



#### Dokumentinformation

**Titel:** Kollektivtrafikbranschens samordning av utbud och information – beredskap inför marknadsöppningen 2012

**Serie nr:** 2011:87

**Projektnr:** 11124

**Författare:** Per Gunnar Andersson, Trivector Traffic  
Stephan Bösch, Trivector Traffic  
Paulina Eriksson, Trivector Traffic  
Lena Fredriksson, Trivector Traffic

**Kvalitetsgranskning** Per Gunnar Andersson, Trivector Traffic

**Beställare:** Trafikanalys  
Kontaktperson: Maria Melkersson, tel 010-414 42 16

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2011-11-02	Delredovisning	Beställare
0.2	2011-11-25	Justeringar/Kompletteringar, Prel. rapport inför seminarium	Beställare
0.9	2011-12-08	Justeringar/kompletteringar.	Beställare

# Förord

---

Trivector Traffic fick under hösten 2011 i uppdrag av Trafikanalys att undersöka huruvida kollektivtrafikbranschen är förberedd på och har intresse av samordning av utbud och information om/när antalet aktörer på marknaden ökar pga den nya kollaktivtrafiklagen (marknadsöppning) som träder i kraft den 1 januari 2012.

Studien har genomförts genom intervjuer med ett urval av branschens aktörer (offentliga aktörer – kollektivtrafikhuvudmän/kollektivtrafikmyndighet, kommersiella aktörer, nationella myndigheter/organisationer). Vi tackar samtliga för deras medverkan.

Studien har genomförts av civ ing Lena Fredriksson, tekn lic PG Andersson, civ ing Paulina Eriksson och tekn lic Stephan Bösch (samtliga på Trivector Traffic). På Trafikanalys har Maria Melkersson varit kontaktperson.

Lund december 2011

Trivector Traffic AB



# Innehållsförteckning

---

## Förord

<b>1. Inledning</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrund och syfte	1
1.2 Metod och genomförande	1
<b>2. Vilken beredskap och vilket intresse finns?</b>	<b>3</b>
2.1 Frågeställningar	3
2.2 Samordning av turutbud/tidtabellsplanering	4
2.3 Samordning av biljettköp utanför fordon	7
2.4 Samordning av biljettköp/-visering på fordon	8
2.5 Samordning av tidtabells- och prisinformation	10
2.6 Samordning då trafikstörningar uppstår	11
<b>3. Samordning i andra länder</b>	<b>13</b>
3.1 Storbritannien	13
3.2 Tyskland	15
3.3 Schweiz	16
3.4 Samordning av det internationella flyget inom IATA	18
<b>4. Slutsatser och utblick</b>	<b>20</b>

Bilaga 1) Medverkande aktörer

Bilaga 2) Frågeformulär



# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund och syfte

Den 1 januari 2012 träder den nya kollektivtrafiklagen i kraft, vilket bl a innebär att kollektivtrafikmarknaden öppnas för fri konkurrens. Regeringen har gett Trafikanalys uppdraget att utvärdera denna marknadsöppning på kollektivtrafikområdet. Trafikanalys initierar en rad studier för att besvara olika delfrågor i uppdraget. En fråga rör huruvida branschen är förberedd på och har intresse av samordning av utbud och information om/när antalet aktörer på marknaden ökar.

En viktig förutsättning för att en marknad verkligen ska fungera som en marknad - där konsumenter väljer mellan alternativ till varierande priser och där nya leverantörer kommer in och de som inte får kunder försvinner - är att det finns förutsättningar för konsumenter/resenärer att vara aktiva konsumenter. I detta avseende är samordning av utbudet och informationen en viktig komponent.

Huvudsyftet med denna studie är att kartlägga vilken beredskap som finns i branschen och hos myndigheter för att kunna samordna utbudet av kollektivtrafik (och informationen om denna) då antalet aktörer kan öka i och med marknadsöppningen. I detalj syftar studien till att täcka in följande huvudområden för samordning:

- Konstruktion av tidtabeller
- Bokningssystem
- Prisinformation
- Biljettsystem
- Samordning då trafikstörningar uppstår

## 1.2 Metod och genomförande

Studien genomfördes med hjälp av intervjuer med ett urval av kollektivtrafikbranschens aktörer. Urvalet skedde i samråd med Trafikanalys, och täcker in olika aktörer (offentliga och kommersiella) samt olika ansvarsområden (huvudmannaansvar, myndighetsansvar, ansvar för föreskrifter).

Totalt kontaktades 23 aktörer uppdelat på tre grupper:

- 13 kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter (sk. offentliga aktörer)
- 7 operatörer (sk. kommersiella aktörer)
- 3 nationella myndigheter/aktörer.

I bilaga 1 återfinns en lista på de som medverkade, dvs. vars svar ingår i denna studie.

Aktörerna kontaktades först via telefon. Vid denna kontakt beskrevs syftet med studien och lämplig kontaktperson identifierades. I anslutning till telefonsamtalet skickades en enkät till kontaktpersonen med ett antal frågor om beredskap för samordning (se bilaga 2, samt kommande kapitel). Frågorna besvarades skriftligt och skickades till Trivector och därtill diskuterades svaren i de flesta fall vid ett uppföljande telefonsamtal.

Förutom denna intervjustudie har en översiktlig litteraturstudie av utländska exempel gjorts, för att inhämta kunskap om hur man i utlandet hanterar samordningen i liknande situationer (se kapitel 3 Samordning i andra länder).



## 2. Vilken beredskap och vilket intresse finns?

---

I det följande presenteras resultaten från intervjustudien om vilken beredskap som finns för samordning. Svaren är uppdelade per frågeområde samt aktörsgrupp (se föregående kapitel), med anslutande sammanfattning och eventuella reflektioner.

### 2.1 Frågeställningar

Huvudområdena som skulle täckas in i studien (se kapitel 1.1 Bakgrund och syfte) ”översattes” till fem frågor att besvaras av respondenterna:

**Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter och Operatörer (kommersiella aktörer)**

**Har ni gjort något förberedande arbete för samordning mellan er och kommersiella aktörer/offentliga aktörer inom följande områden:**

**1 turutbud/tidtabellsplanering?**

**2 biljettköp utanför fordon (på kundcentra, i automat, på internet etc)?**

**dvs så att resenären kan köpa biljett/boka plats hos er även till avgångar som andra operatörer handhar**

**3 biljettköp/-visering på fordon?**

**dvs så att resenären kan använda biljetter och res-/periodkort som är köpta hos andra operatörer även hos er**

**4 tidtabells- och prisinformation?**

**dvs så att resenären kan erhålla information om avgångar som andra operatörer handhar och pris för dessa**

**5 samordning då trafikstörningar uppstår?**

## Nationella myndigheter inkl. Samtrafiken

**Har ni en roll/ett ansvar i frågan om samordning mellan kommersiella och offentliga (trafikhuvudman/myndighet) aktörer inom följande områden:**

**1 turutbud/tidtabellsplanering?**

**2 biljettköp utanför fordon (på kundcentra, i automat, på internet etc)?**

**dvs så att resenären kan köpa biljett/boka plats hos er även till avgångar som andra operatörer handhar**

**3 biljettköp/-visering på fordon?**

**dvs så att resenären kan använda biljetter och res-/periodkort som är köpta hos andra operatörer även hos er**

**4 tidtabells- och prisinformation?**

**dvs så att resenären kan erhålla informtion om avgångar som andra operatörer handhar och pris för dessa**

**5 samordning då trafikstörningar uppstår?**

Frågorna kunde besvaras med ja eller nej och därtill fanns en uppmaning att utveckla svaret.

