



TSG  
2017-3176

# Intermodala passagerartransporter

Förutsättningar, hinder och möjligheter för en svensk marknad

© Transportstyrelsen  
Sjö- och Luft, Väg och Järnväg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2017-3176

ISBN

Författare Malin Lokrantz, Jonas Noreland, Jonathan Sundin och Christina Berlin

Månad År Februari 2018

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

Den här rapporten är en fristående fortsättning på arbetet om intermodala godstransporter. Den ska ge Transportstyrelsen bättre kunskap om de intermodala alternativ som finns för passagerartransporter, och även ge inblick på den svenska marknaden av intermodala produkter.

Arbetet har genomförts i samarbete mellan avdelningarna Sjö- och luftfart samt Väg och järnväg.

Norrköping och Borlänge, februari 2018

Elin Roos

Sektionen för marknad

Sjö- och luft

Anders Ullvén

Sektion omvärld

Väg och järnväg

## Sammanfattning

Om Transportstyrelsen ska kunna verka på ett ändamålsenligt sätt och bidra till ett mer hållbart transportsystem, är det av stor vikt att vi ökar vår förståelse för passagerarnas behov gällande intermodala resor. Ett sätt att göra det är att öka vår kunskap om den intermodala marknaden. Med utgångspunkt i det arbete som Transportstyrelsen gjorde med intermodala godstransporter under 2016, ser vi ett behov av att studera även *passagerartransporter* där flera trafikslag ingår. För oss är den här rapporten ett led i att få större kunskap om resenärers villkor över trafikslagsgränserna.

Rapporten ger en inblick i marknaden för intermodala passagerartransporter och förtydligar Transportstyrelsens roll i sammanhanget utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Vi genomförde dels en litteraturstudie för att få en bild av hur intermodala passagerartransporter beskrivs, dels telefonintervjuer med aktörer som representerar olika trafikslag och olika delar av transportmarknaderna.

Transportstyrelsen bör, i större omfattning än idag, anta ett intermodalt perspektiv och ta reda på hur resenärers villkor kan komma att påverkas av till exempel reglering som föreslås. Vi bör också fortsätta arbeta med intern samordning vad gäller funktionshinderade möjligheter att resa. Och vi bör hålla fast vid utifrån och in- perspektivet – det kan tydliggöra vår roll och våra möjligheter att agera på det här området.

I Sverige finns ett begränsat utbud av intermodala produkter i enlighet med den definition av sådana produkter som valts för den här rapporten. Motiven till att introducera och marknadsföra en intermodal produkt varierar beroende på vilken del av transportkedjan som representeras. Att intermodala produkter inte har fått något större genomslag i Sverige kan förmodligen förklaras av demografiska och geografiska faktorer.

Det verkar behövas en part som samordnar och målstyr utvecklingen för intermodala resor. Miljöperspektivet, den enskilde resenärens rätt till ersättning, funktionshinderade tillgänglighet i samband med resan – dessa är exempel på områden där vi behöver ta ett samlat grepp. Annars finns det en risk för att varje aktör arbetar enbart utifrån sitt eget intresse. Eftersom Transportstyrelsen arbetar med tillsyn, tillstånd och regelgivning kan vi behöva ta hänsyn till att reglerna ska fungera även i intermodala kedjor.

## Summary

If the Swedish Transport Agency is to better serve its purpose and contribute to a more sustainable transport system, it is essential that we have an understanding of passengers' needs concerning intermodal transport. One way to achieve this is by increasing our knowledge of the intermodal market. In the light of our 2016 study of intermodal freight transport, we see a need to conduct a corresponding study of *passenger transport*. We have produced this report as a stage in the process of gaining more knowledge about the circumstances shaping passenger situations across transport boundaries.

In this report, we provide insight into the market of intermodal passenger transport, and clarify our role from a sustainability perspective. We have conducted literature research as well as telephone interviews with representatives of different modes of transport and different parts of the market.

The Swedish Transport Agency should, to a greater extent than today, adopt an intermodal perspective and look into the potential effects of proposed regulations on passengers' situations. In addition, we should continue to work on internal coordination regarding disabled persons' access to transport. And we should continue to apply an external perspective – it may contribute to clarifying our role and our possibilities to act in this field.

The supply of intermodal products, in accordance with the definition of those products chosen for this report, is limited in Sweden. The motives for introducing and marketing an intermodal product vary, depending on which part of the transport chain that is represented. The modest impact of intermodal products in Sweden can probably be explained by demographic and geographic factors.

Furthermore, there seems to be a need for an appointed party to coordinate and target the development of intermodal travel. The environmental perspective, travellers' right to compensation, the accessibility of disabled persons in connection with the trip – these are examples of fields where we need to work broadly. Otherwise, there is a risk that individual operators will work solely out of self-interest. As supervision, permits and regulations all fall within our area of responsibility, we have to take into account that some of our regulations must be applicable throughout the transport chain.

## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>5</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte och frågeställningar .....	8
1.3 Metod .....	8
1.4 Avgränsningar.....	9
1.5 Disposition .....	9
<b>2 TRANSPORTSTYRELSENS UPPDRAG OCH VERKSAMHET .....</b>	<b>10</b>
<b>3 HUR LITTERATUREN BESKRIVER PASSAGERARTRANSPORTER MED FLERA TRAFIKSLAG .....</b>	<b>10</b>
<b>4 INTERMODALA EXEMPEL .....</b>	<b>13</b>
4.1 Internationella exempel.....	13
4.2 Nationella exempel .....	13
4.3 Nationella pendlarexempel .....	14
<b>5 INTERVJUER MED INFRASTRUKTURFÖRVALTARE, OPERATÖRER OCH RESENÄRSFÖRETRÄDARE .....</b>	<b>15</b>
5.1 Om intermodala resor och intermodala produkter .....	15
5.2 Möjligheter och framtiden .....	16
5.3 Förutsättningar för det intermodala resandet .....	17
5.4 Kritiska faktorer för intermodalt resande och hinder som gör att utvecklingen inte går framåt.....	18
5.5 Samordning och styrning .....	19
<b>6 ANALYS OCH DISKUSSION .....</b>	<b>20</b>
<b>7 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER.....</b>	<b>23</b>
<b>REFERENSER.....</b>	<b>26</b>
<b>BILAGA 1.....</b>	<b>28</b>
1. Intervjuguide – infrastrukturförvaltare .....	28
2. Intervjuguide – Konsumentverket .....	28
3. Intervjuguide – operatörer som utför/skulle kunna erbjuda en intermodal produkt .....	29
4. Intervjuguide – resenärsorganisation .....	29

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Europa ställs inför ett antal utmaningar som kommer att påverka transporterna och resandet. Bland annat måste växthuseffekten minskas, att olja är en ändlig resurs beaktas och den trängselproblematik som finns i många städer, på flygplatser och i hamnar måste omhändertas. (Kommissionen, 2011; Mobiel21, 2016) Ett sätt att hantera dessa utmaningar är att integrera de olika trafikslagen bättre och därigenom förbättra den övergripande effektiviteten i transportsystemet. Om detta faller väl ut kommer de intermodala passagerartransporterna att resultera i användarvänliga alternativ för resenären. (Mobiel21, 2016)

Flygplatser, hamnar och järnvägs-, tunnelbane- och busstationer bör i större utsträckning kopplas samman och utgöra intermodala knutpunkter för resenärer menar till exempel Europeiska kommissionen (2011).

