



FRAMTIDA BETALLÖSNINGAR

Handlingsplan för framtida betallösningar inom kollektivtrafiken

*[Rapport från en branschgemensam expertgrupp inom
Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik]*

Beslutad av Partnersamverkan
för en fördubblad kollektivtrafik
Mars 2011



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET



Sveriges
Kommuner
och Landsting



TRAFIKVERKET

**FÖRSLAG TILL
HANDLINGSPLAN FÖR FRAMTIDA BETALLÖSNINGAR
INOM KOLLEKTIVTRAFIKEN**

Utkast för styrgruppen (rev.)

Tidplan

Expertgranskad 2010-12-18 – 1011-01-13

Styrgruppsmöte inom Partnersamverkan för fördubbling 2011-01-20

Extra styrgruppsmöte (reviderat utkast 2011-02-03) 2011-02-16

Uppstart av vissa aktiviteter i februari 2011

Beredning inom branschen februari till juni 2011

Publicering av Handlingsplan 2011 kvartal 3

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | | |
|-----------|---|---------------------|
| 1 | <u>INLEDNING.....</u> | <u>1-1</u> |
| 1.1 | DEFINITIONER..... | 1-1 |
| 1.2 | UPPDRAGET..... | 1-2 |
| 1.3 | HANDLINGSPLANENS UPPBYGGNAD..... | 1-3 |
| 1.4 | FÖRÄNDRADE SLUTSATSER RELATIVT LÅGET I JUNI 2010 | 1-4 |
| 2 | <u>NULÄGE OCH BAKGRUND</u> | <u>2-5</u> |
| 2.1 | KRAV PÅ GEMENSAMMA INFORMATIONS- OCH BETALSYSTEM | 2-5 |
| 2.2 | KUNDBEHOVEN | 2-7 |
| 2.3 | INTEROPERABILITET – VAD BETYDER DET?..... | 2-8 |
| 2.4 | AVREGLERINGEN OCH KONSEKVENSER FÖR INTEROPERABILITET | 2-9 |
| 2.5 | DAGENS BETALLÖSNINGAR – NATIONELLT | 2-10 |
| 2.6 | DAGENS BETALLÖSNINGAR – INTERNATIONELLT..... | 2-11 |
| 2.7 | BETALMEDELSMARKNADEN | 2-12 |
| 3 | <u>VISION OCH VÄRDEGRUND</u> | <u>3-14</u> |
| 4 | <u>STRATEGISKA FRAMGÅNGSFAKTORER.....</u> | <u>4-14</u> |
| 5 | <u>MÅL</u> | <u>5-15</u> |
| 5.1 | HANDLINGSPLANENS PROJEKTMÅL..... | 5-15 |
| 5.2 | EFFEKTMÅL FÖR BRANSCHEN..... | 5-15 |
| 6 | <u>AKTIVITETER – PROJEKTDIREKTIV</u> | <u>6-16</u> |
| 6.1 | TA FRAM EN VITBOK OCH MANIFESTERA SAMARBETET..... | 6-16 |
| 6.2 | PD1 – HARMONISERING AV VILLKOR FÖR INTEROPERABLA RESOR..... | 6-20 |
| 6.3 | PD2 – FÖRBÄTTRAD INTEROPERABILITET I NÄRTID..... | 6-21 |
| 6.4 | PD3 – KONKURRENSNEUTRALA SYSTEM | 6-22 |
| 6.5 | PD4 – EUROPASAMVERKAN..... | 6-23 |
| 6.6 | PD5 – BETALMEDEL..... | 6-24 |
| 6.7 | PD6 – INTEROPERABILITET BASERAD PÅ BETALMEDELSTEKNOLOGI | 6-26 |
| 7 | <u>GENOMFÖRANDEORGANISATION.....</u> | <u>7-28</u> |
| 8 | <u>EKONOMISKA KONSEKVENSER OCH FINANSIERING</u> | <u>8-29</u> |
| 9 | <u>UPPFÖLJNING</u> | <u>9-31</u> |
| 10 | <u>LITTERATURFÖRTECKNING</u> | <u>10-34</u> |
| 11 | <u>BILAGA 1: DAGENS BETALLÖSNINGAR.....</u> | <u>11-35</u> |
| 11.1 | NATIONELLA BETALLÖSNINGAR | 11-35 |
| 11.2 | INTERNATIONELLA BETALLÖSNINGAR | 11-38 |
| 12 | <u>BILAGA 2: UPPDRAGSBESKRIVNING</u> | <u>12-40</u> |
| 12.1 | UPPDRAG – FAS 2..... | 12-40 |
| 13 | <u>BILAGA 3: STATUS FÖR REKOMMENDATIONER FRÅN FAS 1.....</u> | <u>13-45</u> |

1 Inledning

1.1 Definitioner

I denna handlingsplan finns det en hel del begrepp som kan behöva en förklaring. Vi har samlat några av dem här med en förklaring. Olika förkortningar och liknande har vi försökt förklara i en fotnot i anslutning till första förekomsten.

| Begrepp | Förklaring |
|--------------------------|--|
| Betalmedel | Alla metoder där man utbyter egna pengar ¹ mot någon produkt eller tjänst. Det må vara kontanter, kreditkort, SMS eller andra media. |
| Bokad resa | Avser sådana resor som kräver förköpta biljetter, och även i vissa fall en platsreservation. Denna typ av resor avser i huvudsak långväga resor (definieras som över 10 mil). |
| Branschen | I första hand alla företag inom ramen för Partnersamverkan inom Fördubblingen. I bred mening alla aktörer som upphandlar eller producerar kollektivtrafik på den svenska marknaden |
| Fas 1-3 | Fas 1 = rapporten Framtida betallösningar – strategiska alternativ Fas 2 = Framtagandet av denna handlingsplan Fas 3 = Det arbete som initieras med denna handlingsplan som grund |
| Färdbevis | Information om vilken behörighet en resenär har under hela resan. Det kan vara något fysiskt som en pappersbiljett eller information tillgänglig på "nätet". |
| Interoperabilitet | Se avsnitt 2.3 |
| Kluster | Betalsystem där flera Trafikhuvudmän samverkar kring en gemensam lösning. Det finns fem områden i landet, exempel är BIFF i sydsverige, BIMS med flera. Se avsnitt 11.1 för fördjupad information. |
| Kollektivtrafik | I regeringens proposition till ny kollektivtrafiklag 2009/10:200 (ref. EU:s kollektivtrafikförordning) förstår vi kollektivtrafik som följer: <i>"persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering"</i> När det gäller <u>regional</u> kollektivtrafik menas sådan kollektivtrafik som "äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov." |
| Kund | Kund är den part som betalar för en transporttjänst. Det kan vara resenären eller någon som betalar för dennes räkning. |
| Obokad resa | Avser sådana resor där man spontant kan genomföra sin resa. Det kan vara resor där man köpt sitt färdbevis innan resan påbörjas eller vid resans start eventuellt ombord på ett fordon. Denna typ av resor är den helt dominerande |

¹ Bör även gälla oavsett om dessa medel är ett bidrag eller rättighet från samhället.

| Begrepp | Förklaring |
|----------------------|--|
| | inom kollektivtrafiken. |
| Operatör | Se trafikföretag |
| Resenär | Resenären är den person som fysiskt genomför resan. Resenären kan även vara kund om han/hon betalar resan. |
| Trafikföretag | Här avser vi framtida trafikföretag på den svenska marknaden. I denna mening är även en regional kollektivtrafikmyndighet eller den de utser att upphandla trafik ett trafikföretag. EU:s definition är som följer: <i>”ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster”</i> |

1.2 Uppdraget

Sedan mer än tio år har målet om ett nationellt interoperabelt betalsystem funnits högt på den politiska agendan. Inom trafik huvudmannområdet har det viktigaste initiativet varit Resekortet² som inte varit tillräckligt framgångsrikt. De främsta orsakerna till detta har varit att man varit allt för fokuserad på tekniken samt att Trafikhuvudmännen har saknat en stabil standard.

I samband med att branschen under vintern 2009/2010 insåg att Resekortet och implementeringen av den så kallade RKF-standard³, som alla nya system baserats på, inte är interoperabel initierades en analys av de strategiska alternativen. Rapporten ”Framtida betallösningar – strategiska alternativ” (Belin-Christmas-Munters, 2010)⁴ rekommenderade ett antal aktiviteter sammanhållna i en handlingsplan som hela kollektivtrafikbranschen ställer sig bakom. Denna rapport kallas även för Fas 1 i detta dokument.

Ett nytt uppdrag beslutades (se avsnitt 12.1) med målet att utarbeta denna handlingsplan (Fas2) för framtida betallösningar avseende all kollektivtrafik i Sverige. Åtgärderna ska ta relevant hänsyn till alla typer av trafik, inklusive anropsstyrd kollektivtrafik⁵. En projektgrupp med relevant kompetens samlades och startade sitt arbete den 2 november – Fas 2. Ett första utkast skapades och sändes ut till utvalda personer för synpunkter. Urvalet av mottagare har gjorts av styrgruppen för partnersamverkan. Utkastet kommenterades i perioden 21 december till 13 januari. De synpunkter som inkom⁶ har varit underlag för den slutliga versionen av handlingsplanen. Ett styrgruppsmöte inom partnersamverkan för fördubblingen genomfördes den 20 januari 2011 och där beslutades om hur handlingsplanen skulle publiceras.

² Trafikhuvudmännen och SJ i huvudsak. I tillägg har flera kommersiella aktörer utvecklat olika typer av boknings- och betalsystem.

³ Syftade till en enhetlig implementering i hela landet, se

<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Resekortet/Teknisk-specifikation/>

⁴ <http://www.svenskkollektivtrafik.se/fordubbling/Pagaende-projekt/Gemensamma-system-/Framtidens-betallosning/>

⁵ Innefattar helt eller delvis samhällsbetalda resor som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts o dyl.

⁶ Synpunkter och kommentarer till dessa finns samlade i ett dokument i projektarkivet.

1.3 Handlingsplanens uppbyggnad

Detta dokument har liknande uppbyggnad som andra dokument inom fördubblingen. Efter denna inledning finns en nulägesbeskrivning som även redovisar skillnader i våra slutsatser relativt fas 1. Därefter följer vision och värdegrund, strategiska framgångsfaktorer, mål och de aktiviteter som planen omfattar.

Handlingsplanen omfattar sex olika projekt med betydande beroenden. Följande fem projekt föreslås i denna handlingsplan:

1. Harmonisering
2. Förbättra interoperabiliteten i närtid
3. Konkurrensneutral plattform
4. Europasamverkan
5. Betalmedel
6. Interoperabilitet baserad på betalmedelsteknologi

Det som blir mest grundläggande för att skapa förutsättningar för interoperabilitet är att branschen kan samlas kring en harmonisering (1) av begrepp och parametrar som är relevanta att standardisera långsiktigt. Utan en harmoniserad plattform är det inte möjligt att uppnå önskvärd interoperabilitet.

Det andra projektet som blir förutsättningsskapande för framtida lösningar är Betalmedel (5). Vi har under utarbetandet av handlingsplanen etablerat kontakter med en stor del av aktörerna inom denna marknad. Det finns ett stort intresse att samlas kring dessa så kallade mikrobetalningar. Det är framförallt banker, kortföretag, mobiloperatörer, Svensk handel och Riksbanken som engagerats. Den snabba utveckling vi ser i detta område (se 1.4) kan mycket väl leda till att den framtida lösningen innebär att överge sina egentillverkade system och ansluta sig till en global standard implementerad i stora delar av samhället. Vi har mot denna bakgrund definierat ett projekt (6) som har som mål att utreda huruvida denna nya möjlighet håller som huvudspår för framtida betallösningar. Innan man besvarat denna fråga bör man inte påbörja några större åtgärder inom ramen för befintliga system. Projektet Förbättrad interoperabilitet i närtid (2) blir därmed beroende av svaret.

Projektet Betalmedel har i vissa delar redan initierats under december. Orsaken till detta var att vi i samband med samtalen med berörda externa parter fann att intresset samt behovet av att komma igång var stort. Dessutom noterade vi att det pågår många aktiviteter inom området och att fanns risk att branschen ingick långa (på sikt ofördelaktiga) avtal innan man på ett samlat sätt kan hantera frågan. Projektet kommer därför under tidig vår att rapportera av vad kraven mellan trafikoperatörer och betalmedelsleverantörer är kring betalmedelsprocesser och efterföljande investeringar i terminaler mm – ett klarläggande kan minimera dessa.

Tidplanen för samtliga projekt sträcker sig från december 2010 och tre till fem år fram i tiden. Övriga projekt är mer oberoende av övriga, men de bör trots detta initieras omgående. För en grafisk översikt och tidplan se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskälla..**

1.4 Förändrade slutsatser relativt läget i juni 2010

1.4 Förändrade slutsatser relativt läget i juni 2010

Vi har funnit anledning att modifiera våra slutsatser från Fas 1 inom några områden:

En förutsättning som förändrats sedan slutrapporten "Framtida betallosningar – strategiska alternativ" är utvecklingen på **betalmedelsmarknaden**. En global standard för kontaktlösa applikationer har fastställts i fjärde kvartalet, denna kallas ofta NFC-standard⁷. Organisationen som fastställer denna globala standard är Near Field Communication Forum en ideell förening som har cirka 140 medlemmar globalt. Målet är att skapa förutsättningar och löpande utveckla användningen av kontaktlösa interoperabla applikationer för konsumentelektronik, mobila tekniker och persondatorer. Kortföretagen inom EMV⁸-samarbetet har enats kring standardiserade betalterminaler för kontaktlösa betalningar, baserat på NFC-standard. Vidare har ett av Europas största kollektivtrafikföretag, Transport for London, beslutat att migrera till dessa nya lösningar fram till 2015. Man planerar att överge sitt eget system – Oysterkortet⁹ – och helt eller delvis övergå till dessa nya lösningar. Det främsta skälet är de höga kostnaderna för driften av det egenutvecklade systemet. Dessutom gör man därigenom sin produkt tillgänglig för alla som har ett betalmedel baserat på NFC-teknik och EMV-standardiserade betalmedel. Denna utveckling bekräftas ytterligare i en rapport till EU-kommissionen (DGMOVE). Rapporten¹⁰ är ett underlag för beslut om vidare åtgärder efter kommissionens Green paper "Towards a new culture for urban mobility". En viktig slutsats i rapporten är att i största möjliga mån bygga lösningar på etablerad standard och utnyttja de koncept som EMV/NFC etablerat. En standard där dessa aktörer (EMV och ev LfT m.fl.) investerar tungt är väsentligt mer framtidssäkert än en regional svensk motsvarande satsning. Därför måste detta alternativ utredas först, även om det kan tyckas att handlingsplanen tar utgångspunkt i tekniken.

