



2022-10-18

RUN/361/2022

Ert dnr: I2022/01472

Henrik Strömberg
Kollektivtrafik
Tfn: 070-3681448
E-post: henrik.1.stromberg@regionjh.se

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande gällande Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag - Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

Region Jämtland Härjedalen ser mycket positivt på ett statligt ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för en ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Trafikverket har fått uppdraget att analysera och föreslå hur förutsättningarna för stödet ska utformas.

Region Jämtland Härjedalen ser flera brister och otydligheter i Trafikverkets förslag till förordning, dessa beskrivs nedan.

Tidplan

Trafikverket begär svar på remissen senast den 1 november 2022. Att därefter behandla remissvaren och färdigställa en förordning samt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ges möjlighet att ansöka, Trafikverket ska bedöma, eventuellt prioritera samt betala ut innan 31 december 2022 är helt orimligt.

Region Jämtland Härjedalen föreslår i första hand att Trafikverket gör en utbetalning av medel till alla regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) enligt tidigare använda fördelningsnycklar under 2022 och att ansökan för resterande medel hanteras under 2023. Samtliga RKM har sannolikt redan upparbetade kostnader som överstiger de tillgängliga medlen. I andra hand föreslår Region Jämtland Härjedalen att tidplanen förskjuts med ett år till att omfatta 2023 och 2024.

Åtgärder för vilka statlig medfinansiering får beviljas

Av de fyra punkter som anges enligt 3 § är det punkt 2 och 3 som rimligen kan innebära den typ av kostnader som är stödberättigade.

1. förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor,
2. förenklade köp av biljetter,
3. nationella biljettsamarbeten,
4. återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang

Punkt 1 innebär framförallt praktiska och ekonomiska konsekvenser för resenären och den regionala kollektivtrafikmyndigheten genom ökade eller minskade biljettpriser respektive biljettintäkter, vilket sannolikt inte är stödberättigat.

Vad som menas med punkt 4 är svårt att greppa, liksom att överblicka de långsiktiga konsekvenserna av detta. Att det ska vara en stödberättigad förutsättning, som kan innebära en högre prioritering där ansökningar ställs mot varandra, är därför ottydligt och oförutsägbart.

Region Jämtland Härjedalen föreslår därför att punkt 1 och 4 tas bort ur listan över stödberättigade punkter.

Begränsningar för statlig medfinansiering

Enligt 4 § får arbete med de åtgärder, eller en utökning av befintliga åtgärder, inte ha påbörjats innan beslut om medfinansiering fattats. Då samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter har inlett arbetet med att utveckla och integrera de regionala biljettsystemen i enlighet med regeringsuppdraget är detta en orimlig förutsättning. Inte minst i ljuset av den tidplan som föreligger, men också även om tidplanen skulle skjutas framåt.

Med anledning av detta krav och hur det i verkligheten förhåller sig kommer ansökningar och redovisningar av kostnader att riskera att vara konstlade och kanske oriktiga.

Region Jämtland Härjedalen föreslår därför att paragrafen stryks, eller skrivs om för att även inkludera påbörjat arbete.

Medfinansieringsandel

Enligt 5 § kan punkt 1 medfinansieras med 75 % av kostnaden. Varför åtgärder som faller under denna punkt kan ha en högre finansieringsgrad än övriga punkter framgår inte.

Region Jämtland Härjedalen föreslår att paragrafen justeras att bara omfatta punkt 2 och 3.

Ansökan och beslut

Enligt 6 § ska ansökan ske skriftligt enligt det formulär som Trafikverket tillhandahåller. Det hade varit bra om formuläret varit en del av remissunderlaget. Det skulle eventuellt ge en bild av vilken detaljeringsgrad och vilken administration en ansökan innebär. Något som flera av samrådsparterna sett som en risk.

Ansökan om medfinansiering ska ske inom den tid som Trafikverket själv bestämmer. Det innebär en ottydighet i förutsättningarna, då de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte i förväg kan förutse eller allokera resurser för ansökan. Förutsättningarna för detta skiljer sig väsentligt åt mellan olika regioner. Det är rimligt att anta att de som har minst resurser har de största behoven av stöd, då alla har mer eller mindre samma utmaningar att lösa.

Enligt 10 § ska Trafikverket prioritera ansökningar utifrån grunder som Trafikverket själv bestämmer. Förutsättningarna för en sådan prioritering är alltså ytterst oförutsägbara och

oklara. Region Jämtland Härjedalen ifrågasätter i sammanhanget även Trafikverkets möjlighet och kompetens att göra en sådan prioritering då det inte ligger inom Trafikverkets normala verksamhetsområde. Denna oro understryks av de oklarheter och brister som finns i förslaget till förordning. Ett exempel på otydlighet är vad som räknas som "potential". De fyra nordligaste länen har sedan flera årtionden arbetat tillsammans för att underlätta länsöverskridande resor. Innebär det en mindre potential, trots att anpassningen till den nya BoB-standarden innebär samma utmaningar för oss som för andra län som inte samarbetat tidigare?

Trafikverket föreslår själva att ansökningar kan ske gemensamt av flera RKM tillsammans. Det framgår inte av förslaget till förordning

Region Jämtland Härjedalen föreslår:

- att ett formulär tas fram och att det skickas på separat remiss till samtliga RKM,
- att en förutbestämd ansökningstid införs i förordningen för ökad tydlighet, samt
- att om tillgängliga medel inte är tillräckliga används en fördelningsnyckel och inte genom en godtycklig bedömning av potential som kommer att bestämmas senare.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren
Regional utvecklingsdirektör

Yttrande fastställt av regionala utvecklingsnämnden 2022-10-18, § 162