



MARKNADSTILLTRÄDE

Öppet marknadstillträde för kommersiell linjetrafik med tåg, buss
och taxi

*[Rapport från en branschgemensam expertgrupp inom
Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik]*

Beslutad av Partnersamverkan
för en fördubblad kollektivtrafik Juni 2011



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Tågoperatörerna



Sveriges
Kommuner
och Landsting



TRAFIKVERKET

ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE FÖR KOMMERSIELL LINJETRAFIK MED TÅG, BUSS OCH TAXI

1	Uppdraget och projektgruppens deltagare.....	2
2	Sammanfattning.....	2
3	Allmänt om synsätt och förhållningssätt.....	2
4	Förankringsprocess.....	3
5	Avgränsningar.....	3
6	Rutiner för marknadstillträde.....	3
7	Trafikantinformation	6
8	Infrastruktur	7
9	Förslag	8
10	Begrepp	9

Bilagor:

1. Ansökan om tillstånd för linjetrafik (Transportstyrelsen)
2. Anmälan om bedrivande av televerksamhet (Post och Telestyrelsen)
3. Trafikhuvudmännens uppfattning i frågor rörande infrastruktur

1 Uppdraget och projektgruppens deltagare

Projektgruppens uppdrag är att ta fram en kortfattad rapport till Fördubblingsprojektet om frågor kring det öppna marknadstillträde inom kollektivtrafiken som träder i kraft den 1 januari 2012 . Rapporten ska användas som underlag för en dokumenterad vägledning och som inspel till kommande föreskriftsarbete på området.

I projektgruppen ingår Lars Bull, Tomas Byberg, Mats Gustafsson, Göran Hallén, Lennart Hamnered, Raymond Hellmark, Michael Stjernberg, Conny Strand, Pär-Erik Westin och Thomas Winskog. Dessutom har Joakim Palmqvist och Carl Kämpe delvis medverkat.

Faktaunderlaget för gruppens arbete är regeringens proposition 2009/2010:200 Ny kollektivtrafiklag.

2 Sammanfattning

Projektgruppen koncentrerar sin uppmärksamhet på förhållningssätt och synsätt i det korta perspektivet och rekommenderar ett fortsatt samarbete mellan kollektivtrafikens aktörer för att lösa de problem som de facto finns.

Det korta perspektivet handlar om att underlätta det öppna marknadstillträdet i samband med att lagen träder i kraft och precisera de problem som kan antas uppstå. I det längre perspektivet handlar det om att lösa problemen, baserat på en gemensam värderingsgrund och den efterfrågan som uppstår. En allmän sådan värderingsgrund är att det med ökade rättigheter följer ett ökat ansvar. En annan kan vara att det med nya regelverk och arbetsformer krävs en öppenhet för nya förhållningssätt och nya roller.

I centrum står kunden och kollektivtrafikens roll i utvecklingen av ett hållbart samhälle.

3 Allmänt om synsätt och förhållningssätt

Projektgruppens förhållningssätt gällande marknadstillträde är att en anmälan om att bedriva kommersiell linjetrafik med tåg och buss ska vara enkel till formen och inte får innebära en börda för kollektivtrafikföretagen. Anmälningstiderna ska inte vara längre än nödvändigt. Detta synsätt kommer även till uttryck i propositionen 2009/2010:200 Ny kollektivtrafiklag.

Vidare har gruppen uppfattningen att en förändring i aktörernas synsätt och arbetsformer kommer att ske successivt, vilket innebär att det kommer att finnas tid för korrigeringar och kompletteringar av regelverk. Vägledande i det korta perspektivet bör därför vara att minimera byråkratin och maximera kundnyttan.

I det längre perspektivet bör branschaktörerna ta ansvar för att utveckla sitt förhållningssätt och synsätt så att det svarar mot efterfrågan. Det bör ske genom någon form av partssammansatt arbete.

4 Förankringsprocess

I Fördubblingsprojektet ingår Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt Trafikverket. Samtliga ingående organisationer betraktas här som branschaktörer.

Under våren 2011 har denna rapport förankrats hos deltagande organisationer och deras medlemmar, bl.a. genom regionala tankesmedjor. Respektive uppdragsgivare har använts fritt av deltagarna i gruppen för att pröva principiella uppfattningar.

5 Avgränsningar

Sjöfart omfattas inte av den nya kollektivtrafiklagen och dess krav på bl.a. anmälningsskyldighet. Kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten faller därmed utanför projektgruppens arbete.

6 Rutiner för marknadstillträde

Med rutiner för marknadstillträde avses här formerna för anmälan av kommersiell trafik, dvs. hur anmälan bör gå till och vilken information som anmälan bör innehålla.

Vad säger kollektivtrafiklagen?