Det konstaterades i slutrapporten "Framtida betallosningar – strategiska alternativ" att branschen måste förbereda sig för att hantera **avregleringen**, särskilt med hänsyn till marknadstillträde, inför 2012. Ett separat projekt har initierats inom ramen för partnersamverkan för fördubblingen som leds av Lars Bull, vd Värmlandstrafiken. Därför ingår dessa aktiviteter inte i denna handlingsplan.

Ett annat projekt som förutsågs i uppdragsbeskrivningen var kompletterande trafik, eller anropsstyrd trafik – **samhällsbetalda resor**. Denna del av kollektivtrafiken utgör cirka en tredjedel av kostnaderna varför man inte kan bortse från den. Volymmässigt är denna trafik inte lika omfattande. Vid förberedande diskussioner med bland andra SKL, nätverket MERIT och arbetsgruppen BAF har vi noterat att problemställningarna inom detta område är väsentligt bredare än bara betallosningar. Det finns betydande behov av att samordna processer och system inom detta område, men detta rör i huvudsak planering, ytterligare integration med ordinarie trafik och rent operativa delar som inte bör hanteras inom ramen för framtida betallosningar. Vi har därför beslutat lägga den delen som inte berör betalssystem utanför handlingsplanen och försöka finna en hemvist för dessa aktiviteter på annan plats. Inom ramen

⁷ Near Field Communication, kontaktlösa applikationer – <http://www.nfc-forum.org/home/>

⁸ EMVCo – ägs av American Express, JCB, MasterCard och VISA, <http://www.emvco.com/>

⁹ <http://www.tfl.gov.uk/tickets/14836.aspx>

¹⁰ Study on Public Transport Smartcards – Draft final report, AECOM Limited med flera

för fördubblingen finns ett annat projekt benämnt "Samordnade informations-system" (se 2.1), ett av målen för detta område rör frågan om teknikplattform för bland annat den anropsstyrda trafiken. Här bör frågan om anropsstyrd trafik placeras. I alla åtgärder som definieras inom denna handlingsplan ska eventuella kopplingar till anropsstyrd trafik identifieras. En arbetshypotes är att de olika färdbevis som i någon form kommer ingå i en framtida betallösning blir lika för alla resenärer oavsett om man betalat resan själv, eller om man via olika rättigheter fått ersättning från det allmänna.

I uppdragsbeskrivningen för framtagandet av handlingsplanen fanns även ett krav att ett förslag till avtalsförslag för tjänsten SMS-biljett med mobiloperatörerna skulle tas fram. Då denna aktivitet är tidsbegränsad till 2011-06-30 och måste hanteras omedelbart har vi valt att föreslå styrgruppen en lösning utanför denna plan. Vi anser inte att så operativa åtgärder behöver beskrivas i denna mer långsiktiga handlingsplan.

En sammanställning där vi jämför status för rekommendationerna i Fas 1 och den bedömning vi gjort vid publiceringen av denna handlingsplan finns i avsnitt 13.

2 Nuläge och bakgrund

2.1 Krav på gemensamma informations- och betalsystem

Kraven på en framtida betallösning är vida. Det finns sedan länge en debatt kring vad man ska kunna göra som resenär. Det kommer inte vara möjligt att tillgodose alla uttalade krav i något magiskt nytt system. Vi kommer dock att kunna möta de viktigaste kraven genom ett samlat grepp i hela branschen.

Politiken har sedan en längre tid framhållit på vikten av ett nationellt betalsystem. På senare tid har speciellt trafikantinformationen lyfts fram som en viktig komponent, särskild vid störningar. I propositionen för ny kollektivtrafiklag (Regeringen 2009/10:200, 2010) skriver regeringen följande:

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation¹¹. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna information. Motsvarande bestämmelser i järnvägslagen (2004:519) om skyldigheten att lämna information om trafikutbud för den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg upphävs.

I första hand är det kollektivtrafikbranschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalsystem. Regeringen avser att noga följa utvecklingen inom området för att vid behov återkomma med förslag till lagstiftning om krav på gemensamma betalsystem.

Vi utgår i denna handlingsplan från att det system för trafikantinformation som avses är Samtrafikens Riksdatabas och kopplingarna till de system som förmedlar information till allmänheten. Vidare förutsätter vi att Trafikverket

¹¹ avser inte operativ trafikinformation utan endast för att beskriva operatörens planerade trafikutbud

kommer meddela definitiva krav på vad denna funktion ska bestå av och att det finns förutsättningar för Samtrafiken att kunna leverera denna.

Inom fördubblingen finns ett särskilt projekt, Samordnade informationssystem, med Gerhard Wennerström som ansvarig. Uppdraget är:

Att ta fram förslag till samordnade system som ger resenärerna relevant neutral information som stöd för att planera och genomföra sin resa oavsett trafikslag och trafikföretag och i såväl normalt som stort trafikläge (Projektdirektiv preciseras i denna handlingsplan, se 6.4).

Att skapa en teknikplattform för den samlade kollektivtrafiken genom att den anropsstyrda trafikens trafiklednings- kommunikations- och informationssystem vad gäller systemägande, systemarkitektur, regelverk och gränssnitt utformas för att kunna integreras med den linjelagda trafikens motsvarande system.

Att ta fram förslag till vilken typ av information som trafikföretagen ska lämna till ett gemensamt system för trafikantinformation för att leva upp till kraven enligt den nya kollektivtrafiklagen (Kap 4§2) samt formerna för hur denna information ska lämnas, förvaltas och ajourhållas.

Projektet kommer att få stor betydelse för möjligheterna att tillgodose behovet av relevant resenärsinformation och för hur Riksdatabasen ska kunna användas för att tillgodose lagstiftarens krav på gemensam trafikantinformation. Dessutom är denna information, trafikutbudet, grundläggande för system som kan erbjuda och sälja interoperabla produkter. Därmed även för alla framtida betallösningar med interoperabel kapacitet.

Det framgår också i propositionen att regeringen fäster stor vikt vid att branschen själv utvecklar och driftsätter ett gemensamt betalsystem. Denna handlingsplan innehåller de aktiviteter som i nuläget bedöms som nödvändiga för att kunna realisera en framtida gemensam betallösning.

2.2 Kundbehoven

Vad kunderna säger är att man vill kunna köpa "hela resan" vid ett betalningstillfälle, samt att man får information om, och förtroende för att man kan genomföra hela resan. Detta ska dessutom ske på ett för kunden enkelt, effektivt och förutsägbart sätt.

Alla aktörer i branschen som presenterar hur man avser att uppnå bättre kundnöjdhet fokuserar på ordet **enkelhet**, ingen aktör marknadsför sina betalningslösningar som en specifik produkt, däremot är en enkel och säker betalning en förutsättning för att man ska uppleva kollektivtrafiken som ett relevant alternativ. Det finns en förståelse för att kundens behov gällande betallösningar i kollektivtrafiken är en del av hela reseupplevelsen och därmed inte en egen "produkt".

Det är viktigt att skilja på betalsystem och betalmedel. Betalsystem handlar om branschens totalsystem där distribution, betalning, visering och avräkning kan ske. Betalmedel om den process eller metod man använder sig av för att betala för en tjänst/ produkt (i det här fallet en resa).

Det finns ett ökande intresse för samverkansprojekt mellan olika aktörer där man ser styrkan av att ur ett resenärsperspektiv ha gemensamma tankar kring "hela resan" ex samarbete mellan Värmlandstrafik och Nobina där man väljer att kommunicera förbättringsarbete "Med kunden i fokus" i R3-projektet¹². Ett annat exempel är ett samarbete mellan Västernorrlands läns Trafik/Din tur, Sundsvalls kommun och Keolis Sverige under ledordet "fördubbla".

I en undersökning¹³ som Samtrafiken genomfört kan vi även där utläsa att ett av de viktigaste önskemålen resenärerna uttalar är att kunna köpa sin resa "dörr-till-dörr", inklusive eventuella tilläggstjänster vid ett tillfälle.

Rikstrafiken hade intentionerna att under 2010 genomföra en studie för att kartlägga vilka krav och önskemål medborgare har när det gäller bokning, beställning och behov för långväga resor. Mot bakgrund av att Rikstrafikens verksamhet skulle övergå till Trafikverket den 1 januari 2011 och det föreliggande arbetet med betallösningar, valde Rikstrafiken att endast genomföra en mindre förstudie 2010. Syftet med förstudien var att ge en inblick i vilka svårigheter som finns i praktiken, när det handlar om dessa funktioner för kollektiva resor, och att kunna utgöra ett underlag för en större studie (Rikstrafiken, 2010).

Resultaten i förstudien indikerar ett behov av enkelhet i hela förloppet och ett behov av en generell sökmotor som kan presentera de olika alternativ man har att välja. Det framgår även att man vill kunna betala både i direkt anknäring till bokning såväl som vid själva restillfället. Man vill även se flera möjliga betalmedel, t.ex. att kunna betala via sms.

¹²

www.varmlandstrafik.se/r3

¹³

Resplus Ombordundersökning feb 2010

2.3 Interoperabilitet – vad betyder det?

Den nya kollektivtrafiklagen ställer krav på interoperabilitet. I regeringens proposition (Regeringen 2009/10:200, 2010) skriver man bland annat på sid 87:

Ur ett resenärsperspektiv är det viktigt att kollektivtrafiksystemet är enkelt och överblickbart. Förutom ett samordnat informationssystem är det betydelsefullt med en nationell standard för betalsystem inom kollektivtrafiken. Betalsystem definieras av Järnvägsutredningen 2 i betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92, s. 174) som "system för att administrera transaktioner mellan försäljningskanaler och resenären, genom betalning med bankkort eller specialkort, kontant, operatörens eget kort etc.". En resenär bör kunna använda samma betalningsmedel oavsett var i landet och med vem han eller hon åker.

I dag omfattar interoperabilitet oftast två eller flera trafikhuvudmäns trafik i respektive län. Man kan köpa sitt färdbevis hos en trafikhuvudman och genomföra sin resa med någon annan förutbestämd Trafikhuvudman.

Handlingsplanens syfte är att definiera åtgärder som kan ge branschen rätt förutsättningar för **interoperabilitet**, det är därför grundläggande att vi har en tydlig definition av begreppet. I denna handlingsplan har vi valt en definition med resenärsperspektiv:

Resande med kollektivtrafik inom och mellan trafiksystem (med olika operatörer i ett eller flera geografiska områden) där resenären vid ett betalningstillfälle erhåller färdbevis för hela resan under en definierad tidsperiod.

Det som är viktigt är att resenärsperspektivet behålls och att inga tekniska förutsättningar ingår i den övergripande definitionen.

I och med avregleringen kommer behovet av interoperabilitet att öka, inte bara över länsgränser utan även inom län. Nya operatörer kommer på egen risk genomföra kollektivtrafik inom en eller flera kollektivtrafikmyndigheters områden. Det kommer att finnas flera trafiksystem inom varje område där kommersiella aktörer väljer att operera. Vissa operatörer kan komma att agera över flera länsgränser i samma erbjudande. Även pendlare mellan Sverige och grannländerna kan komma i fråga.

Att köpa en **interoperabel produkt** kan göras på många olika sätt. Här är några exempel:

- Trafikoperatören – den första/primära i resekedjan. Försäljningsställen och ombord, samt via operatörens webbplats
- Andra operatörer av kollektivtrafik, hemsidor eller försäljningsställen
- Resebyråer
- Pressbyråer
- Samtrafiken

Möjligheterna att kunna köpa interoperabla produkter i flera kanaler innebär att interoperabiliteten även måste omfatta gemensamma produktdefinitioner,

regler för distribution, försäljning och avräkning av alla som avser att erbjuda och acceptera sådana.

Vilka erbjudanden som ska kunna köpas som en interoperabel produkt behöver bestämmas i en branschgemensam överenskommelse. Utgångspunkten för detta kan till exempel vara Samtrafikens nuvarande regler¹⁴ som definierar vad alla är skyldiga att distribuera inom ramen för ResPlus.

2.4 Avregleringen och konsekvenser för interoperabilitet

I och med att alla som har grundläggande kompetens att bedriva kollektivtrafik kan etablera och driva kollektivtrafik blir den framtida spelplanen väsentligt annorlunda. Idag är det trafik huvudmän i varje län som enskilt förfogar över vilken kollektivtrafik som ska förekomma inom sitt geografiska område. Den nya situationen kommer att förändra detta, så att en kommersiell operatör på egen risk kan öppna en linjetrafik i samverkan eller i konkurrens med av kollektivtrafikmyndigheternas delfinansierade linjer.

Mest uppenbart är att interoperabilitet inte längre har en geografisk dimension. Med olika operatörer inom ett län så måste kollektivtrafiken finna former för att kunna vara interoperabel även inom området. Givetvis kvarstår behovet av interoperabilitet även över länsgränser, men nu med flera möjliga aktörer involverade. De nya kollektivtrafikmyndigheterna som etableras kommer ha ett geografiskt ansvar men även ett uttalat ansvar för samråd med omgivande län och kommersiella aktörer. Ett framtida betalsystem måste således utgå från en annan avgränsning än vad som gällt fram till nu. Det blir mellan trafiksystem och mellan operatörer som interoperabiliteten ska fungera, oberoende av geografiskt skilda områden.

Som vi tolkar den nya kollektivtrafiklagen i detta avseende kan befintliga länstrafikbolag ägda av det allmänna kvarstå som aktör inom eller underordnad en ny kollektivtrafikmyndighet. I allt väsentligt omfattar denna verksamhet redan idag i huvudsak att upphandla kollektivtrafik och i mindre grad produktion i egen regi. I dessa enheter (aktiebolag eller annan associationsform) finns det idag tillgångar i infrastruktur såsom system hållplatser med mera. I dagsläget saknas vägledning för hur dessa tillgångar ska göras tillgängliga för nya aktörer som vill in på en befintlig marknad. Under vilka former kan en ny aktör få tillgång till befintligt betalsystem eller en hållplats? Hur ska villkoren bestämmas och hur löses tvister?

