

Regionledningskontoret
Ylva Aspenberg

2020-10-15

TSN 2020-115

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Yttrande över betänkandet (SOU 2020:25) av Utredningen om ett Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Ert diarienummer I2020/01315/TM

Region Östergötland har beretts möjlighet att yttra sig över betänkandet ”Remiss av betänkandet (SOU 2020:25) av utredningen om ett Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige”.

Sammanfattning

Region Östergötland ser överlag positivt på förslaget till digital infrastruktur och de flesta av komponenterna finns redan implementerade i Östergötland. Utredningens rekommendation att bygga vidare på branschens gemensamma biljettstandard (BoB) är bra men det är viktigt att då säkerställa att den omfattas av en stabil förvaltning. Valet av EMV som IDF-standard har många fördelar, inte minst att den kan användas av en mobiltelefon. Region Östergötland anser dock att det både för resenärens och branschens skull är bäst att välja varianten EMV Open Loop eftersom det gör det möjligt att använda vanligt bankkort som biljettbärare.

Utredningens förslag med avsikt att underlätta tredjepartsförsäljning är bra och har potential att ge positiv effekt på det kollektiva resandet. Det är dock viktigt att det inte blir dyrare att sälja biljetter via den nationella åtkomstpunkten än i egna kanaler. Region Östergötland anser att det regionala trafikförsörjningsprogrammet inte är rätta platsen för uppföljning och detaljplanering.

Region Östergötland anser att Samtrafiken AB bör ges uppdraget att ansvara för den nationella åtkomstpunkten samt förvaltningen av BoB-standard; med statlig finansiering.

Resenärens perspektiv

Region Östergötland anser att kundens behov och perspektiv får för lite utrymme och analys i betänkandet. Det är viktigt att man kan se att investeringarna som planeras verkligen löser problem i en utsträckning som motsvarar kostnaderna. Införandet bör fokusera på de åtgärder som ger mest

Regionledningskontoret
Ylva Aspenberg

2020-10-15

TSN 2020-115

nytta för kunden och prioritera dem: en nationell reseökningsfunktion, de nödvändigaste biljetterna tillgängliga i en nationell åtkomstpunkt samt möjlighet att använda biljettbärare man redan har. Ett nationellt biljettsystem löper, av naturliga skäl, risk att bli mer komplext än de lokala och därför bör man förenkla så mycket som möjligt för att nå en användarvänlig lösning.

Finansiering och tidplan

Den så kallade finansieringsprincipen ska tillämpas även här. Staten behöver både skjuta till medel för det nationella systemet i sig och stå för ekonomisk kompensation till regionerna i händelse av att ett nationellt biljettsystem kräver anpassningar i redan regionalt utvecklade system.

Med erfarenhet av det arbete som Östgötatrafiken gjort tillsammans med Skånetrafiken och Blekingetrafiken (som infört de funktioner som utredningen beskriver) bedömer Region Östergötland att utredarens uppskattning av kostnaderna och tidsåtgången är i underkant. Ett kostnadseffektivt och tidsbesparande sätt att uppnå ett snabbt och mindre friktionsfyllt införande av en nationell lösning skulle kunna vara att utgå från det system som utvecklats av Region Skåne tillsammans med Region Blekinge och Region Östergötland istället för att börja om från början.

Digital infrastruktur (8.2)

Region Östergötland delar utredarens uppfattning om att en digital infrastruktur ska bygga på den gemensamma branschstandarden BoB. För göra en nationell sammankoppling möjlig i praktiken är det dock mycket viktigt att standarden omfattas av en stabil central förvaltning. Det behöver finnas en sammanhållande part på nationell nivå som ser till att standarden tillämpas likadant i alla system, driver utvecklingen framåt och tillhandahåller testsystem som kan användas vid utveckling och upphandlingar. Det är naturligt att denna roll innehas av Samtrafiken AB.

