

Styrelsen	2020-09-24/25
Handling nr	12.1
Handläggare	Karin Wadmark Mathias Johansson
Daterad	2020-09-15
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Nationellt biljettsystem

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisat yttrande över Betänkandet SOU2020:25, Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige samt ge VD i uppdrag att översända yttrandet till kollektivtrafiknämnden.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Maria Björner Brauer

BAKGRUND

Västtrafik har tagit del av Betänkandet SOU2020:25, Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, och har sammanställt synpunkter på utredningens förslag i bifogat yttrande.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Regeringens strävan att öka det hållbara resandet i Sverige är välkommen och det är angeläget att utveckling sker på det området. Västtrafik är i grunden positivt till att förbättra och förenkla det nationella resandet, men hävdar att det finns snabbare och mindre kostsamma lösningar som kan förenkla detta resande med bättre resultat, än åtgärderna som föreslås i utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

Förutom synpunkterna nedan kring utredningens tre förslag är det viktigt att betona de negativa effekterna som Coronapandemin medför på de ekonomiska förutsättningarna inom kollektivtrafiken. Det som krävs nu är stora ansträngningar för att återvinna kundernas förtroende och alla resurser kommer att krävas för att upprätthålla ett attraktivt och tryggt trafikutbud som gör hållbart resande möjligt.

//

Skövde 25 september 2020

Handläggare
Karin Wadmark
Mathias Johansson

Västra Götalandsregionen
kollektivtrafik@vregion.se

Dnr: VTM 1-1207-20

Yttrande över Betänkandet SOU2020:25 Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

Västtrafik har tagit del av Betänkandet SOU2020:25, Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, och lämnar nedanstående synpunkter på utredningens förslag.

Inledning

Regeringens strävan att öka det hållbara resandet i Sverige är välkommen och det är angeläget att utveckling sker på det området. Västtrafik ställer sig i grunden positiv till att förbättra och förenkla det nationella resandet, men hävdar att det finns snabbare och mindre kostsamma lösningar som kan förenkla detta resande med bättre resultat, än åtgärderna som föreslås i denna utredning.

Ett exempel skulle kunna vara att bygga vidare på redan existerande applösningar där kunderna kan använda sin vanliga välkända app även vid resande i andra regioner. En sådan lösning innebär att en resenär som reser i andra regioner fortfarande kan använda sin vanliga ”hemma”-app för reseplanering och biljettköp.

Ytterligare ett exempel är införande av Tap-and-Go i stadszoner, där kunderna på ett enkelt sätt betalar med sina vanliga bankkort. Detta finns också med som ett förslag i utredningen.

Förutom synpunkterna nedan kring utredningens tre förslag är det viktigt att betona de negativa effekterna som Coronapandemin medför på de ekonomiska förutsättningarna inom kollektivtrafiken. Det som krävs nu är stora ansträngningar för att återvinna kundernas förtroende och alla resurser kommer att krävas för att upprätthålla ett attraktivt och tryggt trafikutbud som gör hållbart resande möjligt.

Sammanfattning av synpunkter på de tre förslagen

Förslag 1 - En digital infrastruktur: Västtrafik anser inte att en digital infrastruktur är rätt lösning för att skapa ett ökat hållbart resande och ställer sig avvisande till förslaget, eftersom den målgrupp som skulle gynnas av ett sådant

förslag är förhållandevis liten. Den insats som skulle krävas blir därmed väldigt stor i relation till den lilla nytta som uppnås. Västtrafik är i grunden positivt till att förenkla det nationella resandet, men ser hellre att andra alternativa sätt som till exempel en applösning eller tap-and-go används för att uppnå detta mål.

Förslag 2 - En nationell åtkomstpunkt: Västtrafik ser behovet av en ny lösning som stödjer mobilitetstjänster, men delar inte utredningens uppfattning om att det behöver byggas upp en central organisation för det ändamålet. För att uppnå målet med förslaget anser Västtrafik dessutom att en styrning mot hållbara mobilitetstjänster krävs samt att kravet på sortiment justeras.