Nya aktörer som under fritt marknadstillträde vill köra på linjer inom nuvarande trafiksystem eller mellan dem kommer möjligen vilja utnyttja till exempelvis SL:s Accessystem (de nya aktörerna blir i praktiken kluster inom befintliga kluster). Ska de kunna göra detta även om de väljer att konkurrera med en redan upphandlad trafik eller kan de endast få tillgång till systemet om de agerar som upphandlad operatör? Hur man i de nya myndigheterna med sina länstrafikbolag väljer att se på sin roll och gjorda investeringar med den nya lagen i kraft kommer att påverka hur parterna agerar i dessa situationer. Vill man främja ökat utbud bör man inte begränsa tillgången till systemen utan snarare se sig som garanten för att alla resenärer får enkel tillgång till alla

¹⁴ Alla ska delta i samverkan kring Resplusbiljetter med åtminstone alla - till transaktionsvolymerna - stora produkter som har lång giltighetstid (dvs. kampanjer är exkluderade) i sitt eget tjänsteutbud.

operatörer. Ser man sig som ett trafikföretag med egen agenda vill man givetvis inte skänka bort något till konkurrenterna.

Branschen kommer i två särskilda projekt utarbeta ett antal tillträdesscenarier och med dessa som bas definiera ett regelverk för tillgång till dagens infrastruktur såsom hållplatser och annat samt därmed även framtida betalsystem. Detta regelverk måste vara tydligt, konkurrensneutralt och transparent. Man måste också etablera hur man avser att lösa konflikter inom området. Resultatet av dessa projekt kommer i stor grad påverka inom vilken kommersiell miljö framtidens betalsystem ska verka.

De två projekten är:

Vägledning marknadstillträde som leds av Lars Bull, vd Värmlandstrafiken. Syftet är i första steget att utarbeta ett diskussionsunderlag för de tankesmedjor som ska genomföras i februari. Därefter ska detta färdigställas i en vägledning för hur det öppna marknadstillträdet ska kunna hanteras från 1 januari 2012 och en precisering av vilka frågeställningar som kräver fortsatt utrednings- och harmoniseringsarbete. Vägledningen ska på kort och längre sikt kunna utgöra ett i branschen förankrat underlag för eventuella föreskrifter på området.

Kollektivtrafikens bytespunkter som leds av Carl Kämpe, Samtrafiken. Syftet är att utarbeta ett förslag till handlingsprogram beträffande ansvarsfördelning, utveckling och finansiering på/av kollektivtrafikens bytespunkter för att dessa ska bli så attraktiva att de på ett tydligt sätt bidrar till målet om en fördubblad kollektivtrafik

2.5 Dagens betallösningar – nationellt

Se avsnitt 11 Bilaga 1: Dagens betallösningar . Denna information kan läsas som ett komplement till Fas 1.

2.5.1 Bussbranschen

I IBMs rapport "Analys av bussbranschens påverkan av ett gemensamt betalsystem" (IBM, 2010-10-25), kan vi dra slutsatserna att man är väl medveten om de ekonomiska utmaningar som branschen står inför och att det är ett bra läge att diskutera nya affärsmodeller snarare än diskutera nya tekniska lösningar för betalsystem. Man säger vidare att det borde gå att söka stöd i den nya lagstiftningen, som ju ställer krav på att hitta ett bättre sätt att tillgodose marknadens behov av flexibilitet.

2.6 Dagens betallösningar – internationellt

Sammanfattning

De trender som idag kan noteras inom betalsystem för kollektivtrafik i Europa kan sammanfattas i följande

- Samverkan på nationell nivå har etablerats i flera länder
- Ökad förståelse och stöd för internationell standard
- Krav på tydliga regelverk för samverkan med mera
- Användning av generella betalsystem och betalmedia i ökande omfattning
- Utveckling att "flytta intelligens från mediabärare till back-office"

Övrig information om den internationella utvecklingen finns att läsa i avsnitt 11.2 Internationella betallösningar.

2.7 Betalmedelsmarknaden

Kontanter är i vår del av världen en minskande betalform. Detta drivs av kortföretag, banker, handelns representanter och fackföreningar som hanterar kontanter i rånutsatt miljö. Kortutvecklingen, som är huvudersättningen, har gått i flera steg: signatur på papper, "dra-kortet", "sätt i kortet", "ge kod (pin)" – allt för att hantera de ökade säkerhetskraven. Den nuvarande korthanteringen är för långsam (med chip/pin) i många miljöer, t.ex. kollektivtrafikens fordonsmiljöer. All utveckling inom kortbranschen har medfört betydande investeringar i terminaler, telekommunikation och därför genomförts relativt långsamt. Utvecklingen går nu dock mot NFC (radio kort) som förenklar kortläsandet. Man har vidare indikerat att man kan befrias från pin-kravet för mindre transaktioner (låg risk). Denna utveckling gynnar vår bransch som delvis är beroende av snabba betalningar av modesta belopp (mikrobetalningar). En utveckling åt detta håll kommer dock att kräva gemensam, nästan nationell, uppslutning av de aktörer som är beroende av denna typ av betalningar.

Dessa NFC kort utgivna av bank/kortföretag, har tekniska förutsättningar att även kunna hantera andra processer, exempelvis att lagra en periodprodukt för en transportör.

Centralt för en framgång är dock att kunden upplever betalningen som enkel och säker.

2.7.1 Master Card och VISA

Ett flertal installationer av PayPass (kontaktlösa transaktioner) pågår runt i Europa. Statistik från den amerikanska marknaden (Master Card Data Warehouse, juli 2007) visar på markanta ökning av både antal transaktioner och spenderat belopp per konto med PayPass. Samtidigt har processtiderna minskat med 15-40 procent. Kontaktlös betalteknologi fungera alltså.

VISA:s PayWave för snabba, kontaktlösa transaktioner utan PIN för små belopp, har lanserats som det attraktiva alternativet till kontanter för små belopp. Där samarbetar man med ett flertal aktörer runt i världen, ex Transport for London och RATP i Paris. Redan i dag finns det mer än sex miljoner kontaktlösa kort utfärdade i Europa och kollektivtrafiken ses som ett expansivt område¹⁵.

2.7.2 Trender Mobiltelefoni och kontaktlösa media

Sedan många år har diskussionen kring NFC varit levande, mycket fokus har varit på frågan om när det ska finnas media och terminaler tillgängliga för slutkonsumenterna. Just nu har flertalet leverantörer börjat lansera produkter som möjliggör kontaktlösa transaktioner även i mobiltelefonen Google, Samsung, Blackberry, mfl, vilket i princip innebär att betalkortsfunktionen enligt NFC är integrerad i mobiltelefonen.

SMSbiljett (som ju är en form av engångsbetalning) har operativt varit en framgång, men driftsmässigt dyr. Man kan räkna med att mobiloperatörerna

¹⁵ http://www.visaeurope.com/en/about_us/innovation/Visa_paywave.aspx

kommer att utveckla dessa tjänster, både vad avser pris och funktion. Betalmedelslagens nuvarande utformning sätter dock ett tak på denna betalform.

För förbetalda produkter kommer troligen betalning via internet, baserat på kort alternativt direkt internetbank betalning att fortsätta växa. Det sista alternativet är speciellt intressant då dessa transaktioner inte är avgiftsbelagda för operatören.

3 Vision och värdegrund

Den etablerade, och i branschen accepterade, visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle och branschens övergripande mål om en fördubblad marknadsandel ställer krav på samsyn och gemensamma värderingar inom ett antal områden relaterade till betallösningar.

Visionen för framtida betallösningar är att resenären ska enkelt, med god tillgänglighet och tillförlitlighet, finna och köpa interoperabla produkter på ett likartat sätt för alla kollektivtrafikoperatörer som verkar på den svenska marknaden. Alla betalsystem som används av kollektivtrafikoperatörer på den svenska marknaden ska följa standarder som möjliggör interoperabla resor med alla andra kollektivtrafikoperatörer.

Detta betyder att resenären, efter att aktivt ha valt och köpt en interoperabel produkt, ska kunna resa i olika trafiksystem och uppleva en likartad situation vad gäller regler och service. Det betyder däremot inte att alla produkter är interoperabla utan varje trafiksystem och operatör kan inom sitt eget trafiksystem ha unika produkter (i vissa fall komplementära) och regler.

Värdegrunderna för genomförandet av denna handlingsplan är:

1. Kundbehoven ska styra
2. Intentionerna i den nya lagen om kollektivtrafik måste följas
3. Branschens behov av effektivitet ska respekteras

4 Strategiska framgångsfaktorer

De viktigaste framgångsfaktorerna för handlingsplanen är att:

- Lösningarna kring interoperabla produkter motsvarar resenärernas behov
- Aktörerna inom den framtida kollektivtrafikbranschens alla delar sluter upp kring visionen, värdegrunden och aktiviteterna i denna handlingsplan genom en tydlig manifestation. Detta bör göras i form av ett dokument ("white paper") som undertecknas av branschorganisationerna och de för genomförandet mest betydande företagen/medlemmarna i varje delbransch, samt kommuniceras medialt.
- Agerandet i branschen inger förtroende hos resenärer och politiker så att inget behov av ingripande från regeringen eller myndigheter blir nödvändigt.

Det är avgörande att alla aktörer i kollektivtrafikbranschen förhåller sig till frågan om betallösning på samma grunder. Det är främst insikten om och åtagandet att följa de standards och harmoniserade begrepp som blir resultatet av denna handlingsplan. Ingen aktör bör på egen hand initiera eller introducera lösningar för interoperabla produkter som bygger på egna standards som inte hela branschen kan anpassa sig till. Tiden från nu till dess en ny lösning är beslutad och i förlängningen tills nya lösningar är på plats kommer och kräva stor lojalitet i branschen.

För att branschen ska få en så enhetlig betallösning som möjligt måste lösningarna ha låga trösklar för nya aktörer, uppfattas som rimlig och vara attraktiv samt att föreslagna lösningar ska vara skalbara. Utgångspunkten ska vara den avreglerade marknaden med fritt tillträde för kommersiella aktörer inom ramarna för den nya kollektivtrafiklagen.

Förändringarna i och med avregleringen är betydande och kommer ställa stora krav på förändringsvilja och förmåga. Att kunna se lösningar utanför dagens givna ramar blir viktigt. I detta sammanhang är det avgörande att inse att det bästa oftast är det godas fiende. Flera av dagens aktörer kommer att få göra väsentliga förändringar och att uppnå millimeterrättvisa kommer vara svårt, affärsmässigt rimliga lösningar blir målet. Frågan om vem som gjort rätt eller fel historiskt kommer vara ett giftpill som vi ska undvika att använda.

5 Mål

5.1 Handlingsplanens projektmål

Samtliga projekt ska antingen etableras, finansieras och initieras, eller förkastas, under första halvåret 2011.

5.2 Effektmål för branschen

Aktiviteternas genomförande ska leda till:

- Att en samlad betallösning för kollektivtrafikbranschen är implementerad senast 2015. Med en samlad betallösning menas att de volymmässigt största produkter som finns i marknaden¹⁶ är att de ska fungera interoperabelt. Med detta menas att: *Resande med kollektivtrafik inom och mellan trafiksystem (med olika operatörer i ett eller flera geografiska områden) kan vid ett betalningstillfälle erhålla ett färdbevis för hela resan under en definierad tidsperiod.*
- Kostnader för drift och underhåll per passagerarkilometer¹⁷ för den nya systemgenerationen av betallösningar ska vara signifikant lägre än motsvarande kostnader för 2010.
- Lösningen ska baseras på de betalmedel som är allmänt tillgängliga i samhället. Inga kontanter ska behövas vid betalning i fordon.
- Kundnöjdheten vad avser betallösningar ska uthålligt förbättras efter 2015
- Branschen (en majoritet) ska i en enkät som genomförs 2015 ge uttryck för att man anser att det finns ett betalsystem (eller att det finns en trovärdig plan) som tillgodoser deras krav på neutralitet och ett neutralt agerande från den som tillhandahåller det

¹⁶ Enligt Samtrafikens definition se avsnitt 2.3

¹⁷ Eller annat relevant mått. Det är viktigt att måttet visar den relativa utvecklingen.

6 Aktiviteter – Projektdirektiv

För varje huvudaktivitet har det upprättats ett projektdirektiv, PD1-PD6. Dessa finns i sin helhet tillgängliga på www.fördubbling.se.

I detta avsnitt finns en komprimerad beskrivning av projekten i syfte att ge de som inte har anledning att sätta sig in i detaljerna en orientering.

Alla projekt är i nuläget inte komplett beskrivna då det i flera fall är förstudier eller att det krävs ytterligare analys och förankring för att kunna fatta beslut om att bemanna och initiera dem. Processen är tänkt så att när tillräcklig information finns framme för att besluta om att initiera projektet övertar en projektledare ansvaret för att färdigställa projektdirektiven i sin helhet. Denne bereder sedan beslut om uppstart.

6.1 Ta fram en vitbok och manifestera samarbetet

En tidig aktivitet som måste genomföras är att branschen samlas kring denna handlingsplan och upprättar ett dokument (white paper) som undertecknas av branschorganisationerna och de största och de för genomförandet mest betydande företagen/medlemmarna i varje branschorganisation. Detta ska vara en manifestation som tydligt visar på ett långsiktigt åtagande och att man avser genomföra denna handlingsplan. Detta bör kompletteras med medial kommunikation för att ytterligare trovärdiggöra inriktningen.

Innan denna manifestation har genomförts ska inget av projekten i denna handlingsplan initieras (utom vissa aktiviteter kring betalmedel). Fortsatt förberedande planering bör dock genomföras med oförändrad kraft. Har inget "White paper" realiserats före sommaren 2011 bör styrgruppen för partnersamverkan ompröva situationen. Erfarenheterna från RKF-specifikationen och liknande initiativ har med all önskvärd tydlighet visat på behovet av en solid samling kring detaljerna gemensamma projekt.

