

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se.

Diarienummer I2022/01472 1 nov 2022.

Remissvar 2030-sekretariatet: Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

Vi delar bilden att en bättre samordning av kollektivtrafikens betal- och biljettlösningar är angelägen. Vi är dock tveksamma till om en så snäv avgränsning är lämplig för stöd till delad mobilitet; en större bredd av åtgärder bör kunna sökas för. Andra aktörer än regionala kollektivtrafikmyndigheter bör också kunna söka stödet, och samverkan mellan olika slag av delad mobilitet bör vara prioriterad. Samordning av annat slag än just biljetter bör också kunna ingå, t.ex. stationsutformning, restidsgarantier och villkor, möjligheter att resa med olika typer av utrustning och tidtabellers utformning. Samordning av erbjudanden bör också kunna ske utanför landets gränser. Skilda procentsatser för olika delar av stödet avvisas, bidrag till transportsektorns nationella klimatmål bör vara i fokus när ansökningar jämförs.

Sammanfattning av uppdraget

Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att föreslå en utformning av ett ekonomiskt stöd för att utveckla och anpassa regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Genom att förenkla tillgången till biljetter och öka graden av harmonisering och samordning av de regionala biljettsystemen ska det bli enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige. Stödet ska kunna lämnas som medfinansiering till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Trafikverket föreslår statlig medfinansiering för utveckling av

- förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor (upp till 75% av kostnaderna)
- förenklade köp av biljetter (upp till 50%)
- nationella biljettsamarbeten (upp till 50%)
- återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang (upp till 50%)

De ansökningar som innehåller åtgärder med högst potential, som är koordinerade mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter och som innehåller flera åtgärdsområden prioriteras om budgetanslaget på 100 miljoner kr per år 2022 och 2023 inte räcker för alla ansökningar.

Förslaget i dess helhet finns på <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1678920/FULLTEXT01.pdf>

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet

(drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

2030-sekretariatets synpunkter

Övergripande instämmer vi i vikten av att underlätta delat resande, och bedömer att ett förenklat och mer enhetligt betal- och biljettsystem är en del av detta. Vi är också positiva till att ett statligt anslag kan utgå för att påskynda en sådan harmonisering, men är frågande till om den nytillträdda regeringen faktiskt kommer att behålla anslaget på 100 milj kr per år 2022-2023 för detta ändamål.

Vi påminner om att utredningen Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) redan tagit fram förslag på hur ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Förslaget har remitterats, se bl.a. 2030-sekretariatets remissvar, och vi menar att detta vore att föredra framför det förslag som nu lagts.

Bredare stöd

Vi tillåter oss mot ovanstående bakgrund att, något utanför det egentliga förslaget som remitteras, föreslå ett mer generellt stöd till delat resande, där aktörerna kan söka för och motivera vad de bedömer ha störst effekt för att utveckla ett mer hållbart resande. Vi menar att Klimatklivet och Stadsmiljöavtalet är två exempel som kan byggas vidare på, och som visar att det går att ha sådana bredare stöd utan att det – som utredningen anför som motargument – behöver klassas som statsstöd enligt EU:s regler. Tvärtom påminner vi om att minst den nuvarande stödnivå inom Klimatklivet och liknande kan behövas för att Sverige ska nå upp till en tillräckligt hög andel klimatrelaterad finansiering för att kunna ta del av EU:s drygt 30 miljarder i nationellt återstartsstöd.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är självskrivna som mottagare av stödet, men bör inte vara de enda som får söka. Kommersiella aktörer inom delad mobilitet bör också kunna söka; som ett minimum bussbolag men egentligen också t.ex. hyrcykelfirmor, mikromobilitet, bilpooler och taxi – om de kan visa att de uppfyller något av de fyra stödskriterierna. Vi öppnar också för att inriktningen att nya aktörer ska tillhandahålla biljetter bör kunna innebära att de kan söka finansiering, t.ex. är det praktiskt för brukaren av en GPS/kart-service att inte bara kunna se möjliga resor utan köpa dem direkt i appen. Ett vidare stöd till delat resande skulle också innebära att den olyckliga situationen ”den som gjort minst får mest” kan undvikas – en betydande svaghet med det liggande förslaget är att de som redan gjort mycket för att integrera och underlätta betallösningar, inte kan få stöd för detta.

Delfinansiering

Trafikverket motiverar inte varför ett delstöd har nivån 75% av totala kostnaderna, de övriga tre 50%, och vi kan inte så några skäl som motiverar detta. Tvärtom menar vi att t.ex. andra säljkanaler kan vara särskilt motiverat, men föreslår att stödet förenklas till samma stödnivå för alla åtgärder. Det är särskilt angeläget eftersom de fyra åtgärdstyperna gärna ska hanteras samfällt, och eftersom medlen ska kunna sökas med minimal administration.

Prioritering

Trafikverket har troligen rätt i medlen, om de kvarstår, inte kommer att räcka fullt ut till alla sökande, vilket också kollektivtrafikens branschorgan påpekar. Då är det otillräckligt att ange att de ska fördelas utifrån ”bedömda resultat och effekter av åtgärderna”, utan att dessa närmare prioriteras. Vi menar att klimatnytta och bidrag till det nationella 2030-klimatmålet för transportsektorn bör vara tyngst vägande vid en bedömning. Detta kan uppnås på olika sätt, t.ex. genom system som särskilt riktar sig till vanebilister, eller en utökad samverkan mellan kollektivtrafiken och hållbara ”last mile”-lösningar.

Inriktning biljettsystem

Utredningen konstaterar att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken diskuterats under lång tid, att många interregionala och länsgränsöverskridande samarbeten redan pågår och att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ingår i Resplus som möjliggör förköpta kombinationsresor i hela landet. Vi menar att denna lösning, tillsammans med överenskommelsen om nationell biljett- och betalstandard (BoB), bör ligga till grund för framtida lösningar.

Samordning

I dagsläget finns ingen nationell myndighet som ansvarar för samordning och harmonisering av kollektivtrafik, vilket i samråden lyfts som ett problem. Trafikverket ger dock inga förslag på området. Vi menar att en sådan samordning bör kunna ske i Trafikverkets regi, i nära samråd med Samtrafiken.

Annan samordning än biljetter

I samrådet lyftes behovet av att samordna annat än biljetter för att kollektivtrafiken ska upplevas som lättillgänglig för alla. Det kan t.ex. gälla skyltning, tidtabellsutformning, möjlighet att ta med cykel, resa i rullstol, med barnvagn etc. Konsumentverket påpekar också att resegarantier och avtalsvillkoren behöver harmoniseras. Också detta bör vara stödberättigat.

Internationell utblick

Utredningens perspektiv är strikt avgränsat till Sverige, vilket är en betydande svaghet. Betydligt vanligare än att en person boende i Norrbotten anlitar kollektivtrafiken i Skåne, eller vice versa, är att boende i Haparanda pendlar till Torneå i Finland, att boende i Strömstad pendlar till Norge eller boende i Malmö pendlar till Köpenhamn. Kollektivtrafikens huvudmän har delvis löst dessa pendlingsutmaningar på egen hand, men det är angeläget att också detta är möjligt att söka bidrag för eftersom samordningen innebär en större utmaning än över de nationella regiongränserna.

För 2030-sekretariatet den 1 november 2022
Mattias Goldmann