Intervjuformulären i sin helhet finns i bilaga 2.

En stor andel av de kontaktade aktörerna besvarade frågorna. Dock fanns det redan på kontaktstadiet en svårighet att engagera de kommersiella aktörerna, även om flertalet slutligen besvarade frågorna. Detta kan tolkas på olika sätt, t ex att de inte är lika vana som de offentliga aktörerna/myndigheterna vid att medverka i denna typ av intervjustudier, att de inte förbereder för stora ändringar och insatser vid marknadsöppningen eller att de av konkurrensskäl (av förståeliga skäl) inte vill delge sina förberedelser. Ibland var svaret för de olika frågorna uppdelat på flera olika personer där vi inte fick svar från alla.

De aktörer som medverkade i studien finns listade i bilaga 1.

## 2.2 Samordning av turutbud/tidtabellsplanering

### Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter

Drygt hälften (6 av 11) av de tillfrågade svarar att de inte gör några förberedelser. Här återfinns främst storstadsområdena i södra Sverige. Mycket tid har gått åt till att bilda myndigheten och påbörja arbetet med det regionala kollektivtrafikprogrammet, vilket gjort att samordningsfrågorna hamnat i skymundan. Dessutom ser man inte nyttan med att påbörja några samordningsförberedelser

innan lagen har trätt i kraft och man ser hur många kommersiella aktörer som de facto har intresse av att driva trafik. Än så länge har ingen fått någon indikation/förfrågan från någon kommersiell aktör att de vill driva trafik. Länstrafiken i Mälardalen samt Värmlandstrafik anger att de redan har en befintlig samverkan på tågsidan, men inte på vägsidan.

De övriga respondenterna (5 av 11) har gjort förberedelser eller samarbetar redan med kommersiella aktörer. I denna grupp återfinns alla tillfrågade trafikhuvudmän längs Norrlandskusten. Västtrafik svarar att de just nu samordnar trafiken till/från Landvetter flygplats/Säve flygplats. Däremot finns inga andra, mer allmänna förberedelser. Liknande situation återfinns hos Jönköpings Länstrafik (samarbetar med Swebus på tre linjer, men inga mer allmänna förberedelser), Västernorrlands Länstrafik, vilka på en sträcka (Sundsvall – Umeå) samordnat trafiken med kommersiella aktörer, men för övrigt inte arbetar med frågan. Detsamma gäller Länstrafiken i Västerbotten (samma sträcka som ovan). Öresundståg AB svarar att viss samordning har skett efter förfrågan från en kommersiell aktör, men att samordningen inte sker i förberedelsestadiet, utan först om konflikter om tidslägen uppstår.

### **Operatörer (kommersiella aktörer)**

När det gäller bussoperatörer sker inga större förberedelser, förutom att sätta sig in i lagen och medverka vid samråd inom framtagandet av trafikförsörjningsprogram. Anledningen är antingen att de för närvarande inte har planer på att starta kommersiell trafik eller att – precis som hos trafikhuvudmännen/myndigheterna - frågan blir aktuell först när lagen träder i kraft. Två aktörer ser hinder med att inte kunna diskutera med befintlig trafikhuvudman under sekretess.

På tågsidan har SJ redan samordning med trafikhuvudmännen, men främst vad gäller anslutningar vid knutpunkter (tåg – tåg). Anslutningar till/från buss hanteras i huvudsak av trafikhuvudmännen själva, med hjälp av preliminära tidtabeller från SJ och Samtrafiken. Samordning av turutbudet äger rum i begränsad utsträckning. SJ anser inte att utbudet är det stora problemet med tanke på den intensiva utbyggnad av regional och lokal tågtrafik som pågår, utan problemet ligger främst i hur kapaciteten på spåren ska räcka till.

### **Nationella myndigheter/aktörer**

Samtliga tre organisationer som kontaktades svarade på enkäten.

**Transportstyrelsens** roll är att föreskriva vilken information om utbud som ska lämnas och till vem (vilket organ). Föreskriftsframtagningen inkl. remiss hos berörda aktörer pågår just nu och ska vara klart till årsskiftet. Det kommer att finnas tre föreskrifter: trafikantinformation, anmälningsplikt (inträde, utträde) och uppföljning och utvärdering. I den första remissversionen av föreskriften för trafikantinformation står det att information om trafikutbud ska lämnas till Samtrafiken i Sverige AB. Remissvar ska lämnas senast den 2 december.

**Trafikverket** svarar för att ta fram, koordinera och tilldela kapacitet på statens spåranläggning i den årliga tågplanen, samt göra ändringar i den pågående. Denna uppgift får en viktig roll vid marknadsöppningen.

**Samtrafikens** roll är att samordna tidtabellsinformation samt information om produkter m.m. från samtliga trafik huvudmän, järnvägsoperatörer, samt ytterligare vissa trafikslag, och presentera informationen i reseplaneraren ResRobot, reseplanerare för Norrlandsresan m.fl. Stor del av materialet används till försäljning av olika Resplus-produkter.

Förberedande aktiviteter inför marknadsöppningen är införandet av ”Gemensamt system för trafikantinformation” som är ett initiativ som syftar till att uppfylla kollektivtrafiklagens syfte att kollektivtrafikföretag ska ingå i gemensamt system för trafikantinformation.

### **Sammanfattning och andra reflektioner:**

Bland **trafik huvudmän/-myndigheter** görs inte mycket förberedande arbete för samordning av turutbud/tidtabellsplanering. Bildandet av myndighet är i fokus för tillfället och dessutom har inga förfrågningar från kommersiella aktörer inkommit. Ett antal (5 av 11) har visserligen redan samarbete/samordning med kommersiella aktörer, men endast på en viss sträcka. Även de som svarar att samordning redan sker anger att det inte finns någon utarbetad, väl beprövad modell, utan att nya rutiner som reglerar samordningen i planeringsstadiet måste utarbetas om behov finns efter årsskiftet. Men naturligtvis kan man dra nytta av erfarenheter som redan gjorts.

Någon trafik huvudman ser hinder för samordning av turutbudet, eftersom de kommersiella aktörerna inte kan vara tillräckligt långsiktiga i sin planering (”de vill testa och känna av marknaden”).

När det gäller **bussoperatörer** sker inga konkreta förberedelser. Inom **tågtrafiken** sker mest samarbete vad gäller anslutningar vid knutpunkter och inte av turutbudet. Inga direkta förberedelser har gjorts.

Bland de **nationella myndigheterna/aktörerna** pågår en del förberedande arbete; Trafikverket arbetar fram den årliga tågplanen och redan idag finns en ambition om samordning av tidtabeller/turutbud via samarbetet inom Samtrafiken. Transportstyrelsen har däremot ingen direkt roll i frågan om samordning av turutbud/tidtabellsplanering, men har föreskrivit<sup>1</sup> att information om trafikutbud ska lämnas till Samtrafiken i Sverige AB.

<sup>1</sup> Förslaget till föreskrift är ute på remiss (december 2011)

## 2.3 Samordning av biljettköp utanför fordon

*Förtydligande: så att resenären kan köpa biljett/boka plats hos en operatör även till avgångar som andra operatörer handhar.*

### **Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter**

De trafikhuvudmän/-myndigheter som redan har något samarbete/ samordning med kommersiella aktörer (5 av 11, se föregående kapitel) har även försäljning av dessa aktörers biljetter på sina försäljningsställen och/eller internet.

Därtill tillkommer ett antal trafikhuvudmän/-myndigheter (2) som inte har samarbete/samordning av turutbud, men säljer t ex SJ-/Resplusbiljetter. Det finns inget som hindrar att nya kommersiella aktörer tillkommer, men några speciella förberedelser har inte gjorts.