Givet att styrgruppen bedömer möjligheterna att uppnå en enighet om att etablera en branschövergripande manifestation kan mer exakta underlag kring finansieringsbehov och framtida besparingseffekter kunna kvantifieras under våren innan en överenskommelse träffats.

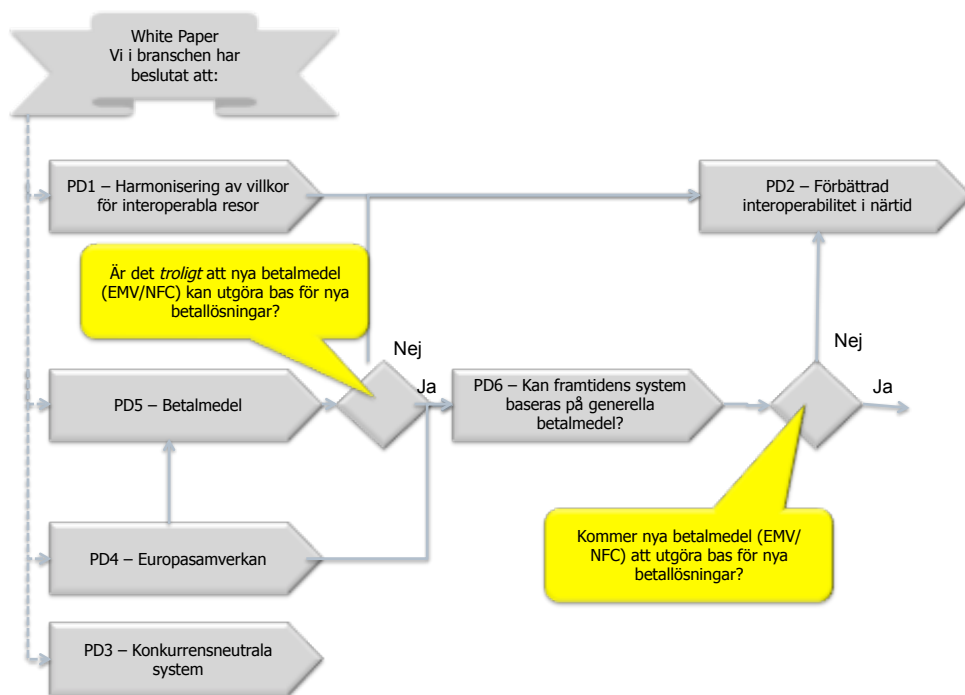
6.1.1 Projektsamband och tidplan

Handlingsplanens olika projekt har betydande samband och beroenden. Vi utgår från att PD1 – Harmonisering av villkor för interoperabla resor initieras som det mest grundläggande projektet.

Beroende på omständigheterna kring betalmedel och den positiva respons vi fått både inom och utom branschen har detta projekt i en begränsad omfattning redan initierats. Mot bakgrund av den intressanta utveckling som sker inom EMV/NFC området¹⁸ och då särskilt i London har vi lagt in två utvärderingar av dessa möjligheter innan vi startar upp PD2 – Förbättrad interoperabilitet i närtid. Orsaken till detta är att vi behöver veta huruvida en framtida betallösning kan baseras på de nya möjligheterna som EMV/NFC komplexet erbjuder.

PD4 – Europasamverkan bör startas relativt omgående då vi genom denna plattform kommer kunna få insikter ibland annat arbetet i London, vilket blir en viktig indata i de utvärderingar som ska göras.

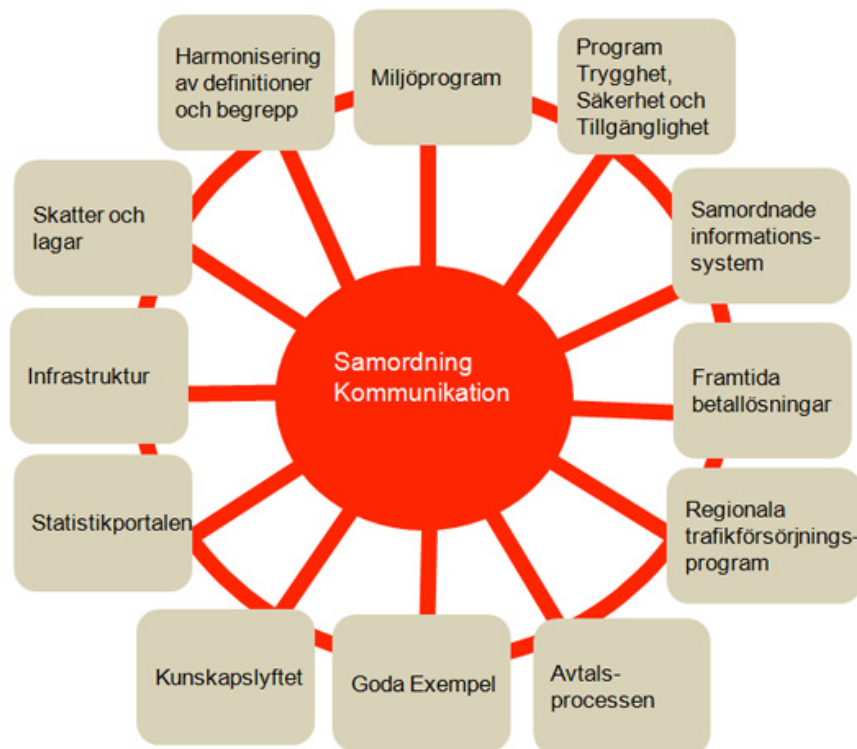
PD3 – Konkurrensneutrala system är en fråga för styrelsen i Samtrafiken AB vad avser uppstart och genomförande.



Det totala arbetet inom partnersamverkan för fördubblingen omfattar en stor mängd aktiviteter. Dessa beskrivs i nedanstående figur. Denna handlingsplan utgör en av dessa aktiviteter och är noterat till höger (klockan 3) i figuren. Det finns samband mellan denna handlingsplan och flera av de övriga aktiviteterna. Det skulle leda för långt att i detalj gå igenom dessa här. Den funktion för samordning och kommunikation som blir navet i detta hjul måste löpande

¹⁸ Se vidare avsnitt 11.2.5 och resonemanget i avsnitt 1.4 första stycket.

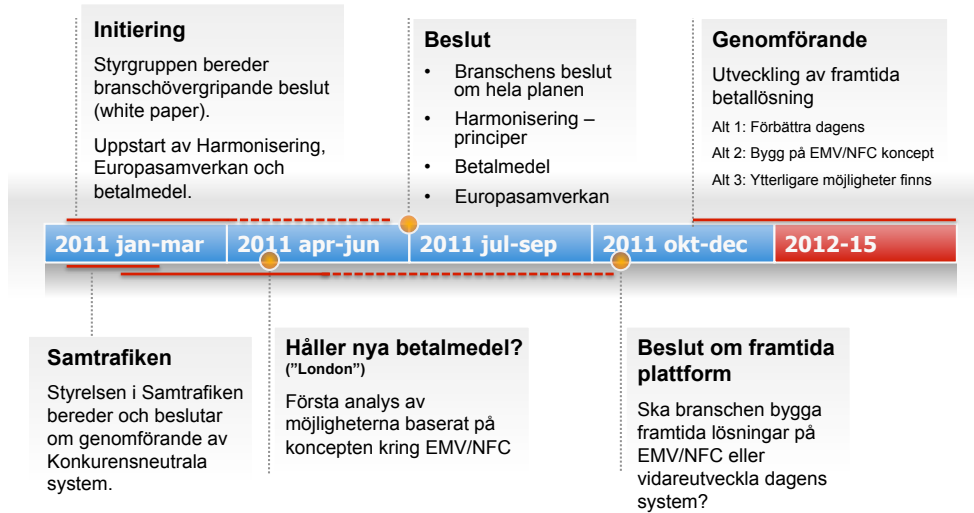
identifiera och kommunicera dessa samband. Vi förutsätter i denna handlingsplan att funktionen etableras. Se avsnitt **Fel! Hittar inte referensälla..**



Tidplanen för hela handlingsplanen sträcker sig över mer än fem år. Förutsättningarna kommer att förändras under resan och vi kan bara idag göra en indikativ översiktlig plan. Nedanstående figur visar på viktiga tidpunkter under 2011 för att intentionerna i planen ska kunna realiserars.

Handlingsplan för framtida betallösningar

Initial tidplan



6.2 PD1 – Harmonisering av villkor för interoperabla resor

6.2.1 Översiktlig beskrivning, syfte och mål

Syftet med detta projekt är att klarlägga vad som måste vara harmoniserat på branschnivå för att kollektivtrafiken ska kunna erbjuda en önskad interoperabilitet för utvalda interoperabla produkter såväl mellan trafiksystem som mellan operatörer.

Eftersom en fullständig interoperabilitet över hela Sverige knappast är tänkbar (kräver identiska system och villkor) och kanske inte heller önskvärd (stor begränsning av marknadsdynamik och regionalpolitik) ska den grad av interoperabilitet som eftersträvas och i realiteten kan uppnås tydligt och konkret beskrivas.

Projektet ska fokusera på att identifiera vilka begrepp, generella produktvillkor och parametrar (exempelvis taxestruktur) som måste vara harmoniserade och till vilken nivå, för att interoperabilitet ska kunna uppnås mellan olika trafiksystem och olika operatörer som verkar på den svenska marknaden.

Målet är alltså att producera en sammanställning över dessa begrepp och föreslå definitioner som underlättar interoperabilitet på rimlig nivå

6.2.2 Huvudaktiviteter

Följande huvudaktiviteter kommer att ingå:

1. Nulägesbeskrivning. En sammanställning av kundkraven, produktutbudet, befintliga system och aktuella krav på befintliga system.
2. Utredda kraven för interoperabilitet genom att definiera ett antal möjliga interoperabla scenarier
3. Analys av konsekvenser för olika grader av harmoniseringsnivåer. Analysen ska företas i tre perspektiv: Resenär, Produkt och Effektivitet
4. Riskanalys
5. Identifiera nya kommersiella relationer vid full interoperabilitet. Vid ett ökat samarbete mellan trafikföretagen kommer avtal för försäljning, biljetter och avräkning skapas. Hur ska dessa struktureras för att de ska vara effektiva.
6. Delrapport. Sammanställning av de harmoniserade definitionerna, samt konsekvenser av detta. Denna delrapport skickas ut för granskning.
7. Slutrapport samt identifiera nödvändiga projekt/aktiviteter för att genomföra och förvalta harmoniseringen.

6.2.3 Genomförandeansvar

Styrgruppen för partnersamverkan med placering i projektkontoret för Fördubblingen. En reell medverkan från branschens aktörer är avgörande. För diskussionerna i produktdimensionen kommer ett engagemang från högsta ledningen i de flesta företagen att krävas.

6.3 PD2 – Förbättrad interoperabilitet i närtid

6.3.1 Översiktlig beskrivning, syfte och mål

Givet en relevant harmonisering av de generella parametrarna (inklusive ett antal taxescenarier), så kan man definiera ett antal interoperabla produkter. Utifrån dessa produkter och taxe/tariffstrukturer analyseras de **befintliga** betalsystemens möjligheter att kunna stödja denna interoperabilitet. Dessa möjligheters nytta och funktionalitet kan därefter värderas utifrån ett kundnyttaperspektiv. Detta kommer att medföra att några av de befintliga systemen måste modifieras eller uppgraderas. Enighet kring denna målbild bör uppnås i branschen. Detta är särskilt önskvärt för hur kostnaderna ska finansieras. Vår utgångspunkt är att en optimering kan göras på helheten (minimera totalkostnaden för branschen) och att kostnaderna därefter måste fördelas rättvist.

Målet med projektet är att öka interoperabilitet i ett tvåårs perspektiv. Projektet har definierat en beslutspunkt där kostnaderna för att realisera denna ökade interoperabilitet framgår. Vid denna beslutspunkt kan man välja att avbryta eller gå vidare.

6.3.2 Huvudaktiviteter

Arbete från "Harmonisering av villkor för interoperabla resor" (PD1) är central input till detta projekt

1. Inventera akuta och förväntade behov hos Kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella aktörer.
2. Analysera realiserbarhet på kort sikt
3. Värdera befintliga interoperabla lösningar
4. Utarbeta en gemensam interoperabel mål bild (Minsta Gemensamma Nämnaren)
5. Testa realiserbarheten av denna på de större operatörerna
6. Revidera minsta gemensamma nämnaren, överväg också att avbryta eller väsentligt förändra projektet vid denna punkt
7. Sammanställ planer och kostnader
8. Enas om en kostnadsfördelning

6.3.3 Genomförandeansvar

Vi föreslår att man avvaktar med att starta upp detta projekt, tills resultat från bl.a. "Betaltmedel" (PD5) föreligger. Vi har en förhoppning om att den framtida lösningen för betallösningar finns inom den utveckling som nu sker mellan kortföretag och banker m.fl. Om projektet ska genomföras bör det projektläggas inom ramen för partnersamverkan med placering i projektkontoret för Fördubblingen.

6.4 PD3 – Konkurrensneutrala system

6.4.1 Översiktlig beskrivning, syfte och mål

För att kollektivtrafiken i Sverige ska uppnå en gemensam betallösning måste ett antal IT-tjänster vara tillgängliga för samtliga aktörer (befintliga och nya) och på ett neutralt sätt. I dessa tjänster inkluderas: distribution av trafikutbud, köpmöjlighet, utställande av biljett (eller annat viseringsbart instrument), avräkning, operativ trafikinformation mm.

Under Fas 1 arbete identifierades Samtrafiken som den bästa möjligheten att vara denna plattform, dels genom sitt befintliga produktutbud, dels genom sitt innehav av Riksdatabasen.

