

# Klimatkommunernas yttrande om betänkandet av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

SOU 2020:25

## Sammanfattande synpunkter

Klimatkommunerna ser positivt på att regeringens tillsatt en utredning om nationellt biljettsystem och på utredningens förslag.

Sammanfattningsvis lyfter vi följande synpunkter på utredningens förslag:

- Det är mycket positivt att utredningen har utgångspunkten att användaren står i fokus och att syftet med ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik är att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv.
- Det behövs gemensamma regler kollektivtrafikbolag emellan och en gemensam struktur för prismodeller.
- Viktigt att systemet underlättar för ungas resande och för att resenär ska kunna ta med cykel på tåg.
- Klimatkommunerna vill framföra vikten av att inte låsa biljettsystemet vid en specifik teknisk lösning som kan förhindra utveckling av nya resmöjligheter.
- Plattformen ska sömlöst kunna klara av olika former av transporter; tåg, lokaltåg, buss, cykel, shuttle osv.

## Om utredningen

Utredningens uppdrag har varit att lämna förslag på hur ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik kan utformas. Syftet är att minska persontransporters klimatpåverkan. Redan idag finns flera biljettsamarbeten inom kollektivtrafikbranschen, men de inkluderar inte alla kollektivtrafikföretag. Utredningen föreslår hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas.

## Klimatkommunernas synpunkter

Städer har under lång tid utformats utifrån bilens behov, medan planering för gående och cyklister har kommit i andra hand. I dag bor 85 procent av Sveriges befolkning i tätorter och framöver bedöms ökningen av befolkningen vara störst i storstäder, speciellt i förorterna. När invånarantalet ökar ställs

högre krav på väl fungerande transportsystem samtidigt som det ger möjlighet att utveckla städerna så att transportbehoven minskar och transporteffektiviteten ökar. Bilen är utrymmeskrävande och i storstäderna är minskad biltrafik till förmån för utrymmesbesparande kollektivtrafik, gång och cykel en viktig åtgärd för att minska trängseln och få mer yta till exempelvis bostadsbyggnad.

Sverige har ett nationellt mål att nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med en minskning av utsläppen på 70 %. Många av Klimatkommunernas medlemmar har liknande, eller skarpare, mål. För att nå målet räcker det inte enbart med effektivare fordon och fossilfria bränslen, även om det är viktiga pusselbitar, det krävs även att personbilstransporter minskar till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.

För att nå uppsatta mål krävs en bättre samordning än idag. Nationell, regional och kommunal nivå behöver enas om åtgärder och styrmedel. Klimatkommunerna lyfter kommuner och regioners talan om vilka beslut som behöver fattas på nationell nivå för att det lokala klimatarbetet ska komma längre. En utgångspunkt är att främja hållbara transporter och ta bort subventionering av fossilbilar. Exempelvis bör reseavdraget göras om så att det främjar hållbara resor, vilket det nu ligger ett förslag på. Det bör även vara möjligt för arbetsgivare att subventionera cykelresor och kollektivtrafik. Nationella och regionala transportplaner måste styra mot klimatmålet och inte vara prognosstyrda. Vi ser också ett behov av forskning och utveckling.

Vi ser att det behövs ett förbättrat samarbete mellan staten, kommuner, näringsliv och akademi för att ta fram kunskap om hur man kan arbeta med mobility management och infrastruktur i samverkan, och hur man bäst gör samhällsekonomiska analyser av åtgärder som främjar hållbart resande. Vilka åtgärder eller kombinationer av åtgärder ger bäst effekt och hur kan åtgärder följas upp? En del i detta är att det behöver bli lättare för kommuner att följa fyrstegsprincipen, vilket kan ske genom att staten delfinansierar och stödjer arbetet med steg 1 och 2-åtgärder och inte enbart steg 3 och 4-åtgärder.

Mot denna bakgrund är det mycket positivt att utredningen har utgångspunkten att användaren står i fokus och att syftet med ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik är att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv.

Utredningens förslag om att resenärer ska kunna vara kund hos en regional kollektivtrafikmyndighet och använda samma system vid besök i andra delar av landet är viktigt för att sänka tröskeln för resenärer. Det ska vara enkelt för resenären att köpa biljett var i landet den än befinner sig och olika appar eller system ska inte behövas. En fråga som väckts bland Klimatkommunernas medlemmar är hur app-baserade system kan hantera tjänsteresor? För att underlätta för arbetsgivare att betala för anställdas resor i tjänst bör företags- eller organisationskonton vara möjliga. Resor i tjänst ska inte behöva kopplas till den anställdas privata kontokort. Vi önskar därför ett förtydligande kring detta. Vi vill också påpeka att det är viktigt att systemet underlättar för barn och ungas resande så förutsättningarna för till exempel skolpendlande och sommarresande inte försämras. En annan viktig aspekt för att effektivisera transporter är möjligheten att ta med cykel på tåget. Kanske finns även här lösningar i biljettsystemet som skulle kunna underlätta detta.

Utredningens förslag är att det i det gemensamma biljettsystemet finns en funktion som ser till att rätt part får betalt för resandet. Det vill säga att kostanden för en resa som görs i en annan region än där resenären är hemmahörande, hamnar i den region/hos det kollektivtrafikbolag som resan sker. Utredningen diskuterar även möjlighet till en inbyggd capping-modell som ger trygghet i att

resenären inte betalar för mycket. Här behövs gemensamma regler kollektivtrafikbolag emellan och en gemensam struktur för prismodeller.

Klimatkommunerna vill framföra vikten av att inte låsa biljettsystemet vid en specifik teknisk lösning som kan förhindra utveckling av nya resmöjligheter. Det ska finnas möjlighet att utveckla nya resetjänster och att fortsätta underlätta för resenärer, speciellt för sällanresenärer, att använda kollektivtrafiken. Detta gäller flera aspekter. Att inte låsa biljettköp till en app, utan möjliggöra andra alternativ för resenären, till exempel att blippa sitt betalkort eller att köpa pappersbiljett. Att systemet är öppet för olika tjänster som kan kompletteras över tid. Plattformen ska sömlöst kunna klara av olika former av transporter; tåg, lokaltåg, buss, cykel, shuttle osv. Systemet ska vara tryggt och lättillgängligt, så att tröskeln för att välja att resa kollektivt blir låg. Att inte låsa biljettsystemet vid en specifik teknik är även viktigt ur sårbarhetssynpunkt.

Vi ser Linköpings kommun som ett föregångsexempel. I samarbete med relevanta aktörer inför de under sommaren 2020 en mobilitetstjänst. Den nya tjänsten ska samla flera transportslag och skraddarsy en resa utifrån användarens behov. Appen ska innehålla reseplanering, bokning, biljett, betalning och realtidsinformation för bland annat cykelpooler, hyrbilar, delningsbilar och kollektivtrafik. Genom att göra det enklare att kombinera flera transportslag blir staden mer tillgänglig, resurser utnyttjas mer effektivt samtidigt som det bidrar till Linköpings mål om en koldioxidneutralitet 2025. Mobility As A Service har potential i att bli ett viktigt verktyg i omställningen till ett hållbart transportsystem.

## Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 38 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med högt satta klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

För styrelsen

Lennart Bondeson, ordförande i Klimatkommunerna