

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2020-10-13 kl. 09.00
kl. 09.00-12.00 Information
kl. 12.00-14.00 Lunch och gruppöverläggningar
kl. 14.00-16.30 Sammanträdet fortsätter

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

Ärenden

1	Val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	
3	Föregående mötesprotokoll	
4	Anmälan av informationshandlingar	3
5	Anmälan av delegationsbeslut	4
6	Inkomna remisser, promemorior och motioner	5
7	Frågor	6 - 7

Informationsärenden och aktuellt

8	Information - Hållbarhetsprogram 2021-2025	
9	Programmeringsprocesser och strukturfonder	
10	Aktuell information och dagens beslutsärenden	
11	Månadsrapport 2020 TIM nämnden	8

Beslutsärenden till regionfullmäktige

12	Hållbarhetsprogram 2021-2025	9 - 90
13	Delårsrapport 2 - 2020	91 - 250
14	Budget 2021 med flerårsplan för 2022-2023 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö	251 - 287
15	Bilaga till budget 2021- Kollektivtrafik priser	288 - 289
16	Bilaga till budget 2021 - Regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst	290 - 310

Beslutsärenden för nämnden

17	Yttrande - Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik SOU 2020 25	311 - 772
----	--	-----------

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid:	2020-10-13 kl. 09.00	
	kl. 09.00-12.00 Information	
	kl. 12.00-14.00 Lunch och gruppöverläggningar	
	kl. 14.00-16.30 Sammanträdet fortsätter	
18	Förlängning av tillfällig sänkning av priset för enkelbiljetter inom kollektivtrafiken	773 - 774
19	Sammanträdesplan 2021	775 - 778

Övrigt

20	Övriga frågor	
----	---------------	--

Kallade*Ordinarie ledamöter*

Marcus Eskdahl (S) ordförande
Leif Andersson (C) 1:e vice ordf.
Eva Nilsson (M) 2:e vice ordf.
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Arnold Carlzon (KD)
Bengt Sverlander (KD)
Bengt Petersson (C)
Carl Fridolfsson (BA)
Curt Carlsson (L)
Etelka Huber (MP)
Tommy Bengtsson (V)
Carl-Johan Lundberg (M)
Anders Gustafsson (SD)
Robert Andersson (SD)

Tjänstemän

Jane Ydman, regiondirektör
Regional utvecklingsdirektör
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör
Camilla Holm, budgetchef
Peter Friberg, sektionschef
samordning, uppföljning och analys
Maria Cannerborg, miljöchef
Fredric Fingal, ekonomichef JLT
Linda Byman, nämndsekreterare

Personalrepresentanter:

Kent Grahn, SACO

För kännedom*Ersättare*

Berry Lilja (S)
Liza Oswald (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Gabiella Mohlin (S)
Irene Oskarsson (KD)
Erik Lagärde (KD)
Matilda Henriksson (C)
Johan Malm (C)
Mikael Karlsson (L)
Annica Nordqvist (MP)
Willy Neumann (V)
Anders Bengtsson (M)
Lis Melin (M)
Jan-Olof Svedberg (SD)
Mattias Johansson (SD)

Regionråd

Maria Frisk (KD)
Marcus Eskdahl (S)
Rachel De Basso (S)
Rune Backlund (C)
Jimmy Ekström (L)
Martin Nedergaard-Hansen (BA)
Sibylla Jämting (MP)
Mikael Ekvall (V)
Malin Wengholm (M)
Dan Sylvebo (M)
Samuel Godrén (SD)

Sammanställning av anmälda informationshandlingar till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-10-13

Ärendetyp	Ärenderubrik
Protokoll	<ul style="list-style-type: none"> • Protokoll nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-09-15 • Protokoll presidium - nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-09-23 • RJL 2020/2073 Protokollsutdrag regionstyrelsens arbetsutskott 2020-10-06 § 178 Genomförande av trafikplan på Länssjukhuset Ryhov
Inkomna handlingar	<ul style="list-style-type: none"> • Protokollsutdrag Jönköpings kommun 2020-08-18 § 207 Medborgarförslag om att sänka åldersgränsen för seniorkortet avseende resor med kollektivtrafiken • Skrivelse från medborgare 2020-09-22 angående kontroll på bussar • RJL 2020/2049 Uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning, Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2019 • Skrivelse från medborgare 2020-09-14 angående busstrafik Bankeryd, Mullsjö, Habo • RJL 2020/2042 Skrivelse och protokollsutdrag 2020-09-15 § 109 Habo kommun, gällande trafikförändringar i kollektivtrafiken.
Utgående skrivelser	
Regeringsbeslut	
Cirkulär från SKR	
Beslut från SKR	
Övrigt	

Sammanställning av anmälda vidaredelegationsbeslut till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-10-13

Ärendetyp	Ärenderubrik	Diarienummer	Beslutsdatum	Beslutsdelegat
TIM 4.2.1	Avtal Meltwater	2020/576	2020-07-03	Carl-Johan Sjöberg
TIM 4.2.1	Avtal Svensk bilprovning AB, besiktning av färdtjänstfordon	2020/693	2020-09-04	Carl-Johan Sjöberg
TIM 4.2.1	Avtal Carspect AB, besiktning av färdtjänstfordon	2020/692	2020-09-04	Carl-Johan Sjöberg
TIM 4.2.1	Avtal Besikta bilprovning i Sverige AB, besiktning av färdtjänstfordon	2020/691	2020-09-04	Carl-Johan Sjöberg

Dokument

Utskriftsdatum: 2020-09-11

Utskriven av: Kirsi Heino

Diarieenhet: Region Jönköpings län

Sekretess: Visas ej

Beskrivning av sökning:

Remisser, augusti 2020

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
2020.9938	I	Regional strategi för att motverka mäns våld mot kvinnor och våld i nära relationer 2020:06	Nathalie Bijelic Eriksson
2020-08-11		Länsstyrelsen i Jönköpings län	Regionens åtagande
RJL 2020/1485		Remiss - Regional strategi för att motverka mäns våld mot kvinnor och våld i nära relationer 2020-2026	REMISS
		Sista svarsdatum 2020-09-11	
2020.10119	I	Förslag till föreskrift om upphävande av SOSFS 2005 27_3	Evelina Örn
2020-08-18		Socialstyrelsen	Regionens åtagande
RJL 2020/1837		Remiss - förslag till upphävande av föreskrifter om samverkan vid in- och utskrivning av patienter i slutenvård	REMISS
		Sista svarsdatum 2020-10-02	
2020.10154	I	Program för trygghet och säkerhet 2019-2022	Evelina Örn
2020-08-19		Habo kommun	Regionens åtagande
RJL 2020/1846		REMISS - Handlingsprogram för trygghet och säkerhet	REMISS
		Sista svarsdatum 2020-10-01	

Subject: Fråga till nämnden

Där är först när man får höra om konsekvenserna som man förstår hur fel en formulering kan bli . Från Rusen ” Där järnväg finns skall tågtrafik prioriteras ” . Om man med den motiveringen förändrar eller tar bort bussavgångar som drabbar resenärer i så stor utsträckning som nu har skett . Det vi har läst om i dagspressen , förtvivlade föräldrar som inte får iväg sina barn till skolan eller andra aktiviteter . Människor som förlorar sin arbetspendling eller att arbetsresorna förlängs orimligt mycket . Svaret som ges genom pressen att man tidigast i dec . Kan få till någon eventuell förändring . Om kollektivtrafiken ska vara det naturliga valet och att man skall implementera det hos ungdomar som ett förstahandsval, för att sedan fortsätta framåt i arbetslivet med den grundinställningen att kollektivtrafiken är det trygga och säkraste färdmedlet . Skall man då inte försöka rätta till dom felaktigheter som begåtts snarast ? Och att återställa dom busstider som resenärerna förväntar skall finnas .

Tommy Bengtsson , Willy Neuman Vänsterpartiet

From: Bengtsson Tommy
Sent: 30 sep 2020 11:27:04 +02:00
To: Byman Linda
Cc:
Subject: Fråga till TIM- nämnden 13/10

Hej Linda ! Kan du vidarebefordra en fråga Att ställa till nämnden ?







Kan TIM - nämnden påverka att säkerhetshöjande åtgärder kan utföras på Riksväg 31 söderifrån Vetlanda mot kronobergsgränsen och att detta kommer med i den Nationella Trafikplanen och i dess budget ?

Tommy Bengtsson ledamot (V) i TIM - nämnden .

Skickat från min iPad

Månadsrapport – september 2020, TIM

3  0  0  0  av 3 Mätetal

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 RJL Antal resor <i>exklusive skolresor</i>	Ökning med 1,0 %	-34 % 	Resandet har fortsatt att minska under sommarmånaderna i samtliga trafikslag. I september är minskningen ca 45 % vilket ändå är mindre än före sommaren då minskningen per månad var över 50 %. Det finns dock brister i statistiken eftersom inte alla resor valideras och därmed inte registreras i statistiken. Enligt statistiken är minskningen störst inom regionbusstrafiken och där beror en stor del på att man inte kan validera resekort när påstigning sker i bakre dörren.
 RJL Personalhälsa - sjukfrånvaro	2,5 %	3,3 % 	Sjukfrånvaron är på nedgång efter vårens relativt sett kraftiga uppgång. Dock är sjukfrånvaron något högre än föregående år.
 RJL Ekonomi i balans	0 tkr	-23 043 tkr 	<p>A. Länstrafiken (-25 mnkr)</p> <p>Det är fortsatt biljettintäkterna inom den allmänna trafiken som står för den negativa avvikelsen. Tom september är avvikelsen minus ca 72 mnkr på biljettintäkter. En ansökan om statsbidrag för intäktsbortfall har gjorts hos Trafikverket men det är i dagsläget oklart hur mycket som tillfaller Region Jönköpings län eftersom tilldelning görs proportionellt till hur mycket varje region/trafikhuvudman förlorat i intäkter jämfört med föregående år. I helårsprognosen har det räknats med ett bidrag på 30 mnkr. Det har under året varit lägre kostnader för bränsle och personal för trafikföretagen vilket påverkat indexeringen i ersättningen och därmed ger det ett visst överskott på trafik kostnaderna framförallt på bussidan.</p> <p>Det är ett ackumulerat överskott inom Serviceresor som beror på en minskat resande sedan pandemin började. Efter sommaren har dock resandet ökat igen. Det finns särskilt avsatta fordon och förare inom serviceresor för Covid-smittade patienter för resor till vård och för de resorna har ett budgettillskott om 12 mnkr erhållits för perioden april-juli. Medlen har använts efter september och därför behövs ytterligare budgettillskott för att finansiera transporterna.</p> <p>Uppdelat per Resultatenhet är avvikelserna: Stab, ekonomi, marknad +5 mnkr Allmän trafik -52 mnkr Serviceresor +22 mnkr</p> <p>B. Centrala anslag (+2 mnkr)</p> <p>Ett överskott på 1,8 mnkr finns för anslaget för projektmedel som ännu inte utnyttjats under året. Budgetanslaget för nämndens egna driftskostnader visar på ett litet överskott.</p>

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 113-123

Tid: 2020-09-23 kl. 08:30

Plats: Regionens hus, sal B

§ 117

Hållbarhetsprogram 2021-2025

Diarienummer: RJL 2019/2902

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna hållbarhetsprogram 2021-2025, Region Jönköpings län.

