



CHALMERS



Tågstolen: Rätt i tiden?

En kvalitativ intervjustudie om vad som krävs för att utveckla och lansera en bokningslösning för passagerartrafik med tåg i Europa.

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

Love Movitz & Erik Vannemyr

KANDIDATARBETE 2019:03

Tågstolen: Rätt i tiden?

En kvalitativ intervjustudie om vad som krävs för att lansera en bokningslösning för passagerartrafik med tåg i Europa.

Kandidatarbete i mekanik och maritima vetenskaper

LOVE MOVITZ & ERIK VANNEMYR

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Avdelningen för Maritima studier

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2019

Tågstolen: Rätt i tiden?

En kvalitativ intervjustudie om vad som krävs för att lansera en bokningslösning för passagerartrafik med tåg i Europa.

LOVE MOVITZ

ERIK VANNEMYR

© LOVE MOVITZ, 2019

© ERIK VANNEMYR, 2019

Kandidatarbete 2019:03

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Bilden föreställer en eventuell, framtida logotyp för Tågstolen på en europeisk marknad.

Tryckeri /Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Göteborg, Sverige 2019

Sammanfattning

Under de senaste årtiondena har internationella bokningslösningar för flyg gjort stora framsteg och underlättat biljettbokningar, men utvecklingen för liknande bokningslösningar för tåg har hamnat efter och är idag bristande. Denna rapport kommer därför undersöka vad som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen, som syftar till att vara en internationell bokningslösning för passagerartransporter med tåg inom Europa. Detta har genomförts genom kvalitativa forskningsintervjuer med nyckelpersoner i olika segment inom tågindustrin, där intervjuerna har gjorts med en semistrukturerad intervjumetod i syfte att skapa diskussion och tillhandahålla intervjuobjektens egna åsikter och värderingar. Resultatet för denna rapport påvisar att tågindustrin är en komplex marknad och ämnet som undersökt är något som är komplicerat att genomföra. Det är ett stort antal faktorer som påverkar utfallet för vad som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen, och det finns många olika svårigheter som behöver omhändertas på både nationell samt internationell nivå. Det finns även en del faktorer som är direkt kopplade till varandra vilket innebär att vissa faktorer måste tillsättas för att nästa skall vara möjlig att genomföra. Slutsatserna av denna rapport belyser tydligt vad det är som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen, men mycket av detta leder vidare till nya frågeställningar som måste omhändertas. Det går därför att förstå efter denna rapport att det finns en stor komplexitet gällande internationella bokningslösningar för tåg. Därav kommer det behövas fördjupad och utvecklad vidare forskning inom ämnet för att bokningslösningarna för tåg skall uppnå samma effektivitet och enkelhet som för flyg.

Nyckelord: Bokningslösning, Tågstolen, Internationell, Tåg, Passagerartransport, Europa

Abstract

Over the last few decades, international booking solutions for air traffic have made great progress and facilitated ticket bookings, but the development of similar booking solutions for train traffic is underdeveloped and not as available as for air traffic. This report will therefore examine what is required to develop and launch Tågstolen, which aim is to be an international booking solution for passenger transport by train within Europe. This has been done through qualitative research interviews with key characters in different segments of the train industry. The interviews have been made with a semi-structured interview technique with the aim of creating discussion and providing the interviewees' own opinions and values. The result of this report shows that the train industry is a most complex market. There are a large number of factors that affect the outcome of what is required to develop and launch Tågstolen, and there are a variety of difficulties that need to be addressed at national as well as at international level. There are also some factors that are directly linked to each other, which means that certain factors must be added in order for the next to be possible to implement. The conclusions of this report clearly illustrate what it takes to develop and launch Tågstolen, but much of this leads to new challenges that must be addressed. It is therefore possible to understand after this report that there is a great deal of complexity regarding international booking solutions for train traffic and it will be necessary to deepen and develop further research within the subject so that the booking solutions for train traffic will achieve the same efficiency and simplicity as for air traffic.

Keyword: Booking solution, Tågstolen, International, Train, Passenger transport, Europe

Förord

Vi vill tacka Antonia Krogius, HR business manager på Alstom Sverige AB som har presenterat oss för relevanta intervjuobjekt. Vi vill även tacka vår handledare, Farid Rohani, och alla personer som har tagit sig tid och ställt upp på intervju. De personer vi intervjuat har visat stort engagemang och varit mycket positiva till det ämne vi skriver om och har på så sätt drivit oss framåt i rapportskrivandet. Utan dessa personer hade rapporten ej varit genomförbar och vi är oerhört tacksamma över all den kunskap vi har fått under intervjuerna och skrivandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
Abstract	i
Förord	ii
Definitioner	vi
1 Introduktion	1
1.1 Syfte	2
1.2 Frågeställningar	3
1.3 Avgränsningar	3
2 Bakgrund	4
2.1 Grundläggande faktorer för transportalternativet tåg	4
2.2 Tågsituationen idag	4
2.2.1 Hur ser det idag ut vid bokning av internationella tågresor	5
2.2.2 Tågsituationens utveckling jämfört med flyg	6
2.2.3 Internationella bokningslösningar för tåg jämfört med flyg	7
2.3 Syftet OTA (Online Travel Agent)	7
2.4 Ökad trend för passagerartransport med tåg	8
3 Metod	9
3.1 Val av metod	9
3.1.1 Begränsningar i metodval	9
3.2 Datainsamling	10
3.3 Urval	11
3.3.1 Intervjuobjekten	11
3.4 Forskningsetik	13
3.5 Intervjuanalys	13
3.6 Genomförande	14
4 Resultat	16
4.1 Vad krävs och vilka huvudsakliga utmaningar finns som måste omhändertas för att kunna utveckla och lansera Tågstolen	16
4.1.1 Skapa attraktivitet med tågresande	16
4.1.2 Skapa gemensamma system	19
4.1.3 Skapa en större kundbas	20
4.1.4 Lansera Tågstolen via högre instans	21

4.2	Krav som kan ställas på tågoperatörer samt nationer inom Europa för att kunna utveckla och lansera Tågstolen	22
4.2.1	Avreglering	22
4.2.2	Tillsatt intern funktion hos tågoperatörer	23
4.3	Komplexitet och svårigheter efter lansering av Tågstolen	24
4.3.1	En resa, flera oberoende tågoperatörer med separata biljetter	24
4.3.2	Olika regler i olika länder	25
5	Diskussion.....	26
5.1	Resultatdiskussion	26
5.2	Metoddiskussion	32
5.2.1	Reliabilitet.....	34
5.2.2	Validitet.....	34
6	Slutsatser	35
6.1	Fortsatt forskning.....	36
	Referenser	37
	Appendix.....	40
	Intervjufrågor	41

Figur 1 - Bilden visar en karta över höghastighetsspåren i Europa. Bilden är hämtat från (Wikipedia, 2019) och justerad av författarna.18

Definitioner

Avreglering: Innebär att man minskar styrningen av exempelvis ekonomiska aktiviteter genom att öppna upp för en friare marknad och att verksamheter som är av statlig ägandestruktur kan konkurransutsättas¹.

Flygstolen: Flygstolen är en av Nordens största online resebyråer och erbjuder konsumenten kompletta resor med flyg från en destination till en annan (Flygstolen Nordic AB , 2019). Dessa resor går att kombineras med andra flygresor och även hyrbil i samma bokning (Flygstolen Nordic AB , 2019).

Global distribution system (GDS): GDS är ett system som används av online-resebyråer för att boka och sälja biljetter från olika flygbolag (Cooke, 2005).

Interrail: Interrail är en organisation som säljer färdbevis för tåg inom Europa (Interrailkort) (Interrail, 2019). Korten gäller under en viss period och resenären har obegränsat med resor under denna tid hos de tågoperatörer som är anslutna till Interrail (Interrail, 2019).

Hurtigruten: Hurtigruten är ett resmål i Norge där det erbjuds olika typer av sjöresor som bland annat *Den klassiska rundresan* som tar resenären runt Norges kust med olika stopp och utflykter på vägen (Hurtigruten AS, 2019)

Online Travel agents (OTA): En OTA är en distributionskanal och fungerar som en mellanhand mellan konsumenter och företag som säljer bland annat transport- och hotelltjänster (Johannisson, Lovén, & Salmin, 2012).

Tåg: Definitionen tåg i denna rapport syftar till ett transportmedel som går på räls som är avsedd för passagerartransporter. Inga andra typer av spårfordon kommer att förknippas med tåg i denna rapport.

Tågaktör: En tågaktör syftar till ett företag som arbetar inom tåg, men som inte sköter transporten av passagerarna (tågoperatör). En tågaktör i denna rapport syftar exempelvis till Alstom Sverige AB som tillverkar, säljer och underhåller tågoperatörernas tåg samt bygger och utvecklar relevant infrastruktur till tågets framdrivning².

¹ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

² Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

Tågoperatör: I denna rapport syftar en tågoperatör till ett företag som opererar själva framdrivningen av tåget, det vill säga det företag som transporterar passagerare och tar tåget från en destination till en annan³.

Tågstolen: Där Tågstolen nämns syftar det till den bokningslösning som rapporten undersöker, det vill säga en internationell bokningslösning av tågbiljetter inom Europa.

X2000: Är ett koncept av snabbtåg inom Sverige som lanserades av SJ under 1990-talet (SJ, 2019).

³ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

1 Introduktion

Jordens befolkning har ökat drastiskt under de senaste seklerna. Detta presenteras i *Internationella översikter* publicerat av Statistiska central byrån (2012), där det framgår att jordens befolkning har ökat med 250% från år 1950 till år 2000. De framtida prognoserna gällande befolkningsökning visar att denna kommer att fortsätta öka fram till år 2100 (Förenta Nationerna, 2017). Tillsammans med befolkningsökningen har människans livslängd blivit betydligt längre och ser ut att öka (Förenta Nationerna, 2017).

Att människor lever längre är en indikator på att människor har en betydligt bättre standard idag jämfört med tidigare vilket kan kopplas till att ett internationellt samt nationellt resande har ökat hos människor (Förenta Nationerna, 2017). Dessa resor präglas i dagsläget av transport med flyg, som år 2017 stod för 57% av alla turistresor (World Tourism Organization, 2018). Ett ökat beteende hos människor som består av ett internationellt resande som idag domineras av flygresor är ej hållbart kopplat till FN:s globala miljömål (United Nations Development Programme, 2019). Minskad flygtrafik är en av vägarna för att uppnå de globala miljömålen då trenden på internationella resor ej ser ut att minska (United Nations Development Programme, 2019). Detta innebär att andra transportsätt på ett bättre sätt måste kunna konkurrera med flyg för att kunna ersätta eller eliminera flygets dominans av internationella passagerartransporter över medellång distans.

Ett av dessa transportsätt för passagerartransporter, som har möjlighet att konkurrera med flyg över medellång distans, är tåg (Nationalencyklopedin, 2019). Detta på grund av att tåget erbjuder en god komfort, relativt låga transporttider och en låg miljöpåverkan sett till varje enskild transporterad person. Det går att konstatera en ökad efterfrågan på internationella tågresor i vissa länder i Europa. Det går bland annat att se i Sverige att internationella tågresor i Europa är något som under senare tid har fått en betydligt ökad efterfrågan hos svenska medborgare (Gelin, 2019), och det har även utvecklats gemensamma Facebookgrupper för att underlätta internationellt tågresande (Sidkvist & Elfors, 2019). I TV4 nyhetssändning 3 februari framgår det även att det uppstått ett stort intresse i svenska samhället av tågresor efter flygdebatten, samt att försäljningen av interrailkort det senaste året har ökat med 50% (TV4 Nyheterna, 2019). Det är därför enkelt att dra slutsatsen att internationella tågresor har en stor efterfrågan och är under utveckling för att uppnå ett alternativt transportsätt till flyg. Dock saknas det idag en viktig aspekt gällande passagerartransporter med tåg för att internationella tågresor skall vara genomförbart⁴.

Flygresor besitter enkelheten att genomföra biljettbokningar för resenären⁴. Flygbolagen har idag sina egna bokningssystem, men alla dessa är kopplade till gemensamma GDS:er (Global Distribution Systems) vilket gör att många bokningssystem har samma programmeringsspråk⁵. Dessa system gör det enkelt för flygbolagen att ansluta sig till bokningsplattformar och snabbt

⁴ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

⁵ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

få återförsäljningsavtal med OTA:s⁶. Resenären kan få en överblick i dessa bokningssystem av vilka olika operatörer och kombinationer av flygbiljetter som finns för att boka en flygresa till önskvärt resmål, där priser och total restid presenteras för respektive alternativ. Detta skapar en betydligt minskad ansträngning för resenären då denne har möjlighet att undvika att själv söka efter flygbiljetter hos varje enskild operatör för att sedan skapa kombinationer av flygbiljetterna.

Ett liknande system saknas idag för att resa med tåg internationellt i Europa^{6,7}. Idag måste en resenär som skall genomföra en tågresa köpa dyra Interrailkort som dessutom inte accepteras hos alla tågoperatörer, eller själv boka och kombinera tågbiljetter hos varje enskild tågoperatör (TV4 Nyheterna, 2019). Detta skapar även en svårighet då de flesta resenär idag inte vet vilka tågoperatörer som finns i andra nationer. Slutsatsen av detta är att det finns en stor komplexitet gällande effektiviteten i nuvarande system för bokning av tågbiljetter som kan leda till höga totala biljettkostnader samt långa restider och väntetider vid byten mellan tåg.

1.1 Syfte

Som inledningen belyser finns det ett uppdämt behov av att på ett enklare sätt kunna boka och genomföra resor med tåg i Europa. Detta faktum är tillika utgångspunkten för detta kandidatarbete som syftar till att undersöka vad som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen, som syftar till att vara ett koncept för en internationell bokningslösning för passagerartransporter med tåg i Europa.

Anledningen till detta val av syfte är för att se över möjligheten att skapa en gemensam bokningslösning och på så sätt förstärka samt effektivisera passagerartransporter med tåg, vilket eventuellt kan utveckla ett konkurrenskraftigt resealternativ.

⁶ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

⁷ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

⁸ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

1.2 Frågeställningar

Arbetet är strukturerat utifrån en större huvudfråga. Denna generella forskningsfråga stötts av två relevanta men mindre omfattande underfrågor.

1. Vad krävs och vilka huvudsakliga utmaningar finns som måste omhändertas för att kunna utveckla och lansera Tågstolen?

1.1. Vilka krav kan ställas på tågoperatörer samt olika länder för att kunna utveckla och lansera Tågstolen?

1.2. Kan det finnas komplexitet med Tågstolen och vilka svårigheter kommer att uppstå efter lanseringen?

1.3 Avgränsningar

I detta kapitel presenteras de avgränsningar som har gjorts för denna studie. Ämnet är omfattande, därför har vissa avgränsningar utförts för att endast fokusera på de faktorer som är mest relevanta till denna studie. Avgränsningarna kommer även behandlas i slutet av rapporten, under rubriken vidare forskning, för att påvisa att fortsatt forskning kring ämnet är av behov för att ett koncept som Tågstolen skall fungera optimalt.

- Undersökningsområdet kommer vara begränsat till tågtransporter och sträckor inom norra och centrala Europa.
- Resultatet kommer ej beröra tekniska aspekter som exempelvis tågens uppbyggnad och system samt infrastruktur som räls och banvall.
- Informationssökningen i form av intervjuer kommer vara avgränsat till svenska aktörer som arbetar internationellt. Inga intervjuer med andra nationer eller utländska aktörer kommer att genomföras. En del av resultatet kommer beröra krav som kan ställas på andra nationer och utländska aktörer, men detta kommer ej behandlas på en djupare nivå.
- Tågstolen kommer endast jämföras med liknande bokningslösningar för flygresor.