6.4.2 Huvudaktiviteter

Projektdirektivet föreslår ett antal aktiviteter för att Samtrafiken ska utvecklas till denna neutrala plattform. Sammanfattningsvis:

1. Säkerställ att man blir utsedd att operera det lagstiftade systemet för Trafikantinformation
2. Besluta om en affärsplan som innehåller:
 - a. En neutral plattform för distribution, försäljning och avräkning
 - b. Successiv förändring av affärsmodell från "taxering av medlemmar" till debitering av tjänsteutnyttjande
3. Utvärdera alternativa teknologier till nuvarande Petra, som levereras av Linkon (den nuvarande huvudleverantören)

6.4.3 Genomförandeansvar

Detta arbete måste huvudsakligen drivas av Samtrafikens styrelse och dess ägare, som då måste stödja denna inriktning med beslut och finansiering

6.5 PD4 – Europasamverkan

6.5.1 Översiktlig beskrivning, syfte och mål

Genom att aktivt medverka i det Europeiska arbetet med framtida betallösningar kan kunskap och erfarenheter återföras till Sverige samtidigt som svenska intressen och behov kan påverka hur en europeisk och internationell standard utvecklas. Ett engagemang på Europeanivå bedöms kräva en flerårig insats och har som huvudsyfte att stödja "nästa generations betalsystem" i Sverige som kan vara aktuellt att införa på ca 5 års sikt.

Projektet har som mål att redovisa en metodik, organisation, kompetenskrav, budget och finansieringslösning för ett flerårigt engagemang som avser

- att säkerställa att svenska intressen kan komma till tals i ett europeiskt arbete för samordnade betallösningar
- att återföra kunskap som stödjer att de förslag till framtida betallösningar som tas fram för Sverige är interoperabla med de beslut om standardisering som tas inom Europa och/eller internationellt genom branschöverenskommelser eller lagstiftning.

6.5.2 Huvudaktiviteter

1. Inventering av nuläge på Europeanivå
2. Sammanställ förslag med budget och finansiering för Europaengagemanget

6.5.3 Genomförandeansvar

Styrgruppen för partnersamverkan har det initiala ansvaret att förankra behovet av denna satsning. Därefter får en formell hemvist etableras.

6.6 PD5 – Betalmedel

6.6.1 Översiktlig beskrivning, syfte och mål

För att kollektivtrafiken ska uppnå en gemensam betallösning måste situationen kring betalmedel förbättras. Med betalmedel menar vi de metoder som används för att genomföra själva köpet (= betala) för en produkt eller tjänst.

Betalmedelsituationen kompliceras genom flera faktorer:

- Kontanter är på väg att förbjudas inom kollektivtrafiken
- De nya bestämmelserna kring kort förlänger processtiderna genom krav på pinkod i många lägen
- Betalformer såsom SMS är relativt dyrbara.

Samtidigt börjar det finnas teknologier, såsom kontaktlösa kort som rätt implementerade kan lösa delar av problemställningarna. London for Transport har planer på att förflytta sig från sin egenutvecklade lösning (Oyster) till en industristandard (NFC/EMV).

En övergång till denna typ av teknologi kräver samverkan mellan flera intressenter både på nyttjandesidan (detaljhandel, parkering, kollektivtrafiken m.fl.) och mellan betalmedelleverantörerna (banker, kortutgivare, PanNordic, automatleverantörer m.fl.). Under arbetet med detta projektdirektiv har initiala kontakter tagits med många av parterna, inklusive Riksbanken. Mycket indikerar att det finns goda förutsättningar att samla intressenterna kring frågeställningen.

Målet blir att få fram en långsiktig lösning kring kontaktlös mikrobetalning, som alla relevanta intressenter kan enas om.

Som ett delmål ingår att identifiera om den valda tekniken för mikrobetalningar kan utgöra basen för att bära andra produkter såsom periodkort, enkelbiljett mm. I princip det arbete som London for Transport avser göra. Denna värdering utgör beslutsunderlaget för att starta "Interoperabilitet baserad på betalmedelteknologi" (PD6)

6.6.2 Huvudaktiviteter

Följande delmoment ingår i direktivet¹⁹

1. Grundläggande analys (volym, kostnader mm)
2. Status Europa – inventera den Europeiska utvecklingen så att vi arbetar med aktuell status i alla delar
3. Inventera nyttjandeintressenterna – samla de större intressenterna som behöver effektiva mikrobetalningar (Svensk Handel, Parkering m.fl.)
4. Gör en initial verifikation att teknologin även kan utnyttjas för interoperabilitet och färdbevis – ej endast mikrobetalningar.

¹⁹ I uppdragsbeskrivningen av Fas 2 ska även nuvarande SMS-kontrakt hanteras. En separat aktivitet har initieras utanför denna handlingsplan.

5. Kartlägg utgångspunkterna för trafikoperatörerna – inventera de reella kraven kring EMV som ställs, allt i syfte att skapa handlingsutrymme i väntan på att enighet om slutmål nås
6. Inventera betalmedelindustrin – samla de aktörer som är viktiga för att nå en lösning, såsom banker, kortutgivare, mobiloperatörer och automatleverantörer.
7. Utarbeta kollektivtrafikens målbild
8. Samla nyttjandeintressenterna – skapa en gemensam målbild och kravspecifikation
9. Presentera kravspecifikationen för betalmedelsindustrin
10. Sök en princip överenskommelse genom förhandlingar

6.6.3 Genomförandeansvar

Styrgruppen för partnersamverkan med placering i projektkontoret för Fördubblingen. Detta projekt är preliminärt initierat då det stora intresset för frågan kräver att vi håller tempo i frågan.

6.7 PD6 – Interoperabilitet baserad på betalmedelsteknologi

6.7.1 Översiktlig beskrivning, syfte och mål

För att interoperabilitet skall kunna fungera optimalt krävs bl.a. en harmonisering (denna analyseras och fastställas i PD1), samt en stabil teknisk plattform.

Betalmedelsindustrin (betalkort, banker, mfl) arbetar nu fram teknologier baserade på NFC-teknik, som skall kunna hantera mikrobetalningar, utan användande av Chip and Pin. Flera Transportörer (bl.a. Transport for London) har indikerat att de önskar att nyttja denna teknik **både** för mikrobetalningar, **men även** som plattform för periodprodukter. Transport for Londons huvudmotiv för att överge sin proprietära lösning är höga operativa kostnader.

Om denna teknologi under arbetet med "Betalmedel" (PD5) kan verifieras som möjlig, så föreslår vi att man genomför denna aktivitet (PD6) för att djupanalysera frågan.

Följande mål gäller:

- Konkreta förslag skall tas fram kring vilken interoperabilitet som kan uppnås baserat på den nya betalmedelsteknologin.
- En beskrivning av teknologin i ett kollektivtrafikperspektiv, som kan användas så att en operatör kan verifiera möjligheten att migrera sina egna produkter

Skapa förutsättningar för etablering av nationell standard baserad på betalmedelsteknologin

6.7.2 Huvudaktiviteter

1. Arbeta igenom vad betalmedelsteknologin kan erbjuda (utöver mikrobetalning) för operatörerna. Studera hur Transport for London kommer att migrera, samt vilka produkter de kommer att hantera. Detta arbete måste ske i nära samarbete med betalmedelsindustrin och kommer även att innefatta ett visst förhandlingsarbete (kostnadsindikationer, större kortminne, säkerhetsprinciper, etc)
2. En kartläggning görs av trafikering över gränser mellan olika kluster/enskilda betalsystem och vilka produkter och produktvillkor som gäller där, enligt nuvarande avtal mellan trafikhuvudmän. Kartläggningen kan till delar baseras på tidigare genomförda inventeringar.
3. Identifiera förväntade behov hos kommersiella aktörer genom att ta kontakter med BR och andra enskilda kommersiella aktörer
4. Med utgångspunkt från utfallet av aktiviteterna ovan och där identifierade och beskrivna affärsmodeller analysera hur behoven skulle kunna realiseras. I analysen görs en preliminär bedömning av i vad mån lokala/regionala behov skulle kunna realiseras. Sammanställ resultatet av analysen och utarbeta en rekommendation om hur ökad interoperabilitet kan införas med hjälp av betalmedelsteknologin, samt i viken mån den kan hantera befintliga regionala/lokala produkter

5. Med rekommendationen från punkt 4 ovan, och input från Harmoniseringsprojektet (PD1) låta styrgruppen besluta om nivån på Interoperabilitet är tillfredställande, samt att det är troligt att man kan få accept för att betalmedelsteknologin kan bli "nationell standard". Eventuellt måste direktivet vid denna tidpunkt modifieras av styrgruppen.
6. Baserat på de generella produktparametrarna, och ett antal tänkbara tariffscenarier, ta fram ett antal produkter som skulle kunna vara interoperabla, samt de spelregler (inklusive avräkning) som borde gälla. Allt baserat på vald betalmedelsteknologi.
7. Utarbeta en specifikation av teknologin, som kan användas av en operatör för att verifiera implementeringsmöjligheten av de egna produkterna. Specifikationen måste gå bortom teknologin och vara praktisk orienterad
8. Värdering av möjligheten att acceptera specifikationen, inklusive interoperabla produkter, som "nationell standard"
9. Utarbeta ett ramverk som kan vara starten för att formalisera arbetet att bli "nationell standard". I aktiviteten ingår även att föreslå hur ett sådant arbete skall organiseras.

6.7.3 Genomförandeansvar

Styrgruppen för partnersamverkan med placering i projektkontoret för För-dubblingen. Detta projekts uppstart är beroende av resultaten från PD1 – Harmonisering av villkor för interoperabla resor och bedömningen av teknologins relevans från PD5 – Betalmedel.

7 Genomförandeorganisation

När handlingsplanen har förankrats, finansierats och beslutats av branschen ska den genomföras. Detta kommer att ställa krav på en effektiv genomförandeorganisation med tydligt fokus på att leverera.

Det kommer även att komma andra tunga leveranser som ett resultat av övriga aktiviteter i fördubblingsarbetet under de närmaste åren. Det gäller exempelvis projektet Harmonisering av definitioner och begrepp som vi arbetar nära tillsammans med och där denna handlingsplan utgör en delmängd. Andra viktiga projekt med klara beröringsytor till Framtida betalsystem är Gemensamma informationssystem och Kollektivtrafikens bytespunkter. Ytterligare ett fördubblingsprojekt med kopplingar till Framtida betalsystem är Vägledning marknadstillträde som ska redovisa vilka regler som bör gälla för att alla aktörer ska kunna uppleva konkurrens på lika villkor efter det fria marknadstillträdet den 1 januari 2012. För att effektivisera styrningen och beslutsprocesserna bör styrgruppsmöten för samtliga projekt i handlingsplanen samordnas i tid och rum. Det är visserligen behov av olika kompetenser i projekten men det är i stort sett samma personer som figurerar i samtliga styrgrupper. Vi föreslår att en gemensam funktion får ansvar för att planera och genomföra samtliga styrgruppsmöten och större möten såsom referensgrupper.

Vi ser mot denna bakgrund behov av en funktion på branschnivå som ska ha det övergripande koordineringsansvaret för handlingsplanen och alla övriga projekt och initiativ. Det blir även viktigt att finna former för hur branschen ska förvalta dagens lösningar av olika slag och särskilt hur man ska undvika ändringar och reinvesteringar som motverkar beslut av mer långsiktig karaktär. Omfattningen och komplexiteten i branschens hela omställningsarbete, inklusive ambitionerna inom fördubblingen, är så stor att det kommer krävas en egen struktur med tydligt mandat. Tidshorizonten för avreglering och fördubbling är längre än några år. Därför bör man etablera en permanent struktur med finansiering som har ett perspektiv på mer än 5 år åtagande från hela branschen. Formerna för detta mandat måste avtalas mellan branschens parter.

Givet den förändring som nu ska ske, från ett reglerat monopol till en marknad som delvis öppnas med helt ny dynamik, är det nödvändigt att komplettera med ny kompetens. Det är framförallt erfarenheter från stora förändringsprojekt gärna från branscher som har haft en liknande utveckling från monopol till en öppen och tillgänglig marknad.

Givet de olika projekten som ska genomföras bör man även göra en kompetensplanering och inventera vilka gap som finns. Detta kan lösas med både utbildning och rekrytering till branschen.

8 Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Den tid som hittills stått till förfogande har inte medgett en fullständig analys av handlingsplanens ekonomiska effekter. Många av aktiviteterna har slutmål som leder till nya aktiviteter i form av förhandling, djupare utredning, beslut som leder till olika alternativ. Att skapa en detaljerad bild i dagsläget är därför inte möjligt. Vi försöker dock ge en överblick över vad som troligen måste finansieras i olika faser i nedanstående tabell.

Det är viktigt att finansieringen kommer från företag inom samtliga delbranscher. En obalans där i huvudsak dagens trafik huvudmän står för kostnaderna kommer inte bidra till ett tillräckligt brett engagemang. Andra finansieringsformer och källor bör även finnas med i processen framåt. I den del det finns kommersiella värden kan medfinansiering från parter utanför branschen bli möjlig.

| PD | Finansiering i närtid | Finansiering därutöver | Fördelar |
|----|--|--|--|
| 1 | Harmonisering av villkor för interoperabla resor kommer i Fas3 leverera en rapport om vad som ingår i harmoniseringen och hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. En resursplan och budget för nästa steg utarbetas därefter. Externa kostnader för denna del bedöms till max 2,5 MSEK. | Dessa definitioner ska implementeras, vilket naturligtvis kräver resurser. Kostnaderna för detta måste hanteras i operatörernas budget under 2011 och 2012. | En harmonisering av de parametrar som krävs för interoperabilitet är absolut nödvändigt kommer att innebära större enkelhet, färre frågor och större synergier mellan operatörer. |
| 2 | Förbättrad interoperabilitet i närtid kräver två steg. Det första steget är en förstudie som fastställer målbild och bedömer kostnaderna för att föra systemen närmare varandra. Det är ett omfattande arbete och kommer kräva betydande externa resurser i tillägg till att berörda operatörer själva står för egna resurser. Vi bedömer denna del till 1,5 MSEK i externa kostnader. | Vår utgångspunkt för denna bedömning är att det trafikmässigt största systemet (SL) kommer att sätta standarden och övriga måste modifiera sina system delvis. Anslagsvis bedömer vi att de mindre systemen måste investera 10 procent av hittills investerade medel. Vi vet att SL idag är ca 60 procent av helheten i en investering av cirka 1,7 mdr SEK. Resterande delar är då 40 procent av detta, lika med 700 MSEK. Tio procent av detta är 70 MSEK. Vi antar ett intervall på 50 till 100 MSEK. Väljer man att ta utgångspunkt i ett annat | Resenärerna kommer få ett större utbud av interoperabilitet än idag, men inte en total nationell sådan. Branschen kan leverera en betydligt mer utbyggd interoperabilitet och nya aktörer som efter 2012 går in i marknaden kommer ha tillgång till en mer standardiserad systemmiljö. |