Sammanfattning

Nuvarande program för hållbar utveckling gäller för perioden 2017-2020. Under 2019 och 2020 har ett nytt hållbarhetsprogram för åren 2021-2025 tagits fram.

Betydelsefulla utgångspunkter i det nya hållbarhetsprogrammet är program för hållbar utveckling 2017-2020, Agenda 2030 samt nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram.

Programmet syftar till att visa hur vi ska arbeta för att på ett långsiktigt hållbart sätt nå vår vision "För ett bra liv i en attraktiv region".

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-02
- Hållbarhetsprogram 2021-2025
- Beräkning av kostnader och besparingspotential
- Remissredogörelse, ändringslogg

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Carl-Johan Lundberg (M) anmäler att Moderaterna återkommer i frågan vid nämndsammanträdet.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Hållbarhetsprogram 2021-2025

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige godkänna

- Hållbarhetsprogram 2021-2025, Region Jönköpings län

Sammanfattning

Nuvarande program för hållbar utveckling gäller för perioden 2017-2020. Under 2019 och 2020 har ett nytt hållbarhetsprogram för åren 2021-2025 tagits fram.

Betydelsefulla utgångspunkter i det nya hållbarhetsprogrammet är program för hållbar utveckling 2017-2020, Agenda 2030 samt nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram.

Programmet syftar till att visa hur vi ska arbeta för att på ett långsiktigt hållbart sätt nå vår vision ”För ett bra liv i en attraktiv region”.

Information i ärendet

Framtagande av program

Under 2019 och 2020 har arbetet samordnats av en arbetsgrupp från Område miljö, HR, Folkhälsa och sjukvård samt Kultorum.

Processen för framtagande av programmet sammanfattas nedan:

- Mål och prioriterade åtgärder har tagits fram utifrån en nulägesanalys som utgått från globala, nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram. Nulägesanalysen resulterade i ett utkast till mål.
- Vi har anordnat träffar där berörda verksamheter i Region Jönköpings län fått möjlighet att komma med synpunkter samt förslag på ändringar och åtgärder.
- Länets invånare har haft möjlighet att lämna synpunkter och prioritera vilka områden Region Jönköpings län bör arbeta med för att bidra till en hållbar utveckling.
- Under remisstiden har verksamheter inom Region Jönköpings län, länets kommuner, hel- och delägda bolag, privata vårdgivare inom vårdvalet,

Länsstyrelsen i Jönköpings län samt Funktionsrätt i Jönköpings län haft möjlighet att yttra sig.

- En parlamentarisk referensgrupp har följt arbetet med programmet och föreslagit ändringar och ambitionsnivåer. I referensgruppen har representanter från samtliga partier ingått och det har hållits åtta träffar.

Programmets omfattning

Programmet omfattar hållbarhetsarbetet i den egna organisationen och hur Region Jönköpings län som finansiär, delägare i bolag och som samhällsaktör ska verka för att hållbarhetsmålen nås. Hållbarhetsprogrammet omfattar följande områden:

Vi är till för alla

- Jämlikhet, jämställdhet och normmedvetenhet.
- Mångfald och icke-diskriminering.
- Inkluderande, hälsofrämjande och attraktiv arbetsplats.
- Tillgänglighet och delaktighet.

Vi är klimatsmarta

- Användning av värme och el i våra fastigheter/verksamheter.
- Hållbar byggprocess.
- Beredskap för klimatförändringar.
- Förnybara drivmedel i kollektivtrafik, serviceresor och övriga transporttjänster.
- Klimatpåverkan från tjänsteresor, arbetspendling och privata resor till vårdinrättningar.

Vi bidrar till en sund livsmiljö

- Hälsofrämjande utomhusmiljö med ökad biologisk mångfald.
- Hållbar upphandling.
- Läkemedels hälso- och miljöpåverkan.
- Livsmedel producerade enligt svensk lagstiftning samt ekologiska livsmedel.

Vi använder våra resurser klokt

- Klimatpåverkan från förbrukningsartiklar.
- Återanvändning av inredning.
- Matsvinn och utsortering av matavfall.
- Kapitalförvaltning som är socialt hållbar och bidrar till minskat fossilberoende.

I programmet kopplas målen till prioriterade åtgärder. Det finns inte åtgärder kopplade till alla delmål. Prioriterade åtgärder är sådana åtgärder som bedöms vara resurskrävande.

Under programperioden kan programmets mål och åtgärder revideras och verksamheterna kan utveckla egna aktiviteter för att bidra till att hållbarhetsprogrammets mål och delmål uppnås.

Kostnader och besparingspotential

Beräkning av kostnader och besparingspotential har gjorts för de mål och åtgärder som har en betydande investerings- eller driftkostnad. Se underlag ”Beräkning av kostnader och besparingspotential.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-02
- Hållbarhetsprogram 2021-2025
- Beräkning av kostnader och besparingspotential
- Remissredogörelse, ändringslogg

Beslut skickas till

Verksamhetsstöd och service – Område miljö

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Miriam Markusson Berg
Direktör verksamhetsstöd och service

Hållbarhetsprogram 2021–2025

Region Jönköpings läns policy för hållbar utveckling

Region Jönköpings län ska på ett ansvarsfullt, ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt bedriva verksamheten för att nå hållbar utveckling utifrån sociala, miljömässiga och ekonomiska perspektiv. Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling är en viktig utgångspunkt. Vårt mål är att uppfylla visionen *För ett bra liv i en attraktiv region*.

Vi driver en hållbar samhällsutveckling för hela länet genom den regionala utvecklingsstrategin.

Vi som organisation har en direkt påverkan på invånarnas möjlighet till god och jämlik hälsa genom vårt ansvar för folkhälsa, sjukvård och tandvård. Genom kollektivtrafiken skapar vi möjlighet till ett hållbart resande i länet. Vi bidrar också till kunskap och utveckling genom våra folkhögskolor, naturbruksgymnasier och vår kulturverksamhet.

För oss är det en självklarhet att leva upp till krav i lagstiftning och övriga krav på vår verksamhet.

I vårt hållbarhetsprogram sätter vi ambitiösa mål för vår egen verksamhet:

- Vi agerar som en ansvarsfull och attraktiv arbetsgivare där människors lika värde och rättigheter är en självklarhet.
- Vi arbetar med ständiga förbättringar och säkerställer hög kompetens hos medarbetarna utifrån ett hållbarhetsperspektiv.
- Vi genomför åtgärder för att minska utsläpp som påverkar klimatet för att bidra till målet om högst 1,5 graders global uppvärmning. Vi genomför också åtgärder för en ökad beredskap i ett förändrat klimat.
- Vi tar hänsyn till livscykelperspektivet. Det innebär att vi strävar efter att de produkter och tjänster som vi väljer ger minsta möjliga hälso- och miljöbelastning från början till slut.

Vi samverkar med andra aktörer inom länet för att stärka en hållbar utveckling. Genom samverkan inom forskning och utbildning säkerställer vi att vi ligger i framkant.

Vår del i omställningen till ett hållbart samhälle

I hållbarhetsprogrammet visar vi hur vi ska arbeta för att bidra till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Målen visar också hur vi ska arbeta för att på ett långsiktigt hållbart sätt nå vår vision ”För ett bra liv i en attraktiv region”.

En hållbar utveckling tillgodoser alla människors behov och mänskliga rättigheter idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina. För att utvecklingen ska vara hållbar måste vi uppnå hållbarhet inom alla de tre hållbarhetsdimensionerna – ekologisk, social och ekonomisk. De tre dimensionerna måste också hela tiden samverka och förhålla sig till varandra.

Ett ekologiskt hållbart samhälle innebär att ta ansvar för hur vi använder planetens resurser – alltså hur vi skyddar planeten genom att långsiktigt förvalta, skydda och bevara naturresurser, konsumera och producera hållbart samt öka beredskapen mot klimatförändringar. Vi kan bidra genom att använda våra resurser klokt, minimera utsläpp till luft och vatten, bevara biologisk mångfald och arbeta för en hållbar konsumtion, produktion och samhällsplanering.

Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett bra liv med god hälsa, utan orättvisa skillnader i hälsa – helt enkelt ett samhälle där människors lika värde står i centrum. Det kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.

Ekonomisk hållbarhet innebär att förvalta och utveckla mänskliga och materiella resurser på ett långsiktigt hållbart sätt. Vi arbetar för en varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk utveckling där varje generation bär kostnaderna för den service som den generationen beslutar om och själv konsumerar.

Framgångsfaktorer för att nå vår vision

För att nå vår vision ”För ett bra liv i en attraktiv region” har vi tagit fram fyra framgångsfaktorer:

- Vi är till för alla
- Vi är klimatsmarta
- Vi bidrar till en sund livsmiljö
- Vi använder våra resurser klokt

Framgångsfaktorerna täcker in helheten i begreppet hållbarhet och utifrån dessa har vi definierat mål och prioriterade åtgärder.

