

Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Yttrande över SOU 2020:25 av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

VTI anser att det är viktigt att kollektivtrafikens potential att bidra till samhälls-ekonomiska effektiva och hållbara transporter tas till vara. Betänkandet innehåller en redovisning av mycket värdefullt material som kan vägleda utvecklingen av kollektivtrafikens biljettsystem. Det är dock inte självklart att alla förslag som kan tänkas leda till ökat utbud och ökat resande är samhällsekonomiskt motiverade eller att ett statligt eller kommunalt åtagande är motiverat.

Utredningsdirektiven ger utredaren i uppdrag att beskriva det statliga åtagandet (s. 408) och att ”analysera om och i så fall vilka behov som finns av statligt åtagande för att åstadkomma ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet och hur det i så fall bör hanteras.” (s. 413). I ett direktiv (dir 1994:23), som förvisso inte gäller längre, till samtliga kommittéer och särskilda utredare att pröva offentliga åtaganden uppdras åt utredningarna att klarlägga om fördelarna med ett utvidgat offentligt åtagande är större än nackdelarna. VTI kan konstatera att utredningens direktiv kan tolkas som att en sådan bedömning ska göras. Det torde innebära att det bör göras troligt att en utvidgning av det statliga åtagandet kan leda till större nyttor än kostnader för samhället.

Utredningen presenterar en kostnadsuppskattning för delar av de aktiviteter som krävs för att införa olika varianter av ett nationellt biljettsystem. Ett försök att uppskatta storleksordningen på hur många resor som skulle kunna ha fördelar av ett nationellt biljettsystem med dagens resmönster eller i en framtid saknas dock. VTI anser därför att utredaren inte gör troligt att nyttorna överstiger kostnaderna för förslagen.

En viktig del av bedömningen är att bedöma vilka resor som idag skulle underlättas av en sådan standardisering. Om man antar att dagens regionala kollektivtrafikresor i hemlandet mestadels sker friktionsfritt med dagens biljettsystem är det främst resor som sker i andra län än i hemlandet som kan väntas underlättas. Därtill

kommer olika kombinationsresor med exempelvis tilläggsresor som t.ex. resor med taxi eller el-skotrar. Denna uppskattning saknas.

Konsekvenserna för fördelning uppskattas genom att utgå ifrån att fler av resorna görs av låginkomsttagare än av höginkomsttagare och att därför låginkomsttagare skulle gynnas. Men är det inte tvärtom troligare att resor utanför hemlandet i större utsträckning görs av tjänsteresenärer och höginkomsttagare. I så fall blir fördelningseffekten den omvända.

Beträffande jämställdhet anser VTI att detta i första hand är en fråga om maktstrukturer i samhället än antal kollektivtrafikresor. Ett samhälle där kvinnor gör fler kollektivtrafikresor eller där dessa resor blir billigare är inte automatiskt mer jämställt.

Ökat kollektivtrafikresande minskar inte heller per definition koldioxidutsläppen. Bara om tillkommande kollektivtrafikresor ersätter bilresor minskar det koldioxidutsläppen. Flera studier t.ex. Dunkerley m.fl. (2019) och Jussila Hammes, Pyddoke och Swärdh (2016) indikerar att ökat kollektivtrafikutbud (och resor) har små effekter på bilresande.

Anmärkningsvärt många centrala påståenden görs utan hänvisning till eller diskussion av underlag eller källor. En statlig utredning är visserligen ingen vetenskaplig rapport men något resonemang eller någon beräkning bör redovisas för centrala uppskattningar av storleksordningar.

- i. "ett samhällsekonomiskt effektivt utbud" (sid 132). Detta saknar grund i RKM:ernas praxis, eftersom dessa sällan använder samhällsekonomiska analyser (Vigren och Ljungberg, 2018).
- ii. "Sedan 2016 har trafikeringskostnaderna ökat med drygt 4 procent per år..." (sid 132). Denna siffra ges med hänvisning till källa. Samtidigt finns andra källor som anger betydligt högre kostnadsökningar t.ex. Eriksson m.fl. (2017) som anger 8 procent för perioden 2005–2015. Det kan finnas flera skäl till de snabbt ökande kostnaderna. Ett kan vara målet om snabb ökning av resande med kollektivtrafik. Det kan ha bidragit till minskade beläggningstal (som utredningen redovisar) vilket ökar kostnaderna per resa.
- iii. Ingenstans förs en diskussion om kvalitetsproblemen med enkätbaserade data som Kollektivtrafikbarometern och Nationella resvaneundersökningen till följd av minskade svarsfrekvenser. Detta kan potentiellt ge missvisande uppskattningar se t.ex. Eriksson (2018)
- iv. Ingenstans presenteras en uppskattning av andelen resor i kollektivtrafiken som görs av individer som inte är bosatta i det aktuella länet. Det görs inte heller någon uppskattning av hur många av dessa resor utanför hemlandet som görs inom ramen för väl fungerande biljettsamarbeten. Vad är således den återstående potentialen för att underlätta resor med ett nationellt biljettsystem jämfört med om övrig standardisering skulle fortsätta ungefär som förut?

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Senior forskare Roger Pyddoke har varit föredragande. I handläggningen har också t.f. forskningschefen Jan-Erik Swärdh deltagit.



Tomas Svensson
Generaldirektör

Referenslista

- Eriksson, J., m.fl. 2018, *Nya sätt att samla in individuell resvaneinformation – Utvärdering av insamlings- och rekryteringsmetoder*, VTI PM, Diarienummer: 2017/0508-8.3.
- Jussila Hammes, Pyddoke R. and Swärdh, J-E., 2016, *The influence of public transport supply on private car use in 17 mid-sized Swedish cities from 1997 to 2011*, CTS-working paper 2016:25.
- Dunkerley, F., Wardman, M., Rohr, C. and Fearnley, N. (2019) *Bus fare and journey time elasticities and diversion factors for all modes – A rapid evidence assessment*, Rand Corporation.
- Eriksson, T., Betanzo, M., Johansson, M. och Norheim, B. (2017) *Hur får vi mer kollektivtrafik för pengarna? Ekonomisk analys av perioden 2000–2015 av svensk upphandlad kollektivtrafik*, Urbanet rapport 118/2017.
- Vigren, A. and Ljungberg A., (2018). *Public Transport Authorities' use of cost-benefit analysis in practice*, *Research in Transportation Economics*, 69, 560–567.