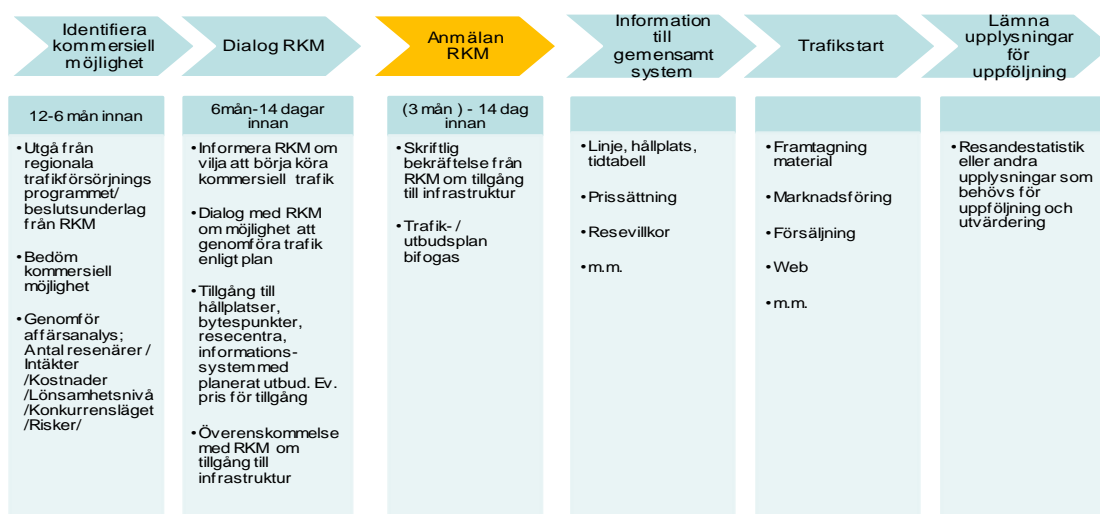
Enligt 4 kap. 1 § lag om kollektivtrafik ska ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm). Detsamma gäller när ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med att bedriva sådan trafik. Vidare framgår att om anmälan berör trafik i fler än ett län, ska mottagande RKTm informera övriga berörda RKTm.

Av 4 kap. 4 § samma lag framgår vidare att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälningsskyldighet.

Projektgruppen konstaterar att regeringen ännu inte (april 2011) har bestämt om föreskrifträtten gällande marknadstillträde ska delegeras eller vilken myndighet som i så fall skulle få denna rätt.

Processen kring anmälan av kommersiell trafik

I det följande redovisar projektgruppen hur processen kring anmälan av kommersiell trafik lämpligen bör kunna utformas i normalfallet. Den schematiska processen ska ses från ett kollektivtrafikföretags perspektiv och avser åtgärder i förhållande till såväl RKTM som till andra myndigheter och organisationer med uppgifter inom kollektivtrafiken. Processen innefattar enbart åtgärder som uppstår med anledning av det öppna marknadstillträdet.



Projektgruppens bedömning

Med det förhållningssätt som redovisats ovan, och som bl.a. handlar om att tillämpa ett enkelt anmälningsförfarande för kollektivtrafikföretagen, har projektgruppen övervägt en lösning som innebär att befintliga tillstånd för linjetrafik gäller som anmälan. Ett kollektivtrafikföretag som vid lagens ikraftträdande har tillstånd för kommersiell linjetrafik ska därmed inte behöva anmäla den trafiken till RKTM i det län som berörs.

Transportstyrelsen är tillståndsmyndighet. Ansökan om tillstånd för linjetrafik sker idag på särskild blankett (se bilaga 1). I samband med det öppna marknadstillträdet den 1 januari 2012 sker även förändringar i yrkestrafiklagen (1998:490) som innebär att tillstånd för linjetrafik inte längre krävs. Kollektivtrafikföretag ska alltså inte längre ansöka om särskilt tillstånd för sådan trafik. Istället ska en anmälan ske enligt ny lag om kollektivtrafik. Anmälan ska vara enkel till formen. Det kan därför antas att informationen i Transportstyrelsens ansökningsblankett innehåller minst den information som anmälan ska innehålla.

Genom att, vid övergången till öppet marknadstillträde, utnyttja befintliga linjetrafiktillstånd minimeras det administrativa arbete som uppstår i samband med anmälningspliktens införande. Övergångslösningen ska alltså förstås på det sättet att linjetrafiktillstånd som meddelats av

Transportstyrelsen, och som är tillämpliga den 1 januari 2012, gäller som anmälan av kommersiell trafik till RKTМ.

Förslaget innebär att RKTМ underrättas om vilka tillstånd för linjetrafik som Transportstyrelsen har meddelat. Förslaget motiveras dels av att etablerad linjetrafik i allmänhet får antas fortsätta i princip oförändrad även efter lagens och det öppna marknadstillträdets ikraftträdande, dels av enkelheten för berörda kollektivtrafikföretag.

