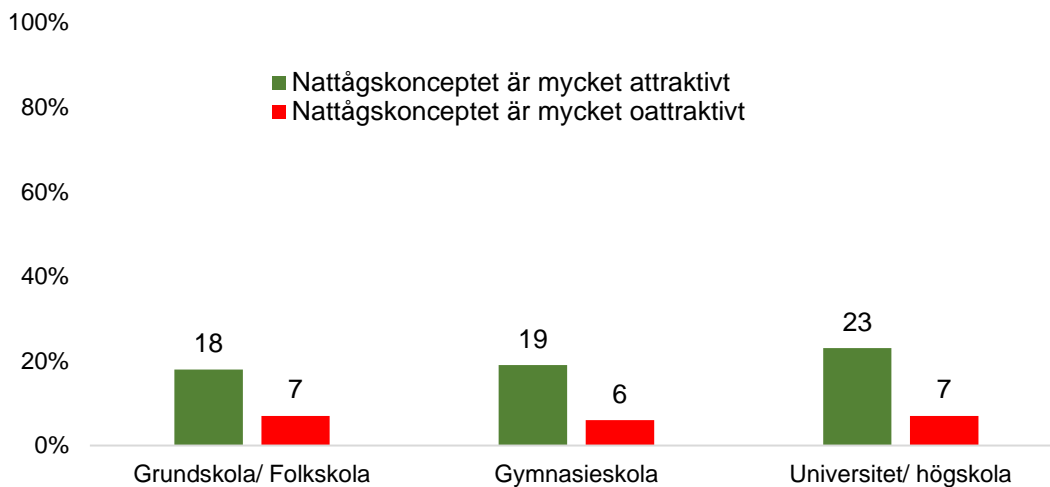
Studenter anser i högre grad än övriga att konceptet är mycket attraktivt. Pensionärer och arbetslösa är däremot attraherade av konceptet i lägre grad.

Figur 21: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på sysselsättning



Högutbildade anser i högre grad än övriga att konceptet är mycket attraktivt.

Figur 22: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på utbildningsnivå



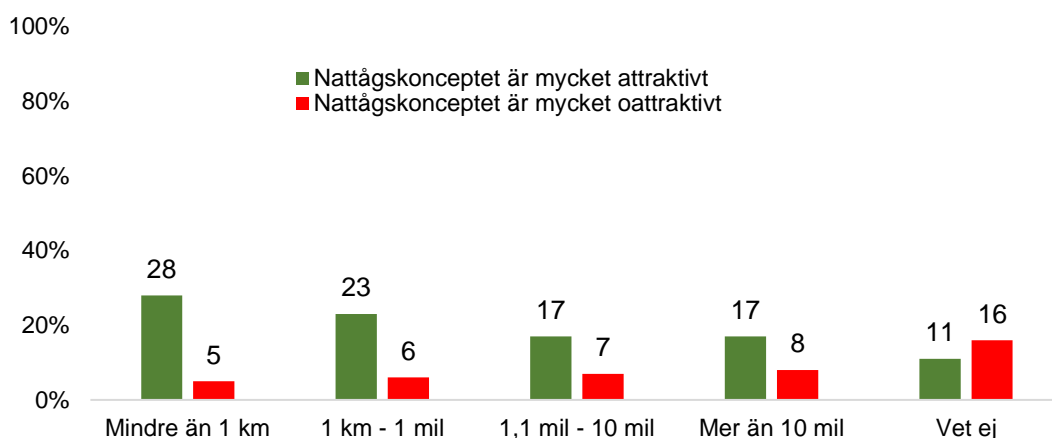
De som har nära till en kollektivtrafikhållplats anser i högre grad än övriga att konceptet är mycket attraktivt.

Figur 23: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på närhet till hållplats för kollektivtrafik



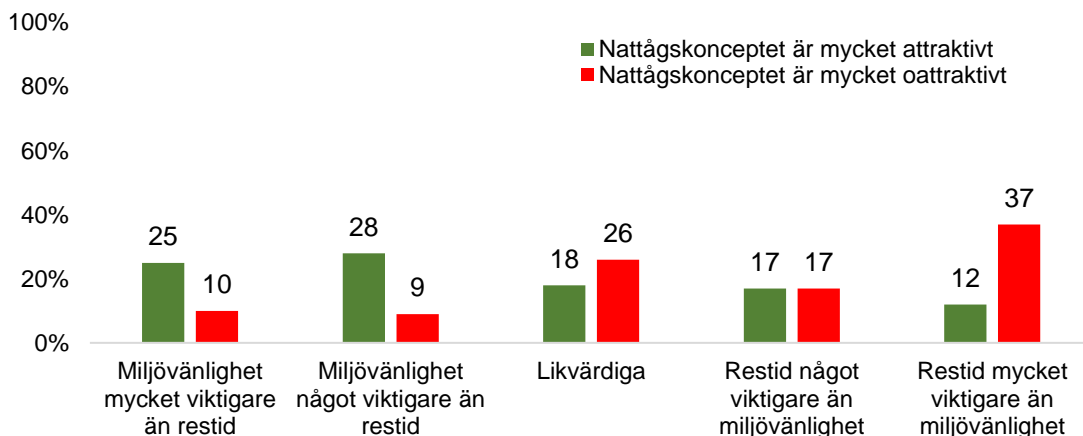
De som har nära till en tågstation med trafik till Stockholm, Göteborg och Malmö anser i högre grad än övriga att konceptet är mycket attraktivt.

Figur 24: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på närhet till tågstation med trafik till Stockholm, Göteborg och Malmö

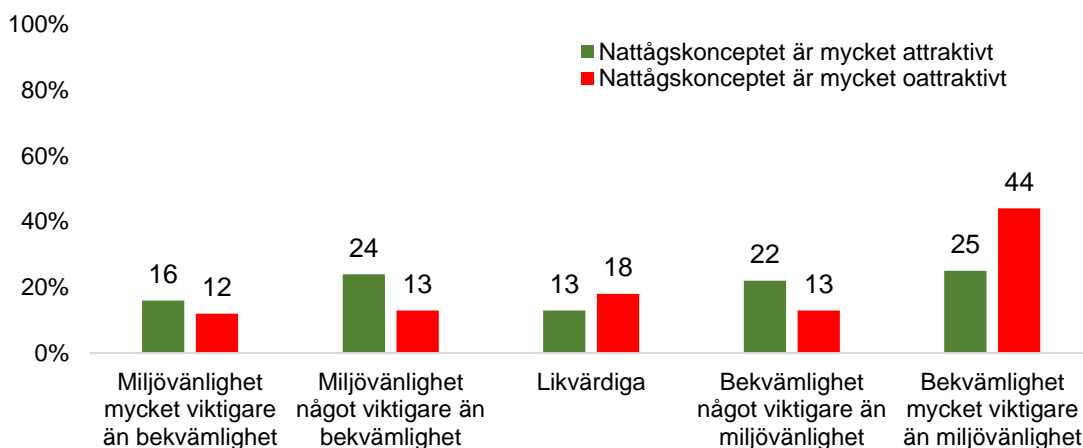


De som anser att konceptet är mycket attraktivt har en starkare miljöprofil än övriga.