Webbaserad information och elektroniska boknings- och betalningssystem som omfattar alla trafikslag gör det enklare att resa multimodalt. Därtill behövs ”en lämplig uppsättning” av passagerarnas rättigheter när det gäller kollektivtrafiken. (Kommissionen, 2011) För att uppnå det sömlösa intermodala systemet för resande måste aktörer dessutom samarbeta, vilket inte är självklart i ett system som präglas av hård konkurrens (Mobiel21, 2016).

Kommissionen har därför inlett ett arbete med att kartlägga den europeiska marknaden för intermodala produkter. Beroende på resultatet från kartläggningen och vilka slutsatser som dras från den allmänna konsultation som arrangerades under våren 2017 kommer Kommissionen troligtvis att föreslå ett regelverk eller någon annan form av utvärdering för denna typ av resor. Under 2018 ska någon form av styrning som avser interurbana resor med flera trafikslag föreslås.

Med utgångspunkt i det arbete som gjordes 2015–2016 med avseende på intermodala godstransporter såg vi ett behov av att studera passagerartransporter där flera trafikslag ingår (Transportstyrelsen, 2016). För Transportstyrelsen som arbetar med regelgivning, tillsyn och tillstånd för alla trafikslagen, är detta en aktuell fråga ur ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Om vi ska kunna verka på ett ändamålsenligt sätt och bidra till ett hållbart transportsystem är det viktigt att vi förstår transportköparna och deras behov gällande att kunna resa från en punkt till en annan. Ett sätt att öka förståelsen för transportköparnas behov är att öka kunskapen om hur

marknaden för dessa passagerartransporter fungerar. Det kan till exempel handla om att få en ökad förståelse för hur en regel för ett trafikslag kan inverka på de andra och försvåra eller underlätta för resenärerna. Det kan även vara av vikt i vårt samverkansarbete med andra myndigheter eller där vi kan påverka internationella organ.

I den här studien uppnår vi det genom att studera marknaden för passagerartransporter där flera trafikslag ingår och beskriva den i termer av produkter, aktörer och dessutom försöka fånga något om resenärers upplevelse av resan. I samband med en kartläggning kan även möjligheter och problem med transporterna samt Transportstyrelsens ansvar identifieras.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Denna studie syftar till att;

Ge en inblick i marknaden för intermodala passagerartransporter samt att klargöra Transportstyrelsens roll i sammanhanget utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

För att kunna uppfylla syftet ska följande frågeställningar besvaras;

- Vilka aktörer och produkter finns det, hur kan produkterna beskrivas, vilka aktörer är intresserade av att erbjuda produkterna och vilket motiv har de?
- Har det funnits intermodala produkter som inkluderar flera trafikslag som inte längre finns? Varför erbjuds de inte längre, vilka problem identifierades?
- Vilka faktorer möjliggör respektive försvårar i samband med byte av trafikslag på en resa? Kan gälla perspektiv för passagerare, infrastrukturförvaltare och operatörer.
- Finns det åtgärder som kan underlätta det intermodala resandet mellan två destinationer? Kan gälla perspektiv för passagerare, infrastrukturförvaltare och operatörer.
- Vilken roll har Transportstyrelsen när det gäller intermodalt resande?

## 1.3 Metod

Inledningsvis genomfördes en litteraturstudie för att få en bild av hur intermodala passagerartransporter beskrivs i litteraturen. Därefter har vi genomfört tio telefonintervjuer med aktörer som representerar såväl olika trafikslag som olika delar av transportmarknaderna för att få svar på frågeställningarna. I bilaga 2 finns en förteckning av intervjuade personer som kan fås på begäran.



Varje intervju har pågått 30–60 minuter och efter intervjun har respektive respondent fått möjlighet att läsa igenom minnesanteckningar från intervjun för att föreslå eventuella kompletteringar eller korrigeringar. Några intervjuer spelades in efter godkännande av respondenten för att inte värdefull information skulle missas. Intervjumallar återfinns i bilaga 1.

#### **1.4 Avgränsningar**

Utgångspunkten har varit att studera längre intermodala resor, det vill säga den typ av resor som inte görs med regelbundenhet. Dagliga resor som arbetspendlingsresor med kollektivtrafik inom tätorter och byten mellan tunnelbana, pendeltåg, lokalbuss och spårvagn har vi därför inte tittat på specifikt. Däremot nämner vi dessa resor i samband med definitioner av bytestpunkter och nationella intermodala exempel.

Ambitionen att inte studera de kollektiva resorna handlar bland annat om att kollektivtrafiken, speciellt i en större tätort, många gånger har viss tidtabellsanpassning mellan trafikslagen och är uppbyggd för byten mellan till exempel bussar eller tunnelbana/pendeltåg med hjälp av korta gångavstånd mellan hållplatser.

Vaneresenären (eller pendlaren) har dessutom oftast skaffat sig tillräcklig information om sina resealternativ. En sällanresenär som ska ge sig ut på en längre intermodal resa behöver mer kunskap och information.

Eftersom vi framförallt riktar fokus mot att belysa den intermodala marknaden i termer av aktörer, produkter och motiv för att erbjuda olika produkter tar rapporten särskilt avstamp utifrån utbudssidans perspektiv.

#### **1.5 Disposition**

Vi inleder rapporten med definitioner av olika begrepp som är centrala för det här arbetet och vad de betyder i det här sammanhanget. I det andra kapitlet ger vi en bakgrund till frågeställningarna och beskriver syfte, metod och avgränsningar. Vi beskriver Transportstyrelsens uppdrag och verksamhet i kapitel 2. I kapitel 3 tittar vi på exempel på hur intermodala lösningar presenteras i litteraturen. Kapitel 4 ger exempel på intermodala lösningar mellan olika trafikslag, både internationellt och nationellt. I kapitel 5 sammanfattar vi de viktigaste slutsatserna av intervjuerna i form av möjligheter, förutsättningar, kritiska faktorer och hinder för intermodala personresor. Analys och tillhörande diskussion finns i kapitel 6. Slutligen avrundar vi med slutsatser och rekommendationer i kapitel 7.

## 2 Transportstyrelsens uppdrag och verksamhet

Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen beskriver att myndighetens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska även verka för att de transportpolitiska målen uppnås och verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Utöver det övergripande målet finns även funktionsmålet för tillgänglighet och hänsynsmålen för säkerhet, miljö och hälsa.

Inom passagerartrafik har Transportstyrelsen ansvar för till exempel tillgänglighet och användbarhet för fordon och byggnader inom kollektivtrafiken samt godkännande av bussar, järnvägsfordon och infrastruktur innan de tas i bruk. Vi kontrollerar att regler för bussar, fartyg och kollektivtrafik efterlevs och att passagerarförordningarna följs.

Transportstyrelsen har även ett uppdrag att följa transportmarknaderna inom vår marknadsövervakning som rör frågor om villkor för marknadstillträde, konkurrenvillkor och villkor för köpare av såväl passagerar- som godstransporter. Denna rapport är främst en del av Transportstyrelsens arbete inom marknadsövervakningen.

## 3 Hur litteraturen beskriver passagerartransporter med flera trafikslag

I litteraturen om passagerartransporter används ibland begreppen multimodal och intermodal näst intill synonymt, till skillnad från godstransporter där det finns en tydligare distinktion mellan en intermodal och en multimodal godstransport. En intermodal godstransport är en transport av en enhetslastbärare som skiftar trafikslag minst en gång medan en multimodal godstransport inte nödvändigtvis använder sig av en enhetslastbärare (Transportstyrelsen 2016). Resonemanget om en enhetslastbärare som den stora skillnaden mellan intermodal och multimodal är inte direkt applicerbart på passagerartransporter. Under kapitel 5 följer beskrivningar av intermodalitet utifrån de intervjuades definitioner.