Övriga trafikhuvudmän (4 av 11) säljer inte andra aktörers biljetter idag och gör inga förberedelser för detta förrän den nya lagen har trätt i kraft och behov eventuellt uppstår.

Ett antal trycker på att en neutral och stabil part (t ex Samtrafiken) borde vara den som handhar ett centralt biljettköpssystem i framtiden.

### **Operatörer (kommersiella aktörer)**

Det sker inga direkta förberedelser hos operatörerna för att kunna tillhandahålla biljetter från andra trafikföretag (t ex på sina kundcentra, på internet). Respondenterna anger att man antingen inte planerar någon kommersiell trafik, eller så är det för tidigt för förberedelser.

De intervjuade operatörerna är medlemmar i Samtrafiken och således säljer de Resplusbiljetter för anslutningsresor med annat trafikföretag. En aktör anger att de deltar aktivt i ett utvecklingsarbete via Samtrafiken med syfte att resenären ska kunna köpa biljett via Samtrafikens centrala ResRobot-system på nätet.

### **Nationella myndigheter/aktörer**

Samtliga tre organisationer som kontaktades svarade på enkäten.

Som beskrivits ovan föreskriver **Transportstyrelsen** vilken information om utbud som ska lämnas och till vilket organ. Däremot kan Transportstyrelsen inte föreskriva om nästa steg, dvs. att resenären efter att han/hon fått information om utbudet även ska kunna boka plats och se pris hos de olika aktörerna. Detta ska branschens aktörer sköta själva och transportstyrelsen har fått i uppdrag att följa och utvärdera hur detta sköts.

Denna fråga ingår inte i **Trafikverkets** uppdrag.

**Samtrafiken** har en roll så till vida att de sköter Resplussystemet. Resplusbiljetter gäller på fordon för resa med all trafik hos de trafikföretag som ingår i

Samtrafiken. Därtill pågår arbete med syfta att resenären ska kunna köpa biljett via ResRobot (se ovan). Det finns dock inga förberedelser för att Resplusbiljetter ska gälla hos trafikföretag som inte är med i Samtrafiken.

### **Sammanfattning och andra reflektioner:**

Två tredjedelar (7 av 11) av **trafikhuvudmännen/-myndigheterna** har försäljning av andra aktörers biljetter (kommersiella bussaktörer och/eller SJ och/eller Resplusbiljetter) på sina försäljningsställen och/eller internet. Det finns inget som hindrar att nya kommersiella aktörer tillkommer, men några speciella förberedelser har inte gjorts.

Övriga trafikhuvudmän (4 av 11) säljer inte andra aktörers biljetter idag och gör inga förberedelser för detta förrän den nya lagen har trätt i kraft och behov eventuellt uppstår.

När det gäller **operatörer** sker det inga direkta förberedelser för att kunna tillhandahålla biljetter från andra trafikföretag. Resenären kan redan idag köpa biljett i förväg via Resplussystemet.

Bland de **nationella myndigheterna/aktörerna** har varken Transportstyrelsen eller Trafikverket någon direkt roll i samordningen av biljettköp utanför fordon. Transportstyrelsen har dock i uppgift att utvärdera hur det fungerar. Samtrafiken har redan en roll i samordningen genom Resplussystemet och utveckling av ResRobot. Detta gäller dock endast för resor med medlemsföretag i Samtrafiken.

## **2.4 Samordning av biljettköp/-visering på fordon**

*Förtydligande: så att resenären kan använda biljetter och res-/periodkort som är köpta hos en operatör även hos en annan operatör.*

### **Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter**

Huvuddelen av de trafikhuvudmän/-myndigheter som redan har något samarbete/ samordning med kommersiella aktörer (5 av 11, se föregående kapitel) anger att deras periodkort även gäller i den kommersiella aktörens trafik (men inte vice versa) eller att förberedelser pågår.

Övriga trafikhuvudmän gör inga förberedelser för detta förrän den nya lagen har trätt i kraft och behov eventuellt uppstår. Jönköpings Länstrafik ser problem i att alla kommersiella aktörer måste ha trafikhuvudmännens biljett-/viseringsmaskin monterat i sina fordon. SL har erfarenhet av samarbete och lärdomen är att samordning inom etta område är kostsamt och tidskrävande.

Biljetter köpta via Resplussystemet gäller redan idag i all trafik.

### **Operatörer (kommersiella aktörer)**

Det finns ingen förberedande samordning vad gäller biljettköp-/visering på fordon. Dock kan resenären redan idag använda biljett som är köpt via Resplussystemet.

### **Nationella myndigheter/aktörer**

Samtliga tre organisationer som kontaktades svarade på enkäten.

**Transportstyrelsen** har ingen roll vad gäller samordning av biljettköp-/visering på fordon. Dock får Transportstyrelsen från och med 1 januari 2012 ansvar för att följa och utvärdera utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden.

Denna fråga ingår inte i **Trafikverkets** uppdrag. Det finns endast diskussioner i samband med störningsplaneringen; olika aktörer uppmanas att (frivilligt) söka samarbete för att underlätta för varandras resenärer (t ex att biljetter köpta hos en operatör gäller hos en annan vid störningar).

**Samtrafiken** har en roll så till vida att de sköter Resplussystemet. Resplusbiljetter gäller på fordon för resa med all trafik hos de trafikföretag som ingår i Samtrafiken.

### ***Sammanfattning och andra reflektioner:***

Huvuddelen av de **trafikhuvudmän/-myndigheter** som redan har något samarbete/ samordning med kommersiella aktörer (5 av 11, se föregående kapitel) anger att deras periodkort även gäller i den kommersiella aktörens trafik (men inte vice versa) eller att förberedelser pågår.

Övriga trafikhuvudmän har inte gjort några förberedelser. Hinder som tas upp är att alla aktörer måste ha samma biljett-/viseringssystem monterat i sina fordon samt att samordning av biljettsystem kan vara kostsamt.

Biljetter köpta via ResPlussystemet kan redan idag användas i all trafik.

När det gäller **operatörer** kan resenären redan idag använda biljett som är köpt via Resplussystemet. Därutöver finns ingen förberedande samordning.

Bland de **nationella myndigheterna/aktörerna** har varken Transportstyrelsen eller Trafikverket någon aktiv roll i samordningen av biljettköp-/visering på fordon. Transportstyrelsen har dock i uppgift att utvärdera hur det fungerar. Samtrafiken har redan en roll i samordningen av visering på fordon genom Resplussystemet.

## 2.5 Samordning av tidtabells- och prisinformation

*Förtydligande: så att resenären på ett enkelt och jämförbart sätt kan erhålla information om alla operatörers avgångar och pris för dessa.*

### Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter

Huvuddelen av de trafikhuvudmän/-myndigheter som redan har något samarbete/ samordning med kommersiella aktörer (se föregående kapitel) har även information om dessa aktörers trafik i sina informationssystem gentemot kund, och hänvisar därtill till det arbete som görs inom Samtrafiken. Övriga trafikhuvudmän hänvisar också till samverkan via Samtrafiken. Det sker studier hur man ska kunna integrera även prisinformation i Samtrafikens system (ResRobot etc.).

En trafikhuvudman ser en utmaning i hur ett gemensamt system ska kunna ge korrekt information om bestämmelser/regler (t ex olika regler för resegaranti, tillgänglighet, medtagande av djur etc.), eftersom dessa kan vara olika hos olika trafikföretag. En annan trafikhuvudman tar upp frågan om att konkurrens om kunden kan påverka samordningen negativt.

