

## Yttrande över betänkandet Utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

### Sammanfattning av synpunkter

Ur ett resenärs- och medborgarperspektiv välkomnar Region Kalmar län ett utredningsuppdrag gällande nationellt biljettsystem. Genom åren har kollektivtrafikbranschen försökt att skapa interoperabilitet mellan biljettstrukturer men inte lyckats, branschen behöver en standard. Först ut var resekortet med sin standard som välgörande skulle lösa alla problem. När det inte gick 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 länets 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 utredningsdirektiven så som Region Kalmar län har tolkat dem, 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.

Direktiven utgår från en gemensam lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik, men förslaget omfattar 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 på att huvudbärare av biljetten i framtiden är mobiltelefonen, utredningen har fastnat på kortbaserade lösningar vilket tillhör dåtiden.

För att skapa en större trovärdighet i denna utredning bör alternativen utvärderats tydligare. Utredningen saknar motivering till varför BoB-lösningen inte kan fungera som nationell standard, samt varför MTS7 struktur istället för EMV.

Det är mycket bra att det arbetas och utreds hur ett nationellt biljettsystem ska se ut och konstrueras. Utredningen är dock för dåligt underbyggd och har

till del stora kunskapsluckor, varför en återremittering för fortsatt utredning och komplettering är ett måste.

### **Övergripande**

Det är bra att ett gemensamt nationellt biljettsystem äntligen utreds, det borde ha skett innan flera regioner startade sina egna utvecklingsprojekt tre till fyra år tillbaka i tiden.

Grundläggande för att få till ett gemensamt biljettsystem är att det endast kan ske genom skapandet av en gemensam trafikdatabas där all kollektivtrafik i Sverige finns med och är sökbar för alla. Man kan säga att ett nationellt biljettsystem startar med konstruktionen av en reseplanerare för all kollektivtrafik (buss – tåg – båt – flyg – bil) i Sverige.

Utredningen är som helhet svår att följa, då nivån varierar kraftigt, från i vissa delar en övergripande nivå till andra delar som är 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 information om den tekniska lösningen och vad den innebär för de olika medverkande parterna.

En av rekommendationerna i utredningen är att harmonisera affärsreglerna, dessa bör lyftas till 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 på detta är ”Sydtaxan”, vilket skulle kunna utvecklas att gälla för hela Sverige.

Utredningen beskriver att det finns bärare av biljetter eller resedokument i mobiltelefonen, men att nya systemet ska bygga på identifikator (IDF). IDF är ett elektroniskt chip som kan finnas på kort, i en mobil, i en klocka eller som ett chip under huden.

Samtliga tidigare utredningar pekar på att mobiltelefonen är framtidens biljettbärare, inte kortlösningen. Utredningen pekar mot en resignation istället för utveckling med framtidsperspektiv.

Region Kalmar län tillsammans med merparten av regionerna i Sverige har planerat sina nya biljettsystem 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 kollektivtrafikbranschen 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 utredningens förslag på ytterligare en standard, för att identifiera kunden. Det finns inte behov av ytterligare en standard för detta, istället bör detta kunna ske inom den redan befintliga BoB-standard.

## Yttrande över Utredning om ett nationellt biljettsystem för Kollektivtrafiken

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

Länen i södra Sverige anser att samarbetet 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 gjorda val, vilket för närvarande är BoB.

Ovisshet är stor för flera län (5 stycken) inte minst för den utrustning som används för att läsa mobila biljetter, optiska validatorer. Idag framgår det inte om utrustningen kan anpassas till den nya föreslagna standarden eller ej.

En viktig funktion som eftersöks men som utnyttjas av få är en nationellt övergripande biljett. Det stora behovet hos tjänsteresande och besökande är att i större städer som Malmö, Göteborg och Stockholm kunna lägga bankkort på spärren eller på biljettläsaren och få avräkning månaden efter i en samlad faktura. Behovet av en kombinerad biljett för nationellt bruk är försumbart. Här anser vi att det är bättre med full EMV standard (3) som klarar den funktionen.

### **Innovationsmässigt och konsumenttillgängligt**

Ett underlättande för försäljning av biljetter från tredjepartsföretag anser Region Kalmar län är positivt. Det är självklart med öppna API för försäljning av huvudmännens biljetter, det bör vara lika självklart att tredjepartsföretaget själv kommer fram till hur det går att skapa ekonomi vid försäljningen av biljetterna. Det finns ingen rimlighet att tredjepartsförsäljning har rätt till del av biljettens normalpris. Beskrivningen i utredningen är dock 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 det behövs inte tre metoder för att sälja samma produkter:

”Egen försäljning – Tredjeparts försäljning – Nationella biljetter”.

Utredningen saknar beskrivning hur biljetter för företagskunder och för den särskilda kollektivtrafiken ska lösas. Båda dessa grupper är i 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.

Det är viktigt 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 har beaktats i utredningen.

### **Tillsynsmyndighet**

Trafikverket har, som i flera andra sammanhang, rollen som bevakare och fördelare och 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 skulle mycket väl kunna vara så att det kan vara Trafikverket, men att de i vissa delar kan företrädas av Samtrafiken AB.

### **De olika rekommendationerna**

#### Sverigekortet

Funktionaliteten för Sverigekortet är ingen svårare lösning, men det kan ifrågasättas om sådant behov verkligen finns. Det kan anses något överflödigt med förslaget om överbyggnaden av EMV standarden.

#### Tap and Go

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

#### Harmonisering av affärsregler

Det finns ett behov av ett harmoniserat övergripande regelverk där exempelvis 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**

De 200 miljoner kronor som beräknats som kostnad för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen i förslaget kommer inte att räcka långt. Redan idag ser vi (LynX) att oavsett hur regionerna budgeterar och lägger prognoser så blir det betydligt dyrare. Det blir inte bättre av att förslaget bygger på att RKM ska bekosta 50% själva. Det kommer att krävas helt andra resurser, troligen kommer det att krävas ytterligare en nolla för att kunna genomföra förslaget.

Tiden för genomförandet är alldeles för kort. 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. 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.