Flera trafikslag har länge kombinerats för transporter både inom tätorten och för längre resor. Exempelvis har människor tagit bilen eller tåget till flygplatsen. Forskning har identifierat några verktyg och mekanismer som främjar multimodala lösningar: multimodal infrastruktur och fordonsutrustning, smarta multimodala tjänster samt support och marknadsföring. Pendling kan även delas in i interregional pendling och pendling inom tätorten, se tabell 1. (Mobiel21, 2016)

Tabell 1, Pendling kan delas upp i pendling inom tätorten och interregional pendling

<b>Interregional pendling</b>	
<b>Flyg - annan kollektiv transport</b>	Flertalet städer har utvidgat tunnelbanenätet eller tågnätet till flygplatserna.
<b>Bil på eller till tåg</b>	Flera system för persontransporter av tåg erbjuder tjänster som medger att resenärer kan ta med sig bilen. Dessa består vanligtvis av vagnar som kan lastas med bilar kompletterat med passagerarvagnar.
<b>Tåg på eller till båt</b>	Färjor för transport av tåg, för såväl gods som för passagerare.
<b>Pendling inom tätorten</b>	
<b>Bil - kollektiv transport</b>	Bilen kan användas såsom enda transportmedel likväl såsom i kombination med någon annat trafikslag.
<b>Buss - tåg</b>	Flera städer binder samman sitt järnvägsnätverk med sitt bussnätverk. Detta möjliggör för pendlare att ta tåget till ställen som vanligtvis inte har tåganslutningar.
<b>Cykel - kollektiv transport</b>	Överallt i världen används cykeln till och från stationer för andra transportsätt.

Kommissionen framhåller dock att det inte går att tvinga fram en ny syn på rörlighet. För att främja ett mer hållbart beteende måste bättre rörlighetsplanering aktivt uppmuntras. Både när det gäller resor och varutransporter måste det finnas fri tillgång till information om olika transportmedel, om hur de kan kombineras och om deras inverkan på miljön. Smart intermodal biljettförsäljning enligt gemensamma EU-normer som respekterar EU:s konkurrensregler är en viktig faktor. (Kommissionen, 2011)

Flyg och tåg är den kombination som en stor del av forskningen, men även annan litteratur, om längre resor beskriver. Chiambaretto och Decker (2012) beskriver att ett flertal intermodala avtal mellan de som tillhandahåller flyg- och tågtransporter har undertecknats på den europeiska marknaden under de senaste 15 åren. Även om dessa avtal omfattar en överenskommelse mellan till exempel ett flygbolag och en tågoperatör angående ett samarbete som handlar om att erbjuda en transportlösning, kan ett sådant samarbetsavtal vara utformat olika, se tabell 2.

Tabell 2, Samarbeten för intermodala lösningar mellan luftfart och järnväg i Europa (bearbetad från Chiambaretto and Decker 2012)

Produktnamn	Ingående parter	Samarbetets omfattning
Rail & Fly	Deutsche Bahn och fler än 70 flygbolag, fler än 5 000 rutter	Biljettförsäljning
TGV AIR	Statliga järnvägsbolaget i Frankrike (SNCF) samarbetar med fler än 10 flygbolag.	En bokning för en hel resa, viss integrering av IT-system.
Källa: Air France (u.å.)		
AIRail	Lufthansa och Deutsche Bahn för rutter Frankfurt-Köln och Frankfurt-Stuttgart	Samordning av bagagehanteringen och andra närliggande tjänster.
Källa: Lufthansa (u.å.)		

De flesta intermodala lösningar innebär att ett flygbolag är verksamt på en sträcka som opereras av en järnvägsoperatör för att erbjuda anslutningar till flygbolagets sträcka. Det kan även handla om en samarbetsform där en tågoperatör bedriver trafik på samma sträcka som flygbolaget, det kan vara fördelaktigt när det till exempel är dålig lönsamhet på korta sträckor. Dessutom kan miljöskäl utgöra ytterligare en anledning (Chiambaretto och Decker, 2012).

Xia och Chang (2016) menar, med grundantagandet om att det råder trängsel på en hub-flygplats, att intermodala lösningar får effekter på konkurrensen vad gäller biljettprisnivåer, trafikvolym och social välfärd. De visar att alternativet höghastighetståg föredras på transportmarknader med korta och medellånga distanser. Dessutom visar de att transport med enbart luftfart föredras framför en kombination av flyg och tåg med undantag för resor med korta distanser.

En ökning av tågets hastighet samt samordning av tider mellan anslutningar tåg – flyg reducerar biljettpriset på flygbiljetten på linjen där höghastighetståg och flyg konkurrerar, men priset på tågbiljetten kan både öka och minska. Om ett flygbolag inte kan tillhandahålla service för alla destinationer på grund av trängsel på flygplatsen kommer de att flytta verksamheten från den marknad där de har mindre konkurrensfördel.

Eurocontrol (2005) beskriver ett antal fördelar och risker för olika parter; passagerare, flygplatser, flygbolag, förvaltare av järnvägsspår, tågoperatörer samt privata investerare i infrastruktur. Genom att utnyttja intermodala alternativ kan start- och landningstider frigöras och ett flygbolag kan till exempel minska sina kostnader genom att ersätta olönsam feedertrafik medan de fortfarande kan erbjuda transporttjänsten. Men intermodala projekt kräver ofta stora investeringar och tidsspannet är långt mellan kostnaden för projektet och intäkten för den gjorda investeringen.

## 4 Intermodala exempel

Nedan följer ett antal exempel, såväl internationella som nationella, på intermodala lösningar inom samtliga trafikslag med olika kombinationer mellan trafikslagen.

### 4.1 Internationella exempel

I Europa samarbetar Thalys International med flera flygbolag (Air France, KLM, American Airlines, Lufthansa och SN Bryssel) för att tillhandahålla intermodala tjänster till passagerare (Thalys, u.å.). Den schweiziska järnvägsoperatören SBB har ett samarbete med Swiss Airlines och erbjuder en intermodal produkt som kallas för FlugZug. I flygbiljetten ingår en tågresa mellan Zürich flygplats och Basel (Swiss, u.å.). Exempel utanför Europa finns i Kina där en passagerare som har rest en internationell flight med China Airlines eller Mandarin Airlines har möjlighet att köpa en tågbiljett till ett rabatterat pris på Taiwan High Speed Rail (THSRC), (China airlines, u.å.).

AccesRail är ett annat exempel som har funnits i mer än 20 år och är en IATA Travel Partner. AccesRail finns tillgängligt genom de flesta informationssystem för resande, vilket gör det möjligt att boka flyg och tåg i samma resplan (AccesRail, u.å.).

För resor till Danmark erbjuder Stena Line möjligheten att boka en tågbiljett samtidigt som biljetten till färjan bokas (Stena Line, 2018a). I bland annat Skottland, Storbritannien och Nederländerna, där passagerartågen går hela vägen ner till hamnen, finns möjlighet att köpa en kombinerad biljett för tåg och färja som kallas Rail & Sail (Stena Line, 2018b). Under sommartid finns tåg färjan från tyska Sassnitz på sträckan Berlin–Malmö där passagerarna sover i tåg vagnarna under överfarten med färjan.

