



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Resenären kan missa bussen



Kommersiell linjetrafik 2017

***Sveriges Bussföretags årliga rapport om
förutsättningarna för kommersiell linjetrafik***

Innehåll

Förord	5
Inledning syfte och metod.....	6
Inledning	6
Syfte.....	7
Metod.....	7
Rapporten.....	8
Rapportens fokusområde.....	8
Fortsatt uppförsbacke för kommersiell linjetrafiks möjligheter trots nya trafikförsörjningsprogram....	9
Trafikutskottets utredning och övergripande bedömning.....	10
Sammanfattning Transportstyrelsens rapport "Två regioners regionala trafikförsörjningsprogram" I I	
Still a strong uphill road for commercial line bus traffic even if there are new traffic management programs	14
Traffic Committee's investigation and comprehensive assessment	15
Summary Transport Management's report "Two generations of regional traffic management programs".....	16
En resenärs olika dilemman.....	19
Summering resenärsdilemma.....	19
Varför mäts inte kommersiell linjetrafiks resenärsnöjdhet i Kollektivtrafikbarometern?	20
Trafikplikt.....	21
Det är idag trafikplikt på i stort sett all busstrafik	21
Ett gott exempel: Trosabussen	22
Frågesammanfattning:.....	23
● Fråga 1: Har ni tagit några beslut om Allmän trafikplikt under 2013?.....	23
● Fråga 2: Gjordes någon bedömning av marknadspotential innan beslut?.....	23
● Fråga 3: Har någon tidigare upphandlad trafik ersatts av kommersiella initiativ?.....	23
Tillträde till terminaler och bytespunkter	25
En positiv attityd följs inte upp med samma positiva agerande.....	25
Ett gott exempel: Projektresultat i Västra Götaland om tillträde och priser på NET.....	25
Frågesammanfattning:.....	26
● Fråga 4: Finns det i ert Trafikförsörjningsprogram beskrivet vilka principer och eventuella priser för tillgång till terminaler och hållplatser som gäller i ert län?	26
● Fråga 5: Finns de beskrivna på er hemsida?.....	26
● Fråga 6: Har ni tagit fram någon riktad information för kommersiella operatörer?	26
Tillträde till informationssystem på terminaler och bytespunkter	28
Ett enkelt sätt att öka resenärsnyttan.....	28

Ett gott exempel: Cityterminalen.....	28
Ett annat gott exempel: Nils Ericsson Terminalen.....	28
Frågesammanfattning:.....	29
● Fråga 7: Tillhandahåller ni samtliga trafikföretags information på era bytespunkter?.....	29
● Fråga 8: Ansvarar ni för byte av hållplats-anslag/infoskyltar?.....	29
● Fråga 9: Tar ni betalt för tjänsten?.....	29
● Fråga 10: Sker detta i så fall på ett transparent och konkurrensneutralt sätt?.....	29
Tillträde till reseplanerare.....	31
Det bör vara enkelt att planera sin resa med alla alternativ.....	31
Ett gott exempel: Flygbussarna och Skånetrafiken.....	31
Ett gott gryende exempel: Västra Götaland	32
Frågesammanfattning:.....	32
● Fråga 11: Har ni en egen reseplanerare?.....	32
● Fråga 12: Tillhandahåller ni alla trafikföretags information i er reseplanerare?.....	32
● Fråga 13: Ansvarar ni för inläsningen av kommersiell trafik?	32
● Fråga 14: Tar ni betalt för tjänsten på ett transparent och konkurrensneutralt sätt?.....	32
Tillträde till offentligt ägda betalsystem och biljettsamverkan.....	34
Det saknas riktigt goda exempel i denna komplexa fråga	34
Frågesammanfattning:.....	34
● Fråga 15: Tillåter ni kommersiella aktörer att använda ert betalsystem?.....	34
● Fråga 16: Har ni betalt för tjänsten på ett transparent och konkurrensneutralt sätt?.....	34
● Fråga 17: Har ni någon biljettsamverkan med kommersiella aktörer?.....	34
Kommersiell linjetrafik i Trafikförsörjningsprogrammen	36
Marknadsanalys i vägledningen för trafikförsörjningsprogram.....	36
Frågor som bör belysas beträffande marknadsanalysen i vägledningen för trafikförsörjningsprogrammen	37
En mycket god intention från Region Gävleborg.....	39
Frågesammanfattning:.....	40
● Fråga 18: Finns en länk till trafikförsörjningsprogrammet på hemsidan?.....	40
● Fråga 19: Finns en länk till anmälan av kommersiell trafik på hemsidan?	40
● Fråga 20: Finns en länk till Vägledningen: "Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning"?	40
● Fråga 21: Har ni reviderat TFP under 2015?.....	40
På vilket sätt beskrivs den kommersiella trafikens förutsättningar i Trafikförsörjningsprogrammet?	43
● Dalarna (oförändrad från förra året).....	43

● Gävleborg.....	43
● Västernorrland (oförändrad från förra året).....	43
● Jämtland.....	43
● Skåne (oförändrad från förra året).....	44
● Blekinge.....	44
● Kronoberg.....	44
● Kalmar (oförändrad från förra året).....	44
● Jönköping (oförändrad från förra året).....	45
● Västra Götaland(oförändrad från förra året).....	45
● Halland (oförändrad från förra året).....	45
● Västerbotten.....	45
● Norrbotten (oförändrad från förra året).....	45
● Uppsala.....	46
● Sörmland (oförändrad från förra året).....	46
● Östergötland.....	46
● Örebro (oförändrad från förra året).....	46
● Västmanland (oförändrad från förra året).....	46
● Stockholm (oförändrad från förra året).....	47
● Värmland (oförändrad från förra året).....	47
● Gotland (oförändrad från förra året).....	47
Källfakta och fotnoter.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Transportstyrelsens marknadsöppningsrapporter 2015.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Trafikanalys marknadsöppningsrapporter 2015.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Trafikutskottets utredning om kollektivtrafiklagen.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Övrig källfakta och fotnoter.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.

Förord

Kommersiell linjetrafik med buss kan bidra till ett ökat utbud av kollektivtrafik och samtidigt minska samhällets behov av att skattesubventionerad trafik. Om förutsättningarna för den kommersiella trafiken i form av tillträde till offentligägda infrastruktur på ett konkurrensneutralt och transparent sätt förbättras är detta en möjlighet. De viktigaste förutsättningarna är tillträde till terminaler och hållplatser, tillträde till regionala trafikplanerare och trafikinformationstavlor och möjligheterna till biljettsamarbete mellan kommersiell och upphandlad trafik.

Förutsättningarna för kommersiella linjetrafik sätts i de politiskt styrda trafikförsörjningsprogrammen. Under 2015-2016 uppdaterades de flesta av landets trafikförsörjningsprogram. Tyvärr kan vi konstatera att inget uppdaterat trafikförsörjningsprogram följer lagens intentioner beträffande innehåll om marknadsanalys och möjligheter för kommersiell linjetrafik.

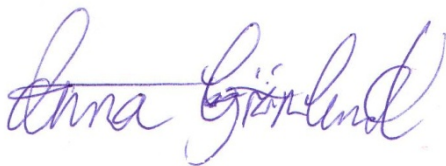
Kollektivtrafikbranschen har gemensamt tagit fram en uppdatering av vägledning för trafikförsörjningsprogram ”Vägledning för regionala trafikförsörjningsprogram 2015” som Sveriges Bussföretag stödjer och som tagits fram inom ramen för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Vi kan tråkigt nog konstatera att de nya trafikförsörjningsprogrammen och avsnitten om kommersiell linjetrafik inte följer den nya vägledningen.

Våra synpunkter om svårigheter för kommersiell linjetrafik får starkt stöd i den uppföljning som Transportstyrelsen redovisat under våren 2017 i rapporten ”Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram”.

Mycket av den kommersiella linjetrafiken fanns redan innan kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Den kommersiella linjetrafiken består idag av flygbusslinjer, ett antal expressbusslinjer och ”hop on hop off” trafik i de större städerna.

Det finns stora möjligheter för en ökad andel kommersiell linjetrafik. Både genom förbättrade förutsättningar för den kommersiella trafiken men också genom olika avtalsformer som långtgående incitamentsavtal som utarbetats inom ramen för ”Avtalsprocessen” inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Vi ser detta som ett steg på vägen till en renodlad kommersiell linjetrafik med buss.

I denna rapport berättar vi om några goda exempel runt om i Sverige. Vi hoppas varje år att de ska bli fler och fler, vilket vi fortsätter hoppas på. Denna rapport vill både inspirera och mana till eftertanke inför kollektivtrafikens framtida utmaningar och möjligheter.



Anna Grönlund

Branschchef och vice Vd, Sveriges Bussföretag

Inledning syfte och metod

Inledning

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Som företrädare för landets bussföretag följer och påverkar vi inom Sveriges Bussföretag utvecklingen av marknadsöppning som kollektivtrafiklagen från 2012 för med sig.

Kollektivtrafiklagen är en nationell tillämpning av EUs kollektivtrafikförordning, EG nr 1370/2009 (EG). EUs Kollektivtrafikförordning innebär bland annat en marknadsöppning för persontransporter på väg och järnväg, där det offentliga huvudmannskapets monopol slopas. EUs medlemsstater har till 2020 på sig att implementera det nya regelverket. Sverige är ett av de länder som redan hunnit genomföra stora delar av de förändringar som ska ske.

Den svenska regeringen har för att följa upp arbetet med att implementera den nya lagstiftningen och utvärdera dess effekter gett både Transportstyrelsen och Trafikanalys uppdraget att bevaka marknadsöppningen inom kollektivtrafiken. Transportstyrelsen har ett permanent uppdrag medan Trafikanalys uppdrag löpte från 2012 till 2015. Under 2016 kom även Riksdagens trafikutskott med en rapport där bristen på marknadsöppning poängteras.



Syfte

Det finns tre syften med denna rapport:

- Rapporten ska belysa den kommersiella linjetrafikens förutsättningar region för region med utgångspunkt i de intentioner som finns i kollektivtrafiklagstiftningen.
- Rapporten ska ge journalister, offentliga myndigheter och beslutsfattare en breddad bild av läget avseende förutsättningar för kommersiell linjetrafik med buss.
- Rapporten ska ge medlemsnytta till Sveriges Bussföretags medlemmar genom att ge möjligheter till ett bredare beslutsunderlag när de planerar för framtiden och har diskussioner med olika myndigheter för att utveckla ny kommersiell trafik.

Metod

Rapportens olika delar har tagits fram i fyra olika steg:

- Direkta Ja och Nej frågor till samtliga RKM i Sverige inom områden som är vikta för marknadsöppningens utveckling samt vissa öppna frågor.
- Genomläsning och analys av alla trafikförsörjningsprogram och deltagande på samråd inför uppdateringar av olika regioners trafikförsörjningsprogram.
- Genomläsning och analys av alla rapporter som Riksdagens trafikutskott, Transportstyrelsen och Trafikanalys gav ut 2015-2017 inom ramen för sina respektive uppdrag att följa marknadsöppningen.
- Avstämning med medlemsföretag som idag kör kommersiell linjetrafik på olika linjer runt om i Sverige.

SWECO har stått för den grundläggande faktainsamlingen som sedan analyserats av Sveriges Bussföretag.

Mer statistik om hela den svenska bussbranschen finns att hitta i ”Statistik om bussbranschen. April 2017” (Statistik om bussbranschen april 2017, u.d.) som uppdateras två gånger per år.



Rapporten

Sveriges Bussföretag kommer årligen presentera denna rapport kring kommersiell linjetrafik med buss och marknadsöppningen enligt intentionerna i kollektivtrafiklagen.

Vi på Sveriges Bussföretag vill ge en samlad bild av marknadsöppningen och dess utveckling samtidigt som vi vill föra fram den svenska bussnäringens åsikter och erfarenheter i frågan.