2 Bakgrund

I detta kapitel presenteras bakomliggande faktorer till rapportens syfte och frågeställningar. Syftet med detta kapitel är att presentera en ingående och djupare förståelse kring ämnet för rapporten och på så sätt koppla till frågeställningarna som rapporten behandlar.

2.1 Grundläggande faktorer för transportalternativet tåg

Tåg är ett utav de fyra stora transportsätten som är mer beroende utav infrastruktur än andra transportsätt, då tåget kräver både järnväg för förflyttning samt terminaler / stationer för av- och pålastning (Lumsden, 2015). Jämfört med flyg- och fartygstransporter, som använder sig utav redan befintlig infrastruktur (hav och luft) (Lumsden, 2015), befinner sig tågtransport i ett underläge då det krävs investeringar även för transportsättets framföring^{9,10}.

Utöver infrastrukturen finns det även andra svårigheter med transportsättet tåg. Inom Europa finns det många olika tågoperatörer på marknaden som har olika typer av tåg med varierande tekniska aspekter⁹. Tåg är komplexa fordon i sig där det finns olika faktorer som påverkar framföringen som exempelvis olika typer av el- och signalsystem¹⁰. Olika nationer har dessutom olika standarder på spårvidd, vilket leder till att exempelvis tåg som körs i Sverige inte kan framföras på järnvägar i Tyskland då dessa nationer har två olika typer av spårvidder (Alstom, 2019).

Ovanstående svårigheter är en av avgränsningarna för denna rapport. Syftet till att det nämns är för att ge ett perspektiv på varför tågsituationen idag ser ut som den gör och varför utvecklingen av tågtransport begränsats i vissa länder, samt varför transporter med tåg har svårt att konkurrera med flyg.

2.2 Tågsituationen idag

Tågsituationen idag är komplex, tågtrafiken i Sverige drabbas av förseningar och många resenärer är idag missnöjda (European commission, 2018). Sverige, Tyskland och Polen är exempel på länder som har störst andel tågresenärer som är missnöjda med sin resa (Europeiska kommissionen, 2011). Anledningen till att tågen är försenade är på grund av störningar, väder, tekniska aspekter etc. Från ett pressmeddelande från EU-kommissionen (2011), var det 45% av tågets resenärer som svarade att de var missnöjda över tågens punktlighet. För de svenska tågen ligger punktligheten på passagerartransporter på ca 88%, vilket innebär att av de 997 396 avgångarna under 2018, var det 893 850 som kom fram under utsatt tid (Trafikverket, 2018).

⁹ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

¹⁰ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

2.2.1 Hur ser det idag ut vid bokning av internationella tågresor

Det kan upplevas som svårt att boka sammanhängande tågresor i Europa. Att boka en resa med tåg från exempelvis Stockholm till Paris anses vara praktiskt och logistiskt omöjligt¹¹. Järnvägsnätet i Europa är inte sammankopplad och infrastrukturen i länderna har olika tekniska aspekter (Alstom, 2019). Dessutom finns det ingen bokningslösning där resenären enkelt kan boka tågbiljetter i kombination hos olika tågoperatörer för längre sträckor^{12,13}. I dagsläget saknas det även snabbspår och alla dessa faktorer resulterar i att resa med tåg i Europa över längre sträckor innebär att resenären behöver uthärda flera och långa byten (Månsson, 2018).

Sveriges marknadsledande tågoperatör Sveriges Järnvägar (SJ) (GoEuro Corporation, 2019) säljer bara biljetter till Köpenhamn i Danmark, om man vill resa till kontinenten¹¹. För att sedan resa vidare får den resande köpa biljetter av tågoperatörer på den danska/tyska marknaden som kan föra resenären vidare genom Europa¹². Detta är något som försvårar för resenärer som exempelvis vill resa med tåg längre sträckor i Europa från Sverige. Det finns tågoperatörer som kan erbjuda längre tågresor genom flera länder i Europa, men det kan vara svårt att boka dessa biljetter via internet och därför måste resenärerna ofta vända sig till en fysisk resebyrå för att boka biljetter för längre resor (Sidkvist & Elfors, 2019).

Möjligheten för den resande att boka biljetter för längre tågresor finns via internet då det idag finns ett stort antal olika tågoperatörer som har egna bokningssystem^{13,14}. Komplikationen med dessa är att de ofta bara erbjuder tågbiljetter till de tågresor som tågoperatören själv opererar¹⁴. Därför blir det upp till den resande att boka biljetter hos respektive tågoperatör eftersom det saknas ett gemensamt bokningssystem där tågoperatörerna är anslutna¹⁴. Detta resulterar i att om den resande skall genomföra en längre resa måste denne boka biljetter och själv kombinera dessa hos flera olika tågoperatörer i olika bokningssystem vilket resulterar i många byten och långa restider (TV4 Nyheterna, 2019). Det skall även tilläggas att förseningar ökar vid varje byte och kan leda till att den resande ej hinner med bytet till nästa tåg (Månsson, 2018) samt att nya biljetter eller återbetalning inte alltid kan garanteras (Sidkvist & Elfors, 2019).

Det finns ett antal statliga aktörer inom den europeiska tågmarknaden som dock har ett gemensamt samarbete, för att underlätta för resenärerna¹². Dessa tågoperatörer har ingått ett samarbete genom Interrail (Interrail, 2019). Har en resenär ett interrailkort kan denna resa med alla operatörer som är anslutna till Interrail och accepterar Interrailkortet som färdbevis (Interrail, 2019).

¹¹ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

¹² Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

¹³ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

¹⁴ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

2.2.2 Tågsituationens utveckling jämfört med flyg.

Tåg har funnits i Sverige sedan 1856 och beslutet att bygga en stambana i Sverige togs 1855 av Sveriges dåvarande Riksdag (SJ, 2019). Riksdagens initiativ gällande järnvägen gjorde att flera byar växte till städer och att flera industrier utvecklades (SJ, 2019). Järnvägen gjorde även att det blev lättare för människorna att transportera sig längre sträckor inom Sverige (SJ, 2019).

År 1963 började tågtrafiken få konkurrens på grund av utvecklingen av bilen och flyget (SJ, 2019). Riksdagen fattade då ett beslut gällande att alla transportmedel skall kunna bära sina egna kostnader. Detta resulterade i att många stationer och tåglinjer lades ner och ersattes med andra transportalternativ (SJ, 2019). Införandet av jetmotorn under åren 1950 – 1960 skapade en stor efterfråga av flygtransporter på den civila marknaden vilket var den primära anledningen till att flygtransporter ökade (Transportstyrelsen, 2010). Detta gjorde att människor kunde resa längre distanser på ett effektivt sätt mellan olika länder och kontinenter (Transportstyrelsen, 2010). I början av år 1980 började även många flygbolag utveckla och lansera sina egna bokningssystem, men flygbolagen insåg därefter att det skulle bli mycket kostsamt¹⁵. Resultatet av detta blev att tre stora GDS:er utvecklades¹⁵. Den GDS som blev störst inom den svenska och europeiska marknaden blev Amadeus som ägs utav Lufthansa, Iberia och Air France¹⁵. Idag har det utvecklats andra GDS:er, som exempelvis Sabre och Travelport, men den största är Amadeus som i Sverige står för 95% av marknaden hos resebyråer¹⁵.

När X2000 introducerades i Sverige under år 1990 på sträckan mellan Göteborg och Stockholm ökade tågets marknadsandelar från 40% till 60% (Nelldal, 2007). Anledningen till att fler valde att åka med tåget var att restiden minskade från fyra till tre timmar (Nelldal, 2007). Detta visade sig vara en betydande faktor till att fler människor inte hade rest med tåget tidigare. Samtidigt som X2000 infördes var det även flera tåglinjer i Sverige som fick kortare restider vilket ökade intresset för passagerarresorna i Sverige (SJ, 2019). När de nya tågen även började trafikera flygplatsen Arlanda minskade inrikes flygen på grund av de minskade transporttiderna (Nelldal, 2007).

För att tåget skall kunna konkurrera i en större utsträckning och ta ytterligare marknadsandelar från flyget måste restiden minskas ytterligare för att minska korta och medeldistansflygningar (Nelldal, 2007). En av anledningarna till att tågresandet i Sverige inte utvecklats på samma sätt som flyget är för att bantrafiken i Sverige går på högsta kapacitet och det finns ingen möjlighet med dagens infrastruktur att öka kapaciteten, utan att göra omfattande utbyggnation av järnvägsinfrastrukturen (Nelldal, 2007). Exempelvis är rälsen välfyllda på en av de mest intressanta tågsträckorna inom Sverige, Göteborg – Stockholm, under de kritiska tiderna på dygnet. Skulle en stor procent av de som reser med flyg, istället resa med tåg skulle detta vara svårt att genomföra under rusningstrafik på grund av den spårkapacitet som idag finns tillgänglig¹⁶.

¹⁵ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

¹⁶ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

2.2.3 Internationella bokningslösningar för tåg jämfört med flyg

Det säljs idag fler resor på nätet än hos de traditionella resebyråerna eftersom resebyråerna oftast sitter i äldre affärssystem som inte är byggda för näthandel (Cooke, 2005). Flygbolagen var bland de första som insåg att denna nya säljkanalen var framtiden och började därför utveckla sina system, vilket tågbolagen började mycket senare med¹⁷. Detta är den största bidragande faktorn till att tågens internationella bokningssidor har hamnat efter flyget gällande kombinationsresor där flera aktörer är inblandade¹⁷. Mycket beror på att flygbolagen oftast är av privat ägandestruktur och tågbolag oftast har en statlig ägandestruktur¹⁸. Problematiken för tågoperatörer har varit att varje land endast har sett till vad som har varit bäst för det egna landet¹⁷. Detta gamla tänk finns fortfarande kvar i vissa länder i Europa men utvecklingen går långsamt framåt¹⁷. Sverige och England är exempel på länder som har kommit långt i utvecklingen och bland annat avreglerat marknaden för mindre aktörer som ej är av statlig ägandestruktur¹⁷. Det finns dock andra faktorer som påverkar varför tågets internationella bokningssidor hamnat efter. En av de stora faktorerna är avsaknaden av gemensamma system, som bland annat GDS:er¹⁷. Idag saknas det GDS:er som kopplar samman bokningarna för tågtransporter och utgör en kritisk faktor till att tågensbokningssystem inte integrerar internationellt och därför hamnat efter jämfört med flyg¹⁷.

2.3 Syftet OTA (Online Travel Agent)

Idag finns det flera olika internetbaserade resebyråer (OTA), som främst är förknippade med flyg och hotell, exempelvis expedia.se och hotels.com (Feuer & Sundberg, 2016). Dessa internetbaserade bokningssidor kan erbjuda resenären kompletta bokningslösningar i olika biljettkombinationer samt jämföra priser och olika aktörer med varandra. Syftet med dessa bokningslösningar är att resenären enkelt kan boka en komplett resa eller tjänst som innefattar olika aktörer och i vissa fall olika biljetter¹⁹. Detta skapar en smidighet för resenären då denne har möjlighet att undvika att gå in på varje aktörs egen bokningssida och själv leta fram det bästa alternativet¹⁹. OTA har idag implementerats i en hög grad gällande flygresor och hotellbokning¹⁹. OTA står för cirka 35% av den europeiska marknaden för flyg (Roma, Zambuto, & Perrone, 2014) och cirka 10–15% för större hotellkedjor samt 70% för enskilda hotell av totala bokningar på den europeiska marknaden (Marvel, 2016).

Utöver att OTA enkelt tar fram olika kombinationer av biljetter för kunden, fungerar det även som en bokningsplattform där olika aktörers för- och nackdelar tydligt presenteras som exempelvis pris och tidsåtgång för en resa. Detta skapar en översikt över alla aktörer som är kopplade till plattformen och den tjänst som kunden söker och på så sätt underlättar informationssökningen och jämförelsearbetet. Exempelvis kan resenären undvika att själv ta reda på vilka aktörer som erbjuder den tjänst man söker i ett annat land (Flygstolar.se, 2019).

¹⁷ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

¹⁸ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

¹⁹ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

2.4 Ökad trend för passagerartransport med tåg

FN:s globala miljömål är något som går att koppla till hur en del människor tänker i vardagen (Norberg, 2017). Miljömålen ihop med miljöstatistiken är ett tydligt faktum på att människor måste ändra sitt beteende för att målen skall uppnås (Norberg, 2017). Som redan nämnt är ett av dessa sätt att se över hur man reser, där den viktigaste faktorn är att minska flygandet då det står för en stor andel av globala utsläpp (Naturvårdsverket, 2019). Detta har gjort att många människor idag efterfrågar alternativa transportsätt som är miljövänligare för att uppnå klimatmålen eftersom att minska resandet anses som ett mer komplext alternativ med tanke på hur samhället ser ut och fungerar idag (TV4 Nyheterna, 2019).

För att uppfylla klimatmålen är tåg det bästa transportalternativet för passagerartransporter²⁰. Tåg kräver lite energi för dess framföring jämfört med andra transportsätt och energin som används har minimal miljöpåverkan (Trafikverket, 2019). Dessutom finns möjligheten att framställa energi till tågets framdrivning från källor som är miljövänliga²¹. Tåget har även den unika möjligheten att återvinna energi när tåget bromsar som överförs till ledningarna som sedan kan användas av närliggande samhällen eller andra tåg i samma bana²¹.

Sett till de globala miljömålen och tågets energieffektivitet, kostnads- och tidskonsumtion jämfört med de andra transportsätten går det enkelt att dra slutsatsen att efterfrågan på passagerartransporter med tåg även kommer fortsätta öka i framtiden. Dock finns det svårigheter för att tåg skall kunna ta en större andel av de människor som reser i dagsläget. Detta på grund av att det är komplext att strukturera och boka sina tågresor för resenären, vilket är sådant som rapporten eftersträvar en lösning på som presenteras i resultatdelen.

²⁰ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

²¹ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

3 Metod

Detta kapitel har som syfte att redogöra för vilken metoddesign som valts för rapporten. Redogörelsen kommer bestå utav tillvägagångssättet för hur rapportens forskningsfrågor har besvarats samt hur rapportens syfte uppfylls. Tillvägagångssättet för informationsinhämtning samt ursprung där information har hämtats kommer även i detta kapitel presenteras.

3.1 Val av metod

Det övergripande syftet med denna rapport är att undersöka ett komplext problem, med avsikten att identifiera en potentiell lösning till vad som krävs och vilka huvudsakliga utmaningar som måste omhändertas för att utveckla och lansera Tågstolen. Detta är ett problem som det idag inte finns någon konkret lösning på. Tidigare forskning finns gällande liknande problem, men inget av detta anses vara tillräckligt specificerat för att kunna visa signifikans till det ämne som denna rapport undersöker. Eftersom rapportens ämne och frågeställningar är av komplex art, anses det mest praktiska metodvalet vara kvalitativ intervjumetod då det krävs exklusiv information av nyckelpersoner inom denna typ av transportsegment och marknad. Anledningen till valet av kvalitativ forskning med intervjumetod är på grund av att det ej finns några tydliga svar till de frågeställningar som rapporten behandlar eftersom dessa är breda och generella. Frågeställningarna kan bestå utav flera olika lösningar och därav syftar valet av metod till att skapa diskussion med intervjuobjekten för att få djupare och utvecklade svar om ämnet. Varför valet av intervjumetod med kvalitativ ansats har gjorts för denna rapport är på grund av att metodvalet optimalt integrerar med rapportens syfte och frågeställningar samt denna metoddesign även går att stärka i val av metod enligt Denscombe (2016).

Denscombe (2016) beskriver att intervjumetod är passande vid komplexa frågor samt vid behov av exklusiv information. Forskning som berör komplicerade frågor kräver förståelse om hur system fungerar, samt där det finns ett behov av att få kontakt med nyckelpersoner i det segment där frågeställningen har ursprung (Denscombe, 2016). Detta syftar till att få värdefulla instinkter och kunskap som baseras på intervjuobjektens erfarenhet (Denscombe, 2016). Datainsamling med ursprung från intervjuer går att koppla till kvalitativ ansats av forskningsmetod (Denscombe, 2016). Vid forskning som berör komplicerade ämnen där det krävs exklusiv datainsamling från nyckelpersoner menar Denscombe (2016) att en kvalitativ ansats är optimalt. Gällande forskningsstrategin kommer denna att likna en grundad teori, bortsett att det ej kommer att göras någon uppföljning av ämnet när rapporten är färdigställd (Denscombe, 2016).

3.1.1 Begränsningar i metodval

Urvalet av intervjuobjekt är en kritisk faktor för genomförandet av denna forskning. Nyckelpersoner med erfarenhet och tillgänglighet till genuin och exklusiv information inom tågindustrins olika segment är väsentlig för genomförandet. Detta leder till en begränsning i metodvalet då tillgängligheten till dessa intervjuobjekt är begränsade. Eftersom denna studie även är småskalig med begränsad budget och tidsåtgång är därför intervjuobjektens medverkan

inget som går att förutsätta. Antalet intervjuer kommer vara begränsat till fyra personer där syftet är att täcka de olika segmenten inom tågindustrin. Detta skapar dock en begränsning gällande signifikansen i resultatet eftersom en del identifierade faktorer endast grundas på en svarsfrekvens. Begränsningar i metodvalet gällande reliabilitet och validitet kommer diskuteras vidare i diskussion under metoddiskussion.

3.2 Datainsamling

Den data som presenteras i rapporten kommer insamlas genom kvalitativa intervjuer då det är det metodval som gjorts för rapporten. Eftersom ämnet som undersöks i denna forskning är komplext och samtidigt något ej existerande görs därför valet att använda intervjustruktur av mindre strikt slag. Den bakomliggande faktorn till att göra på detta sätt är för att kunna utveckla intervjuobjektens tankar och idéer samt skapa en diskussion om ämnet som undersöks. Intervjuobjekten är de som besitter kunskapen till rapportens frågeställningar och genom deras information kan syftet med rapporten uppfyllas. Det skulle därför anses ostrategiskt att formulera intervjufrågor som strikt skall besvaras utan att lämna utrymme för intervjuobjektets egna värderingar och åsikter vilket är syftet med intervjuerna. Valet av att genomföra semistrukturerade intervjuer har därför gjorts för att kunna uppfylla detta syfte.

Att genomföra semistrukturerade intervjuer skapar möjligheten att intervjuobjekten kan dela information från ett eget perspektiv (Kvale & Brinkmann, 2014). Semistrukturerade intervjuer skall innehålla en färdig lista med ämnen som skall behandlas och frågor som skall besvaras (Denscombe, 2016). Denna struktur av intervju innebär även att intervjuaren kan vara flexibel och lämna utrymme för intervjuobjektets egna tankar och synpunkter kring de ämnen och frågor som intervjuaren tar upp (Denscombe, 2016). Det som Denscombe (2016) beskriver integrerar väl med forskningens egen strategi, vilket gör valet av semistrukturerad till en självklarhet.

Valet av semistrukturerade intervjuer skapar ett bredare perspektiv kring ämnet. Ett antal intervjufrågor har därför framställts, behandlats och besvarats i varje genomförd intervju, men dessa har primärt syftat till att inleda en diskussion omkring rapportens frågeställningar och syfte. Det har även avsatts extra tid för varje intervju för att författarna skall kunna utveckla uppföljningsfrågor baserade på de svar som tillhandahålls av intervjuobjekten.

Den struktur som presenterats ovan för val av intervjustruktur har även integreras med en strategi för planering, genomföring och användning av den information som tillhandahållits i intervjuerna. Denna strategi har baserats på olika steg från planering och framställning av intervjufrågor, genomföring av intervjuer, transkribering, verifiering och analysering. Likande strategier går att koppla till Kvale och Brinkman (2014) där det tydligt beskrivs olika steg för att genomföra optimala forskningsintervjuer. Syftet med intervjustrategin är att redan i ett tidigt stadiet i rapporten påvisa att intervjuerna har en tydlig struktur och strategi som noggrant är utvalt. Strukturen och strategin tillsammans med rapportens urval av intervjuobjekt skapar en trovärdighet för den information som kommer presenteras i resultatet.

Resultatet kommer helt baseras på inhämtade data ifrån intervjuer. Övriga vetenskapliga data som presenteras i rapporten har primärt hämtats från Chalmers bibliotek och tillhörande databaser. Författarna har tillgång till dessa databaser genom inloggningsuppgifter som erhållits genom att vara studenter på Chalmers Tekniska Högskola. Dessa databaser anses vara optimala för datainsamling för att introducera och ge bakgrund till ämnet som undersöks i rapporten. Utöver den datainsamling som nämnts ovan har även andra typer av källor använts som nyhetssändningar och nyhetsartiklar för att påvisa en efterfrågan och skapa en introduktion till ämnet. Mycket information har även insamlats genom övrig relevant litteratur och webbplatser samt relevanta myndigheter.

3.3 Urval

Som redan nämnt är det väsentligt att intervjuer med relevanta aktörer genomförs för denna typ av studie. Författarna har noggrant valt ut aktörer med syftet att täcka de olika segmenten inom tågindustrin. För att rapporten skall uppnå sitt syfte och kunna besvara frågeställningarna har därför fyra intervjuer genomförts. Dessa är fördelade på en intervju med en tågoperatör, en intervju med en internetbaserad resebyrå samt två intervjuer med en tågaktör där intervjuobjekten haft olika funktioner och bakgrund.

I kvalitativa forskningsstudier är det viktigt att urvalet intervjupersoner är tillräckligt för att kunna dra korrekta slutsatser (Kvale & Brinkmann, 2014). Författarna för denna studie har därför valt antalet intervjuobjekt och olika företag för att resultatet skall bli mättat under de förutsättningar som presenterats tidigare. Antagandet har gjorts att fyra olika intervjuer är tillräckligt. Många svar och information från intervjuerna har varit av samma art och därför haft primärt fokus i resultatet vilket således påvisar ett mättat resultat. Författarna är dock medvetna om att fler intervjuer hade kunnat leda till mer signifikans i resultatet eller andra bidragande faktorer som svar på frågeställningarna, vilket resulterar i en begränsning i antalet genomförda intervjuer.

3.3.1 Intervjuobjekten

Intervjuobjekten består utav följande tre aktörer fördelat på fyra intervjuade personer:

- SJ är den marknadsledande tågoperatören inom Sverige kopplat till regionaltrafik och är en tågoperatör som är av statlig ägandestruktur^{22,23,24}.
- Alstom Sverige AB är en tågaktör som tillverkar och underhåller tåg^{23,24}. Alstom Sverige AB är en del av det multinationella företaget Alstom AB. Alstom Sverige

²² Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

²³ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

²⁴ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

ansvarar för Skandinavien och intervjuobjekten inom detta företag är utbildningschefen och en *Tender Leader*.

- Crewcom Communications Scandinavia AB är en internetbaserad resebyrå som erbjuder tågresor inom Sverige och Europa med interrailkort i fokus (Crew Communications Scandinavia AB, 2019).

SJ

Företaget är kopplat till ämnet för rapporten på så sätt att SJ är en tågoperatör som framför tåg samt säljer tåg. SJ arbetar för att hålla ihop en hel resa och har länge samarbetat med länsbolag och de flesta konkurrenter för att kunna sälja en långinterregional resa i kombination med lokalresor i Stockholm, Göteborg och Malmö²⁵. Som tidigare nämnt är även SJ Sveriges marknadsledande tågoperatör när det gäller framförandet av tåg i regionaltrafik²⁶, där SJ har ca 95% av marknaden när det gäller intercitytrafiken över längre sträckor²⁷.

Intervjuobjektet på SJ är Thomas Mann. Personen har arbetat inom SJ med olika roller sedan mitten av 1990. Personen har arbetat som bland annat IT-chef och med distributionsfrågor som exempelvis hur och vart man bokar sin tågbiljett, hur man tar betalt samt budgetering. Personen arbetade även inom SJ när SJ införde elektroniska bokningssystem²⁵.

Alstom

Alstom Sverige AB är kopplat till ämnet för rapporten på ett annorlunda sätt jämfört med SJ. Gällande passagerartransporter med tåg är Alstom kopplat på alla sätt förutom att de ej framför tågen²⁷ som exempelvis SJ. Alstom bygger tåg, järnväg, signalsystem och sköter även underhåll av alla dessa nämnda objekt²⁶. De tillhandahåller infrastruktur i form av det som behövs för att framföra ett tåg på järnväg²⁷. De har dock mycket kontakt med tågoperatörer då dessa är Alstoms kunder eftersom tågoperatörerna köper tåg och har underhållskontrakt av tågen med Alstom²⁷.

Intervjuobjekt A på Alstom Sverige AB är Daniel Östlund. Personen har varit inom tågindustrin i tio år. Personen arbetar idag som *Tender leader*, vilket innebär att personen leder anbudsarbetet för tågunderhåll och arbetar primärt med att sälja tåg och fordonsunderhåll av tåg²⁷.

Intervjuobjekt B på Alstom Sverige AB är Dick Hartelius. Personen har arbetat inom spårbunden trafik i 22 år. Personen har arbetat som instruktör, felsökare, reparatör, mekaniker

²⁵ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

²⁶ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

²⁷ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

och varit i arbetsledande funktion. Idag arbetar personen som utbildningschef efter många år av att vara instruktör i flertalet olika typer av flottor och fordonstyper²⁶.

Crewcom Communications Scandinavia AB

Crewcom Communications Scandinavia AB skiljer sig från de övriga intervjuobjekten då Crewcom ej är någon tågoperatör eller tågaktör på det sett som rapporten beskriver dess termer. Varför de är relevanta till rapporten är att Crewcoms verksamhet liknar det ämne som rapporten undersöker, det vill säga bokningslösningar och försäljning av internationella tågbiljetter. Crewcom var de absolut första som startade försäljning av internationella tågbiljetter i Sverige och är idag Sveriges enda renodlade resebyrå som säljer internationella tågbiljetter²⁸. Eftersom rapporten undersöker vad som krävs för att utveckla och lansera en internationell bokningslösning av internationella tågbiljetter är därför Crewcom ett mycket intressant intervjuobjekt då de är återförsäljare av interrailkort och även har samarbete med interrail, vilket idag är ett system för att resa internationellt med tåg.

Intervjuobjekt på Crewcom är företagets VD, Ufuk Ergovan. Personen har jobbat med tåg sedan 2001 inom den privata sektorn och varit allt från gruppchef till den som tagit hand om bokningar²⁸. Personen har även arbetat många år som organisationskonsult, vilket har gjort att personen har god erfarenhet inom branschen²⁸. Denna person är väldigt insatt i ämnet då intervjuobjektet själv suttit med liknande frågor som rapporten undersöker²⁸.

3.4 Forskningsetik

Forskning och datainsamling som inhämtas från intervjuer kräver i regel forskningsetisk granskning (Denscombe, 2016). De etiska forskningsregler som kommer att följas i denna rapporten baseras på de fyra huvudprinciper som beskrivs av Denscombe (2016). Den första principen har som grundregel att skydda de personer som blir intervjuade, för att intervjuobjekten ej ska få några konsekvenser så som ekonomisk- eller fysisk skada för uppställandet av intervjun. Den andra och tredje forskningsetiska regeln som Denscombe (2016) beskriver är för att säkerställa att intervjuobjekten ställer upp frivilligt och återspeglas på ett korrekt sätt samt får behålla sin personliga integritet. Den sista och fjärde principen syftar till att forskningen måste följa den nationella lagstiftningen (Denscombe, 2016).

3.5 Intervjuanalys

De intervjuerna som genomförs för rapporten kommer att spelas in för att sedan kunna transkriberas. Transkriberarna kommer ej att skrivas ordagrant för varje ord som sägs under intervjuerna utan kommer att sammanfattas och innehålla det som kommer att användas i resultatdelen. Efter att intervjuerna genomförts kommer den information som är känd verifieras i den mån det går med vetenskapliga referenser. Mycket av informationen som tillhandahålls är teoribaserad eftersom ämnet för rapporten är något ej existerande. Därför kommer denna

²⁸ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

information verifieras i den mån det går med information som tillhandahålls av övriga intervjuer. På detta sätt kommer gemensamma nämnare att identifieras och på så sätt påvisa relevans och signifikans för den informationen som används. När detta är gjort kommer informationen att användas för att svara på rapportens frågeställningar i resultatdelen och därefter diskuteras i diskussionskapitlet.

3.6 Genomförande

Rapportens genomförande börjades med att författarna beslutade om ett ämne att behandla och fördjupa sig i. Anledningen till valet av ämne utvecklades genom en diskussion om svårigheter i internationellt tågresa samt den globala miljöfrågan. Dessa två aspekter ansågs integrera med varandra och visade sig vara ett ämne som är relevant i dagens samhälle, vilket resulterade i idén om Tågstolen och valet av rubriken, ”Rätt i tiden”. Undersökningar och datainsamling om bakgrunden till ämnet inleddes. Detta resulterade i att ämnet för rapporten visade sig vara något ej existerande och inte heller något som gick att härleda i tidigare forskning i en större utsträckning. Därav utvecklades breda frågeställningar för att undersöka vad det är som krävs för att kunna utveckla och lansera Tågstolen. På grund av de breda frågeställningarna som fastställdes och att ämnet saknade ursprung i tidigare forskning gjordes därför valet av intervjuemetod. En undersökning av intressanta intervjuobjekt inleddes samtidigt som valet av metod analyserades i relevanta forskningshandböcker.

Då det fastställdes vilka intervjuobjekt som på bästa sätt kunde tillhandahålla relevant information till rapportens frågeställningar och på så sätt uppfylla dess syfte, kontaktades intervjuobjekten. Vid kontakt med intervjuobjekten och förfrågan om medverkan, presenterades författarnas bakgrund och en kort sammanfattning om ämnet för rapporten samt dess syfte. Två av intervjuobjekten kontaktades via e-post och telefon för att säkerställa deras intresse av att medverka. Resterande intervjuobjekt förfrågades genom en gemensam kontakt mellan företaget och författarna till rapporten. Under kontakten med intervjuobjekten fastställdes även intervjuemetod samt intervjustrategi efter datainsamling från två relevanta forskningshandböcker. Med rapportens frågeställningar och syfte i åtanke, ansågs det mest optimala enligt författarna vara semistrukturerad intervjuemetod. Denna struktur integrerade med författarnas avsikt med intervjuerna, att skapa en diskussion kring ämnet och lämna utrymme för följdfrågor samt egna åsikter och värderingar under intervjuens gång. Eftersom det är intervjuobjekten som besitter kunskapen och erfarenhet om ämnet ansågs det vara ostrategiskt att välja en annan intervjuemetod och låsa intervjuobjekten till vissa frågor. Valet av semistrukturerad intervjuemetod påvisade även signifikans och relevans till denna typ av studie. Enligt forskningshandböckerna integrerar denna intervjustruktur väl med forskning som berör komplexa frågor och där behovet av exklusiv information i form av tankar och synpunkter är ett faktum.