### 4.2 Nationella exempel

Inom Sverige är de intermodala exemplen få, speciellt om resor med kollektivtrafik inte inkluderas. Nedan nämns två exempel, varav det ena inte längre finns.

Resplus (Samtrafiken, u.å.) är en biljettlösning där en biljett gäller från en station till en annan, över hela Sverige. Det går att kombinera fjärr-, regional- och pendeltåg med expressbussar, stadstrafik och färjor. Resenären kan boka en biljett med flera trafikföretag, oavsett trafikslag.

Det innebär att biljetterna även kan gälla en resa med byte inom ett trafikslag, till exempel byte från en tågoperatör till en annan. Resplus bygger på ett datasystem som utvecklats av Samtrafiken som är ett samarbetsorgan mellan trafikföretag.

En Resplus-biljett har en kom-fram-garanti som trafikföretagen tar gemensamt ansvar för. Om resan inte kan påbörjas eller fullföljas, eller om den försenas mer än en timme till den slutgiltiga stationen, har resenären några alternativ.

- 1) Fortsätta resan eller boka om sin resa
- 2) Ej påbörja eller avbryta sin resa och få pengarna tillbaka.

Under åren 2010–2012 samarbetade SAS och SJ i konceptet Flyrail. Om tåget eller flyget var försenat kunde passageraren utnyttja en kom-fram-garanti och kostnadsfritt boka om till nästa avgång. Inom konceptet presenterades även tre gemensamma årskort. (SAS, 2009; Flyrail, u.å.)

- Ett kort täckte alla SJs tåg och alla SAS inrikesflyg
- Ett gällde för alla SJ-tåg och en inrikesflygsträcka
- Det tredje kortet gällde på alla SJs tåg och någon av sträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Sundsvall och Stockholm–Malmö/Ängelholm.

### 4.3 Nationella pendlarexempel

De nationella exemplen visade sig vara få. Som en komplettering och en mer ingående beskrivning av pendlarexempel som nämndes i intervjuerna, följer ett par pendlarexempel här.

Movingo är en biljett för personer som pendlar eller reser ofta i Mälardalen. Den stora skillnaden gentemot länstrafikens ”vanliga” pendlarbiljetter är att Movingo även inkluderar lokaltrafik. Movingo erbjuds av MälAB AB, som ägs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i området, och gäller på de flesta av SJs avgångar inom området, på TrosaBussen och i all lokaltrafik som bedrivs av SL, Sörmlandstrafiken, UL, VL, Länstrafiken Örebro och Östgötatrafiken. (Movingo, 2017)

I många län erbjuder de regionala trafikhuvudmännen via sina operatörer pendlarbiljetter som har giltighet på såväl buss som tåg. Vid köp av enkelbiljett i länstrafik är det vanligare att biljetten bara är giltig för det

färdmedel den är köpt för (buss eller tåg). SL och Skånetrafiken är ett par exempel där en enkelbiljett gäller på valfritt färdmedel inom en viss tid.

## 5 Intervjuer med infrastrukturförvaltare, operatörer och resenärsföreträdare

Under hösten 2017 genomfördes 10 intervjuer med infrastrukturförvaltare, operatörer och resenärsföreträdare. Vad som framkom i intervjuerna presenteras indelat i områdena; möjligheter, förutsättningar, kritiska faktorer och samordning. Respondenterna började med att resonera kring begreppen intermodal resa, intermodal knutpunkt och intermodal produkt.

### 5.1 Om intermodala resor och intermodala produkter

Utifrån intervjuerna framträder en bild av intermodalitet som kan beskrivas utifrån tre delar:

- En *intermodal resa* är en resa med ett byte inom eller mellan trafikslag.
- En *intermodal knutpunkt* är den plats där flera trafikslag möts och där det är möjligt att byta mellan dessa. En flygplats kan utgöra en knutpunkt för byten mellan tåg, bil, buss och flyg. På ett resecentrum är det vanligt att byta tåg eller buss, eller att kombinera bilen med tåg eller buss. I en hamn kan bytet till exempel ske genom att bilen rullar på en färja.
- Begreppet *intermodal produkt* för passagerartransport innebär att konsumenten ingår ett avtal om resa som genomförs med ett eller flera trafikslag, och som innehåller minst ett byte. Biljetten för resan blir den fysiska produkten.

I intervjuerna exemplifierades ett fåtal intermodala exempel på den svenska marknaden med olika omfattning i samarbetet. En SAS-resenär kan tjäna Eurobonus-poäng genom att åka med Flygbussarna.

Vidare nämndes Movingo-samarbetet genom Mäl AB, som ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inom upptagningsområdet, och Samtrafikens Resplus-samarbete när en resenär kan åka med flera operatörer och trafikslag på en biljett. Paketresor med flyg eller kryssning som inkluderar anslutningsbuss är ett annat exempel. I en av intervjuerna gjordes uppskattningen att ungefär 80 procent av allt privatresande planeras och bokas på internet idag. Det krävs att en resenär är ganska hängiven för att genomföra längre intermodala resor. Är det inte enkelt blir det inte en resa med kombinationer av trafikslag. Resenären behöver ett smidigt sätt för att hantera sin resa.

”Anta att du vill resa från Stockholm till Franska Rivieran och inte vill ta bilen eller flyget. Det är givetvis görbart men då får man plocka ihop kedjan själv och det finns idag inte en bra lösning. Det går inte att boka bara genom ett klick på nätet.” – *en representant för Stena Line.*

## 5.2 Möjligheter och framtiden

Överlag noterar vi att de flesta intervjuade pekar på ökade möjligheter med ett sömlöst resande. Tidtabeller kan synkroniseras, det ska fungera att lämna bilen hemma, det måste bli smidigare att resa intermodalt.

Jernhusen menar att tillgänglighet och trygghet är två viktiga faktorer för framtiden. Som stationsförvaltare kan de vara med och påverka den upplevda tryggheten genom fysiska åtgärder. Tillgängligheten handlar mycket om att det ska upplevas som enkelt att förflytta sig vid och mellan bytespunkterna.

För 10–15 år sedan började termen resecentrum bli alltmer populär bland landets kommuner som en benämning på en plats för samordning av trafik och service. Med växande arbetsmarknadsregioner och ökad pendling växte antalet resecentra snabbt. Regionförstoringar fortsätter vilket skulle kunna stimulera det intermodala resandet.

”Mora resecentrum är ett väldigt starkt varumärke för oss. Därför är det viktigt att de tänkta satsningarna på Dalabanan (järnvägen Uppsala-Avesta-Mora) verkligen blir av.” – *en representant för Mora kommun.*

Möjligheterna finns i den digitala världen menar bland annat en representant för Skavsta. När vår tillgänglighet, i form av appar och betalningslösningar ökar, ökar också möjligheten till intermodala lösningar. Genom olika applikationsgränssnitt kan man nyttja data och göra det smidigt för resenären.

En representant för Arlanda menar att man behöver fundera kring de enskilda tjänsterna.

”Hur köper man en biljett? En biljettyp för varje delsträcka är kanske inte särskilt attraktivt? Hur kan man se reseplanering i en app? Hur interagerar transportslagen med varandra? Hur informeras resenären? Hur kan resenären planera sin resa? Det finns mycket kvar innan sådant fungerar väl, vi är bara i början just nu.” – *en representant för Arlanda.*

Samtidigt tror inte alla intervjuade att ett gemensamt system är lösningen.

”Det kommer fortsättningsvis ligga på kunden att lösa intermodaliteten och troligtvis kommer det inte att finnas någon lösning med ett system där alla biljetter kan köpas sömlöst, utan det handlar snarare om att underlätta för



resenärerna att sätta ihop egna intermodala resor.” – *en representant för SAS.*

Delningsekonomi skapar nya möjligheter. Nya idéer hur vi färdas ger en ny sorts tillgänglighet. Att äga en egen bil blir troligen mindre attraktivt framöver. För SJ innebär det att hålla koll på omvärldens resetrender. Bilpooler, hyrcyklar och mopedtaxilösningar är exempel på tjänster som alla kan få en större betydelse i kombination med tåget.

”I en intermodal sekvens, från punkt a till b, är SJ bara en operatör av många. Här har branschens gemensamma bolag, Samtrafiken, en viktig funktion att fylla. De ska möjliggöra intermodala resor genom att knyta samman olika trafikslag, parter och aktörer med varandra.” – *en representant för SJ.*

På Arlanda funderar de hur de ska möta framtiden kopplat till självkörande bilar och bilpooler med mera. Hur ska en parkeringslösning se ut för självkörande bilar? Om en passagerare tar en bil till Arlanda och en annan passagerare tar samma bil därifrån, hur kan infrastrukturen hjälpa den typen av resande? Dessa är ett par av de frågor som behöver tas i beaktning i det löpande arbetet med att utveckla flygplatsen.

### **5.3 Förutsättningar för det intermodala resandet**

Konsumentverket menar att det finns en del resor som kräver att flera trafikslag används, exempelvis då hela den sträcka konsumenten vill åka inte täcks av viss infrastruktur eller med anledning av geografiska förhållanden. En intermodal produkt, där en part kan leverera hela resan, förenklar för resenären som inte behöver leta efter flera aktörer, tidtabeller och biljetter.

Biljettfrågan är något som också Resenärsforum trycker på. Bättre, tydligare och neutrala säljkanaler ligger i resenärens intresse. Behovet av ett tydligare regelverk finns också.

Andra synpunkter som framkommer under intervjuerna är att infrastrukturen måste vara ändamålsenlig och att flödet av passagerare måste fungera. När det är flera trafikslag inblandade behövs det flyt genom hela kedjan. För en resenär får det inte vara långa gångavstånd vid bytespunkten för att det ska vara attraktivt. Det ska finnas tydlig skyltning, det ska finnas eller ges information på flygplatsen, resecentrumet, terminalen eller stationen.

”Det ska vara bra skyltat och lätt att köpa biljetter på plats, det ökar möjligheterna för intermodalt resande.” – *en representant för SAS.*

Många gånger är det olika aktörer som är ansvariga för olika delar av infrastrukturen. Till exempel nämner Arlanda att olika delar av

infrastrukturen runt flygplatsen planeras och förvaltas av kommuner, landsting och Trafikverket. Detta skapar ett behov av samarbete mellan olika parter. Det är något som Arlanda tillsammans med kommuner arbetar med i den delregionala utvecklingsplanen.

#### **5.4 Kritiska faktorer för intermodalt resande och hinder som gör att utvecklingen inte går framåt**

En intermodal lösning kan innebära att det är olika operatörer som ansvarar för olika sträckor inom ramen för ett avtal. Om resenären gjort bokningen hos en operatör, men en del av resan utförs av en annan operatör, kan det vara svårt för resenären att veta vilken part den ska vända sig till vid fel i resan, till exempel vid försening.

Det kan också vara svårt att veta vilka rättigheter resenären har vid störningar i trafiken då de olika trafikslagen ger konsumenten olika rättigheter. Det kan även gälla personer med funktionshinder eller rörelsehinder och deras förflyttning mellan de olika trafikslagen. Konsumentverket poängterar att det måste vara tydligt vilka rättigheter en resenär har, och vikten av tydlig information.

Flera av intervjuade upplever att IT-system idag är ett av de största hindren för att öka ett intermodalt resande. Om en resenär önskar köpa en resa från A till B är komplexa prismodeller ett hinder. Befintliga datasystem kan göra det svårt och dyrt att försöka koppla ihop olika system.

För en operatör som funderar på att erbjuda en intermodal produkt är det i första hand en lönsamhetsfråga. Kommer fler passagerare att åka med operatören om de erbjuder alternativet?

Det mångfacetterade stationsansvaret är en återkommande fråga bland några av de intervjuade. Det är många aktörer på och runt stationen som ansvarar för olika delar. Trafikverket är infrastrukturhållare och tar hand om spåren och perrongerna, Jernhusen ansvarar för stationsbyggnaderna och tillhörande utbud av service och tjänster, kommunen äger oftast marken närmast utanför spårområdet. Därtill kommer trafikhuvudmännen och respektive operatör som vill att deras produkt ska fungera.

Med många aktörer som har ansvar på och omkring en station blir det svårt att hitta lämpliga finansieringslösningar till de tjänster som erbjuds på stationen. ”Stationsinfo” utgör ett exempel på detta. Stationsinfo bedrevs av Samtrafiken med syfte att öka tillgängligheten på stationen och göra det enklare för funktionshindrade att resa med kollektivtrafiken, bland annat genom att hänvisa till ramper, hissar och handikapptoaletter. Tjänsten finansierades till en början av operatörerna, men tvingades lägga ner då det fanns en ovilja att betala för något som konkurrerande operatörer kunde dra nytta av.

Högtalarutrop samt skyltning till och från taxi, buss och tåg blir speciellt viktig i samband med störningar. Då krävs – ur ett resenärsperspektiv - att störningsinformationen är samordnad.

”I en friktionsfri intermodal resa existerar inte den här frågan. Transportkedjans olika komponenter ska snarare sömlöst haka i varandra. Stationsansvaret skulle kunna tydliggöras genom att Jernhusen blir ett dotterbolag till Trafikverket.” – *en representant för Resenärsforum.*

## 5.5 Samordning och styrning

För att intermodalt resande ska utvecklas behöver någon driva och samordna frågan. De flesta aktörer har lönsamhetskrav att ta hänsyn till. Ett annat exempel som framkom i en intervju och som anknyter till samordningen är införandet av den nya paketreselagstiftningen<sup>1</sup>. I Sverige kan det bli dyrt för operatörer att följa lagen då varje enskild operatör själv måste kunna ersätta en resenär. Andra länder i Europa har valt en annan modell och etablerat en fond för att inte enskilda företag ska drabbas i händelse att en operatör måste ersätta resenärer.

Konsumentverket har tagit emot anmälningar och andra kontakter som rör intermodala resor. De avser bland annat frågor om rättigheter samt klagomål om att resenären inte fått ersättning för extra utgifter vid missat flyg eller färjeavgång till följd av ett försenat anslutande tåg. För närvarande (november 2017) har Konsumentverket inga pågående ärenden som avser en intermodal produkt.

Det behövs kanske ett informationssystem om resmöjligheter som inte bygger på kommersialism menar representanten för Skavsta Airport. Till exempel att man ”klickar i” att man vill resa från A till B, nationellt eller internationellt, och att det får ta maximalt fyra timmar, systemet letar då fram alla alternativ oavsett trafikslag och operatör. Detta skulle minska tiden det annars tar att leta fram alla alternativ, ge enklare hantering och en samlad information om de resor som finns.

Men, en sådan lösning är svår att lägga på en enskild part, myndighet eller funktion. Det handlar om att göra det tydligare för såväl operatörer som andra hur man skulle kunna tjäna på att åka intermodalt och välja själv än att någon annan gör det åt en.