### Operatörer (kommersiella aktörer)

När det gäller operatörer sker inga större förberedelser för samordning, utan man hänvisar till arbetet inom Samtrafiken. Trafik som respondenterna kör idag (efter upphandling) ingår i Samtrafikens ResRobot, där trafikföretagsövergripande tidtabellsinformation kan erhållas.

Ett arbete pågår för att utöka ResRobot med biljettköp och följaktligen med prisinformation. Flera tycker att ResRobot bör kunna utökas till att innehålla även kommersiell trafik när lagen har trätt i kraft.

### Nationella myndigheter/aktörer

Samtliga tre organisationer som kontaktades svarade på enkäten.

**Transportstyrelsen** arbetar fram föreskrifter för information om utbud som kommer att leda till att resenären har tillgång till information om trafikutbud. Däremot finns det inget i föreskriften som reglerar att resenären ska få tillgång till prisuppgifter. Därtill ska transportstyrelsen följa och utvärdera kollektivtrafikmarknaden och hur prissättning och bokning fungerar.

**Trafikverket** lämnar redan idag tidtabellsdata (för järnvägstrafik) till järnvägsföretag, trafikhuvudmän och Samtrafiken som underlag till deras informationssystem.

**Samtrafiken** har startat initiativet ”Gemensamt system för trafikantinformation”. Det syftar till att uppfylla kollektivtrafiklagens syfte att trafikföretagen



ska ingå i ett gemensamt system för trafikantinformation. Inom detta arbete finns även studier av biljettköp, och prisinformation, på ResRobot.

### **Sammanfattning och andra reflektioner:**

De flesta **trafikhuvudmän/-myndigheter** hänvisar till arbetet som görs i Samtrafikens regi. Förutom detta arbete görs inga förberedelser. De som redan har något samarbete/ samordning med kommersiella aktörer (se föregående kapitel) har även information om dessa aktörers trafik i sina informationssystem gentemot kund.

Ett område som lyfts är vikten av korrekt information om bestämmelser/regler (t ex regler för resegaranti, tillgänglighet och medtagande av djur), när flera trafikföretags trafik ska presenteras i ett gemensamt system.

När det gäller **operatörer** sker inga större förberedelser för samordning av tidtabells- och prisinformation. Trafik som respondenterna kör idag ingår i Samtrafikens ResRobot och flera tycker att denna bör kunna innehålla all trafik (inkl. prisuppgifter) även efter marknadsöppningen.

Bland de **nationella myndigheterna/aktörerna** pågår förberedelser inför marknadsöppningen; Transportstyrelsen arbetar fram föreskrifter för information om utbud (dock inte pris!) och utvärderar marknaden, Trafikverket lämnar redan idag tidtabellsdata till järnvägsföretag, trafikhuvudmän och Samtrafiken som underlag till deras informationssystem och Samtrafiken har startat initiativet ”Gemensamt system för trafikantinformation”.

## **2.6 Samordning då trafikstörningar uppstår**

### **Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter**

Drygt hälften (6 av 11) av de tillfrågade svarar att de inte gör några förberedelser alls – precis som i de övriga frågorna ovan (se kapitel 2.2 Samordning av turutbud/tidtabellsplanering).

Resterande fem svarar att de redan nu har vissa rutiner för störningar eller har tagit kontakt för att upprätta rutiner, eftersom kommersiella aktörer redan nu är inne på marknaden (tåg samt enskilda sträckor – buss). Det handlar exempelvis om telefonkontakt mellan kundcentra vid förseningar. Något centralt system finns dock inte och efterfrågas av några respondenter.

### **Operatörer (kommersiella aktörer)**

Mer än hälften (3 av 5) av de som svarat på denna fråga säger att de inte gör några förberedelser ännu.

Resterande två operatörer anger att det redan idag ingår visst samordningsansvar med andra operatörer i några av deras trafikavtal, men att det särskilt inom spårtrafiken behövs en samordnad krisorganisation. Denna skulle få i uppgift att vid störningar i trafiken sköta samordningen så att de resurser som finns tillgängliga skulle kunna utnyttjas på ett bättre sätt.

### **Nationella myndigheter/aktörer**

Samtliga tre organisationer som kontaktades svarade på enkäten, och två av dem har en direkt roll i samordningen vid trafikstörningar.

**Trafikverket** upprättar planer för störningssituationer i järnvägsnätet i samarbete med järnvägsföretagen och trafikhuvudmännen, och har den formella beslutsrätten vad gäller prioritering vid trafikstörningar. Denna roll kommer fortleva efter marknadsöppningen.

**Samtrafiken** administrerar Trafikledningssamverkan (centralt system för information till operatörer om störningar), vilket håller på att utvidgas för att ge stöd i realtid när resan berör mer än ett trafikföretag. Därtill ingår projektet ”Hela resans vänner” som syftar till att utveckla trafikföretagens möjligheter att hantera resenärer vid trafikstörningar när resan berör mer än en part (inkl. utveckling av generell resegaranti).

**Transportstyrelsen** har däremot ingen direkt roll i frågan om samordning då trafikstörningar uppstår. Transportstyrelsen är dock tillsynsmyndighet samt får ansvar att följa och utvärdera marknaden, dvs. hur de som fått tillstånd att bedriva trafik sköter sig (t ex i en störningssituation).

### **Sammanfattning och andra reflektioner:**

Bland **trafikhuvudmän/-myndigheter** görs inte mycket förberedande arbete för samordning då trafikstörningar uppstår. Bildandet av myndighet är i fokus för tillfället och dessutom har inga förfrågningar från kommersiella aktörer inkommit. Några av de som redan har samarbete/samordning med kommersiella aktörer (på en viss sträcka, främst Norrlandskusten) har upprättat enklare rutiner för störningsinformation mellan berörda parter eller driver ett arbete för att vid störningar ta med resenär som har en annan operatörs biljett. Något centralt system finns dock inte och efterfrågas av några respondenter.

När det gäller **operatörer** sker inga stora förberedelser, förutom ett samordningsansvar i några redan idag befintliga trafikavtal.

Bland de **nationella myndigheterna/aktörerna** pågår en del förberedande arbete; Trafikverket upprättar planer för störningssituationer i järnvägsnätet och har den formella beslutsrätten vad gäller prioritering vid trafikstörningar. Samtrafiken administrerar Trafikledningssamverkan, vilket håller på att utvidgas för att ge stöd i realtid när resan berör mer än ett trafikföretag. Transportstyrelsen har däremot ingen direkt roll i frågan om samordning då trafikstörningar uppstår, förutom att utvärdera hur marknaden sköter sig (t ex i en störningssituation).

## 3. Samordning i andra länder

---

Även internationellt finns exempel på avreglerade marknader inom kollektivtrafiken. Hur fungerar samordningen där och vilka goda och mindre bra erfarenheter finns? Av störst intresse är det att se på tåg- och busstrafiken i Storbritannien, regionaliseringen av järnvägen i Tyskland samt den stora mängden privata järnvägar i Schweiz. Därtill beskrivs översiktligt det internationella flygets samordning gentemot kund inom IATA.