Mål och prioriterade åtgärder

I hållbarhetsprogrammet formulerar vi mål till år 2025. Då ska vår organisation ha tagit betydande steg för att bedriva vår verksamhet i linje med en hållbar utveckling.

Hållbarhetsprogrammet omfattar mål och prioriterade åtgärder som ska genomföras där vi har en betydande möjlighet att skapa en hållbar utveckling:

- i den egna verksamheten
- som samhällsaktör
- som finansär
- som delägare i bolag¹

Prioriterade åtgärder är sådana åtgärder som är särskilt resurskrävande. Övrigt åtgärdsarbete bedrivs inom ramen för ordinarie verksamhetsplanering och via genomförandeplanen.

Varje verksamhet har ett ansvar för att arbeta med hållbarhetsprogrammet utifrån regelverk och sin egen verksamhetsstyrning. Det innebär att varje chef och medarbetare har ansvar för att hållbarhetsprogrammet genomförs och att arbetet följer linjeorganisationen.

¹ Hållbarhetsprogrammet omfattar våra helägda bolag. Vi ska verka för att de bolag där vi äger en väsentlig del arbetar för att nå målen i vårt hållbarhetsprogram.

HÅLLBARHETSPROGRAMMET OCH VÅR OMVÄRLD

Världens länder har åtagit sig att fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som ska leda till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikhet och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa, samt skydda planetens naturresurser och lösa klimatkrisen.

Målen i vårt hållbarhetsprogram harmonierar med Agenda 2030 och FN:s globala mål, de nationella målen om bland annat miljö kvalitet och jämställdhet samt övriga nationella och regionala mål, strategier och handlingsplaner inom hållbarhet.

De globala målen är integrerade, odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den sociala, den ekologiska och den ekonomiska.



Vi är till för alla

Vi är en socialt hållbar organisation, med människors lika värde i centrum. Vi bedriver en jämlik verksamhet med ett gott bemötande och är en del av en samhällsutveckling där länets invånare och patienter samt våra medarbetare upplever tillit, förtroende och delaktighet.

I ett socialt hållbart samhälle är jämlikhet och jämställdhet utgångspunkten. Människor lever ett bra liv med god hälsa, utan orättvisa skillnader i hälsa. De känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.

Att vi är till för alla kommer till uttryck på alla nivåer i organisationen: från det enskilda mänskliga mötet – där det goda bemötandet är avgörande – till verksamhetsutveckling och strategiska beslut – där jämlikhets-, jämställdhets- och delaktighetsperspektiv integreras.

Region Jönköpings län har antagit Council of European Municipalities and Regions deklaration om jämställdhet mellan män och kvinnor (CEMR). Det ställer krav på oss att arbeta med jämställdhet och andra dimensioner av diskriminering och social hållbarhet.

Mänskliga rättigheter är grundläggande för social hållbarhet. Det är viktigt att inte bara tillgodose och skydda rättigheterna utan även att säkerställa på vilket sätt det görs. Mänskliga rättigheter är därmed både ett mål och ett medel vid utvecklingen av vår verksamhet. I detta arbete ger FN:s sex människorättsprinciper vägledning: icke-diskriminering och jämlikhet, deltagande och inkludering samt transparens och ansvar.

FN:s barnkonvention blev lag 2020. Det innebär att vi har ett ännu större fokus på barnets rättigheter inom våra verksamheter. Vi arbetar även utifrån FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Vi ska tillgodose och skydda de fem nationella minoriteternas rättigheter, utifrån lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk. Region Jönköpings län ingår även i finskt förvaltningsområde, vilket innebär särskilt starka rättigheter för den sverigefinska minoriteten i länet.

God tillgänglighet är ett särskilt viktigt område för att säkerställa att vi är till för alla. Det handlar till exempel om fysisk, kognitiv och språklig tillgänglighet, men även om kunskap och tillit.

Region Jönköpings län ska vara en inkluderande, hälsofrämjande och attraktiv arbetsplats. Medarbetarna ska uppleva att de har lika rättigheter och möjligheter och en hållbar arbetsmiljö. Sjukfrånvaron ska ligga på en låg nivå och antalet medarbetare per chef ska vara rimligt. Att främja mångfald är ett viktigt område för Region Jönköpings län som arbetsgivare, för att spegla samhället och utgöra en fortsatt attraktiv arbetsgivare.



MÅL: Vår verksamhet styrs av värden kring jämlikhet, jämställdhet och ett normmedvetet förhållningssätt och bemötande.

DELMÅL**PRIORITERADE ÅTGÄRDER**

Ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv ska ingå i analyser, resursfördelning och beslutsfattande i organisationens verksamheter och projekt.

- Genomföra särskilda kompetensutvecklingsinsatser inom jämlikhets- och jämställdhetsintegrering för politiker, chefer, HR-partners, verksamhetsutvecklare, utvecklingsledare och andra strategiskt viktiga funktioner.
- Se över, och vid behov komplettera, befintligt beslutsstöd och utbildningsutbud.
- Följa upp jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv när vi utvecklar och förbättrar våra verksamheter, samt när vi beviljar finansiellt stöd och projektmedel.

Samtliga medarbetare ska ha kunskap om vad normmedvetenhet och icke-diskriminering innebär i praktiken.

- Målgruppsanpassa stöd för att ge medarbetarna de verktyg de behöver.
- Anpassa befintligt stöd för förbättrings- och kvalitetsarbete till att omfatta normmedvetenhet.
- Erbjud coaching i normmedvetenhet och icke-diskriminering för verksamheterna.

MÅL: Vi är en inkluderande, hälsofrämjande och attraktiv arbetsplats där alla medarbetare har lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter.

DELMÅL**PRIORITERADE ÅTGÄRDER**

Sjukfrånvaron ska vara låg och skillnaden i sjukfrånvaro mellan kön och yrkeskategori ska minska.

- Följa Region Jönköpings läns rehabiliteringsprocess.
- Komplettera rehabiliteringsprocessen med frågor om våld i nära relationer.
- Arbeta aktivt med det systematiska arbetsmiljöarbetet, inklusive hälsofrämjande åtgärder utifrån Region Jönköpings läns processer och arbetssätt.
- Utveckla befintliga verktyg som stödjer det systematiska arbetsmiljöarbetet, till exempel arbetsmiljöronder och checklistor.

Trakasserier, kränkande särbehandling eller könsrelaterat våld i arbetslivet ska inte förekomma.

- Arbeta aktivt med förebyggande åtgärder mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och repressalier i det systematiska arbetsmiljöarbetet.
- Utveckla befintliga verktyg som stödjer det systematiska arbetsmiljöarbetet, till exempel arbetsmiljöronder och checklistor.

Alla medarbetare ska uppleva att de har lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter – oberoende av kön, ålder, religion, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller könsidentitet och könsuttryck.

- Arbeta aktivt och systematiskt med diskrimineringslagens regler om aktiva åtgärder för lika rättigheter och möjligheter.
- Ge coaching och stöd till HR-partners för att kunna stödja chefer i arbetet med aktiva åtgärder för lika rättigheter och möjligheter.

Alla medarbetare ska ha likvärdiga möjligheter till kompetensutveckling utifrån verksamhetens behov och medarbetarens uppdrag, oavsett yrkeskategori.	
Alla medarbetare ska uppleva att de är delaktiga i sin arbetsplats utveckling.	<ul style="list-style-type: none"> Arbeta aktivt med det systematiska arbetsmiljöarbetet. Arbeta för att tydliggöra chefsuppdraget och skapa förutsättningar för ett hållbart chefskap
Heltidsarbete ska vara norm, deltidsarbete en möjlighet.	<ul style="list-style-type: none"> Alla nyanställningar ska utgå från heltid. Erbjud alla tillsvidareanställda heltidsarbete. För en dialog om arbetsplatskulturen.

MÅL: Vi är en del av en samhällsutveckling som bygger på tillit, förtroende, delaktighet och ansvar.

DELMÅL

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

Tillgänglighet ska vara ett prioriterat utvecklingsområde utifrån flera perspektiv – information och kommunikation, verksamhet och lokaler.	<ul style="list-style-type: none"> Målgruppsanpassa stöd för att ge medarbetarna de verktyg de behöver. Utöka användning av universell utformning². Sprida kunskap om hälsolitteracitet³ och användningen av verktyg som stödjer hälsolitteracitet. Genomföra särskilda kompetensutvecklingsinsatser inom området funktionsnedsättningar och tillgänglighet för vårdpersonal, transportpersonal, politiker, verksamhetsutvecklare och andra strategiskt viktiga funktioner. Följa upp tillgänglighetsperspektiv när vi utvecklar och förbättrar våra verksamheter, samt när vi beviljar finansiellt stöd och projektmedel.
Konferenser, utbildningsdagar och evenemang som vi anordnar ska vara hållbara och tillgängliga.	<ul style="list-style-type: none"> Ta fram beslutsstöd i form av checklistor och mallar.
Genomförandet och utvecklingen av våra tjänster och verksamheter ska ske i samverkan med dem vi är till för, med hänsyn till deras erfarenheter och upplevelser.	<ul style="list-style-type: none"> Fortsätta utveckla arbetet med olika former av aktivt samskapande. Fortsätta utveckla mötesplatser för inflytande, delaktighet och medskapande. Ge stöd genom coaching och verktyg åt verksamheter. Utveckla uppdraget som finskt förvaltningsområde genom ökad samverkan med den sverigefinska minoriteten i länet.
Verksamheter och arbetsplatser ska aktivt främja integration och inkludering utifrån ett mångfaldsperspektiv.	<ul style="list-style-type: none"> Utveckla arbetet med de nationella minoriteternas rättigheter. Genomföra utbildningsinsatser för att öka kulturmedvetenhet. Utveckla insatser för stöttning i språkutvecklingen i svenska språket på arbetstid hos medarbetare med utländsk bakgrund med önskemål och behov av detta.

² Att i utveckling och design ta hänsyn till människors olika behov och förutsättningar.