HANDLINGSPLAN FÖR FRAMTIDA BETALLÖSNINGAR INOM
KOLLEKTIVTRAFIKEN – Förslag till styrgruppen för partnersamverkan (rev.)

| PD | Finansiering i när-tid | Finansiering därutöver | Fördelar |
|----|--|---|---|
| | | system blir kostnaden något annat, men man måste i så fall kunna räkna hem förändringarna hos SL. | |
| 3 | Konkurrensneutrala system kommer att bedrivas i Samtrafikens regi. Begränsade externa resurser behövs för det initiala arbetet. Cirka 150.000 SEK för extern support till Samtrafikens insatser | Investering i en neutral plattform för distribution och försäljning av kollektivtrafikens olika produkter med ett mindre beroende av Linkon och SJ är ett relativt omfattande projekt. Erfarenheter från liknande projekt ger en bedömning i intervallet 50 till 100 MSEK. | Neutral tillgång till trafikutbudet är en nödvändig funktion i en avreglerad marknad. En samlad investering från en bransch med harmoniserade villkor kommer skapa en väsentligt bättre situation för resenärerna än om man avstår och överlåter detta till andra. Någon lönsamhetskalkyl på branschnivå är orimlig att göra. Där emot visar erfarenheterna från andra branscher att denna typ av system har ett betydande marknadsvärde. Genom att vara med i en samlad investering kan branschen eventuellt kunna räkna hem investeringen den vägen. En förhandlad affärsmodell där finansieringen klarläggs blir en viktig aktivitet att genomföra tidigt. |
| 4 | Europasamverkan. Här måste en mer detaljerad förstudie genomföras. Den externa kostnaden bedöms till max 500.000 SEK | Det blir med stor sannolikhet nödvändigt att upprätta en mer permanent europarepresentation. Ett antagande är att detta kommer kräva en driftsbudget i intervallet 1,5 till 3 MSEK per år. Åtagandet bör vara minst tre år, alltså 4,5 till 9 MSEK. | Nödvändigt för att vi ska kunna påverka den lagstiftning inom trafikområdet på EU-nivå som antas komma. Vår påverkan kommer också att minimera egna investeringar då vi i ett tidigt skede kan påverka beslut så att det bättre passar svenska förhållanden än vad som blir fallet annars. |
| 5 | Betalmedel Projektet i Fas 2 leder till att vi tillsammans med några andra branscher (ex Svensk Handel) specificerat våra krav på framtida betallösningar för mikrobe- | Vi antar att vi att vi väljer en kombination av mobiltelefonbetalning och betalkort av olika slag baserat på EMV/NFC-tekniken. Vi utgår vidare från att vi har gemensam upphandling av alla tjänster | Antag att vi kan sänka hanteringskostnaden i alla betalkanaler med 1 procent. Av en total försäljning idag på 13,5 mdr SEK blir besparingen 135 MSEK per år på branschnivå. Därutöver |

| PD | Finansiering i när-tid | Finansiering därutöver | Fördelar |
|----|--|---|--|
| | talningar och presenterat dem för betal-medelindustrin. Den externa kostnaden blir ca 1 150 000 SEK | och att migrationen sker över flera år. | tillkommer andra effektivitetsvinster såsom att slippa kontanter inget eget underhåll av utrustning etc. |
| 6 | Beslut fattas efter att resultatet av PD5 är klart. En bedömning är att denna analys kommer kosta cirka 800 000 SEK | | |

I tabellen ovan har vi i närtid endast gjort en bedömning av externa kostnader för specialister som idag inte finns anställda inom branschen. Vi antar att kostnaderna för interna resurser hos företagen i branschen absorberas av dem. Uppgifterna vad som krävs därutöver (mittenkolumnen) är spekulationer baserad på erfarenheter från liknande situationer. Det kommer krävas väsentliga investeringsbelopp för att uppnå en interoperabel framtida betallösning.

Ett beslut om att genomföra nästa steg i närtid (PD 1, 3, 4 och 5 samt övergripande projektledning) kräver cirka 4,9 MSEK i externa konsultarvoden och sträcker sig i tid fram till sommaren 2011.

9 Uppföljning

Då formerna och organisation för framdriften av hela programmet för fördubblingen inte är känt så finns här en generell rekommendation för hur uppföljningen ska gå till. Detta bör revideras när former och organisation är känt.

En löpande uppföljning av respektive projekt kommer göras av respektive projektledare genom månadsvisa rapporter till styrgruppen. Respektive styrgrupp kommer troligen att ha ett rapporteringskrav till en central funktion för hela fördubblingsarbetet.

Vi rekommenderar att alla projekten inom denna handlingsplan planeras och hanteras i ett IT-verktyg. Projektarbetet för framtagandet av denna handlingsplan har administrerats via Projektplatsen.se. Detta eller liknande internetbaserat verktyg (molntjänst) är en stark rekommendation. Verktöget ska tillåta att en programstruktur kan etableras så att man kan ha översikt över flera projekt i ett sammanhang. Det är troligt att de sex projekt som planen omfattar i realiteten kommer delas upp i underprojekt. Utan en konsolideringsfunktion försvåras uppföljningen.

I denna typ av verktyg kan med fördel även resursmässig och ekonomisk uppföljning att kunna hanteras. För nyckelpersoner som deltar i flera projekt är det viktigt att kunna säkerställa realistiska planer och tillgänglighet.

I tillägg till att följa upp genomförandet av projekten blir uppföljning av de effektmål som slutligen beslutas vid start av hela handlingsplanen. Då resultaten av de planerade effekterna kommer att uppstå i flera olika branscher och därmed ett stort antal företag måste effektmålen definieras i detalj. Flera ef-

effektmål är på lång sikt och måste kopplas till entydiga nyckeltal som mäts på ett enhetligt sätt i samtliga företag och organisationer. Följande uppställning är ett förslag på hur detta kan göras. Vi rekommenderar dock att styrgruppen initierar en särskild aktivitet som reviderar förslaget och säkerställer mätbarhet.

| Effektmål | Mått och mål | Metod |
|---|--|---|
| Att en samlad betallösning för kollektivtrafikbranschen är implementerad senast 2015. Med en samlad betallösning menas att de volymmässigt största produkter som finns i marknaden är att de ska fungera interoperabelt. Med detta menas att: <i>Resande med kollektivtrafik inom och mellan trafiksystem (med olika operatörer i ett eller flera geografiska områden) kan vid ett betalnings-tillfälle erhålla ett färdbevis för hela resan under en definerad tidsperiod.</i> | Mått: (Antal resor som genomförts med produkter som är tillgängliga för allmänheten och är interoperabla) / (totala antalet resor) Mål: 80 procent eller mer. | Alla företag som publicerar sitt utbud i databasen för trafikantinformation måste kunna redovisa detta. Revidering av metoder och processer ska kunna göras. |
| Kostnader för drift och underhåll per passagerarkilometer för den nya systemgenerationen av betallösningar ska vara signifikant lägre än motsvarande kostnader för 2010. | Mått: Direkta driftskostnader för system och relaterad hårdvara, personal och andra relevanta kostnader / total produktionsvolym Mål: Tydlig sjunkande trend | En tydlig definition av vad som avses med direkta kostnader och hur man ska avgöra vilken personal och andra resurser som hör till kostnadsmassan. Revidering av metoder och processer ska kunna göras. Produktionsmålet måste vara ett relativt mått, vi föreslår passagerarkilometer eller liknande. |
| Lösningen ska baseras på de betalmedel som är allmänt tillgängliga i samhället. Inga kontanter ska behövas vid betalning i fordon. | Mått: Betalningar (alternativt viseringar) som utförs med proprietära (icke generellt tillgängliga) medel / totalt antal betalningar. Mått: Lägre än 25 procent | Alla företag ska kunna näta med vilken metod betalning och/eller visering sker. Metoder som kräver att kunden/resenären måste ansluta sig, köpa eller på annat sätt koppla sig mot operatören, eller branschen räknas som proprietära. |
| Kundnöjdheten vad avser betallösningar ska uthålligt förbättras efter 2015 | Mått: Andel positiva omdömen Mål: mer än 50 procent nöjda eller bättre. | Kundenkäter med standardiserade frågor som alla aktörer använder i ett liknande sammanhang med samma periodicitet. |

HANDLINGSPLAN FÖR FRAMTIDA BETALLÖSNINGAR INOM
KOLLEKTIVTRAFIKEN – Förslag till styrgruppen för partnersamverkan (rev.)

| Effektmål | Mått och mål | Metod |
|---|--|---|
| Branschen (en majoritet) ska i en enkät som genomförs 2015 ge uttryck för att man anser att det finns ett betal-system (eller att det finns en trovärdig plan) som tillgodoser deras krav på neutralitet och ett neutralt agerande från den som tillhandahåller det | Mått: Andel positiva företag eller organisationer Mått: Mer än 50 procent nöjda eller bättre. | En enkät där man ber om en bedömning av implementerade eller planerade lösningar. |

10 Litteraturförteckning

Belin-Christmas-Munters. (2010). *Famtida betallösningar inom svensk kollektivtrafik - möjliga strategier*. Belin Consulting AB/Christmas Consulting Sarl. Stockholm: Svensk Kollektivtrafik.

IBM. (2010-10-25). *Analys av bussbranschens påverkan av ett gemensamt betalsystem*". Stockholm.

IFM-Project. (n.d.). *www.ifm-project.eu*. Retrieved from www.ifm-project.eu

SOU 2008:92. (2008, 10 1). Betänkande från Järnvägsutredningen 2. *Konkurrens på spåret*, 570. (J. Brandborn, Ed.) Stockholm, Sverige: SOU.

Regeringen 2009/10:200. (2010, 4 8). 2009/10:200. *Regeringens Proposition om ny kollektivtrafiklag*, 225. Stockholm, Sverige: Regeringen.

Rikstrafiken. (2010). *4193 Förstudie biljettboking*. Rikstrafiken. Stockhoom: Rikstrafiken.

11 Bilaga 1: Dagens betallösningar

11.1 Nationella betallösningar

11.1.1 Historik

Dagens betalsystem har sitt ursprung i första generationens betalsystem som implementerades hos ett antal trafik huvudmän och trafikutövare och som i vissa områden samverkade. I väst implementerade de tre huvudmännen Göteborgs Stadstrafik, Göteborgsregionens Lokaltrafik och Bohustrafiken ett gemensamt magnetkortsbaserat betalsystem från Prodata i Belgien. De fyra nordliga länen införde system från den svenska leverantören CPT Nordica och den danska leverantören Scanpoint levererade system till nio län från Örebro i norr till Skåne syd samt Swebus. Dessa system skapade interoperabilitet inom respektive kluster, primärt beroende på att det var en och samma leverantör av systemen.

Betalsystemen var proprietära och det saknades standards inom området, vilket ökade kostnaderna på grund av en dåligt fungerande konkurrens mellan alternativa leverantörer. Innan de nya systemen för den andra generationens system upphandlades enades därför branschen om en gemensam applikationsspecifikation – RKF-specifikationen²⁰. En öppen standard skulle öka konkurrensen och resultera i flera och billigare produkter för kunderna. Dessutom skulle en gemensam standard säkerställa en nationell interoperabilitet. Då även Danmark anslöt sig till specifikationen fanns också förutsättningar för Nordisk interoperabilitet. Nya kluster etablerades baserat på samordnad affärslogik och det fanns därmed inget behov av att använda en gemensam leverantör. Nationell interoperabilitet skulle säkerställas via RKF-specifikationen som samtliga trafik huvudmän förbundit sig att följa.

Klustret i väst förändrades i samband med regionsammanslagningen. Nu inkluderades Älvsborgs- och Skaraborgs län, som tidigare ingick i det s.k. Scanpoint-klustret. Detta resulterade i att den nya trafik huvudmannen Västrafik hade två olika betalsystem, något som de givetvis skyndsamt behövde åtgärda. Övriga delar av trafik huvudmännen i Scanpoint-klustret fördelades på två nya stora kluster, BIMS (Betalsystem i Mellansverige) och BIFF i de sydliga länen samt Östergötland, som valt att upphandla system i egen regi. I de nordliga länen fick de fyra huvudmännen, som tidigare haft CPT Nordica miljöer och där Norrbottens län köpt ett system från den norska leverantören Fara, en gemensam leverantör vid Faras köp av CPT Nordica.

²⁰ <http://www.svenskkollektivtrafik.se/Resekortet/Teknisk-specifikation/>

Leverantörer

Gul – Fara

Rosa & orange – Atron

Ljusblå – Vix-ERG (RKF)

Mörkblå – Vix-ERG (ej RKF)

Grön – Cubic



Det finns idag tre länsöverskridande kluster "Norra Sverige" [gula], BIMS [rosa, inklusive Tåg i Bergslagen] och BIFF[gröna] samt länsinterna system i Stockholm, Västra Götaland, Östergötland, Kalmar, Sörmland och Gotland. Vidare finns länsöverskridande produkter hos Tåg i Mälardalen (TiM) via SJs pendlarkort. Hela Sverige har idag fungerande betalsystem inom begränsade geografiska områden. För att uppnå interoperabilitet mellan dessa kluster återstår det att implementera en betydande del ny funktionalitet i de befintliga systemen. Alternativet är att migrera till nya plattformar (exempelvis Sörmlands län eller Waxholmsbolaget) eller att fatta beslut om investering i andra generationens betalsystem. Det återstår därför flera år innan hela Sverige har interoperabla RKF-baserade system.

En tidskritisk komponent vid övergången från första till andra generationens system var att befintliga system började bli gamla och dyra att underhålla. Vissa produkter hade slutat tillverkas och säkerheten i de magnetkortsbase-
rade systemen hade visat sig undermålig.

De nya betalsystemen har varit en utmaning på många sätt. Det har varit tekniska problem, leveransförseningar, nya affärsregler och försäljningsvillkor samt stor medial uppmärksamhet. Utöver detta har det bl.a. införts kontantstopp vilket förändrade spelplanen för projekten. Lagar och regelverk är inte heller anpassade till de nya systemen, vilket också resulterat i förändringar i hantering av viss information.