När valet av semistrukturerad intervjuemetod hade beslutats inleddes förberedning för intervjuerna. Ett visst antal intervjufrågor framställdes som syftade till att skapa diskussion runt rapportens frågeställningar. Vid fastställning av datum, tid och hur intervjun skulle genomföras, skickades även intervjufrågorna till intervjuobjekten så de var förberedda på vilka typer av

frågor som kommer behandlas under intervjun. Alla genomförda intervjuer har följt dessa intervjufrågor med ett syfte att se om intervjuobjekten har haft liknande svar och synpunkter vilket underlättar analyseringen av inhämtade data.

Varje intervju har påbörjats med frågor angående inspelning och referering, där det varit gemensamt hos samtliga att det varit okej att spela in intervjun och referera till den intervjuades fullständiga namn och företag. Intervjuerna har alla genomförts via Skype eller telefon, men de har dock skiljt sig från varandra då följd- och diskussionsfrågor har varit annorlunda eftersom vissa svar varit varierande. Det skall även tilläggas att intervjuerna har varit oberoende av varandra, men informationen har påverkat och skapat en kunskap och helhetsbild hos författarna. Därför har viss information som erhållits av en intervju, tagits upp i diskussion i en annan intervju med ett syfte av att se vad den personen har för åsikter och synpunkter. Detta resulterade i att de faktorer som författarna ansåg vara mest passande för rapporten har blivit diskuterade i samtliga intervjuer för att erhålla ett så brett resultat som möjligt som vidare kunnat diskuteras i diskussionskapitlet. Efter de fyra genomförda intervjuer ansågs resultatet vara mättat. Detta på grund av att intervjuobjekten i många fall svarade liknande och diskuterade samma faktorer. De faktorer som ej diskuterades tog författarna själva upp under intervjuerna för att få liknande eller ytterligare information till de ämnet som diskuterats med de andra intervjuobjekten.

Efter varje avslutad intervju påbörjades transkribering av ljudfilerna. Transkriberingarna analyserades genom att genomföra en tematisk analys där informationen från intervjuerna kodades till olika kategorier i form av färger. Dessa kategorier var sedan kopplade till de olika frågeställningarna för rapporten. Den information som föll under samma kategori i samtliga transkriberingar lästes noggrant igenom och sorterades till rapportens frågeställningar vilket skapade en helhetsbild samt påvisade intervjuarens relation till respektive intervju. I detta stadie togs även intervjuobjektens validitet i beaktande, där det drogs en slutsats att respektive intervjuobjekt ansågs som relevanta för denna rapport. Eftersom en tematisk analys gjordes som var kopplat till rapportens frågeställningar strukturerades även resultatet efter frågeställningarna. Mycket information sorterades bort då denna inte kunde verifieras i informationen som gavs i andra intervjuer. Den information som ansågs mest relevant att ta upp i resultatet under respektive frågeställning var den som minst två intervjuobjekt nämnt som svar på en fråga eller i diskussionen. Det var även på detta sätt rubrikbildningen i resultatet skapades då det gick att inse vilken information som är relevant att ta upp under respektive frågeställning och som sedan kunde diskuteras i diskussionskapitlet.

När all analys var färdigställd påbörjades resultatet där konkreta fakta och svar på frågeställningarna presenteras. Eftersom frågeställningarna är breda och komplexa togs en del faktorer upp under intervjuerna som skapar vidare problem på grund av lösningen till frågeställningarna. Dessa diskuterades vidare i diskussionskapitlet. Strukturen för denna rapport har därför blivit att vad som krävs för att kunna utveckla och lansera Tågstolen presenteras i resultatet, och de problem och utmaningar som uppstår om man agerar på detta sätt diskuteras vidare i diskussionskapitlet.

4 Resultat

Detta kapitel följer en struktur som integrerar med rapportens frågeställningar. Syftet med detta kapitel är att presentera inhämtat underlag efter genomförda intervjuer, med andra ord besvara frågeställningarna. I detta kapitel presenteras konkreta fakta som svar till frågeställningarna. Eftersom resultatet visar på att det finns ytterligare kunskapsluckor att fylla förs det en diskussion gällande detta i diskussionskapitlet.

4.1 Vad krävs och vilka huvudsakliga utmaningar finns som måste omhändertas för att kunna utveckla och lansera Tågstolen

Denna rubrik syftar till huvudfrågan för rapporten. Då den är generell och består utav flera olika och gemensamma lösningar, struktureras frågan i underrubriker för olika faktorer som behöver omhändertas.

4.1.1 Skapa attraktivitet med tågresande

Att skapa attraktivitet för tågresor har varit en gemensam nämnare under genomförda intervjuer för att en bokningslösning som Tågstolen skall kunna utvecklas och lanseras. De två faktorer som krävs för att skapa denna attraktivitet är att marknadsföra tågresande som en upplevelse eller att syfta Tågstolen till en viss marknad. Oavsett tillvägagångsätt är det även väsentligt att marknadsföra de positiva miljöaspekterna med tågresande.

Tågresande som upplevelse

Enligt Ergovan (2019) är både päron och äpplen en frukt, men de har sina olika för- och nackdelar och bör inom vissa aspekter inte jämföras med varandra eftersom de i praktiken är två helt olika frukter med olika egenskaper. Detta tankesätt passar även in på hur man ser på transportsätten tåg och flyg inom Europa eftersom de båda faller inom en viss genre, men de har båda sina för- och nackdelar och bör inom vissa ramar ej jämföras med varandra för att marknadsföra det ena alternativet på ett optimalt sätt²⁹. Den viktiga aspekten gällande detta problem är att människor inom tågbranschen slutar se på tåget som endast ett transportmedel som sedan jämförs med flyget²⁹. Man måste fokusera på tågets fördelar och sluta se tåget som ett transportmedel från punkt a till b²⁹.

Jämför man tåget med flyget som endast ett transportmedel från en punkt till en annan har tåget svårt att konkurrera för att tåget är mer exkluderande i sitt upplägg då det är ett tåg som måste gå på räls³⁰. Enligt Östlund (2019) är infrastrukturen för tåg är smalare jämfört med flyg där alla tåg kör på samma räls och kan inte framföras på samma plats samtidigt. Det saknas idag även internationella snabbspår vilket är ett krav för att kunna konkurrera med flyg över längre

²⁹ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

³⁰ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

sträckor då tidsfaktorn är en väsentlig del³¹, samt att driftstopp på järnvägsbanorna skapar helt andra problem jämfört med flyg³². Järnvägen behövs med jämna mellanrum stängas av för underhåll och kontroller av växlar, kontaktledningar, signalsystem etc. och detta behövs inte på samma sätt inom flyget eftersom det ej krävs något underhåll på luften³². Det skall även tilläggas att tågolyckor på järnvägen kan skapa stopp och påverka andra tåg på en sträcka eftersom tåg inte kan välja sin destination utan måste följa spåret dit det ska³². Jämfört med en flygplansolycka påverkar inte den olyckan andra plan på samma sträcka eftersom flygplanen kan ta andra vägar eller välja andra flygplatser³².

Att sträva efter att tåget skall kunna ta marknadsandelar från flyget relaterat till att vara det billigaste, mest tidseffektiva eller minst komplicerade transportsättet för att en resenär ska ta sig från en punkt till en annan skulle anses vara naivt^{32,33}. Tåget kan absolut fortfarande ses som ett transportmedel, med det är snarare viktigt att sälja in järnvägsidén och tåget som en upplevelse^{32,33}. Det är ungefär detta synsätt man har haft i Norge när man utvecklat Hurtigruten³². Man reser inte med en av de resor som Hurtigruten erbjuder för att det är det snabbaste sättet att ta sig runt Norges kust, utan resenären genomför denna resa för upplevelsen³². Det är detta tänk man måste ha gällande tåg och järnvägen och inte ständigt jämföra tåg med flyg för att transportsätten har sina olika för- och nackdelar, där tåg bland annat har som fördel att resenären får uppleva mycket under resan³³.

Tåget går långsamt jämfört med flyg och desto längre man åker desto mer fördelaktigt blir det att flyga³², men att använda tåg som transportmedel inom Europa innebär att man får se extremt mycket som resenär³³. Det skall även tilläggas att det redan idag finns en viss grupp av privata resenärer som är miljömedvetna och endast vill semestra utan att känna behovet av att flyga för att ta sig till ett specifikt resmål³³. Resultatet av vad som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen kopplat till att skapa attraktivitet med tågresande är därför att Tågstolen skall syfta till upplevelseresor med tåg^{32,33}.

Val av marknad

Som presenterat i bakgrunden är tidsfaktorn en väsentlig aspekt vid passagerartransporter och är en av anledningarna till att tåg i många fall inte kan konkurrera med flyg³¹. Om marknaden som undersöks för Tågstolen bland annat innefattar internationella tågresor från Sverige till centrala Europa tar tågresan ca 12–16 timmar på grund av bristande infrastruktur i form av snabbspår³⁴. Detta gör att flyget ej är konkurrensutsatt av tåget gällande längre distanser³². Det kan därför vara viktigt att utveckla och lansera Tågstolen till en viss marknad där infrastrukturen är mer utvecklad och tågsträckorna inte är för långa³¹. Exempelvis kan man observera utvecklingen i Frankrike där det finns snabbspår, snabbtåg och resan är kortare än två timmar

³¹ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

³² Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

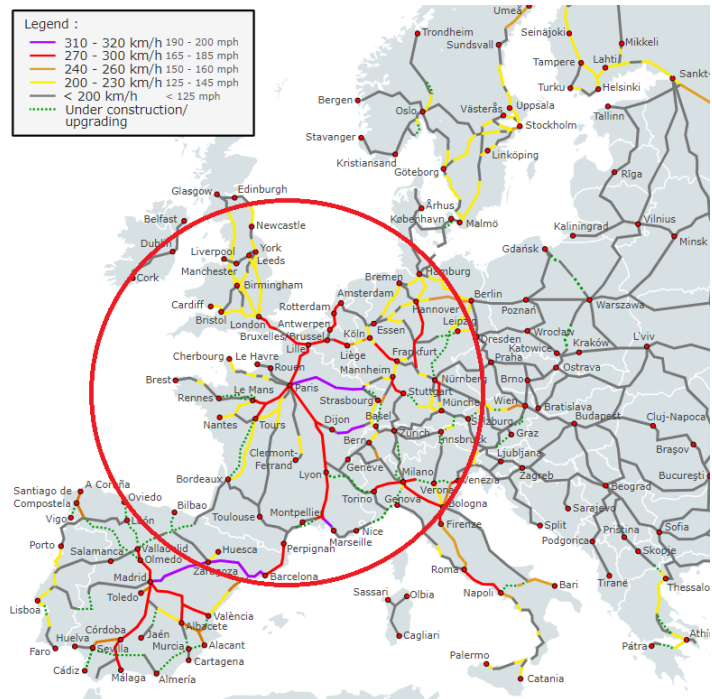
³³ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

³⁴ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

har tåget i stort sett konkurrerat ut flyget³⁵. Flyg trafikerar i stort sett inte sträckor som Paris – Lyon eller Paris – Bordeaux på grund av tågets utveckling³⁵.

Tyskland, Holland, Frankrike och andra länder i centrala och västra Europa har betydligt bättre järnvägsnät och infrastruktur samt länderna är angränsade till varandra vilket ej skapar barriärer^{35,38}. Denna marknad, centrala och västra Europa, har god tillgänglighet till snabbtåg och snabbspår vilket gör att tåget kan framföras i en hastighet på 300 kilometer i timmen³⁸.

Detta innebär att en tågresa på tre timmar kan transportera en resenär en sträcka på 900 kilometer³⁸. Detta illustreras i figur 1 där det framgår, inom den röda cirkeln, hur långt en resenär kan transporters på tre timmar med utgångspunkt i Paris. Med detta i åtanke ihop med tågets bekvämlighet och andra fördelar, kan en bokningslösning som Tågstolen ha stor potential att utvecklas och fungera på just denna marknad^{35,37,38}. Detta är dock under förutsättningen att tågresorna i denna marknad ej innefattar sträckor som är längre än tre timmar eftersom tidsfaktorn då blir fördelaktig för flyget³⁵. Sett till dagens situation och under förutsättningen att Tågstolen ej ska marknadsföra tågresor som upplevelser, krävs det att Tågstolen syftar till den marknad som finns i centrala och västra Europa för att kunna utvecklas och lanseras^{35,38}.



Figur 1 - Bilden visar en karta över höghastighetsspåren i Europa. Bilden är hämtat från (Wikipedia, 2019) och justerad av författarna.

Marknadsföra tågets miljöaspekter

Tåget är ett miljövänligt transportalternativ, och har stora fördelar jämfört med flyg^{35,36,37,38}. Transportsättet tåg har möjligheten att framställa energi till tågets framföring från miljövänliga källor som exempelvis vind- och vattenkraft³⁷ samt att det krävs en liten andel energi för att driva tåget framåt jämfört med andra transportsätt som exempelvis bil och flyg (Trafikverket, 2019). Bortsett detta är även tåget det enda transportsättet som har möjligheten att omvandla och inte endast förbruka energi^{37,38}. Motorerna i tågen används som generatorer när tågen bromsar och omvandlar på så sätt redan befintlig energi som sedan återförs till

³⁵ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

³⁶ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

³⁷ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

³⁸ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

kontaktledningarna vilket kan användas av närliggande samhällen eller andra tåg på samma bana^{39,40}.

Tåget är ett energieffektivt transportsätt och detta ihop med att både konsumenter och företag idag fokuserar mer på miljöfrågan än vad de gjorde för 20 år sedan skapar därför en självklarhet i att tåget och att resa med tåg måste marknadsföras som ett miljövänligt transportsätt^{39,40}. Att utveckla en bokningslösning som Tågstolen, oavsett vad syftet med bokningslösningen är, måste Tågstolen därför fokusera på miljöaspekterna för transportsättet tåg och tydligt marknadsföra dessa^{39,40}.

4.1.2 Skapa gemensamma system

Idag har bokningssystem för tåg inga gemensamma system⁴¹. Respektive land har sina egna system samt olika API:er och språk och det kan vara komplicerat att försöka koppla samman alla dessa i Tågstolen^{41,42}. Som redan nämnt har flyget gemensamma system som exempelvis Amadeus, där flygbolag enkelt kan ansluta till systemet och sedan börja sälja sina biljetter i en viss OTA⁴¹. Dessa gemensamma system saknas för tågresor och det här är en väsentlig del för att få Tågstolen att fungera^{41,42}. Idag har exempelvis Tyskland en viss biljettyp för vuxen, barn, student etc. och Sverige har andra biljettyper, vilket skapar svårigheter när biljetterna ska kopplas samman vid längre internationella tågresor där flera olika tågoperatörer är inblandade⁴¹. Vad som krävs för att kunna lansera och få Tågstolen att fungera är bland annat att skapa ett centraliserat system, och se till att olika tågoperatörer i olika länder använder detta system^{41,42}.

En annan väg att uppnå samma mål är istället att få de olika systemen hos tågoperatörer i olika länder att ansluta sig till de gemensamma system som finns för flyget^{41,42}. Detta hade bringat samma resultat som redan nämnt, men även skapat ytterligare fördelar då det kan bli enklare att koppla samman tågresor med flygresor^{41,42}. Om Tågstolen och de tågoperatörer som är anslutna till bokningslösningen använder sig utav det gemensamma systemet Amadeus, skapas en ännu större effektivitet för resenären då denna person enkelt kan boka flygresor och tågresor i ett sammanhang, utan att behöva söka upp lokala tågoperatörer och boka enskilda biljetter i den tågoperatörens bokningssystem^{41,42}. Det skall även tilläggas att Amadeus är en av de största GDS:erna och är även kopplat till reseförsäkringar, fartygsresor, hotell, OTA:s etc. (Amadeus IT Group SA, 2019) vilket innebär att få Tågstolen ansluten till Amadeus skulle underlätta oerhört för resenärerna som har efterfråga på olika tillägg till sin tågresa inom Europa⁴².

³⁹ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

⁴⁰ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

⁴¹ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

⁴² Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

4.1.3 Skapa en större kundbas

En av de utmaningarna som ligger till bakgrund för utvecklingen av Tågstolen är att det måste skapas en större kundbas än den som tågoperatörer idag redan har^{43,44,45}. Detta innebär att Tågstolen måste attrahera nya kunder för att tågoperatörerna vill ansluta sig till bokningslösningen^{43,44,45}. Om man ser till Sverige har SJ en mycket stark position gällande tågresor med en etablerad försäljningskanal där majoriteten av resenärerna går in på Sj.se för att boka biljetter⁴⁴. Att få dessa resenärer att istället gå in på en gemensam bokningsplattform där de med stor sannolikhet ändå skulle köpa en biljett av SJ är svårt^{44,45}. För SJ finns det ingen vinning med att ansluta sig till Tågstolen om den endast är för den svenska marknaden eftersom SJ redan har majoriteten av avgångar och resenärer⁴⁵. Tågstolen hade i detta fall erbjudit ett bra sätt för de mindre aktörerna att etablera sig, men hade bara innefattat för SJ:s del att det finns konkurrenter att välja på som eventuellt kan vara billigare vilket inte är av SJ:s intresse^{44,45}.

Vad som krävs för att utveckla Tågstolen gällande skapa en större kundbas är att Tågstolen måste ansluta den svenska marknaden till en internationell marknad inom Europa och erbjuda en kundbas som inte finns^{43,44,45}. Om Tågstolen skulle vara internationell inom Europa och erbjuda eventuella utökade resor för SJ till kontinenten, är det en självklarhet att en stor operatör som SJ hade velat etablera sig och ansluta sig till plattformen^{43,44,45}. SJ arbetar även redan idag med att tillgängliggöra deras gränssnitt som hör till de stora GDS:erna där de har avtal med både Amadeus, Sabre och Travelport⁴³. Detta är för att de skall kunna koppla upp sig till dessa GDS:er och sälja sitt utbud⁴³.

Utöver att skapa en större kundbas genom att bokningslösningen är internationell är att få nya potentiella kunder att välja tåg framför flyg⁴⁶. Om man ser över vad det är för typ av människor som befinner sig på en flygplats är det nästan endast affärsmänniskor⁴⁶. En flygplats i juli är relativt tom gällande antalet resenärer jämfört med oktober eftersom de flesta affärsmänniskorna har semester i juli och därför inte reser lika mycket⁴⁶. Det är därför viktigt att få detta stora antalet av resenärer i form av affärsmänniskor att välja tåg framför flyg⁴⁶.

Om Tågstolen lyckas skapa en större kundbas i form av attrahera nya resenärer eller skapa en större efterfråga om Tågstolen syftar till en internationell marknad, är det en självklarhet att en stor tågoperatör som SJ hade velat ansluta till Tågstolen^{43,44,45}. Detta är därför något som krävs för Tågstolens utveckling^{43,44,45}.

⁴³ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

⁴⁴ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

⁴⁵ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

⁴⁶ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

4.1.4 Lansera Tågstolen via högre instans

För att få igenom de globala miljömålen måste vissa beslut fattas från högra instanser snarare än hos de lokala myndigheterna och deras politiker^{47,48}. Att få människor att resa mindre är svårt^{47,48,49} och därför måste alternativa transportsätt till flyget utvecklas⁴⁸. Att utveckla och bygga ut tågens spårnät är kostsamt och tar lång tid, och sett till Sverige är mandatperioden för kort för att en regering skall kunna fatta ett sådant beslut⁴⁸. Detta gör att politiker har svårt att inleda tågsatsningen då genomförandet kommer pågå under flera mandatperioder och i slutändan är det en annan regering som tar på sig äran för projektet⁴⁸. Den internationella tågsatsningen måste därför beslutas gemensamt mellan nationer som exempelvis via EU^{47,48}.

Idag pågår det exempelvis ett stort EU-program som kallas *road to rail*, där man vill flytta transporter från vägar till järnväg, och detta tankesätt kan även fungera gällande att skapa ett europeiskt bokningssystem för tågresor som Tågstolen syftar till att vara⁴⁷. Tågoperatörerna kommer ej vilja assistera i Tågstolens utveckling eller lansering utan de vill ansluta när Tågstolen är etablerat och erbjuder en större kundbas^{47,48,50}. Det kommer även vara svårt att som privat aktör utveckla och lansera Tågstolen och skapa utbudet eller efterfrågan eftersom det inte går att skapa en av dessa faktorer utan den andra^{47,48}. Detta leder till en utmaning som måste omhändertas gällande hur man först ska skapa en av dessa två faktorer vilket går att koppla till lanseringen av bokningslösningen^{47,48}. Om exempelvis Tågstolen lanseras via EU som en miljöatsning som syftar till att få människor att resa med tåg istället för flyg kan krav ställas på tågoperatörerna att de skall ansluta sig till Tågstolen^{47,48}. Detta resulterar i att utbudet skapas och att kunderna automatiskt ansluter därefter^{47,48}.

⁴⁷ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

⁴⁸ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

⁴⁹ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

⁵⁰ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

4.2 Krav som kan ställas på tågoperatörer samt nationer inom Europa för att kunna utveckla och lansera Tågstolen

Denna rubrik syftar till den första underfrågan för rapporten. Det som berörs under denna rubrik är gemensamma nämnare från intervjuerna angående vad som måste göras i form av krav på nationer och tågoperatörer för att Tågstolen skall fungera. Krav som kan ställas på nationer är relaterat till avreglering av järnvägsmarknaden, och krav som kan ställas på tågoperatörer är att tillsätta en intern funktion som förser Tågstolen med information samt ge Tågstolen rättigheter att sälja tågoperatörernas biljetter.

4.2.1 Avreglering

Avregleringen i Europa har kommit olika långt. Efter utförda intervjuer står det klart att de länder som har kommit längst i avregleringen är Sverige och Storbritannien^{51,52} samt Tyskland⁵³. Utvecklingen för en avreglerad järnvägsmarknad i Europa är på väg i rätt riktning, men det är uppenbart att det fortfarande är mycket arbete tills en tillräckligt avreglerad järnvägsmarknad i Europa kan uppnås⁵³.

De olika transportsätten är inte konkurrentutsatta på lika villkor, vilket exempelvis kan ses vid jämförelsen av transportsättet flyg och tåg, där flyget har en betydligt friare marknad och som är mer eller mindre avreglerad⁵³. Järnvägen är ofta ägd av staten sedan lång tid tillbaka och dessa stater bevakar oftast sitt egen intresse⁵⁴. Det är även svårt att jämföra flyg med tåget, eftersom tåget måste betala fler avgifter än flyget för att få framföras då järnvägen, i de flesta fall, ägs utav staten och är finansierad med skattemedel⁵⁴. Flyget sliter inte på infrastruktur vid framdrivning vilket gör att dessa avgifter inte är lika omfattande för flyget⁵³. Avgifterna för exempelvis slitaget av infrastruktur skiljer sig också mycket från land till land, där spåravgiften är tre gånger högre i Tyskland än den är i Sverige⁵⁴.

Avreglering och behållandet av stora statliga tågoperatörer

Järnvägen har byggts av skattepengar i syfte att skapa allmännyttan åt befolkningen⁵³. Detta går även att koppla till vilket tillträde olika operatörer får till järnvägen⁵³. I exempelvis Sverige tilldelas de bästa avgångarna till de operatörer som visar upp transporthistorik som påvisar högst allmännyttan i form av antalet transporterade resenärer⁵². Genom att på detta sätt förse tillträde på järnvägen baserat på antalet passagerare ges statliga tågoperatörer en stor konkurrensfördel, då de i många fall har en lång historik av etablerad kundbas⁵². Något som har varit ett stort problem vid avregleringar i Europa är att varje land har endast sett till situationer och system som har varit bäst för det egna landet och alla länder har olika tillvägagångssätt, när det kommer till hur man ska avreglera⁵².

⁵¹ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

⁵² Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

⁵³ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

⁵⁴ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

De länder som avreglerat i större utsträckning och använt ett annat tillvägagångssätt än Sverige är exempelvis Tyskland och Storbritannien vilket har gjort att vissa delar av järnvägsnätet har öppnats upp för en friare konkurrens^{55,56}. I dessa länder har järnvägsnätets stambanor inte avreglerats för att kunna behålla kontrollen över dessa viktiga stambanor som är själva ryggraden i landets järnvägsnät⁵⁵. Dock har vissa lokala sträckor avreglerats och öppnats för konkurrens då mindre privata operatörer har fått tillträde till banan, men dessa sträckor övervakas fortfarande av lokala myndigheter⁵⁵. Genom detta tillvägagångssätt öppnas en friare marknad, samtidigt som staten fortfarande behåller kontrollen över järnvägsnätet, eftersom en privat operatör kan gå i konkurs⁵⁵. Ett exempel på detta kan vara om en privat operatör, som ensam opererar en sträcka med många resenärer varje dag, skulle gå in i konkurs⁵⁵. Detta resulterar då i att denna järnvägssträcka kollapsar och alla resenärer som färdas på sträckan inte längre kan nyttja järnvägen⁵⁵. I en helt avreglerad marknad skapar detta problem eftersom att sätta in nya operatörer på den kollapsade sträckan eller skapa en ny monopolsituation skulle ta tid och skapa avbrott i tågtrafiken på denna sträcka⁵⁵. Därför är många länder kritiska till avreglering då detta skulle kunna sluta i en total kollaps av järnvägsmarknaden om denna blir helt avreglerad⁵⁵.

I Sverige är det staten som äger järnvägen och bestämmer vilka som får trafikera den⁵⁷ och Trafikverket är den statliga myndighet som fördelar ut rättigheterna⁵⁵. Under en tid provade Trafikverket att aktionerna ut avgångstiderna till tågoperatörerna men det slutade i katastrof, då det inte fungerade för de nya affärssystemen som används idag (Hultén, 2011). Även om detta sätt inte fungerade, är det fortfarande ett krav som kan ställas på olika nationer att till viss del avreglera marknaden för att kunna underlätta utvecklingen av Tågstolen⁵⁵. Det är dock viktigt att tillägga att marknaden inte skall avregleras helt och hållet utan ha kvar stora statliga tågoperatörer som opererar stambanan för att kollapser inte skall ske⁵⁵.

4.2.2 Tillsatt intern funktion hos tågoperatörer

Priser på tågbiljetter uppdateras frekvent beroende på hur attraktiv avgångstiden är och kan skilja sig från timme till timme^{55,58}. Detta skiljer sig från flyg där tre olika personer kan köpa likadana biljetter för samma pris under en dag⁵⁵. Eftersom priserna för tågbiljetter uppdateras så pass frekvent blir det därför ett krav på tågoperatörerna, att de måste uppdatera sina priser och tillförse dessa till Tågstolen^{55,58}. Då priserna kan skilja sig från timme till timme måste priserna på Tågstolen uppdateras i realtid och denna information måste sedan synkroniseras med de tågoperatörer som är anslutna till Tågstolen⁵⁵. Detta innebär att tågoperatörerna måste tillsätta en intern funktion som enbart jobbar med denna komplikation och konstant förse Tågstolen med information som kan lagras på plattformen tills priserna uppdateras⁵⁵. Om detta system misslyckas eller om denna funktion hos tågoperatörerna inte uppdaterar kontinuerligt finns risken att en resenär köper en biljett via Tågstolen för 400 SEK, men i själva verket har biljetten hos tågoperatören i deras system kostat 800 SEK⁵⁵. Detta resulterar i att om en stor

⁵⁵ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

⁵⁶ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

⁵⁷ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

⁵⁸ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

mängd resenärer köpt biljetter till fel pris skapas en stor mängd pengar som måste ersättas till tågoperatören som sålt biljetterna via Tågstolen⁵⁹.

Om Tågstolen skall fungera och vara en komplett bokningslösning finns även förutsättningen att resenärer skall kunna köpa sina biljetter på Tågstolen⁶⁰. Bortsett att tågoperatörerna kontinuerligt måste uppdatera information gällande biljettpriserna finns även kravet att tågoperatörerna skall ge rättigheter till Tågstolen att just sälja deras biljetter⁶⁰. Om Tågstolen inte har rättigheter att sälja tågoperatörernas biljetter skapas problemet att biljetten köps av en tågoperatör och sedan måste skickas till resenären som köpt biljetten⁶⁰. För att underlätta detta problem vore det idealiska att Tågstolen har rättigheterna till biljetterna och kan skicka biljetterna till resenären elektroniskt direkt när köpet genomförs köpet utan att resenären har kontakt med tågoperatören⁶⁰.

4.3 Komplexitet och svårigheter efter lansering av Tågstolen

De faktorer som presenteras under denna rubrik är kopplade till efter lanseringen av bokningslösningen och dess funktionalitet, det vill säga barriärer som direkt kan uppstå när Tågstolen lanseras på marknaden. Det finns även hel del komplexitet och svårigheter om man utgår från resultatet av den huvudsakliga frågeställningen och den första underfrågan. Dessa kommer ej nämnas i resultatet eftersom de ej består av konkreta fakta och ej har direkt koppling till frågeställningarna. Därför kommer dessa utvecklas i diskussionskapitlet för att visa komplexiteten och sambandet mellan lösningarna och vidare problem.

4.3.1 En resa, flera oberoende tågoperatörer med separata biljetter

Ett av de problem som skapar komplexitet och svårigheter med Tågstolen och som diskuteras av intervjuobjekten är faktorn att flera tågoperatörer kommer vara inblandade för att en resenär skall kunna genomföra en längre resa i Europa genom olika länder. Detta skapar ett problem rent praktiskt då en resa från Stockholm i Sverige till Paris i Frankrike innebär att den resande behöver nyttja fyra olika tågoperatörer för att genomföra resan⁶¹. Detta innebär att den resande minst har tre byten under resan med olika tågoperatörer, och om något av tågen skulle vara försenat och resultera i att den resande missar bytet till nästa tåg kan detta innebära problem i form av att få en ny biljett till nästa tåg som avgår⁶¹. Tågoperatörerna som kör det tåg som den resande missade har inget intresse i att den tidigare tågoperatören var försenad och att den resande inte hann med bytet, för den tågoperatören har fortfarande sålt en biljett och fått sina pengar⁶¹. Att en stol sedan är tom ligger ej i deras intresse⁶¹. Detta skapar problemet att om nästa avgång är fullbokad, har inte heller den tågoperatören något intresse i att ge den resande som missade bytet en ny biljett vilket resulterar i att den resande eventuellt får vänta på en avgång som ej är fullbokad eller boka en ny biljett⁶¹. Detta problem kommer skilja sig från exempelvis flyg då den resande ofta flyger inom samma bolag eller allians vilket skapar ett

⁵⁹ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

⁶⁰ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

⁶¹ Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

intresse i de resande⁶². Med tåg blir det fyra olika tågoperatörer med fyra separata biljetter som den resande måste åka med⁶². Att skapa allianser mellan tågoperatörerna är något som hade kunnat uppstå för att underlätta detta problem⁶², det finns dock vissa risker för att oligopol uppstår med att skapa allianser (Sys, 2009).

4.3.2 Olika regler i olika länder

En komplexitet som finns idag är att olika nationer har olika regler för järnvägen^{63,64,65}. Järnvägen ägs i de flesta länder av staten, och det är därför nationerna som beslutar om reglerna som ska gälla för nyttjandet av järnvägen⁶⁵. Detta kan skapa svårigheter med Tågstolen då vissa internationella tågresor måste gå genom vissa länder⁶⁵. Exempelvis måste tågen från Sverige gå genom Danmark för att komma till centrala Europa, och i detta exempel fanns det en komplikation med Öresundstågen när de började operera sträckan mellan Sverige och Danmark⁶⁵. Under denna tid var det billigare för resenärerna att ta tåget från Sverige till Danmark än tvärtom och anledningen till att det blev såhär var för att Danmark ville ha mer betalt⁶⁵. Sverige skattesubventionerade tågresor och Danmark hade inte samma tankesätt och resultatet blev därför att samma tågresa blev dyrare åt ena hållet⁶⁵.

Möjligheten att likande problem uppstår idag är ett faktum och det är därför viktigt att de olika nationerna och tågoperatörerna som är anslutna till Tågstolen har beslutat om gemensamma regler för tågresandet⁶⁵. Eftersom vissa nationer sitter på nyckelpositioner för att tågresandet i Europa ska fungera effektivt är det väsentligt att dessa nationer inte utnyttjar Tågstolen och tar mer betalt för att tåg skall framföras i deras nationer⁶⁵.

⁶² Daniel Östlund, Alstom, 2019-03-15 Skypeintervju

⁶³ Ufuk Ergovan, Crewcom, 2019-04-11 Telefonintervju

⁶⁴ Thomas Mann, SJ, 2019-04-03 Telefonintervju

⁶⁵ Dick Hartelius, Alstom, 2019-04-04 Skypeintervju

5 Diskussion

Under detta kapitel kommer diskussion föras gällande resultatet för rapporten samt en diskussion angående metodvalet av rapporten. Detta kapitel kommer därför vara strukturerat efter dessa faktorer. Det som presenteras i resultatdiskussion härstammar delvis från intervjuerna, där det uppstått en hel del diskussion mellan författarna och intervjuobjektet runt det som ansågs vara relevant till resultatet.

Metoddiskussionen som presenteras i detta kapitel kommer innehålla för- respektive nackdelar med valet av metod och hur rapporten genomförts. Vad som hade kunnat göras på ett mer optimalt sätt kommer också diskuteras och leda in på generella brister för rapporten. Utöver detta kommer även rapportens validitet och reliabilitet att presenteras och diskuteras.

5.1 Resultatdiskussion

Resultatet syftar till att besvara frågeställningarna och resultatdiskussionen syftar till att utveckla detta genom att ge fler exempel på lösningar. Resultatdiskussionen kommer därför innehålla åsikter, värderingar och synpunkter gällande agerandet utefter det som nämns i resultatet och vilka följder och ytterligare problem som kommer uppstå om man gör på detta sätt samt eventuell lösning på detta.

Tågresa som upplevelse

För att kunna genomföra det som nämns i resultatet angående marknadsföra tågresa som en upplevelse måste utvecklingen av Tågstolen vara mer kreativ. Tågstolen behöver skapa lösningar som primärt involverar upplevelser i tågresandet samtidigt som det erbjuds en relativ smidig och bekväm järnvägstransport för resenären. För att genomföra detta hade Tågstolen exempelvis kunnat utveckla tågresa i Europa i olika linjer där resenären är medveten om att det kommer vara tågbyten, men att dessa byten sker vid fina platser där det erbjuds boende och aktiviteter som kajakpaddling eller liknande. På detta sätt blir hela tågresan ett transport- och upplevelsepaket för resenären. Man behöver därför marknadsföra detta och fokusera på resenärerna som är mer flexibla i sitt semesterande och inte känner behovet av att flyga till ett specifikt resmål.

Komplikationen med att lansera Tågstolen som ett transportsätt med upplevelsepaket är att man delvis behöver få olika tågoperatörer att ansluta sig till plattformen, men även OTA:s för exempelvis hotell samt olika företag som erbjuder aktiviteter som exempelvis kajakpaddling. Att skapa plattformen blir därför ännu mer komplext än vad det redan är om man endast skulle utveckla Tågstolen för internationella passagerartransporter med tåg. Fler system måste kopplas samman då fler aktörer blir inblandade. Det skall även tilläggas att utveckla och lansera Tågstolen som upplevelseresa kan skapa svårigheten att få fler resenärer att använda sig utav tjänsten på grund av begränsade semesterar. Problemet med att tåg går sakta och komplett infrastruktur idag saknas gör att en resenär eventuellt behöver spendera en månad för att

genomföra en upplevelseresa, vilket utgör en hel sammanhängande semester för många människor. Om man skulle utveckla kortare upplevelseresor på exempelvis två veckor kommer problemet med dessa innebära mycket tågresa och mindre upplevelser som kan genomföras. En lösning på detta hade kunnat vara att utveckla inspelade ljudfiler som resenären kan ha tillgänglig under tågresan. Dessa hade kunnat bestå utav en komplett guidad tur som går igenom landskap, kultur etc. utefter det som passeras under tågresan.

Val av marknad, skapa gemensamma system och skapa större kundbas

Om Tågstolen syftar till upplevelseresor är ett sätt att se på bokningslösningen och står därför som en enskild faktor till vad som krävs för att utveckla och lansera bokningslösningen. Som nämnt i resultatet finns det även ett annat synsätt för Tågstolen och detta är om Tågstolen skall underlätta biljettbokningar för tåg och syfta till att konkurrera med flyget. För att genomföra detta finns det tre gemensamma faktorer som måste ses över. Resultatet av dessa tre faktorer är att Tågstolen skall lanseras på en viss marknad, att gemensamma bokningssystem mellan tågoperatörerna måste utvecklas samt att en större kundbas måste skapas.

Det är intressant att se över en marknad där tågsystemen fungerar bättre och har den infrastruktur som krävs eftersom detta kommer påverka tidsfaktorn för resan markant. Om tidsfaktorn för tåg minskar och ställer sig tillsammans med tågets andra fördelar finns möjligheten att ta många resenärer från flyget. Tåget har fördelen att ha möjligheten att transportera resenärer till inre delar av städer då många tågstationer ligger centralt i städerna. Enligt respondent Ergovan ligger flygplatser ofta utanför städerna och detta är något som många resenärer ofta inte tänker på. Ergovan menar att om en resenär flyger uppstår en tidsfaktor som ej finns för tåg och detta är transporttiden från flygplats till stad. Ergovan förklarar att detta skapar en barriär för flyget eftersom dessa transportsträckor ofta är tungt trafikerade vid vissa tidpunkter och kan resultera i flera timmar i köer.

Eftersom tåget har möjligheten att transportera resenärer direkt till städerna är detta något som tåget har som stor fördel jämfört med flyg. Om Tågstolen underlättar bokningen av tågbiljetter och syftar till en marknad i centrala Europa finns det stor potential för tåget att konkurrera ut flyget då tidsfaktorn kan bli till fördel för tåget. Om tidsfaktorn och enkelheten att boka biljetter över kortare transportdistanser, vilket är flygets fördelar enligt respondenterna Mann och Hartelius, ställer sig tillsammans med tågets andra fördelar som bekvämlighet och transport mellan stadskärnor finns det stor potential för Tågstolen. Det skall dock nämnas att även om Tågstolen lanseras på denna marknad som anses vara optimal kommer problemet kvarstå angående bristningen i gemensamma bokningssystem mellan tågoperatörer.

Det går att se i resultatet att gemensamma bokningssystem mellan tågoperatörerna är bristande. Det finns i dagläget olika API:er, språk etc. och det kan vara svårt enligt Ergovan att koppla samman dessa. För att Tågstolen skall fungera optimalt är detta något som krävs. Om gemensamma system inte utvecklas mellan tågoperatörerna måste Tågstolen lyckas koppla upp sig till alla egna system hos tågoperatörerna, för att sedan sammankoppla alla olika system vilket gör att utvecklingen blir mer omfattande och komplex. Tågstolen hade kunnat utvecklas

och lanseras även om gemensamma system inte utvecklas. Komplikationen med detta blir dock att flertalet biljetter måste tillhandahållas resenären. Om exempelvis en resenär skall resa mellan Frankrike och Belgien med en vuxenbiljett, måste dels två biljetter skapas för det är två olika tågoperatörer samt att det kan föreligga olika priser och biljettsystem för vad som innebär vuxenbiljett hos de olika tågoperatörerna. Det är just dessa problem som gemensamma bokningssystem hade underlättat, då resenären istället hade kunnat resa med endast en biljett för denna resa. Om man lyckas skapa gemensamma system samt hittar den marknad som Tågstolen på bästa sätt kan underlätta biljettbokningar för att ta marknadsandelar från flyget, måste fortfarande en större kundbas skapas vilket kan anses som ett av de mest komplexa problemen för denna rapport.

Resultatet nämner att ett sätt att skapa en större kundbas är genom att få fler resande människor att istället resa med tåg. Enligt Ergovan är en stor andel av de som reser med flyg affärsmänniskor. Att få fler affärsmänniskor att resa med tåg kan vara en komplikation då många affärsmänniskor måste vara effektiva i sitt resande där tidsfaktorn är den viktigaste aspekten och de kommer inte välja tåget framför flyget över längre sträckor. Det finns dock en typ av affärsmänniskor som kan använda sig utav tågets fördelar och exempelvis arbeta under resan. Här är det viktigt att tågets fördelar fungerar optimalt och underlättar för affärsmänniskorna som kan tänka sig att resa med tåg istället för flyg. Ett sätt att göra detta på är att det måste erbjudas bra internetuppkoppling ombord på tåget samt att det finns vissa områden eller kupéer ombord där man kan sitta ostört. Som tidigare presenteras är ibland även tåget snabbare än flyget. Exempel på detta är sträckan mellan Göteborg och Stockholm och här har resenären möjlighet att jobba under resan och även transporteras från stadskärna till stadskärna. Dock är det fortfarande mycket affärsfolk som fortfarande väljer att flyga denna sträcka. Anledningen till detta kan exempelvis vara en statussymbol vid affärsrelaterade resor och därför väljer man flyg framför tåget som i vissa fall har ett dåligt rykte när det kommer till förseningar. Varför det är på detta sätt är svårt att identifiera och inget som kommer diskuteras på en djupare nivå. Diskussionen kommer därför fortsätta vidare gällande det mer komplexa problemet angående hur Tågstolen kan skapa en större kundbas, samtidigt som Tågstolen ska skapa utbudet.

För att tågoperatörerna skall ansluta sig till en bokningslösning som Tågstolen måste, enligt respondenterna Mann, Östlund och Hartelius, en större kundbas skapas. Respondenterna menar att ingen tågoperatör vill lägga egna resurser för att utveckla Tågstolen utan de vill ansluta när det är en färdig produkt. Tågstolen måste därför erbjuda nya potentiella kunder till tågoperatörerna för att de skall ansluta till plattformen. Detta skapar en komplikation för att kunderna ej kommer vilja använda sig utav Tågstolen om utbudet av tågoperatörer ej finns. Enligt Östlund kommer inga kunder vända sig till en bokningsplattform som bara erbjuder få procent av det tillgängliga utbudet. Denna komplikation skapar en liknelse med vad som kom först av hönan eller ägget. Något av hönan eller ägget måste ha kommit först för att det andra ska existera och samma tankesätt föreligger för att Tågstolen ska fungera. Antingen måste kunderna existera för att utbudet i form av tågoperatörerna skall ansluta, eller så måste tågoperatörerna vara anslutna för att kunderna skall använda sig av Tågstolen. Detta resulterar i ett stort problem eftersom inga kunder kommer använda Tågstolen om utbudet i form av

tågoperatörer inte finns, och utbudet kommer ej vilja etablera sig på Tågstolen om inte kunderna finns.

Som resultatet påvisar kan lösningen av detta problem eventuellt lösas genom hur Tågstolen lanseras. En privat aktör hade kunnat utveckla och lansera Tågstolen, men det hade varit svårt att få med utbudet som till stor del består av statliga tågoperatörer. Lösningen på detta är att direkt satsa stort och lansera Tågstolen via en högre instans, som exempelvis EU, som har möjlighet att fokusera på miljön internationellt och som även har inflytande hos de statliga aktörerna. EU hade kunnat lansera Tågstolen som en europeisk bokningslösning för tåg, och sedan sätta kravet på de stora statliga aktörerna i olika nationer att de skall ansluta sig för att skapa utbudet för att efterfrågan på tågresor finns och kommer automatiskt fortsätta öka när utbudet skapas.

Den slutliga barriären som tillkommer Tågstolen som även går att koppla till att skapa en större kundbas är att man måste få kunderna att känna till Tågstolen. Detta handlar om att Tågstolen måste utvecklas till den naturliga plattformen som resenärer vänder sig till vid bokning av internationella tågresor. Exempel på detta kan ses som att vid en Google sökning av exempelvis ”train tickets”, ”international travel by train” etc. måste Tågstolen hamna överst. Ett annat sätt att utveckla Tågstolen till denna naturliga plattform är att det framgår på stora tågoperatörers (SJ, DSB, Deutsche Bahn etc.) hemsida att om kunden skall resa internationellt kan de vända sig till Tågstolen. Detta handlar om marknadsföring vilket inte bör underskattas, och för att lyckas med detta kan det krävas enligt Östlund många miljoner varje år för att man ska kunna bygga Tågstolen på ett optimalt sätt.

Marknadsföra tågets miljöaspekter

Oavsett om man utvecklar Tågstolen som en bokningslösning som erbjuder upplevelser i ett paket för resenärerna, eller om man väljer en mer strategisk marknad att lansera bokningslösningen på för att konkurrera med flyget, finns det ytterligare en viktig aspekt att tänka på vid utveckling och marknadsföring av bokningslösningen. Detta går att genomföra genom att utveckla och marknadsföra Tågstolen med ett stort fokus på miljön vilket kan få fler företag att använda sig av bokningslösningen. Företag har idag stort fokus på miljön och på så sätt kan ett större utbud skapas, samtidigt som resenärer med miljötanke också kan använda sig utav Tågstolen och skapa en större kundbas. Resultatet av detta blir därför att det som krävs för att utveckla och marknadsföra Tågstolen är att primärt fokusera på miljöaspekterna och tydligt marknadsföra dessa, oavsett om Tågstolen syftar till upplevelseresor för resenärerna eller strategiska marknader där tåg bättre kan konkurrera med flyg med hjälp av Tågstolen.

Ett sätt att marknadsföra de miljövänligaaspekterna med Tågstolen skulle kunna vara att man på Tågstolens hemsida skriver ut hur mycket koldioxid som tåget släpper ut på resan och jämför detta med hur mycket koldioxid flyget släpper ut för samma resa. Detta kan även kopplas samman i ett större perspektiv och även jämföra hur många tågresor man kan genomföra innan en resenär kommer upp i samma koldioxid nivåer som för flyget gör, kopplat till ett års resor.

Det är också tydligt att miljön har blivit viktigare hos många resenärer under de senaste åren kopplat till FN:s globala miljömål och att allt fler resenärer eftersträvar miljövänligare resor.

Avreglering och behållandet av stora statliga tågoperatörer

Mindre aktörer drivs oftast av ett intresse att generera stora intäkter. Detta kommer på sikt leda till centralisering runt de större städerna, där de flesta resenärerna finns vilket genererar inkomsterna. Om det endast finns intresse för att trafikera de större sträckorna kan detta leda till att resenärer som bor på landsbygden mister tillgången till tåg som trafikerar de orterna där de bor. Detta eftersom landsbygdssträckor är de som genererar minst inkomster. Det är därför som rapporten menar på att de är viktigt att behålla större tågoperatörerna på marknaden, för att de även syftar till att trafikera mindre orter och mindre populära sträckor för att uppfylla samhällsnyttan. Med detta i åtanke ämnar inte rapporten att det endast skall finnas stora statliga aktörer på marknaden utan att det är även viktigt att låta mindre aktörer tillträde på spåren för att resenärer skall ha fler valmöjligheter och att fler aktörer kommer även leda till att priserna på biljetterna kommer sjunka, vilket leder till en friare marknad för tåget.