³ Förmågan att förvärva, förstå och använda information för att bibehålla och främja hälsa.

Vi är klimatsmarta

Vi minskar vår klimatpåverkan, anpassar oss till ett förändrat klimat och bidrar till att Jönköpings län blir ett klimatsmart plusenergilän som producerar mer förnybar energi än vad vi använder.

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. Världens ledare har, genom Parisavtalet, fastslagit målet att hålla den globala uppvärmningen långt under två grader med ambitionen att den ska stanna vid 1,5 grader.

År 2019 hade Region Jönköpings län en klimatpåverkan på cirka 15 500 ton koldioxidekvivalenter från våra direkt påverkbara utsläpp⁴ inom kollektivtrafik, el och värme till fastigheter, jordbruk, medicinska gaser, tjänsteresor med egna fordon samt godstransporter. Vi behöver minska den klimatpåverkan med minst 25 procent till 2025, jämfört med 2019, för att vara i linje med 1,5-gradersmålet.

Vi har även en betydande klimatpåverkan från utsläpp vi kan påverka indirekt som byggnationer, materialanvändning, livsmedel, varutransporter, arbetspendling och kapitalförvaltning. Även denna klimatpåverkan behöver minska betydligt.

Att vara klimatsmart innebär att vi arbetar aktivt med att minska våra utsläpp av växthusgaser och öka produktionen av förnybar energi, samtidigt som vi anpassar vår verksamhet till de klimatförändringar som sker.

Att vara ett plusenergilän innebär att vi ska producera mer förnybar energi än vad vi använder. Där kan vi som fastighetsägare bidra, till exempel genom att installera solceller på våra tak och fortsätta köpa 100 procent ursprungsmärkt förnybar el.

Region Jönköpings län antar Fossilfritt Sveriges transportutmaning med målet att köpta och utförda transporter ska vara fossilfria år 2030.

⁴ Scope 1 och 2 enligt Greenhouse Gas Protocol.



MÅL: Vi ska minska vår klimatpåverkan från våra fastigheter och anpassa vår verksamhet till ett förändrat klimat.

DELMÅL

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

<p>Vi ska minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp⁴ med minst 25 procent till år 2025 jämfört med 2019.</p>	
<p>Användningen av värme och el i våra fastigheter och verksamheter ska minska. År 2025 ska köpt energi understiga 145 kWh/m² vilket innebär en minskning med 11 procent jämfört med 2019.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Den egna produktionen av förnybar energi ska öka med 2 GWh under programperioden. • Beakta och prioritera låg energianvändning vid inköp av energikrävande utrustning där så är lämpligt.
<p>År 2022 har vi tagit fram handlingsplaner för de mest betydande klimatriskerna⁵ för vår verksamhet.</p>	
<p>Genom en hållbar byggprocess ska vi under programperioden minska klimatpåverkan från om- och nybyggnationer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utveckla byggprocessen så att klimatpåverkan tydligare beaktas i tidiga skeden. • Arbeta för ett ökat inslag av trä och andra klimatsmarta konstruktioner i byggprojekt.

⁵ Enligt riskbedömning i vår klimatanpassningsplan.

MÅL: Klimatpåverkan från våra transporter ska minska och transportsystemet ska vara resurseffektivt.

DELMÅL

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

<p>År 2025 ska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bussar i allmän kollektivtrafik drivas med 100 procent förnybara drivmedel⁶, - dieseltåg drivas med den andel förnybara drivmedel som är godkänd, dock minst 20 procent förnybara drivmedel, - elttåg drivas med 100 procent förnybar el, - fordon inom serviceresor drivas med minst 40 procent förnybara drivmedel. 	
<p>Under programperioden ska klimatpåverkan från privata resor till vårdinrättningar minska, genom digitala och samordnade vårdmöten och stimulerande av hållbara resealternativ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utveckla digitala vårdmöten så att patienten i ökad utsträckning kan få vård i hemmet. • Utveckla samordningen av vårdbesök till och mellan våra sjukhus. • Stimulera fler patienter att välja hållbara resealternativ till vårdinrättningar.
<p>År 2025 ska andelen förnybara drivmedel i upphandlade hyrbilar och transporttjänster⁷ vara minst 80 procent.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ställa krav på förnybara drivmedel i upphandling samt främja transportmedel som till exempel lastcykel.
<p>Under programperioden ska klimatpåverkan per årsarbetare minska med minst 40 procent för tjänsteresor, inklusive egna godstransporter, jämfört med 2019.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Öka andelen förnybara drivmedel i pool-, verksamhets- och transportbilar till minst 70 procent år 2025. • Ta fram en strategi för resfria möten. • Utrusta allmänna konferensrum och övriga möteslokaler med lämplig teknik för resfria möten. • Erbjud företagslösning för köp av biljetter som passar både regelbundna resenärer och sällanresenärer. • Tillgängliggöra bokningsbara poolcyklar på våra tre sjukhus och främja användningen av tjänstecyklar. • Utveckla bilbokningssystemet så att det i större utsträckning underlättar samåkning. • Förlänga busslinjen mellan Jönköping och Värnamo så att den även inkluderar hållplatser vid Länssjukhuset Ryhov och Värnamo sjukhus. Efter utvärdering av denna busslinje utreds möjligheten att etablera busslinje mellan Länssjukhuset Ryhov, Höglandssjukhuset Eksjö och Värnamo sjukhus.
<p>Vi ska stimulera våra medarbetare till att välja mer hållbara resealternativ för arbetspendling, med en målsättning att minska klimatpåverkan per anställd med minst 30 procent under programperioden, jämfört med 2019.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erbjud medarbetare gratis prova-på-perioder med kollektivtrafik. • Utredda vilka delar i organisationen som skulle ha möjlighet att minska arbetspendlingen eller resa mer hållbart genom flexibla arbetsformer.

⁶ Med förnybara drivmedel menar vi till exempel bioetanol, biogas, biodiesel, vätgas och ursprungsmärkt förnybar el.

⁷ Renodlade transporttjänster som transporttjänster inom Jönköpings län och busstransporter (exklusive kollektivtrafik).

	<ul style="list-style-type: none">• Medverka till att erbjuda medarbetare årlig cykelservice vid våra tre sjukhus samt rabatter på service och tillbehör till cykel via personalförmånerna.• Utveckla och erbjuda ett centralt system för samåkning till och från jobbet.• Uppmuntra medarbetare att resa hållbart genom att erbjuda förmånscyklar.
<p>Vi ska kartlägga förutsättningarna för att våra ambulanser och lantbruksfordon⁸ ska kunna drivas på förnybara drivmedel.</p>	

⁸ Traktorer, skördetröskor, jord- och skogsbruksmaskiner.

Vi bidrar till en sund livsmiljö

En sund livsmiljö innebär att våra verksamheter inte bidrar till negativa miljö- och hälsoeffekter. Vi väljer varor, kemiska produkter, livsmedel och läkemedel som gör så lite skada på miljö och hälsa som möjligt och vi främjar en hälsosam inom- och utomhusmiljö.

En sund livsmiljö är en miljö fri från ämnen som är negativa för vår hälsa och för de naturliga kretsloppen. En sund livsmiljö handlar också om biologisk mångfald och en miljö som främjar en god psykisk hälsa. Den innefattar alla de tre hållbarhetsdimensionerna.

Folkhälsa och sjukvård är en stor del av vår verksamhet och ligger i linje med att arbeta för en sund livsmiljö. Det handlar till exempel om hur vi i vår verksamhet använder kemiska produkter, förskriver läkemedel, väljer livsmedel samt anlägger grönytor. Det handlar också om att skapa en sund livsmiljö där varorna tillverkas som vi använder i vår verksamhet.

Region Jönköpings län bidrar till regionala livsmedelsstrategin genom att som vårdgivare, arbetsgivare och utbildare förenkla möjligheterna att göra hälsosamma och miljömedvetna matval. När vi köper in livsmedel ska vi i första hand välja de som uppfyller svenska livsmedelskrav och som

är ekologiskt producerade, i andra hand livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav, i tredje hand livsmedel som är ekologiskt producerade och i sista hand konventionellt producerade livsmedel. Bland livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav bör vi prioritera livsmedel producerade i länet.

Menyer ska så långt som möjligt planeras och anpassas efter säsong. Region Jönköpings läns kostpolicy tydliggör en hållbar livsmedelsanvändning ytterligare.

Inköp av varor, tjänster och entreprenader står för en betydande del av våra kostnader. Region Jönköpings län är i många fall en stor kund och kan genom upphandlingar påverka utbudet på marknaden i en hållbar riktning. Vi stödjer och ingår i det nationella samarbetet mellan regioner kring hållbarhetskrav i upphandling. Vi prioriterar även produkter med säkra leveranser och korta leveranstider för att säkerställa en stabil verksamhet.



MÅL: Våra inom- och utomhusmiljöer ska vara hälsofrämjande och hållbara.

DELMÅL

Utomhusmiljön kring våra fastigheter ska vara hälsofrämjande och den biologiska mångfalden ska öka.

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

- Genomföra så kallade I-tree-beräkningar⁹ för våra utomhusmiljöer vid sjukhusen.
- Utöka totala ytan av ängsmark med 20 000 m² kring våra sjukhus samt uppföra insekshotell.
- Utvärdera möjligheten till synligt vatten inom våra fastigheter, vid byggnationer och markprojekt samt gröna tak i våra ny- och ombyggnationsprojekt.
- Möjliggöra att delar av bevattningen av vår utemiljö ska ske med dagvatten.

⁹ Synliggör trädens ekosystemtjänster genom att beräkna trädens upptagningsförmåga av koldioxid, vissa luftföroreningar och dagvatten samt beräknar värdet av det årliga upptaget i kronor och återanskaffningskostnad.

Nybyggnation ska minst motsvara kriterierna för miljöbyggnad silver. År 2025 ska de byggmaterial vi använder uppgå till minst 80 procent A- och B-klassade byggmaterial enligt SundaHus.

MÅL: Vi ska stärka den sociala hållbarheten och minska den negativa hälso- och miljöpåverkan genom våra upphandlingar.