Det finns idag ett antal tillstånd för linjetrafik. Frågan om linjetrafiktillstånden ger en korrekt bild av den aktuella linjetrafiken bör undersökas. Det är möjligt att trafikbeskrivningar som är knutna till ursprungliga tillstånd inte längre överensstämmer med den faktiska trafikeringen. Det kan i så fall bero på att trafikförändringar inte har föranlett uppdateringar i tillstånden. För nya kollektivtrafikföretag som avser att bedriva kommersiell trafik (och som inte har något linjetrafiktillstånd sedan tidigare) gäller att anmälan enligt de nya rutinerna ska ske till berörd RKTМ (eller någon av berörda RKTМ). Samma sak gäller för etablerade kollektivtrafikföretag som vill starta ny kollektivtrafik i län som inte täcks av befintliga linjetrafiktillstånd.

Även om anmälningsförfarandet inte ska inkludera någon prövning hos RKTМ anser projektgruppen att det är rimligt att ett kollektivtrafikföretag till anmälan bifogar yrkestrafiktillstånd eller åtminstone intygar att det har sådant tillstånd. Det bör övervägas huruvida förändringar av anmäld trafik också ska anmälas till RKTМ och hur detaljerad information som i så fall krävs. Det bör också undersökas vilken information som RKTМ skulle kunna inhämta från Riksdatabasen.

När det gäller kommersiell persontrafik på järnväg har projektgruppen övervägt en lösning som innebär att ansökningar hos Trafikverket om tåglägen skulle kunna gälla som anmälan av kommersiell trafik med viss justering av underlaget för ansökan. Underlaget bör i så fall kompletteras med uppgift om huruvida anmälan avser kommersiell trafik, vilken uppgift kan vidarebefordras av Trafikverket till RKTМ. Under alla omständigheter torde fastställd tågplan kunna tjäna som underlag för anmälan av kommersiell trafik på järnväg.

Vad som sagts ovan om anmälan av kommersiell trafik bör dock inte begränsa kollektivtrafikföretagens ansvar för att deras trafik är vederbörligen anmäld.

När det gäller frågan om *anmälningstider* bedömer arbetsgruppen att följande aspekter talar för att vissa minimifrister bör tillämpas för anmälan av kommersiell trafik före in- respektive utträde.

- Överblick
- Tillsyn och uppföljning
- Infrastruktur och planering
- Kundperspektivet

Regeringen poängterar i propositionen 2009/2010:200 Ny kollektivtrafiklag att det är viktigt att föreskrifterna inte blir onödigt detaljerade. Vidare påpekas att anmälan inte ska jämföras med ett tillstånd och att in- och utträde ska vara enkelt för att skapa dynamik och flexibilitet. Därför, menar regeringen, ska anmälningstiderna inte vara längre än nödvändigt.

Projektgruppen konstaterar alltså att det kan finnas skäl för vissa tidsfrister men att dessa inte bör vara längre än nödvändigt. För att åstadkomma önskvärd dynamik bedömer projektgruppen att anmälningstiderna inte bör vara så långa att möjligheten för ett kollektivtrafikföretag att med kort

varsel utnyttja ledig kapacitet, går om intet. De bör heller inte vara så långa att ett kollektivtrafikföretag inte tillräckligt snabbt kan svara upp mot en ökad efterfrågan som kan uppstå, t.ex. i samband med stora helger. Projektgruppen anser att en lämplig avvägning kan vara att anmälan om kommersiell trafik ska ske senast fjorton (14) arbetsdagar före inträde på marknaden och att samma frist bör gälla vid utträde. Därmed undviks att det administrativa förfarandet med anmälan, i sig, blir en tröskel för marknadsinträde.

När det gäller utträde överväger arbetsgruppen även möjligheten att betrakta en anmälan från ett kollektivtrafikföretag som inte bedriver någon trafik som ”med automatik förverkad” efter viss tid.

Det bör ankomma på det kollektivtrafikföretag som avser att bedriva kommersiell trafik att ta reda på de praktiska förutsättningarna för att kunna utöva den tänkta trafiken. För den vägburna trafiken handlar det exempelvis om tillgång till befintlig infrastruktur och för den spårburna trafiken kan det gälla tillgång till fordon. Dessa faktorer talar för att det i praktiken krävs en god framförhållning och långsiktighet när kollektivtrafikföretagen planerar sina affärsverksamheter, även om själva anmälningsförfarandet har korta frister. Projektgruppen menar att de två synsätten är förenliga. Ansvar för planeringen inför en anmälan ligger på kollektivtrafikföretaget, som i slutet av sin planeringsprocess gör en anmälan.

I bilaga 2 anges, som jämförelse, hur anmälan av kommersiell verksamhet inom området elektroniska kommunikationer är utformad.

7 Trafikantinformation

Med informationssystem avses det gemensamma systemet för trafikantinformation som nu utvidgas till att gälla inte bara järnvägsföretag utan alla kollektivtrafikföretag. Som den nya lagen om kollektivtrafik är utformad är det inte lika självklart att närmare föreskrifter om skyldigheten ska meddelas på detta område som i fråga om anmälningsplikt ovan. I lagen står nämligen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldighet att lämna information.

