

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
cc:annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Remiss av betänkande (SOU 2020_25) Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 92 procent på förnybara drivmedel och el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs till 100 procent på el och tågtrafiken drivs helt med el förutom på några få banor som Trafikverket inte elektrifierat.

Sammanfattning

- Svensk Kollektivtrafik delar grundtesen att det finns ett behov av nationell samordning och större öppenhet kring kollektivtrafikdata och biljetter.
- Regeringens strävan att öka det hållbara resandet i Sverige är välkommet, men att införa ett nationellt biljettsystem är inte det självklara svaret. Svensk Kollektivtrafik bedömer att ett nationellt biljettsystem inte skulle ge någon större ökning av kollektivtrafikresandet. Om staten istället stödjer ett ökat utbud av kollektivtrafik där det finns efterfrågan på resor så kommer man uppnå betydligt större resandeökning till en mycket mindre kostnad än vad staten kan uppnå med de åtgärder som föreslås i betänkandet.
- Svensk Kollektivtrafik instämmer i att en gemensam digital infrastruktur kan tillföra nytta, men anser att kostnaden för den digitala infrastrukturen inte står i proportion till den mycket begränsade samhällsnytta och den mycket låga ökningen av kollektivtrafikresandet som det skulle skapa. Vi ifrågasätter även nyttan när inte alla parter är delaktiga på lika villkor.
- Svensk Kollektivtrafik instämmer i behovet av en konkurrensneutral, nationell försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.
- I ett nationellt biljettsystem anser vi att alla trafikslag ska ingå på lika villkor ska ingå i den digitala infrastrukturen, upphandlad liksom kommersiell (undantaget flyg).

- Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att utredningen underskattar de ekonomiska investeringar som krävs för att åstadkomma ett nationellt biljettsystem i enlighet med utredningens beskrivning. Om det blir obligatoriskt för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansluta sig till ett nationellt biljettsystem, bör staten fullt ut finansiera detsamma. Därutöver måste staten även ge ekonomisk kompensation till regionerna i händelse av att det nationella biljettsystemet kräver anpassningar i redan regionalt utvecklade system.
- Den av utredaren föreslagna tidplanen för genomförande är inte realistisk. Vi efterlyser därför en mer realistisk tidplan och föreslår en stegvis implementering vilket också ger utrymme för fördjupade analyser av övriga lösningar inom Genomförandekommittén.
- Svensk Kollektivtrafik ser "Tap and Go" som en enkel och snabb lösning för en stegvis implementering av ett nationellt biljettsystem. En viktig förutsättning för detta är att en harmonisering av befintliga affärs- och taxeregler görs samtidigt. Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till ett gemensamt arbete i denna fråga.
- Svensk Kollektivtrafik tycker det är olyckligt att betänkandet inte på ett tydligt sätt har integrerat tillståndspliktiga persontransporter i ett nationellt biljettsystem, vilket ytterligare skulle öka delaktighet och integration för utsatta grupper.
- Svensk Kollektivtrafik anser att det fortfarande återstår ett antal frågor som ytterligare behöver fördjupas och analyseras vidare och vi stödjer betänkandets förslag att inrätta en genomförandekommitté i syfte att påskynda detta arbete.

Bakgrund

Regeringen beslutade i augusti 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. I uppdraget ingick att ge regeringen beslutsunderlag kring hur ett sådant biljettsystem kan utformas, byggas upp, drivas och finansieras (Dir. 2019:48).

Utgångsläget i betänkandet är att det är krångligt för resenärer att hitta, boka och köpa kollektivtrafikbiljetter i Sverige till följd av att mobilapplikationer, biljetthantering och affärsregler skiljer sig åt mellan kollektivtrafikföretag (regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella kollektivtrafikföretag). För att minska dessa hinder behövs enligt betänkandet ett interregionalt samarbete och harmonisering samt ökad tillgänglighet av kollektivtrafikens data och biljetter.

Betänkandet levererar tre konkreta förslag; en gemensam digital infrastruktur för kollektivtrafikbiljetter, en utökad nationell åtkomstpunkt för trafikdata samt en konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik i Sverige, vilka tillsammans benämns som ett nationellt biljettsystem. Dessa föreslås lagstadgas via ändringar i lagen om kollektivtrafik (2010:1065) och förordningen om kollektivtrafik (2011:1126).

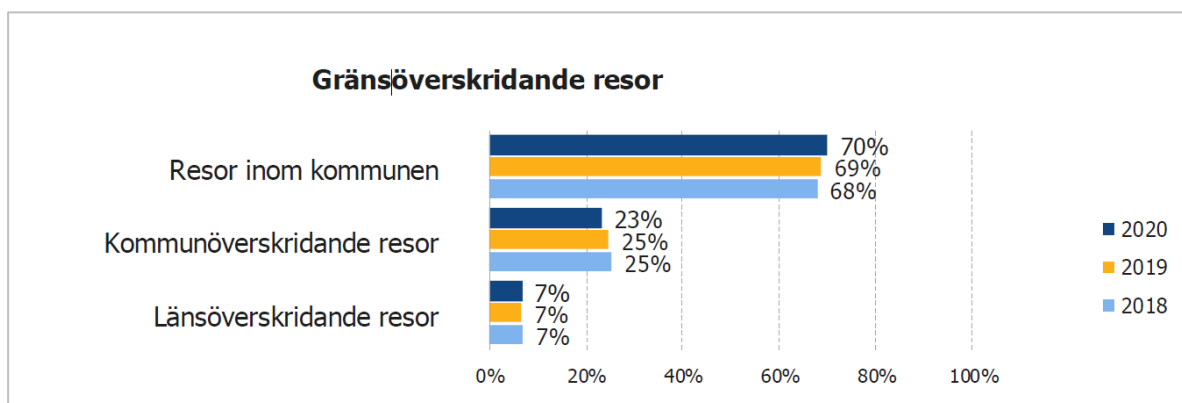
Utöver de tre konkreta förslagen utfärdar betänkandet även ett antal rekommendationer till kollektivtrafikbranschen.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Inledning

Kollektivtrafikbranschen har sedan många år verkat för att det ska vara enkelt, tillgängligt, kombinerbart och sömlöst att söka, köpa och resa kollektivt med målet att kollektivtrafiken är det naturliga valet. Svensk Kollektivtrafik tog bland annat fram en rapport 2010 som beskriver strategiska alternativ och grunden till en handlingsplan för branschens framtida betallösning. Samtrafiken har tillsammans med branschen arbetat fram en betal- och biljettstandard (BoB) och mellan de flesta regionerna finns idag redan en bred biljettsamverkan.

Resultat från Svensk Kollektivtrafikens löpande undersökning till medborgare och resenärer, Kollektivtrafikbarometern¹ visar att 7 procent av resorna är regionöverskridande (figur 1).

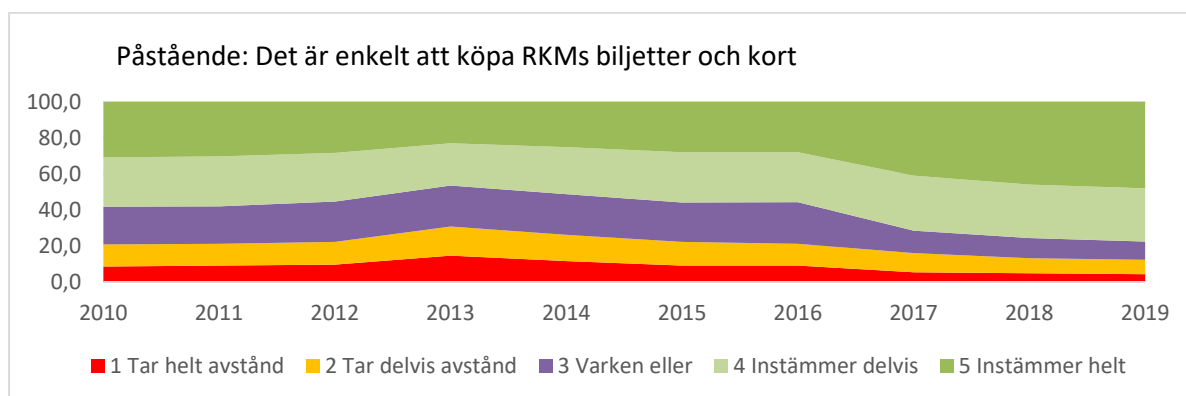


Figur 1. Gränsöverskridande resor för perioden januari-juli, fördelat på åren 2018-2020.

Under 2019 genomfördes drygt 60% av alla resor i Sverige inom de tre storstadsområdena. Idag har berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter biljettsamverkan med näraliggande regioner, genom till exempel Syntaxan, Movingo och biljettsamarbetet mellan UL och SL, som möjliggör en resa som är enkel, tillgänglig, kombinerbar och sömlös. Färre än 1 procent av de som pendlar till och från jobbet över regiongräns gör det utanför dessa kluster eller samarbeten.

Figur 2 på nästa sida visar att det aldrig varit så lätt att köpa kollektivtrafikens biljetter som nu. Bland de som upplever att det är svårt att köpa biljetter är bilister och sällanresenärer överrepresenterade. Vi vet också att när bilisterna reser kollektivt reser de i betydligt större utsträckning med fjärrtåg. Så vill man öka resandet i denna målgrupp måste de kanaler de känner till (troligtvis resebyråer och SJ.se) bli enklare på att sälja mer kollektivtrafik. Det är därför viktigt att man tar hänsyn till resenärernas upplevda tillgång till den kommersiella kollektivtrafiken i ett nationellt biljettsystem.