DELMÅL**PRIORITERADE ÅTGÄRDER**

Under programperioden ska sociala hållbarhetskrav och mer långtgående miljökrav ställas i prioriterade upphandlingar¹⁰. Livscykelperspektivet ska guida oss i val av produkter.

- Kartlägga miljö- och hälsoskadliga ämnen i förbrukningsmateriel, elektronik, inredning, textilier och leksaker utifrån vår kemikaliestrategi med syfte att minska negativ påverkan.

År 2025 ska 100 procent av våra särskilt farliga kemiska produkter¹¹ ha utretts med syfte att hitta hälso- och miljöanpassade alternativ. Vi ska ha bytt ut produkter där det varit möjligt.

MÅL: Vi ska främja en hållbar läkemedelskedja som med bibehållen patientnytta bidrar till att minska miljöpåverkan från läkemedel.

DELMÅL**PRIORITERADE ÅTGÄRDER**

År 2025 ska antal uthämtade antibiotikarecept per år vara högst 250 recept per 1000 invånare, vilket innebär en minskning med 8 procent jämfört med 2019. Rekvirerad antibiotika för slutenvård ska minska i enlighet med Stramas målsättningar.

Under programperioden ska förskrivningen av prioriterade miljöbelastande läkemedel¹² minska.

- Utöka användningen av icke-farmakologiska behandlingar och stöd till livsstilsförändringar.
- Utveckla förskrivarnas arbete med indikation på miljöbelastande läkemedel.
- Förskriva startförpackningar där så är möjligt och arbeta med tidsbegränsade ordinationer.
- Arbeta för att läkemedel med samma effekt och med mindre miljöpåverkan prioriteras vid förskrivning och rekommendation.

Vi ska förbättra invånarnas kunskap om hur läkemedel påverkar miljön och hur överblivna läkemedel ska kasseras.

¹⁰ Prioriterade upphandlingar för sociala hållbarhetskrav utifrån nationella samarbetet, ”Hållbar upphandling”. Prioriterade upphandlingar för miljökrav utifrån vår interna process ”Hållbarhetskrav i upphandling”.

¹¹ Utfasningsämnen enligt Kemikalieinspektionens PRIO-verktyg samt REACH kandidatförteckning.

¹² Tas fram i samråd med Region Jönköpings läns läkemedelskommitté.

Vi ska utöka samverkan med länets kommuner och länsstyrelsen om läkemedels miljöpåverkan och rening av läkemedelsrester.

MÅL: Vi ska främja en hållbar livsmedelsproduktion, hälsosamma matvanor och en ökad självförsörjningsgrad.

DELMÅL

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

Av våra livsmedelsinköp ska år 2025:

- minst 95 procent av kött, mejeriprodukter och ägg vara producerade i enlighet med krav motsvarande svensk lagstiftning inom djurhållning,
- minst 50 procent av frukt, bär, grönsaker och potatis vara producerade i enlighet med krav motsvarande svensk lagstiftning inom livsmedelsproduktion,
- minst 95 procent av fisk och skaldjur vara märkt med MSC eller motsvarande för hållbart fiske/fiskodling,
- 100 procent av kaffe, te, drickchoklad och bananer vara producerade med sociala och etiska krav motsvarande Fairtrade och vara ekologiskt producerade,
- minst 65 procent av de totala livsmedelsinköpen vara ekologiskt producerade.

Öka användning av närproducerade livsmedel inom befintliga och kommande livsmedelsavtal samt genom att ta tillvara naturbruksgymnasiernas egenproducerade livsmedel.

Vi ska servera måltider som främjar hälsosamma matvanor och minskar klimatpåverkan.

- Kostpolicyn med tillhörande tillämpningsanvisningar ska implementeras och följas upp.
- Inköp av buteljerat vatten ska så långt som möjligt minimeras. Pilotförsök med syfte att utreda lämplig utrustning och hantering av eget kolsyrat vatten ska göras 2021.

Vi använder våra resurser klokt

Klok resursanvändning innebär att våra verksamheters utveckling inte tar resurser från kommande generationer. Vi använder både naturliga och ekonomiska resurser på ett effektivt och hållbart sätt.

Hållbar konsumtion och produktion är det Agenda 2030-mål där Sverige har sina största utmaningar. De svenska konsumtionsbaserade utsläppen, från både svenska och importerade varor och tjänster, är ungefär 9 ton koldioxidekvivalenter per person och år¹³. För att nå Sveriges klimatmål samt Parisavtalets mål bör de globala utsläppen vara i genomsnitt högst 1 ton per person och år till 2045.

Resursanvändningen ska ske på ett effektivt sätt och är en viktig fråga för våra verksamheter. Väl använda resurser inom till exempel sjukvården ger en minskad miljöpåverkan, god ekonomi och patientnytta. Vi samlar in och levererar väl genomgången utrangerad sjukvårdsutrustning som bistånd för fortsatt användning i länder som utvecklar sin sjukvård.

Finanssektorn har stor indirekt påverkan på vårt klimat. Genom att vara en god kravställare kan vi verka för en hållbar finansmarknad. Det handlar om att förflytta kapital i en mer hållbar riktning, primärt genom att tillföra kapital till de bolag som verkar för Parisavtalets 1,5-gradersmål och Agenda 2030.

¹³ Naturvårdsverket, ”Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år”, avser år 2017.



MÅL: Vi ska öka andelen cirkulära materialflöden, avfallsmängden ska minska och återvinningen ska öka.

DELMÅL

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

<p>Hållbar användning av förbrukningsmaterial: År 2025 ska klimatpåverkan från prioriterade förbrukningsartiklar¹⁴ minska med minst 15 procent jämfört med 2019.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Främja användningen av förbrukningsmaterial med innehåll som går att materialåtervinna och i ökad utsträckning består av återvunnet material och förnybar råvara.
<p>Vid flytt eller nyetableringar ska en så stor andel som möjligt av inredningen vara återanvänd.</p>	
<p>Vårt matsvinn¹⁵ ska minska med minst 30 procent till 2025 jämfört med 2020.</p>	
<p>År 2025 ska allt matavfall¹⁶ sorteras ut, med syfte att främja produktion av biogas och biogödsel.</p>	

¹⁴ De prioriterade förbrukningsartiklarna listas i vår handbok för klokare materialval.

¹⁵ Inkluderar produktionssvinn, beställning-/serveringssvinn och tallrikssvinn. Följs upp genom målvärden i gram/portion.

¹⁶ Inkluderar matavfall från produktion, servering och personalrum inom våra egna fastigheter.

MÅL: Vår kapitalförvaltning ska vara socialt hållbar och bidra till minskat fossilberoende.

DELMÅL

Den relativa klimatbelastningen från vår kapitalförvaltning ska minska jämfört med år 2019 och klimatbelastningen ska vara lägre än för jämförbara index¹⁷.

PRIORITERADE ÅTGÄRDER

- År 2021 ska vi utreda hur avvägningen mellan hållbarhetskrav, risk och avkastning kan hanteras med syfte att ställa mer långtgående krav avseende social hållbarhet och miljö i vår kapitalförvaltning.

¹⁷ Omfattar aktieinnehav. Mäts som ton koldioxidekvivalenter per miljon investerad krona.

Genomförande och uppföljning

Region Jönköpings läns hållbarhetsprogram ska vara en naturlig del av vår styrning och löpande uppföljning. För att de mål som finns i hållbarhetsprogrammet ska kunna uppnås integreras arbetet i budgetprocessen och följs upp. Till programmet finns en genomförandeplan och uppföljning som revideras årligen. I vårt certifierade miljöledningssystem finns också rutiner som bidrar till genomförande och uppföljning av hållbarhetsprogrammet.

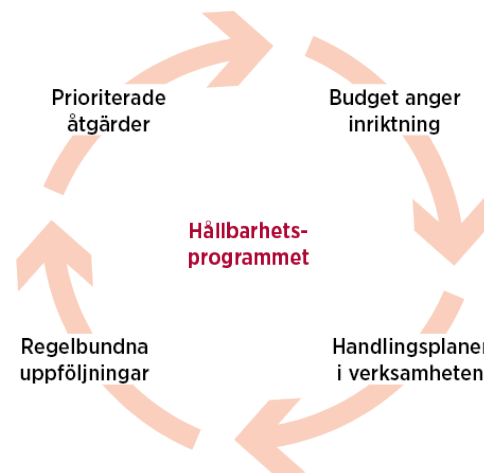
Uppföljning görs dels via delårsrapporter och dels via en hållbarhetsredovisning som integreras i årsredovisningen. Uppföljning görs också genom ett årligt klimatbokslut där vi följer upp att vi rör oss i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Regionfullmäktige fastställer hållbarhetsprogrammet för perioden 2021–2025 samt avsätter medel för genomförandet av det i samband med budget och verksamhetsplan med flerårsplan. Programmet kan revideras under programperioden.

Regionstyrelsen verkställer besluten, leder och samordnar verksamheten samt följer regelbundet upp att hållbarhetsprogrammet verkställs i alla verksamheter och återrapporteras till regionfullmäktige.

Regiondirektören ansvarar för att hållbarhetsprogrammet genomförs och har Region Jönköpings läns miljöchef, HR-direktör och folkhälsochef som stöd i arbetet.

Regelböcker för vårdval och viss ögonsjukvård anger förutsättningar för att bedriva primärvård och viss ögonsjukvård i Jönköpings län. I regelboken regleras krav och uppföljning av hållbarhetsprogrammet. Genom ägardirektiv verkar vi för att de bolag som vi är ägare i ska följa relevanta delar i hållbarhetsprogrammet.



Styrande dokument och verktyg

Det övergripande styrdokumentet är budget och verksamhetsplan med flerårsplan.

Vår verksamhets miljöledningssystem är certifierat enligt ISO 14001. Det är ett verktyg som effektivt och systematiskt stödjer arbetet med att genomföra miljömålen i programmet på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt.

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är en vägvisare för Jönköpings läns samlade utvecklings- och tillväxtarbete. Utöver RUS finns även ett antal länsstrategier och styrande dokument som berör Region Jönköpings läns hållbarhetsarbete.