Projektgruppens utgångspunkt är att flera och parallella system för registrering av gemensam trafikantinformation *inte* ska byggas upp, att den riksdatabas (RDB) som Samtrafiken förvaltar de facto utgör det gemensamma system för registrering av trafikantinformation som finns idag, eller i vart fall ligger närmast till hands att användas för ändamålet. Det kan vara lämpligt att Samtrafiken och RKTm, åtminstone inledningsvis, ingår avtal om formerna för den gemensamma trafikantinformationen.

Även på detta område är projektgruppens utgångspunkt att det ska vara enkelt för kollektivtrafikföretagen att lämna nödvändig trafikantinformation. Skyldigheten för kollektivtrafikföretag att lämna information till det gemensamma systemet bör vara begränsad till uppgifter som är grundläggande för att resenärer enkelt ska kunna få information om all kollektivtrafik och planera sina resor.

Projektgruppens bedömning är att registrering i det gemensamma trafikantinformationssystemet av trafikstart eller av trafikförändringar bör ske senast sju (7) dagar innan förändringen träder i kraft. I fråga om järnvägstrafik bör undersökas om Trafikverkets fastställande av tågplan kan användas som registrering i det gemensamma trafikantinformationssystemet.

Projektgruppen konstaterar att Samtrafiken, Trafikverket och Transportstyrelsen måste kontaktas för att uppnå samsyn om vad som är rimligt och möjligt med utgångspunkt i gruppens överväganden.

Vidare konstaterar projektgruppen att arbetsinsats, kompetens, kostnad för anmälan av kommersiell trafik och registrering av trafikantinformation är trafikföretagets ansvar, liksom den kommersiella marknadsföringen. RKTМ och nationella myndigheter ska tillhandahålla lösningar som är enkla och i möjligaste mån samordnade.

8 Infrastruktur

Tillgång till infrastruktur är grunden för en fungerande kollektivtrafik. Projektgruppen har berört kommersiella aktörers tillgång till etablerad infrastruktur och kostnaden för denna samt konstaterat att detta är något som lagstiftaren fäster avseende vid men inte reglerar i ny lag om kollektivtrafik. I lagens förarbete uttrycker regeringen att tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser och bytespunkter på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor är av stor betydelse för etablering av kommersiell trafik. Av bilaga 3 framgår nuvarande Trafikhuvudmäns (THM) uppfattning i fråga om avgifter, tillgänglighet och grafisk profil för busstationer, bytespunkter och större hållplatser.

Projektgruppen anser att RKTМ i sina trafikförsörjningsprogram bör ange vilken infrastruktur som står till förfogande samt under vilken tid och på vilka villkor den upplåts. Därigenom uppnås en önskvärd öppenhet. I den mån kapacitetsbrister eller andra begränsningar hindrar kollektivtrafikföretagen från att använda viss infrastruktur bör RKTМ redovisa hur dessa brister ska hanteras på sikt. En jämförelse kan göras med de trångsektorplaner som Trafikverket tar fram vid kapacitetsbrist på järnvägsområdet.

Projektgruppen bedömer att det saknas effektivt lagstöd för att säkerställa att infrastruktur upplåts på villkor som är öppna, transparenta och icke-diskriminerande. Det bör övervägas om ett konfliktlösningsinstitut behöver införas för att hantera sådana tvister som kan befaras när det gäller tillgång till infrastruktur.

För en mycket stor andel av den infrastruktur som betjänar kollektivtrafiken och kontrolleras av offentlig sektor är avgiftsfrihet för kommersiella aktörer inte någon kontroversiell fråga. Dock förekommer avgiftssystem redan idag, exempelvis för resecentrum, där fördelning av vissa kostnader sker proportionellt mot utnyttjande av anläggningen. Det finns tre skäl för avgifter som projektgruppen har uppfattat situationen. Det första är reglering av tillgång och efterfrågan, det andra är finansiering av nya anläggningar och det tredje är tillhandahållande av en servicenivå som kollektivtrafikföretagen efterfrågar och är beredda att betala för.

Även eftermonterad fordonsutrustning, t.ex. transpondrar för ökad framkomlighet och tillgänglighet till anläggningar, har varit föremål för diskussion. Projektgruppen konstaterar att ansvaret för sådan

utrustning faller på den kommersiella trafikutövaren. En standardisering av utrustning alternativt standardisering av gränssnitt mellan utrustningar är en långsiktig lösning som främjar konkurrensneutralitet mellan olika aktörer.

Projektgruppen bedömer vidare att tillgång till depåer och verkstäder är en viktig fråga som, i ljuset av fördubblingsambitionerna och hållbara samhällslösningar, behöver studeras men som gruppen inte har hanterat i denna rapport.