Den andra generationens betalsystem definierades i slutet av 1990-talet med första systemet i drift 1999, SJs Pendlarkort på Tåg i Mälardalen. Västtrafik började med skolkort under 2005 och därefter följde SL, de nordliga länen, BIFF, Östgötatrafiken och Kalmar. BIMS påbörjar implementering 2011 och befintliga investeringar i de svenska betalsystemen kommer inte att vara helt driftsatta förrän **tidigast** 2013. Vidare pågår successivt vidareutveckling och uppgradering av systemen som idag är implementerade.

11.1.2 Gemensam standard

Samtliga svenska betalsystem i den andra generationen, bygger idag på RKF-specifikationen och Mifare Classic kort. Mifare är en kortfamilj som är vitt utbredd och som tillverkas av samtliga kortleverantörer. De flesta systemen använder Mifare Classic 1k kort medan några har valt att använda Mifare Classic 4k. I båda fallen använder dock systemen RKF-1k applikationer. Trots att systemen är utvecklade med samma grundspecifikation för kortapplikationen har olika "dialekter" av denna specifikation används, vilket resulterar i att systemen inte är fullt kompatibla.

Utvecklingen av RKF-specifikationen har medfört att det idag finns ett urval av leverantörer med utrustning, som kortläsare och handterminaler och det är också möjligt att köpa produkter från olika leverantörer till sitt betalsystem. Dock kvarstår mycket arbete med att standardisera protokoll mellan utrustningar innan systemen kan sägas ha en öppen arkitektur och där det är möjligt att fritt blanda utrustning från flera leverantörer.

RKF-specifikationen som en garant för framtida interoperabilitet, fick över tiden underordnad prioritet. I takt med att projekten fick ändrade förutsättning prioriterades lösning av dessa problem, på bekostnad av en gemensam tolkning av RKF-standarden. Denna prioritering gäller även idag då flera system fortfarande inte är helt implementerade.

Säkerheten i Mifare Classic korten diskuterades flitigt efter att ett holländskt universitet 2007 lyckats knäcka säkerhetskoden på kortet. Detta fick dock ingen större kortsiktig effekt på marknaden då betalsystemen har flera andra säkerhetsspärrar i sina "backoffice" system. Det har nu utvecklats alternativ till Mifare Classic och kunderna kan i sin långsiktiga strategi migrera till dessa alternativ.

De svenska betalsystemen använder idag olika versioner av RKF-specifikationen vilket är ett tekniskt problem för interoperabilitet. Ett annat problem är att huvudmännen har olika affärsregler, produkter och prisstrukturer. Samtliga system har däremot grundläggande funktioner för clearing (fördelning av intäkter och underskott), vilket också är en förutsättning för interoperabilitet.

11.2 Internationella betallösningar

11.2.1 Standardiserade biljettsystem för lokal/regional trafik

I Europa pågår sedan flera år en samverkan kring nationella standardiseringar i några olika grupperingar som idag tillämpas i större eller mindre omfattning

- CALYPSO - en samverkan baserad på fransk utveckling - tillämpas i flera regioner²¹
- ITSO – samverkan i UK (exkl. London)²²
- VDV-KA – samverkan i Tyskland ²³
- TLS – nationellt system i Holland
- OTLIS – regionalt system i Lissabon-regionen²⁴
- HB 206 – norsk standard för biljettsystem²⁵

Utöver dessa system finns ett stort antal system i drift som är mer eller mindre kompatibla med de standards som redovisas ovan. Exempel på sådana system är Oyster-card i London.

11.2.2 Europeisk samverkan - IFM projektet

Inom EU-projektet IFM (Integrated Fare Management)²⁶ har också förutsättningar och krav på samordnade betalsystem studerats och förslag till framtida inriktning för utvecklingen på Europeisk nivå tagits fram som stöds av kollektivtrafikbranschen. IFM projektet redovisade slutrapport våren 2010 och en fortsättning med tillämpning och demonstration diskuteras f n.

2009 sammanställde IFM projektet - (www.ifm-project.eu) - en jämförelse mellan samordnade system och gjorde också en bedömning av de olika systemens förutsättningar för att utgöra grund för Europeisk samverkan. Slutsatserna var att systemen Calypso, ITSO och VDV KA har goda förutsättningar för en interoperabilitet. Inom IFM-projektet har rekommendationer nåtts om hur en fortsatt utveckling kan ske för att uppnå en europeisk interoperabilitet och diskussioner pågår om en fortsättning av en gemensam utveckling – IFM 2

IFM projektet har visat på en möjlighet att stegvis utveckla en europeisk samverkan med en kortsiktig utveckling baserat på en multi applikationsplattform med nedladdningsbara lokala applikationer baserat på uppdaterade EU IFM standards för att på längre sikt utveckla gemensamma EU-IFM applikationer.

Utvecklingsmöjligheter enligt IFM slutrapport sammanfattas i nedanstående bild

²¹ <http://www.calypsosystem.com/>

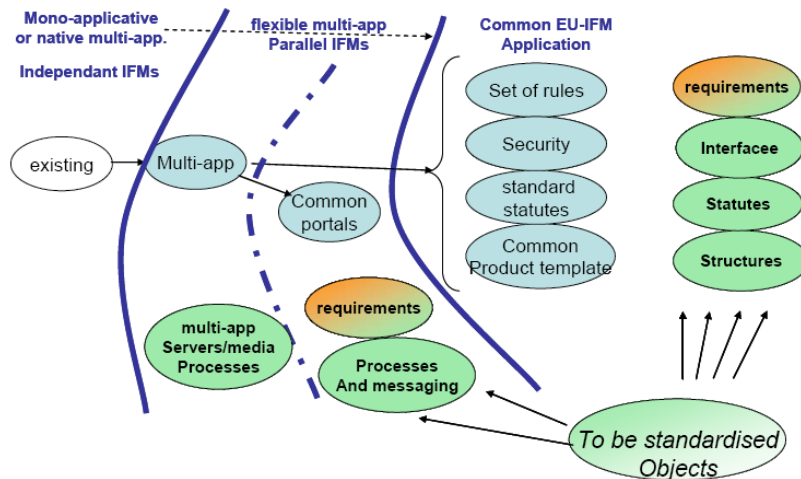
²² <http://www.itso.org.uk/>

²³ <http://www.eticket-deutschland.de/>

²⁴ <http://www.otlis.com.pt/> (portugisiska)

²⁵ <http://www.vegvesen.no/attachment/69889/binary/34517>

²⁶ <http://www.ifm-project.eu/>



11.2.3 Standardisering inom järnvägssektorn

Inom järnvägssektorn pågår ett omfattande standardiseringsarbete inom EU:s regi. Ett förslag till inriktning har presenterats i oktober 2010 och omfattar i första hand långväga tågtrafik (TEN). Utveckling föreslås ske i tre faser, design, utveckling och införande med sikte på införande 2015-2016. En långsiktig utveckling kommer sannolikt kräva en samordning av standardisering inom järnvägssektorn och övrig kollektivtrafik vilket framgår av ett uttalande från EU-kommissionen hösten 2010:

11.2.4 Standardiseringsarbete inom CEN och ISO

Inom den europeiska standardiseringsorganisationen CEN liksom internationella organisationen ISO pågår arbete med standardisering som också berör betalsystem. Bland annat omfattas standard för kontaktlösa kort som används idag. Ett standardiseringsarbete pågår också med banksektorn.

11.2.5 Generella betalsystem och användning i kollektivtrafik

Utveckling av kortbetalningar för småbelopp och användning av kontaktlösa media är under stark utveckling internationellt och där t ex MasterCard idag har >80 milj kort i användning globalt. Utveckling av dessa med möjlighet att i större utsträckning kunna lägga till kollektivtrafikapplikationer (d.v.s. skriva information) bygger på att prisberäkningar och avräkningar sker i backoffice.

Denna utveckling kan ge förutsättningar för generella betalsystem för kollektivtrafik men inte helt ersätta särskilda (lokala) kollektivtrafikkort. I London (TfL) har man planerat att överföra Oyster-card funktion till ett generellt betalmedel baserat på en global EMV-standard för kontaktlösa betalningar. Detta sker i samarbete med EMV primärt MasterCard och VISA och mobiloperatörer. Prisberäkningar med mera flyttas till back-office med "konto-belastning" i efterhand. De nuvarande bankkortet för småbetalningar har i t ex England en maxgräns på £15 vilket möjliggör användning för enstaka betalningar medan köp av mer komplexa produkter (periodkort med mera) kräver betalning via chip och pin.

Dessa betalsystem kommer dock inte att helt ersätta kravet på att också tillhandahålla specifika kollektivtrafikkort men dessa kan sannolikt utnyttja gemensam teknik baserat på generell EMV-standard med utrymme för utnyttjande av lokala applikationer.

12 Bilaga 2: Uppdragsbeskrivning

12.1 Uppdrag – Fas 2

Med utgångspunkt från resultatet av arbetet i fas 1 och de kompletteringar som diskuterats och beskrivs i nedanstående uppdrags specifikation, ges Belin Consulting AB i uppdrag att fortsätta arbetet med att ta fram en handlingsplan för införande av framtida betallösningar för kollektivtrafiken.

Uppdraget innebär att utarbeta en konkret handlingsplan som underlag för beslut om genomförande av förbättringar av befintliga betalsystem på kort och medellång sikt (1-3 år) och om införande av nya betallösningar på längre sikt. Handlingsplanen, som avser framtida betallösningar, skall ses i ett "hela resan-perspektiv" där information och produktutbud också ingår. Det är också angeläget att finna möjliga angreppssätt för skolskjuts, färdtjänst och sjukresor.

Åtgärderna ska över tid bidra till att kollektivtrafiken kan utvecklas i riktning mot visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle och till att det blir möjligt att nå målet om ett fördubblat kollektivtrafikresande till 2020 och en fördubblad marknadsandel på lite sikt.

12.1.1 Handlingsplanen

Handlingsplanen ska byggas upp logiskt med utgångspunkt från resenärernas behov och ska därför ha följande struktur:

1. Nuläge

Sammanfattning av kunskapsläget efter arbetet i fas 1 samt ytterligare kunskaper/information som kan ha tillkommit sedan rapporten färdigställdes. Bland annat ska analysen av de internationella erfarenheterna kompletteras samt resultatet från Rikstrafikens förstudie avseende kartläggning av vilka krav och önskemål medborgare har när det gäller bokning, beställning, betalning och visering av biljetter. Det kan även krävas kompletterande undersökningar för att säkrare klarlägga behov och resenärsvärderingar.

2. Vision och värdegrund

Den etablerade och i branschen accepterade visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle och branschens övergripande mål om en fördubblad marknadsandel ställer krav på samsyn och gemensamma värderingar inom ett antal områden relaterade till betalsystem. Dessa skall beskrivas och nödvändiga åtgärder inarbetas i handlingsplanen.

3. Syfte/avgränsningar och strategiska val/framgångsfaktorer

Beskrivning av vad som måste göras när det gäller utvecklingen av befintliga betalsystem och införande av nya betallösningar för att det ska bli möjligt att ta gemensamma steg för branschen i riktning mot visionen. Inriktningen ska vara att framtida betallösningar ska:

- möta resenärernas behov av snabba, smidiga och säkra transaktioner;
- gälla såväl upphandlad som kommersiell trafik såväl inom som mellan län;

- kunna utnyttjas av alla kollektivtrafikföretag och gälla de väsentligaste typerna av kollektiva färdmedel i ett "hela-resan" perspektiv;
- kunna användas av de grupper av medborgare för vilka samhället har ett särskilt ansvar;
- i första hand bygga på den internationella utvecklingen av standardiserade kontaktlösa lösningar baserade på en vedertagen och långsiktigt stabiliserad infrastruktur, och
- beakta rimliga behov av statistik- och uppföljning

Givet dessa strategiska val identifiera vilka kritiska framgångsfaktorer som utgör grunden för att fastställa mål och den strategiska prioriteringen av åtgärder.

4. Mål

Beskriva och visualisera vilka mål för betalsystemets funktion som ska gälla på kort och medellång samt lång sikt. Det gäller kund/resenärsmål, effektivitetsmål, mål för utveckling och förnyelse samt ekonomiska mål. Det ska vara mål som är relevanta, realistiska, enkla att följa upp och som balanserar varandra.

5. Konkreta aktiviteter/åtgärder för att nå målen

Beskrivning av konkreta åtgärder ska dokumenteras i särskilda projektdirektiv. Det handlar dels om åtgärder som redan genomförts eller behöver genomföras relativt omgående för att nå snabb förbättringseffekt på befintliga betalsystem, dels om åtgärder som behöver påbörjas redan nu som förberedelse för införande av nya betallösningar längre fram. Genomförandetiden för projekten varierar mellan några månader och flera år.

För samtliga projekt ska ett projektdirektiv upprättas som anger start- och sluttid, förslag på vem som är ansvarig och bedömd resursåtgång. Vidare ska konsekvenser redovisas vad gäller resenärsnytta, effektivitet mm genom att tydliga effektmål anges i tillägg till de specifika projektmålen, i de fall detta är möjligt.

