

Innehåll

1	Introduktion	2
1.1	Introduktion till det prioriterade området kollektivtrafik	2
1.2	Gemensam nytta för kollektivtrafikbranschen.....	2
1.3	Avgränsningar	3
1.4	Kopplingar till andra områden	3
1.5	Deltagare i arbetsgruppen	3
2	Bakgrund.....	4
3	Målbild 2020 med utblick 2025.....	4
4	Handlingsplan för kollektivtrafik	5
4.1	Enkel betalning och biljetthantering	5
4.2	Biljett- och betalprojektet (BoB)	5
4.3	Utveckla information vid bytespunkter.....	6
4.4	Verktyg som gör standardiserad plattform i fordon överflödigt	6
4.5	Information och öppen data inom kollektivtrafik	6
4.6	Kraftsamling öppna trafikdata	7
4.7	Off peak resande i storstäder.....	8
4.8	ITS cykel i kollektivtrafik	8
4.9	Säkerställa resande vid teknisk störning i försäljning och visering	9
4.10	Nästa steg.....	9
4.11	Samlat för fokusområdet	10
5	Bilagor	10
5.1	4.2 Biljett och Betallösningar, Biljett och Betalprojektet BoB.....	10
5.2	4.3 Enkel resa	10
5.3	4.4 TrAppen.pdf	10
5.4	4.6 Kraftsamling öppna trafikdata; Projektorganisation	10
5.5	4.7 Hur få fler resenärer utan ökade kostnader.....	10
5.6	4.8.1 Nationell cykelstrategi, 4.8.2 Strategi på ritbordet	10
5.7	4.9 Resenärsforum, ITS för kontantresenär	10

KOLLEKTIVTRAFIK

ITS för Enkel planering, Enkel betalning, Enkel resa!

1 Introduktion

Trafikverket levererade 2014 ett förslag till en nationell strategi och handlingsplan för användning av ITS som svar på regeringens uppdrag. Arbetet övergår nu i nästa fas där Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen, Vinnova och ITS Sweden utvecklar en strategi och handlingsplan med ambitionen att göra Sverige internationellt framstående inom ITS.

Kärnan i handlingsplanen består av prioriterade områden av stor betydelse för ITS i Sverige. Under hösten 2015 har ett stort antal områden kartlagts och genom workshops, webenkäter, webinarium och i samråd med myndigheter, näringsliv och akademien har antal områden reducerats. Resultatet är 12 prioriterade områden som gemensamt bidrar till en färdriktning för svensk utveckling inom ITS fram till år 2020. Ett av dessa områden är "kollektivtrafik". Varje prioriterat område leds av en ordförande som tillsammans med en arbetsgrupp och en sekreterare ansvarar för att ta en färdplan med mål och konkreta aktiviteter. Utöver prioriterade områden etableras även horisontella områden med uppgift att stödja och realisera aktiviteter i färdplanen. Resultatet kommer sedan att redovisas den 25-26 oktober 2016 på den nationella ITS konferensen i Stockholm som en del i remissförfarandet inför slutleverans till regeringen vid årsskiftet.

1.1 Introduktion till det prioriterade området kollektivtrafik

Utgångspunkten i arbetet inom ITSHP Kollektivtrafik är att visa på aktiviteter som gör data av betydelse för kollektivtrafikens utveckling tillgängligt för utveckling av kunddrivna tjänster. I uppdraget anges att området Kollektivtrafik ska se på behovet av information som visas på monitorer och skyltar. Vi ser att tillgängligheten till data i format enligt ITS direktivet om kollektivtrafik är grunden för att kunna utveckla tjänster som presenterar information oavsett utkanal.

Om data görs tillgängligt så att tredjepart kan utveckla tjänster som innehåller försäljning av kollektivtrafikbiljetter bedömer vi att det sannolikt kommer att bidra till utveckling av nya affärsmodeller.

Identifierade aktiviteter ska bidra till ökad kollektivtrafikandel av det totala resandet genom att:

- Rekramera nya resenärer, såväl inom befintliga grupper som från nya till kollektivtrafiken,
- Stimulera att resande i första hand företas med kollektiva färdmedel och delade resurser,
- Öka nöjdhet hos befintliga nyttjare av kollektivtrafik,

I arbetet har vi utgått från att kollektivtrafiken mycket snabbt kommer att förändras och utvecklas genom att flera och nya transportslag och tjänster kommer att ingå. Delningsekonomins starka frammarsch kommer att omdefiniera kollektivtrafiken till resande med delade resurser och kompletterande tjänster.