Avregleringarna för exempelvis Tyskland och Sverige har gjorts på olika sätt och det finns fördelar och nackdelar med båda och avreglerings metoderna och vilken metod som är optimal för att kunna lansera och utveckla Tågstolen lämnar denna rapport för vidare forskning.

En resa, flera oberoende tågoperatörer med separata biljetter

Problemet med att göra en längre tågresor och att den resande kommer få behöva genomföra många byten är en faktor som kommer att kvarstå tills infrastrukturen i Europa har utvecklats ytterligare. Som det går att se i denna rapport är infrastrukturen ej optimal i dagsläget, och det krävs stora investeringar och utvecklingar av dels tågen samt järnvägen. Trots dessa begränsningar i järnvägen hade Tågstolen kunnat fungera då den syftar till att resenären kan boka biljetter i kombinationer hos olika tågoperatörer.

Som resultatet påvisar kan det finnas ett problem med detta eftersom resenären kan riskera att missa byten på grund av förseningar. Detta leder till att resenären kan tvingas betala en ny biljett, eller ställa kravet på Tågstolen att ersätta en ny biljett för nästa tåg då tågoperatörerna är oberoende av varandra med separata biljetter. Enligt Östlund är detta ett problem som är obefintligt i flygbranschen då den resande ofta reser inom samma bolag eller allians. En eventuell lösning på detta inom tågbranschen är att tågoperatörerna utvecklas på samma sätt som operatörerna har gjort inom flyget. Att den resande ska resa inom samma bolag inom en tågresor är svårt eftersom det finns ett antal olika tågoperatörer, men att tågoperatörerna skapar allianser är något som eventuellt hade kunnat uppnås. Om allianser skapas har de olika tågoperatörerna inom alliansen ett intresse i den resande och chansen att resenären blir ersatt med en ny biljett är därför större.

Men att skapa allianser mellan operatörer är inte alltid optimalt. Detta går att se i tidigare forskning gällande allianser i linjesjöfart inom containerhandel (Sys, 2009). Risken att oligopol uppstår finns när allianser bildas mellan stora aktörer, och gör det därför svårt för mindre aktörer att konkurrera på marknaden (Sys, 2009). Oligopol hade även kunnat uppstå om de stora tågoperatörerna ingår i allianser vilket kan resultera i att de mindre aktörerna blir uppköpta eller försätts i konkurs.

Olika regler i olika länder

Det framgår i resultatkapitlet att det finns mycket komplexitet med tåg i Europa, då olika länder har olika regler. Därför måste det tillkomma gemensamma regelverk till hur man skall beskatta järnvägen för resor inom och genom länderna för att undvika att en resa blir dyrare åt ena hållet. Det är detta som skapat barriärer och lett till att resenärer letat efter andra transportsätt för att de inte vill betala för en resa som är dyrare åt de ena hållet. Det är av denna anledningen som Tågstolen skulle behövas lanseras via en högre instans om exempelvis EU för att man skall subventionera ut ojämligheterna mellan nationerna och för att underlätta tågresandet inom EU.

Ett annat sätt man kan utjämna olikheter inom EU inom spårunderhåll och byggnationer av järnväg är att alla nationer är med och finansierar järnvägen i alla länder inom Europa. Genom att även börja i de centrala delarna av Europa, där järnvägen redan konkurrerat ut vissa delar av flyget, och utveckla från dessa punkter kan man på sikt skapa en bättre förutsättning för tågresande och därmed även Tågstolen i framtiden.

5.2 Metoddiskussion

För att genomföra denna rapport diskuterades olika metodval samt forskningsstrategier. Det metodval som författarna diskuterade fram och ansåg vara bäst lämpat var att genomföra kvalitativa forskningsintervjuer för att kunna uppfylla syftet med denna rapport. Eftersom syftet och frågeställningarna är breda och komplexa samtidigt som ämnet ej är existerande ansågs en kvalitativ ansats vara mest optimalt. Det hade varit möjligt att genomföra en kvantitativ ansats med exempelvis enkätundersökningar. Dock hade detta kunnat leda till att denna studie hade missat viktiga aspekter att undersöka. Om valet av kvantitativ datainsamling hade gjorts hade data eventuellt kunnat verifieras i större utsträckning, men med risken att viktig kunskap av nyckelpersoner utelämnats då data helt hade baserats på de frågor som författarna ställt. Författarna hade ej någon heltäckande kunskap om ämnet vid rapportens påbörjan, därför valdes en kvalitativ ansats i slutändan. På grund av ämnets komplexa art och breda frågeställningar ansågs kvalitativa forskningsintervjuer vara bäst lämpat. Detta metodval skapar en enkelhet för att få viktiga åsikter och värderingar av nyckelpersoner kopplade till ämnet och även förstå vilka faktorer som påverkar ämnet, vilket skapade en heltäckande bild.

I efterhand har författarna fått kännedom om att kombinera metoder för datainsamling hade kunnat generera fler synsätt och infallsvinklar inom ämnet. Inom forskning behöver kvalitativ och kvantitativ ansats inte vara helt uteslutande från varandra (Denscombe, 2016). Med detta i åtanke hade ett alternativ för genomförandet vara att använda två olika metoder, där den ena bestod av kvantitativ ansats och den andra kvalitativ ansats. Metod 1 i detta fall hade således varit att upprätta ett kvantitativt frågeformulär till relevanta myndigheter inom ämnet och ett antal olika länder i Europa för att identifiera om de har ett intresse och är villiga att göra investeringar för att upprätta en internationell bokningslösning för tåg. Eftersom resultatet bestått av att myndigheter och länder är kopplade till ämnet och speciellt dess lansering hade detta kunnat verifieras på ett bättre sätt och påvisat fler infallsvinklar på hur genomförandet kunnat se ut. Metod 2 hade bestått av kvalitativa intervjuer med tågoperatörer och tågaktörer samt OTA:s enligt det sätt som rapporten presenterat. På detta sätt hade helhetsbilden blivit större, fler infallsvinklar hade blivit identifierade från berörda parter samt att data hade kunnat verifieras på ett bättre sätt. Författarna är överens om att kombinera metoder för datainsamling hade påvisat ett mer omfattande, starkare samt mer pålitligt resultat, men eftersom denna studie är av mindre skala med begränsad budget och tid för genomförande hade detta metodval för datainsamling varit bristande.

Gällande forskningsstrategi valdes ingen konkret strategi. Författarna ansåg att ingen specifik strategi var anpassad till denna studie, därför gjordes en variant av forskningsstrategi. Den strategi som ansågs vara bäst lämpad för denna studie var grundad teori. Eftersom rapporten undersöker konkret vad som krävs för att utveckla ett specifikt ämne som ej existerar är grundad teori delvis applicerbart. Grundad teori innebär att forskaren vill generera nya teorier inom ett visst ämne som observerats i verkligheten (Denscombe, 2016). Forskaren skall även vara öppen för förändringar i studien till skillnad från andra strategier för kvalitativa undersökningar (Denscombe, 2016). Detta är applicerbart för denna studie eftersom författarna observerat ett ämne som ej existerar och undersökt vad som krävs för att utveckla det. Dock innebär grundad

teori att man även skall göra en uppföljning av ämnet när rapporten är färdigställd (Denscombe, 2016), vilket ej kommer genomföras och blir därför en begränsning i forskningsstrategin.

För att uppfylla syftet med intervjuerna och kunna samla in så mycket kvalitativa data som möjligt ansågs valet av semistrukturerade intervjuer vara bäst lämpat. Denna intervjustruktur innebär att intervjuerna kan vara flexibla och tillåta diskussion runt de frågor som ställs under intervjun (Denscombe, 2016). På grund av ämnet och författarnas kunskap om tågindustrin ansågs denna intervjustruktur vara optimal eftersom det är intervjuobjekten som besitter kunskapen och svaren till frågeställningarna för rapporten. Att studiens syfte och frågeställningar är breda går även att applicera vid valet av intervjustruktur eftersom intervjuobjekten kan svara fritt och ta upp aspekter som de själva anser är relevanta till ämnet. De begränsningar som uppfattades med semistrukturerad intervjumetod var att intervjuerna blev långa och mycket information tilldelades vilket resulterade i tidskrävande transkriberingar. Det var därefter svårt att kategorisera innehållet till frågeställningarna samt verifiera det som ansågs relevant. Trots detta ansågs fördelarna med semistrukturerad intervjumetod vara väsentliga för att kunna besvara frågeställningarna och uppfylla syftet med denna rapport.

Nackdelarna som visat sig angående metoden för denna rapport har härstammat i urvalet. Författarna anser att de segment som valts i urvalet är optimalt eftersom de innefattar alla olika segment inom tågindustrin, men slutsatsen kan dras att det hade behövts ett större urval inom dessa segment för ett mer mättat och pålitligt resultat. Resultatet har genomförts med endast en eller två källor inom varje segment vilket innebär att källan inom exempelvis tågoperatör segmentet inte kan verifieras med en annan källa inom samma segment. Optimalt hade varit att exempelvis genomföra tre intervjuer inom varje segment för att kunna verifiera källorna på ett bättre sätt.

På grund av de förutsättningar som ligger till grund för genomförandet av denna studie gjordes en urvalsanalys av intervjuobjekt från myndigheter och den nationella sektorn. Denna urvalsanalys kan ha resulterat i förlorade data samt större validitet och bredare helhetsbild. Resultatet nämner hur vissa myndigheter och olika länder är relevanta till ämnet. Därav hade det varit av forskningens intresse att genomföra intervjuer eller enkätundersökningar med olika myndigheter och länder för att kunna bekräfta data och även erhålla utökade infallsvinklar. Eftersom data ej insamlades från dessa typer av källor kan resultatet vara av partisk natur då resultatet är baserat på tågindustrin. Om urvalet hade varit större och innefattat representanter från myndigheter och nationer hade resultatet uppnått en bättre spridning och varit baserat på hela populationen som är kopplat till ämnet.

Författarna vill dock påvisa att genomförandet av denna studie med ett bredare urval och metodkombination ej hade varit möjligt på grund av tidsramen och en ej befintlig budget. Det skall även tilläggas att ett av intervjuobjekten, SJ, ägs och drivs med statligt intresse vilket påvisar att data från denna källa går att koppla till myndigheter och Sverige som nation. Urvalet gjordes på grund av syftet med rapporten och därav ansåg författarna att kvalitativa data från verksamma aktörer på marknaden var av större intresse.

5.2.1 Reliabilitet

Denna rapport har genomförts med en kvalitativ ansats och därför bör reliabiliteten bedömas på ett kvalitativt sätt. Reliabilitet för en rapport innebär reproducerbarhet och tillförlitlighet, vilket i sin tur innebär att genom olika mätningar av olika personer bör resultatet förbli detsamma. Om reliabiliteten kan bevisas som hög, det vill säga en hög tillförlitlighet, bör därför rapportens resultat och utfall anses som trovärdigt (Denscombe, 2016). När det kommer till kvalitativ forskning kan det i vissa fall vara svårt att bedöma reliabiliteten. Detta kan föreligga för exempelvis denna rapport då det ej genomförts en större mängd intervjuer, samtidigt som ämnet som undersöks är väldigt omfattande och komplext. Författarna för denna rapport har dock fokuserat på de gemensamma faktorerna som blivit nämnda och verifierade dessa i minst en ytterligare intervju. Att göra på detta sätt medför risken för konfirmeringsbias, vilket är vanligt och svårt att undvika i denna typ av studie. Trots risken för konfirmeringsbias har författarna haft detta i åtanke och, i den mån det gått, vara neutrala och ställt intervjufrågorna på ett vis i syfte att undvika konfirmeringsbias. Detta tillsammans med intervjuobjektens bakgrund, erfarenhet och kunskap som författarna nämnt och presenterat i urvalet, bedömer därför författarna reliabiliteten till en relativt hög nivå. Det skall även tilläggas att ämnet som undersöks samt dess bransch är under en större utveckling, vilket gör att perspektivet på reliabiliteten påverkas av tiden. Under skrivandet av denna rapport utvecklas flera nya eventuella lösningar som kan underlätta frågeställningarna. Detta utgör därför att om samma intervjuer med samma intervjuformulär genomförs fem år senare kan resultatet bli annorlunda vilket kan anses som en begränsning i reliabiliteten för denna rapport.

5.2.2 Validitet

När validiteten bedömts för denna rapport har synsättet varit på ett liknande sätt som för reliabiliteten där samma grunder och värderingar har tagits i beaktande. Den insamlade data för denna rapport har primärt hämtats från intervjuer med personer där respektive person haft en lång bakgrund inom tågindustrin. Intervjuobjekten har alla även en ledande position inom sina respektive företag som utgör rapportens urval. Därför bör den fakta som tillhandahållits i intervjuerna reflektera verkligheten angående det ämne som rapporten undersökt. Dock kan validiteten, precis som reliabiliteten, kritiseras gällande urvalet av intervjuobjekt för rapporten samt tidpunkten för genomförandet av intervjuerna. Som redan nämnt hade samma intervjuobjekt alternativt haft annorlunda svar på samma intervjufrågor om intervjuerna hade gjorts tidigare eller senare än den tidpunkt som legat till grund för denna rapport. Ett annat urval hade även kunnat ge ett annat perspektiv på likande problem och frågor, vilket hade kunnat påverka resultatet. Med de förklaringar som ges under urvalet i metodkapitlet, anser författarna att urvalet har varit optimalt eftersom urvalet har involverat de stora områdena och segmenten inom tågindustrin.

6 Slutsatser

I detta kapitel följer de slutsatser som kan appliceras på ett koncept som Tågstolen. Slutsatserna kommer sedan utvecklas till förslag på vidare forskning.

Syftet och den huvudsakliga frågeställningen har varit att undersöka vad som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen, ett koncept som syftar till att underlätta internetbaserad bokning av passagerartransporter med tåg i Europa. Rapporten har även behandlat vilka krav som kan ställas på olika länder och tågoperatörer för att underlätta utvecklingen av Tågstolen samt ytterligare komplexitet som kan uppstå. På grund av det omfattande och komplexa ämne för denna rapport finns det ingen konkret slutsats som behandlar samtliga problem utan resultatet samt utfallet av resultatdiskussionen består av olika lösningar till samma problem. Detta kapitel kommer därför upplysa samtliga slutsatser som kan dras efter denna studie med ett syfte att visa sammanhanget mellan dessa.

Slutsatsen av vad som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen idag är att tre faktorer måste skapas. Dessa är att (1) attraktivitet med tågresa måste skapas. Detta går att genomföra genom att utveckla Tågstolen som en plattform som erbjuder upplevelseresor med tåg, eller att Tågstolen syftar till en viss typ av marknad där tåg kan konkurrera med flygresor. Oavsett tillvägagångssätt är det viktigt att tänka på att tågets positiva miljöaspekter och marknadsföra dessa tillsammans med Tågstolen. (2) är att gemensamma system mellan tågoperatörer måste upprättas eller att tågoperatörerna ansluter till de gemensamma system som finns för flygtrafik för att underlätta kombinationer av biljetter. Slutligen (3) måste en större kundbas skapas för att tågoperatörer skall ansluta till Tågstolen och skapa utbudet av tågresa. Att skapa en större kundbas för att få utbudet att ansluta är svårt och skapar ett problem då kunderna ej vill nyttja Tågstolen om utbudet ej finns. Detta problem kan lösas genom att lansera Tågstolen via en högre instans som exempelvis EU. EU har möjligheten att fokusera på miljön internationellt och har även inflytande på de stora statliga tågoperatörerna. På grund av detta inflytande kan EU se Tågstolen som en internationell miljöinsats och kan på så sätt ställa kravet på de stora statliga tågoperatörerna att de skall ansluta till Tågstolen, vilket skapar utbudet och får därefter kunderna att nyttja Tågstolen. Därav är även en lansering av Tågstolen via högre instans också något som kan komma att krävas.