Hälsöfrämjande och sjukdomsförebyggande arbete sker enligt en regional strategi och handlingsplan för jämlik hälsa: ”Tillsammans för jämlik hälsa och ett bra liv i Jönköpings län”.

Vi har en roll i infrastrukturplaneringen bland annat som upprättare av länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Programmet är ett verktyg för en effektiv persontrafik och innehåller en redovisning kring behovet av regional kollektivtrafik, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen.

Länsstyrelsen har genom länets klimatråd, som drivs tillsammans med kommunerna, Region Jönköpings län, myndigheter och näringsliv, arbetat fram en klimat- och energistrategi för att bidra till att klara klimatmålen, energiomställningen och anpassningen till ett förändrat klimat. Via ”Grön handlingsplan” och samverkansrådet för biologisk mångfald arbetar vi med att främja grön infrastruktur och ett rikare friluftsliv.

Vi arbetar för jämställdhet, integration och mänskliga rättigheter i länet genom att delta i råden för jämställdhet och integration samt plattformen för mänskliga rättigheter.

I hållbarhetsprogrammet finns mål och prioriterade åtgärder som inte återfinns i andra styrande dokument.



Så här tog vi fram programmet

Mål och prioriterade åtgärder har tagits fram utifrån en nulägesanalys som utgått från globala, nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram. Nulägesanalysen resulterade i ett utkast till mål. Vi har anordnat träffar där berörda verksamheter i Region Jönköpings län fått möjlighet att komma med synpunkter samt förslag på ändringar och åtgärder. En politisk referensgrupp har följt arbetet.

Hållbarhetsprogrammet har skickats på intern och extern remiss. Under remisstiden har verksamheter inom Region Jönköpings län, länets kommuner, hel- och delägda bolag, privata vårdgivare inom vårdvalet och Länsstyrelsen i Jönköpings län haft möjlighet att yttra sig. Länets invånare har också haft möjlighet att lämna synpunkter.



Område	Investering	Drift-kostnad/år	Besparings-potential/år	Kommentar
Vi är klimatsmarta				
Förnybar energi	30 mkr		(ingår nedan)	
Energieffektivisering	150 mkr	1,8 mkr/år	9,1 mkr/år	Nationell inriktning: Energiöverenskommelse mellan regeringen, KD, Centern och Moderaterna. Delmål: Sverige år 2030 ska ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005. Med energieffektiviseringstakt enligt förslaget mål når Region Jönköpings län den nationella inriktningen 2040 istället för 2030. Energianvändning RJL år 2006: 241 kWh/m ² Nationellt delmål 2030: 120 kWh/m ² Nuvarande takt RJL år 2040: 120 kWh/m ²
Åtgärder klimatrisker				Kostnadsberäknas i samband med att handlingsplan tas fram.
Resfria möten, allmänna konferensrum		2,0 mkr/år		Resfria möten sparar tid och kostnader för tjänsteresor.
Förnybara drivmedel i dieseltåg, 20-100 %		0-11,5 mkr/år		Att öka andelen förnybara drivmedel i våra dieseltåg är en viktig förutsättning för att vi ska uppnå Parisavtalets 1,5-graders mål.
Busslinje mellan sjukhusen - Jkpg/Vmo		3 mkr/år	2,4 mkr/år	Teoretisk produktivitetsvinst ej inkluderad i besparingspotential, skattad till totalt 5-5,5 mkr/år.
Busslinje mellan sjukhusen - Jkpg/Eksjö/Vmo		20-25 mkr/år	4,0 mkr/år	
Cykelpool på sjukhusen - Jkpg/Eksjö/Vmo	0,09 mkr	0,014 mkr/år	0,11 mkr/år	
Vi är till för alla				
Samordning/kompetensutveckling		0,5 mkr/år		
Vi bidrar till en sund livsmiljö				
Åtgärder utemiljöer	0,7 mkr			
Åtgärd dagvatten	1,0 mkr		0,2 mkr/år	
Livsmedel (utöver 4 mkr/år)		3,0 mkr/år		
Vi använder våra resurser klokt (inom befintliga ramar)				
Total	182 mkr	30-47 mkr/år	16 mkr/år	

Område	Ansvarig verksamhet	Investering 2021-2025	Investering 2021	Investering 2022	Investering 2023	Investering 2024	Investering 2025	Driftkostnad 2021	Driftkostnad/år 2022-2025	Besparingspotential/år	Kommentar
Vi är klimatsmarta											
Den egna produktionen av förnybar energi ska öka med 2 GWh under programperioden.	Regionfastigheter	30 mkr	0,2 mkr	29,8 mkr				0	0	(ingår nedan)	
Användningen av värme och el i våra fastigheter och verksamheter ska minska. År 2025 ska köpt energi understiga 145 kWh/m ² vilket innebär en minskning med 11 procent jämfört med 2019.	Regionfastigheter	150 mkr	3 mkr	147 mkr				0,9 mkr	1,8 mkr/år	9,1 mkr/år	Driftkostnad för energieffektivisering avser ökad personalkostnad, d.v.s kan inte hanteras inom driftbudgeten. Nationell inriktning: Energiöverenskommelse mellan regeringen, KD, Centern och Moderaterna. Delmål: Sverige år 2030 ska ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005. Med energieffektiviseringstakt enligt förslaget mål når Region Jönköpings län den nationella inriktningen 2040 istället för 2030. Energianvändning RJL år 2006: 241 kWh/m ² Nationellt delmål 2030: 120 kWh/m ² Nuvarande takt RJL år 2040: 120 kWh/m ² Investering 2021 avser uppstart med främst konsultkostnader. Totala investeringsvolymen om 150 mnkr förblir densamma vilket leder till större behov av investering/år mot slutet av programperioden.
År 2022 har vi tagit fram handlingsplaner för de mest betydande klimatriskerna för vår verksamhet (Enligt riskbedömning i vår klimatanpassningsplan).	Områdemiljö	Kostnadsberäknas i samband med att handlingsplan tas fram.									
Utrusta allmänna konferensrum och övriga möteslokaler med lämplig teknik för resfria möten.	Verksamhetsstöd och service	0	0	0	0	0	0	2,0 mkr	2,0 mkr/år		Driftskostnad avser kostnad för att förse allmänna konferensutrymmen med utrustning och support för resfria möten. Resfria möten sparar tid och kostnader för tjänsteresor.
Förnybara drivmedel i dieseltåg, 20-100 %	Länstrafiken	0	0	0	0	0	0	0	0-11,5 mkr/år		Driftskostnad för ökad andel förnybara drivmedel anges som intervall med anledning av att delmålet inte anger en exakt andel förnybara drivmedel i dieseltågen. 11,5 mkr/år avser 100 % förnybara drivmedel. 0 mkr/år avser nuvarande andel förnybara drivmedel, dvs 20 %. Att öka andelen förnybara drivmedel i våra dieseltåg är en viktig förutsättning för att vi ska uppnå Parisavtalets 1,5-graders mål.
Buslinje mellan sjukhusen - Jkpg/Vmo	Länstrafiken	0	0	0	0	0	0	3 mkr	3 mkr/år	2,4 mkr/år	Driftskostnad Jkpg/Vmo avser en förlängning av befintlig buslinje 500 genom att denna skulle gå mellan Länssjukhuset Ryhov och Värnamo sjukhus. I dagsläget går linje 500 mellan Jönköping resecentrum och Värnamo station.
Buslinje mellan sjukhusen - Jkpg/Eksjö/Vmo	Länstrafiken	0	0	0	0	0	0	0	20-25 mkr/år	4,0 mkr/år	Teoretisk produktivitetsvinst ej inkluderad i besparingspotential, skattad till totalt 5-5,5 mkr/år.
Cykelpool på sjukhusen - Jkpg/Eksjö/Vmo	Verksamhetsstöd o service	0,09 mkr	0,09 mkr	0	0	0	0	0,014 mkr	0,014 mkr/år	0,11 mkr/år	Investeringskostnad avser inköp av cyklar inklusive tillbehör. Driftskostnad avser service och däckbyten.
Vi är till för alla											
Samordning/kompetensutveckling	Regionledningskontoret	0	0	0	0	0	0	0,5 mkr	0,5 mkr/år		Driftskostnad avser resurser för samordning, koordinering och coaching av de åtgärder som ska utvecklas tillsammans med verksamheterna. Det ingår även en kostnadspost för framtagande av kompetensutveckling, webbstöd, utbildningsmaterial etc.
Vi bidrar till en sund livsmiljö											
Utöka totala ytan av ängsmark med 20 000 m ² kring våra sjukhus samt uppföra insektshotell	Regionfastigheter	0,7 mkr	0,2 mkr	0,5 mkr				0	0		
Utvärdera möjligheten till synligt vatten inom våra fastigheter, vid byggnationer och markprojekt samt gröna tak i våra ny- och ombyggnationsprojekt. Möjliggöra att delar av bevattningen av vår utemiljö ska ske med dagvatten.	Regionfastigheter	1,0 mkr	0,3 mkr	0,7 mkr				0	0	0,2 mkr/år	

Livsmedel - flera mål. (utöver tidigare utökat anslag som uppgår till 4 mkr/år)	Område måltid, Utbildning och kultur							3	Måltid: 2022 1,0 mkr 2023 1,6 mkr 2024 2,1 mkr 2025 2,6 mkr UoK: 2022 0,16 mkr 2023 0,24 mkr 2024 0,32 mkr 2025 0,4 mkr		Driftskostnad avser merkostnad för ökad andel: - ekologiska livsmedel, - svenskproducerade livsmedel, samt - fisk och skaldjur som lever upp till MSC.
Vi använder våra resurser klokt											
Inom befintliga ramar											
Totalt		182 mkr	4 mkr		178 mkr			7 mkr	28-47 mkr/år	16 mkr/år	

Remissredogörelse och ändringslogg, Hållbarhetsprogram 2021-2025

Dokumentet innehåller de ändringar som har gjorts efter intern och extern remiss.