1.2 Gemensam nytta för kollektivtrafikbranschen

Under arbetet med färdplanen har vi uppfattat att det i några av de områden som diskuterats saknas huvudmannaskap och ägarskap, vilket kan utgöra ett hinder för att driva dem effektivt.

Vidare har vi kunnat se att redan etablerade lösningar som baseras på "öppna data" eller annan liknande information som driver kundlösningar i rätt riktning ofta är en konkurrensfördel för den som utvecklat tjänsten. Det finns redan etablerade lösningar som skulle göra mer nytta för kollektivtrafiken som helhet om de vore tillgängliga för hela nätverket och alla kunder. Exempel på

sådana tjänster är de som beskrivs i 4.3. (Utveckla information vid bytespunkter) och 4.4 (Verktyg som gör standardiserad plattform i fordon överflödigt).

Några möjliga vägar för att göra sådana tjänster allmänt tillgängliga är att krav ställs på trafikföretag att tillhandahålla sådana tjänster i ett visst format eller att ett konkurrensneutralt nationellt organ tillhandahåller sådana tjänster med gemensam nytta. Exempel på sådana tjänster kan vara trafikprognoser vid störningar och kommunikationskanaler till operativ personal. Operatörer som redan utvecklat sådan tjänster skulle kunna erbjudas att föra över dem till en neutral part, t.ex. Samtrafiken, för förvaltning och tillgängliggörande för samtliga trafikföretag.

1.3 Avgränsningar

Vi avgränsar oss från teknik, hårdvara och applikationer och sätter fokus på behovet av att tillgängliggöra information. Vi förutsätter att teknisk infrastruktur och plattformar utformas så att olika typer av data kan hanteras och vara öppet tillgängligt. Ansatsen är att prioritera förslag till aktiviteter som bidrar till att förenkla vardagen för medborgarna, minska negativ miljöpåverkan och effektivisera resursanvändning genom smarta lösningar som tillgodoser kända behov och framtida kommande behov.

1.4 Kopplingar till andra områden

Området Kollektivtrafik har kopplingar till flera av de andra prioriterade områdena. Det finns till exempel tydlig koppling till området Trafikantinformation kring öppna data och till området Oskyddade trafikanter avseende cykel i kollektivtrafiken.

1.5 Deltagare i arbetsgruppen

Arbetsgruppen har bestått av personer från myndigheter, industri och akademi. De har deltagit mer utifrån bedömda personliga kompetenser än som representanter för sitt företag/organisation. Följande personer har i olika utsträckning bidragit i framtagandet av föreliggande rapport:

- Wille Jansson, Samtrafiken (Ordförande)
- Jesper Johansson, Tyréns
- Anna Anund, VTI
- Lars Foberg, Resenärsforum
- Darja Isaksson, Ziggy Creative Colony, medlem i Stefan Löfvens Innovationsråd
- Clas Roberg, Trafikverket
- Roland Palmqvist, Trafikverket
- Katarina Bergstrand, Sweden by Bike
- Jan Persson, Malmö högskola/K2
- Ejert Seiboldt, Svenska Taxiförbundet
- Jürgen Goldmann, Östgötatrafiken
- Sven-Åke Eriksson, Regeringskansliet
- Dan Olofsson, SJ
- Anders Gullberg, CESC, KTH
- Filip Kjellgren, Vinnova
- Carlos Viktorsson, Sweco (Stöd till arbetsgruppen från ITSHP)

2 Bakgrund

Kollektivtrafik är en viktig del i en svensk handlingsplan för ITS som en nyckel till en förenklad vardag för medborgarna. Kollektivtrafik och resande med delade resurser minskar miljökonsekvenser och trängsel i främst större städer. Vidare effektiviseras resursanvändningen genom smarta lösningar som tillgodoser kända behov och framtida kommande behov. Delningsekonomin tror vi kommer att leda till ett väsentligt bättre resursutnyttjande, framför allt i urbaniserade områden. Det är särskilt viktigt att resande med delade resurser stimuleras genom att systemen ska uppfattas vara miljösmarta och resurseffektiva. Innevånare i den smarta staden kommer att välja sådana lösningar, i all synnerhet om de uppfattas vara pålitliga, och utformade så att de tillgodoser individuella behov. En överflyttning till effektivare utnyttjande av småskaliga lösningar från klassisk linjelagd kollektivtrafik till mer efterfrågestyrda lösningar kan förväntas.

