

Yttrande - Nationellt biljettsystem SOU 2020:25

Blekingetrafiken/Region Blekinge är inte av Regeringskansliet utsedd remissinstans för utredningen om Nationellt biljettsystem – SOU 2020:25. Sedan 2018 har Blekingetrafiken ett samarbete med Skånetrafiken och Östgötatrafiken rörande framtagandet av ett nytt biljett- och betalsystem, baserat på den BoB-standard som tagits fram av Samtrafiken AB. Region Blekinge är också en del i Regionsamverkan Sydsverige (RSS), där de 6 sydligaste länen i Sverige samarbetar kring bland annat kollektivtrafik. Vi vill, baserat på de erfarenheter vi fått genom dessa samarbeten, ändå lämna våra synpunkter kring utredningen.

Sammanfattning

- Det är positivt att utredningen föreslår byggstenar för en sammanhållen kollektivtrafik i Sverige som underlättar för kunder att resa oavsett i vilket län de befinner sig. Dessa byggstenar är: Nationell reseplanerare, ett clearinghouse och harmoniserat biljettutbud.
- Det saknas en koppling mellan mål och kostnader, till exempel genom effektmål, som tydligare skulle beskriva fördelarna med förslaget.
- Det är olyckligt att utredningen frångår Samtrafikens standarder och generellt fokuserar för mycket på den tekniska lösningen.
- Det framtidsperspektiv som utredningen antagit är bra, då branschen står inför stora förändringar.
- Konsekvenserna av statens roll i ett nationellt biljettsystem bör förtydligas.

Utredningens förslag för ett nationellt biljettsystem består av ett antal komponenter. Här följer våra kommentarer på dem.

En digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

Själva hjärtat i förslaget och en essentiell byggsten. Bör byggas utifrån BoB-standard och inte IDF. Samtrafiken borde generellt förstärka arbetet med BoB-standard istället för att införa nya tekniker, då många trafikhuvudmän redan spenderat mycket tid och pengar på att införa denna standard.

En nationell åtkomstpunkt (NÅP) för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning

Leder till innovation och nationellt samarbete kring mobilitet som tjänst samt att branschen blir tydligare data-driven, vilket är positivt. Att fler kanaler kan sälja biljetter till kollektivtrafiken är givetvis också bra.

En konkurrensneutral försäljningskanal

Bör förtydligas. Hur skall de försäljningskanaler trafikhuvudmännen nu etablerar i sina nya biljettsystem knytas till denna kanal?

Denna kanal föreslås bli ett föredöme inom tillgänglighetsanpassning, vilket är ett ambitiöst och bra mål, men det nämns ingenting om hur det ska uppnås.

Sverigekortet

Vi anser inte att det behövs ytterligare ett kort för att resa inom Sverige. Känns som att införa gammal teknik, när många trafikhuvudmän använder sig av mobiltelefonen som biljettbärare eller de kort resenären redan har i sin plånbok (EMV kort).

Tap and Go

Bra teknik i områden som infört enhetstaxa, men mycket svårt att anpassa till mer traditionella zon-system, där korta resor blir orimligt dyra.

Harmonisering av affärsregler

En förutsättning för allt samarbete över länsgränser, som därmed borde vara gjort innan teknikutvecklingen påbörjas. Eftersom regionerna är politiskt styrda och åsikterna mellan regionerna kan variera är det svårt att harmonisera affärsreglerna.

Tidplan och kostnader

Tidplanen för införandet av ett nationellt biljettsystem är alltför optimistisk. Kostnaderna för införandet bör förtydligas. I dessa Corona-tider borde branschen fokusera på att få tillbaka resenärerna och intäkterna innan fokus kan läggas på detta projekt.

Övergripande

Utredningen kring Nationellt biljettsystem föreslår en teknisk lösning som tillsammans med lagstiftning skall se till att det blir enkelt att resa i hela Sverige. Tekniken som föreslås frångår tyvärr i stora delar den BoB-standard som Samtrafiken tagit fram och som stora delar av branschen redan börjat implementera efter, och en del redan har i drift. Denna utveckling har kostat trafikhuvudmännen stora summor men har givit kunderna ett modernt och användarvänligt biljettsystem. Därutöver föreslås tekniker som inte är applicerbara i hela Sverige, då förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik skiljer sig markant mellan regioner med stora städer kontra de med bara mindre orter, och mellan regioner med mycket kontra lite genomfartstrafik.

För att driva ett nationellt biljettsystem behövs, som vi ser det:

1. En nationell reseplanerare som gör det möjligt för kunden att söka en resa överallt i Sverige och till orter i grannländerna där vi driver trafik (på sikt ännu längre?)
2. Ett clearinghouse som sköter de ekonomiska avräkningarna mellan trafikföretagen
3. Ett harmoniserat biljettutbud och regelverk som avtalats fram.

De två första punkterna är tekniska byggstenar som är realiserbara, den tredje kräver ett gediget arbete och överenskommelser mellan regioner som är politiskt styrda och där åsikter varierar över tid och mellan regioner med olika förutsättningar vad gäller exempelvis transittrafik. Detta arbete måste göras innan de tekniska projekten startar, då det är en förutsättning för en gemensam lösning.