¹ ¹ Kollektivtrafikbarometern är branschens attityd-, nöjdhets- och resvaneundersökning som riktar sig till medborgare i hela Sverige. Den har genomförts sedan 2002 och bygger på slumpmässigt och representativt urval respondenter ur befolkningen som antingen besvarar enkäten digitalt eller i telefonintervju efter en postal inbjudan. 2019 deltog drygt 80 000 respondenter i undersökningen.



Figur 2. Kollektivtrafikbarometern 2019

Regeringens strävan att öka det hållbara resandet i Sverige är välkommet. Utifrån statistiken ovan, ställer vi oss frågande till om ett nationellt biljettsystem, skulle ge någon större effekt på det totala resandet. Forskning visar att de faktorer som har störst betydelse för resenärer är avgångstider, turtäthet, restid, pålitlighet, enkelhet, kunskap och pris. Om staten istället stödjer ett ökat utbud där det finns efterfrågan på resor så kommer man uppnå betydligt större resandeökningar till en mycket mindre kostnad än vad staten kan uppnå med de åtgärder som föreslås i betänkandet.

Digital infrastruktur

I ett nationellt biljettsystem anser vi att alla trafikslag ska ingå på lika villkor i den digitala infrastrukturen, upphandlad liksom kommersiell (undantaget flyg). En resenär ska inte behöva ha koll på om det är en kommersiell operatör eller upphandlad trafik som hen ska resa med.

Det föreslagna identifikatorregistret innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna måste uppdatera sina biljettsystem och sin valideringsutrustning för att möjliggöra hantering av identifikatorbaserade biljetter. I nuläget har bara några regionala kollektivtrafik-myndigheter påbörjat ett sådant arbete, vilket gör att den föreslagna tidplanen kommer att vara svår att klara av.

Det är bra att den föreslagna biljettväxeln utgår från den tekniska standard för biljetter som kollektivtrafikbranschen redan har utvecklat gemensamt (Biljett- och Betalstandard, BoB). De regioner som ännu inte påbörjat sitt arbete med BoB-standarderna måste dock tidigarelägga sin implementering liksom en mjukvaruuppdatering av biljettläsare/valideringsutrustning i enlighet med EMV-standarderna som är en internationell standard för kort (Europay, Mastercard, Visa,). Upphandlingsprocessen för detta arbete kommer även här att vara tidskrävande.

Enligt utredningen uppnås full nytta av systemet först när systemet är etablerat och används av andra kollektivtrafikföretag och övriga företag som vill samarbeta med kollektivtrafiken. Om full nytta uppnås först när "alla är med", är det mycket anmärkningsvärt att förslaget inte även tvingar in de kommersiella kollektivtrafikaktörerna i den digitala infrastrukturen eftersom det är de långväga resorna som med stor sannolikhet kommer vara basen i de (få) extra biljetter som förslaget kommer att bidra med.

Svensk Kollektivtrafik anser att kostnaden för den digitala infrastrukturen för de regionala kollektivtrafikmyndigheter som ännu inte uppdaterat sina biljettsystem och sin valideringsutrustning inte står i proportion till den mycket begränsade samhällsnytta och den mycket låga ökningen av kollektivtrafikresandet som det skulle kunna skapa. För det fall

förslaget går igenom uppstår även behov av stora systemupphandlingar som medför förlängd införandetid i den föreslagna tidplanen för implementering.

Finansiering av ett nationellt biljettsystem

Totalkostnaden för uppbyggnaden av den digitala infrastrukturen för det nationella biljettsystemet beräknas i betänkandet till 200 miljoner kronor, varav staten föreslås bidra med hälften. Utöver en driftkostnad på ca 10-27 miljoner kronor per år, tillkommer ett antal miljoner för redan gjorda investeringar hos regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att utredningen underskattar de ekonomiska investeringar som krävs för att åstadkomma ett nationellt biljettsystem i enlighet med utredningens beskrivning. Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter har redan investerat hundratals miljoner i systemlösningar som nu riskerar att bli bortkastade.

Den av utredningen föreslagna principen att region och stat delar på kostnaden ställer vi också frågande till då flera regionala kollektivtrafikmyndigheter redan har tillgodosett behovet av resor på en digital biljett inom sitt ansvarsområde samt för regionöverskridande resor. Om det blir obligatoriskt för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansluta sig till ett nationellt biljettsystem, bör staten fullt ut finansiera detsamma. Därutöver måste staten inte bara skjuta till medel för det nationella systemet i sig, utan även ge ekonomisk kompensation till regionerna i händelse av att det nationella biljettsystemet kräver anpassningar i redan regionalt utvecklade system.