Betalsystem och betalmedel

Projektgruppen har diskuterat kraven på kontantlösa system och möjligheten till en av branschen utvecklad gemensam standard för betalsystem.

Det enda betalmedel som projektgruppen bedömer har förutsättningar att idag fungera hos alla kollektivtrafikens aktörer är bankkort vilket förutsätter tillgång till bankkortsterminaler. Ett gemensamt och harmoniserat betalsystem kommer, enligt projektgruppens bedömning, att dröja.

Vidare anser projektgruppen att de möjligheter som ligger i en ökad tillgänglighet till Resplussystemet, och försäljning av Resplussesor via de större försäljningsställen som idag kontrolleras av respektive trafik huvudman, bör beaktas.

9 Förslag

Projektgruppen lämnar följande förslag.

- de tillstånd för linjetrafik som är tillämpliga den 1 januari 2012, vilka Transportstyrelsen bör underrätta RKTm om, bör gälla som anmälan till RKTm (undantagsregel för kollektivtrafik på väg)
- tågtrafikens anmälnings- och registreringskrav bör lösas via tågplanprocessen och tillhandahållas RKTm av Trafikverket(undantagsregel för kollektivtrafik på järnväg)
- nämnda undantagsregler bör inte frånhända kollektivtrafikföretag ansvaret för att deras trafik är vederbörligen anmäld till berörd RKTm
- anmälan av kommersiell trafik bör ske minst fjorton arbetsdagar före trafikstart och samma tidsfrist bör gälla vid avslutning av trafik(huvudregel)
- i fall där anmälan av kommersiell trafik inte leder till att trafik startar inom viss angiven tid bör anmälan med automatik anses förverkad
- registrering av trafikantinformation ska ske till en gemensam nationell databas, i första hand Samtrafikens riksdatabas, senast sju arbetsdagar före trafikstart eller trafikförändring

- RKTМ bör redovisa villkoren för tillgång till vital infrastruktur i sina trafikförsörjningsprogram samt vilka åtgärder som ska vidtas där kapaciteten är otillräcklig
- all eftermonterad fordonsutrustning är ett ansvar för kollektivtrafikföretaget
- på kort till medellång sikt är bankkort det enda betalmedel som kan fungera hos alla kollektivtrafikens aktörer

10 Begrepp

Projektgruppen noterar att vanligt förekommande begrepp ofta uppfattas på olika sätt beroende på sammanhang eller vilka perspektiv som företräds. De centrala begrepp som används i denna rapport har samma innebörd som i relevanta författningar, närmast kollektivtrafiklagen, EU:s kollektivtrafikförordning, järnvägslagen och yrkestrafiklagen.

I denna rapport avses med *kollektivtrafik* och *kollektivtrafikföretag* detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning. Med *trafikantinformation* avses detsamma som i kollektivtrafiklagen. Med *linjetrafik tillstånd* avses detsamma som i yrkestrafiklagen.

Det är projektgruppens uppfattning att vägledning och rekommendationer vinner på att centrala begrepp är definierade. I de fall legala, eller på annat sätt etablerade, definitioner av centrala begrepp saknas menar projektgruppen att sådana begrepp istället bör ges den innebörd som är lämplig i sammanhanget. Med *kommersiell* kollektivtrafik avses här trafik som inte finansieras med allmänna medel. Med infrastruktur avses närmast busstationer, bytespunkter och större hållplatser, men även till biljett- och bokningssystem.

Trafikansvarig/Responsible for the traffic

Namn och uppgift om funktion/Name and profession		Personnummer
Adress/Address		Telephone (dagtid, även riktnr)
Postnummer/Postal address	Ortsnamn/Postal address	

Bilagor/Enclosure

- Tidtabell med beskrivning över linjesträckning och planerade resdagar
Timetable with the route and planned days of departure
- Prisuppgifter
Pricelist
- Beslut om trafikillstånd
National permit
- Karta som utvisar hela den tänkta linjesträckningen
Map over the route

Datum/Date

Underskrift/Signature



Anmälan enl. 2 kap. 1 § lagen om elektronisk kommunikation

Företag/Namn	Organisationsnummer
Adress	Telefon
	Mobiltelefon
Ortsadress (postnummer och ortsnamn)	Fax
Kontaktperson inom företaget	Personnummer (ååmmdd-xxxx) *
E-postadress till kontaktpersonen	Webbadress

Tillhandahållande av

Allmänna kommunikationsnät <u>Accessnät</u> <input type="checkbox"/> Radiobaserat accessnät <input type="checkbox"/> Annat accessnät <u>Andra kommunikationsnät</u> <input type="checkbox"/> Andra kommunikationsnät	Allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster <u>Samtalstjänst</u> <input type="checkbox"/> Fast <input type="checkbox"/> Mobil <u>Datakommunikationstjänst</u> <input type="checkbox"/> Internettjänst <input type="checkbox"/> Annan datakommunikationstjänst <u>Annan allmänt tillgänglig elektroniska kommunikationstjänst</u> <input type="checkbox"/> _____ (ange)
--	--