Rapporten bygger på enkla frågor av ja eller nej karaktär till RKM inom de fokusområden som är viktigast för en marknadsöppning. Förutom dessa ja eller nej frågor så belyses också de olika regionernas texter om kommersiell linjetrafik som finns i trafikförsörjningsprogrammen.

Rapporten beaktar också den senaste rapporterna från olika politiska instanser och myndigheter såsom Riksdagens trafikutskott (Kollektivtrafiken en uppföljning 2016, u.d.), Transportstyrelsen (2 generationers trafikförsörjningsprogram 2017, u.d.) och Trafikanalys (En förbättrad Kollektivtrafik ? 2014, u.d.). Rapporten om marknadsöppningen och utvecklingen av den kommersiella linjetrafiken.

Nytt för i år är vi på Sveriges Bussföretag lagt till en resenärsbeskrivning utifrån en tanke till resa.

Vi lyfter också frågan om kommersiell linjetrafiks frånvaro i kundnöjdhetsmätningar som är målsatta i trafikförsörjningsprogrammen. Alla trafikförsörjningsprogram idag utesluter kundnöjdhet för kommersiell linjetrafik i sina måttal.

Rapportens fokusområde

De fokusområden som belyses i denna rapport är de som har störst påverkan på marknadsöppningens positiva utveckling eller som kan vara de största marknadsöppningshindren.

Vi har därför valt att i belysa och analysera följande sex viktiga områden:

1. Trafikpliktsbeslut
2. Tillträde till offentligt ägda terminaler och bytespunkter
3. Tillträde till offentligt ägda informationssystem på bytespunkter och hållplatser
4. Tillträde till offentligt ägda regionala reseplanerare
5. Tillträde till offentligt ägda betalsystem
6. Beskrivning av kommersiell linjetrafik i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna trafikförsörjningsprogram

Till varje fokusområdes beskriver vi något positivt exempel.

Fortsatt uppförbacke för kommersiell linjetrafiks möjligheter trots nya trafikförsörjningsprogram

Det är mycket långt kvar tills förutsättningarna för kommersiell linjetrafik är i nivå med de intentioner som kollektivtrafiklagen eftersträvar.

Transportstyrelsen, Trafikanalys och Riksdagens trafikutskott har i sina senaste rapporter återigen bekräftat tidigare bild att inget händer på marknadsöppningsfronten.

Tyvärr visar det sig att hindren inte minskar utan ibland ökar.

Sveriges Bussföretag hade förhoppningar att alla regioner som uppdaterade sina trafikförsörjningsprogram under 2016 och 2017 skulle ta till sig den nya branschgemensamma vägledningen som kom 2015 (Vägledning Regionala trafikförsörjningsprogram 2015, u.d.). Förhoppningen var att det skulle finnas en marknadsanalys i trafikförsörjningsprogrammen enligt vägledningen och intentionerna i lagstiftningen. Tyvärr har vi inte sett ett enda exempel på en sådan marknadsanalys i de nya trafikförsörjningsprogrammen.

Riksdagens trafikutskotts rapport (Kollektivtrafiken en uppföljning 2016, u.d.) om kollektivtrafikens utveckling belyser i sin övergripande sammanfattning nedan bland annat den kommersiella trafikens förutsättningar.



Riksdagens trafikutskotts utredning och övergripande bedömning

Mot bakgrund av vad som framkommit i uppföljningen bedömer uppföljningsgruppen att en allmän översyn bör göras av kollektivtrafiklagen. Översynen bör beakta de iakttagelser och bedömningar som görs i denna uppföljning. Med utgångspunkt i Trafikanalys rekommendationer gör uppföljningsgruppen bedömningen att följande punkter särskilt bör uppmärksammas.

- Mot bakgrund av den transportpolitiska målbilden bör det förtydligas hur den framtida regionala kollektivtrafiken och den långväga persontrafiken på järnväg ska se ut och samspela. Avvägningen mellan subventionerad och kommersiell trafik samt mellan kontinuitet, flexibilitet och innovation bör klargöras.
- Behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas. Dagens system utan övergripande styrning leder till en tågplan som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet.
- Tillgången till och villkoren för gemensam infrastruktur inklusive informationssystem och samordnade biljettsystem, kan behöva regleras.
- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) måste tillsammans med branschen arbeta för utveckling av och uppföljning av avtal för den subventionerade trafiken.
- Branschens aktörer bör tillsammans analysera vad som är kostnadsdrivande i den regionala kollektivtrafiken och se hur kostnaderna kan kontrolleras bättre.
- I det fall man vill fortsätta på den inslagna vägen bör behovet av en nationell myndighet för stöd till RKM övervägas.



Transportstyrelsen gav i maj 2017 ut sin senaste rapport om marknadsöppningen, ”Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram” (2 generationers trafikförsörjningsprogram)

2017, u.d.). Denna rapport beskriver precis som flertalet andra rapporter att förutsättningarna för den kommersiella linjetrafiken inte förbättras utan snarare försämras. Nedan ser ni rapportens sammanfattning.

Sammanfattning Transportstyrelsens rapport ”Två regioners regionala trafikförsörjningsprogram”

Ett av de mest centrala dokumenten för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) att ta fram är de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Dessa ska ange inriktningen för kollektivtrafikförsörjningen i respektive län och beskriva hur RKM anser att den bör utvecklas. Denna studie fokuserar på att följa upp huruvida innehållet i den andra generationens trafikförsörjningsprogram bättre stämmer överens med lagstiftarens intentioner än vad den första generationens program gjorde. Syftet har varit att studera hur RKM tagit sig an uppgiften att uppdatera de regionala trafikförsörjningsprogrammen.

Jämförelsen mellan första och andra generationens regionala trafikförsörjningsprogram tyder på både förbättringar och vissa försämringar. Trafikförsörjningsprogrammen har i regel blivit mer läsbarvänliga och textavsnitten är mer relevanta utifrån deras syfte. Samtidigt har beskrivningarna av potential för kommersiell trafik inte förbättras och i ett par fall försvagats jämfört med tidigare versioner.

Transportstyrelsens övergripande slutsats är att utformningen av och innehållet i de regionala trafikförsörjningsprogrammen fortsatt kan förbättras. Trots att det gått ett antal år sedan de nya reglerna började gälla har än så länge inget trafikförsörjningsprogram lämnats utan anmärkning i samband med tillsyn. Jämförelsen mellan första och andra generationens trafikförsörjningsprogram tyder också på att det finns områden som blivit svagare i de senare trafikförsörjningsprogrammen.

Ytterligare en slutsats är att RKM behöver skaffa sig en tydligare förståelse för vad lagen kräver att de regionala trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla och leva upp till de kraven. Det är i det sammanhanget viktigt att påpeka att det inte finns något motsatsförhållande mellan att följa lagens krav och att utforma ett läsbarvänligt trafikförsörjningsprogram som kan förstås av mottagarna. Vidare bör RKM arbeta för att innehållet i trafikförsörjningsprogrammen motsvarar ambitionerna om att de ska vara framåtsyftande dokument. Uppföljning av den utförda trafiken ska ske i särskilda rapporter, vilka Transportstyrelsen numera kan utöva tillsyn över. Vi ser också att RKM kan utveckla sina samrådsprocesser i samband med att trafikförsörjningsprogrammen uppdateras. Samråden är ofta ambitiösa och låter många komma till tals vilket är positivt. Däremot är en viktig tanke med samråden att aktörer ska kunna komma med inspel i ett tidigt skede, vilket inte alltid är fallet.

Sedan Sveriges Bussföretags tidigare rapport så har vi deltagit i fem olika samråd, i samband med många regioner nu uppdaterar sina trafikförsörjningsprogram. Tyvärr så finns det i dessa uppdaterade program inte några goda exempel på hur den kommersiella trafiken ska behandlas i kollektivtrafiken. Nästan alla regioner ser den kommersiella trafiken som något ”katten släpat in” och har alla möjliga ursäkter för att inte följa den nya branschgemensamma ”Vägledningen om

trafikförsörjningsprogram (Vägledning Regionala trafikförsörjningsprogram 2015, u.d.) och avsnitten om marknadsanalys och möjligheterna för kommersiell linjetrafik.

Vi kan inom Sveriges Bussföretag genom denna rapport konstatera att det fortfarande finns mycket stora hinder för förutsättningarna att bedriva kommersiell linjetrafik. Vi tror tyvärr att under nuvarande förhållandena inte kommer att få se så mycket ny kommersiell linjetrafik i Sverige.

I denna rapport har vi lagt tyngdpunkten på de fokusområden som har störst påverkan på förutsättningarna för kommersiell linjetrafik. Vi kan enkelt konstatera att det finns stora hinder inom alla delområden: Trafikpliktsbeslut, tillträde till offentligt ägda terminaler och bytespunkter, tillträde till offentligt ägda informationssystem på bytespunkter och hållplatser, tillträde till offentligt ägda regionala reseplanerare, tillträde till offentligt ägda betalsystem och beskrivningen och acceptansen av kommersiell linjetrafik i trafikförsörjningsprogrammen. Hindren för en marknadsöppning totalt sett är ännu större eftersom flera av fokusområdena har påverkan på varandra.

Kostnaderna för kollektivtrafik ökar mer än antalet resor och resenärer vilket debatteras intensivt inom bussbranschen och kollektivtrafikbranschen (Fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken 2017, u.d.). Sveriges Bussföretag skulle gärna se fler resonemang där kommersiell linjetrafik kan ses som en del av lösningen och inte som ett problem för att förändra denna situation. En idag upphandlad trafik med hög självfinansieringsgrad som eventuellt kan drivas kommersiellt har ofta beskrivits som russinen i kakan eller grädden på moset av olika RKM och Länstrafikbolag. Sveriges Bussföretags vill istället fokusera på de möjligheter där kommersiell linjetrafik kan bidra till en sänkt samhällskostnad med bibehållen eller ökad kvalitet och frekvens inom kollektivtrafiken.

Vi skulle gärna se en attitydförändring som på sikt kan ge bättre och tydligare förutsättningar för kommersiell linjetrafik. Det finns en del positiva tecken som vi vill lyfta samtidigt som vi hoppas att det blir fler. I årets rapport kan vi tyvärr inte komma med nya inspel eftersom det inte finns några.



Positiva exempel

- Vid samråd för kommande Trafikförsörjningsprogram som Region Gävleborg bjöd in till uppstod en diskussion om marknadsanalysen som den nya branschgemensamma vägledningen hänvisar till. Det visade sig att regionen kan presentera väldigt bra data på alla väsentliga parametrar så långt ner som till linjenivå.
- Trosabussens koncessionsavtal med RKM Sörmland löpte ut 2015 och nu körs linjen på helt kommersiella villkor. Både utbud och pris har förbättrats och differentierats trots att det nu inte finns ekonomiskt stöd via det upphandlade avtalet. Trosabussen är ett tydligt och bra exempel på hur trafik kan gå från upphandlad trafik till rent kommersiell trafik.
- Region Västra Götalands höga ambitioner i det branschgemensamma arbetet med tillträde till terminaler och hållplatser, arbetet med upphandling 2015:2, intentionerna med stråket Göteborg-Borås och deras syn på kommersiell trafik i de samråd inför nytt trafikförsörjningsprogram som har varit. Sveriges Bussföretag och Västra Sveriges Bussbranschförening deltar vi aktivt och stödjer arbetssättet.
- ”Vägledning för regionala trafikförsörjningsprogram 2015” (Vägledning Regionala trafikförsörjningsprogram 2015, u.d.) som tagits fram inom ramen för Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik är ett utmärkt verktyg för myndigheter och länstrafikbolag som aktivt vill arbeta med att ta vara på den kommersiella trafikens möjligheter. Vägledningen har processats fram i dialog mellan de olika aktörerna inom kollektivtrafiken, vilket innebär att den speglar perspektiv från såväl myndigheter som trafikföretag. Sveriges Bussföretag är en av de parter som aktivt deltagit i arbetet med att ta fram vägledningen. Tyvärr måste vi säga att inga regioner har följt vägledningen när de uppdaterat sina Trafikförsörjningsprogram under 2016 beträffande kommersiell linjetrafik.