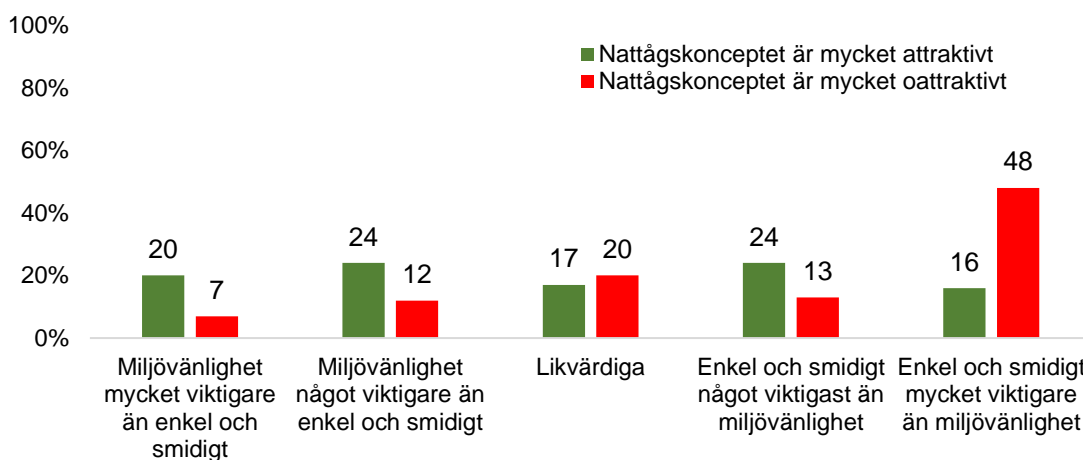
Figur 25: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på Miljövänlighet vs restid



Figur 26: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på Miljövänlighet vs bekvämlighet



Figur 27: Andel som angivit att Nattågskonceptet är mycket attraktivt respektive mycket oattraktivt uppdelat på Miljövänlighet vs enkel och smidig





## 5. Val av komfortnivå

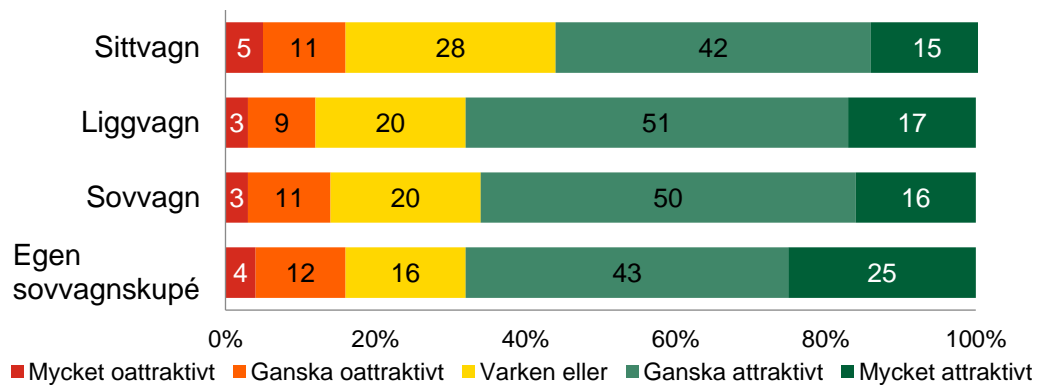
I formuläret visades olika komfortnivåer tillsammans med prisexempel: sittvagn (500 kr), liggvagn (800 kr), sovvagn (1000 kr) och sovvagnskupé (1500–2000 kr) och respondenterna avgöra vilken komfortnivå de själva skulle välja.

Figur 28: Val av komfortnivå i enkäten (Bildkälla: SJ AB)

Sittvagn 2 klass	Liggvagn 2 klass	Sovvagn 2 klass	Egen sovvagnskupé 1 klass
			
Sittplatser med motsvarande komfort som dagtåg. WC och bagageutrymmen finns i vagnen.	Kupé med sex liggplatser av enklare komfort, som du bäddar själv. Filt, kudde och lakan ingår. WC och bagageutrymme i kupé och korridor.	Kupé för 1–3 personer med tre färdigbäddade sängar. God komfort. WC, dusch och bagageutrymme i kupé och korridor. Du kan boka en kupé helt för dig själv alternativt för dig och ditt resesällskap.  Om du vill boka en kupé för dig själv får du betala per plats i kupén.	En kupé för 1–2 personer i färdigbäddade sängar. Högst komfort. Dusch/WC och bagageutrymme finns i kupén. Frukost och tillgång till Lounge ingår.
Pris: 500 kr per plats	Pris: 800 kr per plats	Pris: 1000 kr per plats	Pris: 1500–2000 kr
<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>

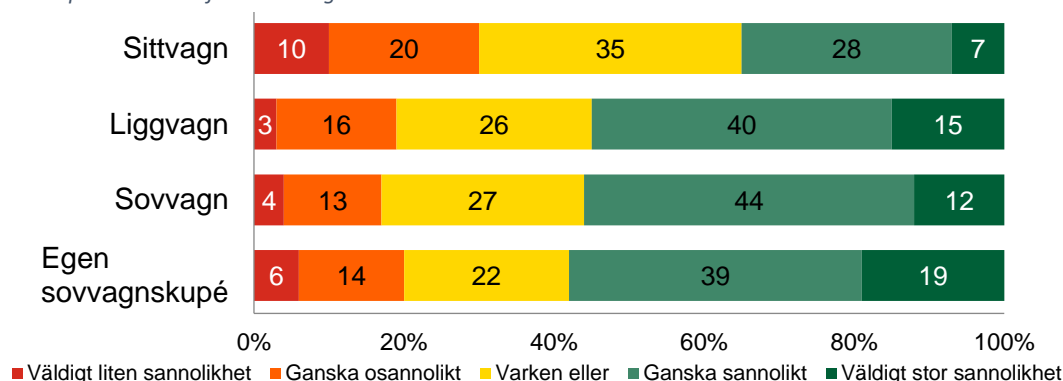
Efter val av önskad komfortnivå fick samtliga intervjuade ange hur attraktiv en resa med nattåg till Europa skulle vara med valda förutsättningar.