Oavsett hur snabbt utvecklingen går mot resande med delade resurser är en absolut kritisk framgångsfaktor hög tillgänglighet vid planering, köp och användning av delade resurser för transport. Därför finns behov av att säkerställa att planering, köp och användning utformas så att enskilda och grupper inte diskrimineras.

I vårt arbete har diskussioner förts om behov av att kunna betala kontant för resande med kollektivtrafik. Diskussionerna har rört sig om att personer som, av ett eller annat skäl, inte kan eller vill använda kredit/betalkort eller Smartphones för att betala för sina resor ändå ska ha möjlighet att kunna nyttja systemet utan att diskrimineras. Vidare har diskuterats vad som ska gälla om tekniska system inte fungerar så att det inte är möjligt att betala och/eller validera färdbevis.

3 Målbild 2020 med utblick 2025

Målbild 2020 är att information och informationstjänster ska finnas tillgängliga för att göra det möjligt att planera och betala sammanhängande och sömlösa resor från start till mål utifrån enskilda resenärers behov och preferenser för varje resa. Kollektivtrafiken kommer att ha utvecklats till persontransporter och därmed sammanhängande tjänster genom tillgång till delade resurser. Delningsekonomin har blivit ett väsentligt inslag i människors uppfattning om hur resande kan företas vilket kommer att innebära minskad resursanvändning för transporter. Detta kommer positivt att bidra till minskning av miljöpåverkan till följd av transportarbetet. Utöver att flera transportslag kommer att ingå i kollektivtrafiken kommer också autonoma, eller i vart fall semiautonoma, fordon att börja förekomma. Vi antar att utvecklingen kommer att innebära att fordon som redan idag är semiautonoma kommer att kunna modifieras till att under sin livstid bli mer autonoma. En fråga som kommer att vara central är hur övergången till autonoma fordon ska genomföras, samtidigt som semiautonoma fordon och fordon helt utan sådana funktioner kommer att vara i bruk.

Utblicken mot 2025 säger att framför allt autonoma fordon kommer att slå igenom på bred front vilket tillsammans med nya tjänster kommer att innebära stora förändringar med positiva inslag.

Gemensamt för målbilderna är att all information kommer att vara dynamisk, ständigt uppdaterad och framför allt individanpassad utifrån människors olika situationsberoende behov.

Trenderna som ligger till grund för målbilderna kommer att vara starkast i urbaniserade områden. Det är dock rimligt att anta att ny teknik, individanpassade lösningar och nya informationskanaler kommer att ge effekter, om än på annat sätt i mer sparsamt befolkade områden.

4 Handlingsplan för kollektivtrafik

4.1 Enkel betalning och biljetthantering

Kollektivtrafiken kännetecknas idag av biljett- och informationssystem som kan vara hindrande när det gäller att attrahera nya resenärer. Ett generellt problem är att det förekommer en mängd olika taxor, biljetter och tariffer i den offentligfinansierade kollektivtrafiken. Olika biljettsystem och betalningsvillkor komplicerar bilden ytterligare. Moderna betalningssätt som Swish, Masterpass, kreditkort och andra liknande tjänster är inte alltid möjliga för kontantlös betalning i kollektivtrafiken. En nyckelfråga är att säkerställa att betalning förenklas och görs användarvänlig och transparent. Ett område som bör analyseras och undersökas för integration av enkel betalning och biljetthantering är att företags bonus- och kreditkort enkelt ska kunna användas för betalning av transporttjänster. Utöver att underlätta betalning kan detta tjäna syftet att samla information om resvanor m.m. vilket gör det möjligt att utveckla tjänster efter resenärernas behov.

Här gäller att tillvarata internationella erfarenheter och best practice för att snabbt effektivisera och utveckla betalning och biljetthantering. Betalning med ett touchless bankkort genomförs redan i Londonområdet, genom att kortet innehåller en kundprofil underlättas tillvaron för resenären. Bland annat tas betalning automatiskt, rabattsystem, maxpris m.m. för ingående trafikföretag kan enkelt hanteras. En användning av ett sådant system kan fungera nationellt och trafikslagsövergripande, samt bör kunna etableras på europeisk nivå.

