

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-23

Ärende
TN 2022-0659

Handläggare
Mats Ellman
08-123 315 97
mats.ellman@regionstockholm.se

Trafiknämnden 2020-10-20
Ärende xx

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Yttrande över remiss – Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter, RS 2022-0586

Ärendebeskrivning

Ärendet avser trafiknämndens yttrande över remiss från Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet avseende rapporten *Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter (RS 2022-0586) (TRV 2022/48991)*

Remissen inkom till trafiknämnden 2022-07-14 för yttrande. Remisstiden är utsatt av Infrastrukturdepartementet och ska vara densamma tillhanda senast 2022-11-01.

Beslutsunderlag

- Remiss - Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter (RS 2022-0586-1)
- Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter (RS 2022-0586-1)
- Remissen till Trafiknämnden för handläggning och besvarande på Region Stockholms vägnar (RS 2022-0586-3)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Föreliggande förslag till yttrande över remissen godkänns och översänds till regionledningskontoret
2. Ärendet justeras omedelbart

Förslag och motivering

Bakgrund

Regeringen gav den 21 april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå en utformning av ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Stödet ska riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och ska kunna lämnas som medfinansiering för kostnader för att utveckla eller anpassa biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, i syfte att bättre kunna samordna dessa. I den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag.

Regeringen vill göra det lättare att resa kollektivt mellan olika regioner. Trafikverket har, i uppdrag, haft att föreslå hur ett ekonomiskt stöd till regionerna ska utformas för att de ska kunna utveckla och samordna sina biljettsystem. Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd till regionerna för att utveckla och integrera regionala biljettsystem bör utformas. Stödet ska kunna lämnas som medfinansiering för kostnader för att utveckla eller anpassa biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för.

Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet, i enlighet med uppdraget, den 30 juni 2022.

Överväganden och motivering

Inledningsvis vill trafikförvaltningen framföra att utredaren tagit in flera perspektiv som Region Stockholm anser värdefulla och ser särskilt positivt på att utredningen utgått från tidigare branschgemensamma utredningar och diskussioner.

Nedan lämnas synpunkter utifrån några av de förslag till åtgärder som beskrivs i rapporten *Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter*.

Stödordningens omfattning och innehåll

I rapporten och för att uppfylla syftet med stödet; *att göra det enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige genom att förenkla tillgången till biljetter samt öka harmonisering och samordning av de regionala biljettsystemen*, föreslås fyra stycken åtgärdsområden;

- Förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor
- Förenklade köp av biljetter
- Nationella biljettsamarbeten
- Återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang

Region Stockholm ingår i olika interregionala samarbeten och länsgränsöverskridande trafik- och biljettsamarbeten. Exempel på sådana storregionala samarbeten är Mälardalstrafik och ett gemensamt biljettsortiment med Region Uppsala. Dessa samarbeten tar ofta hand om de till volymen största flödena över regiongränser och ombesörjer därför majoriteten av vardagsresandet in och ut från regionen, något som även står definierat i uppdraget för den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kollektivtrafiklagen. Branschen har sedan tidigare en överenskommelse att dessa biljettsamarbeten skall grunda sig på samma biljett- och betalstandard. På interregional nivå kan statliga medel hjälpa till att snabbare få respektive regional kollektivtrafikmyndighet inom sitt uppdrag att höja digitaliseringsnivån, i enlighet med standarden. Detta är något som är en förutsättning för effektiva interregionala och nationella samarbeten vilket bland annat möjliggör en enhetlig och enkel biljettförsäljning, -distribution och -validering, oaktat vilken regional kollektivtrafikmyndighet som säljer eller validerar biljetten.

Sammanfattningsvis är trafikförvaltningen av meningen att statliga medel kan göra nytta i redan påbörjade eller planerade aktiviteter som har för avsikt att göra det enklare för resenären att resa kollektivt. Särskilt om ekonomiska medel måste användas inom en begränsad tidsperiod. I synnerhet bör detta vara applicerbart för åtgärdsområdena;

- Förenklade köp av biljetter
- Nationella biljettsamarbeten

Trafikförvaltningen har över tid historiskt och därtill en långtgående planering av digitaliserad utveckling som syftar till att göra det enklare att köpa biljetter för såväl lokalt, regionalt som nationellt kollektivt resande. Att då, vilket föreslås i rapporten, undanta möjligheten till medfinansiering för åtgärder som redan är påbörjade eller genomförda är oskäligt. Det går heller inte att undgå risken att nya utvecklingsinitiativ inte kommer att kunna genomföras, lanseras och utvärderas under gällande tidsspann för (ansöknings- och utbetalningsförfarande) om inte rimligt med tid finns ansatt.

Trafikförvaltningen är en av parterna, vid sidan av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter samt de flesta kommersiella aktörer, i det nationella biljettsamarbetet *Resplus* som funnits i cirka 30 år. Samverkan möjliggör att en resenär kan boka samtliga biljetter, med olika trafikslag och trafikutövare, vid ett och samma tillfälle.

För de två åtgärdsområdena nedan hyser trafikförvaltningen större tveksamhet till att statliga medel, i enlighet med rapportens beskrivning, kan bidra till det önskade syftet uppnås i någon större omfattning.

- Förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor
- Återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang

Samverkan på regional och länsöverskridande nivå sker i dagsläget kring regler, villkor, biljettsortiment etc. I de mer betydande områdena där trafikförvaltningen har samverkan, Mälardalstrafik och Region Uppsala, har överenskommelser träffats som innebär att regelverk och villkor till stor del är harmoniserade. Rätten att besluta om förändringar i regler och villkor för kollektivtrafiken är regionernas beslutande organ och sällan en enskild myndighet.

Att nå nya kunder i nya sammanhang och med nya samarbeten är sannolikt en av de åtgärder som skulle innebära att fler resenärer väljer kollektivtrafiken och att fler resor görs med kollektivtrafiken. Sådan utveckling bör inte begränsas till nya försäljningskanaler. I rapporten klargörs att integrering, av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljetter, med mikromobilitet inte får förekomma med hänvisning till statsstödsproblematik. Vi har förståelse för utmaningen men anser samtidigt att detta är begränsande för att uppnå det önskade syftet.

Stödberättigande kostnader

Trafikförvaltningen välkomnar ett eller flera statliga bidrag så länge de stödjer verksamhet som är i linje med det uppdrag som åligger förvaltningen inkl. att främja kollektiva resandet såväl regionalt som interregionalt. Ett statligt bidrag bör därför även kunna användas för sådant som ökar det kollektiva resandet på en nationell nivå.

Statliga medel för utveckling utanför befintlig verksamhet, befintliga uppdrag och redan prioriterade åtgärder riskerar dock att inte kunna hanteras i en redan ambitiös utvecklingsplan och ansträngd situation resursmässigt.

För att nå bäst effekt menar Region Stockholm att den statliga medfinansieringen bör användas dels till en höjning av den kollektiva digitala

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-23

Ärende
TN 2022-0659

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

utvecklingen inom biljettområdet, dels till gemensam digital infrastruktur i enlighet med branschens existerande utvecklingsplaner. Medlen kan då bidra till att trafikförvaltningen och kollektivtrafikbranschen i sin helhet snabbare når de övergripande målen. Sådana initiativ och planer finns inom de branschgemensamma organisationerna.

Stödordningens utformning

I rapporten framgår det att de identifierade åtgärdsområdena inte är reglerade på detaljnivå avseende vilka åtgärder som kan beviljas statlig medfinansiering samt att det är i ansökan som åtgärderna ytterligare definieras. Ansökan föreslås och förväntas innehålla en utförlig beskrivning av de åtgärder som statlig medfinansiering söks för.

Det framgår inte, i rapporten, vad som avses med en utförlig ansökan eller hur en sådan ska utformas. För det fall man frångår det tidigare uttryckta och förväntade behovet om ett förenklat ansökningsförfarande anser vi att risken för en ojämn och oriktig fördelning av de statliga medlen är överhängande. De regionala kollektivtrafikmyndigheter som har kommit längre i att anpassa biljettsystem i enlighet med den överenskomna standarden riskerar, i enlighet med förslaget, att stå utanför en tilldelning av statliga medel då det föreslås att redan påbörjade som genomförda aktiviteter inte ska vara möjliga att söka medel för. Vidare får det anses som en risk att kollektivtrafikmyndigheter med mindre resurser inte har möjlighet att fullfölja ett alltför komplicerat ansökningsförfarande. En enkel fördelningsmodell av de statliga medlen anses därför vara att föredra.

Trafikförvaltningen är tveksam till den uppföljning som förväntas av genomförda åtgärder och är av uppfattningen att frågan behöver utredas grundligare för att eliminera otydligheter kring förväntansbilden. En enskild genomförd utveckling som syftar till; *ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter* kommer vara svår att följa upp, oaktat om det är genom egen statistiska data (kvantitativt) eller genom kundundersökningar, exempelvis Kollektivtrafikbarometern (kvalitativt). Vidare är det heller inte helt okomplicerat att göra nödvändiga effektmätningar i en postpandemisk tid där det redan innan är komplicerat att särskilja regionalt- och nationellt resande, allra helst i storstäder dit många tillfälliga besökare söker sig för nytta eller nöje.

Budget

Det är inte utan betänklighet som trafikförvaltningen ställer sig undrande till hur de budgeterade medlen ska komma de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillhanda, vid ett beviljande av ansökta medel,

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-23

Ärende
TN 2022-0659

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

inom den tidsram som medlen har angivits ska finnas tillgängliga. Regeringen har avsatt 100 miljoner kronor årligen 2022 och 2023.

Yttranden på utsänd remiss ska vara departementet tillhanda senast 1 november 2022, därefter antas att beredning av inkomna synpunkter sker. Följt av beslutshandling, handläggning av ansökningshandlingar, tid för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att inkomma med ansökan, utvärdering och utbetalning vara nödvändiga aktiviteter. Trafikförvaltningen vill därför understryka vikten av att tid för ansökan om ekonomiska medel är relevant tilltagen och att godkända medel för 2022 även ska tillåtas användas för åtgärder under 2023. Beroende på handläggningstid kan förskjutning av efterföljande år behövas i samma omfattning.

Ekonomiska konsekvenser

Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning

Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några risker.

Konsekvenser för miljön

Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några konsekvenser för miljön.

Sociala konsekvenser

Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några sociala konsekvenser.

Expedieras till

Regionledningskontoret

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling