

Remissvar på betänkande (SOU 2020:25) om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Infrastrukturdepartementet

Dnr: I2020/01315/TM

Till: i.remissvar@regeringskansliet.se

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatet arbetar för att riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta för transportsektorn 2030 ska nås. Ihop med våra 70 partners jobbar vi inom bränslen, fordonsutveckling och transportmönster för att uppnå den omställning som krävs för att nå målet. En del i detta är att öka andelen som reser med kollektiva, delade transporter och här är en väl fungerande, attraktiv kollektivtrafik avgörande. Vi vill att det ska vara sömlöst att resa med kollektivtrafik och delade transporter i hela Sverige som ett sätt att nå klimatmålen.

I augusti 2019 tillsatte regeringen en utredning som skulle visa hur man kan införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Syftet är att göra det enklare för den som reser med kollektivtrafik att hitta information och köpa biljetter. Resenärer ska kunna resa med samma färdbevis, ett chip på ett kort eller i en telefon eller dylikt, överallt i landet. Denna utredning (SOU 2020:25) har nu skickats på remiss och 2030-sekretariatet avser att lämna in detta remissvar.

Utredningens förslag och 2030-sekretariatets synpunkter

Utredningen föreslår i korthet

- Att staten ska tillhandahålla en nationell digital infrastruktur för biljetter och ekonomisk avräkning mellan företag som ingår i systemet
- En konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik, med möjlighet för tredje part att sälja mobilitetstjänster
- En utökad nationell åtkomstpunkt för trafikdata

2030-sekretariatet är positiva till den övergripande inriktningen i förslaget som är att underlätta det hållbara resandet genom att förenkla biljettköp för kollektivtrafiken i hela



landet. Vi vill att det ska vara sömlöst att resa med kollektivtrafik och delade transporter i hela Sverige som ett sätt att nå klimatmålen för transportsektorn 2030.

Vi vill särskilt peka på att ett biljettsystem behöver underlätta för olika mobilitetsleverantörer att koppla på sina tjänster. Vi borde kunna bygga ett system som på ett användarvänligt sätt kopplar på mobilitetstjänster för de sträckor där kollektivtrafiken kan förlängas och kompletteras med hjälp av delade fordon på olika sätt. Då kan vi, som man t ex Göteborg, inkludera hyrcykel eller andra tjänster i appen för kollektivtrafik.

Vi vill dock påpeka att det krävs massiva insatser för att öka resandet med kollektivtrafiken, där ett nationellt biljettsystem är en av många. Ett förändrat reseavdrag, sänkt moms på bildelningstjänster och förändrad markanvändning och parkeringspolitik som gynnar delade fordon och kollektivt resande är exempel på sådant som behövs. Ett av utredningens tre uppdrag var att arbeta med innovation, men vi saknar denna aspekt genomgående. Här ser vi en stor möjlighet för kollektivtrafiken, och för Sverige, att fortsatt ligga i framkant.

Vi vill också peka på att utredningen behöver fördjupa analysen av vilka effekter man vill åt med just ett nationellt biljettsystem. Många bolag såsom t ex Västtrafik har redan kommit långt och då behöver utredningen hjälpa och understödja, inte vara en bromskloss. Vi förordar en djupare dialog med de kollektivtrafikaktörer som redan har bra lösningar som skulle kunna kopieras av andra, där den regionala politiska ledningen kanske behöver en knuff i hållbar riktning.

Enligt undersökningar från Svensk Kollektivtrafik, sker 93 procent av all arbetspendling inom länsgränserna, och de som sker länsövergripande har fungerande samarbeten mellan biljettsystemen förutom i en procent av fallen. Utifrån detta kan man alltså ifrågasätta nyttan av ett nationellt system, och istället stötta en uppskalning av redan existerande lösningar. Å andra sidan kanske det länsöverskridande resandet skulle öka med ett nationellt system.

Vi vill särskilt peka på hur öppna data är en nyckel för utvecklingen av kollektivtrafiken. Som invånare i det digitala samhället genererar vi enorma mängder data. Så fort vi interagerar med ett uppkopplat, eller på annat sätt datainsamlade system så påverkar vi en datamängd och utifrån den datamängden går det sedan att dra slutsatser på gruppnivå.

Ett exempel är när Google kan lista ut att det är kö på en motorväg eftersom tillräckligt många användare av deras tjänster saktat ner eller stannat på samma ställe i samma riktning, samtidigt. Ett annat är när Coop ger dig tips på rabatter på varor du ofta köper, precis när du kommer på att du behöver köpa just det.

Idag är vi vana vid den här typen av tjänster, men hittills har vi accepterat att de inte finns i kollektivtrafiken – något som ett nationellt biljettsystem skulle kunna ändra på. Då kommer data i form av biljettpriser och tidtabeller att tillgängliggöras och delas så att privata företag såsom bilpoolsleverantörer, taxi och biluthyrare, kan sälja biljetter. Detta möjliggör att

leverantörer kan utveckla nya tjänster som svarar ännu bättre mot resenärernas behov. Man kan då också börja dra smartare slutsatser om hur folk rör sig. Man kanske kan slå ihop två busslinjer om vi lägger till en busstation på andra sidan den där regiongränsen, eller minska trängseln på en tunnelbanelinje med 25 procent om man föreslår en promenad mellan två andra närliggande stationer. Eller se hur bilister rör sig och därigenom fånga upp ett behov av kollektiva transporter dessa sträckor.

Kollektivt resande i delade fordon av olika slag är en nödvändighet för att få ner klimatutsläppen. Genom att öppna upp trafikdatan kan vi med digitaliseringens hjälp öka tillgängligheten till kollektivt resande i Sverige. Sättet vi reser på och hur vi köper biljetter kan då bli mer självinstruerande. En digital lösning som kombinerar data från all kollektivtrafik, ihop med andra delade fordonstjänster, buss och tåg finns samlade, kan göra detta möjligt.

Förslagets positiva sidor kan beskrivas ur tre perspektiv:

- **För resenären:** Vi litar på tjänster som "förstår oss", en tjänst som kan hjälpa oss genom kollektivtrafiken oavsett var vi befinner oss i landet är därför ett otroligt viktigt steg framåt. Dessutom kan vi lättare se ihop resor och jämföra priser på kombinerade resor, utan att behöva bygga ihop dem själv med många flikar öppna samtidigt. Dessutom: utredningen visar möjligheterna med digitalisering samtidigt som de fokuserar på slutanvändaren – den tar hänsyn till att vi som samhälle har lärt oss något om hur vi använder tjänster som Google maps, det är helt klart tidsenligt.
- **För tjänsteleverantören:** En styrka med digitaliseringen är att den kan möta individuella behov med hjälp av massproducerade tjänster, såsom kollektivtrafik. Istället för att låta t ex bilpooler och privata tågbolag försöka slå sig in på en tungrodd marknad på egen hand erbjuds de utrymme i en gemensam infrastruktur, där rese-, pris- och köpdata samlas – vilket i sin tur leder till bättre insikter och slutligen ännu bättre utbud för resenären.
- **För framtiden:** Utredningen föreslår att alla kollektivtrafiksmyndigheter ska göra data om priser och biljetter tillgängliga genom öppna API:er (*Application Programming Interface*, en slags gränssnitt för programmering). På så vis blir det möjligt för nya leverantörer att koppla på andra fordon, erbjuda andra priser och resenären får fler alternativ för sitt resande. Detta bedömer vi ligger i linje med kommande krav inom EU och de nya färd sätt som kan komma i fråga för framtiden.

Anna Lindén

2030-sekretariatet

