

Kollektivtrafikförvaltningen
Region Västmanland
721 30 Västerås

Betänkandet SOU 2020:25 Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

Inledning

Region Västmanland anser att utredningen är gedigen och väl genomförd. Problembilden är tydligt beskriven och utredningens förslag är genomtänkta.

Region Västmanland ser inga större tekniska hinder i de lösningar som utredarna föreslår. Utmaningarna ligger snarare i tidsplanen, som vi anser vara alltför optimistisk, förankringsprocesserna samt att få parterna att enas kring en lösning.

En viktig aspekt, som inte får glömmas bort i den goda ambitionen att skapa ett nationellt biljettsystem, är att huvuddelen av alla resor görs regionalt eller mellan angränsande regioner. Det nationella biljettsystemet får inte försvåra resesök, köp av biljett eller andra funktioner för dessa resenärer. Det bör heller inte omintetgöra det arbete som redan har lagts ned i regionala samarbeten som Movingo och Sydtaxan

8.1.3 Statlig myndighet

Idag delar flera statliga myndigheter, bland annat Trafikverket och Transportstyrelsen, ansvaret för kollektivtrafiken. Region Västmanland ser positivt på en fortsatt utredning kring en statlig myndighet med specialiserad kompetens och särskilt fokus på kollektivtrafiken. Här ser därför Region Västmanland att frågan kan vara bredare än att enbart hantera ett nationellt biljettsystem. Det vill säga att även ge möjlighet att samla vissa ytterligare frågor av nationell betydelse.

8.2.2 Alternativa lösningar för den digitala infrastrukturen

Utredarna har tagit fram fem alternativ där det sista alternativet, ett IDF-baserat system i samarbete mellan alla RKM, förordas. Region Västmanland vill lyfta att det också kan finnas möjligheter att kombinera alternativ 1, alternativ 2 och alternativ 5.

Att skapa färre pusselbitar ger ett enklare pussel. Det bör finnas möjlighet att utgå från de länsöverskridande arbeten som redan har gjorts, vilket fortsatt kan ge stordriftsfördelar och samtidigt bevara de stora investeringar som till exempel SL och Skånetrafiken har lagt ner i sina biljettsystem. Exempelvis skulle Mellansverige kunna ansluta till Movingos och/eller SLs system, Sydsverige till sydtaxan och/eller Skånetrafikens system och Norrlandsregionerna kunna enas om ett system utgående från länens samarbete kring Norrtåg. Jämfört med att varje region ska upphandla, bygga och drifva egna system bör detta förslag ge betydligt lägre kostnader på sikt vilket ger ett mycket bättre förvaltande av skattemedel. Det blir samtidigt enklare att koppla samman regionerna för längre resor då färre system ska ansluta. Prissättningen och produktfloran kan fortfarande vara lokal, men affärsreglerna bör harmoniseras. Att ha detta som ett långsiktigt mål, där regioner får

Kollektivtrafikförvaltningen
Region Västmanland
721 30 Västerås

ansluta sig i den takt de har möjlighet bör på sikt innebära stora kostnadsbesparingar och ett enklare system för Sverige som helhet.

8.3.2 Tredjepartsförsäljning

Region Västmanland ser positivt på tredjepartsförsäljning, men undrar hur affärsmodellen med tredjepartssäljarna kommer se ut. Kostnaderna för kollektivtrafiken bärs av samhället och skattebetalarna. Därför är vi tveksamma till att överlåta en del av intäkten till en tredjepartssäljare, som står för en obetydlig del av kostnaderna. Att tredjepartssäljaren lägger ett påslag ovanpå biljettpriset tror vi kan vara ett rimligare alternativ. Kunden kommer fortfarande kunna köpa en biljett till ordinarie pris via våra egna kanaler om hen föredrar det.

Det krävs också tydliga riktlinjer kring kraven på en tredjepartsförsäljare samt ett förtydligande kring vem kunden ska vända sig till vid förseningar, återköp osv. Vi ser en risk för ökad belastning på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kundservice.

8.4 En konkurrensneutral försäljningskanal

Utredarna framhåller svårigheten i att flytta över kunder från befintliga försäljningskanaler till en ny. Ett sätt att få kunder att hitta den nya kanalen är om RKM är beredda att (succesivt) överge sina egna webbshopar för att istället använda den nya gemensamma kanalen som enda e-handel. Inloggning kan fortfarande ske från RKM:s webbplatser.

Då majoriteten av resenärerna reser lokalt ställer det krav på att försäljningskanalen är lätt och smidig att använda för lokala resor samt också möjligheten att varumärkesanpassa sidorna. På vissa nättidningar kan kunden välja att visa sina lokala nyheter. Försäljningskanalen kan fungera på samma sätt. Detta skulle kunna ge stordriftsfördelar för framför allt mindre RKM samt göra att kunder upptäcker den nya kanalen. Ett skäl till att detta kan fungera är också att det inte finns någon konkurrenssituation mellan RKM. Denna lösning bör vara frivillig då vissa RKM har lagt ner stora summor på egna webbshopar.

8.5.2 Intäktsfördelning

I utredningen förslås att biljettintäkten ska tillfalla den Region där resenären är skriven. Det skulle vara en mycket ogynnsam modell för till exempel Stockholm och vissa turistregioner. Region Västmanland anser att biljettintäkten bör tillfalla den region där resan genomförs, vilket ställer krav på validering av biljetter.

8.5.2 Regelverk allmän kollektivtrafik

Region Västmanland önskar en nationell harmonisering av grundläggande affärsregler kring t.ex. åldersgränser. Staten bör samordna detta arbete genom att samla in synpunkter från RKM.

Kollektivtrafikförvaltningen
Region Västmanland
721 30 Västerås

9.3.3 Ekonomiska konsekvenser

Enligt utredarna bör RKM få söka statliga bidrag för att täcka en del av de kostnader som uppstår för att göra anpassningar och ansluta sig till det nationella biljettsystemet. Region Västmanland har, liksom flera andra regioner, redan lagt betydande summor i investeringar som krävs för att ansluta till det nationella biljettsystemet, exempelvis BOB-anpassningar. Att fördela åtminstone en del av stödet enligt en fördelningsnyckel mellan landets RKM anser vi vara rimligare än att endast de län som ännu inte gjort investeringar för egna medel ska få möjlighet att ansöka om bidrag.

Övrigt

Region Västmanland ser positivt på att utveckla tap and go och att utnyttja det arbete som gjorts med BoB för att komma vidare i frågan om ett nationellt biljettsystem. Vi håller också med om att huvudmannaskapet för ett nationellt biljettsystem ska ligga hos staten. Att tillgängliggöra data för att öppna upp möjligheter för nya tjänster och produkter ser vi som positivt, så länge det finns ett genomtänkt regelverk för hur det ska fungera.