Beskrivning av den verksamhet som kommer att bedrivas (max 5 rader)

--

Startdatum och omsättning

Startdatum för den anmälningspliktiga verksamheten	Omsättning hela verksamheten senast avslutat räkenskapsår**	Omsättning anmälningspliktig verksamhet senast avslutat räkenskapsår**
--	---	--

Underskrift

Ort och datum
Underskrift (firmatecknare)
Namnförtydligande

Obligatorisk bilaga: - Aktuellt registreringsbevis från Bolagsverket

* För att kunna nyttja vissa e-tjänster som erbjuds hos PTS krävs att kontaktuppgifterna även innehåller personnummer samt att kontaktpersonen har e-legitimation. Läs mer i "Vägledning för anmälan" på www.pts.se

** Om avgiften fastställs under anmälares första verksamhetsår eller om uppgifter om årsomsättningen annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas.

**Förfrågan om öppet marknadstillträde
Busstationer, bytespunkter och större hållplatser**

Bilaga 3

THM	Lämnar ni företräde för kommersiell trafik i dag?	Vad har ni för principer för avgifter i dag?	Tänker ni ändra principerna i samband med ny lagstiftning och i så fall hur?	Vad har ni för förhållningssätt till grafisk profil i denna typ av anläggningar (dvs. skulle ni acceptera att varje kommersiell aktör får ha egna skyltar eller anslag med egna logotyper osv.)
Hallandstrafiken	Ja	Inga förutom SRAB:s	Har inte diskuterats	Har inte diskuterats. Får tas upp om det blir ett problem vilket det troligen inte blir
Lunds Stadsbuss (Lunds Kommun)	Ja	Privata företag angör hållplatser och inga avgifter tas ut	Ännu inte diskuterats	Logotyp accepteras i dag på hpl stolpe
Västmanlands Lokaltrafik	Ja i praktiken men inte officiellt. Sker i väldigt liten omfattning i dag och vid lågtrafiktider	Inga avgifter i dag	Vet ej, ännu inte diskuterat	Det tillåter vi inte i dagsläget och kommer sannolikt inte att tillåta framöver heller.
Länstrafiken Kronoberg	Ja, åt långväga buss	Har inga, det får de lösa själv med markägaren	Vet ej	Vet ej, beror mycket på vad lagen säger och därefter vad som är bäst för kunderna
Kalmar Länstrafik	Ja	Det är endast enkelbiljetter som är giltiga i dag för denna typ av trafik	Vi har inte kommit så långt i vår dialog med entreprenörerna ännu. Hade entreprenörmöte förra veckan, inga frågor av denna natur kom upp. Intresset är mycket lågt i vår glesbygd för kommersiell trafik	Kör entreprenören i vår trafik och om subventionerade kort ska gälla så bör det vara enligt vår profil.
Storstockholms Lokaltrafik	Ja, i samband med överlåtelsen av Flygbussarna till företagsledningen så förnyades och bekräftades	Idag tas, enligt de uppgifter jag fått fram, inga avgifter ut. För kringtjänster såsom	I dag finns inget beslutat men Ingvar Zander har i ett PM till E20-projektet	SL har i stationsmiljöer och bussterminaler skyltsystem från flera olika tidsepoker. I

	<p>Flygbussarnas rätt att utan ersättning utnyttja vissa av SL:s hållplatser för linjerna till Arlanda, Bromma och möjligen också någon hållplats i söderort (Gullmarsplan). I samband med försäljningen av People Travel Group, där flygbussarna ingår, till Veolia så gjordes ingen förändring. Detta innebär att om ingen uppsägning skett därefter så utnyttjar Flygbussarna fortfarande ett antal hållplatser som tillhör SL</p>	<p>hållplatservice för uppsättning av tidtabeller så får de betala för detta. SL:s Trafikutövare köper i stor utsträckning den tjänsten i dag</p>	<p>beskrivit hur en verksamhet för konkurrensneutral upplåtelse av hållplatser kan tänkas organiseras. Mer information kan lämnas när FFU för E20 har publicerats vilket kommer att ske senast på fredag 17 december. I det fall ni önskar kompletterande information återkom i så fall. I E19 resp. E19B ingår ännu inte hållplatser i Trafikutövarens ansvar (kan bli föremål för förhandling under avtalstiden). I dessa avtal är förbehållet därför lite mera allmänt hållet. I t ex E19B anges att Trafikutövaren är införstådd med att verksamheten kan komma att konkurransutsättas av kommersiell trafik för vilken SL inte är trafik huvudman (avsnitt 2.1 sista stycket)</p>	<p>samband med att Connex tog över tunnelbanan satte upp ett eget skyltsystem (det blågula). Anledningen var oklarhet rörande vem som ansvarade för skyltarna. Alla skyltsystem ägs nu av SL med vissa undantag för pendeltågen, där delar ägs och förvaltas av Trafikverket. Jernhusen har nyligen tagit ett helhetsansvar för skyltsystemet på Stockholms central. SL har för avsikt att implementera en gemensam grafisk profil för all vägvisning enligt den grafiska profilen som är beslutad av styrelsen. Grunden för detta är att det ska underlätta för resenären att orientera sig i SL-trafiken och systemet ska vara tillgängligt, anpassat för funktionshindrade. För att underlätta orienteringen för resenärerna bör skyltsystemen för de aktuella miljöerna vara enhetligt utformade fortsättningsvis.</p>
<p>Göteborgs Stad, Trafikkontoret</p>	<p>Se Västtrafiks svar</p>	<p>Se Västtrafik</p>	<p>Se Västtrafik</p>	<p>Se Västtrafik</p>