Still a strong uphill road for commercial line bus traffic even if there are new regional transport provision programmes

There is a long way to go until the conditions for commercial line traffic are in line with the intentions of the public transport law.

The Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen), Transport Analysis (Trafikanalys) and The Committee on Transport and Communication (Trafikutskottet) have in their latest reports once again confirmed previous negative patterns that nothing is happening on the market opening front.

Unfortunately, the obstacles do not decrease but sometimes increase.

The Swedish Bus and Coach Federation had hope that all regions that updated their regional transport provision programmes in 2016 and 2017 would take on the new industry wide guidance that came in 2015. The hope was that there should be a market analysis in the regional transport provision programmes according to the guidelines and intentions in the legislation. Unfortunately, we have not seen a single example of such a market analysis in the new traffic management programs.



The Committee on Transport and Communication's report on the development of public transport illustrates in its overall summary, among other things, the conditions for commercial line traffic.

The Committee on Transport and Communication's investigation and comprehensive assessment

In light of what has emerged in the follow-up monitoring group believes that a general review should be done by public law. The review should take into account the observations and assessments made in this follow-up. Based on Traffic Analysis recommendations makes monitoring group believes that the following points should receive particular attention.

In view of the transport policy target image, it should be clarified how the future regional public transport and long-distance passenger rail to look and interact. The balance between subsidized and commercial traffic and between continuity, flexibility and innovation should be clarified.

- The need for a national service provision plan for the railways, which also indicates what the railroad and its various sections will be used for clarification. Today's system without overall control leads to a timetable that may be far from the optimal given resources in the form of capacity.
- The availability of and conditions for the common infrastructure, including information systems and integrated ticketing, may need to be regulated.
- The regional public transport authorities (RKM) must work together with the industry for the development and monitoring of contracts for subsidized transport.
- Industry stakeholders should work together to analyze what is driving costs in the regional public transport and see how the costs can be better controlled.
- In case you want to continue on this path, the need for a national authority to support the regional public transport authorities (RKM) must be considered.

In May 2017, The Swedish Transport Agency (Transportstyrelsen) published its latest report on the opening of the public transport market, "Two generations of regional transport provision programmes". This report, like all other reports, supports the decline of the conditions for commercial line traffic.

Below you can see the summary of the report.

Summary: The Swedish Transport Agency's report "Two generations of regional transport provision programmes"

One of the most central documents for regional public transport authorities (RKM) is the regional transport provision programmes. These will indicate the public transport supply orientation in each county and describe how RKM believes it should be developed. This study focuses on monitoring whether the content of the second generation regional transport provision programmes is better in line with the legislator's intentions than the first-generation program did. The purpose has been to study how RKM has taken on the task of updating the regional transport provision programmes.

The comparison between the first and second generation regional transport provision programmes indicates both improvements and some deteriorations. Regional transport provision programmes have generally become more readable and the text sections are more relevant based on their purpose. At the same time, the descriptions of potential for commercial traffic have not improved and in some cases weakened compared with previous versions.

The Swedish Transport Agency's overall conclusion is that the design and content of the regional transport provision programmes can still be improved. Although it has been a number of years since the new rules began to apply, so far no regional transport provision programmes has been provided without remark in connection with supervision. The comparison between first and second generation regional transport provision programmes also indicates that there are areas that have become weaker in the later regional transport provision programmes.

Another conclusion is that RKM needs to get a clearer understanding of what the law requires that the regional transport provision programmes should contain and live up to those requirements. In this context, it is important to point out that there is no contradiction between complying with the law's requirements and to design a readable regional transport provision programmes that can be understood by the recipients. Furthermore, RKM should work to ensure that the content of regional transport provision programmes meets the ambitions that they should be forward-looking documents. Follow-up of the traffic performed must be done in special reports, which the Swedish Transport Agency can now supervise. We also see that RKM can develop its consultation processes when updating regional transport provision programmes. The consultations are often ambitious and allow many to speak, which is positive. On the other hand, an important thought with the consultations is that actors should be able to make an impact at an early stage, which is not always the case.

Since The Swedish Bus and Coach Federation's previous report, we have participated in five different consultations, in connection with many regions now updating their regional transport provision programmes. Unfortunately, in these updated programs there are no good examples of how commercial line traffic should be treated in public transport. Almost all regions see commercial traffic as something that "the cat has dragged in" and has every possible excuse for

not following the new industry wide guidance and sections on market analysis and the opportunities for commercial line traffic.

Within the Swedish Bus and Coach Federation we can find through this report that there are still very big obstacles to the prerequisites for commercial line traffic. Unfortunately, under current conditions, we will not see so much new commercial line traffic in Sweden.

In this report we have focused on the focus areas that have the greatest impact on the conditions for commercial line traffic. We can easily state that there are major barriers in all areas: traffic decisions, access to publicly owned terminals and access points, access to publicly owned information systems at interchanges and stops, access to publicly own regional travel planners, access to publicly owned payment systems and the description and acceptance of commercial line traffic in traffic management programs. The barrier to a market opening overall is even greater because several of the focus areas affect each other.

The cost of public transport increases more than the number of trips and travelers, which is debated intensively in the bus and public transport sector. The Swedish Bus and Coach Federation would like to see more reasoning where commercial line traffic can be seen as part of the solution and not as a problem to change this situation. A today-procured traffic with a high self-financing rate that may be commercially available has often been described as the “raisin in the cake” or “cream on the mash” of various RKM. The Swedish bus and Coach Federation wants to focus on the possibilities where commercial line traffic can contribute to a reduced cost of society with retained or increased quality and frequency in public transport.

We would like to see an attitude change that in the long term could provide better and clearer conditions for commercial line traffic. There are some positive signs we want to lift while we hope there will be more. Unfortunately, in this year's report, we cannot show any new cases because there are none.



Positive examples

- In consultations for future traffic management program Region Gävleborg invited the industry to discuss the market analysis aspect of the traffic management program. It turned out that the region can present very good data on all essential parameters as far down as to line level.
- Trosabussen concession contract with RKM Sörmland expired in 2015 and now the line runs on fully commercial terms. The supply have increased, been differentiated and the prices have going down even though the financial support through the contracted agreement is has vanished. Trosabussen is a clear and good example of how traffic can go from procured traffic to purely commercial traffic.
- Region Västra Götaland high ambitions in the industry-wide work with the access to terminals and stops, work on procurement in 2015: 2 and their views on commercial traffic in the consultation for the new traffic management program combined with their initiate thoughts of the potential procurement process on the traffic between Göteborg and Borås is all good intentions of making the market more adjustable according to the legislation.
- "Guidance for the regional transport provision programess 2015" developed within the framework of "Partnership for improved public transport" is an excellent tool for authorities and public transport operators who actively want to work with to exploit the commercial passenger transport possibilities. The guidance has been processed in dialogue between the various players in the public transport, which means that it reflects the perspectives of both the authorities and transport companies. The Sweden Bus and Coach Federation is one of the parties who participated actively in the work to develop the guidance. Unfortunately, we must say that no regions have followed the guidance since it was updated in 2015.



En resenärs olika dilemman

I årets rapport vill vi belysa en resa utifrån ett resenärsperspektiv för en resa inom Sverige. En resa som börjar med en tanke på att en resenär vill göra en resa till en annan ort. Vi har inte tagit med bilen som ett alternativ. Vid en återkommande resa väljer ofta resenären de alternativ som resenären känner igen av tidigare erfarenheter och bokar resan utifrån de premisserna.

Vid nya resmål eller resmål som besöks sällan finns det några olika alternativ. Det vanligaste är att resenären går in i den regionala reseplaneraren som de flesta känner till. Ett alternativ som inte är lika känt är Samtrafikens Resrobot (Reseplaneraren Resrobot, u.d.) där du får alla förslag på resor som är inlagda i deras resesystem oavsett trafikslag (ett krav för att få kalla sig kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen)

Dilemma 1: I de regionala reseplanerarna finns nästan aldrig de kommersiella alternativen med i sökmotorerna. Detta innebär att resenären inte får alla alternativ för sin planerade resa. I vissa fall kan detta innebära att de bästa alternativen för resenären aldrig presenteras. En resenär riskerar redan i första ledet av sin planering att inte få alla alternativ presenterade för sig.

Låt oss utgå ifrån att resenären hittade en kommersiell linjebussresa som passade resenärens behov. Beroende vart resan går ifrån och vart den slutar är det viktigt att veta att de flesta kommersiella linjebussbolagen inte får tillgång till terminaler eller hållplatser vilket gör att resenären måste ha koll på vart ifrån resenären åker. Det samma gäller för destinationsorten. I vissa fall ligger hållplatserna långt från de traditionella terminalerna eller hållplatserna.

Dilemma 2: Utifrån ett ”hela resan perspektiv” så skapar detta ett stort problem för resenären. Hur tar man sig till avgångshållplatsen och hur tar man sig från ankomsthållplatsen till slutdestinationen när de inte ligger i närhet av upphandlad kollektivtrafik på avgångs- och destinationsorten? Om resenären skulle komma till en terminal eller hållplats där kommersiell linjetrafik inte är välkomna, vilket är de vanligaste fallet, så finns det ingen information på informationstavlor vart just din buss går ifrån.

Det finns för de som reser med kommersiell linjebustrafik inga bra övergångar utifrån ett hela resan perspektiv när det gäller kopplingar till avresan från hemmet till avgående hållplats eller ankomsten till destinationsorten och slutresan till själva destinationen. Resenären har ofta bra information eller egen kunskap om hur man tar sig till avgångshållplatsen. Det är däremot mycket svårt att hitta som sällanresenär alternativen vid ankomstdestinationen.

Dilemma 3: Resenären måste arrangera sin egen resa till avgångshållplatsen (vilket ofta blir med bil eftersom hållplatsen ofta inte överensstämmer med övrig kollektivtrafik). Det är värre på ankomstdestinationen eftersom resenären ofta inte känner till destinationens kollektivtrafiksystem och rutiner. Förutom att terminaler eller hållplatser inte överensstämmer med den ankommande destinationens kollektivtrafik så är det både dyrt och svårt att som sällanresenär ta till sig sin slutdestination.

Summering resenärsdilemma

Sveriges Bussföretag vill med detta avsnitt försöka förmedla alla svårigheter en resenär har om de väljer ett kommersiellt linjebuss alternativ. De olika dilemman som resenären ställs inför kan reduceras om de hinder som vår rapport tillsammans med Transportstyrelsen, Trafikanalys och Riksdagens trafikutskott påpekar reduceras.

Hur kommer de kommersiella linjebussföretagens kundnöjdhet in i trafikförsörjningsprogrammen?

Som kommersiellt linjetrafikföretag måste du alltid ha en nöjd kund bakom dig så att resenären väljer att resa- och betala sin nästa resa utan subventioner. Detta innebär att de trafikföretag som har funnits på marknaden under en längre tid har byggt upp både ett förtroende och en positiv relation till sina resenärer.

Ingen region redovisar kundnöjdhet för kommersiell linjetrafik i sina trafikförsörjningsprogram. Från Sveriges Bussföretag tycker vi detta är anmärkningsvärt eftersom RKM ansvarar för all kollektivtrafik samtidigt som de väljer bort den kommersiella trafiken i sina målsättningar och i sina uppföljningar.

Flera av Sveriges Bussföretags medlemmar som kör kommersiell linjetrafik ligger högt upp när det gäller kundnöjdhet oavsett trafikslag i SKIs årliga undersökning (Svenskt Kvalitets Index 2017, u.d.).

