

Bakgrund tillkommande RKM i biljettsystemet

Under samtal med andra trafikhuvudmän i Sverige har det framgått att det finns ett intresse att gå in i den samverkan som idag finns mellan Skånetrafiken, Blekingetrafiken och Östgötatrafiken rörande utveckling av biljettsystem för kollektivtrafiken.

Att utöka samverkan har många positiva effekter. Nedan är några exempel:

- Att dela kostnaden för den framtida digitala utvecklingen ger oss **bättre möjligheter att hushålla med skattebetalarnas pengar**.
- Genom samverkan kan vi bibehålla en **hög innovationstakt** i utvecklingen, trots kärva ekonomiska tider.
- Genom samverkan skapar vi en mer stabil och långsiktig **uthållig finansiering** av utvecklingen.
- Vi får möjlighet att dra nytta av erfarenheter och kunskaper från många fler och från olika delar av landet i **innovationen av nya tjänster**.
- Vi kan se möjligheter till **datadrivna tjänster** där vi kan lära oss av varandra, kanske tom samutnyttja varandras data.

Utöver dessa positiva effekter så ligger det ett förslag kring framtagandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Skulle Skånetrafikens biljettsystem delas av flera trafikhuvudmän i Sverige skulle frågan om utvecklingen av detta gemensamma system ställas i ett annat ljus. Om redan merparten av trafikhuvudmännen har ett system skulle det vara logiskt att vidareutveckla detta. Något som skulle vara bra för Skånska skattebetalare samt vara ekonomiskt fördelaktigt.

Dagens samverkan

Syftet med dagens samverkan är att tillsammans skapa framtidens biljettsystem där vi sätter enkelhet och kunden i fokus. Alla gemensamma kostnader delas mellan parterna som ingår i samverkan. Inom samverkan finns flera olika forum som adresserar olika delar av samverkan och det högst styrande organet för samverkan är Ägarforum.

Ägarforum

Ägarforum sätter mål och visioner för samarbetet, samt beslutar om prioriteringarna för samverkans gemensamma roadmap. Utvecklingsplan, budget och projektuppföljning ligger på denna grupp att följa upp.

Ägarforumet består av försäljningscheferna från respektive part och ordförande för forumet är Skånetrafiken. Parterna skall sträva efter att fatta beslut i konsensus. För de fall där konsensus inte kan uppnås har ordförande vetorätt.

Rådighet i samverkan

Då samverkan rör Skånetrafikens biljettsystem är det alltid Skånetrafiken som måste godkänna förändringar och anpassningar i systemet. Parterna som ingår i samverkan har en exklusiv rättighet att använda systemet och ändra det för eget bruk, men får inte dela med sig till andra utan Skånetrafikens godkännande. Hela biljettsystemet och dess immateriella rättigheter ägs och förvaltas av Skånetrafiken. Oberoende av hur många trafikhuvudmän som tillkommer i samverkan så har Skånetrafiken total rådighet över systemet.

Dagens modell för fördelning av kostnader

Grunden till den samverkan som finns idag regleras i beslut fattat av kollektivtrafiknämnden 2018-03-

23.

Modellen bygger på en fördelningsnyckel som reglerar fördelningen av kostnader. Nedan beskrivs detta i detalj.

Nuvarande fördelningsnyckel

Tillkommande samarbetsparter har betalat en inträdesavgift för nedlagda kostnader för att delta i utvecklingen av det nya biljettsystemet. För följande år fördelas utvecklingskostnaderna för systemet enligt en fördelningsnyckel som baseras på omsättning för respektive län.

Nuvarande inträdesavgift

Bolag/förvaltning som tecknat samarbetsavtal om utveckling av biljettsystem har betalat en inträdesavgift som baseras på de, vid avtalets tecknande, av Skånetrafiken och övriga parter nedlagda kostnaderna.

Fördelning av löpande utvecklingskostnader

Varje bolag/förvaltning som tecknat samarbetsavtal om utveckling av biljettsystem bidrar till de löpande kostnaderna för utveckling av den gemensamma kärnan (den funktionalitet som alla parter behöver). Vid fördelning av kostnaderna görs avdrag för de resurser nytt bolag/förvaltning har bidragit.

Juridiska läget

När kollektivtrafiknämnden tog beslut om "Samarbete nytt biljettsystem", Diarienummer 1704093, den 23 mars 2018 lutade man sig på Lagen om Offentlig Upphandling i enlighet med § 3.17 & § 3.18. Förenklat definieras här förutsättningarna för att ingå en samverkan mellan offentliga förvaltningar samt förutsättningarna för hur dessa samarbete skall fungera regleras.

Det var med dessa förutsättningar som vi kunde teckna avtal och ingå samverkan med Blekingetrafiken och Östgötatrafiken, helt i enlighet med Lagen om offentlig upphandling, och kostnaderna betalades i enlighet med den beslutade fördelningsnyckeln.

Då intresset under våren varit stort för vårt biljettsystem har vi gjort en förnyad prövning av det juridiska läget och idag gör våra jurister en annan tolkning.

Våra jurister gör idag tolkningen att samverka och fördela löpande utvecklingskostnader är förenligt med Lagen om offentlig upphandling men att ta betalt i form av en inträdesavgift inte har stöd i Lagen om Offentlig upphandling. Bakgrunden till denna nya tolkning är att juristerna menar att förutsättningarna nu har ändrats då vi idag har ett färdigt system.

Mot bakgrund av detta är det således inte möjligt för nya trafikhuvudmän att ingå samverkan med oss utan att bryta mot Lagen om Offentlig upphandling. Därför behöver en ny ersättningsmodell tas fram. I förslaget ersätts inträdesavgiften med en systemanpassningsavgift.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Med anledning av den förändrade tolkningen behöver vi göra justeringar för att möjliggöra inträde av fler trafikhuvudmän i vår samverkan.

Förslaget är att ersätta den inträdesavgift som finns idag med en systemanpassningsavgift.

Systemanpassningsavgift

När fler aktörer kommer in i samverkan kommer delar av systemet behöva att anpassas för att inkludera den nya aktören. Vissa systemstabiliserande åtgärder kommer också att bli nödvändiga.

Då storleken på trafikhuvudman inte har någon betydelse vid anpassning av systemet kommer denna kostnad inte att baseras på fördelningsnyckeln utan utgöra en fast kostnad.

När en ny trafikhuvudman tillkommer görs en analys för att skapa en bild av vad som behöver göras på respektive sida. Målet med samverkan är att skapa ett gemensamt system. Därför är strävan att göra minimalt med specialanpassningar för enskilda trafikhuvudmän. Vid behov av unika specialanpassningar, som inte ligger i linje med samverkans mål och visioner, bekostas dessa av den inträdande trafikhuvudmannen.

Förslaget innebär att kollektivtrafiknämnden beslutar om en systemanpassningskostnad om minst 7 miljoner kronor. Beroende på komplexiteten i integrationen av en ny trafikhuvudman kan denna summa behöva justeras upp. Kollektivtrafiknämnden ger trafikdirektören i uppdrag att ansvara för sådan justering.

Skånetrafiken har under våren utfört en djupgående analys av det befintliga biljettsystemet i syfte att skapa en bild av komplexiteten i att integrera fler trafikhuvudmän. Denna analys har även tagit hänsyn till vilka systemstabiliserande åtgärder som behöver göras för att säkerställa systemets drift idag och i framtiden. Denna analys tillsammans med erfarenhet från integration av Blekingetrafiken och Östgötatrafiken visar att 7 miljoner är kostnaden för att integrera fler trafikhuvudmän.

Systemanpassningskostnaden

Systemanpassningskostnaden har nedanstående ingående delar:

Systemanpassningar	3 000 000 kr
Systemstabiliserande åtgärder	2 000 000 kr
Analys	500 000 kr
Kompetensöverföring	500 000 kr
<u>Anpassningar av support och drift</u>	<u>1 000 000 kr</u>
Totalt:	7 000 000 kr

Systemanpassningar

För att kunna ta in fler trafikhuvudmän i vårt system behöver detta sättas upp och konfigureras.