För att utveckla Tågstolen kan slutsatsen dras att även krav måste ställas till olika länder och tågoperatörer. Tågmarknaden måste eventuellt, till viss del avregleras inom vissa länder men samtidigt behålla de stora statliga tågoperatörerna på stambanorna för att järnvägsnätet inte skall kollapsa. Kravet på tågoperatörerna för Tågstolens utveckling är att tågoperatörerna måste tillsätta en intern funktion eftersom biljettpriiser för tågresa uppdateras frekvent. Denna interna funktion måste därför skapas med syfte att tillförse Tågstolen med uppdaterade priser så att biljetterna på Tågstolen säljs till korrekt pris.

Den slutliga slutsatsen som kan dras är att en mängd faktorer av vad som krävs för att utveckla och lansera Tågstolen är komplicerade att genomföra och skapar nya problem som måste

omhändertas om man gör på detta sätt. Dessutom uppstår det nya komplikationer med Tågstolens funktionalitet på marknaden. Olika länder har olika regler och besitter nyckelpositioner för det internationella järnvägsnätet samt har olika synsätt på tågindustrin. Detta innebär att vissa länder kan utnyttja internationella tågresor via Tågstolen och ta ut avgifter för att åka igenom landet. Eftersom Tågstolen erbjuder internationella tågbiljetter blir även detta en komplikation eftersom en internationell tågresor idag innefattar olika tågoperatörer med separata biljetter utan intresse i varandra. Detta kan resultera i att den resande blir utan ersättning om det inträffar en försening och den resande missar bytet till nästa tåg. Ett sätt att eliminera detta problem är att man skapar allianser mellan tågoperatörerna så den resande reser inom samma allians, dock finns risken för oligopol med att skapa allianser.

6.1 Fortsatt forskning

Denna rapport har endast fokuserat på att presentera och diskutera generella aspekter angående vad det är som krävs och vilka svårigheter och utmaningar som ligger till grund för att utveckla Tågstolen. Järnvägsindustrin är en komplex marknad och fortsatt forskning som mer utförligt går in på djupet i resultatet av denna rapport hade varit intressant enligt författarna.

Författarna anser att denna rapport är genomförd på ett gott sätt med de förutsättningar som legat till grund för rapportskrivandet ställt till det komplexa och omfattande ämne som undersökts. Dessa förutsättningar som begränsade resurser och tid har dock lett till begränsningar och ett mindre omfattande resultat. Slutsatsen kan dras att rapporten hade kunnat vara mer optimal och omfattande genom att använda metodkombination och ett betydligt större urval. Författarna är därför eniga om att fortsatt forskning med liknande frågeställningar utan nämnda begränsningar och mer omfattande metod med större urval hade kunnat leda till ett mer optimalt resultat. Exempel på att utveckla denna rapport och göra en fortsatt fördjupning inom ämnet är att använda metodkombination och ett större urval. Detta skulle kunna genomföras genom att samla kvantitativdata från olika nationella myndigheter samt internationella insatser, genom att upprätta ett frågeformulär som syftar till att identifiera deras synsätt på en internationell bokningslösning och om de är villiga att avsätta resurser för Tågstolens lansering. Därefter samla kvalitativa data genom semistrukturerade forskningsintervjuer där urvalet består av fler tågoperatörer där även internationella operatörer innefattas. Att göra på detta sätt hade skapat betydligt fler infallsvinklar och omfattande resultat samt ett alternativt resultat till det som presenterats i denna rapport.

Utöver ovanstående har även andra faktorer nämnts i rapporten som författarna valt att avgränsa sig ifrån. Det hade därför varit intressant att genomföra en vidare fördjupning inom ämnet där primärt fokus ligger i att undersöka hur Tågstolen hade ställt sig till de problem som finns för infrastrukturen i järnvägsnätet samt tågens tekniska aspekter. Författarna anser att detta också är väsentligt att undersöka för att Tågstolen skall kunna utvecklas, lanseras och därefter fungera optimalt på marknaden.

Referenser

- Alstom. (2019). *3 minutes' stop - Does track gauge vary from country to country*. Hämtat från https://3minutesstop.alstom.com/infographie/track-gauge-vary-country-country/?fbclid=IwAR1VPtH-svk2QjCQ1FT8IzIuQppMV_saTy6qX8B_mNQakJ7NdCO_tXHpy8Q
- Amadeus IT Group SA. (den 23 04 2019). *Amadeus*. Hämtat från [amadeus.com: https://amadeus.com/en/about?fbclid=IwAR0IZvKRSHILAy3CUGGYRkLOoI-vUT9FeOr4FPbtMwK1HJAj8Yyt0-ohnAI](https://amadeus.com/en/about?fbclid=IwAR0IZvKRSHILAy3CUGGYRkLOoI-vUT9FeOr4FPbtMwK1HJAj8Yyt0-ohnAI)
- Cooke, J. (den 7 03 2005). *Gamla bokningssystem slår ut resebyråer*. Hämtat från Computersweden: <https://computersweden.idg.se/2.2683/1.5455/gamla-bokningssystem-slar-ut-resebyraer>.
- Crew Communications Scandinavia AB. (den 11 04 2019). *Crewcom*. Hämtat från [crewcom.se: https://crewcom.se/foretaget/](https://crewcom.se/foretaget/)
- Denscombe, M. (2016). *Forskningshandboken* (3:e uppl.). (P. Larsson, Övers.) Lund: Studentlitteratur AB.
- European commission. (2018). *What Europeans have to say about their satisfaction with rail*. Hämtat från <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-09-18-eurobarometer-pax-rail-infographic.pdf>
- Europeiska kommissionen. (2011). *Pressmeddelande*. Hämtat från http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-790_sv.htm
- Förenta Nationerna. (2017). *World Population Prospects: The 2017 Revision*. Hämtat från <https://www.un.org/development/desa/publications/world-population-prospects-the-2017-revision.html>
- Feuer, L., & Sundberg, A. (2016). *Varför sker bokning av hotell via OTA:er?* Hämtat från Örebro universitet: <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:956457/FULLTEXT01.pdf?fbclid=IwAR08KuUHa999z9LnRzPlqYaHEZdi3OJ7taHorhSCVmCQ0Na66E-jFlww1GU>
- Flygstolar.se. (2019). *Flygstolar.se*. Hämtat från [flygstolar.se: http://www.flygstolar.se/FAQ](http://www.flygstolar.se/FAQ)
- Flygstolen Nordic AB . (2019). *Flygstolen*. Hämtat från [Flygstolen.se: https://www.flygstolen.se/](https://www.flygstolen.se/)
- Gelin, G. (den 5 Februari 2019). Så ska det bli lättare att åka tåg i Europa. *ETC Göteborg*, ss. 16-17.
- GoEuro Corporation . (2019). *Tågresor i Sverige & tåg i Europa*. Hämtat från [omio.se: https://www.omio.se/tag?fbclid=IwAR3lsg6XxCqwlckFUswnIKDYLS7ScryVLbPGynd2HuobbmZP4a8mEaawI6Y](https://www.omio.se/tag?fbclid=IwAR3lsg6XxCqwlckFUswnIKDYLS7ScryVLbPGynd2HuobbmZP4a8mEaawI6Y)

- Hultén, S. (2011). *Fördelning av tidtabellägen i en framtida avreglerad marknad för järnvägstrafiken*. Hämtat från Trafikverket: [http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001401_001500/Publikation_001459/staffan%20hulten%20trafikverket%20t%C3%A5gl%C3%A4gen%20slutversion%20november%202011%20\(2\).pdf](http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001401_001500/Publikation_001459/staffan%20hulten%20trafikverket%20t%C3%A5gl%C3%A4gen%20slutversion%20november%202011%20(2).pdf)
- Hurtigruten AS. (den 16 04 2019). *Hurtigruten*. Hämtat från hurtigrutenresan.se: <https://www.hurtigrutenresan.se/destinationer/norge/den-klassiska-rundresan-bergen-kirkenes-bergen/>
- Interrail. (2019). *Så fungerar det*. Hämtat från <https://www.interrail.se/>
- Johannisson, T., Lovén, A., & Salmin, N. (2012). *Onlineresebyråer - Partners och konkurrenter på samma gång*. Örebro: Örebro Universitet. Hämtat från <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:690986/FULLTEXT01.pdf>
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2014). *Den Kvalitativa forskningsintervjun* (3:e uppl.). (S.-E. Torhell, Övers.) Lund: Studentlitteratur AB.
- Lumsden, K. (2015). *Logistikens grunder* (3:e uppl.). Lund: Studentlitteratur AB.
- Månsson, A. (2018). *RESA MED TÅG TILL EUROPA – EN SNABBGUIDE*. Hämtat från Vegokäk: <https://vegokak.se/tagresor/tag-till-europa-en-snabbguide/>
- Marvel, M. (2016). *THE HOTEL DISTRIBUTION REPORT 2016*. Hämtat från Hotelanalyst: <http://hotelanalyst.co.uk/wp-content/uploads/sitehttp://hotelanalyst.co.uk/wp-content/uploads/sites/2/2016/10/2016-HA-Hotel-Distribution-report-final-sample.pdf>
- Nationalencyklopedin. (2019). *Järnvägens för- och nackdelar*. Hämtat från https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ngj%C3%A4rn%C3%A4g/j%C3%A4rn%C3%A4gens-f%C3%B6r-och-nackdelar?fbclid=IwAR1J5qd-41Cx08e_v28UE8TdeF11qWAA5t7Vzy-E25c_do4kHB8HEa02wXs
- Naturvårdsverket. (2019). *Flygets klimatpåverkan*. Hämtat från [Naturvårdsverket.se](http://naturvardsverket.se): https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/?fbclid=IwAR1Ya5kN8s8svJiFPnSA0mwDQeG_4b3SS_07CV1Ag19soFyDGddW-xJqTiw
- Nelldal, B.-L. (2007). *Möjligheter för tåget att*. KTH Järnvägsgrupp, Avd för trafik och logistik . Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan. Hämtat från https://www.kth.se/polopoly_fs/1.87154.1550158897!/Menu/general/column-content/attachment/Nelldal2007_SubstitutionTagFlyg.pdf
- Norberg, N. (den 4 December 2017). *Hållbarhetsforskaren: "Vi måste ändra hur vi lever"*. Hämtat från SVT.se: <https://www.svt.se/nyheter/vetenskap/forskare-darfor-vill-politiker-att-vi-fortsatter-konsumera-mer-trots->

miljokonsekvenserna?fbclid=IwAR2NDkVRLv9OO8hEdNfcVWrYGD9EWjmTD25
F3Ido6DV4kjL4OS9kxqYToU4

- Roma, P., Zambuto, F., & Perrone, G. (2014). Price dispersion, competition, and the role of online travel agents: Evidence from business routes in the Italian airline market. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 69, ss. 146-159. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tre.2014.06.004>
- Sidkvist, A., & Elfors, S. (den 10 02 2019). *Tågsemester*, facebook grupp. Hämtat från facebook.com: <https://www.facebook.com/groups/tagsemester/>
- SJ. (2019). *En modern 160-åring*. Hämtat från Sverges järnvägar: <https://www.sj.se/sv/om/om-sj/sj-160.html>
- Statistiska Centralbyrån. (2012). *Internationella översikter*. Hämtat från https://www.scb.se/statistik/_publikationer/OV0904_2012A01_BR_27_A01BR1201.pdf?fbclid=IwAR2K2egq9lymQTnOmlWIb7OADYq9Pk8N0ojH0VGdihMyds3HPb1ZYB4Xsx8
- Sys, C. (September 2009). Is the container liner shipping industry an oligopoly? *Transport Policy*, 16(5), ss. 259-270. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.08.003>
- Trafikverket. (2018). *Årsstatistik för punktlighet 2018*. Hämtat från <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/Rapporter/Manatlig-trafikrapport/Transport-pa-jarnvag-i-ratt-tid/Statistik-for-punktlighet/arsstatistik/arsstatistik-for-punktlighet-2018/>
- Trafikverket. (2019). *Jämför trafikslag*. Hämtat från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Jamfor-trafikslag/>
- Transportstyrelsen. (2010). *FLYGTENDENSER*. Hämtat från Statistik, analys och information från TRANSPORT styrelsen: https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/flygtendenser/flygtendenser_nr_2_2010_101118.pdf
- TV4 Nyheterna. (2019). *Nyheterna 10.00 3 februari 2019*, [Video klipp]. Hämtat från <https://www.tv4play.se/program/nyheterna/11963248>
- United Nations Development Programme. (den 7 Februari 2019). *Globala Målen*. Hämtat från [globalamalen.se](https://www.globalamalen.se): https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-13-bekampaklimatforandringarna/?fbclid=IwAR3kNfo_ZXyoD74rC28F00OWivchytz_Skq8XBbtOszVaqnKtSzo9N3MPAM
- Wikipedia. (2019). *Datei:High Speed Railroad Map of Europe 2013.svg*. Hämtat från https://de.wikipedia.org/wiki/File:Datei:High_Speed_Railroad_Map_of_Europe_2013.svg
- World Tourism Organization. (2018). *UNWTO Tourism Highlights*. Hämtat från <https://doi.org/10.18111/9789284419876>.

Appendix

Intervjupersoner/Intervjudeltagare

1. Tågoperatör: Thomas Mann, Chef för Bokning och Betalning på SJ.
2. Tågresebyrå: Ufuk Ergovan, VD, på Crewcom.
3. Tågaktör: Daniel Östlund, Tender Leader, på Altsom Sverige.
4. Tågaktör: Dick Hartelius, Technical Training Manager, på Alstom Sverige.

Intervjufrågor

1. Vad är din bakgrund inom tågindustrin?
2. Hur är "Företaget" kopplat till passagerartransporter med tåg?
3. Varför tror ni att tåg har hamnat efter gällande internationella bokningssidor av biljetter jämfört med flyg?
4. Tror ni att tågoperatörer skulle vilja samarbeta via Tågstolen och skapa kombinationer av tågbiljetter med andra tågoperatörer samt använda sig av varandra för att konsumenten effektivt skall kunna resa med tåg från en destination till en annan där flera olika tågoperatörer är inblandade?
5. Om ett ökat tågresande skulle uppstå på grund utav Tågstolen, skulle det behov kunna mötas med ökad kapacitet?
6. Om fler konsumenter skulle välja att resa med tåg på grund utav Tågstolen och mer kapacitet i form av tåg skulle behövas, hur skulle elen för framdrivningen av tågen produceras för att möta de miljövänliga förväntningarna som finns om man som konsument reser med tåg?
7. Vad skulle ni som företag behöva göra för att en lansering av Tågstolen genomförs och vad skulle vara svårigheterna med att ta del av bokningslösningen?
8. Tror ni att det kommer finnas en vinning för tågaktörer och tågoperatörer om Tågstolen lanseras?
9. Vad är största skillnaden på hur statligt- respektive privatägda tågoperatörer ser på konkurrens och samarbete mellan andra tågoperatörer? (Kan det finnas risk för att karteller eller allianser?)
10. Tror ni att både statligt- och privatägda tågoperatörer hade velat ha försäljning av tågbiljetter på en gemensam bokningssida, där biljettpriser kan jämföras med biljettpriser hos andra tågoperatörer som både kan ha statligt och privat ägandestruktur?
11. Bortsätt infrastruktur och tågens tekniska aspekter, vilka övriga barriärer kan komma att finnas med Tågstolen?