När det gäller val av standard för IDF håller Region Östergötland med om att EMV har många fördelar, bland annat den att den går att använda som identifikator i en mobiltelefon. Det vore dock bättre, både ur resenärens och branschens perspektiv, att välja den etablerade standarden EMV Open Loop istället för den av utredaren valda EMV Kernel 5. Att använda EMV Open Loop skulle innebära att resenären kan koppla biljetterna till ett vanligt bankkort, som de allra flesta redan har i plånboken, istället för att behöva skaffa ett nytt kort specifikt för resor med kollektivtrafiken.

Resenärens perspektiv – undvik proprietära kort

Efter att Östgötatrafiken infört sitt nya biljett- och betalsystem under 2020 kan man se att resenärerna förflyttar sig från det proprietära resekortet och istället använder mobilen eller bankkortet som biljettbärare; fler än 60% av resenärerna i Östergötland har övergivit resekortet. Vi förväntar oss att denna trend fortsätter och rekommenderar därför att man i val av lösningar inte

Regionledningskontoret
Ylva Aspenberg

2020-10-15

TSN 2020-115

tvingar tillbaka kunderna till ett kortbundet resande. Att bygga system som kräver ett specifikt plastkort är varken miljömässigt hållbart eller enkelt för kund.

Det allra enklaste sättet att lösa betalning för biljetter i kollektivtrafiken för de allra flesta kunderna vore att besluta att betalning med bankkort alltid ska vara möjligt i samband med resa. Det hade gjort att alla resenärer, även ovana och turister, hade kunnat resa var som helst utan förberedelse.

Nationell åtkomstpunkt (8.3)

Region Östergötland är positiva till utredarens förslag på åtgärder för att bättre möjliggöra tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikbiljetter. Arbeta med att utveckla sådana lösningar har redan initierats på flera håll och ju tidigare de nationella riktlinjerna blir klara desto mindre risk finns att arbete behöver göras om. För att lösningen ska kunna ta fart och vara en möjliggörare istället för en broms är det av vikt att det inte blir dyrare att sälja biljetter via den nationella åtkomstpunkten än i egna kanaler. Region Östergötland ser att Samtrafiken AB, där branschen och regionerna är partner och delägare, bör ges uppdraget att ansvara för den nationella åtkomstpunkten med statlig finansiering.

Vidare ställer sig Region Östergötland frågande till utredarens skrivning om hur de regionala trafikförsörjningsprogrammen (RTP) ska kompletteras. Ett trafikförsörjningsprogram ska beskriva visioner och långsiktig planering och är inte rätt plats för redovisning av åtgärder eller detaljerad integrations- och avtalsplanering. RTP:n kan istället lyfta behovet av gemensamma affärsregler och innehålla beskrivningar om vikten av att underlätta för kunderna och arbeta för samverkan i branschen.

Resenärens perspektiv – möjliggör nationellt resesök

För att veta vilken biljett man ska köpa måste man veta vilka resmöjligheter som finns; i praktiken börjar nästan varje biljettförsäljning med en resesökning. Region Östergötland anser att möjligheterna för en nationell resesökning och vad som krävs för att komma dit hade behövt vara en del av utredningen för att kundernas verkliga behov ska kunna tillgodoses. Det samma gäller för störningsinformation som också är en nödvändig komponent för resenären.

Region Östergötland anser också att utbudet som erbjuds i den nationella åtkomstpunkten ska begränsas och förenklas, för kundernas skull. Det som rimligen är mest attraktivt att köpa via en sådan kanal är enkelbiljetter. Det är viktigt att betona att ett nationellt biljettsystem av naturliga skäl löper risk att bli mer komplext än de regionala systemen (om alla olika varianter på regionala erbjudanden ska tryckas in), och därmed inte användarvänligt.