Anpassningar behöver göras i databaser, samt att konfigurera systemet så att det möter de krav och den funktionalitet som önskas av den tillkommande trafikhuvudmannen.

Systemstabiliserande åtgärder

När fler aktörer kommer in i systemet finns det behov att stabilisera delar av systemet för att det skall vara möjligt att skala upp för fler användare. Det finns även behov att prioritera funktionalitet i backloggen som behövs för att möta att göra systemet mer robust och säkert.

Analys

För att få en total bild över den tillkommande trafikhuvudmannens behov samt hur deras verksamhet skall integreras i vårt system behöver vi utföra en grundlig systemanalys. Denna systemanalys kommer även avgöra vad som anses vara systemanpassningar och vad som är specialanpassningar som ligger utanför den vanliga systemanpassningsavgiften. Saker som vi tittar på i denna analys är exempelvis tillkommande trafikhuvudmans affärsmodell, processer, systemstöd, hårdvara och berörda avtal. Sen gör vi en jämförelse med de digitala tjänster som Skånetrafikens biljettsystem erbjuder. Arbetet har genomförts med hjälp av representanter från både Skånetrafiken, tillkommande

trafikhuvudman samt representanter från samverkan.

Kompetensöverföring

Alla system av denna storlek behöver en bra plan för hur man överför kunskap om hur systemet fungerar. För att den tillkommande trafikhuvudmannen skall veta hur systemet fungerar har vi därför en serie av workshops där vi berättar hur systemet fungerar, hur man sätter upp det samt vilka begränsningar som finns.

Anpassningar av support och drift

Eftersom vi alla är beroende av att systemet är uppe under dygnets alla timmar har vi en väl fungerade förvaltningsorganisation som tar hand om dessa behov.

Det är denna del av organisationen som hanterar saker som:

- Drift/SLA
- Miljöer
- 2nd line support
- Incidenter och beredskap 24/7
- Utbildning & dokumentation
- Backoffice-ärenden
- Test

När en ny trafikhuvudman tillkommer i samverkan behöver vi göra justeringar i denna organisation samt anpassa den för fler aktörer.

Positiva ekonomiska effekter.

En utökning av samverkan har många positiva effekter på den totala kostnaden för Region Skåne. En trafikhuvudman som utgör 10 % av samverkan ger ett årligt bidrag på mellan 4-6 miljoner. Dessa pengar kan vi använda för vidare digitalisering och effektivisering som gör att vårt biljettsystem blir ännu bättre och enklare för våra kunder. Utöver besparingar på grund av delade mjukvaruutvecklingskostnader finns även besparingar och effektivitetsvinster att göra gällande support- och serverkostnader.

Prioriteringar inom samverkan

Prioritering av områden att investera i för digital utveckling är ett ständigt pågående arbete. Krav och förväntningar från kunder på nya och enklare tjänster ökar ständigt och nya tekniska förutsättningar och möjligheter dyker upp löpande. Vad som händer i omvärlden och inom politiken styr också prioriteringar som behöver göras. Det kan exempelvis handla om lagstiftning kring molntjänster som kräver åtgärder eller nya EU-direktiv som tex Payment Service Directive 2, PSD2 som skapar bättre förutsättningar för säkra och effektiva betalningar men som också kräver anpassningar i befintliga system. Den rådande pandemin är ett annat exempel som styr prioriteringar i den digitala utvecklingen i vardagen, regeringens utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige är ett annat.

Under den närmaste framtiden ser vi, oaktat eventuell påverkan av politiska beslut eller motsvarande, att de prioriterade områden som den gemensamma digitala utvecklingen inom samverkan kommer behöva ha fokus på är bland annat:

- Kontinuerligt arbete med att ytterligare **förenkla och förbättra** befintliga digitala tjänster med enklare sätt att betala, bättre trafikinformation, etc
- Behovet av att i det nya normala kunna erbjuda **flexibla erbjudanden**, biljetter och betalsätt inkluderat frågor som **kontobaserat** resande.
- Nya datadrivna tjänster, exempelvis bättre prediktioner till **belägningsprognoser** på bussar och tåg.