Förslag 3 - En konkurrensneutral försäljningskanal: Västtrafik ställer sig bakom detta förslag, men avvisar kravet på hänvisning via app.

Fördjupning kring Förslag 1 - En digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

Det finns redan lösningar för den stora majoriteten resenärer

Det finns redan etablerade och fungerande lösningar för majoriteten av resenärerna, dvs de som reser inom kommun, inom region, eller över en region-gräns. Den målgrupp som skulle gynnas av ett nationellt biljettsystem är väldigt liten. Utgår man ifrån ett antagande om att de som reser över minst två region-gränser så är andelen uppskattningsvis ca 2 % (se figur 1). Potentialen att öka det hållbara resandet med ett nytt nationellt biljettsystem är alltså väldigt liten.

Det finns idag redan taxesamarbeten för resor med kollektivtrafik till/från grannregioner, eller i vissa fall till och med över fler regiongränser, exempelvis Öresundståg och SL-UL vilket gör behovet av en ny biljettlösning begränsat. I tillägg till det så har de områden som idag inte täcks av något taxesamarbete för regionsöverskridande resor ändå tillgång till Resplus som lösning.

Potentialen till att öka det hållbara resor finns således hos de som idag genomför nationella resor med exempelvis bil som transportsätt, men de är väldigt få (se figur 1).

Målgruppen för det nationella biljettsystemet uppfattas vara personer som reser kollektivt på sin hemort och ibland även på andra orter. Här finns två typer, dels de som reser regelbundet till samma ort, dels de som reser till olika orter. De som reser till olika orter är troligen en minoritet men detta har utredningen inte undersökt. Det kan konstateras att utredningen över huvud taget redovisar väldigt lite data om målgruppen och deras behov.

		År (Stigande) 2019							Total
		B6_Totalt. Vilket var det huvudsakliga färdmedlet under denna resa? (Split)							Total
		Kollektivtrafik (buss/spårvagn/t-bana/pendeltåg/tåg/båt)	Bil/Moped/MC - som förare	Bil/Moped/MC - som passagerare	Cykel	Gång	Taxi (även färdtjänst och skolskjuts)	Annat	Total
		%	%	%	%	%	%	%	%
Gränsöverskridande Resor Totalt	Kommunresa	61,1	67,0	65,1	87,3	83,6	70,8	62,5	68,2
	Kommunöverskridande resa	32,0	25,2	24,8	9,5	12,1	21,6	20,0	24,2
	Länsöverskridande resa	5,8	6,9	8,8	2,7	3,2	5,1	11,4	6,5
	Okänt	1,1	1,0	1,2	0,6	1,2	2,6	6,1	1,1

Figur 1. Gränsöverskridande resor, Kollektivtrafikbarometern, 2019, Svensk Kollektivtrafik.
Länsöverskridande kollektivtrafikresor sker enligt denna undersökning 5,8 % av alla resor över minst en läns/regiongräns. Uppskattningsvis sker en majoritet av dessa 5,8 % av resorna över endast en regiongräns. I detta yttrande ansätter Västtrafik därför att minst 4 % av resorna sker över endast en regiongräns, och att därmed endast 2 % av resorna sker över fler än en regiongräns.

Det finns inget i utredningen som talar för att det föreslagna nationella biljettsystemet skulle ge ett ökat resande.

Utredningen har inte kunnat fastställa att det finns ett behov av ett nationellt biljettsystem. Det finns inget i utredningen som pekar på att införandet av ett nationellt biljettsystem skulle ge någon större effekt på det totala kollektivtrafikresandet i Sverige. Tvärtom pekar utredningens egna analyser och undersökningar på att det är andra saker såsom utbud, turtäthet och ekonomi som avgör om kunderna väljer kollektivtrafiken.

Enligt kollektivtrafikbarometern 2019 från svensk kollektivtrafik så är det främst tre drivkrafter (relevans, kunskap och produktfördel) som gör att resenärer väljer kollektivtrafik.