I en intervju framfördes att subventionering i någon form kan vara ett sätt för att få intermodal trafik lönsam. Hur en sådan subvention skulle utformas diskuterades inte vidare.

---

<sup>1</sup>Läs mer på till exempel: <https://www.hallakonsument.se/klaga-angra-eller-anmala/vad-lagen-sager/paketreselagen/>

Eftersom det i intervjuerna framkom att infrastrukturen har betydelse, diskuterades det i allmänna termer kring styrning av utformning av infrastruktur. Investering i infrastruktur är dyrt och kräver långsiktig planering. En lösning skulle kunna vara att det offentliga och det privata samfinansierar, OPS. Ett exempel på en OPS-lösning är Arlandabanan, det första och hittills enda större nationella infrastrukturprojektet i Sverige som samfinansierats av det offentliga och det privata. En av de intervjuade ser OPS som ett alternativ till infrastrukturinvesteringar, men tror inte att den typen av lösningar kommer öka kraftigt.

## 6 Analys och diskussion

Initialt var tanken att endast inkludera längre intermodala passagerartransporter och bortse från kortare intermodala resor med kollektivtrafik inom en tätort i denna studie. Det visade sig dock svårt att dra en tydlig gräns mellan längre och kortare intermodala resor både vad gäller exemplen och när det kommer till resonemangen som fördes under intervjuerna. Systemen är sammankopplade och många gånger inkluderar en längre intermodal resa en kortare del med kollektivtrafik inom en tätort.

Det blev även tydligt att de intervjuade såg det som självklart att det kollektiva resandet hänger ihop med längre intermodala resor. Detta har medfört att vi inte helt kunnat bortse från kollektivtrafik i tätorten i analysen, men inte heller lagt fokus på den.

Vi kan även konstatera att under såväl kartläggningen av marknaden, som under intervjuerna träder en relativt liten avgränsad marknad fram av intermodala produkter. Det intermodala resandet genomförs inte med hjälp av en intermodal produkt i någon stor utsträckning, bortsett från resande med kollektivtrafik och inom en tätort.

De intervjuade ansåg att avgörande faktorer för ett fungerande intermodalt resande är:

- enkelhet att byta mellan trafikslag
- att passagerarflödet fungerar
- tydlig skyltning
- enkelhet att köpa biljetter på bytespunkterna

Samtidigt säger flera intervjuade att det egentligen inte är infrastrukturen som hindrar utvecklingen av intermodalt resande i dagsläget. Det handlar snarare om att förstå resenärens behov och att underlätta för resenären i

form av skyltning vid bytespunkter och information om passagerares rättigheter, samt att erbjuda IT-lösningar för planerande och köp av biljetter.

Utifrån operatörers perspektiv har ett antal hinder för att erbjuda intermodala produkter nämnts:

- Produkten får inte konkurrera med övriga egna befintliga produkter
- Det upplevs som svårt att få lönsamhet i intermodala produkter
- Dagens IT-system är komplexa och svåra att koppla samman
- Företagens prismodeller kan vara svåra att integrera

Operatörer kräver lönsamhet i utvecklingen av nya produkter och måste se ekonomiska möjligheter i intermodala produkter för att erbjuda dessa. Om en del av resan blir försenad och påverkar bytet kan det innebära stora kostnader för operatörerna. Ansvarsfrågan för kostnaderna upplevs som problematisk för operatörerna och det påverkar viljan att erbjuda intermodala produkter. Att initialt subventionera intermodala produkter för att få upp såväl utbud som efterfrågan kom upp som ett förslag under en intervju men hur en eventuell subventionering skulle se ut diskuterades inte vidare.

I flertalet intervjuer framkom en bild av otydlighet myndigheter emellan. Vem har ansvar för vad och vilken myndighet har mandat och möjlighet att göra något? Flera upplevde det svårt att säga något specifikt som Transportstyrelsen, eller någon annan myndighet, skulle kunna göra.

Baserat på den litteratur som studerats och framför allt på de genomförda intervjuerna är det möjligt att diskutera ett antal kärnområden som verkar ha betydelse i sammanhanget.

**Lönsamhet** krävs i intermodala produkter, annars kommer inte operatörer att erbjuda dessa. **Biljetter och biljettsystem** diskuteras i termer av möjligheten att köpa eller erbjuda en intermodal produkt, eller köpa eller erbjuda flera biljetter till en intermodal resa. Många resor bokas på internet, vilket ställer krav på att tillgänglig information är korrekt och tillgodoser resenärernas behov. Men, informationen upplevs många gånger som rörig och det blir viktigt att aktörer lyckas nå fram med informationen till resenärerna såväl fysiskt på bytespunkterna som via andra kanaler.

Utöver biljetterna reflekterade i princip samtliga intervjuade över **komplexa IT-system** och kostnaderna för att bygga samman aktörers system, men också möjligheterna och utvecklingspotentialen med IT-system.

Som vi nämnde i början av kapitlet krävs det fungerande **flöden och bytespunkter** för att intermodala resor ska fungera. Passagerarflödet ska

fungera, skyltningen ska vara tydlig och det ska vara enkelt att köpa biljetter på en bytespunkt. Likaså ska passagerarflöden och bytespunkter fungera när en avgång ställs in eller ersätts.

Samtidigt tar flera intervjuade upp problem med **ansvar för bytespunkter och resenärer**. Att det är många aktörer inblandade i infrastrukturen skapar en otydlighet dem emellan och kan vara ett hinder för resenären då det är svårt att veta vem man ska vända sig till när det uppstår problem eller vid frågor. Ansvar att få till ett fungerande passagerarflöde ligger kanske i första hand på infrastrukturhållarna, men även operatören kan ha ett ansvar i fråga om att tillhandahålla information och erbjuda olika former av service i anslutning till infrastrukturen.

Som det ser ut idag är ansvaret delat mellan de olika aktörerna som är involverade i en passagerares resa. En aktör ansvarar för infrastruktur och en annan för att utföra transporten. Ur ett resenärsperspektiv behövs **skyltning och information**, till exempel i form av utrop om trafik, liksom information om möjlig ersättningstrafik vid störningar i resan.

**Samordning av infrastruktur** är viktigt för ett fungerande intermodalt resande. Flera av de intervjuade säger att det inte är infrastrukturen som hindrar en utveckling av intermodalt resande idag. Däremot, ur ett längre perspektiv, kan det behövas en samsyn och samarbete mellan infrastrukturhållare vid utveckling av infrastruktur kring intermodala knutpunkter.

Under intervjuerna framkom att det råder viss oklarhet kring vilken aktör och vilken myndighet som ansvarar för vilka områden och om någon har det **övergripande mandatet** eller utpekandet att agera för ett ökat intermodalt resande.

De intervjuade nämner mycket av det som både kommissionen och litteraturen beskriver. Precis som kommissionen nämner flera intervjuade att det krävs webbaserad information och boknings- och betalsystem som inkluderar flera trafikslag. Mobiel21 (2016) tar upp problemen med konkurrens något som också aktörerna nämner i intervjuerna som ett hinder för intermodala produkter, såväl ur ett produktperspektiv som ur ett informationsperspektiv. Resenärsforum anser att det behövs ett tydligare regelverk, något som kommissionen också tittar på.

Ingen av de intervjuade nämner spontant hållbarhetsperspektivet i någon större utsträckning, varken som anledning till att det finns intermodala produkter idag eller att produkterna, eller åtminstone resorna, borde öka på grund av detta.

