

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över förslag på nationellt biljettsystem

Sammanfattning

Utredaren Gerhard Wennerström VD Samtrafiken AB, har på uppdrag av regeringen lagt fram ett betänkande av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU 2020:25). Länen inom LynX (Kalmar, Kronoberg, Halland och Jönköping) samordnar i detta yttrande sina synpunkter på förslaget.

Information i ärendet

Sammanfattning

Genom åren har branschen försökt att skapa interoperabilitet mellan biljettstrukturer men inte lyckats, branschen behöver en standard. Först ut var resekortet med sin standard som skulle lösa alla problem. När det inte gick så kom kollektivtrafiklagen där branschen fick till ansvar att utveckla en gemensam standard – därav kom BoB standarden som alla enats kring. Det är i skenet av detta lyckade arbete och branschansvar, som det är svårt att acceptera en ny standard som inte ingick i förutsättningen vid framtagandet av LynX nya biljettsystem. Utredningen saknar tankar om hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbetena som finns och samtidigt skapa ett enhetligt harmoniserat system som fungerar i hela landet. Avsikten med utredningsdirektivet var inte att utredaren skulle föreslå en ny teknisk lösning. Ett nationellt biljettsystem bör utgå från befintliga standarder och i möjligaste mån från befintliga system.

En gemensam lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik, men endast förslag på biljettsystem som stödjer det ena benet (den allmänna kollektivtrafiken). Det är av stor vikt att struktur och beskrivning finns även för den särskilda och anropsstyrda kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiksverige bygger sina nya biljettsystem där framtiden är mobiltelefonen. Utredningen har fastnat på kortbaserade lösningar vilket vi tycker hör till dåtiden.

För att skapa en större trovärdighet i denna utredning borde alternativen utvärderats tydligare. Varför finns det ingen motivering till att BoB-lösningen inte kan fungera som nationell standard? MTS7 istället för EMV?

Det är mycket bra att det arbetas och utreds hur ett nationellt biljettsystem ska se ut och konstrueras. Men utredningen är inte tillräckligt underbyggd och har till del stora kunskapsluckor. En återremittering för fortsatt utredning och komplettering är ett måste.

Övergripande

Det är bra att det äntligen utreds och att det kommer förslag på ett samlat nationellt biljettsystem. Det är med mycket liten vägledning från de politiska leden som uppdraget har lagts upp. Efter branschens tidigare försök så krävs en kraftfull styrning för att samla parterna. Grundläggande för att få till ett gemensamt biljettsystem kan endast ske genom att det skapas en gemensam trafikdatabas där all trafik finns med och är sökbar för alla. Man kan säga att ett nationellt biljettsystem startar med att en reseplanerare för all kollektivtrafik (buss – tåg – båt – flyg – bil) i Sverige.

Utredningen är som helhet svår genomträngd då nivån varierar kraftigt, från i vissa delar en övergripande nivå, medan i andra delar går ner på detaljnivå. Detta gör att det är svårt att bilda sig en uppfattning om tankar och lösningar för hur flera avgörande frågor är tänkta att lösas. Ett par av de svåraste och otydligaste frågorna är vem som äger kunden i förhållande till den som sålt biljetten och hur avräkning av sålda biljetter kommer att ske. Det saknas helt enkelt information om den tekniska lösningen och vad den skulle innebära för de olika medverkande parterna.

En av rekommendationerna var att harmonisera affärsreglerna, detta ser vi bör lyftas som ett krav då det är en lika viktig del i ett gemensamt system som att det används en gemensam teknisk standard. Ett bra exempel på hur uppbyggnad och gemensam lösning är ”Sydntaxan”. Vilket skulle kunna utvecklas att gälla för hela Sverige.

Det nämns mellan raderna att det finns bärare av biljetter eller resedokument i mobiltelefonen, men att nya systemet ska bygga på identifikator (IDF). Vilket är ett elektroniskt chip som kan finnas på kort, i en mobil, i en klocka eller som ett chip under huden. Vi uppfattar det inte som ett utvecklingssteg eftersom stor del av kollektivtrafik-sverige bygger sina nya system på att biljetten till största del (75%) ska finnas i kundens mobiltelefon. Därför känns dialog om placering av chip på kort som ett stadie större delen av Sverige redan lämnat bakom sig.

Infrastrukturen

Grundläggande är den standard som vi sedan flera år har fastställt för skapande av biljetter, BoB-standard. BoB är också en lösning för att skapa interoperabilitet mellan de olika BoB-systemen och även för att skapa samverkan med tredjepartaktörer. Detta är den branschstandard som förvaltas av Samtrafiken och som ska vara den som bygger biljettprodukten. Något besynnerligt bygger förslaget på ytterligare en standard, för att identifiera kunden. Finns det behov av ytterligare

en standard för detta, eller skulle detta kunna ske inom den redan befintliga BoB-standarderna?