Figur 29: Attraktivitet för en resa med nattåg till Europa för vald komfortnivå. "Hur attraktiv skulle denna resa vara för dig?"



Därefter fick de intervjuade ange hur sannolik en resa med nattåg till Europa skulle vara med sina valda förutsättningar.

Figur 30: Sannolikhet för en resa med nattåg till Europa för vald komfortnivå. "Skulle du resa med nattåg till Europa med dessa förutsättningar?"



Det finns således en tydlig potential för nattågstrafik till Europa enligt det visade konceptet. Totalt anger drygt 13 procent av allmänheten att det är väldigt stor sannolikhet (fem på en femgradig skala) att de skulle boka det för dem presenterade konceptet när information tillkom om pris och komfortnivå. Dock bör det påpekas att det vanligtvis är ytterligare steg att ta innan ord blir till handling.

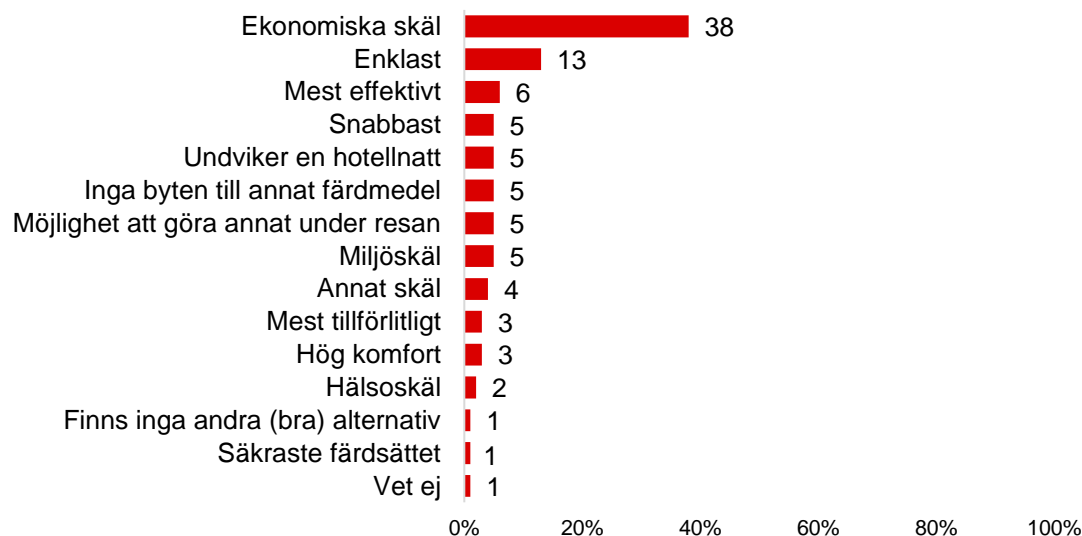
En mängd parametrar som lämplig avgångsdag, passande avgångstider och ankomsttider, väder, antal lediga platser, kampanjer från konkurrerande färdmedel samt personliga förhållanden som ekonomi och hälsa spelar naturligtvis in innan en bokning faktiskt görs.

## 6. Viktigaste skälet till val av färdmedel

I följande kapitel beskriver vi de angivna anledningarna till resenärernas val av respektive färdmedel vid bokning av en resa till norra/mellersta Tyskland. Drivkrafterna till val av färdmedel varierar mycket.

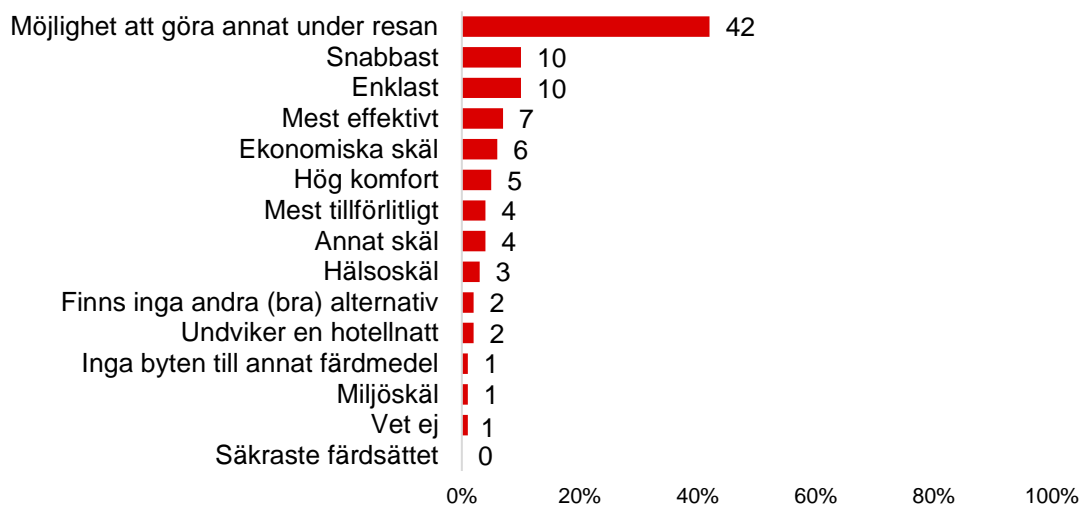
Bussresenärerna föredrar sitt färdmedel främst på grund av ekonomiska skäl.

Figur 31: Varför har du valt **Buss**? Viktigaste skälet



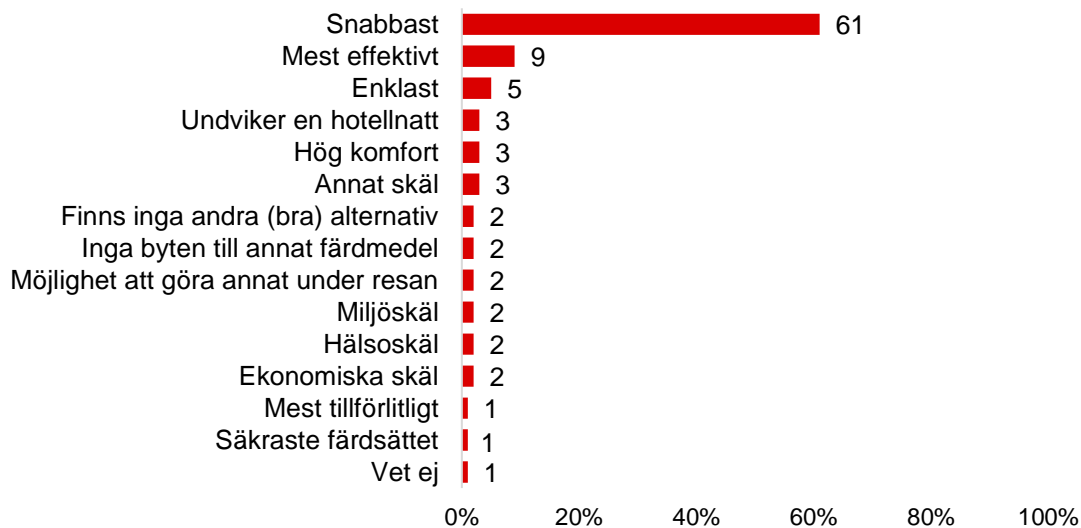
Bilresenärerna nämner möjligheten att göra annat under resan, en frihetskänsla.