Ett arbete för att kartlägga möjliga vägar och föreslå framtagande av en branschstandard för enkel betalning bör initieras inom Samtrafikens uppdrag avseende branschutveckling under 2017.

4.2 Biljett- och betalprojektet (BoB)

I branschsamverkan har med stor enighet bland alla inblandade parter tagits fram standarder inom Biljett- och betalprojektet (BoB) vilket är en stor styrka. BoB är en arena för samverkan kring standarder och gränssnitt inom biljettsystemets olika beståndsdelar. Ett 30-tal branschaktörer samverkar i projektet och dess sju prioriterade och tidsatta målbilder. Projektets målsättning är skapa förutsättningar för att knyta samman aktörernas system och göra det enkelt för våra kunder att köpa biljetter i kollektivtrafiken. Det är angeläget att påpeka att BoB projektet inte är en utvecklingsarena för biljett- och betalsystem, utan att utvecklingen sker hos respektive aktör. Projektet ger genom att skapa förutsättningar för en förvaltning och utveckling av standarder och gränssnitt möjligheter för både etablerade och nya aktörer att komma in på marknaden, både tjänsteleverantörer och utrustnings-/systemleverantörer.

Riktlinjer för förvaltningen av framtagna standarder ges av en Marknadsgrupp och en Teknikgrupp som bemannas av berörda branschaktörer. En central utgångspunkt är att standarderna ska utvecklas, förvaltas och implementeras i bred samverkan på branschens uppdrag.

Centrala aktörer är ett trettiotal kommersiella och offentliga branschaktörer som samverkar i projektets marknadsgrupp och teknikgrupp.

Redovisning av resultat Resultatet av arbetet överlämnas till förvaltning hos Samtrafiken

Projektet är finansierat. I samband med utformningen av förvaltningen beslutas om framtida finansiering. Detta arbete pågår under hösten 2016. Projektet beräknas vara klart 2016-12-31.

Bilaga 4.2 Biljett och Betallösningar, Biljett och Betalprojektet BoB.

4.3 Utveckla information vid bytespunkter

Projektet "SJ Labs" har tagit fram prov på funktioner för att hjälpa resenärer att hitta rätt väg på stationer, stå på rätt ställe på plattformar och finna var i tåget det finns tillgång till obokade platser. Projektet arbetar med andra typer av visualiseringar och har löst problemet med dåliga kartdata genom att använda film. Det förväntade resultatet är att förse resenärer med enkel och tillgänglig information för att underlätta resande, särskilt vid byten. Projektet är beroende av tillgång till uppdaterat och aktuellt data och är därför kopplat till "Kraftsamling öppna data". Projektet pågår inom SJ och levererar prov i sin app. "SJ Labs". Genom att säkerställa denna typ av data möjliggörs ökad kvalitet på skyltar och monitorer, såväl vid punktlig trafik som i störningssituationer. Korrekt information i fungerande och lättlästa system är en förutsättning för att skapa trygghet i resandet, framför allt vid byten som är det svåraste momentet under resan, en källa till oro och en orsak för somliga att inte välja kollektivtrafik.

Detta arbete pågår inom SJ och är ett exempel på utveckling som med fördel skulle kunna göras branschgemensam, enligt 2. Bakgrund.

Bilaga 4.3 Enkel resa

4.4 Verktyg som gör standardiserad plattform i fordon överflödig

SJ och Stockholmståg har utvecklat verktyg som systemstöd för personal (förare och kundvärdar) oberoende av varandra, drivet av tågpersonal. De bägge verktygen har kombinerats med varandra för att vinna fördelar och samordning. I maj 2015 driftsattes den tredje generationen av verktyget. I och med att medarbetare kan få tillgång till information och kommunicera med omvärlden bortfaller behov av särskilda, fordonsspecifika kommunikationsutrustningar. Inom SJ har en utveckling lett till att medarbetare på tågen sedan 2015 har ett eget verktyg kallat "Mitt tåg", som utöver funktioner i tidigare utvecklat verktyg även ger möjlighet att visera biljetter (med NFC eller med optisk avläsning). Medarbetarna får med verktyget ständig uppdatering av bokningslistor, kunddata, byten, osv.