Nettbuss/Bus4You har sju år i rad vunnit kundnöjdhetspriset i SKIs mätningar som innehåller alla trafikslag och dessutom blivit utsedd som ett superföretag i Veckans Affärers superföretagsprogram.



Det kanske finns något att lära sig från RKM genom att ta med kommersiell linjetrafik i trafikförsörjningsprogrammets målsättningar och uppföljningar?



Trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen 1370/2007 (EG Förordningen 1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Om ett område eller linje beläggs med trafikplikt eller inte är en av de viktigaste förutsättningarna för om det är ekonomiskt möjligt att bedriva kommersiell linjetrafik. Idag är det i stort sett all trafik i varje regions kollektivtrafik som är belagt med trafikplikt. Det gör att eventuella kommersiella aktörer måste möta en konkurrens där i genomsnitt hälften av kostnaderna finansieras via skattsedeln vilket framgår av Sveriges Bussföretags rapport "Fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken" (Fler funktionsupphandlingar i kollektivtrafiken 2017, u.d.)

Beslut om att belägga ett område eller linje med trafikplikt bör föregås av en tydlig marknadsanalys som belyser marknadens olika möjligheter att tillhandahålla linjetrafik i enlighet med de riktlinjer som branschen gemensamt tagit fram (Vägledning Regionala trafikförsörjningsprogram 2015, u.d.).

Ett mått på marknadsöppning är att belysa hur många aktiva beslut som tagits för att avstå från att belägga linjer med trafikplikt.

Det är idag trafikplikt på i stort sett all busstrafik

15 av 21 av landets regioner har under 2016 tagit beslut om trafikplikt men ingen upphandlad trafik har ersatts av kommersiell linjetrafik. Detta tillsammans med stora upphandlingar de senaste åren gör att det i dagsläget finns väldigt få möjliga busslinjer där det inte finns trafikplikt. Det är ett mycket stort hinder för möjligheterna att starta kommersiell linjetrafik, eftersom den kommersiella trafiken då ska konkurrera med offentligt subventionerad trafik även om det rent teoretiskt är möjligt att starta kommersiell trafik eftersom det inte finns något monopol kvar

Regionerna har generellt en uttalad positiv inställning till kommersiell trafik men när ord ska bli handling så syns inte intentionerna lika väl. Det är enkelt att inför en SIU ställa frågan om det finns intresse att köra kommersiellt på någon av linjer som omfattas i det aktuella området. När operatörer som visar ett intresse frågar om förutsättningarna och tillgång till terminaler/hållplatser, informationssystem och eventuella biljettsystemssamverkan så är svaren inte lika tydliga, enligt de vittnesmål vi fått från våra medlemmar inom Sveriges Bussföretag. Det gör att osäkerhetsfaktorn för många bussföretag blir för stor för att våga investera i ny kommersiell trafik.

Många medlemmar belyser också bristen på data eller att de data som finns är för gammal för att kunna göra en tillräckligt bra ekonomisk analys av möjligheterna att starta kommersiell trafik utifrån uppgifter om antal resenärer, resandeströmmar, avstigande på vissa hållplatser etc.

Ansvaret för kollektivtrafik är enligt lagen en uppgift för den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I några län är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna en fristående, enskild myndighet utan koppling till de eventuella länstrafikbolag som genomför upphandlingar av trafik. I andra län har man valt att låta myndigheten och länstrafikbolaget vara samma förvaltning. I andra län har man valt en lösning med olika nämnder, dvs. en beställar- och utförarnämnd inom samma organisatoriska enhet, t ex ett landsting eller en region. De olika formerna och deras inbördes organisation påverkar enligt Sveriges Bussföretag och våra

medlemmar den verksamhet som utförs. Många medlemsföretag vittnar om att de känner en viss oro när hela organisationen är en och samma, eftersom myndighetsrollen då blir mer otydlig. Det blir en väldigt stor skillnad på diskussionerna om man pratar med en oberoende myndighet eller en företrädare för ett länstrafikbolag som också kan köra trafik i egen regi, dvs. vara en eventuell konkurrent, eller välja att handla upp trafiken. Det finns också enligt vittnesmål från medlemmar i Sveriges Bussföretag stort förbättringsområde när det gäller marknadsanalys, process och rollfördelning innan trafikpliktsbeslut tas.

Samtidigt ska vi i bussbranschen vara ärliga och säga att det i de flesta regioner i dag finns få företag som är villiga att med eget kapital investera och öppna kommersiell linjetrafik med buss. Dels beror det på att man länge vant sig vid att köra huvudsakligen upphandlad trafik och därför i företaget inte besitter resurser för kalkylering av kommersiell trafik, marknadsföring, biljettmodeller etc. Men också för att det i många områden i Sverige saknas reella förutsättningar för kommersiell linjetrafik med buss idag.

Ett gott exempel: Trosabussen

Trosabussen startade sin tur och retur returtrafik mellan Trosa och Liljeholmen i Stockholm 2010. En linje där det tidigare inte fanns någon busstrafik. Linjen startades efter en upphandling där avtalsformen var ett koncessionsavtal. Ett koncessionsavtal som i detta fall innebär att RKM Sörmland i inledning av avtalsperioden utger ersättning till trafikföretagen i enlighet med avtalets förutsättningar men att detta stöd successivt reduceras så att trafikföretaget vid avtalstidens slut själv finansierar all trafik huvudsakligen via biljett- och reklamintäkter.

Från och med juni 2015 så körs Trosabussen helt kommersiellt efter att RKM Sörmland tagit beslut om att inte ta trafikpliktsbeslut för linjen efter att de tidigare avtalet löpt ut.

På årsbasis så har myndigheten reducerat sitt ekonomiska ansvar från 4,1 MSEK 2010 till 0,0 SEK 2015. Samtidigt har resandet ökat med mer än 30 000 resenärer per år. Resenärerna som nu har en bättre service med fler avgångar att välja på har dessutom prisdifferentierade avgångar att välja på. En stor del av de ökande antalet resenärer är bilister som ställt bilen och tar bussen istället.

Dagens kommersiella Trosabuss är enligt trafikföretaget Åkerbergs Trafik ett resultat av att trafiken först kunde köras i upphandlad form, som koncession. Det gav tid och möjlighet att etablera produkten och skapa ett resenärsunderlag. Här har dialogen och inställningen hos Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet varit avgörande för den positiva utvecklingen. Myndigheten och även Trosa kommun har hela tiden varit positiva till att diskutera angelägna frågor rörande infrastruktur, informationssystem och trafiklösningar både när trafiken drevs som upphandlad koncession och



som kommersiell linjetrafik. Det finns numera även ett periodbiljettsavtal med Mälardalen för sträckan Vagnhärad – Stockholm, vilket är ett stort steg framåt och som bevisar att samarbete gynnar resenären.

Frågesammanfattning:

● Fråga 1: Har ni tagit några beslut om Allmän trafikplikt under 2013?

15 av 21 av RKM har tagit ett eller flera beslut om Allmän Trafikplikt under 2015. Besluten har omfattat både buss-och tågtrafik.

● Fråga 2: Gjordes någon bedömning av marknadspotential innan beslut?

14 av de 15 RKM som tog beslut om allmän trafikplikt under 2016 hade gjort någon bedömning av marknadspotential innan beslut. Halland såg endast en liten potential för Krösatågen. Samma bedömning gjordes i Skåne för Pågatågen utav Region Skåne. Dalarna gjorde ingen marknadsanalys inför sin upphandling.

● Fråga 3: Har någon tidigare upphandlad trafik ersatts av kommersiella initiativ?

Ingen region har under 2016 ersatt upphandlad trafik med kommersiell linjetrafik.

Det går långsamt eller är stopp i marknadsöppningen. Det är enbart linjen Trosa-Liljeholmen (Trosabussen) i Sörmland som övergått från att ha varit ett tjänstekoncessionsavtal till att bedrivs helt kommersiellt av det trafikföretag som man tidigare hade avtal med (Åkerbergs Trafik AB). Denna förändring skedda dock 2015.



	Fråga 1: Har ni tagit några beslut om Allmän trafikplikt under 2015?	Fråga 2: Gjordes någon bedömning av marknadspotential innan beslut?	Fråga 3: Har någon tidigare upphandlad trafik ersatts av kommersiella initiativ?
Dalarna	Ja	Nej	Nej
Gävleborg	Nej	-	Nej
Västernorrland	Ja	Ja	Nej
Jämtland	Ja	Utredning om egen regi pga liten konkurrens	Nej
Skåne	Ja	Ja	Nej
Blekinge	Ja	Ja	Nej
Kronoberg	Ja	Ja *	Nej
Kalmar	Ja	Ja	Nej
Jönköping	Ja	Ja	Nej
Västra Götaland	Ja	Ja	Nej
Halland	Ja, Tågtrafik	Ja Marknaden ansågs vara liten	Nej
Västerbotten	Ja	Ja	Nej
Norrbottn	Ja	Ja	Nej
Uppsala	Nej	-	Nej
Sörmland	Nej	-	Nej
Östergötland	Ja	Ja	Nej
Örebro	Nej	-	Nej
Västmanland	Nej	-	Nej
Stockholm	Ja	Ja	Nej
Värmland	Ja	Ja	Nej
Gotland	Nej	-	Nej

* Skånetrafiken höll i upphandlingen och Länstrafiken Kronoberg var upphandlande part. I samband med SIU (samråd inför upphandling) framkom inget intresse från någon aktör att driva någon del av trafiken på kommersiella grunder

Tillträde till terminaler och bytespunkter

Efter ett eventuellt beslut om trafikplikt så är möjligheten att få angöra viktiga terminaler och hållplatser på ett konkurrensneutralt och transparent sätt avgörande för att trafikföretag ska lyckas i att etablera kommersiell linjetrafik med buss.

En positiv attityd följs inte upp med samma positiva agerande

Drygt hälften av landets regioner beskriver i sina trafikförsörjningsprogram vilka principer de har för tillträde. Två regioner har principer men inga konkurrensneutrala och transparenta priser. En anmärkningsvärt låg siffra med tanke på att tillträdet till de platser där flest resenärer samlas är väldigt viktiga förutsättningar för att driva kommersiell linjetrafik.

Regionerna har generellt en uttalad positiv inställning till kommersiell trafik även när det gäller tillträde till terminaler och bytespunkter men det finns stora skillnader mellan ord och handling.

I en region finns direkta kopplingar till den branschgemensamma vägledningen ”Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning” (Vägledning Terminaler och bytespunkter 2012, u.d.) i trafikförsörjningsprogrammen som tagits fram inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

Region Skåne har på egen hand utan dialog med trafikföretag i regionen tagit fram principer för kommersiella aktörer och publicerat dessa.

Flera regioner poängterar att de tänker följa de i branschen framtagna principerna i framtiden vilket är positivt. Vi i Sveriges Bussföretag ser gärna länkar i trafikförsörjningsprogrammen till just denna vägledning

Ett gott exempel: Projektresultat i Västra Götaland om tillträde och priser på NET

Som en julklapp 2106 lanserades de branschgemensamma principerna och priserna som ska gälla för Nils Ericsson Terminalen (NET). Det är RKM Västra Götaland som drivit projektet tillsammans med övriga branschorganisationer. De konkurrensneutrala och transparenta principerna och priserna finns på hittarna på (fotnot)

Bas i projektet har varit den branschövergripande vägledningen: ”Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning”, vilket vi på Sveriges Bussföretag tycker är mycket bra.

Vi uppskattar Region Västra Götalands styrning och Västtrafiks leveranser och analyser för en mycket bra basläggande kostnadsundersökning där alla avgångar finns med inklusive den upphandlade trafiken. Den upphandlade trafiken belastas självklart inte av dessa kostnader eftersom de lever under pågående avtal.

Förutom att principerna är helt konkurrensneutrala och transparenta så uppskattar vi även justeringen av betalningsprinciperna som också är konkurrensneutrala och transparenta där Västtrafik bland annat sänker avgifterna för att möjliggöra trafik på ett bättre sätt även för små företag.