Figur 32: Varför har du valt **Bil**? Viktigaste skälet



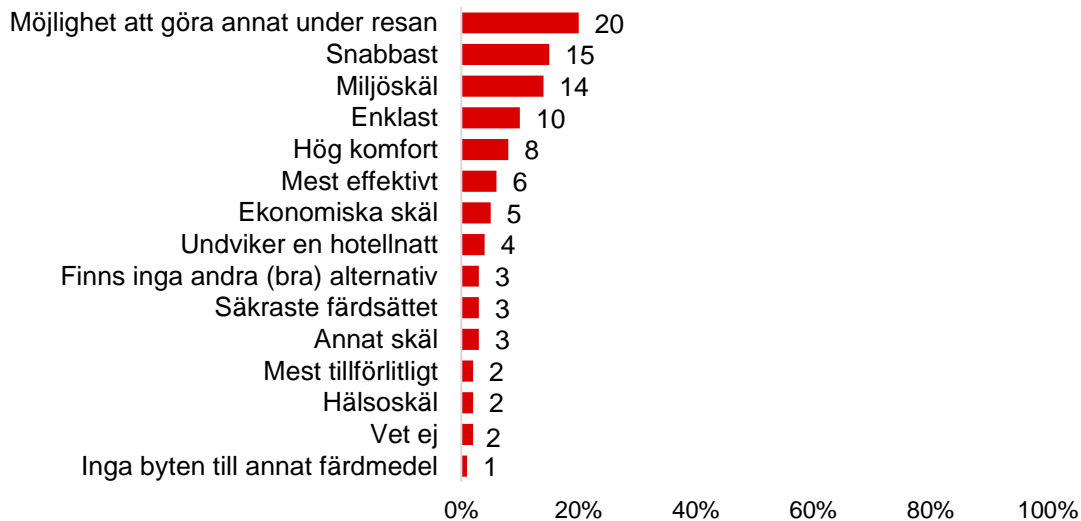
Flyg väljs som färdmedel för att det är snabbast.

Figur 33: Varför har du valt **Flyg**? Viktigaste skälet



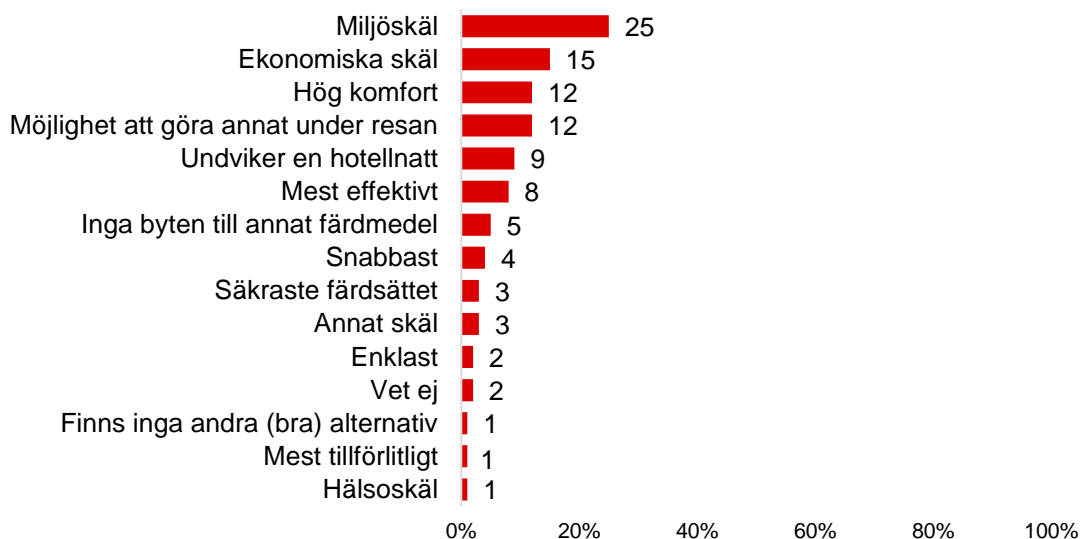
Fördelen med dagtåg är att resenären kan göra annat under resan, det går snabbt och är bra för miljön.

Figur 34: Varför har du valt **Dagtåg**? Viktigaste skälet



Nattågsresenären har gjort sitt val av färdmedel främst med tanke på miljön, men också av ekonomiska skäl.

Figur 35: Varför har du valt **Nattåg**? Viktigaste skälet



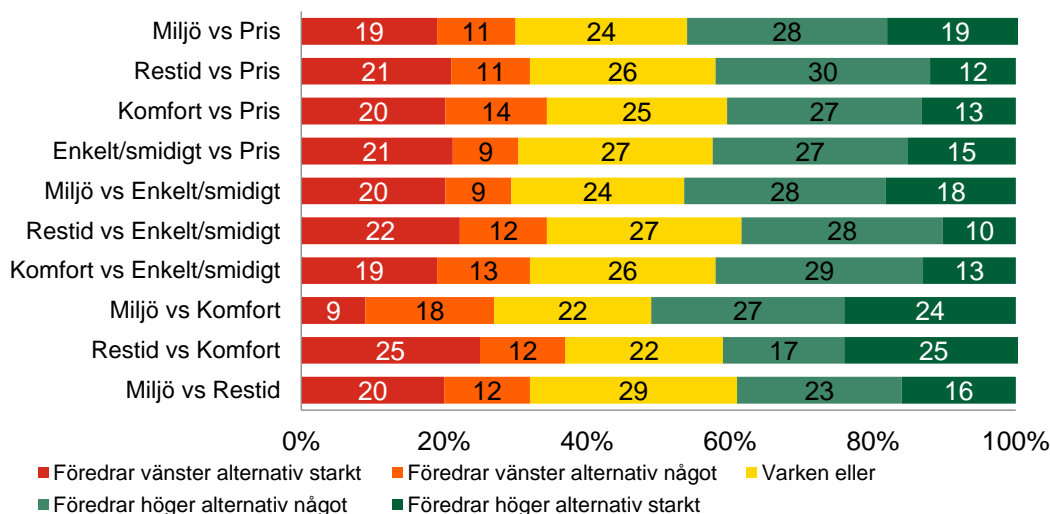
Som tidigare konstaterats så är det väldigt stora skillnader vad gäller drivkrafter för val av färdmedel. Varje färdmedel har sina tydliga och uttalade fördelar, och sina anhängare. Detta underlättar framtagande av strategier ifall det är önskat att försöka övertala resenärer att i högre grad än nu välja nattåg. Det råder nämligen ingen tvekan om vad de olika resenärstyperna attraheras av.