- Konsekvenser och behov av åtgärder i förhållande till eventuellt ny lagstiftning om ett **nationellt biljettsystem**.
- Mobility as a service, **MaaS**, är kanske ännu inget som i stor utsträckning påverkar den digitala utvecklingen men det sker små steg framåt hela tiden. En utveckling som följs noga.

Risk- och konsekvensanalys

Skånetrafikens biljettsystem är idag utvecklat i tätt samarbete med Blekingetrafiken och Östgötatrafiken. Samarbetet påbörjades redan när systemet skapades vilket möjliggjorde en arkitektur som är avsedd för flera trafikhuvudmän. Tekniskt sett är systemet därför redan anpassat för att koppla på fler aktörer. Vi ser därför få tekniska risker med att koppla på fler trafikhuvudmän.

Riskhantering

Under det gångna året har vi genomfört riskanalyser både ur ett tekniskt och ett affärsmässigt perspektiv. Nedan kommer översikt över de största möjligheterna och riskerna.

Styrkor (interna)

- Skånetrafiken har idag ett skalbart och robust biljettsystem som möter den nationella biljettstandarden för digitala biljetter.
- Systemet är uppbyggt på ett modulärt sätt vilket möjliggör aktivering av delar av systemet för en ingående trafikhuvudman.
- Skånetrafiken har en väl fungerande samverkansorganisation med både tekniska forum samt affärsutvecklande forum.

Svagheter (interna)

- Flertalet aktörer är intresserade av vårt biljettsystem, om flera aktörer vill ansluta sig samtidigt blir det eventuellt en utmaning att möta deras önskemål om tidsplan.
- Integration av flera aktörer per år skapar en risk för implementation av vår egen digitala roadmap.

Möjligheter (Externa)

- Ett gemensamt biljettsystem med andra trafikhuvudmän skapar större möjligheter för oss att påverka plan och implementation av det nationella biljettsystemet.
- En gemensam finansiering av den framtida digitaliseringen skapar möjligheter för en accelererad utvecklingstakt.
- Rationaliseringsvinster i framtiden med att samla hela eller delar av systemet i en gemensam miljö.

Hot (externa)

- Det finns inget slutgiltigt beslut om ett nationellt biljettsystem.
- Allt för många trafikhuvudmän kan skapa negativa samverkans effekter.

Ny Ersättningsmodell för samverkan

Systemanpassningskostnad

När fler aktörer kommer in i samverkan kommer delar av systemet behöva att anpassas för att inkludera den nya aktören, men vi kommer även behöva göra systemstabiliserande åtgärder.

Vi ser den nya kostnaden som fast och inte variabel baserat på storlek.

Kostnaden bedöms förnärvarande till 7 miljoner kronor.

Specialanpassningskostnad

Vid unika specialanpassningar, som inte ligger i linje samverkans mål och visioner, bekostas dessa av den inträdande trafikhuvudmannen.

Löpande utvecklingskostnader

Varje bolag/förvaltning som tecknat samarbetsavtal om utveckling av biljettsystem bidrar till de löpande kostnaderna för utveckling av den gemensamma kärnan (den funktionalitet som alla parter behöver) enligt den fördelningsnyckel som beskrivs i denna bilaga. Vid fördelning av kostnaderna görs avdrag för de resurser nytt bolag/förvaltning har bidragit.

Fördelningsnyckel

Fördelningsnyckeln baseras på omsättning för respektive bolag/förvaltning. Vid beräkning av omsättning tas hänsyn endast till den del av omsättningen som avser den allmänna kollektivtrafiken. Med omsättning avses summan av biljettintäkter och regionbidrag.

Omsättning nytt bolag

Omsättning samtliga bolag

=

Fördelningsnyckel