

Datum

2022-10-25

Vårt diarienummer

Utr 2022/50

Ert diarienummer

I2022/01472

Remissvar på redovisning av regeringsuppdrag – Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

Trafikanalys har anmodats att yttra sig om Trafikverkets redovisning av regeringens uppdrag att analysera och föreslå hur ett statligt ekonomiskt stöd bör utformas för att utveckla och integrera regionala biljettsystem. Syftet är att förbättra den nationella tillgången till den regionala kollektivtrafikens biljetter. Stödet omfattar 100 miljoner kronor per år 2022 och 2023. Det ryms i vårändringsbudgeten för 2022 (prop. 2021/22:99) under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

Bakgrunden till stödet är betänkandet "Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik" (SOU 2020:25). Utredningen föreslog ett nationellt biljettsystem i form av infrastruktur, standarder och tjänster. Efter remittering beslutade regeringen att i stället stödja en harmonisering av befintliga regionala biljettsystem genom medfinansiering av regionala utvecklingsinsatser. Målet om en nationell samordning av biljettsystem kvarstod, men strategin skiftade från "top-down", *ett nationellt system*, till "bottom-up", *egen regional anpassning av befintliga system*.

[...] de befintliga biljettsystemen, som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, bör anpassas för att dessa bättre ska kunna samordnas nationellt [...] (regeringsbeslut I2022/00979, sidan två)

Uppdraget till Trafikverket var tudelat, analys respektive förslag. Trafikanalys bedömer att tonvikten i redovisningen ligger på det sistnämnda, ett förslag till utformning av stöd. Med tanke på tidsramarna för uppdraget, drygt två månader, är det rimligt med denna prioritering. Likväl menar vi att det skulle vara av värde med en mer utvecklad behovs- och konsekvensanalys, att låta riktlinjer, kriterier och rutiner för stödet vägledas av en tydligare riskanalys och principer för riskhantering.

Risker med stödet

Trafikverkets redovisning berör i huvudsak en risk, det oklara och osäkra intresset bland de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att söka medel för ändamålet. Efter samråd med nationella intresseorganisationer betonar Trafikverket vikten av ett enkelt regelverk som underlättar för sökande och ger utrymme för varierande utvecklingsbehov. Trafikanalys delar bedömningen att det regionala intresset och engagemanget kan vara något av stödets akilleshäla, men menar samtidigt att problemet handlar om mer än administrativa utmaningar. Först och främst handlar det om att analysera och bedöma förankringen av problembilden, *bristen på nationell samordning och tillgång på biljetter*.

I nuvarande utformning av förslaget reduceras problemet till frågan hur stödet kan främja *regional samordning av biljettsystem*. Förslaget bygger på antagandet att alla former av regional samordning är ett steg mot nationell samordning. Vi menar dock att så inte behöver vara fallet. Dagens regionala biljettsamarbeten har i flertalet fall inte ersatt eller påverkat existerande biljettsystem.

I förslaget betonas behovet av samordning av regionala regelverk och villkor för biljetter, varmed stödet för regelutveckling, förenkling och samordning prioriteras. Det är dock oklart vilka hinder och möjligheter som föreligger här. Skillnader mellan regionala biljettsystem beror på regionala marknads- och verksamhetsvillkor. Ett tillfälligt stöd förändrar inte dessa. Därmed finns det en risk för utvecklingsinsatser som inte kan implementeras i praktiken, även om i teorin.

Vi saknar också riktlinjer, kriterier eller rutiner som klargör om och hur olika typer av samordning kan och/eller bör främjas, vad som utmärker en nationell samordning framför regionala och interregionala lösningar. Stödet riktar sig till enskilda regionala kollektivtrafikmyndigheter. I princip kan det resultera i 21 ansökningar från 21 regioner där var och en föreslår ett utredningsarbete för att harmonisera vissa eller alla regionala regelverk. Hur bedöms då ändamålsenligheten, och finns det kompetens och kunskap att göra det?

Bristen på nationell samordning

I redovisningen lyfter Trafikverket fram behovet av och intresset för en myndighet med ansvar för nationell samordning av frågan om biljettsystem. I själva förslaget saknar vi däremot initiativ i den riktningen. Trafikverket föreslås förvalta och administrera stödet, men extern medverkan och nationell kunskapssamordning behandlas inte.

Det ställs inga krav på samverkan med externa intressenter, till exempel att använda sig av ett expertråd för att vägleda arbetet med information, bedömningar och uppföljning. Bedömningar av ansökningar och tolkningar av kriterier föreslås göras av myndigheten själv utan extern dialog. I förslaget ställs krav på regionernas redovisning av utfall av stöd, men rutiner saknas för en central sammanställning och återkoppling av lärdomar och erfarenheter till sökande, allmänheten och regeringen.

I ett nationellt samordningsansvar bör en allmän lägesbild av regional samordning ingå. Vilka samordnings- och utvecklingsinitiativ finns idag? Hur långt har regionerna kommit med den så kallade BoB-standarden (nationell biljett- och betalstandard)? Vilka initiativ har störst potential att spridas till flera regioner? Dessa frågor bör beaktas och belysas om och när beslut om stöd för nationell samordning och tillgång till biljetter tas. Det kan göras även utan ett officiellt nationellt samordningsansvar.

Rekommendationer

Trafikanalys menar att det finns såväl möjligheter som skäl till att inkludera en nationell samordnings- och uppföljningsfunktion av kunskap, erfarenheter och lärdomar av biljettsystem i förvaltningsansvaret för stödet till regionerna. Det skulle dessutom bidra till riskanalyser och riskhantering av stödet.

Vidare, prioriteringar av och beslut om stöd bör bygga på en mer utvecklad målbild för nationell samordning och tillgång av biljetter. Kravet på en sådan målbild kan byggas in i riktlinjer, kriterierna och/eller rutinerna för stödet. Det kan utgöra ett underlag för bedömningar och beslut om stöd. Ett expertråd kan med fördel involveras i bedömningar. Ett minimikrav på en målbild för nationell samordning kan vara att anpassa befintliga system till gemensamma existerande standarder på området.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Tom Andersson. I beredningen deltog även Andreas Tapani, avdelningschef.

Mattias Viklund
Generaldirektör