## 7. Värderingar

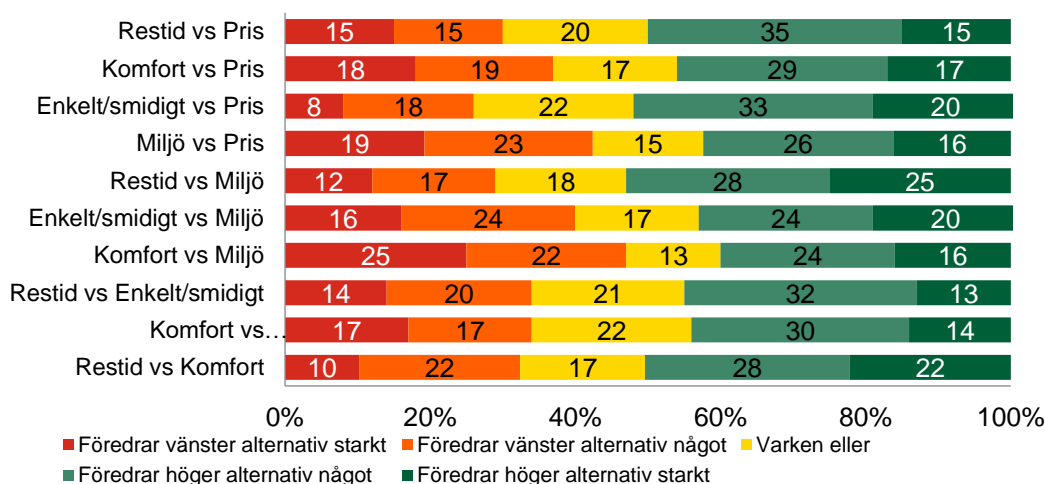
När vi ställer olika värderingar mot varandra (head to head) för val av färdmedel visar det sig att priset är det som resenärerna tar hänsyn till i första hand, därefter är det om resan är enkel/smidigt. Minst betydelse har miljö.

För de som anser att det nya nattågskonceptet är mycket attraktivt är bilden annorlunda (figur 36), för dem är miljö och pris de största drivkrafterna till val av färdmedel, minst betydelse har restiden.

Figur 36: Vi ber dig ange hur viktiga följande är för dig, i förhållande till varandra. (Vid bokning av resa till Europa). Diagrammet visar procentandelar (Bas: Samtliga)



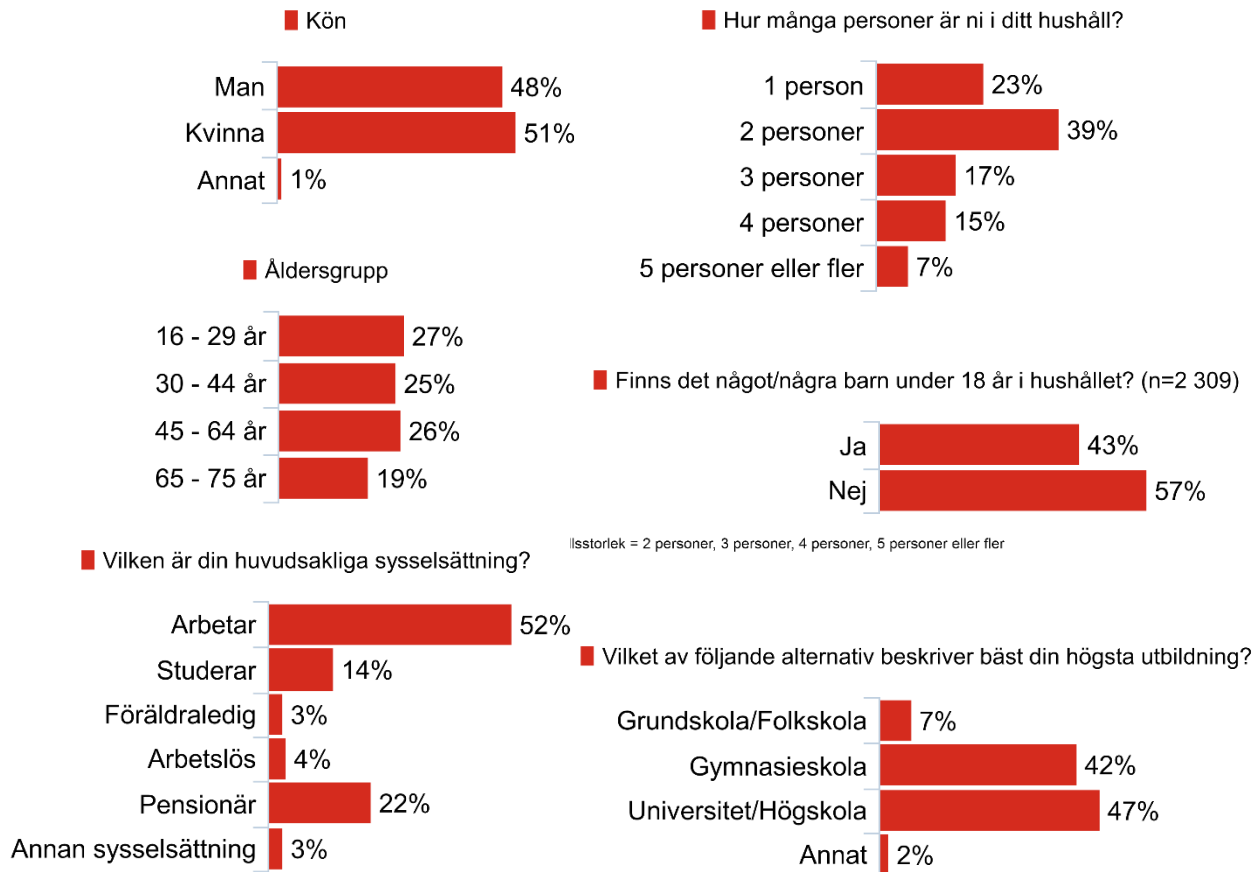
Figur 37: Vi ber dig ange hur viktiga följande är för dig, i förhållande till varandra. (Vid bokning av resa till Europa). Diagrammet visar procentandelar (Bas: har svarat att Nattågskonceptet är mycket attraktivt)



