



Gemensam  
ägare.

Olika  
filosofier.

PLANit Sweden och Malmator var båda med om att introducera IT-stöd till beställningscentralerna. Det är två veteraner inom anropsstyrd kollektivtrafik som numera finns i en gemensam koncern. Men att PLANit köpt Malmator innebär inte att de båda systemen slås ihop.

– Det handlar om filosofi, säger Stig Palm när han ska förklara skillnaderna mellan PLANits system PLANET och Malmators SAM3001. Stig Palm är marknadschef på PLANit och numera styrelseordförande i Malmator.

PLANET-systemet planerar trafikflödet så att fordonens *körtid* utnyttjas så effektivt som möjligt. Malmators system bygger på att fordonen ska köra kortast möjliga *sträcka*. Det är två olika sätt att optimera trafiken.

Kunderna, det vill säga trafikhuvudmännen och deras transportörer har

under åren vant sig vid att räkna på det ena eller andra sättet beroende på vilket system man använder.

– Det skulle innebära mycket arbete att plötsligt byta filosofi. Det är inget man gärna ändrar på, säger Stig Palm.

**DÄRFÖR SKA SYSTEMEN** fortsätta leva sida vid sida. Fördelarna med att de två företagen nu har gemensam ägare ligger i förmågan att konkurrera. Den svenska marknaden har blivit intressant för internationella aktörer som är mångdubbelt större än PLANit och Malmator. Genom att inte längre konkurrera sinsemellan kan företagen lägga mer kraft på gemensam produktutveckling.

Bortsett från skillnaden i filosofi är det inte mycket som skiljer systemen åt. Kundkrav har efter hand lett till en utjämning. Användarna har sneplat på det andra systemet och sagt: Så vill vi också ha det! Gradvis har systemen blivit alltmer lika.

#### **GEOGRAFI ÄR GRUNDLÄGGANDE**

i båda systemen och troligtvis det område där man först kommer att kunna dra nytta av den samlade kompetensen.

Handläggning och kundprofiler likaså. Funktionerna används av båda systemen

och det finns ingen anledning att de ska vara olika. Istället kan de utvecklas till en gemensam modul som passar såväl PLANET som SAM3001.

– Också när det gäller det grafiska gränssnittet, till exempel mot webben, kommer vi att kunna jobba ihop, säger Stig Palm.

I ett längre perspektiv – om fem, tio år – finns antagligen bara ett system i koncernen. Och det behöver inte innebära problem vad gäller arbetssätt och filosofi.

– Man kan tänka sig att användaren själv väljer om man vill optimera trafikplaneringen utifrån tid eller sträcka, säger Stig Palm.

**I OCH MED** köpet av Malmator kan PLANits och Malmators kunder gemensamt diskutera framtiden.

– Det är ju framtiden som är spännande! säger Stig Palm.





## Anropsstyrd trafik ger kundperspektiv

Stig Palm är en man med visioner när det gäller anropsstyrd trafik. Visioner och entusiasm. Han tror på kollektivtrafiken och han tror att den kan bli bättre.

År 2010 räknar man med att allmän kollektivtrafik tagit hand om hälften av färdtjänstresenärerna tack vare förbättringar i bussar och på hållplatser. Men hur många kommer fortfarande ha problem att ta sig till hållplatsen? Det kommer att finnas behov av att bli hämtad och lämnad.

– Detta kallar vi för kombinerade resor; att mata fram resenärer till busslinjerna. Och den trafiken måste vara anropsstyrd, säger Stig Palm.

Dessutom måste den i högre grad samordnas för att taxibilar och småbussfordon ska kunna utnyttjas effektivt.

I dag sköts trafiken av trafikhuvud-

mannen på läns- eller kommunal nivå men i framtiden kommer med all sannolikhet privata aktörer att erbjuda samordningstaxi.

**ANROPSSTYRD TRAFIK KNYTER** inte bara ihop linjenätet utan står också för valfrihet. Och om man vill kan denna valfrihet utökas väsentligt.

– Vi har mycket valfrihet nuförtiden men inte i kollektivtrafiken. Bussar går ju enligt tidtabell och inte när resenären behöver fordonet, säger Stig Palm.

Om kollektivtrafiken även kunde erbjuda andra alternativ, hyrbil, taxi, samordning i den särskilda kollektivtrafiken och det till andra priser skulle servicen ökas. Differentierat utbud till differentierade priser. Kollektivtrafiken går från produktionstänkande till servicetänkande. Från styva tidtabeller, från att tänka spårvagn och köra buss till att erbjuda lösningar på varje enskild persons transportproblem.

– Jag brukar säga att det är dags

att införa "individualiserad kollektivtrafik", säger Stig Palm.

**DEN ANROPSSTYRDA** kollektivtrafiken behövs för att bussar i linjetrafik inte ska gå tomma, i synnerhet på landsbygden.

Om en enda människa åker med bussen – är det kollektivtrafik? Egentligen inte. Men normen säger att det är så eftersom bussen är ett kollektivtrafikfordon. Åker samma passagerare i en taxi ser alla att det inte handlar om kollektivtrafik.

– Men vad är skillnaden? undrar Stig Palm.

Samma sak när det gäller avgångarna: på vissa turer åker 30 passagerare, på andra finns kanske en enda.

Det handlar om att se trafiken ur ett kundperspektiv. Det handlar om att ändra synsätt och börja tänka i servicebanor.

– Ser man så på marknaden finns det jättemycket att göra i framtiden, säger Stig Palm.



## Två system – en historia.

Det var på 1980-talet som anropsstyrd trafik tog ett stort kliv framåt i Sverige. Volvo Transportsystem utvecklade ett av världens första trafikledningssystem för taxi kallat Taxi-80 – ett avancerat verktyg för beställningsmottagning, bokning och trafikledning via radionätet.

Företaget tog därefter fram ett samplaneringssystem för färdtjänst kallat SPAT och 1984 stod Borås som första kommun i landet berett att använda systemet för samplanering av färdtjänst och sjukresor. Stig Palm var delaktig i projektet och minns första kontakten med dem som senare skulle bli hans konkurrenter.

– Malmö kommun kom till Borås för att titta på systemet. Med vid besöket var folk från Malmö ADB och när de kom hem byggde de ett eget system. De lyckades till och med komma i drift före oss!

Malmösystemet döptes till SAM3001. För att kunna marknadsföra det bildades Malmator AB med Malmö kommun och konsultföretaget Enator som ägare.

SPAT-systemet som hade tagits fram för en enda kommun vidareutvecklades till ett system för regioner med gemensam

beställningscentral och fick namnet PLANET. Systemet fick sin hemvist hos Teli Mobile Systems – en sammanslagning av Volvo Transportsystem och Teli Mobitel. När sedan Telikoncernen såldes till Ericsson följde Volvosystemen med. Först därefter köpte medarbetarna Hans Andersson (numera vd på PLANit) och Stig Palm loss systemen och bildade PLANit Sweden AB.

Under första hälften av 1990-talet då Sveriges trafikhuvudmän handlade upp IT-stöd var konkurrensen hård mellan Malmator och PLANit.

– Konkurrensen mellan företagen har varit en sporre, säger Stig Palm.

I dag används PLANit-systemen i Danmark, Finland och Sverige. PLANET hanterar dagligen ca 20 000 resor medan Malmators SAM-system hanterar ca 30 000 resor.

I PLANit-koncernen finns ännu ett helägt dotterbolag – Holmedal Data AB som utvecklar taxiledningssystem. Systemet har avancerade kommunikationslänkar både till PLANET och till SAM3001.

Koncernen har i och med köpet av Malmator 37 anställda och ägandet är fördelat på 22 anställda i PLANit Sweden AB.

## Ny beställningscentral

Länstrafiken i Jämtlands län har upphandlat beställningscentral som ska administrera all anropsstyrd kollektivtrafik.

Den nya beställningscentralen kommer att heta BC Jämtland. I dag är landstinget och tre kommuner anslutna. Målet är att få med länets alla kommuner. På sikt vill länstrafiken nå en totalsamordning av sjukresor, färdtjänst och plustrafik (flexibla linjer som erbjuder glesbygdsresenärer bättre resmöjligheter).

Beställningscentralen startade den 15 juni och man använder Malmators SAM-system som även finns hos de övriga länen i Norra Sjukvårdsregionen (Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland).

\* Vattudalens Taxi ägs gemensamt av sex lokala taxibolag



# Persontrafik 2008

I höst väntar tre spännande mässtdagar på Persontrafik 2008 som hålls 15–17 oktober på Svenska Mässan i Göteborg. Malmator är på plats liksom PLANit.