Appar ger större fördelar än chip/kort

Utredningen hävdar att chip/kort är framtidens lösning medan appar håller på att tappa mark. Västtrafik delar inte den uppfattningen utan tror tvärtom att appar ger fördelar framför chip/kort, främst eftersom:

- Resenären har alltid telefonen med sig.
- Appen möjliggör reseplanering.
- Appen möjliggör pushad information om störning.
- Appen möjliggör personaliserade tjänster, så att kunden kan få relevant information och erbjudanden utifrån sina behov.

Den trend Västtrafik ser bland sina resenärer stärker denna uppfattning. Sedan Västtrafiks To Go-app lanserades 2016 har en majoritet av kunderna gjort en förflyttning från att ha biljetten på ett kort till att ha den i appen i mobilen. Idag säljs ca 70 % av biljetterna i appen och denna andel stiger fortfarande över tid.

Idag är appbaserade BoB¹-lösningar betydligt mer spridda bland RKM:er² i Sverige än kort/chip-baserade lösningar. Ledtiden blir betydligt kortare och

¹ Den nationella biljett- och betalstandard (BoB) har gemensamt tagits fram av ett 30-tal branschaktörer (källa: Samtrafiken)

² RKM: Regional Kollektivtrafikmyndighet och dess förvaltning eller bolag

kostnaden lägre för en lansering av ett biljettsystem med nationell täckning, om man väljer en appbaserad lösning framför en kort/chip-baserad sådan.

Virtuella chip och smartphones

Det har anförts i samband med presentation av utredningen att virtuella chip av typen EMV kernel 5 kan läggas in i mobilen, dvs att resenären skulle kunna betrakta utredningens förslag som en applösning. Västtrafiks förståelse är dock att den enda typ av EMV-kort som Apple tillåter att läggas in i en iPhone, är de vanliga traditionella bankkortet (till exempel av typen VISA/Mastercard). Vad Västtrafik förstår tillåter de alltså inte att man lägger in EMV kernel 5 chip. Därmed är cirka hälften av det svenska smartphonebeståndet exkluderat från den föreslagna lösningen.

Även om Apple i en framtid skulle släppa in EMV kernel 5 chip i sin Apple Wallet, så hamnar det virtuella chipet endast i just Wallet, och Wallet har inget stöd att faktiskt välja ut och köpa en lämplig biljett för resenären.

För att resenären skall kunna göra just detta, dvs välja ut och köpa en biljett, behövs ändå en app av den sort som redan är spridd över Sverige av respektive RKM (till exempel Västtrafiks To Go). Resenären behöver alltså ändå ha en RKM-app på sin telefon, och därmed minskar nyttan drastiskt av att ha chipet på mobilen. Den relevanta frågeställningen blir alltså, varför man skall behöva använda både chip och app i mobilen, när appen ensamt kan lösa kundbehovet?

Rent tekniskt innebär den ID-baserade lösningen som föreslås (där biljetten enbart ligger lagrad centralt) dessutom en större utmaning vid validering/kontroll jämfört med lösningar där biljetten visas upp av en app.

Den föreslagna lösningen är onödigt dyr och komplicerad.

Eftersom en kortbaserad lösning (snarare än en app-baserad sådan) föreslås i utredningen, innebär det att Västtrafiks roadmap för systemutveckling behöver kastas om i betydande grad.

För Västtrafiks del visar den första grova analysen att genomförandet av förslaget kommer att innebära investeringskostnader för bolaget på i storleks-ordningen 60-90 miljoner kronor. Utredningen uppskattar kostnaden för lösningen för alla RKM och Samtrafiken tillsammans, till 200 miljoner kronor. Västtrafiks bedömning är att detta är en underskattning av investeringsbehovet.

Vidare behöver Västtrafik utreda om det blir nödvändigt att genomföra en system-upphandling för det fall att förslaget går igenom. Om så skulle bli fallet kan det medföra avsevärt förlängd införandetid och ytterligare kostnader.