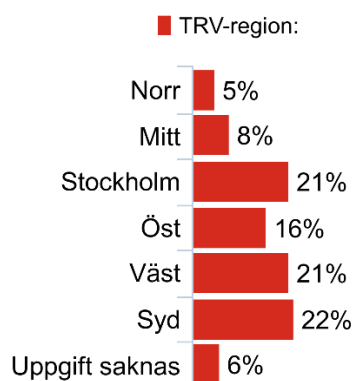
# Bilagor

Beskrivning av respondenterna

## Socioekonomiska variabler



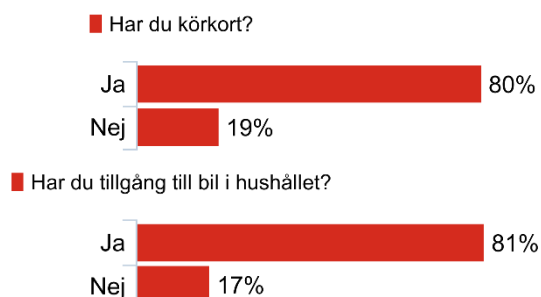
## Demografi



## Reserelaterat

Åtta av tio respondenter har såväl körkort som tillgång till bil i hushållet. Skillnaden är relativt stor mellan dels män och kvinnor där betydligt fler män har körkort, och mellan äldre och yngre där endast 64% av dem under 30 år har körkort.

Figur 38: Tillgång till körkort respektive bil (Bas: Alla 3009 ip)

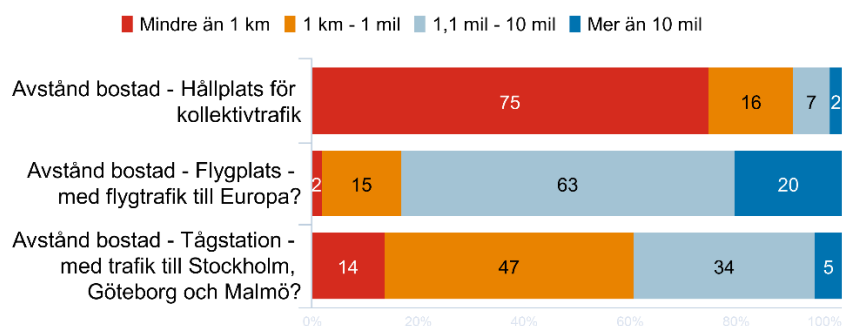


När det gäller tillgängligheten för olika färdmedel har den absoluta majoriteten – tre fjärdedelar – mindre än 1 km till närmaste hållplats för kollektivtrafik. En knapp tiondel har mer än en mils avstånd till hållplats.

För flygplatser är förhållandet det motsatta – endast en liten andel har mindre än en mil till närmaste flygplats. Var femte har mer än tio mils avstånd.

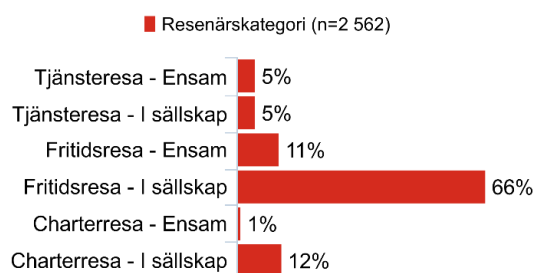
6 av 10 bor inom en mils avstånd från närmaste tågstation.

Figur 39: Hur långt är det från din bostad till närmaste ...?



När det gäller typ av resenärer så utgörs två tredjedelar av dem som rest till Europa de senaste 2 åren av Fritidsresenärer som haft sällskap på resan. Sammantaget har mer än tre fjärdedelar av resorna till annat land i Europa varit fritidsresor och en tiondel har varit tjänsteresor.

Figur 40: Resenärskategori baserat på respondenternas svar



# Frågeformulär upphandlad tågtrafik Europa

## A. Reseprofil

### Inledande text:

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda ... och därför vill vi veta mer om ditt resande mellan Sverige och andra länder i Europa. Trafikverket ansvarar bland annat för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Inför kommande satsningar så vill Trafikverket veta mer om ditt resande mellan Sverige och andra länder inom Europa. Vi kommer att ställa frågor både om hur du har rest och hur du tror att du kommer att resa i framtiden. Resultatet av undersökningen kommer att användas i arbetet med framtida resemöjligheter.

### **R1. Har du under de senaste 2 åren mellan Sverige och annat land inom Europa?**

Räkna inte med resor till annat land inom Norden (Danmark, Finland, Norge).

- Ja
- Nej
- Vet ej

### **R2. Tror du att du kommer att resa mellan Sverige och annat land inom Europa de kommande 2 åren?**

Räkna inte med resor till annat land inom Norden.

- Ja
- Nej = **Avsluta undersökningen om R1=Nej och R2=Nej**
- Vet ej

Filter: R1=Ja

### **R3. Tänk på den/de resor du gjort under de senaste 2 åren mellan Sverige och annat land inom Europa, t.ex semesterresa till Spanien. Försök att uppskatta hur många gånger du rest med varje färdmedel.**

- Räkna med både dit och hemresor.
- Räkna endast med resor till/från Europa som har start eller mål i Sverige.
- Räkna inte med resor till annat land inom Norden.
  - a) Bil
  - b) Buss
  - c) Flyg
  - d) Färja
  - e) MC
  - f) Dagtåg
  - g) Nattåg
    - Ingen gång
    - 1-2 gånger
    - 3-5 gånger
    - 6-10 gånger
    - Fler än 10 gånger
    - Vet ej

Filter: R3f=Ingen gång **OCH** R3g=Ingen gång

### **R3b. Har du rest med tåg inom Sverige eller Norden de senaste 2 åren?**



Flera svarsalternativ möjliga

- Ja med dagtåg
- Ja med nattåg
- Nej
- Vet ej

Filter: R1=Ja

**R4. Tänk på de resor du gjort under de senaste 2 åren mellan Sverige och annat land inom Europa.**

**Vilket eller vilka syften har du haft med dina resor?**

Räkna inte med resor till annat land inom Norden.