En anledning till att införa ett nationellt biljettsystem är att nå de klimat- och miljömål som ställs på kollektivtrafiken. Vi anser att ett nationellt biljettsystem bara har liten påverkan för att lösa dessa mål, då merparten av kollektivtrafikresor trots allt görs lokalt inom regionerna och att en satsning på infrastruktur – till exempel bättre och driftsäkrare järnvägsspår – skulle ha större påverkan.

Det saknas uppgifter om hur utredningen kommit fram till de ekonomiska kalkylerna och för vad ett nationellt biljettsystem kommer att kosta.

Blekingetrafiken har, tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafiken, utvecklat och infört ett nytt biljettsystem som följer Samtrafikens BoB-standard och som kostat mycket resurser, både tid och pengar. Vi anser att detta system vore en utmärkt kandidat att bygga vidare på och utvecklas till ett nationellt biljettsystem.

Framtid och innovation

Utredningen menar att satsningarna leder till digitalisering, införande av mobilitet som tjänst och att Sverige blir ledande inom innovativ kollektivtrafik, vilket är positivt. Branschen står inför stora förändringar vad gäller el-drivna, och kanske längre fram självkörande, fordon, digitala lösningar – som kanske gör biljettköp obsoleta – och möjlighet att kombinera transportsätt med en biljett för att nå hela vägen från A till B.

Det är viktigt att arbeta med dessa frågor på ett nationellt plan för att ta hjälp av varandra i nya och ofta dyra lösningar.

Teknik

Idag använder många trafikhuvudmän mobiltelefonen som primär bärare av biljetter inom kollektivtrafik. För de kunder som inte kan eller vill använda mobilen finns resekort, där Samtrafiken utvecklat MTS7-standard som några regioner använder sig av. Andra regioner har anammat bank- och kreditkorts-standard EMV, så att kunden kan knyta sina biljetter till sitt Eurocard eller Mastercard.

Utredningen går i vissa avseenden ifrån de standarder Samtrafiken tagit fram när de föreslår ett Sverige-kort som bärare av biljetter, IDF och EMV kernel 5. Dessutom föreslås Tap & Go – en teknik som fungerar i stora städer där man använder enhetstaxa, men inte där fordonen passerar mer än en zon med olika pris.

Kollektivtrafiken ska inte hitta på egna standarder för en så viktig samhällstjänst som kollektivtrafik ändå är. Utgå istället från kunderna, och de kort och betalsätt de redan använder och är vana vid.

Utredningen bör inte fokusera på vilken bärare som ska användas och/eller vilken kortstandard som ska gälla. Utredningen borde istället förslagit att det lagstiftas om att branschen inte ska ha en egen standard. Ingen vet vilken bärare eller standard som gäller om 5-10 år. Det mest logiska i dagsläget är att utveckla mot EMV open loop, då Visa- och Mastercard redan finns i många kunders ägo.

Ekonomi och Tidplan

De kalkyler som nämns i utredningen är bristfälligt förklarade.

Införande av centrala funktioner beräknas kosta 200 miljoner kr, varav staten föreslås stå för hälften. Hur har man kommit fram till denna siffra?

Driften beräknas till 10-28 miljoner kr per år. En betungande utgift för trafikhuvudmännen.

Alla regioner skall vara klara med BoB-implementationer, vilket också är en stor utgift.

Blekingetrafiken lanserade ett nytt biljettsystem, baserat på BoB-standard i mars 2019. Utvecklingen av detta system pågår fortfarande tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafiken. Kostnaden för

Blekingetrafiken är en betydande del av regionens budget. Att inom den tidsram som utredningen föreslår också budgetera för kostnader för ett nationellt biljettsystem känns orimligt.

När nu Corona-pandemin drabbat världen försvåras tidplanen ytterligare. Branschen måste fokusera på att hitta lösningar som får tillbaka resenärer och intäkter.

De ekonomiska konsekvenserna behöver förtydligas.

Statens roll

Myndigheterna ska se till att lagar efterlevs och sköta förvaltningen av statens resurser, i detta fall infrastruktur för kollektivtrafiken. I utredningen föreslås att biljettsystem är en sådan resurs som ska ingå i statens infrastruktur. Trots att utredningen tar ett vidare grepp och pratar om kundsystem med mera, verkar inte utredningen förstått en fundamental fråga. Vems är kunden, det vill säga vem tar det fulla kundansvaret och vem känner kundens önskningar och behov? Ett biljettsystem är bara en kanal där färdbevis distribueras i ett betydligt större sammanhang.

Staten äger SJ och kan med ägardirektiv styra sitt bolag. SJ har idag kontroll över det enda nationella biljettsystemet och det vore rimligt att detta integreras med kollektivtrafiken genom BoB-standarderna, för att förenkla biljettköp för de kunder som vill resa vidare med kollektivtrafiken efter avslutad resa med SJ.

Blekingetrafiken
Tf Trafikdirektör
Pär Welander