Vi har valt att presentera exemplen nedan i den mån det är lämpligt efter samma frågor som är aktuella i resten av studien, dvs. hur samordningen ser ut vad gäller:

- tidtabeller/turutbud
- biljettköp på och utanför fordon
- tidtabells- och biljettinformation
- information vid störningar

### 3.1 Storbritannien<sup>2</sup>

#### *Inledning*

Den lokala och regionala passagerartrafiken med buss i Storbritannien utanför London och Nordirland avreglerades 1986. Innan dess bedrev offentligt ägda bolag stads- och regiontrafik. I huvudsak bedrev kommunala trafikföretag trafik i de största städerna medan dotterbolag till National Bus Company bedrev trafik i regionerna. Idag är det enda kravet på en operatör som vill starta någon form av kollektivtrafik att han registrera de linjer och den tidtabell han planerar köra efter minst sex veckor innan trafikstart. Prissättningen är helt fri och det finns inte heller några restriktioner vad gäller linjedragningen eller tidtabellen. Ingen annan operatör har möjlighet att klaga på en registrering då ensamrätter inte är tillåtna.

Avregleringen ledde i grova drag till minskat antal resenärer (nedgång med drygt 30 %<sup>3</sup>), ökade biljettpriser samt sämre samordning. Orsaken till samordningsbristerna var att lagen uttalat förbjöd samordning; all samordning betraktades som konkurrenshindrande (kartellbildning). Detta gjorde i praktiken de flesta former av samordning av biljettpriser, tidtabeller och information mycket svår.

<sup>2</sup> Till stora delar hämtat ur Effekter av samtrafik – Systemsamband och nätverkseffekter i kollektivtrafiken, 2010, WSP Sverige AB. Föreliggande studie koncentrerar sig på samordningseffekter. Se ovanstående skrift för mer ingående information om avregleringens andra effekter.

<sup>3</sup> Storbritannien har visserligen haft en nedåtgående trend sedan 1950-talet, men minskningstakten efter avregleringen var större än åren innan och dessutom hade man förväntat sig en uppgång av antalet resenärer efter avregleringen, eftersom den genomfördes för att förbättra kollektivtrafiken.

Studier av orsakssambandet mellan passagerarnedgången och samordningsbristerna har gjorts. Slutsatsen är att bristen på samordning och en upplevd försämring av servicenivån helt kan förklara den stora nedgången.

På grund av den stora nedgången har lagen ändrats ett antal gånger. År 2000 (ytterligare utvidgat 2008) infördes möjligheten att ingå så kallat kvalitetspartnerskap<sup>4</sup> och kvalitetsavtal<sup>5</sup>, som förbättrar möjligheten att samordna.

Några positiva effekter har den nya lagstiftningen inneburit. Antalet fordonskilometer har exempelvis ökat, vilket i praktiken innebär att turtätheten har ökat. En allmän tendens har varit att operatörerna har inriktat sig på starka linjer och gjort dem ännu bättre genom att bland annat öka turtätheten.

Linjer som det offentliga bedömer är viktiga, men som inte är lönsamma, har myndigheterna (Passenger Transport Authorities – PTA – och Executives – PTE – i tätort samt Local County Council på landsbygden) ansvar för. Denna trafik handlas upp och subventioneras med skattemedel.

Inom järnvägsområdet samordnar National Rail Enquiries (NRE)<sup>6</sup> tidtabells-, informations- samt prisinformation. NRE är en del av Association of Train Operating Companies (ATOC). NRE täcker all tågtrafik som sker på det nationella spårnätet (National Rail) i England, Wales och Skottland. Genom NRE får resenären en samlad bild av utbudet av järnvägsresor oavsett operatör.

### ***Tidtabellsplanering och turutbud***

Samordning av tidtabell och turutbud är enligt lag inte tillåtet, om inte kvalitetspartnerskap ingås och därigenom någon form av samordning sker genom myndigheten.

### ***Biljettköp***

Att samarbeta kring biljettköp är i regel inte heller tillåtet, vare sig det gäller att tillhandahålla andra operatörers biljetter i det egna kundcentra/fordonet eller att resenärens biljett är giltig hos flera operatörer. Det finns dock prov på att myndigheter tillhandahåller periodkort/biljetter som gäller hos flera operatörer, men dessa är då dyrare än de som endast gäller hos en operatör.

Genom NRE finns det ett samordnat biljettsystem som bl a innehåller vissa bestämda biljettslag – allt för att kunden ska få det så enkelt som möjligt att resa. De biljettslag som för närvarande finns är: Anytime, Off-Peak och Advance. Biljetten Anytime är den mest flexibla och gäller på alla tåg, oavsett

<sup>4</sup> I ett kvalitetspartnerskap kan en lokal transportmyndighet investera i kollektivtrafikanläggningar (t ex hållplatser, bussfiler) och ingå partnerskap med de operatörer som vill bedriva trafik där dessa anläggningar finns. Operatörerna lovar i partnerskapet att tillhandahålla en viss kvalitet på t ex bussarna på linjen. Sedan 2008 kan även avtalen gälla viss standard på turtäthet, biljettpris etc vilket främjar samordningsmöjligheterna.

<sup>5</sup> Kvalitetsavtal innebär att den lokala transportmyndigheten kan begära tillstånd från transportministeriet att införa traditionellt, konkurrensutsatt upphandlingssystem liknande det som finns i London (som är likt det nuvarande svenska systemet). Kraven som ställs för att få ett tillstånd är mycket hårda, vilket har inneburit att nästan inget kvalitetsavtal har införts i praktiken.

<sup>6</sup> Se vidare information på: <http://www.nationalrail.co.uk/about/>

operatör, på den angivna sträckan. Förutom dessa enkel eller returbiljetter finns även periodbiljetter och i vissa fall ”rover tickets” som inte är bundna till en viss sträcka.

### ***Tidtabells- och prisinformation***

Varje PTA tillhandahåller information om utbudet i regionen och vilka operatörer som trafikerar vilka linjer. Däremot är det svårt att få en samlad bild av all trafik för att kunna jämföra biljettpriiser på ett enkelt sätt. Men även här finns det undantag om den lokala myndigheten har varit pådrivande för ett gemensamt prisjämförelsesystem.

Inom järnvägen svarar NRE för den gemensamma tidtabellsinformationen för alla tågoperatörer på det nationella järnvägsnätet.

### ***Samordning vid trafikstörningar***

Graden av samordning inom detta område är mycket olika. Om den lokala myndigheten i regionen är pådrivande kan det finnas samordning vid trafikstörningar, annars inte.

Vid järnvägen har NRE ett samordnat ansvar för att lämna uppgifter om trafikstörningar. NRE filtrerar informationen så att järnvägstermer översätts till för vanligt folk begripliga begrepp – allt i syfte att göra resan så enkel som möjligt.

## **3.2 Tyskland**

### ***Inledning***

I Tyskland finns sedan 20 år tillbaka en mängd så kallade tariff-förbund som ansvarar för en gemensam kollektivtrafiktaxa inom ett geografiskt område, ofta runt en större stad. I den gemensamma taxan ingår all kollektivtrafik så som buss, båt, spårvagn och lokaltåg. Sedan 1996 har varje delstat ansvaret för lokaltrafiken på järnväg. Varje delstat har ett bidrag från förbundsregeringen för att driva denna trafik. Genom att konkurrensutsätta trafiken har den lokala järnvägstrafiken i Tyskland kunnat öka kraftigt i utbud utan att kostnaden har ökat. Bidraget för den lokala järnvägstrafiken omfattar totalt 6,675 miljarder Euro 2008.

### ***Tidtabellsplanering och turutbud***

Inom varje delstat finns en organisation som mycket liknar de svenska trafikhuvudmännen som ansvarar för att ta fram tidtabeller och handla upp trafiken. Detta gäller främst den spårburna trafiken på järnväg. Spårvägs- och busstrafik styrs fortfarande av koncessionärer där varje trafikutövare är ansvarig för sin trafik. De många tariff-förbunden har dock ett överordnat ansvar för samordning av tidtabellen och att samtrafik mellan buss, spårvagn och lokaltåg fungerar.

### **Biljettköp**

Biljetter säljs ofta i automater eller kiosker på stationer och hållplatser samt i vissa fall till högre pris ombord på bussar och spårvagnar. Lokaltågen är ofta enmansbetjänade med oregelbundna biljettkontroller ombord.

### **Tidtabells- och prisinformation**

Tidtabellsinformation för Tyskland (och hela Europa) är samlad i DBs reseplanerare. Denna återfinns på [www.bahn.de](http://www.bahn.de). Prisuppgifter lämnas om den nationella DB-taxan är giltig, vilket den är för långväga resor över delstatsgräns eller vid resor med de snabba tågslagen ICE, IC och EC. Vid resor med lokaltrafik inom en delstat gäller särskild delstatstaxa och inom ett tariff-förbund är det den lokala taxan som gäller.

### **Konkurrens**

Konkurrens mellan bolag finns i mycket liten grad vad gäller kamp om resenärer. Det finns vissa sträckor i järnvägens fjärrtrafik som trafikeras av privata operatörer på kommersiella villkor. På samma sätt finns vissa långväga busslinjer som trafikeras på kommersiella grunder.

I den lokala och regionala järnvägstrafiken finns en konkurrens vid upphandling av trafiken, men därefter är det vanligen bruttoavtal som gäller, dvs trafikhuvudmannen i delstaten har det fulla ekonomiska ansvaret. I buss- och spårvägstrafiken skyddas varje operatör mot konkurrens genom innehavet av koncessioner. Dessa gäller max 8 år för buss- och 25 år för spårvägstrafik.

## **3.3 Schweiz**

### **Inledning och exempelval**

I Schweiz finns en mängd med olika buss-, spårvägs- och järnvägsbolag. Dessa är i de flesta fallen delvis eller helt statligt ägda (aktie-) bolag. Kollektivtrafiken är subventionerad från offentlig sida.

För att på bästa sätt beskriva situationen beskriver vi i det följande ett konkret exempel på hur samordningen och samarbetet går till. Vi har valt Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) som exempel eftersom antalet bolag är begränsad men ändå finns det de typiskt schweiziska ingredienserna.

TNW består av sex trafikbolag:

- Basler Verkehrsbetriebe (BVB, buss & spårväg, kommunalt ägd men bolagiserad)
- Baselland Transport AG (BLT, buss & spårväg, regionalt ägd men bolagiserad)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB, järnväg, statligt ägd men bolagiserad)
- Postauto AG (buss, statligt ägd men bolagiserad)
- Autobus AG Liestal (AAGL, buss, delvis regionalt ägd och bolagiserad)
- Waldenburgerbahn AG (WB, smalspårsjärnväg, delvis regionalt ägd och bolagiserad)

Dessa sex bolag har skapat ett förbund med delvis gemensam marknadsföring samt gemensamt taxsystem. Förbundet är TNW.

### ***Tidtabellsplanering och turutbud***

Turutbudet bestäms med hjälp av resandestatistik samt respektive kantonens betalningsvilja (subventioner).

Tidtabellsplaneringen är samordnad på så sätt att järnvägen (SBB) och dess utbud av regional- och fjärrtåg styr buss- smalspårsanslutningarna. Är turtätheten hög är ett särskilt hänsynstagande inte prioriterat.

### ***Biljettköp utanför fordon***

Biljetter och kort kan köpas i vissa kiosker, i SBB:s och TNW:s automater samt hos de olika trafikbolagens försäljningsställen. Produkterna är alltid desamma oberoende av var de köps.

### ***Biljettköp/visering på fordon***

En visering på fordonen sker inte alltid utan sköts av kontrollanter som utför stickprov. Kontrollanterna är anställda hos resp. trafikbolag och kontrollerar respektive linjer. På bussarna på landsbygden sker ingen visering hos chauffören.

Biljettköp på fordon är möjliga på fjärrtåg (mot en extraavgift) samt på landsbygdsbusslinjer där hållplatserna inte alls eller enbart vissa hållplatser är utrustade med automater.

### ***Tidtabells- och prisinformation***

Tidtabells- och prisinformation tillhandahålls av alla bolag i viss utsträckning. Vad gäller tidtabellsinformation hänvisas resenären ofta till SBB:s reseplanerare som är det kompletta verktyget för hela Schweiz. Prisinformation fås via TNW eller SBB (Internet, automater, informationsdiskar hos de olika trafikbolagen).

### **Samordning vid trafikstörningar**

Först och främst gäller det att undvika trafikstörningar. Järnvägstrafiken står i stort sett aldrig helt stilla men händer det något så ordnas ersättande busstrafik. I fallet WB är det exempelvis AAGL som utför ersättningstrafiken vid planerade eller oplanerade trafikstörningar. Hos BLT och BVB finns tillräckligt med resurser för att klara av ersättningstrafik inom det egna bolaget. På spårvägsdelen kan det förekomma att man hyr ut fordon till varandra vid fordonsbrist för att upprätthålla trafiken.

Trafikstörningsinformation sprids där det är relevant genom högtalarutrop, via realtidssystem, via utrop och realtidinformation på fordonen samt via internet och i vissa större fall även i radio.

### **Konkurrens**

Konkurrens mellan bolag finns inte. Kollektivtrafik anses vara en viktig del av den offentliga servicen. Linjerna bedrivs med koncessioner, dvs. att det inte är möjligt att för andra bolag än det som innehar koncessionen att bedriva offentlig kollektivtrafik på samma sträcka.

I fokus står det allmännyttiga och konkurrensen till biltrafiken. En välutbyggd och välfungerande kollektivtrafik anses i politiken vara en viktig del för landets och resp. regions attraktionskraft för både företag och befolkningen. Därför är subventionerna för kollektivtrafiken ofta väl tilltagna.

## **3.4 Samordning av det internationella flyget inom IATA**

International Air Transport Association (IATA) är en internationell organisation med medlemmar i form av flygbolag. Den grundades i Haag 1919 under namnet International Air Traffic Association. 1945 bildades den nuvarande sammanslutningen i Havanna, Kuba. Vid grundandet hade IATA 57 medlemmar från 31 länder, övervägande europeiska och nordamerikanska. Idag har organisationen ca 230 medlemmar från 130 länder, som utför 93% av dagens passagerarresor.

IATA har genom åren initierat och utarbetat en rad regler och samordningsfunktioner med avsikten att göra flygväsendet så standardiserat och därmed attraktivt och enkelt som möjligt, exempelvis:



- biljettpriskonstruktion för ”integrerade” resor, dvs. resor med flera flygbolag
- överenskommelser (Multilateral Interline Traffic Agreements) som reglerar transaktioner mellan flygbolagen för ”integrerade” resor. Medverkande flygbolag accepterar varandras biljetter och är med i ett system där flygbolagens transaktioner mellan varandra sköts (The IATA Clearing House)
- överenskommelser som ovan, för gods och bagage
- standarder för bagagebestämmelser
- standard för utseendet på biljetterna
- utarbetat flygplatskoder och flygbolagskoder

Därtill är IATA naturligtvis en stark lobbyorganisation som för flygindustrins talan internationellt. Man driver frågor inom ett antal arbetsgrupper, t ex trygghet och säkerhet, produkter och service, standarder. Exempel på ett projekt är Simplifying the Business (StB) som innebar införandet av 100 % e-ticketing hos alla medverkande flygbolag 2008.

