

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:2108

av **Karin Svensson Smith (MP)**

Modernisera kollektivtrafiklagen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett gemensamt betalningssystem i form av en applikation eller kort bör inrättas för kollektivtrafiken och att kollektivtrafiklagen bör kompletteras med att alla som ska tillåtas sälja kollektivtrafik måste ansluta sig till det gemensamma betalsystemet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändra kollektivtrafiklagen och införa ett krav på att det ska upprättas ett nationellt tågtrafikförsörjningsprogram, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera kollektivtrafiklagen så att de regionala trafikmyndigheterna ska ge alla kollektivtrafikanter som så önskar kombinerad mobilitet som ett alternativ, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

När nuvarande kollektivtrafiklag inrättades 2010 motionerade Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet om att fördubblad kollektivtrafik skulle vara ett mål. Detta avslogs av dåvarande riksdagsmajoritet. I samband med riksdagens behandling av trafikutskottets betänkande 2014/15:TU13 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås. Det är i första hand med ändamålsenlig infrastruktur som staten kan underlätta för att kollektivtrafikens andel av motoriserade resor kan öka. Men även gemensamma betalsystem och erbjudande om kombinerad mobilitet kan öka kollektivtrafikens attraktionskraft och därmed minska privatbilismen och den negativa miljöpåverkan som biltrafiken medför.

Gemensamt betalsystem

De flesta av oss har erfarenhet av att anlända till en ny stad, att vara trött, och så snabbt som möjligt vilja ta sig till sitt hotellrum, möte eller till vilket ärende det än gäller. Okunskapen om hur kollektivtrafiken fungerar får oss att bli trötta bara av tanken på att försöka reda ut hur man gör för att välja buss, spårväg eller tunnelbana. Tyvärr resulterar detta i att många väljer bort kollektivtrafiken och istället tar taxi eller den egna bilen.

Tanken att alla människor ska kunna alla svenska städers kollektivtrafikslinjer är orimlig. Men det är inte okunskapen om linjedragningarna som ensamt skapar utmaning att snabbt sätta sig in i en ny stads kollektivtrafik. Krångliga, unika och förvirrande betalsystem gör tröskeln till kollektivtrafiken alltför hög för den som inte redan är insatt i hur den fungerar i den aktuella staden. För detta problem finns det dock en lösning.

I över 20 års tid har det funnits idéer på hur ett gemensamt betal- och biljettsystem – i form av en applikation eller kort – kan utformas så att den kan användas som betalning och biljett över hela landet, i hela landets kollektivtrafik. Branschen har tagit vissa initiativ men nu är det tydligt att det behövs åtgärder från politikens sida för att komma ytterligare steg.

I betänkande 2016/17:TU17 ”framhåller trafikutskottet möjligheten att möjligheten att göra ett tillägg i kollektivtrafiklagen så att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till ett gemensamt betalningssystem eller kort bör utredas”.

Med ett gemensamt kollektivtrafikkort för hela Sverige skulle det bli möjligt att på förhand ha tankat sitt kort med reskassa eller periodbiljett för en eller flera givna kollektivtrafikregioner, och vid ankomst till en ny stad hoppa på tåget, vagnen eller bussen utan att lägga tid och kraft på att sätta sig in i betalsystemet. Helst skulle man kunna resa på ett kontokort, så att hela resan kan betalas i efterskott – precis som de flesta bilresor idag betalas.

Förutom att förenkla för den som anländer till nya städer skulle systemet minska krånglet med att arbetspendla kollektivt mellan olika kollektivtrafiksregioner. Idag har de som gör det att hantera två biljettsystem med två olika kort, och ibland även ett SJ-pendlarkort för att ta sig emellan orterna. Frågan har blivit allt mer aktuell sedan trafikföretagen i många fall har slutat acceptera kontanter vid betalningen. Fler känner sig förvirrade och utestängda idag än tidigare genom att de lokala valutorna som inrättats upplevs som ett nytt krångel, nu när pengar inte fungerar längre.

I ett första skede är förslaget att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) ska tvingas ansluta sig till ett gemensamt betalsystem, som inte förändrar biljetterna eller priserna. Det är viktigt att betona att systemet på intet vis ska inskränka RKM:s självbestämmanderätt om exempelvis prissättning. Biljettpris ska fortfarande beslutas av RKM. Det gemensamma kortets syfte är endast att förenkla för resenärer vid inköp av resor från olika huvudmän. Det är enkelheten och inte priset som är avgörande. Samtrafiken har en strategisk roll för att utveckla ett gemensamt betalsystem och flera steg i den riktningen har redan tagits.

I ett andra skede bör systemet även kunna kompletteras med att inbegripa hela Sveriges kollektivtrafik, även långväga färdmedel, som SJ och andra interregionala tåg- och bussoperatörer. Det vore även önskvärt att andra aktörer skulle få möjlighet att ansluta sig, exempelvis hyrbilsaktörer, bilpoolstjänster, hyrcykelsystem och taxi. Anslutning till systemet ska dock vara frivilligt för alla utöver RKM.