Detta arbete pågår inom SJ och är ett exempel på utveckling som skulle kunna göras branschgemensam, enligt 2. Bakgrund.

Bilaga 4.4 TrAppen

4.5 Information och öppen data inom kollektivtrafik

Kollektivtrafikens utveckling mot att möjliggöra att fler väljer resande med delade resurser är i högsta grad kopplad till tillgång till digital information och ITS för utveckling av kunddrivna tjänster som gör att nya transportslag och tjänster kan integreras i kollektivtrafikutbudet. För att säkerställa tillgång till sådan information föreslås bör aktiviteter genomföras som ska syfta till att identifiera potentiellt tillgänglig information, behov av information och bearbetad information för att förutse konsekvenser i resenärers resande vid förändring i kollektivtrafiken. Tillgängligheten till information förväntas fortsätta att öka genom utvecklingen av internet-of-things (inklusive små och billiga sensorer) som kan möjliggöra bättre individanpassade tjänster.

Ett projekt föreslås för att inventera tillgången till information, format, sätt att ta del av information, samt ansvarig för kvalitetssäkring. För att skapa bra beslutsunderlag föreslås behovskartläggning av data/information avseende:

- Resenärers informationsbehov och tjänsteutveckling.
- Operatörers informationsbehov för att kunna föreslå sammanhängande transportlösningar, planerad trafik och i störningssituationer.

- Analys av what-if-scenarier (t.ex. förväntad effekt av förändrat kollektivtrafikutbud), inklusive t.ex. dörr-till-dörr resande behov.

Vidare föreslås utredning för att identifiera lämpliga metoder för beräkning/simulering för att förutse förändrade beteenden/agerande hos resenärer som stöd för strategisk, taktisk och operativ trafikplanering.

Centrala aktörer Malmö Högskola som en del av K2, Samtrafiken, Trafiklab samt Trafikverket.

4.6 Kraftsamling öppna trafikdata

Syftet är att initiera ett projekt i tre faser som möjliggör utvecklingen av smarta tjänster baserade på högkvalitativa öppna trafikdata. Inom projektet ska sex fokusområden genomlysas vid workshops och en partsgemensam målbild och handlingsplan inom området tas fram. Arbetet ska bedrivas i samverkan mellan en rad aktörer i ekosystemet kring öppna trafikdata.

Samtrafiken tar ansvar för att vara koordinerande part med ansvar för projektets framdrift och leverans. Beställare till projektet är forum för innovation genom Vinnova. Förslaget till projekt remitteras och förankras hos berörda intressenter av Samtrafiken.

Effekt mål: Att i högre grad möjliggöra utveckling av smarta tjänster baserade på högkvalitativa öppna trafikdata.

Projekt mål:

- Att hitta en gemensam nationell målbild för öppna trafikdata
- Att ta fram en handlingsplan med åtgärder för att realisera målbilden

Övergripande (preliminär) tidplan:

Fas 1: Projektet startade under augusti månad 2016 med en planeringsfas. Projektledare är Agnetha Lund, Prospero AB.

Konstituerande styrgruppsmöte genomfördes 2016-09-02.

Fas 2: Denna fas delas upp i sex fokusområden i form av workshops som startar i september 2016 och avslutas i januari 2017.

1. Workshop: Omvärld & Best Practice
2. Workshop: Regleringar och lagstiftning
3. Workshop: Från kollektivtrafik till mobilitet
4. Workshop: Kundlöfte och innovationsstimulans
5. Workshop: Principer & tekniska format
6. Workshop: Organisation & finansiering

Fas 3: Den sista fasen handlar om att remittera, sammanställa och analysera resultaten från samtliga workshops. Denna fas pågår mellan 2017-01-15 och 2017-03-31 då slutrapport levereras.