Färgmarkering i kolumnen ”svar”:

Grön: Synpunkt har arbetats in i hållbarhetsprogrammet/har tagits hänsyn till i processen för hållbarhetsprogrammet.

Grå: Åtgärd vidtas ej med anledning av motivering som anges.

Övergripande

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Moderaterna	<p>”Ekonomisk hållbarhet innebär att förvalta och utveckla mänskliga och materiella resurser på ett långsiktigt hållbart sätt. Vi verkar för en varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt där varje generation bär kostnaderna för den service som den generationen beslutar om och själv konsumerar.”</p> <p>Moderaterna instämmer i denna skrivning och ställer sig frågande till hur detta uppnås i programmet där en mängd ofinansierade förslag förekommer som inte har hanterats vare sig i något investeringsprogram eller i någon budgetprocess.</p>	Kostnadsberäkningar är gjorda för de förslag som bedöms medföra extra kostnader och investeringar. Viktigt att dessa behandlas i budgetprocessen för 2021 och framåt.
Moderaterna	Moderaterna yrkar på en mer transparent process när det gäller alla typer av planer och policys. Processen bör börja med att regionstyrelsen sätter ramar och ger direktiv. (Jmf budgetprocessen och direktiv 1 och 2.)	<p>En parlamentariskt tillsatt referensgrupp tillsattes i samband med uppstart vid framtagning av det nya programmet i samband med att tidsplan och ramarna beslutades i TIM-nämnden.</p> <p>I referensgruppen finns representanter från alla partier, från TIM-nämnden och Regionstyrelsen.</p>
Område miljö	Lång och svåröverblickad policy.	Har gjort redaktionella ändringar i policyn som lyfter fram viktiga delar i punktform istället för i löpande text.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Område miljö	Tydliggörande krävs vad som gäller för hel- respektive delägda bolag.	Tydliggörande har gjorts genom förklaringstext: Hållbarhetsprogrammet omfattar våra helägda bolag. Vi ska verka för att de bolag där vi äger en väsentlig del arbetar för att nå målen i vårt hållbarhetsprogram.
Psykiatri, rehabilitering och diagnostik	<p><u>Alla</u> medarbetare upplever att de har lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter oberoende av kön, ålder, religion, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller könsidentitet och könsuttryck</p> <p><u>Alla</u> medarbetare ska ha likvärdiga möjligheter till kompetensutveckling utifrån verksamhetens behov och medarbetarens uppdrag, oavsett yrkeskategori.</p> <p><u>Samtliga</u> arbetsplatser ska arbeta aktivt med förebyggande åtgärder mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och repressalier i det systematiska arbetsmiljöarbetet.</p> <p><u>Alla</u> medarbetare upplever att de är delaktiga i sin arbetsplats utveckling.</p> <p><u>All</u> nybyggnation ska minst motsvara kriterierna för miljöbyggnad silver</p> <p>För övriga mål/delmål så är det inte formulerat på detta bestämda, tvingade sätt. Risken är att man hakar upp sig på just "alla" och ifrågasätter det eller använder det som slagträ tillbaka för att ställa krav? Vi tänker att det "alltid" kommer finnas något undantag som är rimligt eller orsak till att det "aldrig" kan bli just "alla". Kan det inte räcka med:</p> <p>"<u>Medarbetare</u> upplever att de har lika rättigheter..."</p> <p>"<u>Medarbetare</u> ska ha likvärdiga möjligheter..."</p> <p>"<u>Arbetsplatser</u> ska arbeta aktivt..."</p> <p>"<u>Medarbetare</u> upplever att de är delaktiga..."</p> <p>"<u>Nybyggnation</u> ska minst..."</p>	Justerat när det gäller nybyggnation. Övriga finns inom "Vi är till för alla". Justeras när det gäller arbetsplatser, men inte för medarbetare.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Regionfastigheter	<p>Beslutet ska innebära att Regionfastigheter får ett reserverat rambelopp á 150 mkr för 5-årsperioden. Vigda pengar är en förutsättning för att nå målet till år 2025. För att upprätthålla fart i det här arbetet ser vi inte att äskandet kan ske via Rubertprocessen. Regionfastigheter kommer löpande paketera samman åtgärder och framställan går via verksamhetsdirektören och vidare till beslut hos Regionstyrelsen. Planerade energiåtgärder kan komma att omprioriteras och medel ska kunna förflyttas över åren. Vi kommer inte förbruka medlen i jämn takt, utan långsammare första åren och med en högre förbrukningstakt mot slutet.</p> <p>Solcellsinvesteringen á 30 mkr hanteras som förra investeringsbeslutet via process i Rubert.</p> <p>De två heltidstjänsterna som krävs för att nå målet ska hanteras som beviljad ökning av personalbudget med närmare 1,8 mkr/år.</p>	<p>Rubert-processen är för detta ändamål en långsam process. Investering läggs in i Rubert → Lyfts på planeringsmöte med sjukvårdsdirektörer → Lyfts i investeringsråd som är 4-5 gånger per år → Förstudie läggs in i Rubert → Lyfts i investeringsråd igen → Tjänsteskrivelse → RSAU → RS → ev RF</p> <p>Om energieffektiviseringsåtgärder ska följa Rubertprocessen skulle det innebära att förslaget mål inte nås 2025. För energieffektiviseringsåtgärder behövs en snabbare process.</p> <p>Tidigare hantering: Under fyra år har regionfastigheter fått 20 miljoner kr per år för energieffektiviseringsåtgärder. Rapportering har skett till politiken successivt när åtgärder är genomförda.</p> <p>Förslagsvis under programperioden: Energieffektiviseringsåtgärder som planeras lyfts till regiondirektör och sedan vidare till RSAU.</p> <p>Den politiska referensgruppen önskade den 7 maj återkoppling om vilka energieffektiviseringsåtgärder som kan bli aktuella för att nå målet. Exempel på åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Justeringar av värme- och ventilationssystem hela RJL. • Ny värmeåtervinning ventilation Ryhov • Ny belysning plan 3, 4 och 5 Ryhov • Fönsterbyten H-zon Ryhov • Byte ventilationsaggregat hus 11 och 19 Värnamo • Fönsterbyte hus 14 Värnamo • Ny styrutrustning Eksjö • Fönsterbyte hus 26 Eksjö • Nya ventilationsaggregat hus 04 och 06 (bassäng) Nässjö • Energioptimeringar på naturbruksgymnasier