Konkurrensneutral försäljningskanal (8.4)

Regionledningskontoret
Ylva Aspenberg

2020-10-15

TSN 2020-115

Som beskrivits ovan är Region Östergötland generellt positiva till försäljning av kollektivtrafikens biljetter i fler kanaler. Naturligtvis är det bra för det kollektiva resandet om biljetter från alla leverantörer finns tillgängliga på samma ställe och på lika villkor och Region Östergötland stödjer principen om en konkurrensneutral försäljningsyta. Men precis som utredaren själv nämner behöver förutsättningarna för denna kanal utredas vidare. Det är mycket viktigt att kanalen håller hög kvalitet eftersom den i många avseenden ur kundens perspektiv kommer att representera branschen som helhet.

Resenärens perspektiv – Kvalitetssäkring och tillgänglighet

För att garantera att resenären får en bra produkt när de köper biljetter via den konkurrensneutrala plattformen är det viktigt att det sker någon typ av kvalitetssäkring av de leverantörer som ansluter sig. Resenärer som är kunder hos Östgötatrafiken och via en lokal försäljningskanal blir hänvisade till den konkurrensneutrala kanalen måste kunna lita på att resan som köps där är lika trygg och pålitlig som ett vanligt köp hos Östgötatrafiken.

Region Östergötland anser att god tillgänglighet är en viktig fråga för alla trafikhuvudmän och att en extra försäljningskanal som regleras på samma sätt som befintliga kanaler inte är en garanti för en förbättring. Samma investeringar skulle kunna användas för att förbättra befintliga kanaler i det avseendet istället.

Tidplan för Nationellt biljettsystem (9.2)

Eftersom Östgötatrafiken redan har ett biljettsystem som till stor del täcker de kriterier och funktioner som beskrivs i utredningen, ser Region Östergötland för egen del inga större utmaningar i tidplanen. Däremot uppfattas tidplanen som väldigt snäv för de som ännu inte har påbörjat sin utveckling. Det kan därför vara värt att lyfta fram att det system som Skånetrafiken, Blekingetrafiken och Östgötatrafiken använder idag är skalbart och går att använda även av andra aktörer. Region Östergötland uppmanar därför staten att återanvända de investeringar som gjorts i både tid och pengar i detta samarbete. Att använda ett väl fungerande biljettsystem och skala upp till nationell nivå håller inte bara nere kostnaderna för såväl staten som de enskilda trafikhuvudmännen, utan bedöms även väsentligt öka möjligheterna att hålla den föreslagna tidplanen.

Digital infrastruktur – ekonomiska konsekvenser för RKM (9.3.3)

Eftersom Östgötatrafiken redan har lagt ner stora kostnader i framtagandet av ett nytt biljettsystem, är det högst rimligt att den finansiering staten tillhandahåller även är möjlig att söka retroaktivt för utveckling som redan skett i den riktning som utredningen pekar. Finns inte denna möjlighet uppstår en snedvridning av kostnadsbilden och därmed snedvrids även förutsättningarna för de olika regionerna.

Regionledningskontoret
Ylva Aspenberg

2020-10-15

TSN 2020-115

Den så kallade finansieringsprincipen är grundläggande för de ekonomiska relationerna mellan staten och regionerna och ska tillämpas även här. Staten behöver skjuta till, inte bara medel för det nationella systemet i sig, utan även ekonomisk kompensation till regionerna i händelse av att ett nationellt biljettsystem kräver anpassningar i redan regionalt utvecklade system.

Med erfarenhet av det arbete som Östgötatrafiken gjort tillsammans med Skånetrafiken och Blekingetrafiken (där de funktioner som utredningen beskriver faktiskt införts) bedömer Region Östergötland att utredarens uppskattning av kostnaderna är för låg. Kollektivtrafikbranschen, som idag är hårt drabbad av intäktsförluster på grund av coronakrisen, kommer att behöva mer statligt stöd för att kunna införa de komponenter som föreslås av utredningen. Att låta andra trafikhuvudmän använda sig av det system om Skåne, Blekinge och Östergötland använder idag ger möjlighet att hålla nere kostnaden för införandet av det nationella systemet.

Julie Tran
Trafik- och samhällsplanerings-
nämndens ordförande

Sofia Malander
Vd, Östgötatrafiken