Centrala aktörer

Styrgrupp: Darja Isaksson, Regeringens innovationsråd, Filip Kjellgren, adjungerad, Forum Transport innovation, Per-Erik Holmberg, Viktoria Swedish ICT, Carina Trofast, SLL/TF, Pär Fröjmark, Västtrafik, Johan Karlberg, Skånetrafiken, Susanne Planath, Trafikverket och Gerhard Wennerström, Samtrafiken

Kostnad och finansiering

Budget för projektet är 2,5 Mkr där projektdeltagarna själva står för 1 Mkr (in kind) och 1,5M kr är kostnader för externa konsulter och resor

Bilaga 4.6 Arbetsmaterial; Kraftsamling öppna trafikdata, Projektorganisation

4.7 Off peak resande i storstäder

I Kalmar län har det ekonomiska underskottet i kollektivtrafiken, som drivs av Kalmar Länstrafik (KLT), ökat då intäkterna med dagens prissystem inte kan finansiera trafikökningen. Utvecklingen är långt ifrån unik för Kalmar län. Efterfrågemönstret har förändrats till att andelen reskassa och enkelbiljetter ökar medan periodbiljetter minskar. Resenärer uppfattar inte att kollektivtrafiken är vare sig tillräckligt attraktiv eller prisvärd, vilket gör att traditionell prishöjning successivt urholkar betalningsviljan och förtroendet.

En av KLT initierad och genomförd utredning pekar på att ett nytt system för prissättning bör införas. En prisutredning har genomförts, vilken slutredovisades våren 2016. Under sommaren 2016 har utredningens förslag testats av kunder/länsinvånare i en s.k. SP-studie (Stated Preference). Studien samlade 1500 respondenter och generellt ställer sig kunderna positiva till utredningens förslag. I vissa delar var responsen t.o.m. över förväntan. För närvarande pågår också en utredning av biljettsystemleverantören vilka tekniska förutsättningar som krävs för att genomföra utredningens förslag.

Under förutsättning att politiskt inriktningsbeslut fattas i september 2016, som innefattar ett uppdrag om genomförandeplan till KLT, påbörjas arbetet mot att införa en ny taxemodell vid lämplig tidpunkt. Den nya taxemodellen förväntas styra resandet från peak samt attrahera nya kunder (främst att få sällankunder att resa oftare), i första hand off peak och på längre resor. Genom att sprida ut resandet under morgon- och eftermiddagspeak minska fordonsbehovet. Sammantaget ska detta leda till förbättrade intäkter och minskade kostnader för KLT och ökad nöjdhet bland resenärer.

Utredningen och effekterna av ett införande är av stort intresse då det kan ge belägg för om resenärer i kollektivtrafik är beredda att ändra resmönster utifrån ekonomiska parametrar.

Central aktör är KLT som finansierar och driver arbetet.

Bilaga 4.7 Hur få fler resenärer utan ökade kostnader

4.8 ITS cykel i kollektivtrafik

Inom färdplan "ITS och Oskyddade trafikanter" adresseras frågan om cykel och gående på väg till/från kollektiva färdmedel. Färdplanen har fokuserat främst på två aspekter: hur kan oskyddade trafikanter skyddas från olyckor i interaktionen med andra trafikanter eller i singelolyckor samt hur kan mobiliteten ökas för olika grupper oskyddade trafikanter med hjälp av ITS-lösningar. Aktiviteter som föreslås har bäring på cyklister och kollektivtrafik i viss mån är följande: öka andelen resor som sker med gång och cykel; öka säkerhet, komfort, trygghet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter; bygga bort konflikter mellan trafikanter och öka framkomlighet för gående och cyklister.

Cykel har hittills inte funnits med som en prioriterad del i kollektivtrafiken i Sverige. Här finns både potential och intressanta utvecklingsmöjligheter som bidrar till minskad miljöpåverkan, minskad resursanvändning och förenkling av medborgarnas vardag. Den som kombinerar cykel med kollektivtrafik behöver tillgång till viktiga basfunktioner som hyrcykel, tillfredsställande cykelparkering vid kollektivtrafiknoder, möjlighet att transportera cykel mellan A och B och tillgång till relevant information.

Identifierad risk: Ansvar för genomförandet av ovanstående basbehov åligger flera olika aktörer, men åtgärder för "cykel" i kollektivtrafik riskerar att bli eftersatta i brist på tydligt huvudmannaskap inom kollektivtrafikbranschen.

