

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Sara Rhudin

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU 2020:25)

Sammanfattning

- SKR stödjer ambitionen att etablera en gemensam digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem.
- SKR vill påtala behovet av att belysa hur en obligatorisk skyldighet för alla aktörer att ansluta sig till ett nationellt biljettsystem, oavsett samhällsorganiserad eller kommersiell, skulle se ut. För de allra minsta aktörerna och innovationslösningarna bör ett undantag utredas.
- SKR ser positivt på förslaget om en nationell åtkomstpunkt för tredjepartsförsäljning och menar att tillgängliggörande av öppna data på ett betydande sätt skulle bidra till att främja innovation och utveckling av produkter och tjänster på mobilitetsområdet, och därmed även underlätta kollektivtrafikresande.
- SKR instämmer i behovet av en konkurrensneutral, nationell försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. SKR instämmer även i betänkandets förslag att regeringen särskilt bör utreda SJ:s framtida roll när det gäller bokning och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken.
- SKR anser att finansieringsprincipen är tillämplig då de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillförs en ny, obligatorisk uppgift att bygga upp ett nationellt biljettsystem. Finansieringsaspekten är särskilt viktigt med anledning av de negativa konsekvenser som den pågående pandemin har lett till för kollektivtrafiken. SKR menar även att tidsaspekten behöver belysas ytterligare, då föreslagen tidplan är tveksam i förhållande till helheten.
- SKR menar att regeringen skulle kunna överväga som ett alternativ att skjuta till medel för viss anpassning, marknadsföring och kommunikation av Resrobot och Resplus för en ökad användning av dessa befintliga tjänster som ett första steg framåt.
- SKR är tveksam till om Trafikverket är den part som är bäst lämpad att driva utvecklingsarbete i frågor som rör ett nationellt biljettsystem.
- SKR kan se vissa nyttor med de rekommendationer som föreslås, men anser att de behöver konkretiseras med hänsyn till lokala och regionala förhållanden för kollektivtrafikresande.

Förbundets ställningstagande

God ambition att etablera ett nationellt biljettsystem

Utgångspunkten för förslaget om en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem är att en resenär ska kunna vara kund överallt och att systemet ska se till att rätt part får rätt betalt för varje resande. Detta kräver att staten reglerar standarder, vilka kollektivtrafikföretag som ska ingå och säkerställer att centrala funktioner finns på plats. Förslaget är att Trafikverket ska axla detta ansvar men att det kan överlåtas vidare. I de regionala trafikförsörjningsprogrammen ska digitala åtgärder för att underlätta reseplanering och försäljning, av såväl upphandlad som kommersiell trafik, beskrivas. Ett nationellt biljettsystem kan komplettera de insatser som görs av respektive region.

SKR stödjer utgångspunkten att skapa ett nationellt biljettsystem och ser positivt på ambitionen med en gemensam digital infrastruktur. En gemensam infrastruktur kan medföra stordriftsfördelar som skapar nytta och även kan väga upp de initiala investeringarna. Det kan också driva på harmonisering av biljettregler och skapa attraktiva erbjudanden och därmed göra det enklare att köpa en biljett i kollektivtrafiken.

För att ansluta sig till systemet kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansöka om medfinansiering till 50 procent av den kostnad som uppstår för att bygga upp och införa systemet. Enligt förslaget ska det vara obligatoriskt för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ansluta sig till den regionala infrastrukturen. För de kommersiella kollektivtrafikföretagen är det frivilligt.

Utredningen slår fast att nyttan för resenärerna med ett nationella biljettsystem blir större ju fler företag som ansluter sig till det, och att det därför är viktigt med låga barriärer för anslutning. SKR instämmer i detta och vill påtala behovet av att belysa hur en obligatorisk skyldighet för alla aktörer att ansluta sig till ett nationellt biljettsystem, oavsett samhällsorganiserad eller kommersiell, skulle se ut. det är dock särskilt viktigt att små-aktörer inom kollektivtrafik- eller mobilitetsområdet inte tvingas in i systemet. SKR menar att en nedre gräns för storlek på kommersiella aktörer samt nystartade innovationslösningar som obligatoriskt bör ingå i systemet bör tas fram. En gemensam teknik för standarder, biljettväxling, identifiering av resenärer och avräkning har störst nytta om ju fler aktörer som ansluter sig och det är viktigt att skapa förutsättningar för att säkerställa att så sker. De investeringar som föreslås i den digitala infrastrukturen måste ~~dock~~ stå i proportion till de nyttor den skulle skapa.

Bra med nationell åtkomstpunkt

För att åstadkomma en högre innovationstakt behöver staten reglera tillgängligheten till kollektivtrafikens biljetter och underlätta utvecklingen av tredjepartsförsäljning. I betänkandet föreslås att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska göra sina biljetter tillgängliga i öppna försäljnings-API:er genom en nationell åtkomstpunkt. Kommersiella kollektivtrafikföretag har möjlighet att göra sina biljetter tillgängliga genom denna åtkomstpunkt.