Förslaget pekar här på den standard som ägs och förvaltas av Visa/Mastercard för kort, EMV standard 5. En fråga är vad som gör att valet i så fall stannade vid standard 5 och inte gick hela vägen som Skåne till standard 3? Bör belysas på vilka grunder som valet har gjorts. Det innebär även att vi avstår från huvudkontroll på standarden och lämnar den till bankvärlden. Det är viktigt att vi förstår skillnaden mellan IDF som är ett kontobaserat resande medan Tap and Go får sin biljettbärare genom konto- och kreditkortet.

Vi ser inom södra Sverige att det fungerar bra med BoB som standard för att knyta samman län och radera ut gränserna. Vid starten av arbetet inom LynX för utveckling av nytt biljettsystem gjordes val av standard i förhållande till branschens sedan tidigare val, vilket för närvarande är BoB.

Ovisshet för flera län (5 st) gäller inte minst den utrustning som används för att läsa mobila biljetter, optiska validatorer. Kommer utrustningen att kunna anpassas eller blir det att köpa in nya läsare igen. En redan utdragen och dyr process som kommer tillbaka i repris i så fall.

Viktig funktion som eftersöks men som utnyttjas av få är den nationellt övergripande biljetten. Enkelt förklarat så är det stora behovet hos tjänsteresande och besökande i våra större städer Malmö, Göteborg och Stockholm att kunna lägga sitt bankkort på spärren eller på biljettläsaren och få avräkning månaden efter i en samlad faktura. Behovet av en kombinerad biljett för nationellt bruk är mycket försumbart. Här kanske det vore bättre med full EMV standard (3) som klarar den funktionen.

Innovationsmässigt och konsumentillgängligt

Ett underlättande för försäljning av biljetter från tredjeparts företag är positivt. Det är självklart med öppna API för försäljning av huvudmännens biljetter. Men det bör vara lika självklart att tredjepartsföretaget själv kommer fram till hur det blir ekonomi i försäljningen av biljetterna. Det finns ingen rimlighet att tredjepartsförsäljning har rätt till del av biljettens normalpris. Men beskrivningen i utredningen är inte tillräckligt underbyggd för att RKM ska förstå hur det ska fungera. Därför är det svårt att uttala sig i frågan.

Enkelhet och närhet är bra ledord för framtidens försäljningskanaler, men behöver vi verkligen tre metoder för att sälja samma produkter:

”Egen försäljning – Tredjeparts försäljning – Nationella biljetter”

Saknar hur biljetter för företagskunder och för den särskilda kollektivtrafiken ska lösas. Båda dessa grupper är av stort behov av enkelt insteg och faktureringsrutiner.

Ledorden stämmer mycket väl in på den mobila appen som är enkel, nära och kundvänligare än föreslagen IDF-lösning.

Viktigt att varje RKM är suverän gällande prissättning och rabattering inom sitt eget område. Den politiska styrning som finns varierar och visar tydligt olika värdering av kollektivtrafiken, vilket inte beaktas i utredningen.

Tillsynsmyndighet

Trafikverket som i flera andra sammanhang har rollen som bevakare och fördelare bör ha rätt förutsättningar för att erhålla uppdraget som tillsynsmyndighet för det nya nationella biljettsystemet inklusive standard och sammanhållare för trafikdata från samtliga aktörer.

Det är av stor vikt att en part har denna uppgift och det kan mycket väl vara så att det kan vara Trafikverket, men skulle i vissa delar även kunna företrädas av Samtrafiken AB.

De olika rekommendationerna

Sverigekortet

Ingen svårare lösning men finns verkligen det behovet? Kan kännas något överflödigt med förslaget om överbyggnaden av EMV standarden.

Tap and Go

En mycket bra funktion, men det kräver enhetstaxa för att det ska gå att läsa av. I annat fall krävs ”check in – check out”. Är definitivt ett gränsfall för att någon av städerna inom LynX (Kalmar, Växjö, Jönköping, Halmstad) har den storlek som gör att det är intressant. Troligen kommer det även att krävas harmonisering av ex capping-regler m.m.

Harmonisering av affärsregler

Ett övergripande regelverk en hund är en hund, en ungdom är en ungdom och en pensionär är en pensionär (eller senior). Det kan variera mellan vilka rabatter de olika grupperna har, men det måste vara samma ålder för de olika i strukturen. Detta bör inte vara en rekommendation utan ingå i kraven.

Ekonomi och genomförande

Ekonomi ser vi redan idag oavsett hur vi budgeterar och lägger prognoser så blir det betydligt dyrare. De 200 miljoner kronor som beräknats som kostnad för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen kommer inte att räcka. Det blir inte bättre av att förslaget bygger på att RKM ska stå för 50% av kostnaderna. Här krävs att staten tar ett större ekonomiskt ansvar för att kunna genomföra förslaget.

Det är också mycket knappt med tid för genomförandet. Flera av RKM ligger långt efter och är på väg att starta upp nya projekt för utbyte av sina befintliga

biljettsystem. Andra är klara och har lanserat sina nya system, vilket är fallet för LynX. En mer realistisk sista datum för installation av nytt biljettsystem är den 31 dec 2026, men med möjlighet att starta upp som utredningen föreslår under första halvåret 2022.

REGIONLEDNINGSKONTORET

Marcus Eskdahl
Ordförande, nämnd för trafik
infrastruktur och mijö

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör