

**Svenska Färdtjänstföreningens remissvar över betänkandet Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU 2020:25)
Dnr I2020/01315TM**

Direktiven utgår från en gemensam lagstiftning för allmän och särskild persontrafiktrafik, men förslaget omfattar endast förslag på biljettsystem som stödjer det ena benet (den allmänna linjelagda kollektivtrafiken). Det är av stor vikt att struktur och beskrivning finns även för den särskilda persontrafiken och anropsstyrda kollektivtrafiken.

Vår uppfattning är att det finns stora möjligheter genom en ökad integration mellan särskilda persontransporter och allmän kollektivtrafik att öka effektiviteten och minskat behov av särlösningar. Detta genom en överföring till allmänna kommunikationer av särskilda persontransporter. Detta kommer att försvåras om inte alla delar av transportapparaten omfattas av det nationella biljettsystemets standard.

Frågan om standardiserade lösningar även för särskilda persontransporter nämns i det så kallade FINAL-projektet år 2003, en biljett för hela resan. Projektet föreslog lösning för resor i fordon med taxameter som tar hänsyn till den gemensamma resekortsstandarden och en lösning för biljettlöst resande. Men även tidigare i SLTFs (nuvarande Svensk Kollektivtrafik)projekt IBIS år 2000 tar man upp integrerade betalsystem för samhällsbetalda resor, samt i projektet Glitter 2003.

Som utredningen lyfter fram var avsikten med den ”nya” färdtjänstlagen (1997:736) att kommunen primärt skulle ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst, men att de länstrafikansvariga genom trafikhuvudmännen succesivt skulle ta över ansvaret. En utveckling som tagit mycket längre tid än vad utredningen förutsatte. Syftet var att integrera dessa transportformer i den allmänna kollektivtrafiken och skapa en drivkraft för en överföring av dyrbara taxiresor till den allmänna kollektivtrafiken.

Genom integrationen skulle det bli ekonomiskt intressant för trafikhuvudmannen att genom olika slags anpassningsåtgärder göra den ordinarie kollektivtrafik mer tillgänglig för funktionshindrade och på så sätt minska kostnaderna för färdtjänst.

Målet var att öka resandet inom kollektivtrafiken och öka valfriheten för personer med funktionsnedsättning. Färdtjänst skulle i och med att lagen infördes i första hand betraktas som en transportform i stället för en form av bistånd. Sedan lagen stiftades har många miljarder

investerats i olika anpassningsåtgärder. En naturlig del i en sådan utveckling är att man har ett biljettsystem som gäller i både den särskilda persontrafiken och den allmänna.

SFF vill i detta sammanhang peka på att vi i vårt remissvar på utredningen om samordning av särskilda persontransporter (SOU 2018:58) särskilt pekade på behovet av ett enhetligt huvudmannaskap. Något som utifrån biljettutredningens brist på förslag för denna verksamhet är än angelägnare.

SFF ser det som en fördel att utredningen inte ensidigt pekar på en speciell bärare exempelvis smartphone. Detta mot följande bakgrund:

Åldersgruppen 46-55 år	Saknar 10 % mobiltelefon
Åldersgruppen 56-65 år	Saknar 21 % mobiltelefon
Åldersgruppen 66-75 år	Saknar 27 % mobiltelefon
Åldersgruppen 76+ år	Saknar 49 % mobiltelefon
<i>Källa INTERNETSTIFTELSEN, SVENSKARNA OCH INTERNET 2019</i>	

Detta innebär att utifrån olika grupper IT-mognad kan olika huvudmän utforma resebeviset utifrån sina grupperns profil.

Ett gemensamt resebevis som inkluderar även särskilda persontransporter är viktigt inte minst utifrån ett riksfärdtjänstperspektiv där flera transportslag kan ingå i en enskild resekedja.

Vad det gäller just färdtjänst gäller att man dessutom bör utforma resebeviset så att det kan användas i små fordon med taxameter (med viss anpassning).

Detta innebära att utformningen bör ligga så nära de strukturer i de transaktioner som redan i dag hanteras i en taxi. Här synes valet av en EMV-liknande standard vara ett bra val. Man måste också ta hänsyn till att de fordon som kör på landsbygd ofta kan ha dålig eller helt sakna kontakt med mobilnätet. Det innebär att en resa måste kunna påbörjas eller avslutas eller rent av helt genomföras utan kontakt med en server. Transaktionerna får inte heller bli för tunga.

Sveriges befolkning blir äldre och äldre. Människor lever länge i Sverige. Medellivslängden är 82 år för hela befolkningen. För kvinnor är den cirka 84 år och för män 80 år. Den stigande medellivslängden innebär att andelen äldre ökar. Medellivslängden ökar med ungefär ett år per decennium. Ingenting tyder för närvarande på att ökningen av medellivslängden i Sverige håller på att stanna av. Av Sveriges 10 miljoner invånare är idag 18 procent över 65 år.

År 2030 beräknas mer än 30% av Sveriges befolkning att vara äldre än 65 år. Allra mest, procentuellt sett, ökar de som är 80 år och äldre och år 2028 beräknas de vara 255000 fler än idag, en ökning med 50 procent. Drygt hälften av innehavarna av färdtjänstillstånd 2019 var 80 år eller äldre, och var fjärde var mellan 65 och 79 år gammal. Endast 2 procent var 19 år eller

yngre. Detta innebär att antalet som kan bli aktuella för färdtjänst kommer att öka kraftigt och bryta den nedåtgående trenden.

Det är således viktigt att resenärerna så långt det är möjligt faktiskt stannar kvar i den allmänna kollektivtrafiken och fördröjer inträdet i färdtjänsten. Detta innebär vidare – för att normalisera resandet och begränsa kostnaderna – att det även är nödvändigt att kunna genomföra kombinatoriska resor dvs. färdtjänst – allmän kollektivtrafik som en naturlig del.

Sammanfattningsvis är det SFF: uppfattning att även särskilda persontransporter bör inkluderas i det nationella biljettsystemet. Till detta finns flera skäl som beskrivits ovan.

Med vänlig hälsning/enligt uppdrag

Svenska Färdtjänstföreningen Stockholm den 25 september 2020

Per Junesjö
Ordförande