## 4. Slutsatser och utblick

---

Den här studien visar tydligt att det finns stor osäkerhet vad som kommer att hända i branschen inför marknadsöppningen 1 januari 2012. Viss samordning och samarbete mellan offentliga och kommersiella aktörer finns redan idag, men flertalet aktörer vill avvakta lagens ikraftträdande innan de gör några aktiva insatser inom samordningsområdet.

Samordningsfrågan känns ytterst viktig, speciellt som studier av avregleringen av busstrafiken i Storbritannien har visat att den dramatiska minskningen i antalet resenärer (30 %) till största delen beror på just bristen på samordning och en upplevd försämring av servicenivån (se kap 3.1 Storbritannien).

Nu kan man inte jämföra situationen i Sverige och Storbritannien rakt av. Storbritannien gick ifrån ett hårt reglerat system med offentligt ägda trafikbolag till ett totalt avreglerat system, där lagen i dess första utformning förhindrade all form av samordning. I Sverige finns redan idag kommersiella aktörer (oftast upphandlade), det vill säga kontakt och samarbete mellan olika aktörer finns redan idag, om inte lokalt så på nationell nivå genom Samtrafikens olika system (ResPlus, ResRobot, Stationsinfo, Riksdatabasen etc.).

Icke desto mindre bör utvecklingen i Storbritannien tas i beaktande och samordningsfrågan bör få stor tyngd i de föreskrifter som just nu utarbetas av Transportstyrelsen.

Det är intressant att titta på hur andra branscher och andra länder har tacklat samordningsfrågan och dra nytta av deras erfarenheter:

- Flygbranschen har sedan tidigt 1900-tal haft ett samordnande organ (IATA) som har drivit flygbranschens frågor i allmänhet, och utarbetat regler och standarder inom samordningsområdet; biljetter som gäller för resor och godsfröflyttningar med flera flygbolag, penningtransaktioner mellan flygbolagen när det gäller dessa resor/godsfröflyttningar, standardiserade biljetter (t ex e-ticketing), regler för bagage etc. Det är mycket intressant att se att en så hög grad av samordning har kunnat ske även om bolagen är konkurrenter till varandra.
- I England, Wales och Skottland samordnar National Rail Enquires (NRE) information om tidtabeller, priser och störningar inom all järnvägstrafik på det statliga spårnätet. NRE bestämmer även vilka biljettyper som finns. Den mest flexibla biljetten ”Anytime” gäller på alla tåg på den angivna sträckan, dvs oavsett operatör. NRE är en del av ATOC, motsvarigheten till föreningen Tågoperatörerna.
- Både i Tyskland och Schweiz finns det geografiska sammanslutningar (s.k. förbund) inom vilka utbudet och/eller taxan samordnas. Det finns en stor skillnaden på regelsystemen i dessa länder och Sverige eftersom det inte finns någon konkurrenssituation att ta hänsyn till i Tyskland och Schweiz. Antingen kör ett offentligt bolag trafiken eller så har ett privat bolag koncession (ensamrätt) på trafiken. Trots detta är konstruktionen intressant, och samordningens självklara roll för en väl fungerande kollektivtrafik understryks i dessa exempel.

Idag finns redan visst samarbete via Samtrafiken: ResPlus, ResRobot, Stationsinfo, Riksdatabasen. Samarbetet sker mellan de företag/trafikhuvudmän som är medlemmar (ägare) i organisationen. Flera respondenter nämner Samtrafikens verksamhet och att den skulle kunna få en större roll i det avreglerade systemet och på så vis tackla många av samordningsfrågorna. Samtidigt framgår vid samtalen med Samtrafiken att denna organisation (som är ett privat aktiebolag) inte egenmäktigt kommer eller kan ta på sig rollen som samordnande organ. Samtrafiken är ingen myndighet och har inte fått något uppdrag att agera som samordnande organ.

Efter intervjustudien har Transportstyrelsen pekat ut Samtrafiken i Sverige AB som mottagande organ av information om trafikutbud. Föreskriften är ute på remiss t o m 2 december.

Frågor som är intressanta att ha med sig i den fortsatta diskussionen är:

- Vem samordnar planeringen av utbudet, dvs. ser till att utbudet är samordnat gentemot kund? Detta täcks inte av Samtrafikens verksamhet idag.
- Kan ett medlemskap i Samtrafiken bli obligatorisk, dvs. så att platsbokning och biljettköp för resa med flera trafikföretag (Resplus) blir möjlig för alla resor?
- Kan IATA:s transaktionsmodell för resor med flera aktörer användas för kollektivtrafiken i Sverige?
- Kan NRE vara en förebild för svensk järnvägstrafik?
- Hur ser dagens trafikhuvudmän/morgondagens myndigheter (speciellt de med starka varumärken idag) på att Samtrafiken eventuellt får ett samordningsansvar och i så fall kommer vara ”ansiktet utåt” för kollektivtrafiken?
- Hur ser dagens medlemmar i Samtrafiken på att fler kommersiella aktörer går med?

## Bilaga 1 Medverkande aktörer

---

Följande aktörer svarade på enkäten (uppdelat i tre grupper):

### Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter

- Halland (Hallandstrafiken AB)
- Jönköping (Jönköpings Länstrafik AB)
- Mälardalen (Länstrafiken Mälardalen AB)
- Skåne (Skånetrafiken)
- Stockholm (Storstockholms Lokaltrafik AB, SL)
- Uppland (Upplands Lokaltrafik AB)
- Värmland (Värmlandstrafik AB)
- Västerbotten (Länstrafiken i Västerbotten AB)
- Västernorrland (Västernorrlands läns Trafik AB)
- Västra Götaland (Västtrafik AB)
- Öresundståg AB<sup>7</sup>

(Summa 11)

### Operatörer (kommersiella aktörer)

- Luleå (Luleå Lokaltrafik AB)<sup>8</sup>
- Nobina Sverige AB (inkl Swebus)
- Veolia Transport Sverige AB (tåg och buss)
- Keolis Sverige AB
- Nettbuss Sverige AB (inkl Bus4You och GoByBus)
- SJ AB (har inte svarat på alla frågor)

(Summa 6)

<sup>7</sup> Öresundståg är ett gemensamt tågtrafiksystem i Sydsverige och Danmark och organisationen är beställare av Öresundstågstrafiken. Bakom Öresundståg står Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik, Skånetrafiken, Västtrafik och danska Trafikstyrelsen och de ingår därför i gruppen Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter.

<sup>8</sup> Luleå Lokaltrafik AB har Luleå kommuns uppdrag att föreslå, planera, marknadsföra och utföra tätortstrafiken i Luleå stad och sorteras därför in i gruppen Operatörer (kommersiella aktörer).

## Nationella myndigheter/aktörer

- Transportstyrelsen<sup>9</sup>
- Trafikverket
- Samtrafiken i Sverige AB<sup>10</sup>

(Summa 3)

<sup>9</sup> Transportstyrelsens roll är att föreskriva vilken information om utbud som ska lämnas och till vem (vilket organ). Föreskriftsframtagningen inkl remiss hos berörda aktörer pågår just nu och ska vara klart till årsskiftet. Det kommer att finnas tre föreskrifter: trafikantinformation, anmälningsplikt (inträde, utträde) och uppföljning och utvärdering.

<sup>10</sup> Samtrafiken är ett privat aktiebolag som drivs utan eget vinstsyfte. Samtrafiken ägs av 33 trafikföretag och har som mål att mål är att resenären ska resa enkelt mellan olika destinationer på en biljett. Samtrafiken organiserar bla ResPlus-systemet, genom vilket resenären kan boka, betala och hämta ut en biljett för hela resan via försäljningsställen där man kan boka och köpa vanliga tågbiljetter, t ex Internet, resebyråer och hos försäljningsombud (Pressbyrån/7-eleven). Även reseplaneraren ResRobot sköts av Samtrafiken. ResRobot är en nationell reseplanerare som innefattar alla trafikslag och har detaljerad stationsinformation. Systemet innefattar 99 procent av all inrikes kollektivtrafik. Den finns som webb och mobilapplikation för iPhone och Androidtelefoner.

