

Mottagare
Infrastrukturdepartementet
remissvar@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se
12020 / 01315 /TM

Datum
2020-09-24

Diarienummer
RS201025

Region Hallands yttrande över förslag på ett nationellt biljettsystem (SOU 2020:5)

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). Följande yttrande är inhämtat från Hallandstrafiken utifrån ett verksamhetsperspektiv. Hallandstrafikens yttrande är avstämt inom projektet LynX där regionerna Kalmar, Kronoberg, Halland och Jönköping utvecklar våra framtida biljett- och betalsystem.

Sammanfattning av yttrandet

Genom åren har branschen försökt att skapa interoperabilitet mellan biljettstrukturer men inte lyckats, branschen är i allra högsta grad beroende av en standard, ett nationellt biljettsystem.

Först ut var resekortet med sin standard som välgörande skulle lösa alla problem. När det inte gick så kom kollektivtrafiklagen där branschen fick ansvaret att utveckla en gemensam standard. BoB-standarderna växte fram och branschen enades kring dem. Det är i skenet av detta lyckade samarbete och branschansvar, som det är svårt att acceptera att en ny standard presenteras i utredningen, en standard som inte ingick i förutsättningarna vid framtagandet av det nya biljettsystemet (Lynx) i Sydsverige.

Det finns flera områden i utredningen, vilka återges i remissvaret nedan, som behöver utredas vidare men nedanstående synpunkter är extra viktiga att lyfta fram:

- Ett nationellt biljettsystem bör utgå från redan befintliga standarder (BoB) och i möjligaste mån ta hänsyn till redan befintliga system.
- En gemensam trafikdatabas, samt harmoniserade affärsregler, är helt grundläggande för att få till ett nationellt biljettsystem.
- För stort fokus läggs i utredningen på möjligheten att resa med kort, framtidens biljettbärare kommer för majoriteten av kunderna att vara mobiltelefonen.
- Ett införande redan 1 jan 2022 känns oralistiskt, speciellt med tanke på att flera områden i utredningen behöver beläggas djupare. Det behövs mer tid.
- Att införa ett nationellt biljettsystem till en kostnad av 200 mkr känns inte realistiskt, kostnaden kommer att bli avsevärt mycket högre.

Övergripande

Det är bra att det äntligen utreds och att det kommer förslag på ett samlat nationellt biljettsystem, något synd att det inte lyfts tidigare. Det är med mycket liten vägledning från de politiska leden som uppdraget har lagts upp. Efter branschens tidigare försök, vilka misslyckats, så krävs kraftfull styrning för att samla parterna. Grundläggande för att få till ett gemensamt biljettsystem är att det endast kan ske genom att det också skapas en gemensam trafikdatabas där all trafik finns med och är sökbar för alla. Man kan säga att ett nationellt biljettsystem startar med 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 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 är 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 uppbyggnad och lösning av detta 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 det 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. Det låter som ett utvecklingssteg, men är det verkligen det? En stor del av kollektivtrafiksverige 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-standarden. BoB är också en lösning för att skapa interoperabilitet mellan de olika BoB-systemen och även för att skapa samverkan med tredjepartsaktörer. 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-standarden?

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 till standard 3 som man gjort i Skåne? Det bör belysas på vilka grunder valet är gjort. Förslaget innebär även att branschen avstår från huvudkontroll över 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.

En viktig funktion som eftersöks men som utnyttjas av få är den nationellt övergripande biljetten. Enkelt förklarar så finns egentligen bara det behovet hos tjänsteresande och besökande i våra större städer Malmö, Göteborg och Stockholm, dvs. 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 konsumenttillgängligt

Ett underlättande för försäljning av biljetter från tredjepart 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 för dåligt 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”

Förslaget som presenteras saknar hur biljetter för företagskunder, och 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 poängtera är att varje RKM är suverän gällande prissättning och rabatterning 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 måste 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 tekniskt svår 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 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

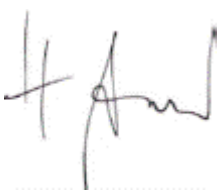
Ett övergripande regelverk en hund är en hund, en ungdom är en ungdom och en pensionär är en pensionär (eller senior). Det kan variera mellan vilka rabatter de olika grupperna har, men det måste vara samma ålder för de olika i strukturen. Detta bör inte vara en rekommendation utan ingå i kraven.

Ekonomi och genomförande

Nästan oavsett hur vi budgeterar och lägger prognoser, så ser vi att de ekonomiska konsekvenserna av det presenterade förslaget blir betydligt större än vad som redovisas. De 200 miljoner kronor som beräknats som kostnad för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen kommer inte att räcka långt. Det blir inte bättre av att förslaget bygger på att RKM ska ta 50 % ur egen ficka. Här krävs helt andra resurser, mycket troligt att det kommer att krävas ytterligare en nolla för att kunna genomföra förslaget.

Det kan också konstateras att det är 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 redan lanserat sina nya system, vilket är fallet för LynX. Ett mer realistiskt 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.

Regionstyrelsen



Helene Andersson
Ordförande Regionstyrelsens tillväxtutskott



Jörgen Preuss
Regiondirektör