Västtrafik	Ja, i mån av plats. På de flesta ställen är det i dag inget större problem. På några platser råder dock kapacitetsproblem. Västtrafik arbetar kontinuerligt för att bygga ut knutpunkterna för att kunna bereda plats för alla intressenter.	I dag har Västtrafik ett system med angöringsavgifter där extern trafik debiteras en avgift för varje anläggning. Avgiften baseras på vilka kostnader Västtrafik har för respektive anläggning vilka fördelas ut på all trafik på anläggningen. Anläggningarna är dessutom sorterade i storleksgrupper där ett genomsnitt av kostnaderna för anläggningarna ger angöringsavgiften för varje grupp. Ca 10 anläggningar har varit aktuella för angöringsavgifter men hitintills tar Västtrafik ut avgift på enbart fyra anläggningar.	Inför 2012 kommer Västtrafiks system för angöringsavgifter att ses över utifrån den nya situationen. Det innebär troligtvis att betydligt fler anläggningar blir aktuella för avgifter så att även den kommersiella trafiken är med och delar på kostnaderna.	I dag annonseras extern trafik som betalar angöringsavgifter i Västtrafiks informationssystem. I den mån som egna skyltar används är kravet att de underordnar sig det övergripande skyltsystemet och designen i respektive anläggning. Här skiljer sig kravet något ifall det är en inomhusmiljö eller en utomhusmiljö
Dalatrafik	Ja	Vi tar inte ut några avgifter	Vi är av uppfattningen att avgifter bör tas ut, men principerna för detta är en uppgift för den nya myndigheten.	Även detta är en uppgift för den nya myndigheten, men för att underlätta för resenärerna bör de anläggningar som används ha en enhetlig grafisk profil.
Östgötatrafiken	Nej, ingen efterfrågan utöver resecentrum i Linköping och Norrköping. I Linköping finns en särskild terminal för kommersiell busstrafik. I Norrköping finns platser anvisade för kommersiell trafik som för närvarande ingen utnyttjar.	Nej, som en konsekvens av fråga 1	Principer behöver sättas inför den nya lagens ikraftträdande	Vi avser att nyttja Trafikverkets neutrala grafiska profil vid aktuella bytespunkter, t ex mindre pendeltågsstationer och de regionala bytespunkterna i stomlinjenätet för buss. Vi avser lämna utrymme för

				eventuella kommersiella aktörers tidtabeller och motsvarande information till sina kunder, samma omfång på information som lämnas till den av oss upphandlade trafiken.
Skånetrafiken	Ja, som princip men hur bestäms utifrån förutsättningar, dvs finns det plats? Skånetrafiken äger inga anläggningar så själva besluten fattas av ägarna - kommun, Jernhusen, Trafikverket	I några fall har externa aktörer betalat för uppsättning av informationsskyltar. Eftersom omfattningen av externa aktörer hittills varit begränsad har vi också haft ringa investeringskostnader för informationsstrukturen. Flygbussarna är en sådan verksamhet som finns på några av våra terminaler och där vi hittills stått för vissa investeringar. Uppdatering och drift är också blygsam och vi har därför inte heller vidarefakturerat.	Vi får anledning att se över vårt ansvar framöver och skaffa tydligare riktlinjer för hur vi vill agera. Det handlar mer om våra krav/förväntningar på samverkansparter, än att vi ser nya, stora intäktskällor. Uppträder vi tillsammans, t ex i ett samlat informationssystem, måste det finnas en samsyn kring tillämpning och ett åtagande som säkerställer kvalitet. Det handlar ytterst om att skapa kundförtroende - en form av kundlöfte	Vi hanterar i dag extern företagsmärkning inom ramen för vårt designprogram. Inga egna skyltar eller stolpar utan en bra samlad bild som hjälper kunden att hitta rätt och där produkt/avsändare visas genom namn, kännetecken
X-trafik	Ja, vi lämnar tillträde och har våra ägares uppdrag att organisera och debitera för detta.	Principen är debitering per angörande tur som andel av totala trafikarbetet med buss	Beror på ägarens inställning, vet ej.	I dag har vi ett informationssamarbete där vi inrymmer all information vid hållplats på en neutral bakgrund som signalerar att det rör sig om kollektivtrafik. På några ställen finns en skyltskog som vi skulle vilja samordna

