

av

Region Gotland
Tekniska nämnden
62181 Visby

Betänkandet SOU 2020:25 Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik, diarienummer I2020/01315/TM

Sammanfattning

I grunden är Tekniska nämnden, den regionala kollektivtrafikmyndigheten på Region Gotland, positivt inställd och ser fördelar med ett nationellt biljettsystem. Vårt speciella ö-läge innebär att vi inte har naturlig länsöverskridande trafik på samma sätt som andra län i landet. På Gotland finns heller ingen tågtrafik, vilket kan minska den upplevda nyttan av ett biljettsystem som kopplar ihop olika kollektivtrafikslag. Den nytta som uppstår är att våra länsinnevånare kan använda samma identifikatorer (IDF) i andra läns kollektivtrafik och besökare kan använda sina IDF inom vår busstrafik.

Om en resenär skall kunna genomföra en sammanhållen resa till eller från Gotland skulle vattenvägen med färjan behöva inkluderas i det nationella biljettsystemet. Så länge färjan inte är med i biljettsamarbetet kommer vi att ha en bruten resekedja där resenären behöver göra separat bokning och betalning för att komma till eller från Gotland.

Region Gotland välkomnar en harmonisering som förslaget innebär när det gäller olika biljettprodukter och övriga villkor. Det skulle definitivt underlätta för resenären att använda allmän kollektivtrafik oberoende var denne reser, då samma regler skulle gälla över hela landet. Det som skulle skiljas mellan olika län är vad resenären behöver betala för själva resan, vilket inte bör vara ett hinder i sig.

Funderingar gällande förseningsersättning

Det framgår inte ur betänkandet hur förseningsersättningar skall bli hanterade efter det nya biljettsystemet har blivit driftsatt. Så länge det handlar om resor inom en region är det endast lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter som behöver tillämpas. För vår del är det dock svårt att bedöma hur lagstiftningen bör tillämpas på långväga resor, då både lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter och tre EU-förordningar (en för tåg-, buss- och båtresor var) gäller. Antingen går det att tillämpa en anpassad Kom-fram-garanti från Resplus-samarbetet eller så blir det kollektivtrafikföretag där förseningen uppstod ersättningsskyldig för hela biljettpriset. I båda fallen kommer troligen summan av de utbetalda ersättningsbeloppen att öka för varje kollektivtrafikföretag.

Kapitel 5 Biljettsamarbeten och systemutveckling inom kollektivtrafiken

Sida 186: Under första halvåret 2020 genomförde Region Gotland en upphandling av ett nytt biljettsystem. Resultatet var att den tidigare leverantören behöll uppdraget och att det ställdes ett antal nya krav till leveransen. Den information i tabell 5.3 som rör Gotland behöver därmed uppdateras:

RKM	Biljettsystem enligt BoB-standard	IDF-baserat biljettsystem samt standard	Tap-and-go
Gotland	Option	I drift	Option

På sidan 188 heter det *”Region Gotland har i dag inget biljettsystem som följer BoB-standard och skulle därmed behöva införa BoB som helhet.”* Det är rätt, men i dagsläget finns inte heller något större behov för en sådan anpassning. Den nuvarande entreprenören för färjetrafiken är inte med i något biljettsamarbete, varför det

inte är möjligt att köpa biljetter för hela resan mellan Gotland och fastlandet. Därför vill Region Gotland särskilt påpeka vikten att ställa krav på medverkan i det nationella biljettsystemet inom den kommande upphandlingen av färjetrafiken som nu förbereds.

Sida 202: Vi instämmer i resonemanget att ResRobot har vissa svagheter. Eftersom Region Gotland inte har någon egen reseplanerare i nuläget är det ändå viktigt för oss att ResRobot finns kvar. Fördelen med ResRobot är att det är en och samma plattform, oberoende vilken regions eller vilket företags kollektivtrafikutbud kunden söker i.

Sida 208: Jämför man lösningen för kundgränssnittet på Gotland ser vi att det saknas hantering för resekortet i många andra app-lösningar. Ur kundperspektiv är det bra att ha denna funktion såsom Gotland idag har i sin app-lösning. Det kunderna kan göra efter att ha loggat in via nätet på ”Mina sidor” bör de även kunna göra i appen.

Kapitel 8 Ett nytt biljettsystem för kollektivtrafiken i hela landet

Sida 272: Här ställs krav på RKM att samverka både mellan regioner och på nationell nivå. Det är visserligen önskvärd, men det kräver personalresurser som åtminstone på Gotland inte finns i nuläget. Kommer staten att kompensera regionerna för administrativa merkostnader?

Sida 294, citat: *”RKM behöver säkerställa att biljettprodukter som är giltiga i hela landet finns tillgängliga eller komma överens om hur resenärer som har sitt färdbevis utfärdat i annat län ska debiteras vid resor utanför sitt hemlän.”*

Detta citat tolkas på det sättet att varje RKM behöver teckna överenskommelser med varenda en av de övriga RKM, vilket inte känns särskilt gångbart för Region Gotlands del.

Sida 295, stycket som börjar med *”Resenären kan antingen betala i förhand...”*: En hantering av reseabonnemang, där användaren faktureras i efterhand, är i dagsläget inte implementerad i Region Gotlands biljettsystem. Det finns inte heller någon ekonom inom kollektivtrafikmyndigheten som kan hantera de arbetsuppgifter som står i samband med fakturering. Även här skulle det uppstå en merkostnad utan något större mervärde för Region Gotland.

Sida 331/332, avsnitt *”En gemensam produkt...”*: Idén bifalls, men vi önskar att en annan intäktsfördelning övervägs. Så länge det inte går att använda ”Sverigekortet” på färjorna kommer ingen som bor på Gotland att använda denna biljett, varför vi inte heller skulle få någon intäkt av de besökare som skulle nyttja biljetten på ön.

Kapitel 9 Förslagets genomförande, finansiering och konsekvenser

Sida 346: Den föreslagna ekonomiska kompensationen är i grunden bra, men vi ser kritiskt på kravet om 50 % egenfinansiering. För Region Gotlands del blir det svårt att motfinansiera med egen arbetstid, eftersom systemutvecklingen till största delen sköts av vår leverantör.

Sida 362: Trots att Region Gotland ännu inte har infört någon BoB-lösning är hårdvaran till vår viseringsutrustning förberedd för EMV-identifikatorer och hårdvaran har även optisk läsare. Därmed torde det vid anpassning till det nationella biljettsystemet inte uppstå någon merkostnad gällande hårdvaran för biljettvalidering.

Sida 363, avsnitt *”Kostnader för administration av identifikatorer och användarkonton”*: Region Gotland håller inte helt med att det inte blir någon större påverkan på RKM. Det är en skillnad att erbjuda användarkonto där enbart förköp av biljetter är möjlig och användarkonto där även abonnemang med regelbunden fakturering ingår. Den sistnämnda varianten finns inte hos Region Gotland idag och den kräver en mer omfattande administration. Visserligen kan den till stora delar ske automatiskt, men den skulle behöva implementeras i vårt biljett- och betalssystem.

Sida 370, avsnitt "*Kostnader och ekonomiska fördelar*": Här framgår det inte hur avräkningen av försäljningar genom tredje part mot vederbörande RKM skall ske. Kommer den att hanteras via biljettväxeln, så att ytterligare gränssnitt inte behöver skapas?