Frågesammanfattning:

● Fråga 4: Finns det i ert Trafikförsörjningsprogram beskrivet vilka principer och eventuella priser för tillgång till terminaler och hållplatser som gäller i ert län?

11 av 21 regioner beskriver att principer och priser finns. Halland och Skåne har principer men inga priser. Kronoberg ska under 2017 ta fram information.

● Fråga 5: Finns de beskrivna på er hemsida?

11 av 21 säger att informationen finns på deras hemsidor. Västernorrland och Halland säger att informationen är övergripande. Kronoberg ska under 2017 ta fram information

● Fråga 6: Har ni tagit fram någon riktad information för kommersiella operatörer?

8 av 21 har riktad information till kommersiella trafikföretag. Uppsala lämnar information vid förfrågan och Kronoberg tänker uppdatera sin information under 2017.



	Fråga 4: Finns det i ert TF programmet beskrivet vilka principer och eventuella priser för tillgång till terminaler och hållplatser som gäller i ert län?	Fråga 5: Finns de beskrivna på er hemsida?	Fråga 6: Har ni tagit fram någon riktad information för kommersiella operatörer?
Dalarna	Nej	Nej	Ja
Gävleborg	Ja	Nej	-
Västernorrland	Ja	Ja, översiktligt	Nej
Jämtland	Nej	Nej *	Nej
Skåne	Ja principer Nej priser	Ja	Ja
Blekinge	Ja	Ja	Ja
Kronoberg **	Ja, delvis	Nej	Nej
Kalmar	Ja	Ja	Nej
Jönköping	Ja	Ja	Nej
Västra Götaland	Ja, i separat ök med branschen	Ja	Ja
Halland	Principer Ja, Priser Nej	Ja, övergripande	Nej
Västerbotten	Nej	Nej	Nej
Norrbottn	Nej	Nej	Ja
Uppsala	Nej	Nej	Nej (vid förfrågan)
Sörmland	Ja	Nej	Nej
Östergötland	Ja	Ja	Ja
Örebro	Ja	Ja	Ja
Västmanland	Ja	Ja	Nej
Stockholm	Ja	Ja	Ja
Värmland	Ja	Nej	Nej
Gotland	Nej	Nej	Nej

* Frågan är inte prioriterad utifrån den ringa/obefintliga kommersiella trafik som finns och utvecklas

** Kronoberg tänker uppdatera alla dessa delar under 2017

Tillträde till informationssystem på terminaler och bytespunkter

Möjligheten att få visa sina linjer för resenärer på terminaler och hållplatser på ett transparent och konkurrensneutralt sätt är ytterligare en mycket viktig faktor till att möjliggöra kommersiell linjetrafik. På så sätt kan alla resenärer enkelt få upplysning om de alternativ som finns att tillgå när de kommer till ”sitt resecentra”.

Ett enkelt sätt att öka resenärsnyttan

Ungefär hälften av regionerna tillhandahåller information på egna tavlor även för kommersiell trafik vilket är glädjande även om Sveriges Bussföretag anser detta borde vara en självklarhet inom alla regioner. 10 av 21 regioner ansvarar även för byte av informationsuppgifter.

Fyra regioner väljer att ta betalt för tjänsten. Alla dessa fyra regioner anser att man tar betalt på ett konkurrensneutralt och transparent sätt. För några av dessa regioner har vi av medlemsföretag fått indikationer på att det finns en modell för den egna trafiken via Länstrafikbolaget och en modell för de trafikföretag som kör kommersiella linjetrafik.

Sveriges Bussföretag har aldrig sett en transparent och konkurrensneutralt avtal och priser när det gäller tillträde till information som flera regioner säger finns. I ett sådant scenario krävs att all trafik inom regionen, upphandlad och kommersiell finns med i kostnadsberäkningen. Efter det så fördelas kostnaderna lika med principer som är samma för alla.

Den upphandlade trafiken betalar idag för sina kostnader via de avtal man har med trafik huvudmannen. Om all trafik ska behandlas på samma sätt som lagens intentioner säger så bör den upphandlande trafikens kostnader för informationssystem vara med i den övergripande kostnaden för en konkurrensneutral och transparent prissättning till självkostnadsmodell.

Ett gott exempel: Cityterminalen

Sveriges största bussterminal är Cityterminalen i Stockholm. Cityterminalen som ägs av Jernhusen och Stockholms stad har alltid haft transparent och konkurrensneutral information på sina informationstavlor oavsett trafikföretag. Cityterminalen är ett föredöme i denna fråga eftersom man ser alla trafikföretag som sina kunder oavsett om de kör upphandlad eller kommersiell trafik.

Som resenär kommer du till terminalen, tittar på informationstavlan och får all nödvändig information för din resa. Enkelt och resenärsvänligt.

Ett annat gott exempel: Nils Ericsson Terminalen

Nils Ericsson terminalen har sedan något år en informationstavla i sin terminal i övergången mellan tåg och bussdelen av centralen. Jernhusen som förvaltar denna del sade ja till detta med kravet på att all trafikinformation för bussar ska finnas med dvs. även de kommersiella linjerna som angör och går från Nils Ericssonterminalen. Tavlan är dessutom av samma sort som den som finns för järnvägstrafik vilket gör det väldigt enkelt för resenärerna att orientera sig och skaffa information på ett tydligt, konkurrensneutralt och transparent sätt.

Vi på Sveriges Bussföretag vill gärna se liknade lösningar på terminaler som underlättar för resenären oavsett trafikslag.

Frågesammanfattning:

● **Fråga 7: Tillhandahåller ni samtliga trafikföretags information på era bytespunkter?**

14 RKM anger att de tillåter kommersiella operatörers tidtabellsinformation på hållplatserna. Jämtland och Östergötland erbjuder om önskan finns. Halland säger Ja när det gäller Halmstad.

● **Fråga 8: Ansvarar ni för byte av hållplats-anslag/infoskyltar?**

10 av 21 av RKM tar själva ansvar för att byta infoblad alternativt lägger in information på digitala hållplats skyltar för kommersiell trafik. Jämtland och Uppsala säger att detta endast gäller upphandlad trafik. I Skåne måste detta upphandlas.

● **Fråga 9: Tar ni betalt för tjänsten?**

4 av de 21 RKM som tillhandahåller tjänster när det gäller uppsättning av tidtabeller och annan information avseende kommersiell trafik tar betalt till självkostnadspris eller enligt avtal.

● **Fråga 10: Sker detta i så fall på ett transparent och konkurrensneutralt sätt?**

9 av 21 regioner säger att prissättning sker på konkurrensneutrala och transparenta villkor ofta till självkostnadspris.



	Fråga 7: Tillhandahåller ni samtliga trafikföretags information på era bytespunkter?	Fråga 8: Ansvarar ni för byte av hpl-anslag/infoskyltar?	Fråga 9: Tar ni betalt för tjänsten?	Fråga 10 Sker detta i så fall på ett transparent och konkurrensneutralt sätt?
Dalarna	Nej	Ja	Nej	Ja
Gävleborg	Ja	Ja	Nej	-
Västernorrland	Ja	Ja	Nej	Nej
Jämtland	Ja om önskemål finns	Endast upphandlad trafik	Nej	-
Skåne	Ja	Ja om så avtalas	Ja om så avtalas	Ja
Blekinge	Ja	Nej	Nej	Ja
Kronoberg	Ja	Ja	Ja	Nej (tas fram 2017)
Kalmar	Ja	Nej	Nej	Ja
Jönköping	Ja	Nej	Nej	Nej
Västra Götaland	Ja	Nej	Nej	Ja
Halland	Ja, Halmstad	Ja	Nej	-
Västerbotten	Ja	Ja	Nej	Nej
Norrbotten	Ja	Ja	Nej	Ja
Uppsala	Nej (endast UL)	Nej (endast UL)	-	-
Sörmland	Ja	Nej	Ja (via trafik fgt)	Ja
Östergötland	Ja (om de önskar)	Ja	Ja	Ja
Örebro	Ja	Nej	Nej	-
Västmanland	Ja	Ja	Nej	-
Stockholm	Nej	Nej	-	-
Värmland	Ja	Ja	Nej	Ja
Gotland	Nej	Nej	-	-

Tillträde till reseplanerare

Möjligheten att få visa sina linjer för resenärer i regionala reseplanerare på ett transparent och konkurrensneutralt sätt är viktigt eftersom dessa regionala reseplanerare är resenärernas primära sökalternativ vid sökning på möjliga resor i ett regionalt- eller interregionalt område.

Det bör vara enkelt att planera sin resa med alla alternativ

Det finns idag en landsomfattande reseplanerare i Resrobot. Tyvärr är denna reseplanerare inte så välkänd hos resenärerna, då de flesta resenärerna som söker sina resor gör det regionalt på respektive länstrafikbolags hemsidor eller appar. Alternativet är att de använder interregionala resesiter direkt hos de bolag de är vana att resa med.

Av de tio regioner som har öppnat för egna reseplanerare så är det endast fem som har öppnat sina reseplanerare så att resenärerna kan se alla resor.

I och med att endast fyra fem regioner öppnat sina reseplanerare för alla resor innebär det att många resenärer aldrig får alla alternativ på hur deras resa skulle kunna se ut. De kommersiella alternativen kommer med andra ord väldigt sällan resenärerna till godo. Det finns exempel på att resenärer kan bli hänvisade till resor som tar 30-60 minuter längre tid och med fler byten eftersom de kommersiella alternativen inte finns med i reseplaneraren. Resenärerna får i dessa fall fel information om de bästa möjligheterna för just deras resa vilket är anmärkningsvärt.

Vi vet också att i vissa län och på vissa linjer har kommersiella trafikföretag själva valt att inte anmäla sin trafik till den regionala kollektivtrafikmyndigheten/länstrafikbolaget. Man har enbart anmält trafiken till GTI-systemet i enlighet med kollektivtrafiklagens kriterier. GTI-systemet förvaltas av Samtrafiken och ligger till grund för den nationella reseplaneraren ResRobotiges Bussföretag uppmanar sina medlemsföretag att även anmäla trafik till den regionala kollektivtrafikmyndighet/länstrafikbolag som erbjuder tillgång till den regionala reseplaneraren, så att hela busstrafikens utbud blir tillgängligt för ökad resenärsnytta.

Ett gott exempel: Flygbussarna och Skånetrafiken

Flygbussarna som kör till och från Sturup/Malmö Airport syns numera på samma sätt som all annan trafik inom Region Skåne vilket gör det väldigt lätt för resenärerna att hitta de bästa alternativen för deras resa eller deras del av resa. Region Skåne vill på ett enkelt, transparent och konkurrensneutralt sätt förse resenärerna med alla alternativ.



Ett gott gryende exempel: Västra Götaland

Under hösten 2017 så kommer ett nytt branschgemensamt projekt startas under Region Västra Götalands regi. Projektet kommer försöka skapa transparenta och konkurrensneutrala principer och priser även för information på hållplatser och reseplanerare.

Frågesammanfattning:

● Fråga 11: Har ni en egen reseplanerare?

Alla RKM utom Kalmar har en egen reseplanerare. Västerbotten har en via länstrafikbolaget.

● Fråga 12: Tillhandahåller ni alla trafikföretags information i er reseplanerare?

10 RKM har öppnat upp sina reseplanerare för kommersiell trafik.

● Fråga 13: Ansvarar ni för inläsningen av kommersiell trafik?

Av de 10 RKM som är öppna för att lägga in kommersiell information ansvarar 9 också för inläsning av data till egen reseplanerare. Jämtland hänvisar till Rese Robot och VGR hänvisar till Västtrafik. Skånetrafiken erbjuder detta om självkostnadspris betalas.

● Fråga 14: Tar ni betalt för tjänsten på ett transparent och konkurrens neutralt sätt?