Flera svarsalternativ möjliga

- Tjänsteresa
- Fritidsresa, resor i privat syfte, till exempel: hälsa på släkt/vänner, nöjen, semester (**ej** charter)
- Organiserad paketresa (charter)
- Vill ej svara

Filter: R4 = Fler än ett syfte

**R4b. Vilket syfte har du oftast haft med dina resor mellan Sverige och annat land inom Europa?**

Räkna inte med resor till annat land inom Norden.

- Tjänsteresa
- Fritidsresa, resor i privat syfte, till exempel: hälsa på släkt/vänner, nöjen, semester (**ej** charter)
- Organiserad paketresa (charter)
- Vill ej svara

Filter: R1=Ja

**R5. Tänk på de resor du gjort under de senaste 2 åren mellan Sverige och annat land inom Europa.**

**Har du rest.. ?**

Räkna inte med resor till annat land inom Norden.

Flera svarsalternativ möjliga

- Ensam
- I sällskap
- Vill ej svara

Filter: R5 = Både ensam och i sällskap

**R5b. Har du oftast rest ensam eller i sällskap på dina resor mellan Sverige och annat land inom Europa?**

Räkna inte med resor till annat land i Norden.

- Ensam
- I sällskap
- Vill ej svara

Filter: R1=Ja

**R6a. Har du rest till något eller några av följande länder i Europa under de senaste 2 åren?**

Filter: Till samtliga

**R6b. Vilket eller vilka av följande europeiska länder tror du att du kommer resa till under kommande 2 år?**

Flera svarsalternativ möjliga.

- Belgien
- Storbrittanien
- Frankrike
- Grekland
- Italien
- Luxemburg
- Nederländerna
- Polen
- Portugal
- Schweiz
- Spanien
- Tjeckien
- Tyskland
- Österrike
- Övriga Europa
- Vet ej

## Framtida resor

**F1. Tänk på ditt resande mellan Sverige och annat land inom Europa de senaste 2 åren.**

**a. Tror du att du kommer öka eller minska ditt privata resande under kommande 2 år?**

**b. Tror du att du kommer öka eller minska ditt tjänsteresande under kommande 2 år?**

- Minska resandet
- Resa ungefär lika mycket
- Öka resandet
- Vet ej

Filter: F1a=Minska

**F2a. Varför tror du att du kommer minska ditt privata resande under kommande 2 år?**

- Öppet svar:

---

- Vet ej

Filter: F1b=Minska

**F2b. Varför tror du att du kommer minska ditt tjänsteresande under kommande 2 år?**

- Öppet svar:

---

- Vet ej

## B. Inför anpassning koncept

Baserat på svaren i reseprofilen (R4, R4b, R5, R5b) placeras respondenterna in i följande kategorier:

1. Tjänsteresa
  - Ensam
  - I sällskap
2. Fritidsresa
  - Ensam
  - I sällskap
3. Charterresa
  - Ensam
  - I sällskap

Tänk dig att du ska boka en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa där du reser ensam/i sällskap till en stad i norra/mellersta Tyskland, som tex Hamburg eller Köln.

### B1 Vilket eller vilka färdmedel anser du att det är möjligt för dig att resa med?

**Utgå ifrån din egen situation.**

Flera svarsalternativ möjliga

### B2. Vilket färdmedel skulle du helst vilja resa med?

Denna fråga ställs som tre delfrågor, där följande information i tabellen nedan visas:

- a. Färdmedel och tid
- b. Färdmedel, tid och kostnad i kolumn c
- c. Färdmedel, tid och kostnad i kolumn d

Priserna som anges nedan är ungefärliga och angivna för:

- En person
- Enkel resa, dvs: utan återresa

Rotering = Ordningen på visning av b och c ovan ska slumpas.

a. Färdmedel:	b. Tid	c. Kostnad	d. Kostnad
• Bil	Från Malmö, ca: 5 h Från Stockholm, ca: 11 h	Kostnad för egen bil och drivmedel	Kostnad för egen bil och drivmedel
• Buss	Från Malmö, ca: 8 h (direktbuss) Från Stockholm, ca: 19 h (inkl 1 byte)	Från Malmö, ca: 300 kr Från Stockholm, ca: 600 kr	Från Malmö, ca: 300 kr Från Stockholm, ca: 600 kr
• Flyg	Från Malmö (Kastrup), ca: 50 min Från Stockholm (Arlanda), ca: 1,5 h	Från Malmö, ca: 2000 kr Från Stockholm, ca: 1500 kr	Från Malmö, ca: 3000 kr Från Stockholm, ca: 3000 kr
• MC	Från Malmö, ca: 5 h Från Stockholm, ca: 11 h	Kostnad för egen MC och drivmedel	Kostnad för egen MC och drivmedel
• Dagståg	Från Malmö, ca: 5,5 h (inkl 1 byte) Från Stockholm, ca: 12 h (inkl 1 byte)	Från Malmö, ca: 1200 kr Från Stockholm, ca: 2300 kr	Från Malmö, ca: 1200 kr Från Stockholm, ca: 2300kr
• Nattåg	Från Malmö, ca: 7 h Från Stockholm, ca: 12 h	Från Malmö, ca: 500 kr	Från Malmö, ca: 1500 kr

		Från Stockholm, ca: 700 kr	Från Stockholm, ca: 1700 kr
--	--	-------------------------------	--------------------------------

- Annat färdmedel
- Vet ej

## Konceptdel – Visa och bedöma olika koncept **anpassade till resenärsprofil**

Baserat på svaren i reseprofilen (R4, R4b, R5, R5b, dvs: historiska resor) placeras respondenterna in i följande kategorier:

1. Tjänsteresa
  - Ensam
  - I sällskap
2. Fritidsresa
  - Ensam
  - I sällskap
3. Charterresa
  - Ensam
  - I sällskap

### Inledningstext

Tänk dig att du ska boka en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa där du reser ensam/i sällskap till en stad i norra/mellersta Tyskland med ett nytt nattågskoncept.

Nattåget tar dig till en stad som tex Hamburg eller Köln, där det finns goda förbindelser till andra europeiska städer som tex Bryssel, Amsterdam, Paris, London, Zurich, Wien, Warsawa och Rom.

Du åker från Stockholm, Göteborg eller Malmö på kvällen och är framme i Tyskland på morgonen/förmiddagen.

Det går att boka hela resan på ett enkelt sätt.

### **K1a. Hur attraktivt skulle det vara för dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning?**

- Mycket oattraktivt
- Ganska oattraktivt
- Varken eller
- Ganska attraktivt
- Mycket attraktivt
- Vet ej

Filter: K1 = Mycket oattraktivt

### **K1b. Varför kan du inte tänka dig att resa med nattåg till Europa enligt ovanstående beskrivning?**

- Öppet svar: \_\_\_\_\_
- Vet ej

### **K2. Om du skulle välja att resa med detta nattåg. Vilken av följande komfortnivåer skulle du välja?**

De bilder som visas nedan är exempel på hur det ser ut i SJs nattåg.