## Bilaga 2 Frågeformulär

---

På de följande sidorna återfinns frågeformulären som besvarades av aktörerna. De är uppdelade på de tre grupperna, och presenteras i denna ordning:

- Kollektivtrafikhuvudmän/-myndigheter (offentliga aktörer)
- Operatörer (kommersiella aktörer)
- Nationella myndigheter/aktörer

## Enkät: Samordning i kollektivtrafiken



Organisation: **xx**

Datum:

Kontaktperson:

Telefon:

E-post:

**Instruktion:** Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att utvärdera den nya lagen för kollektivtrafik. Frågan som ska besvaras är om det från ett konsumentperspektiv sker en tillräcklig samordning av det samlade utbudet av kollektivtrafik även om antalet operatörer ökar. På uppdrag av Trafikanalys undersöker Trivector Traffic denna fråga. Ett led i undersökningen är denna enkät som skickats till dig efter samtal med en medarbetare på Trivector. Var vänlig gå igenom frågorna nedan. Vid nästa bokade telefonmöte med Trivector går vi gemensamt igenom enkäten och fyller i eller fyller på redan ifyllt.

Du svarar på frågorna genom att sätta x i lämplig ruta. Där till finns rutor att fylla i med förklarande fritext. Radbrytning sker automatiskt när du kommer till radens slut.

**Frågor:** Har du några frågor om enkäten, kontakta i så fall:

Lena Fredriksson, Trivector Traffic: 046-386537

[lena.fredriksson@trivector.se](mailto:lena.fredriksson@trivector.se)

PG Andersson, Trivector Traffic: 046-386504

[pg.andersson@trivector.se](mailto:pg.andersson@trivector.se)

**Har ni gjort något förberedande arbete för samordning mellan er och kommersiella aktörer inom följande områden:**

### 1 turutbud/tidtabellsplanering?

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

### 2 biljettköp utanför fordon (på kundcentra, i automat, på internet etc)?

dvs så att resenären kan köpa biljett/boka plats hos er även till avgångar som andra operatörer handhar

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

### 3 biljettköp/-visering på fordon?

dvs så att resenären kan använda biljetter och res-/periodkort som är köpta hos andra operatörer även hos er

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

### 4 tidtabells- och prisinformation?

dvs så att resenären kan erhålla information om avgångar som andra operatörer handhar och pris för dessa

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

### 5 samordning då trafikstörningar uppstår?

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:



**Enkät: Samordning i kollektivtrafiken**

Organisation: **xx**

Datum:

Kontaktperson:

Telefon:

E-post:

**Instruktion:** Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att utvärdera den nya lagen för kollektivtrafik. Frågan som ska besvaras är om det från ett konsumentperspektiv sker en tillräcklig samordning av det samlade utbudet av kollektivtrafik även om antalet operatörer ökar. På uppdrag av Trafikanalys undersöker Trivector Traffic denna fråga. Ett led i undersökningen är denna enkät som skickats till dig efter samtal med en medarbetare på Trivector. Var vänlig gå igenom frågorna nedan. Vid nästa bokade telefonmöte med Trivector går vi gemensamt igenom enkäten och fyller i eller fyller på redan ifyllt.

Du svarar på frågorna genom att sätta x i lämplig ruta. Där till finns rutor att fylla i med förklarande fritext. Radbrytning sker automatiskt när du kommer till rubens slut.

**Frågor:** Har du några frågor om enkäten, kontakta i så fall:

Lena Fredriksson, Trivector Traffic: 046-386537

[lena.fredriksson@trivector.se](mailto:lena.fredriksson@trivector.se)

PG Andersson, Trivector Traffic: 046-386504

[pg.andersson@trivector.se](mailto:pg.andersson@trivector.se)

**Har ni gjort något förberedande arbete för samordning mellan er och offentliga aktörer (trafikhuvudman/myndighet) inom följande områden:**

**1 turutbud/tidtabellsplanering?**

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

**2 biljettköp utanför fordon (på kundcentra, i automat, på internet etc)?**

*dvs så att resenären kan köpa biljett/boka plats hos er även till avgångar som andra operatörer handhar*

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

**3 biljettköp/-visering på fordon?**

*dvs så att resenären kan använda biljetter och res-/periodkort som är köpta hos andra operatörer även hos er*

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

**4 tidtabells- och prisinformation?**

*dvs så att resenären kan erhålla information om avgångar som andra operatörer handhar och pris för dessa*

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

**5 samordning då trafikstörningar uppstår?**

Ja, vad?

Nej, varför inte?

Beskriv eventuella hinder och möjligheter för samordning inom detta område:

## Enkät: Samordning i kollektivtrafiken



Organisation: **xx**

Datum:

Kontaktperson:

Telefon:

E-post:

**Instruktion:** Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att utvärdera den nya lagen för kollektivtrafik. Frågan som ska besvaras är om det från ett konsumentperspektiv sker en tillräcklig samordning av det samlade utbudet av kollektivtrafik även om antalet operatörer ökar. På uppdrag av Trafikanalys undersöker Trivector Traffic denna fråga. Ett led i undersökningen är denna enkät som skickats till dig efter samtal med en medarbetare på Trivector. Var vänlig gå igenom frågorna nedan. Vid nästa bokade telefonmöte med Trivector går vi gemensamt igenom enkäten och fyller i eller fyller på redan ifyllt.

Du svarar på frågorna genom att sätta x i lämplig ruta. Där till finns rutor att fylla i med förklarande fritext. Radbrytning sker automatiskt när du kommer till rubens slut.

**Frågor:** Har du några frågor om enkäten, kontakta i så fall:

Lena Fredriksson, Trivector Traffic: 046-386537 [lena.fredriksson@trivector.se](mailto:lena.fredriksson@trivector.se)

PG Andersson, Trivector Traffic: 046-386504 [pg.andersson@trivector.se](mailto:pg.andersson@trivector.se)

### Har ni en roll/ett ansvar i frågan om samordning mellan kommersiella och offentliga (trafikhuvudman/myndighet) aktörer inom följande områden:

#### 1 turutbud/tidtabellsplanering?

Ja, vilken?

Beskriv initiativ/projekt som handlar om samordning som ni deltar i/känner till:

Nej, kommentar

#### 2 biljettköp utanför fordon (på kundcentra, i automat, på internet etc)?

dvs så att resenären kan köpa biljett/boka plats hos er även till avgångar som andra operatörer handhar

Ja, vilken?

Beskriv initiativ/projekt som handlar om samordning som ni deltar i/känner till:

Nej, kommentar

#### 3 biljettköp/-visering på fordon?

dvs så att resenären kan använda biljetter och res-/periodkort som är köpta hos andra operatörer även hos er

Ja, vilken?

Beskriv initiativ/projekt som handlar om samordning som ni deltar i/känner till:

Nej, kommentar

#### 4 tidtabells- och prisinformation?

dvs så att resenären kan erhålla information om avgångar som andra operatörer handhar och pris för dessa

Ja, vilken?

Beskriv initiativ/projekt som handlar om samordning som ni deltar i/känner till:

Nej, kommentar

#### 5 samordning då trafikstörningar uppstår?

Ja, vilken?

Beskriv initiativ/projekt som handlar om samordning som ni deltar i/känner till:

Nej, kommentar