Utöver det som hittills diskuterats finns det ytterligare en dimension att ta i beaktning. Från många håll framförs att det intermodala resandet bör öka. Krävs det då att det tillkommer intermodala produkter? Ett förtydligande och/eller behovsanalys av vad som behövs skulle kunna ge vägledning om vem som bör göra vad.

Om det intermodala resandet kan öka utan nya produkter kanske det räcker att göra det enklare för resenären genom att satsa på information i form av skyltning till andra trafikslag vid bytespunkter eller en länk på en operatörs sida till en annan. För att det ska vara möjligt krävs förståelse för resenärernas behov. Om även intermodala produkter ska tillkomma ställer det större krav på utformning av IT-system, möjligheter att tillgodose passagerares rättigheter i avtal mellan operatörer och bättre vägledning för hur en intermodal produkt kan fungera.

## 7 Slutsatser och rekommendationer

Inledningsvis formulerade vi ett antal frågeställningar som skulle hjälpa oss att besvara arbetets syfte om att ge en inblick på de intermodala marknaderna för passagerartransporter samt klargöra Transportstyrelsens roll i sammanhanget.

Baserat på vår analys och diskussion kan vi dra följande slutsatser:

I Sverige finns ett begränsat utbud av intermodala produkter i enlighet med den definition som valts för arbetet. Det finns produkter som har intermodala inslag och som syftar till att uppmuntra resande med ett annat trafikslag. Motiven till att introducera och marknadsföra en sådan produkt varierar beroende på vilken del av transportkedjan som representeras. En operatör fokuserar på att produkten eller samarbetet ska bidra till ökad lönsamhet i någon form.

Operatören lägger stort fokus på att det intermodala alternativet inte får leda till konkurrens med den övriga egna verksamheten. Detta kan kopplas till SAS och SJs samarbete Flyrail som lades ner efter ett par år på grund av bristande efterfrågan.

Intermodala produkter verkar vara mer populärt i till exempel Centraleuropa än i Sverige. Det finns ingen utpräglad trängselproblematik i Sverige och resenärsunderlaget är trots allt relativt begränsat. Dessutom karaktäriseras landet av långa avstånd mellan många städer/samhällen. Sverige har till exempel en befolkningstäthet på i genomsnitt 22 personer per km<sup>2</sup>, vilket går att jämföra med centrala Europas 66 personer.

Dessa faktorer kan utgöra några anledningar till att intermodala produkter inte fått något större genomslag i Sverige. Det finns med andra ord ingen anledning att ersätta en flyglinje med snabbtåg, en lösning som förekommer till exempel i andra delar av Europa. Där innebär det att passagerare istället för att byta från flyg till flyg, byter från flyg till höghastighetståg den del av resan som inte är lönsam att bedriva med flyg.

Det är även tydligt att så länge det inte finns någon som samordnar och målstyr utvecklingen för intermodala resor ur ett miljöperspektiv, för den enskilde resenärens rätt till ersättning, eller för funktionshinder tillgänglighet i samband med resan kommer varje aktör att arbeta utifrån sitt eget intresse.

Vi tycker oss se ett par möjligheter som kan leda till ökat intermodalt resande. En är att det intermodala alternativet ställer krav på utveckling av utformning av gemensamma IT-system, möjlighet att tillgodose passagerares rättigheter i avtal mellan operatörer och passagerare och kanske även krav på bättre vägledning för att främja intermodala produkter gentemot operatörer och infrastrukturhållare.

Den andra handlar om att utveckla den befintliga situationen. Bättre information i form av skyltning vid bytespunkter, fler biljettautomater eller en länk på en operatörs hemsida till en annans kan ge incitament till ökat intermodalt resande. För resenären underlättas det intermodala resandet av tydlig skyltning för ersättningstrafik och tydlighet i samband med köp av biljetter, oavsett om det genomförs på webben eller i en ankomsthall. IT-system verkar vara både ett problem och en möjliggörare. Det förutsätter dock att det finns en förståelse för resenärerna och deras behov.

Vi behöver, i tillämpliga fall, beakta att passagerarna kommer från eller ska vidare med ett annat trafikslag. Vi kan behöva ta i beaktning att reglerna ska fungera i intermodala kedjor. För Transportstyrelsen är det här arbetet ett led i att få större kunskap om resenärers villkor över trafikslagsgränserna. Precis som det påpekades i rapporten om intermodala godstransporter (Transportstyrelsen 2016) finns det regler för respektive trafikslag som kommer att interagera med varandra då resandet handlar om att ta sig från A till B med flera trafikslag. Skillnaden mot godstransporter är att här är det i de allra flesta fallen den enskilde resenären som själv ska boka biljett, leta sig fram på en bytespunkt eller yrka på ersättning för en resa som inte gick av stapeln.

## **Rekommendationer**

Baserat på arbetet och dess resultat rekommenderar vi att;



- Transportstyrelsen ska, i större omfattning än idag, lyfta ett intermodalt perspektiv. Det kan gälla hur regler påverkar andra trafikslag eller om motsvarande regler finns i andra trafikslag, och hur resenärer påverkas av reglering som föreslås. Idag är det endast kollektivtrafiklagen som omfattar flera trafikslag: sjö, järnväg, väg och tunnelbana/spårväg. I samband med vårt arbete med frågor som rör passagerares rättigheter (som idag är reglerat per trafikslag) bör hänsyn tas till likformighet och tydlighet när det gäller trafikslagsövergripande frågor.
- Transportstyrelsen ska fortsätta arbeta med samordning mellan transportslagen vad gäller de funktionshindrades möjligheter att resa. Till exempel nämnde bara två av tio intervjuade på eget initiativ något om rättigheter för den kategorin.
- Transportstyrelsen och Konsumentverket kan tillsammans och var för sig driva frågan mot regeringen om hur det intermodala resandet ska ses som en av flera nycklar som leder mot transportpolitiska mål om hållbart transportsystem och framtidens transporter. Frågor som enligt rapporten är särskilt otydliga gäller styrning, samordning samt biljetter och information. EU har lyft intermodalitetsfrågorna på agendan, men än så länge saknas en tydlig bild av hur vi i Sverige ser på frågan.
- Transportstyrelsen fortsätter att arbeta med ett utifrån och in-perspektiv, vilket kan tydliggöra Transportstyrelsens roll och möjligheter att agera i den här typen av verksamheter. Ett ”hela-resan” perspektiv bör antas, på samma sätt som perspektivet godsflöden tas när det gäller godstransporterna.
- Transportstyrelsen, Konsumentverket och Trafikverket kan tillsammans tydliggöra myndigheternas roller och mandat.

## Referenser

AccesRail. *Products*. <https://acesrail.com/> (Hämtad 2018-01-22).

Air France. *Train + plane*.  
[http://www.airfrance.fr/FR/en/common/resainfovol/avion\\_train/reservation\\_avion\\_train\\_tgvair\\_airfrance.htm](http://www.airfrance.fr/FR/en/common/resainfovol/avion_train/reservation_avion_train_tgvair_airfrance.htm) (Hämtad 2018-01-22).

Chiambaretto P and Decker C (2012). Air - rail intermodal agreements: Balancing the competition and environmental effects. *Journal of Air Transport Management*, vol 23, pp 36 – 40

China airlines. *Notice*. [https://calee.china-airlines.com/CITHSR\\_AMA/Login/Notice?Length=5#/test1](https://calee.china-airlines.com/CITHSR_AMA/Login/Notice?Length=5#/test1) (Hämtad 2018-01-22).

Eurocontrol (2005) *Potential airport intermodality development*.