Trafikverket föreslås ta ansvar för att den nationella åtkomstpunkten även inkluderar information om biljetter och priser, samt att tillhandahålla standardavtal för tredjepartsutvecklare. Konsumentverket tillsammans med Svensk Kollektivtrafik föreslås arbeta fram en branschöverenskommelse om tredjepartsförsäljning.

SKR ser positivt på förslaget om en nationell åtkomstpunkt för tredjepartsförsäljning och menar att tillgängliggörande av öppna data på ett betydande sätt skulle bidra till att främja innovation och utveckling av produkter och tjänster på mobilitetsområdet, och därmed även underlätta kollektivtrafikresande. Att utvidga dagens nationella åtkomstpunkt för trafikdata med biljettinformation och realtidsdata om kollektivtrafiken är ett steg i rätt riktning. Genom utökad tillgång till öppna data kan nya mobilitetstjänster utvecklas av såväl andra aktörer som tredjepartsutvecklare.

Standardavtalen behöver vara tydliga för alla ingående parter och vara möjliga att ingå för såväl stora som små aktörer. SKR bistår gärna i arbetet med branschöverenskommelse och standardavtal för att säkerställa att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas intressen tas tillvara, samt att innovation främjas.

Det finns behov av en nationell och konkurrensneutral försäljningskanal

SKR instämmer i behovet av en konkurrensneutral, nationell försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Det finns idag ett konkurrensproblem som följer av att SJ har en egen, väletablerad försäljningskanal och att man där inte säljer biljetter från vissa konkurrerande bolag. SKR instämmer i betänkandets förslag att regeringen särskilt bör utreda SJ:s framtida roll när det gäller bokning och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken. Det är en nyckelfråga som behöver redas ut skyndsamt.

Finansieringsprincipen bör gälla

SKR anser att finansieringsprincipen är tillämplig då de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillförs en ny obligatorisk uppgift i form av ett nationellt biljettsystem (det vill säga de tre delarna: en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem, en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning samt en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter).

Finansieringsaspekten är särskilt viktig med anledning av de negativa ekonomiska konsekvenser som den pågående pandemin har lett till för kollektivtrafiken. Regionerna behöver få förutsättningar att fokusera på att upprätthålla

kollektivtrafikens samhällsbärande funktion med ett attraktivt trafikutbud. För att arbetet att bygga upp ett nationellt biljettsystem och ge förutsättningar för tredjepartsförsäljning ska kunna inledas, krävs att staten går in och finansierar detta fullt ut.

SKR vill i detta sammanhang föra upp att det kan finnas anledning att se över om den föreslagna tekniska ambitionsnivån i utredningens förslag ligger i paritet med den nytta som de kommer ge, eller om den kan skruvas ner något, men ändå ge tillräcklig nytta med hänsyn till de rådande förutsättningarna. Det är också viktigt att notera att det kommer att uppstå kostnader för anpassningar av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas befintliga biljettsystem.

SKR menar att även tidsaspekten behöver belysas ytterligare. Föreslagen tidplan är inte bara tveksam utifrån sin realism i förhållande till helheten. Därtill innebär också att resurser och kraft, som kommande år behöver fokusera på att upprätthålla trafik och hantera Coronapandemins efterverkningar, ska användas i tillskapandet av ett nationellt biljettsystem med små bevisade nyttor. Såväl ur regionernas som resenärernas perspektiv framstår det som en felaktig prioritering.

Överväg Resrobot och Resplus som ett första steg framåt

Redan idag finns det neutrala boknings- och försäljningskanaler – Resrobot som informationskanal och Resplus som tilläggstjänst vid köp av biljetter. SKR menar att regeringen skulle kunna överväga att skjuta till medel för viss anpassning, marknadsföring och kommunikation för en ökad användning av dessa befintliga tjänster som ett första steg framåt.

Särskild utredning behövs om organisation

SKR är tveksam till om Trafikverket är den part som är bäst lämpad att driva utvecklingsarbete i frågor som rör ett nationellt biljettsystem. Den digitala infrastruktur som föreslås i betänkandet är endast en del av den infrastruktur som framtidens digitala mobilitetssamhälle kommer att kräva. SKR instämmer därför i förslaget att regeringen tillsätter en särskild utredning som analyserar behovet av en statlig organisation för en nationell digital infrastruktur inom mobilitetsområdet, och att man samtidigt öppnar upp för andra möjliga organisationsformer.

Rekommendationer för biljettköp behöver konkretiseras

Utredningen föreslår ett antal åtgärder som regionala kollektivtrafikmyndigheter skulle kunna genomföra tillsammans för att underlätta biljettköp för resenärerna. Dessa är formulerade som rekommendationer för att inte gå i strid med det kommunala självstyret.

De åtgärder som föreslås är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inför ett Sverigekort, att alla orter med stadstrafik inför så kallat tap-and-go-resande samt

harmonisering av affärsregler, men att prissättning och subventioneringsgrad ska fortsatt vara en fråga för regionalpolitiska beslut.

SKR kan se vissa nyttor med dessa rekommendationer, men anser att de behöver konkretiseras med hänsyn till att typer av resor och resmönster skiljer sig stort åt beroende på lokala och regionala förhållanden.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knape
Ordförande