Fyra av 21 RKM tar betalt för tjänsten till självkostnadspris. Västernorrland hänvisar till självkostnadspris och Västerbotten hänvisar till Samtrafiken.



	Fråga 11: Har ni en egen reseplanerare?	Fråga 12: Tillhandahåller ni alla trafikföretags information i er reseplanerare?	Fråga 13: Ansvarar ni för inläsningen av kommersiell trafik?	Fråga 14 Tar ni betalt för tjänsten på ett transparent och konkurrensneutralt sätt?
Dalarna	Ja	Ja	Nej	-
Gävleborg	Ja	Nej	-	-
Västernorrland	Ja	Ja	Ja (en aktör)	Ja självkostnadspris
Jämtland	Ja	Ja (länk till samtrafiken)	Nej	-
Skåne	Ja	Ja (om självkostnad betalas)	Ja (om avtal finns)	Ja
Blekinge	Ja	Ja	Ja	Ja
Kronoberg *	Ja	Nej	Nej	Nej
Kalmar	Nej	Ja	Nej	-
Jönköping	Ja	Nej	Nej	-
Västra Götaland	Ja	Ja (Västtrafik)	Ja	Nej
Halland	Ja	Nej	Ja (Halmstad C)	Nej
Västerbotten	Ja (via länstarfikb)	Nej	Nej (Samtrafiken)	Nej (Samtrafiken)
Norrbottn	Nej	Ja	Ja	Ja
Uppsala	Ja	Nej	-	-
Sörmland	Ja	Ja**	Ja	Nej
Östergötland	Ja	Ja	Nej	Nej
Örebro	Ja	Nej	-	-
Västmanland	Ja	Nej	Nej	Nej
Stockholm	Ja	Nej	Nej	-
Värmland	Ja	Ja	Ja (delvis)	Nej
Gotland	Ja	Nej	-	-

*Beslutas i Kronoberg under 2017

** För Sörmland för de som önskar i övrigt reserobot (fråga 12)

Tillträde till offentligt ägda betalsystem och biljettsamverkan

I dagsläget så finns det få möjligheter för en resenär som väljer ett kommersiellt linjetrafiksalternativ att betala hela sin resa på ett ställe om den kommersiella delen av resan endast utgör en del av den totala resan. Övergångar mellan kommersiell linjetrafik och den av Länstrafikbolagen upphandlade linjetrafiken ur ett betalningsperspektiv och ur ett ”helaresanperspektiv” är ytterligare en tröskel som kan förhindra det kommersiella resandet. Det är dock viktigt att påpeka att det är mycket viktigt att dessa lösningar är transparenta och konkurrensneutrala.

Det saknas riktigt goda exempel i denna komplexa fråga

9 regioner i landet tillåter en kommersiell aktör att använda deras betalsystem på hela eller delar av denna resa. Här finns en mycket stor potential till att ge resenären ett enkelt ”helaresanperspektiv” utifrån ett betalningsperspektiv.

Lagen är väldigt tydlig när det gäller betalsystem och avräkningar i olika offentligt ägda betalsystem. Samhället får inte ge stöd till kommersiell trafik eftersom den då av naturen inte är kommersiell. Ytterst regleras dessa av EUs regelverk kring statsstöd, den svenska kommunallagen samt upphandlingslagstiftningen. Däremot kan man utveckla modeller som gör att betalningar kan spåras och fördelas på ett transparent och konkurrens neutralt sätt. Den kommersiella linjetrafiken kan då spåras och räknas av i ett offentligt system.

Redan idag finns etablerade biljettsamarbeten runt om i landet, bland annat inom Resplus (Resplus Biljettsamarbete, u.d.) hos Samtrafiken och inom vissa regioner som samverkar över regionala gränser. Resplus samarbetet har dock förändrats då de nya mycket komplexa passagererättigheterna infördes. Du kan fortfarande få ett pris men villkoren för en Resplus resa är numera uppdelad på trafikslag och trafikoperatörer som kör en Resplus resa, vilket gör det komplext för resenärerna om det händer något på resan.

Frågesammanfattning:

● Fråga 15: Tillåter ni kommersiella aktörer att använda ert betalsystem?

9 RKM anger att de tillåter en kommersiell operatör att använda deras betalsystem. Flera har angett att det inte är aktuellt i dagsläget men att man är positiva till det ifall frågan skulle komma

● Fråga 16: Har ni betalt för tjänsten på ett transparent och konkurrens neutralt sätt?

Av de 9 uppger 5 RKM att de tar betalt för användningen av deras betalsystem.

● Fråga 17: Har ni någon biljettsamverkan med kommersiella aktörer?

17 RKM har i någon mån biljettsamverkan med en kommersiell operatör. En ökning från föregående år.

	Fråga 15: Tillåter ni kommersiella aktörer att använda ert betalsystem?	Fråga 16: Tar ni betalt för tjänsten på ett transparent och konkurrensneutralt sätt?	Fråga 17: Har ni någon biljettsamverkan med kommersiella aktörer?
Dalarna	Nej	-	Ja
Gävleborg	Nej, Inte fått frågan	-	-
Västernorrland	Ja, Y-Buss	Nej	Ja
Jämtland	Nej	-	Ja, säsongsbetonad
Skåne	Nej	-	Ja
Blekinge	Ja	Ja	Nej
Kronoberg	Ja	-	Ja, Med SJ
Kalmar	Nej	-	Ja
Jönköping	Ja	Nej	Ja
Västra Götaland	Nej	Ja	Ja
Halland	Nej	Nej	Nej
Västerbotten	Ja, Efter ök.	Ja	Ja
Norrbottn	Ja	Ja	Ja, Busstaxi
Uppsala	Nej	Nej	Ja, Resplus
Sörmland	Nej	Nej	Ja
Östergötland	Nej	-	Ja
Örebro	Ja	Nej	Ja
Västmanland	Ja	Nej	Ja
Stockholm	Nej	Nej	Ja, Till Arlanda
Värmland	Ja	Ja	Ja
Gotland	Nej	-	Nej

Kommersiell linjetrafik i Trafikförsörjningsprogrammen

Enligt Kollektivtrafiklagen är varje regional kollektivtrafikmyndighet skyldig att upprätta ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammen är de strategiska styrande dokumenten för varje regions kollektivtrafik vilket gör det till ett mycket viktigt dokument som styr både synen på, och möjligheterna till kommersiell linjetrafik. I trafikförsörjningsprogrammen bör det framgå vilken syn och möjligheter det finns till kommersiell linjetrafik genom den marknadsanalys som lagen initierar.

Under 2016 var det 13 RKM som uppdaterade sina Trafikförsörjningsprogram. Vår förhoppning på Sveriges Bussföretag var att de nu reviderade versionerna skulle innehålla mer information om kommersiell linjetrafik. Vi hade också en förhoppning om att regionerna skulle följa den branschgemensamma uppdaterade vägledningen om trafikförsörjningsprogrammen och ta fram en marknadsanalys som beskrivs tydligt i vägledningen. Tyvärr har detta inte hänt. Nedan ser ni ett citat från ”Vägledning regionala trafikförsörjningsprogrammet” beträffande marknadsanalys.

Marknadsanalys i vägledningen för trafikförsörjningsprogram

Kollektivtrafikmyndighetens uppfattning om var i den egna regionen trafik på kommersiella grunder kan vara möjlig utreds inom trafikförsörjningsprogrammets marknadsanalys. Det är därför naturligt att myndigheten samverkar med trafikföretagen i arbetet med denna del av trafikförsörjningsprogrammet. I lagstiftningens förarbeten betonas också vikten av att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna utvecklar trafiken i dialog med de kommersiella aktörerna och att det i samband med utarbetandet av trafikförsörjningsprogrammet genomförs en marknadsanalys. Marknadsanalysen i trafikförsörjningsprogrammet kan vara mer översiktlig än den marknadsanalys som genomförs inom ramen för samråd inför upphandling (SIU). Det är viktigt att arbetet utgår från en förståelse och respekt för de olika aktörernas mål och drivkrafter i sina respektive verksamheter och att det präglas av öppenhet och transparens.

Arbetet med marknadsanalysen kan ta sin utgångspunkt i kollektivtrafikmyndighetens egna bedömningar och redovisning av planerad samhällsutveckling, till exempel när det gäller större exploateringar för bostäder och arbetsplatser samt infrastrukturinvesteringar. Redovisningen kan också omfatta stråk som skulle kunna vara av intresse för kollektivtrafik på kommersiella villkor. Det kan till exempel vara stråk med en hög självfinansieringsgrad eller stråk där man bedömer att det finns en stor betalningsvilja hos resenärerna. Det är också viktigt att myndigheten gör en bedömning av var i regionen de potentiella framtida stora resenärslödena finns, oavsett trafikslag. Dessa kan självklart inte anges på någon detaljerad geografisk nivå i ett trafikförsörjningsprogram, men bör ändå vara så pass tydligt beskrivna att en diskussion om allmän trafikplikt kan göras utifrån dem. Utifrån beskrivning av stråk och områden kan myndigheten få en uppfattning om var i trafiksystemet det finns potential, och var det är önskvärt att utveckla trafik på kommersiella villkor. Kollektivtrafikmyndighetens bedömning kan därefter speglas mot trafikföretagens uppfattning.

”Vägledningen regionala trafikförsörjningsprogram” vill att RKM besvarar nedanstående frågor i sina trafikförsörjningsprogram. Citat från vägledningen.

Frågor som bör belysas beträffande marknadsanalysen i vägledningen för trafikförsörjningsprogrammen

- Vad är viktigast att fokusera på för att kollektivtrafiken ska le till måluppfyllnad?
- Hur kan den kommersiella kollektivtrafiken och den upphandlade trafiken sam-existera för att uppnå målen gemensamt?
- Inom vilka delar kan den kommersiella trafiken bidra till måluppfyllnad? Hur stor del av den trafik och de åtgärder som leder mot mål kopplade till samhällsekonomi bör upphandlas och till hur stor del kan den kommersiella trafiken bättre uppfylla målen?
- Inom vilka delar behöver de regionala kollektivtrafikmyndigheterna handla upp trafik för att klara målen? Inom vilka områden, stråk med mera avser den regionala kollektivtrafikmyndigheten att ta ansvar för trafiken genom beslut om trafikplikt? Vilka krav ställs på denna trafik?
- Vilken typ av data behövs för att genomföra en marknadsanalys som besluts-underlag till trafikförsörjningsprogrammet?
- Hur bör avvägningen se ut mellan den trafik som samhället ska ta ansvar för och den kommersiella trafiken som inte regleras genom avtal?
- Vilka nya och utvecklade avtalsformer finns för att förbättra trafikutbudet för resenären?
- Vilka strategiska val finns för kollektivtrafik i glesbygd/på landsbygd/utanför tätort?

Transportstyrelsens rapport ”Två generationers regionala trafikförsörjningsprogram” som levererades i maj 2017 och som vi ovan kommenterat belyser samma dystra bild om den kommersiella linjetrafikens roll inom ramen för trafikförsörjningsprogrammen,

Texterna i Trafikförsörjningsprogram avseende kommersiell trafik handlar fortfarande om vad som står i lagtexten, snarare än att beskriva egna mål och aktiviteter för att utveckla den kommersiella trafiken. Regionala kollektivtrafikmyndigheter har generellt en positiv inställning när det gäller kommersiell trafik, men agerandet går inte i linje med vad som skrivs. Tillsammans med trafikföretagens låga intresse för kommersiella initiativ förstärks bilden av att "det finns inte någon större potential i vårt län".

Trafikförsörjningsprogrammen saknar detaljerade beskrivningar av principer och riktlinjer för tillträde till terminaler/bytespunkter. Skåne är ett undantag som har tagit fram ett samlat erbjudandet till kommersiella aktörer. Inom Sveriges Bussföretag tycker vi dock att de olika branschaktörerna borde deltagit i arbetet med att ta fram erbjudandet och haft en chans att fått lämna synpunkter. Andra regionala kollektivtrafikmyndigheter står i startgroparna och har påbörjat arbetet med att ta fram transparenta och konkurrensneutrala paketlösningar för kommersiella aktörer. Region Västra Götaland har kommit långt i den processen. De har under året fastställt hur och vad som ska analyseras och bedömas inför beslut om allmän trafikplikt

Det finns idag inga bra exempel på hur kommersiell linjetrafik beskrivs i trafikförsörjningsprogrammen

I ”Vägledning för regionala trafikförsörjningsprogram” finns en mycket tydligare bild av vad en marknadsanalys bör innehålla och vilka frågeställningar som bör ställas i denna så viktiga del av trafikförsörjningsprogrammen som vi beskriver ovan.

Inom Sveriges Bussföretag har vi redan tagit nästa steg och genomfört en workshop om det som händer när ett trafikavtal går ut och en marknadsanalys övergår i en SIU där frågeställningarna och svaren beträffande kommersiell trafik eller inte blir mer detaljerad och påtaglig. Resultatet av denna workshop är ett dokument våra medlemmar kan använda i diskussionerna med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eller Länsstrafikbolagen när kommersiell trafik diskuteras inom ramen för de samråd inför upphandling som förs. Förutom processbeskrivningar så innehåller dokumentet till stor del den typ av information som ett kommersiellt bolag behöver för att ha möjlighet att göra en rationellt ekonomisk riskkalkyl på de linjer som diskuteras.

Region Västra Götaland har initierat ett första samråd inför förändringar och eventuella upphandlingar i ett av landets största trafikstråk, Göteborg-Borås. De vill skapa en gemensam bild av hela stråket när det gäller både upphandlad och kommersiell trafik. Sveriges Bussföretag har här gett input om att följa de steg i trafikförsörjningsprogrammet som handlar om marknadsanalys samt tänka på de olika steg inför en eventuell SIU som vi beskriver ovan.



En mycket god intention från Region Gävleborg

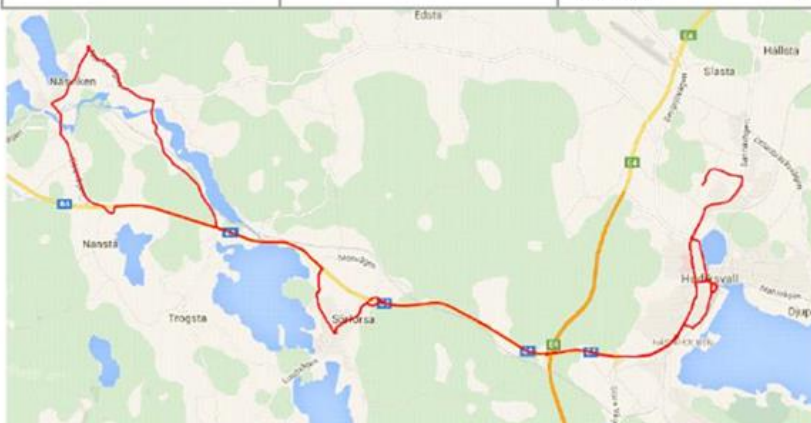
I samrådet som Region Gävleborg arrangerade kom frågeställningen upp om hur marknadsanalysen ska se ut enligt tankarna som finns i den branschgemensamma vägledningen. Under diskussionerna visade regionen upp statistik på olika linjer som innehöll väldigt mycket av det data som en kommersiell aktör skulle vilja se när de får frågan om de kan tänka sig att köra kommersiellt. Vi ser fram mot remissversionen av det nya Trafikförsörjningsprogrammet och all det linjedata som kommer att presenteras enligt nedanstående bild.

21 Hudiksvall-Sörforsa-Hamre-Näsviken

Arbetspendling, Grundskole- och gymnasieresor, serviceresor måndag-fredag samt lördag. Linje 53 kompletterar på kvällar och helger.

Trafiktyp Land Utbudsnivå 3 Område Region Aliaslinjenr 21
 Avtalspart Sambus Avtalsperiod 2014-2024 Incitamentsandel 30%

Resor		Produktion		Ekonomi	
Antal resor	109 303	Antal turkilometer	139 439	Bruttokostnad kr	3 311 490
Personkm	1 027 448	Antal turtimmar	3 739	Intäkt kr	1 762 300
Medelreslängd	9	Antal turer	7 236	Nettokostnad kr	1 549 190
Medel resor/tur	15	Sittplatskm	7 148 852		
Medel resor/dag	299	Turkm/dag	382		
		Turkm/tur	19		
				Nyckeltal	
				Intäktsggrad	53%
				Intäkt kr/resa	16
				Bruttokost. kr/km	24
				Bruttokost. kr/resa	30
				Medelhast. km/h	37
				Kabinfaktor	14%



Frågesammanfattning:

Detta block av rapporten har tagits fram genom inläsning av samtliga trafikförsörjningsprogram.

● Fråga 18: Finns en länk till trafikförsörjningsprogrammet på hemsidan?

Samtliga RKM har en länk till TFP på sin hemsida.

● Fråga 19: Finns en länk till anmälan av kommersiell trafik på hemsidan?

15 utav 21 RKM har en länk och/eller mallar för inträde/utträde på hemsidan.

● Fråga 20: Finns en länk till Vägledningen: "Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning"?

Endast Västernorrland har en länk på sin hemsida till Vägledningen.

● Fråga 21: Har ni reviderat TFP under 2015?

13 av 21 RKM har reviderat sitt program under 2016.



	Fråga 18: Finns en länk till trafik försörjningsprogrammet på hemsidan?	Fråga 19: Finns en länk till anmälan av kommersiell trafik på hemsidan?	Fråga 20: Finns en länk till Vägledning: "Bytes punkter – övergripande principer för tillträde och prissättning"?	Fråga 21: Har ni reviderat TFP under 2016?
Dalarna	Ja	Nej	Nej	Nej
Gävleborg	Ja	Ja	Nej	Ja
Västernorrland	Ja	Ja	Ja	Nej
Jämtland	Ja	Ja	Nej	Nej
Skåne	Ja	Ja	Nej	Ja
Blekinge	Ja	Nej	Nej	Ja
Kronoberg	Ja	Ja	Nej	Nej
Kalmar	Ja	Ja	Nej	Nej
Jönköping	Ja	Nej	Nej	Ja
Västra Götaland	Ja	Ja	Nej	Ja
Halland	Ja	Nej	Nej	Ja
Västerbotten	Ja	Ja	Nej	Ja
Norrbotten	Ja	Ja	Nej	Ja
Uppsala	Ja	Ja	Nej	Ja
Sörmland	Ja	Ja	Nej	Nej
Östergötland	Ja	Ja	Nej	Ja
Örebro	Ja	Ja	Nej	Ja
Västmanland	Ja	Ja	Nej	Nej
Stockholm	Ja	Nej	Nej	Ja
Värmland	Ja	Ja	Nej	Ja
Gotland	Ja	Nej	Nej	Nej

Fråga 22, När ska ni revidera ert TFP?

Dalarna	2017
Gävleborg	Revidering påbörjad och nytt program antas 2016.
Västernorrland	2017.
Jämtland	2020
Skåne	Finns ingen ny tidsplanering
Blekinge	2020 (revidering vart fjärde år)
Kronoberg	TFP ska aktualitets prövas vart 4e år. Så nästa gång är 2018-2019
Kalmar	2017
Jönköping	2020
Västra Götaland	Ej bestämt
Halland	Tidigast 2019
Västerbotten	2019 enligt plan, annars fortlöpande varje år om det anses behövt
Norrbotten	Ej bestämt
Uppsala	Ej bestämt
Sörmland	Beslut tas 2017 om när nästa revision ska ske
Östergötland	Ej bestämt
Örebro	Ej bestämt
Västmanland	Under kommande mandatperiod
Stockholm	2017
Värmland	2021
Gotland	2017

På vilket sätt beskrivs den kommersiella trafikens förutsättningar i Trafikförsörjningsprogrammet?

De hänvisningar som beskrivs i nedanstående texter är hänvisningar till varje regions Trafikförsörjningsprogram och inte hänvisningar i denna rapport.

● Dalarna (oförändrad från förra året)

I den uppdaterade versionen för perioden 2015-2019, under kap 4.4 "Kommersiell trafik", beskrivs nuvarande marknadsandel och subventioneringsgrad. Idag finns det kommersiell tågtrafik på Siljans banan och Dalabanan. Man anser att det är svårt (även i storstadsområden) att bedriva kommersiell trafik eftersom långa avtalstider är attraktiva för både tåg- och bussoperatörer. Likaså menar man att kapacitetsbristen på nuvarande järnvägsnät är ett hinder för både upphandlad och kommersiell trafik. Att starta kommersiell trafik på sträckor som inte trafikeras idag anses vara enda möjligheten - samtidigt ser man sannolikheten som liten. I kap 5 anges var en anmälan ska skickas till. Texten beskriver inte vad som ska ingå i anmälan. I Dalarna finns ingen lokal kommersiell trafik. Den kommersiella trafiken går uteslutande över länsgräns till större orter i angränsande län eller längre. Detta medför att all kollektivtrafik i länet är mer eller mindre subventionerad och därmed upphandlad.

● Gävleborg

Region Gävleborg beskriver i sin RTFP under kapitlet "Kommersiell trafik" att utvecklingen av kommersiell än så länge har varit blygsam och att denna typ av trafik huvudsakligen idag är interregional. Bland annat så sker samarbete mellan Xtrafik och SJ där Xtrafik köper lediga platser inom Gävleborg samt till och från Sundsvall. Möjlighet till liknande samarbete finns även för den regionala och interregionala busstrafiken. I en bilaga till programmet beskrivs också den kommersiella trafikens tillgänglighet till den regionala kollektivtrafikens bytespunkter.

● Västernorrland (oförändrad från förra året)

Ägarnas intentioner för kommersiell trafik finns beskrivna. De har idag en kommersiell expressbusslinje (ersatte tidigare busslinje 100.) RKM kommer inte att avstå att ta trafikpliktsbeslut även om det finns intressen från kommersiella aktörer, däremot ska de försöka underlätta för företagen att bedriva kommersiell trafik.

● Jämtland

Det är önskvärt att den kommersiella trafiken kan utvecklas i större omfattning i regionen. Man beskriver att kommersiell trafik ska ha tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser, väntsalar, resecentra och informationssystem på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. I Jämtlands län finns kapacitetsproblem vid busstationer under mycket korta perioder på morgon och eftermiddag skoldagar, i övrigt finns god kapacitet. Man beskriver hur man arbetar med upphandlingar genom SIU och beslut om allmän trafikplikt. Man menar att det är svårt att bedriva verksamhet på helt kommersiella grunder eftersom den allmänna kollektivtrafiken är skattefinansierad, kommersiella alternativ är därmed få och anpassade för särskilda ändamål. Exempelvis skidbusstrafik i Åre, Funäsdalen och Vemdalen under vintersäsongen jul-påsk. Kommersiell trafik har bedrivits på sträckan Duved-Ytterån, trafikföretaget fick då tillgång till den infrastruktur de efterfrågade på ett kostnadsneutralt och transparent sätt.

● **Skåne (oförändrad från förra året)**

Region Skåne är positiv till kommersiell trafik och uppfattar kommersiella initiativ som bra möjligheter att utveckla och bredda trafikutbudet till kunderna. I det nya TFP framgår en positiv inställning och vilja till aktiv samverkan. Ett samlat erbjudande utifrån lagens möjligheter har tagit fram och en separat bilaga redovisar befintlig kommersiell trafik i länet (bilaga 6). Det finns en tydlig processbeskrivning avseende vilka förutsättningar som gäller för kommersiell trafik. (sid 51) och Regions Skåne har tagit fram ett samlat erbjudande med ett basutbud och tilläggstjänster för kommersiella aktörer (Bilaga 12). I bilaga 13 ges en översiktlig bild över kollektivtrafikens marknadsandelar, resande och trafikekonomi som underlag för bedömning för en kommersiell aktör.

● **Blekinge**

Region Blekinges RTFP 2016-2019 beskrivs att hållningen till kommersiella aktörer är generös eftersom dessa ses som ett komplement. Enligt uppgifter från samråd med dessa aktörer saknas marknadsmässiga förutsättningar då så låga priser efterfrågas. En handbok ska under perioden för den gällande RTFP:n tas fram för kommersiella aktörer. För 2016 beskrivs att tre det finns tre linjer anmälda för kommersiell trafik för trafik mellan Karlskrona och flygplatsen i Ronneby. För Ronneby och de västra delarna av Blekinge beskrivs det att det saknas marknadsmässiga möjligheter till kommersiell trafik.

● **Kronoberg**

RKM i Kronobergs län har en grundläggande positiv hållning till kommersiell trafik och ser den som ett värdefullt komplement till den upphandlade trafiken. Kronobergs struktur och den genomlysning av behov och utbud som genomförts visar emellertid inte på omfattande möjligheter att bedriva kollektivtrafik på kommersiella grunder i länet. Etableringen av kommersiell trafik ska oavsett detta underlättas, bland annat genom tillgång till funktioner som gör att ”hela resan perspektivet” blir möjligt för resenären. Det är alltid resenärens behov som ska stå i centrum då upphandlad och kommersiell trafik ska samverka. (sid 8) Den kommersiella trafiken utgör i nuläget en i princip obefintlig del av det totala kollektivtrafikutbudet i Kronoberg.

● **Kalmar (oförändrad från förra året)**

Dagens kommersiella trafik beskrivs kort i kap 3.4.5. RKM ser att kommersiella initiativ kan bli viktiga komplement till upphandlad trafik och är positiv till samverkan. Identifierar flygbuss (Kalmar) och korta pendlingssträckor under sommarsäsongen som möjlig kommersiell trafikering (kap. 6.7) Inriktningen för bytespunkter och terminaler är att hitta lösningar som säkerställer tillträde utan att konkurrens uppstår mellan samhällsfinansierad och kommersiell trafik.

● **Jönköping (oförändrad från förra året)**

RKM är positiv till kommersiella initiativ och öppen för dialog men har efter överläggningar med företrädare funnit att det inte finns något intresse i länet. Trafikpliktsbeslut ska föregås av SIU för att kontrollera kommersiellt intresse. Bytespunkter i kollektivtrafiken ska kunna angöras och vara tillgängliga för all kollektivtrafik, kommersiell som upphandlad, på lika villkor. Eventuella avgiftssystem och principer för tilldelning av plats vid kapacitetsbrist bör utformas enligt i förväg fastställda och transparenta kriterier.

● **Västra Götaland(oförändrad från förra året)**

Mycket bra processbeskrivning för avvägning trafikpliktsbeslut kontra kommersiell trafik, bedömning av vilken trafik som skulle kunna köras kommersiellt, samverkansformer och tillgång till bytespunkter och biljettsamverkan. (kap 3.4-8)

● **Halland (oförändrad från förra året)**

Beskriver till stor del enbart lagens intentioner. Inför kommande upphandlingar ska marknadens möjlighet värderas där långsiktighet och TFP:s mål blir ett tungt vägande argument. RKM ska precisera hur bytespunkter och terminaler får användas och till vilken kostnad. (kap 1.1.3)

● **Västerbotten**

(sida 20) Frånsett Lapplandspilen och Y-buss som också fyller en viss regional funktion så finns det i dagsläget ingen kommersiell busslinjetrafik i länet. Myndigheten ser dock positivt på hur upphandlad och kommersiell trafik kan förstärka varandras attraktivitet och öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråk som helhet, vilket redan sker till exempel på Botniabanan mellan Umeå och Sundsvall. Kommersiella linjer skulle kunna fånga upp en del av den resandepotential som av olika skäl inte fångas upp i den upphandlade trafiken. Kollektivtrafikmyndigheten kommer inte satsa på att främja kommersiell trafik som ersätter befintlig upphandlad trafik, utan satsar istället på att främja tillkommande, kompletterande kommersiell trafik som ökar totalutbudet till resenären. Det finns flera områden att utreda, bland annat tillgången till kollektivtrafikens infrastruktur. Eftersom trycket varit svagt, har formerna för tillgång till infrastruktur ännu inte utretts särskilt för Västerbotten.

● **Norrbotten (oförändrad från förra året)**

Intentioner finns beskrivna och RKM har en allmän positiv inställning. RKM bedömer att endast en liten del av trafiken i länet har potential för kommersiell lönsamhet. (sid 19) Ingen kapacitetsbrist vid bytespunkter/terminaler idag, men om det sker kan det påverka åtgärder som prissättning och tidsstyrning(sid 26).

● **Uppland**

Utöver den avtalade kollektivtrafiken finns kommersiell trafik både som buss och tågtrafik i länet. Landstinget ser att både offentligt initierad som kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Utgångspunkten är, i enlighet med lagstiftningens intentioner, att kommersiell trafik på sikt ska utgöra ett större inslag i den regionala kollektivtrafiken. Bedömningen ska väga in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Landstinget kommer i dessa fall dessutom låta genomföra en särskild riskanalys. Riskanalysen undersöker de grundläggande principerna för kommersiell trafik – att trafiken inte förutsätter subventioner och att det finns betalningsvilja hos resenären att betala hela kostnaden för tjänsten, samt att trafikföretaget har vilja och beredskap att investera i trafiken och utsätta sig för full konkurrens. Långsiktighet och stabilitet är en grundläggande faktor för att behålla resenärernas förtroende för kollektivtrafiken och för att kunna bidra till regionens mål.

● **Sörmland (oförändrad från förra året)**

RKM utgår från att den kommersiella trafiken har liten potential i länet, men uppmuntrar eventuella initiativ. Man är öppen för biljettsamverkan om kommersiell trafik uppfyller samma krav som för upphandlad trafik. Utgår från Vägledningen avseende tillträde till bytespunkter och terminaler men ser idag ingen kapacitetsbrist. Beskriver processen för trafikpliktsbeslut samt att SIU ska ligga som grund för bedömning av eventuellt trafikpliktsbeslut.

● **Östergötland**

RKM har en positiv inställning till kommersiella initiativ och ser trafiken som ett komplement till samhällsfinansierad trafik. RKM ser också positivt på samarbete för att kunna bidra till en större bredd för kunderna. RKM har tagit fram detaljerade riktlinjer, regler och villkor för hur kommersiella aktörer kan få tillgång till offentlig ägd infrastruktur vilka också finns presenterade på hemsidan.

● **Örebro (oförändrad från förra året)**

Alla kollektivtrafikföretag som bedriver regional kollektivtrafik ska på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor ha tillträde till hållplatser och bytespunkter i länet. Kollektivtrafikmyndighetens ambition är att med en god dialog med väghållare och ägare av resecentra kunna tillgodose att tillräcklig kapacitet för den planerade trafiken finns. Kollektivtrafikmyndighetens förhoppning är därför att åtgärder som prisstyrning och tidstyrning inte ska vara nödvändiga för att klara kapacitetskraven. I Örebro län bedöms kapacitetsbrist vid bytespunkter i första hand kunna uppstå vid Örebro resecentrum. Utgår från Vägledningen när det gäller principer för tillträde till bytespunkter och terminaler.

● **Västmanland (oförändrad från förra året)**

Beskriver hur både kommersiell och upphandlad trafik ska främjas för att uppnå målen om en ökad kollektivtrafikandel. I dagsläget finns ingen efterfrågan på tillträde på hållplatser och bytespunkter från kommersiella aktörer, men om efterfrågan uppstår avser myndigheten att lösa de eventuella kapacitetsproblem som i så fall kan uppkomma.

● *Stockholm (oförändrad från förra året)*

RKM ser kommersiell trafik som en tillgång och att den därför ska ges samma förutsättningar som den upphandlade trafiken. Har bland annat genom samråd identifierat vissa områden som har stor potential och beskriver detaljerat inriktning och förutsättningar för kommersiell trafik (kap 4-5 samt sid 14 -17 i kortversion).

● *Värmland (oförändrad från förra året)*

I programmet beskrivs hur den nya lagstiftningen syftar till att öppna kollektivtrafikmarknaden för kommersiell trafik som bedrivs utan skattesubventioner. Därför betonas särskilt att villkoren för tillträde till bytespunkter och annan infrastruktur ska vara utformade så att tillträde sker på lika villkor. För resenären är det, för att fullt ut dra nytta av eventuella kommersiella linjer, betydelsefullt att det skapas förutsättningar för biljettsamverkan mellan de kommersiella aktörerna och den offentligt finansierade trafiken. I det arbetet bör myndigheten ha en aktiv roll. I Värmlands län utgörs den kommersiella trafiken av interregional tågtrafik som utförs av SJ AB och Tågakeriet i Bergslagen AB, samt interregional busstrafik som bedrivs av Swebus Express.

● *Gotland (oförändrad från förra året)*

Kort beskrivning. "Omfattningen av kommersiell trafik är svår att bedöma på sikt. Fram till nu har det funnits i väldigt liten omfattning och sannolikheten att det kan komma att förändras i någon högre utsträckning är liten. Undantag kan dock finnas under sommarperioderna, då befolkningsunderlaget ökar på Gotland. Viss sommartrafik till turist-anläggningar liksom buss till flygplatsen har funnits och finns." (sid 21)



Referenser

2 generationers trafikförsörjningsprogram 2017. (u.d.). Hämtat från <http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/tva-generationers-trafikforsorjningsprogram-vers-01.00.pdf?downloadid=152918>

EG. (u.d.). EG nr 1370/2009.

EG Förordningen 1370/2007. (u.d.).

En förbättrad Kollektivtrafik ? 2014. (u.d.). Hämtat från http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/rapport_2014_13_en_foerbaettrad_kollektivtrafik_-_utvaerdering_av_tvaa_reformer.pdf?t_id=1B2M2Y8AsgTpgAmY7PhCfg%3d%3d&t_q=Rapport+2014%3a13&t_tags=language%3asv%2csiteid%3af9e4ecf2-4fe2-49ec-bd2f-7b6540d3eb17&

Fler funktionsupphandlingar i lollektivtrafiken 2017. (u.d.). Hämtat från https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%c3%b6rbunden/BuA/Rapporter/TRAN0009_Rapport_KostnKollektivtraf2017.pdf?epslanguage=sv

Kollektivtrafiken en uppföljning 2016. (u.d.). Hämtat från www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/rapport-fran-riksdagen/kollektivtrafiklagen---en-uppfoljning_H30WRFR14

Resplaneraren Resrobot. (u.d.). Hämtat från <https://www.resrobot.se/>

Resplus Biljettsamarbete. (u.d.). Hämtat från <https://samtrafiken.se/tjanster/resplus/>

Statistik om bussbranschen april 2017. (u.d.). Hämtat från http://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%c3%b6rbunden/BuA/Rapporter/Statistik%20om%20bussbranschen%202016.pdf

Svenskt Kvalitets Index 2017. (u.d.). Hämtat från http://www.kvalitetsindex.se/wp-content/uploads/2017/05/SKI_Pressrelease_transport17.pdf

Vägledning Regionala trafikförsörjningsprogram 2015. (u.d.). Hämtat från <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/vagledning/vagledning-regionala-trafikforsorjnings-programmet/>

Vägledning Terminaler och bytespunkter 2012. (u.d.). Hämtat från <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/vagledning/vagledning-bytespunkter/>



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Bussföretag
Transportföretagen
Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress: Storgatan 19
Telefon: 08 762 71 00
bussinfo@transportforetagen.se
sverigesbussforetag.se