Sammantaget kan förslaget bidra till målet om fördubblad kollektivtrafik i enighet med branschens mål och riksdagens tillkännagivande. Detta har även konstaterats

tidigare. Efter en intern utredning på näringsdepartementet fastslog den förra regeringen att frågan var viktig att bevaka, men att de i första hand ville se att branschen kom med egna initiativ. Så har även varit fallet. Branschen har sett positiva effekter på kollektivtrafikresandet efter att bland annat ha skapat en gemensam försäljningskanal. Idag kan vi dock se att det troligen behövs en lagändring för att hela-resan-perspektivet ska kunna inbegripas i hela bokningssystemet. Detta håller även Resenärsforum med om, som lyfter Danmark som förebild, där det finns ett elektroniskt kort som går att använda i hela landet. De menar dessutom att man i samband med införandet av ett gemensamt kort skulle kunna bestämma en teknisk bas för allt betalresande i Sverige.

I lagtext handlar förslaget om att komplettera kollektivtrafikförordningen med en skrivelse att alla som säljer kollektivtrafik måste ansluta sig till det gemensamma betalsystemet. För att inte lagen ska inskränka på RKM:s självbeslutande måste den vara teknikneutral. Därtill måste trafikföretagen bygga upp ett system som fördelar intäkter efter faktiska betalningar. Denna form av avräkning sker redan idag mellan trafikföretagen och RKM och kan utökas med dessa nya produkter/tjänster.

Genom att införa ett gemensamt kollektivtrafikkort kan den tid, energi och kreativitet trafikutvecklare och pr-experters idag lägger på att utforma, marknadsföra och upplysa om sitt betalsystem istället förläggas på att utveckla kollektivtrafiken så att det av riksdagen antagna målet om fördubbling av kollektivtrafiken uppnås.

Ett system baserat på ovan beskrivna principer finns redan idag. För den icke blygsamma summan på 89 100 kronor kan man idag införskaffa sig ett SJ årskort guld plus, som med få undantag låter en resa mellan Sveriges alla stationer och hållplatser, på alla tåg, bussar och spår- eller tunnelbanevagnar, utan att behöva ägna betalsystemet en tanke. Detta kort är vi riksdagsledamöter privilegierade nog att erhålla. Som jag ser det måste bekvämligheten att inte reflektera över biljettsystem kunna vara en möjlighet för fler än riksdagsledamöter.

Nationellt trafikförsörjningsprogram

Trafikutskottet har gjort en uppföljning av kollektivtrafiklagen Rapporten från riksdagen 2015/16:RFR14. Uppföljningsgruppen bedömde att det behöver göras en allmän översyn över kollektivtrafiklagen. En iakttagelse är att ”tillgången till och villkoren för gemensam infrastruktur, inklusive informationssystem och samordnade biljettsystem, kan behöva regleras.

I rapporten konstateras att ”mot bakgrund av den transportpolitiska målbilden bör det förtydligas hur den framtida regionala målbilden på järnväg ska se ut och samspela. Avvägningen mellan subventionerad och kommersiell trafik samt kontinuitet, flexibilitet och innovation bör klargöras. Behovet av en nationell trafikförsörjningsplan för järnvägen som även anger vad järnvägen och dess olika delsträckor ska användas till behöver utredas. Dagens system utan övergripande styrning leder till en tågplan som kan vara långt ifrån den optimala med givna resurser i form av bankapacitet.” Att det behöver finnas ett nationellt tågtrafikförsörjningsprogram understryks också i Utredningen om järnvägens organisation SOU 2015:110. ”Regeringen bör närmare överväga och ta ställning till vad dagens och framtidens järnvägsnät ska användas till.” Det bör finnas ”ett tydligt ställningstagande om vad de framtida nya stambanorna ska användas till.” Efter att tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 är det uppenbart att nuvarande lagstiftning om regionala trafikförsörjningsprogram måste kompletteras med en övergripande nationell plan som

beskriver vilken interregional tågtrafik som ska finnas. Det är rimligen politikens uppgift att först tala om vilken tågtrafik som är önskvärd, t ex höghastighetståg i 320 km/h, och sedan låta Trafikverket dimensionera järnvägsutbyggnaden efter det.

Mobilitet som tjänst

Kombinerad mobilitet/Mobilitet som en tjänst, är en av nyckelfrågorna för regeringens strategiska samverkansprogram Nästa generations resor och transporter. Det handlar om en tjänst som erbjuder möjlighet att resa med kollektivtrafik, taxi och cykel eller med andra färdmedel genom ett enda abonnemang. Näringsdepartementet, Energimyndigheten, Trafikverket och Vinnova är några av aktörerna som står bakom den nationella färdplanen för kombinerad mobilitet. Färdplanens syfte är att stödja framväxten av kombinerad mobilitet, också kallat Mobilitet som en tjänst, genom att skapa gynnsamma förutsättningar och minska barriärer för att exempelvis tillgängliggöra data och biljettinterface, utveckla nya affärsmodeller och utvärdera pilotprojekt. Samtrafiken (eller en motsvarande organisation) har sannolikt en strategisk roll för att på ett rationellt sätt koppla ihop de olika erbjudandena som gagnar resenären och samhället bäst.

Finland är en föregångare i utvecklingen av Mobility as a Service. I samband med en trafikutskottsresa 18–19/9 2017 tog utskottet del av erfarenheterna från arbetet med mobilitet som tjänst. En lag om transportservice (där stegvis samtliga transportslag ska kunna tas in) är antagen. Efter redogörelsen från Helsingforsregionens trafik HRT framgick vikten av att samhällsplaneringen och utvecklingen av mobilitet som tjänst bör ha kollektivtrafiken som grund och att eventuella billösningar är komplement. Vikten av att inte avhända sig den offentliga kontrollen över transporterbjudandet framhölls.

Karin Svensson Smith (MP)