

Handläggare
David Widlund

Datum
2020-09-30

Vår beteckning
KTN/200245

Ert Datum
2020-10-16

Er beteckning
I2020/01315

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm

Svar på remiss om Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

Region Värmland ger svar på rubricerad remiss och vill lämna följande synpunkter.

Ett komplicerat försäljningssystem kan vara en tröskel när det gäller att attrahera nya resenärer till kollektivtrafiken. Ett gemensamt nationellt biljettsystem kan vara en åtgärd som bidrar till att skapa större enkelhet för resenärerna. Så initiativet till att utreda detta är förstås vällovligt.

Innan man började utreda en nationellt gemensam teknisk lösning för biljettförsäljning borde ett antal högst relevanta frågor ha ställts upp. De hade ändrat inriktningen för utredningen och sannolikt också det slutliga förslaget.

- En mer djupgående analys borde ha genomförts gällande vilka som är målgruppen för ett nationellt system, och vad det i så fall kan finnas för relevanta alternativ för denna målgrupp.
- Relaterat till ovanstående punkt anses även att nyttan borde ha analyserats mer. Är detta det bästa sättet för att få fler resenärer i förhållande till satsade medel?
- Är det avsaknaden av en gemensam teknisk lösning eller avsaknaden av harmoniserade affärsregler som är det största hindret för resenärerna?
- Vad blir konsekvensen för nyss genomförda, pågående och planerade regionala biljettsystemsprojekt när man väljer att frånga den gemensamma betal- och biljettstandarden (BoB-standarden)?
- Med en tredjepartsförsäljare "äger" respektive regional kollektivtrafikmyndighet inte sina kunder längre – vad blir konsekvensen av detta?

Handläggare
David Widlund

Datum
2020-09-30

Vår beteckning
KTN/200245

Ert Datum
2020-10-16

Er beteckning
I2020/01315

I det följande beskrivs ovanstående punkter.

Målgruppen är begränsad och det finns rimligare alternativ för denna

Den absoluta merparten av kollektivtrafikresandet i landet sker inom respektive regional kollektivtrafikmyndighets geografiska ansvarsområde. En övervägande majoritet av resenärerna reser huvudsakligen inom sitt hemlän, och reser vid enstaka tillfällen med kollektivtrafik i andra län. I de fall där det finns stora resenärsströmmar över länsgränser, har som regel de ansvariga kollektivtrafikmyndigheterna tagit fram biljettlösningar som är relevanta för resenärerna. Det kan röra sig om storregionala biljettsystem, som exempelvis Movingo, eller att det finns enklare överenskommelser om biljettgiltighet. Sådana lösningar finns redan idag, och kommer att vara än enklare och ändamålsenliga när fler län ansluter sig till BoB-standarden. Genom dessa lösningar tillgodoses behoven av pendlarbiljetter för de allra flesta frekventa resenärerna.

Målgruppen för de resenärer som efterfrågar pendlarbiljetter i reserelationer som inte innefattas av ovanstående länsbiljetter som länsövergripande överenskommelser torde vara mycket begränsad.

Mot bakgrund av ovanstående anses att ett långt mer rimligt alternativ är att fortsätta den redan inslagna vägen med BoB-standard. Bedömningen är att det kommer att skapa fullgoda förutsättningar för att tillgodose behovet hos den absoluta majoriteten av landets kollektivtrafikresenärer.

När det gäller att med enkelbiljett kunna resa sömlöst i hela landet är Resplus en mycket bra lösning. Region Värmland kan instämma i utredningens slutsats att det är inte en optimal lösning när den största försäljningskanalen (SJ) inte har ett konkurrensneutralt förhållningssätt till alla trafikföretag som är anslutna till Resplus. Att lösa den problematiken torde dock inte förutsätta ett nytt nationellt biljettsystem. Vi förordar här att man istället inrättar en konkurrensneutral applikation för försäljning av enkelbiljetter inom Resplus, samt utser den aktör som ska ansvara att ta fram den. Det skulle också vara en mycket kostnadseffektiv lösning för att på ett konkurrensneutralt sätt hantera problematiken med att MTR och andra kommersiella aktörer inte inryms i SJ:s app.

Nytan står inte i proportion till den budget som föreslås

Utredningens förslag tolkas som att respektive län ska ha kvar sina egna försäljningssystem och försäljningskanaler. Ett rimligt antagande är att de

Handläggare
David Widlund

Datum
2020-09-30

Vår beteckning
KTN/200245

Ert Datum
2020-10-16

Er beteckning
I2020/01315

flesta kommer att fortsätta att köpa biljetter via de försäljningskanaler de är vana vid. Idag är resandet med Resplus en liten andel av det totala resandet.

Med en liten målgrupp som förväntas köpa biljetter via det nationella biljettsystemet bedöms att de mervärden som skapas av det nationella biljettsystemet inte alls står i proportion till det ekonomiska åtagandet. Enligt förslaget ska system till hälften finansieras via en avgift per såld biljett. Med en förmodat begränsad försäljning finns en överhängande risk att varje såld biljett genererar en kostnad för kollektivtrafikmyndigheterna, snarare än en intäkt.

Som alltid när offentliga resurser satsas på kollektivtrafiken måste det föregås av en noggrann analys om det är denna satsning som framför andra leder till ett ökat resande. Bedömningen är att det finns mer angelägna satsningar inom kollektivtrafiken än att lägga 200 miljoner kronor på ett nationellt biljettsystem i denna form.

Är det avsaknaden av en nationell teknisk lösning eller avsaknaden av gemensamma affärsregler som är problemet för resenären?

Utredningen konstaterar att tidigare initiativ till nationella lösningar för försäljningssystem till stor del har hindrats av svårigheter kring att komma överens om gemensamma affärsregler mellan länen. Utredningen konstaterar också att den inte kan föreslå en tvingande harmonisering av affärsreglerna, men upprepar vid flera tillfällen att det är en central förutsättning för att åstadkomma ett nationellt biljettsystem.

Utredningen behöver klargöra vilken resenärsnytta som uppnås med en gemensam teknisk lösning, där det samtidigt finns en bred och varierande uppsättning av affärsregler. För en resenär kan det vara en tröskel att förstå en annan teknisk försäljningslösning i ett annat län. Men bedömningen är att det är en minst lika stor tröskel att stå inför en osäkerhet kring exempelvis köp av en rabatterad biljett, antal zoner som biljetten är giltig för samt om barn reser utan kostnad. Denna tröskel till kollektivtrafiken löser inte förslaget.

Förslaget får negativa konsekvenser för pågående och planerade regionala biljettsystemsprojekt

Region Värmland har invändningar mot att förslaget inte baseras på BoB-standarderna. Med alltför svagt grundade argument framställer utredningen BoB-projektet som ett misslyckande. Utredningen borde ha haft respekt för att det tar lång tid för samtliga kollektivtrafikmyndigheter att ställa om från

Handläggare
David Widlund

Datum
2020-09-30

Vår beteckning
KTN/200245

Ert Datum
2020-10-16

Er beteckning
I2020/01315

ett biljettsystem till ett annat. Region Örebro län hade exempelvis precis lanserat ett nytt biljettsystem när branschen kom överens om den nya BoB-standarden. I en sådan situation är det fullt naturligt att det tar tid att övergå till ett annat system. Det påverkas inte minst av avskrivningstider.

Att presentera ett utredningsförslag som går i en annan riktning än den väg som branschen kommit överens om (BoB-standard) kan komma att innebära att pågående satsningar skjuts på framtiden. (Dock tolkas utredningen som att då de regionala försäljningssystemen ska finnas kvar, så kommer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöva fullfölja BoB-anpassning. Detta ger att resurser behöver läggas på att utveckla två parallella system, vilket inte är optimalt eller resurseffektivt).

Regionala kollektivtrafikmyndigheten förlorar direktkontakten med kunden och riskerar att bli mer av en trafikleverantör

Idag är det respektive kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för att upprätta kundkontakt. Region Värmland har inget emot att egna biljetter kan säljas av andra parter. Att utse en aktör som får ansvaret att sälja biljetter via det nationella systemet innebär dock att det finns en risk att kollektivtrafikmyndigheter blir mer leverantörer av trafik snarare än att ha helhetsansvaret för kollektivtrafiken inom sitt län. En väl etablerad kontakt mellan kund och den aktör som har ansvar för planering av trafiken är avgörande för att trafiken ska bli så kundanpassad som möjligt. Det har inte gjorts någon djupare analys av konsekvenserna av detta i utredningen.

Övrigt

Region Värmland har i yttrandet valt att orda kring för- och nackdelar i detalj kring val av tekniska lösningar. Dock befaras att ett avvikande från BoB-standarden kommer att förutsätta att ny valideringsutrustning behöver installeras i merparten av landets kollektivtrafikfordon. Utredningen belyser inte hur det praktiskt ska lösas och hur det ska finansieras.

Region Värmland finner det också förvånande att utredningen förordar en chiplösning när samhället i övrigt går mot applösningar.

Kollektivtrafiknämnden

Jesper Johansson

Handläggare
David Widlund

Datum
2020-09-30

Vår beteckning
KTN/200245

Ert Datum
2020-10-16

Er beteckning
I2020/01315

Ordförande Kollektivtrafiknämnden

Lena Thorin/Mattias Bergh
Tf. Trafikdirektörer