En utökad nationell åtkomstpunkt för trafikdata

En nationell åtkomstpunkt för trafikdata innebär att RKM:s biljetter blir mer tillgängliga utan att varje RKM behöver utveckla egna lösningar för att göra öppna försäljnings-API tillgängliga, vilket kan vara kostnadseffektivt. Samtidigt är det nödvändigt att vissa produkter som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna erbjuder, som inte är relevanta för tredjepartsförsäljning (te x skolkort), måste få dispens och undantas genom föreskrifter hos Transportstyrelsen.

En branschöverenskommelse är en förutsättning för att ta fram regler för tredjepartsförsäljning och säkerställa att resenärers intressen tas om hand vid tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter. Svensk Kollektivtrafik som branschorganisation är positiv till att företräda våra medlemmar i detta arbete.

En konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik i Sverige

Svensk Kollektivtrafik instämmer i behovet av en konkurrensneutral, nationell försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Utifrån ett resenärsperspektiv innebär den föreslagna plattformen att hela utbudet av kollektivtrafik redovisas och finns tillgängligt för försäljning på lika villkor på ett ställe.

SJ har sedan lång tid haft en konkurrensfördel och vägrat att sälja biljetter från konkurrerande bolag. Vi instämmer i betänkandets förslag att regeringen särskilt bör utreda SJ:s framtida roll när det gäller bokning och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken.

Behov av att inkludera serviceresor i ett nationellt biljettsystem

En av målsättningarna med den nuvarande riksfärdtjänst- och färdtjänstlagen är att skapa en drivkraft för en överföring av dyrbara taxiresor till den allmänna kollektivtrafiken. Samordning och samåkning sker idag de flesta län mellan serviceresor i samma fordon för att minska miljö- och resursåtgång. Det innebär att resenärerna idag växlar mellan att resa buss, tåg och

personbilsfordon. Det är därför olyckligt att utredningen inte tagit hand på frågan om att integrera dessa tillståndspliktiga persontransporter i ett nationellt biljettsystem, vilket ytterligare skulle öka delaktighet och integration för utsatta grupper. Det skulle innebära förenklingar och öka tryggheten för resenären samt göra det kostnadseffektivare för trafikorganisatörerna. En naturlig del i en sådan utveckling skulle därför vara att man har ett biljettsystem som gäller i både den särskilda persontrafiken och den allmänna.

Ett snabbt och enkelt första steg

Enligt vår bedömning kan en del av de problem som tas upp i betänkandet lösas på ett snabbt och enkelt sätt och utan större förberedelse genom att resenären betalar med att blippa sitt kreditkort, dvs den av utredaren beskrivna "Tap and Go" lösning. De flesta befintliga och potentiella resenärer har ett kort som går att blippa i fordonen eller i spärrarna. Lösningen finns redan i Skånes samtliga städer och antalet biljetter ökar stadigt. Svensk Kollektivtrafik är övertygad om att potentialen att öka kollektivtrafikresandet är betydligt större för denna typ av lösning än att införa ett särskilt kollektivtrafikkort för hela Sverige.

För att kunna genomföra förslaget ovan krävs en harmonisering på nationell nivå mellan regioner och mellan operatörer vad avser generiska produktvillkor (åldersgränser, pensionär etc). Svensk Kollektivtrafik är positiv till att medverka i arbetet för att få bort onödiga barriärer i syfte att harmonisera vissa resevillkor, reglering av affärsregler, biljettprodukter eller prissättning.

Orealistisk tidplan

Den av utredaren föreslagna tidplanen för genomförande är inte realistisk. Flera av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har redan inlett ett utbyte av sina befintliga biljettsystem. Ett snabbt byte av vägval av tekniklösningar och upphandlingar, om så är fallet, är både tidsödande och medför ökade kostnader.

Vi efterlyser därför en mer realistisk tidplan och föreslår en stegvis implementering med start av betänkandets föreslagna "Tap and Go" under 2022. Genomförandekommittén får då ytterligare tid för fördjupade analyser med övriga lösningar fram till årsskiftet 2025/26.

Avslutningsvis

Om regeringen med detta betänkande strävar efter att öka ett hållbart resande så är ett nationellt biljettsystem inte det självklara svaret. Coronapandemin har medfört enorma och negativa effekter på kollektivtrafikens ekonomiska förutsättningar. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver nu lägga alla resurser på att upprätthålla ett attraktivt och tryggt trafikutbud som gör hållbart resande möjligt när pandemin är över. Ett nationellt biljettsystem kan däremot vara en delkomponent i en mer omfattande trafikpolitik som medverkar till att få de 80 procent som idag kör egen bil in i ett hållbart resande, istället för att fokusera på de knappt 1 procent av resenärerna som eventuellt kan uppleva problem med dagens biljettsystem.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Helena Leufstadius
VD