Underlag saknas för att kunna göra en bra beräkning av ökade driftskostnader, men de uppskattas till 10–15 miljoner kronor årligen, varav ökande kortkostnader beräknas till 6-7 miljoner kronor.

Enligt Västtrafiks uppfattning skulle införandet av delar av Förslag 2 ”En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter”, vara ett betydligt effektivare sätt att skapa förutsättningar för ökat hållbart resande.

Centraliserad vs Distribuerad lösning

Utredningen föreslår en mycket centraliserad teknisk lösning byggd av Samtrafiken, utan att tydligt redovisa skälen till att man föredrar det framför en distribuerad struktur.

Ur en teknisk synvinkel ser Västtrafik att en distribuerad lösning där RKM direkt integrerar med varandra eller med tredjepartsförsäljare är en snabbare och mer flexibel lösning för att snabbare kunna starta upp externa försäljningskanaler och kunna utveckla funktionalitet. Dessutom skulle det då vara enklare att göra anpassningar som eventuellt behövs i enskilda fall för försäljningskanalens attraktivitet.

En centraliserad lösning kommer utvecklingsmässigt, att vara mer tungrodd eftersom ”one size must fit all” och alla viljor måste enas innan utveckling kan ske. Förslaget riskerar att starta ett stort IT-projekt som kommer betyda stora kostnader och som kanske ändå inte uppfyller målen.

Eftersom ytterligare ett nytt system (alltså Samtrafikens centrala Nationella ÅtkomstPunkt NÅP för biljettförsäljning) skall utvecklas i tillägg till alla de lokala biljettsystem som redan finns ute hos RKM, kommer det att driva ytterligare kostnader. Utredningen uppskattar själv kostnaderna för centrala funktioner till 40–110 miljoner kronor.

Resurserna behövs nu för att vinna tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken.

Coronapandemin har satt Västtrafik i en mycket svår ekonomisk situation med en halvering av intäkterna under våren samtidigt som all trafik har körts för att motverka trängsel.

Samtidigt har förtroendet för kollektivtrafiken minskat och många har åter börjat använda bilen för sina dagliga transporter. Det som krävs nu är stora ansträngningar för att återvinna kundernas förtroende och alla resurser kommer att krävas för att upprätthålla ett attraktivt och tryggt trafikutbud som gör hållbart resande möjligt. Det är inte rätt prioritering att satsa på den mycket marginella resandökning som ett nationellt biljettsystem eventuellt skulle ge.

Alternativa lösningar för nationellt resande

Västtrafik ställer sig i grunden positiv till att förbättra och förenkla det nationella resandet. Men, Västtrafik tror att det finns snabbare och billigare lösningar som kan förenkla detta resande med bättre resultat än åtgärderna föreslagna i denna

utredning. Det kan även säkert finnas ytterligare lösningar, men exempelvis skulle följande förslag kunna nämnas:

- Bygga vidare på applösningar där kunderna kan använda sin vanliga välkända app även vid resande i andra regioner.
- Införande av Tap-and-Go i stadszoner, som ju också ligger med som ett förslag i utredningen.

Fördjupning kring Förslag 2 - En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

Västtrafik vill inte ha en tvingande nationell lösning.

En nationell lösning kommer att innebära ökade kostnader där Västtrafik får betala en provision för att täcka den nationella lösningen. Det finns redan färdiga lokala lösningar som Västtrafik har utvecklat och vill kunna använda.

Det är tveksamt hur stor fördelen med nationella avtal är och hur många aktörer kommer att vilja teckna avtal för hela Sverige. Västtrafiks bedömning är att det är storstäderna som är mest attraktiva. Utredningen hänvisar till att nya tjänster är något som inte minst landsbygden behöver för att utveckla kollektivtrafiken. Västtrafik är tveksamma till privata vinstdrivande aktörers intresse av att etablera tjänster på landsbygden.

Innehållet i mobilitetstjänster ska styra mot hållbart resande.