Upplands Lokaltrafik	Ja, men frågan har inte varit aktuell under de senaste åren. UL:s styrelse har beslutat att ha ett positivt förhållningssätt om/när frågan blir aktuell.	Inga, detta ska utredas under 2011	Nej	Frågan är ännu inte avstämmd med varken våra ägare eller vår styrelse. Det är dock viktigt och självklart att möjliggöra/tillåta individuell profilering för varje trafikföretag. Normer för skyltstorlek, -placering osv. måste dock utarbetas - med utgångspunkt i såväl resenärernas behov som samhället utifrån ordnings- och estetiska aspekter. Här bör nationella riktlinjer övervägas.
Länstrafiken i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland - samlat svar	Vi lämnar i dag tillträde till kommersiell trafik inom respektive län efter olika grad av diskussion	I Västerbotten tar man en avgift per avgående tur från större busstationer. Inga andra avgifter tas ut i något av länen. Diskussion pågår om man ska samt, i så fall, vilken nivå som är rimlig för tillgång till informationssystem, biljettsystem och avgifter vid resecentra/stationer.	Eftersom vi idag överlag inte har några färdiga principer för avgifter kommer de att ändras. Det är rimligt att ett enhetligt avgiftssystem för de olika servicenivåer vi kan bidra med införs.	Inga principer fastlagda. I många fall är detta inte bara en fråga för THM eller motsvarande utan i högsta grad en fråga för fastighetsägaren.
Länstrafiken i Jämtlands län	Ja, t ex Y-bussarna	Inga avgifter. Vi har uppmanat kommunen som äger busstationen att se över rutinerna och införa en angoringsavgift. Busstationen ger en bra service till resenären, där finns väntsal, toalett, förvaringsskåp mm. Det är en	Se fråga 2	F n inga. Bör diskuteras från fall till fall

		centralt belägen plats med goda kommunikationer		
Värmlandstrafik	Ja	Avgift om 50 kr per angöring enligt tidtabell av busstationen i Karlstad. Avgiften täcker all infrastruktur i länet som Värmlandstrafik kontrollerar och inkluderar plats i vårt informationssystem.	Vi har hittills inte diskuterat någon ändring av principen. Vi låter i så fall efterfrågan på service styra tidpunkten för ändring och inte lagstiftningen i sig.	Vi har en öppen attityd till detta och har inget problem i dag. Godkännande krävs, men det handlar mest om att ha ordning och reda på respektive plats. Skulle efterfrågan öka så får vi anpassa arbetssättet efter det, men attityden ska så långt som möjligt bibehållas.
Länstrafiken Mälardalen	Ja, kommersiell trafik har tillträde till våra busstationer, bytespunkter och hållplatser i dag. När det gäller resecentrum i Örebro är et dock endast de kommersiella företag som Länstrafiken har avtal om biljettgiltighet med. Av utrymmesskäl har vi i dag svårt att rymma övrig kommersiell trafik fullt ut, därav avgränsningen. Kommersiella företag som vi inte har biljettsamarbete med hänvisas till angöringsplats utanför resecentrum	Angöringsavgifter för busstationer/resecentrum tas ut enligt den taxa som beslutas av respektive kommun (anläggningsägare). För angöring av övriga hållplatser tas ingen avgift.		Länstrafiken tar "kundens fokus" och vill därför ha en likartad och lättbegriplig profil på anläggningar. Kommersiella aktörers enskilda logotyper är då inte av intresse. På busstationer/resecentrum etersträvas därför lägesbokstav eller motsvarande med information på särskilda anslag/terminalkartor om angörande linjer samt destinationer.
Jönköpings Länstrafik	I de fall där vi har inflytande över tillträdet så finns det inga hinder för kommersiell trafik. Vi upplåter platser för kommersiell busstrafik på våra depåer och annonserar i info-tavlor på samma nivå som för egen	Vi tar bara ut avgift för resecentrum i Jönköping och det beror på att vi har bemanning som sköter information och lägger in förändringar, tilldelar	Har inga planer på förändringar	I dag har kommersiella företag utrymme att sätta upp egna tidtabellsanslag. På elektroniska tavlor redovisas i neutral text vilket företag som kör trafiken. På

	trafik	angöringsplats för extrabussar etc.		Resecentrum i Jönköping har Swebus eget försäljningsställe med egen
Karlstadsbuss	Ej svar			
Luleå Lokaltrafik	Ej svar			
Blekingetrafiken	Ej svar			
Waxholmsbolaget	Ej svar			
Gotlands kommun	Ej svar			