För att kunna utveckla och effektivt implementera relevanta lösningar föreslår vi en nulägesanalys och idéförstudie rörande cykel i kollektivtrafik med syfte att:

- Kartlägga tidigare arbete inom området
- Kartlägga pågående initiativ, aktiviteter och best practice
- Kartlägga intressenter inom området cykel i kollektivtrafik
- Föreslå en plan och organisation för att i samverkan utse huvudman och identifiera en branschgemensam arena för att i samverkan driva aktiviteter rörande cykel i kollektivtrafik
- Kartlägga regelverk beträffande möjligheter att ta med cykel
- Analysera omfattning av uppdraget, t.ex. storstad kontra mindre orter
- Föreslå aktiviteter, gärna i form av pilotinsatser, för ett kommande projekt, t.ex.:
 - Cykel i reseplanerare
 - Tillgänglighet till hyrcykeltjänster
 - Möjlighet att ta med cykel under kollektivtrafikresor
 - Incentive och bonusprogram för utveckling av tjänster som ger cykel en naturlig position i kollektivtrafiken

Förstudie föreslås genomföras med start under hösten 2016 och resultatet levereras i form av en skriftlig rapport senast 2017-03-31. Detta under förutsättning att beslut om idéförstudie tas inom Samtrafikens branschutvecklingsuppdrag.

Centrala aktörer Trafikverket, Sweden by Bike, Jernhusen, Cykelfrämjandet, Svensk Cykling och berörda kommersiella och offentliga trafikföretag.

Bilagor 4.8.1 Nationell cykelstrategi, 4.8.2 Strategi på ritbordet

4.9 Säkerställa resande vid teknisk störning i försäljning och visering

Ett väsentligt bidrag till att göra kollektivtrafikresande, och i förlängningen resande med delade resurser tillgängligt, attraktivt och säkert för resenären är att fastställa regler för köp och visering vid tekniska störningar i IT-system för biljettering, försäljning och visering. Här gäller det att resenärer som på rimligt sätt försökt köpa biljett och visera den ska kunna företa resan utan råka ut för kontrollavgifter p.g.a. störningar i trafikföretagens system.

Det handlar här om att ta fram rutiner för praktisk hantering och information till resenärer (brukare av kollektivtrafiken). Inom detta område bör också utredas hur resenärer, som av ett eller annat skäl, inte använder elektroniska betalningsmedel ska ges tillgång till kollektiva transportmedel, och på vilka villkor.

Bilaga 4.9 Resenärsforum, ITS för kontantresenär

4.10 Nästa steg

Ordförande deltar i ITS HP webinarium 2016-09-19 för att ta del av övergripande sammanfattning och samordning av aktiviteter mellan färdplanerna.

Aktiviteterna

- 4.2 Biljett- och betalprojektet (BoB),
- 4.6 Kraftsamling öppna trafikdata,

Är pågående projekt som drivs branschgemensamt, och som nyttiggörs kollektivtrafikbranschen.

Aktiviteten

- 4.7 Off peak resande i storstäder

Under förutsättning av beslut kommer implementering att göras och erfarenheterna komma kollektivtrafikbranschen till godo.

Aktiviteterna

- 4.1 Enkel betalning och biljetthantering,
- 4.3 Utveckla information vid bytespunkter,
- 4.4 Verktyg som gör standardiserad plattform i fordon överflödigt,
- 4.5 Information och öppen data inom kollektivtrafik
- 4.8 ITS cykel i kollektivtrafik
- 4.9 Säkerställa resande vid teknisk störning i försäljning och visering,

Samordnas och kommer vid genomförande att tilldelas ägarskap för utveckling.

4.11 Samlat för fokusområdet

Prioritering och fördjupning av aktiviteter avses att göras efter bedömd möjlighet till genomförande samt avstämning av relevans till kommande europeiska program.

Aktiviteterna inom fokusområdet är lämpliga och stärker branschens förmåga att samverka och ta fram förankrade lösningar, mål och visioner till stöd för utveckling av intelligenta transportsystem.

5 Bilagor

5.1 4.2 Biljett och Betallösningar, Biljett och Betalprojektet BoB.

5.2 4.3 Enkel resa

5.3 4.4 TrAppen.pdf

5.4 4.6 Kraftsamling öppna trafikdata; Projektorganisation

5.5 4.7 Hur få fler resenärer utan ökade kostnader

5.6 4.8.1 Nationell cykelstrategi, 4.8.2 Strategi på ritbordet

5.7 4.9 Resenärsforum, ITS för kontantresenär