Hela tanken med mobilitetslösningar är att öka och förenkla det hållbara resandet. Därför vill Västtrafik styra utbudet och möjligheterna till aktörer som, såväl avseende innehåll som sammanhang, erbjuder hållbara mobilitetslösningar.

Rabatter och biljettsortiment.

Utredningen säger inget om storleken på återförsäljarrabatter men pekar på att aktörerna behöver få sina försäljningskostnader täckta. Det bör tydligt definieras vad det avser så att Västtrafik inte tvingas bidra till en flytt av skattepengar till privata aktörer. Västtrafik anser att mobilitetstjänster bör leva på egna meriter och inte med subventionerade biljettpriser som grund för affärsmodellen.

Kombinerade mobilitetstjänster vänder sig till personer som har behov av olika mobilitetstjänster. Periodbiljetter vänder sig till personer som har ett stort resande-behov med kollektivtrafik. Ett abonnemang på en mobilitetstjänst skulle kunna innefatta att resenär kan avropa ett visst antal enkelbiljetter i kollektivtrafiken. Västtrafik anser att periodbiljetter skall vara en del av ett frivilligt utbud till mobilitetstjänster, och inte ett tvingande krav.

En distribuerad lösning är mindre komplicerad.

Liksom för förslag ett i utredningen, så är Västtrafiks inställning att en centraliserad åtkomstpunkt blir onödigt kostsam och komplicerad.

Ett alternativ till den föreslagna centraliserade lösningen, är en distribuerad struktur där RKM öppnar upp sina BoB-API³:er mot tredjepartsåterförsäljare via lokala/regionala integrationer, dvs utan att nödvändigtvis gå via en central integrationspunkt hos Samtrafiken.

Idag finns en standard, Biljett- Och Betalstandard (BoB), som möjliggör detta och det finns många exempel på distribuerad integration redan. Inom Västra Götalandsregionen har Göteborgs Stads Parkeringsbolag, Smart Resenär och Ubigo redan integrerat mot Västtrafiks BoB-gränssnitt. I andra regioner finns goda exempel där Sydlänen (Halland, Kronoberg, Jönköping och Kalmar) har integrerat BoB-gränssnitt emellan sig och också gentemot Skåne och Blekinge. Det finns alltså tydliga exempel på att integrationer som bygger på BoB-standarderna har god progress, både RKM sinsemellan och mellan RKM och externa tredjepartsförsäljare. Västtrafik vill se att denna positiva utveckling tillåts fortsätta, istället för att införa tvingande lagstiftning till en tekniskt centraliserad Nationell ÅtkomstPunkt (NÅP) som riskerar att bli tungrodd och dyr.

Fördjupning kring Förslag 3 - En konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.

Västtrafik ställer sig bakom förslaget på en neutral försäljningskanal med förbehåll för att det inte skall finnas någon skyldighet att hänvisa till den nationella försäljningskanalen i RKM:s egna försäljningskanaler.

Västtrafik ser precis som utredningen, behovet av en konkurrensneutral försäljningskanal och har inga synpunkter på valet av huvudman för en sådan.

Däremot invänder Västtrafik emot förslaget att RKM skall vara skyldiga att i sina appar hänvisa till den nationella försäljningskanalen. Att tvingas hänvisa till en annan försäljningskanal i en app påverkar användarvänligheten av appen avsevärt. Det är en mycket liten andel resenärer och ”sällananvändare” som har behov av att köpa kollektivtrafikresor på andra orter vilket måste ställas mot den stora majoritetens krav på lättanvända tjänster i vardagen. Däremot ser Västtrafik inga hinder att hänvisa till tjänsten på våra websidor och i andra kanaler, men appen behöver undantas från det kravet.

Man kan också ifrågasätta utredningens slutsats att det är för lite marknadsföring som har gjort att Resrobot inte nyttjas. I dagens samhälle tenderar tjänster som verkligen fyller ett behov att sprida sig själv. //

³API, Application Program Interface, är ett slags protokoll som används för att program (även kallat applikationer) ska kunna kommunicera med varandra.