Priserna som anges nedan är ungefärliga och angivna för:

- En person
- Enkel resa, dvs: utan återresa

Sittvagn 2 klass	Liggvagn 2 klass	Sovvagn 2 klass	Egen sovvagnskupé 1 klass
			
Sittplatser med motsvarande komfort som dagtåg. WC och bagageutrymmen finns i vagnen.	Kupé med sex liggplatser av enklare komfort, som du bäddar själv. Filt, kudde och lakan ingår. WC och bagageutrymme i kupé och korridor.	Kupé för 1–3 personer med tre färdigbäddade sängar. God komfort. WC, dusch och bagageutrymme i kupé och korridor. Du kan boka en kupé helt för dig själv alternativt för dig och ditt resesällskap.  Om du vill boka en kupé för dig själv får du betala per plats i kupén.	En kupé för 1–2 personer i färdigbäddade sängar. Högsta komfort. Dusch/WC och bagageutrymme finns i kupén. Frukost och tillgång till Lounge ingår.
Pris: 500 kr per plats	Pris: 800 kr per plats	Pris: 1000 kr per plats	Pris: 1500-2000 kr
<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>

- Kan ej tänka mig att resa med nattåg

Filter: K2 = Valt alternativ

### **K3. Visa bild och text för det alternativ som valts.**

**Hur attraktiv skulle denna resa vara för dig?**

- Mycket oattraktivt
- Ganska oattraktivt
- Varken eller
- Ganska attraktivt
- Mycket attraktivt
- Vet ej

### **K3b. Skulle du resa med nattåg till Europa med dessa förutsättningar ovan?**

- Väldigt liten sannolikhet
- Ganska liten sannolikhet
- Varken eller
- Ganska stor sannolikhet
- Väldigt stor sannolikhet

- Vet ej

Filter: K2 = Kan ej tänka sig att resa med nattåg

**K3c. Vad skulle kunna få dig att resa med nattåg enligt ovanstående beskrivning?**

Flera svarsalternativ möjliga

- Öppet svar: \_\_\_\_\_
- Inget skulle kunna få mig att resa med nattåg
- Vet ej

Filter: B1B = Annat färdmedel än nattåg

**K4. Vilken av nedanstående färdmedel föredrar du för din resa om du bokar en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa där du reser ensam/i sällskap till norra/mellersta Tyskland?**

Visa ungefärligt pris och restid för båda valda färdmedel.

- Tidigare valt färdmedel (färdmedel infogas från B1B)
- Det nya nattågskonceptet

Filter: K4 = Har valt färdmedel **eller** B1B = Nattåg

**K5. Varför har du valt [infoga färdmedel från K4 eller B1B] om du ska boka en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa till norra/mellersta Tyskland där du reser ensam/i sällskap?**

- a. Ange det viktigaste skälet till att du valt detta färdmedel.
- b. Vilka övriga skäl är viktiga till varför du valt detta färdmedel. Ange max 3 skäl

- Finns inga andra (bra) alternativ
- Snabbast
- Undviker en hotellnatt
- Mest effektivt
- Mest tillförlitligt
- Säkraste färdmedlet
- Enklast
- Inga byten till annat färdmedel
- Hög komfort
- Möjlighet att göra annat under resan
- Miljöskäl
- Hälsoskäl
- Ekonomiska skäl
- Annat skäl: \_\_\_\_\_
- Vet ej

d. Värderingar - Tillsammans med resenärsprofil utgöra grund för segmentering.

**V1a. Tänk dig att du ska boka en tjänsteresa/fritidsresa/charterresa där du reser ensam/i sällskap till en stad i Europa.**

Vi ber dig ange hur viktiga följande är för dig, i förhållande till varandra.

- Enkelhet = Enkelt och smidigt att resa.
- Komfort = Bekvämlighet under resan.
- Miljö = Att färdmedlet är miljövänligt.
- Pris = Priset för resan.
- Restid = Restiden för resan.

Orden nedan ska ställas mot varandra och ordningen ska slumpas.

	Mycket viktigare	Lite viktigare	Varken eller	Lite viktigare	Mycket viktigare	
	2	1	0	1	2	
Komfort						Miljö
Komfort						Restid
Komfort						Pris
Komfort						Enkelhet
Miljö						Restid
Miljö						Pris
Miljö						Enkelhet
Restid						Pris
Restid						Enkelhet
Pris						Enkelhet



e. Demografi - För att kunna analysera hur demografi styr resval.

**D1. Kön**

- Man
- Kvinna
- Annat
- Vill ej svara

**D2. Vilket år är du född?**

\_\_\_\_\_

- Vill ej svara

**D3. Vilket postnummer har du till din bostadsadress?**

\_\_\_\_\_

- Vill ej svara

**D4. Hur många personer är ni i ditt hushåll?**

- 1 person
- 2 personer
- 3 personer
- 4 personer
- 5 personer eller fler
- Vill ej svara

Filter: Hushåll större än 1 person

**D5. Finns det något/några barn under 18 år i hushållet?**

- Ja
- Nej
- Vill ej svara

**D6. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?**

- Arbetar
- Studerar
- Föräldraledig
- Arbetslös
- Pensionär
- Annan sysselsättning
- Vill ej svara

**D7. Vilket av följande alternativ beskriver bäst din högsta utbildning?**

- Grundskola/Folkskola
- Gymnasieskola
- Universitet/Högskola

- Annat
- Vill ej svara

**D8. Har du körkort?**

- Ja
- Nej
- Vill ej svara

**D9. Har du tillgång till bil i hushållet?**

- Ja
- Nej
- Vill ej svara

**D10. Hur långt är det från din bostad till närmaste ...?**

- a) Hållplats för kollektivtrafik buss, spårvagn, tunnelbana, lokaltåg eller regionaltåg
- b) Flygplats – med flygtrafik till Europa
- c) Tågstation – med trafik till Stockholm, Göteborg och Malmö

- Mindre än 1 km
- 1 km – 1 mil
- 1,1 mil-10 mil
- Mer än 10 mil
- Vet ej

**D11. Har du deltagit i virtuella möten under de senaste 12 månaderna?**

Med virtuella möten menar vi möten online på distans, tex: Skype eller telefonkonferens.

Flera svarsalternativ möjliga.

- Ja, via arbetet/skolan
- Ja, i privat syfte
- Nej
- Vill ej svara





Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)