I handlingsplanen kommer det att ingå tre olika typer av aktiviteter enligt följande:

1. Aktivitet som kan planeras och startas omgående och beräknas vara klart innan handlingsplanen publiceras.
2. Aktivitet som endast kommer generera en plan (projektdirektiv) för senare uppstart
3. Aktivitet som för att kunna planeras och genomföras behöver ytterligare arbete i form av en förstudie, för att sedan kunna genomföra arbetet för att generera handlingsplanen

Givet vad som kom fram i Fas 1 och ambitionerna i denna uppdragsbeskrivning kan följande åtgärder handlingsplanen förutses:

| Aktivitet | Beskrivning |
|--|--|
| 1. Nuläge | <p>Nulägesbeskrivning sammanställs baserat på befintliga dokument och ska utöver material från Fas 1 även omfatta de internationella erfarenheterna av betallösningar.</p> <p>De krav som marknaden och kunder ställer på en framtida betallösning ska identifieras. Källa till detta är i första hand Rikstrafikens pågående förstudie avseende kartläggning av vilka krav och önskemål medborgare har när det gäller bokning, beställning, betalning och visering av biljetter. Om så krävs kan det vara nödvändigt med ytterligare marknadsanalyser.</p> |
| 1. Vision, strategiska val/framgångsfaktorer och mål | <p>Beskriva branschens vision, strategival och mål. Detta görs i några work-shops med projektmedlemmar och utvalda personer från branschen. Resultatet kommer löpande förankras i en bredare referensgrupp inom ramen för Fördubblingsarbetet.</p> |
| 2. Harmonisering | <p>Delta i det branschövergripande arbetet med att harmonisera de definitioner och begrepp som är nödvändiga för fördubblingsarbetet, genom att definiera vilka parametrar/generiska produktvillkor i ett betalsystem som är nödvändiga för en fungerande interoperabilitet.</p> |
| 3. Ökad interoperabilitet i närtid | <p>Med utgångspunkt från ett samlat harmoniseringsförslag och mål beträffande interoperabilitet ska ett konkret förslag tas fram på vilket sätt befintliga betalsystem kan förändras för att säkerställa ökad förmåga till interoperabilitet. Härvid ska behovet av eventuella interimslösningar övervägas.</p> |
| 4. Konkurrensneutrala system | <p>Redovisa konkret förslag till hur konkurrensneutrala system för distribution, försäljning och avräkning kan tillhandahållas. Detta är särskilt viktigt för att resenärerna ska få information om resmöjligheterna utan leverantörernas påverkan.</p> |
| 5. Kompletterande färd sätt | <p>Beskriv hur betalsystemet kan användas för ett sömlöst resande där kompletterande färd sätt ingår som en del i kollektivtrafikresan.</p> |
| 6. EU engagemanget | <p>Utarbeta konkret förslag till hur branschen kan påverka och hur man ska involvera sig i arbetet med nya betallösningar för kollektivtrafik inom EU och utvecklingen av en europeisk standard som nya betallösningar kan byggas på. I detta ingår även omvärldsbevakning och benchmarking vad gäller olika betallösningar internationellt.</p> |
| 7. Betalmedel | <p>Utarbeta en mellan kollektivtrafikbranschen och olika intressenter inom andra branscher gemensam strategi för implementering av nya samordnade betallösningar. Härvid ingår även att ställa tydliga krav på banker och betalkortsföretagen att bidra till att lösa behovet av mikrobetalningar för samhället i stort. Strategin ska bygga på att utvecklingen inom nya teknikområden såsom kontaktlösa kort, mobiltelefonbetalningar och liknande kan utgöra en stabil plattform för långsiktiga investeringar som krävs för att tillgodose kundernas och trafikföretagens behov.</p> |
| 8. SMS betalning | <p>Utarbeta ett avtalsförslag för tjänsten SMS-biljett tillsammans med mobiloperatörerna. Avtalet skall kunna användas av och underlätta tillträde för befintliga och tillkommande trafikföretag och mobiloperatörer. Arbetet måste vara avslutat så att avtal kan tecknas från och med 2011-06-30, då flertalet befintliga avtal upphör att gälla. I sammanhanget ska gällande konkurrensregler beaktas.</p> |
| 10. Förbered avregleringen | <p>Utarbeta principer och avtalsstruktur för hur nya aktörer inom kollektivtrafiken ska få tillgång till befintliga och nya betallösningar som underlag för etablering och utveckling av egna tjänster som en följd av att kollektivtrafikmarknaden öppnas för konkurrens den 1 januari 2012.</p> |

12.1.2 Genomförandeorganisation

Genomförandet av handlingsplanen kommer att ställa höga krav på alla involverade aktörer. Förslag ska lämnas på lämplig organisation och ansvarsfördelning.

6. Ekonomiska konsekvenser/finansiering

De ekonomiska konsekvenserna av förslagen/åtgärderna i handlingsplanen ska så långt som möjligt bedömas särskilt. Det handlar om driftkostnader, nya investeringar och hantering av befintliga investeringar som eventuellt måste skrivas av både hos offentliga och privata aktörer.

7. Uppföljning

Metod och process för uppföljning av handlingsplanerna skall redovisas.

12.1.3 Projektorganisation FAS 2, budget och tidplan

En särskild projektorganisation bildas bestående av Belin Consulting AB som projektledare (SB) samt med följande resurspersoner:

- Magnus Arnström (MA), Resekortet i Sverige AB
- Gerhard Wennerström (GW), Samtrafiken AB
- Stenerik Ringqvist (SR), Svensk Kollektivtrafik
- Charlotte Rosengren Edgren (CRE), Svensk Kollektivtrafik
- Gösta Ahlberg (GA), Ahlviser AB, projektledare för "Harmonisering – Enhetliga definitioner och begrepp inom kollektivtrafiken"
- Björn Boldt-Christmas (BBC), Christmas Consulting Sarl.
- XX, Trafikverket

Inom ramen för projektledning ryms även en löpande kvalitetssäkring. Då olika grupper, med olika bemanningar arbetar, ökar kraven på koordinering, beroendeanalys och resultatharmonisering. Ett kontinuerligt kvalitetsarbete kommer därför bedrivas inom ramen för projektledarens uppdrag.

En eller flera referensgrupper ska utses av Partnerskap för en fördubblad kollektivtrafik.

Regelbunden redovisning och förankring ska ske till referensgrupperna. Det står projektledaren fritt att inrätta expertgrupper för kvalitetssäkring inom ramen för de olika delaktiviteterna. Löpande information om innehållet i handlingsplanen kommer att lämnas till berörda företag. Detta för att säkerställa att utveckling och aktiviteter hos företagen kan koordineras och optimeras.

Slutresultatet av detta uppdrag ska redovisas i en samlad handlingsplan. Avsikten är att handlingsplanen därefter ska bli föremål för remissbehandling under vintern så att branschen därefter, i så god tid som möjligt före den nya kollektivtrafiklagens ikraftträdande, ska kunna fatta beslut om hur framtida betallösningar för kollektivtrafiken bör se ut på kort och lång sikt och vilka åtgärder som ska genomföras.

12.1.4 Kostnader

Kostnaderna för de angivna resurspersonerna inklusive omkostnader för dessa belastar berörda företag/organisationer. Eventuella ytterligare externa analyser, exempelvis en marknadsanalys, måste finansieras i särskild ordning om den totala budgeten inte räcker till. Projektledaren kommer inom ramen för

fastställd budget anlita Björn Boldt - Christmas och eventuellt ytterligare personer om så krävs för att fullfölja uppdraget.

Kostnaderna för arbetet i Fas 2 som utförs av Belin Consulting AB (inkluderar Christmas Consulting Sarl) har reglerats i särskilt avtal. Belin Consulting kan komma att genomföra ytterligare specifika aktiviteter utanför ramen för Fas 2 men inom ramen för Fas 3. Kostnader för aktiviteter i Fas 3 ingår inte i uppdraget utan måste upphandlas och avtalas i särskild ordning.

Kostnaden för resterande aktiviteter kan inte beräknas exakt i nuläget. Parterna bedömer dock att den totala budgeten är tillräcklig för att rymma dessa uppdrag

Den totala budgeten hanteras av styrgruppen och projektledaren lämnar förslag på hur medlen ska användas och ansvarar för att alla beslut rymms inom de ramar som finns tillgängliga. Uppföljning sker löpande i styrgruppen.

12.1.5 Arbetsplan/Tidplan

Arbetet i Fas 2 kan påbörjas den 1 november 2010, under förutsättning att planerade resurser är tillgängliga i tillräcklig omfattning, och beräknas att kunna avslutas den 1 februari 2011 i och med att en handlingsplan är publicerad.

Handlingsplanen ska vara klar i en första version i december 2010 och diskuteras med berörda parter under januari. En slutversion i ett kommunikativt format publiceras den 1 februari. Vissa av projekten i handlingsplanen kommer att ha påbörjats och kommit olika långt när handlingsplanen är klar, men samtliga kända aktiviteter kommer beskrivas i dokumentet.

Efter inledande uppstartsaktiviteter kommer ett antal workshops att genomföras med såväl projektgruppen som med bredare grupper. Varje projektmedlem kommer dessutom få utpekade ansvar för framtagande av projektdirektiv och för dessa nödvändiga underlag. Innan arbetet fokuseras på projektdirektiven kommer två workshops med fokus på vision, mål och strategier genomföras. Detta omfattar även en förankringsrunda med styrgruppen för Fördubblingen.

Första steget blir att i några workshops utarbeta nuläge, vision, syfte/strategival och mål. Därefter kan konkreta projektdirektiv utarbetas samt där så är möjligt aktiviteten startas.

13 Bilaga 3: Status för rekommendationer från Fas 1

I Fas1 redovisades tillgängliga alternativ som krävdes för branschen att skulle komma vidare med framtida betallösningar (Slutrapport framtida betallösningar). Utgångspunkten var insikten att trafikhuvudmännens befintliga biljettsystem inte har förmågan till interoperabilitet i önskvärd omfattning. Frågan branschen stod inför var "vilka alternativ har vi för att ta oss vidare"? Rapporten delades in i två avsnitt: iakttagelser och rekommendationer.

Nedan har vi sammanställt dessa avsnitt, kompletterat med vår värdering i vid publiceringen av handlingsplanen.

| Nr | Iakttagelser i maj och juni 2010 | Rekommendation i juli 2010 | Handlingsplan i december 2010 |
|----|--|---|---|
| 1. | Den nya lagstiftningen ställer nya krav på hur kollektivtrafikföretagen ska agera och regeringen är i propositionen tydlig på att man förväntar sig att branschen utvecklar samordnade betallösningar. | Håll fast vid målet om samordnad betallösning, arbeta uthålligt och långsiktigt – det här kommer ta tid. | Rekommendationen kvarstår |
| 2. | Det tar minst fem år innan något användbart kommer ut ur aktiviteterna som för närvarande pågår i Europa. Det medför att hjälpen från det hållet kommer vara begränsad i närtid. | Initiera ett kraftfullt engagemang i pågående arbete på europeisk nivå för att kunna påverka nästa generation av system. Detta arbete kommer att utgöra basen i nästa generation betalsystem. | Rekommendationen kvarstår med tillägget att fokusera mer på den snabba utveckling som sker med generella betalmedel för mikrobetalningar. Särskilt intressant blir att följa utvecklingen i London. PD5 |
| 3. | Dagens systeminvesteringar inom kollektivtrafiken är för stora för att snabbt avskrivs – de måste användas under sin ekonomiska livslängd innan nästa systemgeneration kan tas i bruk, vilket ligger minst fem år fram i tiden | Samverka med relevanta aktörer för att säkerställa att kollektivtrafikens krav tillgodoses i områden såsom betalkort, mobilteknologi mm | Rekommendationen har förstärkts väsentligt i samband med de initiala kontakterna med banker, kortföretag, Riksbanken och några mobiloperatörer. PD5 och PD6 |
| 4. | Behovet av interoperabilitet är löst för de volymmässigt största flödena (största städerna). Volymerna i övriga delar av landet kan nuvarande läge inte motivera stora investeringar för att uppnå full interoperabilitet. | Definiera en gemensam rimlig målbild vad avser interoperabilitet. Genomför därefter en gapanalys för de befintliga systemen för att se om det till rimliga kostnader går att förflytta dessa så att ökad interoperabilitet kan nås innan en ny systemgeneration kan ersätta dagens. | Rekommendationen kvarstår , men tidplanen behöver anpassas även till utvecklingen av betalmedelsprojektet. Visar det sig att det finns möjligheterna att övergå till EMV-baserade lösningar så blir ytterligare investeringar för att uppnå förbättrad interoperabilitet tve- |

HANDLINGSPLAN FÖR FRAMTIDA BETALLÖSNINGAR INOM
KOLLEKTIVTRAFIKEN – Förslag till styrgruppen för partnersamverkan (rev)

| Nr | Iakttagelser i maj och juni 2010 | Rekommendation i juli 2010 | Handlingsplan i december 2010 |
|----|---|---|---|
| | | Värdera om man ska aktivera en kortsiktig (föga sofistikerad) lösning för interoperabilitet mellan nuvarande kluster av system | sam. PD2 Rekommendationen kvarstår INTE . Det är inte motiverat att implementera en tillfällig nationell teknisk lösning då den interoperabilitet som redan är etablerad är tillräckligt. Fortsatt regional utveckling kommer givetvis att fortsätta. |
| 5. | Stora brister i harmonisering mellan regioner och mellan operatörer vad avser generella produktvillkor som rimligen borde kunna gälla på nationell nivå. | Inled omedelbart ett harmoniseringsarbete kring de generella produktvillkoren och övriga viktiga parametrar i branschen. Detta är grunden för allt framtida arbete med betallösningar. | Rekommendationen kvarstår och anses vara helt avgörande för framgång. Gör branschen inte detta så finns det ingen anledning att bibehålla målet om ett nationellt betalsystem. PD1 |
| 6. | Samtrafiken är en underskattad tillgång som kan göra stor nytta för branschen om rätt förutsättningar kan skapas för ett neutralt agerande. | Etablera en neutral plattform för distribution och försäljning baserad på Samtrafikens. Avtala med SJ om en konkurrensneutral tillgång till nyckelsystem för försäljning och bokning. | Rekommendationen kvarstår och har förstärkts efter ytterligare klargörande av SJ:s position. Branschen måste säkerställa att Samtrafiken självständigt kan etablera denna plattform. Det betyder att investeringar i gemensamt system för distribution, försäljning och avräkning behöver initieras. PD3 |
| 7. | Den framtida konkurrenslogiken är delvis odefinierad vad avser tillgång till dagens infrastruktur och särskilt de system som finns för betalning och passerkontroll redan idag. Hur ska branschen hantera integrationen av nya aktörer, som samarbetspartners eller konkurrenter? | Branschen bör agera proaktivt inför avregleringen vad avser hur nya aktörer ska få tillgång till befintliga betallösningar och andra relevanta system. Denna rekommendation kommer att hanteras i ett särskilt projekt och omfattas därför inte av denna handlingsplan. | Rekommendationen kvarstår . Ett särskilt projekt för Marknadstillträde har etablerats under ledning av Lars Bull, vd Värmlandstrafiken AB. Därför utgår aktiviteterna ur denna handlingsplan. |

Det är mot bakgrund av dessa rekommendationer som handlingsplanen har byggts upp. De inbördes beroendena och när i tiden de ska genomföras redovisas i avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla..**