Europeiska kommissionen (2011) *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Vitbok. KOM(2011) 144 slutlig

Flyrail. *Flyrail är stängd*. <http://www.flyrail.se/> (Hämtad 2018-01-22).

Irwin C., Monement S., Desbrow B (2015). The Influence of Drinking, Texting, and Eating on Simulated Driving Performance. *Traffic Injury Prevention 2015*, vol. 16, s. 116-123.

Lufthansa. *Rail&Fly in cooperation with Lufthansa Express*.  
<https://www.lufthansa.com/de/en/Lufthansa-Express-Rail-Fly> (Hämtad 2018-01-22).

Mobiel21 (2016) *Better linking of intermodal services* (draft)

Movingo. *Det här är Movingo*. 2017. <https://www.movingo.se/mer-om-movingo/det-har-ar-movingo> (Hämtad 2018-01-22).

Sahin B, Yilmaz H, Ust Y, Guneri AF, Gulsun B and Turan E (2014) An Approach for Economic Analysis of Intermodal Transportation. *Scientific World Journal*, published online 24 July.

Samtrafiken. *För resenärer*. <https://samtrafiken.se/tjanster/resplus/resplus-for-resenarer/> (Hämtad 2018-01-22).

SAS. *SAS och SJ kopplar ihop flyget med tåget*. 2009.  
<https://www.sasgroup.net/en/sas-och-sj-kopplar-ihop-flyget-med-taget/> (Hämtad 2018-01-22).

Statens offentliga utredningar (2015). *Slutbetänkande ”En annan tågordning – bortom järnvägsknuten* (SOU 2015:110).

(a) Stena Line. *Att göra på en dag i Danmark*. 2018. <https://www.stenaline.se/till-danmark/dagstur/att-gora-iland> (Hämtad 2018-01-22).

(b) Stena Line. *Rail & Sail*. 2018. <https://www.stenaline.co.uk/ferries-to-britain/rail-sail> (Hämtad 2018-01-22).

Swiss. *Airtrain, between Zurich airport and Basel SBB*. <https://www.swiss.com/corporate/EN/company/partners-alliances/airtrain-basel-zurich> (Hämtad 2018-01-22).

Thalys. *Book your Thalys train ticket*. <https://www.thalys.com/fr/en/> (Hämtad 2018-01-22).

Transportstyrelsen (2016). *Det intermodala transportsystemet och Transportstyrelsens roll*. Publikation TSG 2015-1663.

Transportstyrelsen (2016). *Säkerhetsrapport järnväg*. Publikation TSG 2016-2698. Väg- och järnvägsavdelningen, Transportstyrelsen.

Xia W och Zhang A (2016). High-speed rail and air transport competition and cooperation: a vertical differentiation approach. *Transportation Research part B*, s 456 – 481.

## Bilaga 1.

Nedan följer de intervjuguider som användes som utgångspunkt i intervjuerna. Fyra olika intervjuguider användes för att fånga respektive aktörs perspektiv och de intervjuade fick tillgång till guiden i förväg.

### 1. Intervjuguide – infrastrukturförvaltare

Vilken organisation representerar du och vilken roll har du?

- 1) Vad innebär en intermodal produkt för dig? Hur ser ni på intermodala lösningar för passagerartransporter?
- 2) Vilka möjligheter ser ni med intermodala lösningar?
- 3) Vilka problem ser ni med intermodala lösningar?
- 4) Vilka faktorer är kritiska för att intermodala lösningar måste fungera?
- 5) Förändringar/investeringar i infrastrukturen är ofta dyrt. Hur ser ni, som infrastrukturförvaltare, på finansiering av infrastrukturella lösningar som bör finnas för att en intermodal produkt ska kunna fungera? Vem ska finansiera? Vilken typ av finansiering är bäst lämpad för lösningen?
- 6) Finns det några operatörer som erbjuder intermodala produkter på flygplatsen/resecentrumet/hamnen?
- 7) Om nej (fråga 6), varför tror ni att det inte finns? Vad är det som gör att det inte etableras?
- 8) Om ja (fråga 6), vilka operatörer?
- 9) Om ja (fråga 6), hur ser produkten ut, hur kan den beskrivas? Vilken typ av samarbete har operatörerna? Vilken grad av integration finns mellan operatörerna i fråga om den intermodala produkten?
- 10) Har ni någon förväntning på vilken roll t.ex. Transportstyrelsen bör ha i det intermodala sammanhanget?

### 2. Intervjuguide – Konsumentverket

Vilken organisation representerar du och vilken roll har du?

- 1) Vad innebär en intermodal produkt för dig? Hur ser ni på intermodala lösningar för passagerartransporter?
- 2) Vilka möjligheter ser ni med intermodala lösningar?
- 3) Vilka problem ser ni med intermodala lösningar?
- 4) Vilka faktorer är kritiska för att intermodala lösningar måste fungera ur ett konsumentperspektiv?
- 5) Känner ni till några intermodala produkter? Vilka i så fall? Beskriv dessa.
- 6) Har ni fått information om klagomål kring intermodala produkter, i så fall vad handlar klagomålen om?

- 7) Hur många ärenden hos er rör resor med flera trafikslag?
- 8) Vilka typer av ärenden förekommer oftast?
- 9) Finns det något någon aktör skulle kunna göra för att minska problemen?
- 10) Har ni någon förväntning på vilken roll t.ex. Transportstyrelsen bör ha i det intermodala sammanhanget?

### **3. Intervjuguide – operatörer som utför/skulle kunna erbjuda en intermodal produkt**

Vilken organisation representerar du och vilken roll har du?

- 1) Vad innebär en intermodal produkt för dig? Hur ser ni på intermodala lösningar för passagerartransporter?
- 2) Vilka möjligheter ser ni med intermodala lösningar?
- 3) Vilka problem ser ni med intermodala lösningar?
- 4) Vilka faktorer är kritiska för att intermodala lösningar måste fungera?
- 5) Vad tror ni krävs för att fler operatörer ska vilja erbjuda en intermodal produkt?
- 6) Erbjuder ni något intermodalt alternativ?
- 7) Om nej (fråga 6), varför inte? Vad är det som gör att ni inte har möjlighet/intresse av att erbjuda en sådan produkt?
- 8) Om ja (fråga 6), vad var det som motiverade att ni började erbjuda en sådan produkt?
- 9) Om ja (fråga 6), hur ser produkten ut, hur kan den beskrivas? Hur länge har den funnits? Vilken typ av samarbete har operatörerna? Vilken grad av integration finns mellan operatörerna i fråga om den intermodala produkten?
- 10) Har ni någon förväntning på vilken roll t.ex. Transportstyrelsen bör ha i det intermodala sammanhanget?

### **4. Intervjuguide – resenärsorganisation**

Vilken organisation representerar du och vilken roll har du?

- 1) Vad innebär en intermodal produkt för dig? Hur ser ni på intermodala lösningar för passagerartransporter?
- 2) Vilka möjligheter ser ni med intermodala lösningar?
- 3) Vilka problem ser ni med intermodala lösningar?
- 4) Vilka faktorer är kritiska för att intermodala lösningar måste fungera?
- 5) Känner ni till några intermodala produkter? Vilka i så fall? Beskriv dessa.
- 6) Har ni fått information om klagomål kring intermodala produkter, i så fall vad handlar klagomålen om?
- 7) Har ni någon förväntning på vilken roll t.ex. Transportstyrelsen bör ha i det intermodala sammanhanget?



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503