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Regionfastigheter	Vill vi veta vilka mål och åtgärder som kommer att "tryckas" ut till områdena, men även ut till enhetsnivå. Vi upplever redan att belastningen av att varje månad och tertial rapportera allt i Stratsys som betungande. Det är viktigt att nyttan av att uppföljningen trycks ut långt i organisationen beaktas. Det ska vara rätt mål och en tydlig nytta med det vi ska svara på. Likaså är det viktigt att inte allt för många mål ska följas upp månadsvis. Många mål förändras inte över så korta intervall.	Tydliggörs i genomförandeplanen. Ambitionen är att generellt förlänga intervallen för rapporteringen i Stratsys.
Miljörådet	Sid 2: "För oss är kraven i lagstiftningen och övriga krav på vår verksamhet en lägstanivå" – låter som att vi håller en lägstanivå gällande krav om miljöbelastning från våra verksamheter.	Ändras till: "För oss är det en självklarhet att leva upp till krav i lagstiftning och övriga krav på vår verksamhet."
Värnamo kommun	Det vore nog klokt att inte skriva ut åtgärderna i detta dokument utan låta dem definieras tydligare i en åtgärdsplan där de kan få lite mera plats. För var beskrivs åtgärderna som inte är prioriterade/resurskrävande? Varför har inte alla delmål åtgärder kopplat till sig? Det signalerar inte bra att ha tomma rutor. Vad är då vitsen med att ha delmål om ni inte uttryckligen ska jobba med dem?	Det är viktigt att få med vissa mer kostnadsdrivande eller sådana åtgärder som innebär ett särskilt fokus inom ett visst område, så att de kan beslutas politiskt och tillföras resurser i samband med budgetprocessen. Till skillnad från tidigare program vill vi att detta program ska vara mer flexibelt. Åtgärder och om det skulle krävas även mål, kan komma att uppdateras under femårsperioden.
Värnamo kommun	Många åtgärder är samma under olika mål. Vissa känns en aning krystat formulerade och andra känns ganska självklara och kanske inte behöver stå med som åtgärder då åtgärder oftast betyder en ambitionshöjning. Vissa åtgärder är väldigt ospecificerade och breda, inte tydligt åtgärdsformulerade varken i utförande eller ansvar. Det försvårar uppföljning.	Ambitionsökningen ligger bland annat i att arbetet blir systematiskt och följs upp. Åtgärder och ansvar preciseras i genomförandeplanen för programmet.
Värnamo kommun	Här finns det utrymme för en viss begreppsförvirring när ordet policy finns med i ett program. Är denna sida en policy som ett eget kapitel i programmet eller betyder policy helt enkelt styrdokument, och är denna sida i så fall en slags sammanfattning? Syftet med sidan är oklar.	Region Jönköpings läns hållbarhetspolicy fattas beslut om i samband med att hållbarhetsprogrammet antas. Policyn kan ses som en del av introduktionen till vad programmet innefattar och var våra fokusområden ligger.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Värnamo kommun	<p>Tydlig inledning förutom ordet "framgångsfaktorer" som utifrån att de har framträdande betydelse i dokumentet bör benämnas på annat sätt. Förstår att man behöver något som ringar in fokuset i området/temat. Något att hänga upp målen på, och det låter fint, men signalerar mer värdegrund eller målformuleringar.</p> <p>Om det nu handlar om olika fokusområden, skriv det istället.</p>	<p>Framgångsfaktorerna togs fram i ett samarbete med Blekinge Tekniska Högskola med en metodik utvecklat från "Naturliga steget". Kortfattat innebär detta att vi tagit fram vad en hållbar organisation innebär för oss och formulerat en vision som vi endast kan nå genom att uppnå våra framgångsfaktorer.</p> <p>Användandet av framgångsfaktorer är en del av Region Jönköpings läns verksamhetsstyrning och tas fram inom olika perspektiv.</p>
Värnamo kommun	<p>Ord som "Bidra" är svagt. meningen borde förslagsvis vara: [...] hur vi arbetar med Agenda 2030 och de globala [...]</p> <p>De svaga ordvalen återfinns lite överallt och bör undvikas för att ge klara signaler. Språkbruket är avgörande för vilket resultat man sedan får. Har ni inte bestämt att ni ska arbeta med Agenda 2030, hållbar konsumtion och en varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk utveckling som alla nämns på den här sidan ihop med ord som bidra till/verka för?</p> <p>t.ex. ska ni väl inte verka för en hållbar konsumtion, er organisation har ju en daglig konsumtion som ni själva kan bestämma över. Då är det inget ni verkar för, den äger ni.</p>	<p>Hållbarhetsprogrammet är ett av programmen vi har för att arbeta med Agenda 2030. Om vi i programmet skulle skriva enligt förslaget, dvs "I hållbarhetsprogrammet visar vi hur vi ska arbeta med Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling" skulle det låta som att hållbarhetsprogrammet är vårt enda sätt att arbeta med Agenda 2030. Agenda 2030 finns med i flera av våra program, där regionala utvecklingsstrategin är ett exempel.</p> <p>I sitt sammanhang verkar vi för en hållbar konsumtion, produktion och samhällsplanering.</p>
Värnamo kommun	<p>Vad är skillnaden på klimatsmart och att använda resurser klokt? Hade behövt förtydligas lite mer. Behövs båda bulletpoints? De låter för lika som de är skrivna just nu.</p>	<p>Mycket av det arbete som sker inom ramen för "Vi använder våra resurser klokt" går att appliceras på det som görs under "Vi är klimatsmarta". Skillnaden är vilket perspektiv vi har när vi arbetar mot målen. Att vara resursklok kan innebära mer saker än att endast minska vår klimatpåverkan.</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Värnamo kommun	<p>Sid 4. Sista meningen. här menar ni nog "ligger i linje med" eller liknande i stället för "sträva mot". För era mål strävar ju inte mot att uppfylla Agenda 2030, de är faktiskt direkt kopplade till de globala målen och är ert sätt att arbeta med agenda 2030. Den här meningen bör välja, antingen endast skriva att de uppfyller Agenda 2030 och de globala målen och sen inte börja nämna andra dokument och mål, alternativt komplettera med fler, som de nationella målen för folkhälsa samt mänskliga rättigheter och barnkonventionen, vilka alla är grundläggande för den sociala hållbarheten.</p>	<p>Vi ändrar till att hänvisa till övriga nationella och regionala mål, utan att nämna några specifikt.</p> <p>Se över vilka vi lyfter och varför.</p> <p>Justering: Målen i vårt hållbarhetsprogram strävar mot att uppfylla Agenda 2030 och FN:s globala mål, de nationella målen om bland annat miljö kvalitet och jämställdhet samt övriga nationella och regionala mål, strategier och handlingsplaner inom hållbarhet.</p> <p>I hållbarhetsprogrammet finns mål och prioriterade åtgärder som inte återfinns i andra styrande dokument hos Region Jönköpings län.</p>
Värnamo kommun	<p>varför görs ett årligt klimatbokslut vid sidan av hållbarhetsbokslutet? varför får just klimat ett större fokus i uppföljning? det framgår inte i detta program att just klimat är extra viktigt... motivera gärna</p>	<p>Klimatbokslutet görs inte för att klimatarbetet är mer prioriterat, även om vi lägger tungt fokus på det. Klimatbokslutet görs för att vi har ett behov av att djupdyka i var och hur våra utsläpp uppstår och det görs enligt metodik framtaget av GHG-protocol, vilket hjälper oss att prioritera. Förutom klimatbokslut görs även en hållbarhetsredovisning som en del av årsredovisningen där alla perspektiv lyfts fram.</p>
Eksjö kommun	<p>Saknar Regionens bidrag till mål 17 av de globala målen. Mål 17 är nödvändigt för att de andra målen ska kunna uppnås, där förändring framför allt behöver ske i utvecklingsländer.</p> <p>Regionen skulle kunna bidra till kompetensutbyte till utvecklingsländer. Man skulle kunna underlätta för medarbetare att få tjänstledigt för att göra insatser i och för utvecklingsländer. Utbytesprogram skulle kunna utvecklas för att stärka kompetens i utvecklingsländer.</p> <p>Regionen skulle också kunna bidra med materialbistånd genom att säkerställa återanvändningen av produkter som inte längre kan brukas i den egna verksamheten men är en värdefull resurs i ett utvecklingsland.</p>	<p>Detta program är inte tänkt för att svara upp på allt arbete Region Jönköpings län gör i linje med Agenda 2030. Därav berör programmet inte alla agendans mål. Region Jönköpings län har andra planer och program som bidrar till Agenda 2030. Mål 17 går dock att koppla till "Vi är till för alla".</p> <p>Region Jönköpings län har ett arbete med utbyten och samlärande med många hälso- och sjukvårdsorganisationer runt om i världen.</p> <p>Region Jönköpings län har avtal med biståndsorganisationen Human Bridge som bedriver biståndsprojekt i Afrika, forna Östeuropa och</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	I policyn på sid 1 skulle man kunna lägga till: för att bidra till de globala målen verkar vi för kompetensutbyte med och materialbistånd till utvecklingsländer.	<p>Mellanöstern. Avtalet innebär att Human Bridge tar hand om den utrustning som är utrangerad, men funktionsduglig.</p> <p>Region Jönköpings län har sedan tidigare ett regelverk för hur ambulanser och annan utrustning som är utrangerad ska tas omhand.</p> <p>Justering: Vi tydliggör detta arbete under "vi använder våra resurser klokt".</p>
Eksjö kommun	Där Agenda 2030 presenteras skulle man med fördel kunna lägga till att: För att nå målen krävs genomförande och partnerskap som omnämns i mål 17. För att nå en global hållbar utveckling, som är det Agenda 2030 går ut på, behöver vi öka stödet till utvecklingsländerna.	Se ovan
Länsrådet för funktionsnedsättningar	<p>I stycket under "vår del i omställningen till ett hållbart samhälle";</p> <p>Ett tillägg i texten om social hållbarhet som berör tillgång till rehabilitering och habilitering. En stark habilitering/rehabilitering är en förutsättning för att personer med funktionsnedsättningar ska kunna vara delaktiga i samhället och leva goda liv.</p>	<p>Stycket är allmänt hållet, en definition av vad social hållbarhet innebär. Ett tillägg om rehabilitering/habilitering är för specifik här.</p> <p>Är det en möjlig åtgärd som ryms i programmet, i så fall för personal? Eller snarare något för budget/flerårsplan?</p>
Almi företagspartner i Jönköping AB	Den generella reflektionen är att programmet är något spretigt i sin ambitionsnivå. Utkastet till hållbarhetsprogrammet upplevs växla mellan ett medborgarperspektiv och ett arbetsgivarperspektiv, det skulle stärkas av att förtydligas.	Programmet berör organisationen som arbetsgivare och samhällsaktör, båda perspektiven behövs.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Almi företagspartner i Jönköping AB	<p>Delar av programmet är djupt nedbrutet och detaljerat, för att nämna några exempel: klimatpåverkan av transporter (även om måltalen inte är satta så antas de sättas då det i åtgärdsavsnittet uttrycks i den formen), byggprocesser och framställningen av förnybar energiproduktion. Det känns varken svårt att tillämpa eller förhålla sig till ambitionsnivån på de delarna som berör klimatpåverkan, livsmiljö, resursanvändande.</p> <p>Samtidigt rekommenderas att sätta ambitiösa mål och möjligen bryta ned i delmål. Ett exempel är målen för förnybara bränslen. De håller en ambitionsnivå som borde kunna höjas vartefter och förtydligas ytterligare och möjligen differentieras utifrån lokala förutsättningar.</p>	I genomförandeplanen kommer årsmål sättas där det anses vara rimligt, bland annat för målet om förnybara bränslen.
Almi företagspartner i Jönköping AB	I tredje stycket på sidan 2 om samverkan har näringslivet helt glömts bort. För att "...ligga i framkant" och bygga ett hållbart samhälle krävs att näringslivet stöttas och involveras i utvecklingen. Där rekommenderas insatser kvantifieras och kunna vara mätbara.	Insatser som berör näringslivet i stort kopplas till RUS:ens handlingsplaner. Näringslivet är en del av "andra aktörer i länet" som nämns i policyn.
Jönköpings kommun	<p>Stadskontoret anser att det är angeläget att kommunen och regionen samverkar inom områden som har en tydlig koppling till kommunens verksamhet.</p> <p>Exempel på sådana områden ur ett miljöperspektiv är kollektivtrafiken (d.v.s. fullfölja gällande avsiktsförklaring), hållbarhetskrav vid upphandling, rening av läkemedelsrester i avloppsvatten, främjande av en hållbar lokal livsmedelsproduktion samt avfallsfrågor. Exempel på områden ur ett socialt perspektiv är att samverka i flera stödfunktioner riktade mot kommunens verksamheter. Det kan handla om folkhälsofrågor, trygghetsfrågor, digitalisering, internationella frågor m.m. Det skulle också kunna innebära samverkan i metoder för genomförandet av AGENDA 2030 t.ex. erfarenhetsutbyte kring hur organisationerna utvecklar jämställda och jämlika verksamheter utifrån föreslagna åtgärder i föreliggande program.</p>	Region Jönköpings län ser positivt på att bibehålla forum som redan finns men även att utveckla samarbetet inom t.ex. de områden som nämns nedan. Bedöms dock rymmas inom programmet.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Det konstateras att "I hållbarhetsprogrammet finns mål och prioriterade åtgärder som inte återfinns i andra styrande dokument". Länsstyrelsen välkomnar det angreppssättet, men önskar att det blir tydligt i uppföljningen att insatser som görs inom ramen för andra uppdrag också bidrar till att nå målen i hållbarhetsprogrammet.	Bedömer att det blir för omfattande att lägga till dessa perspektiv i uppföljningen som nämns i hållbarhetsprogrammet. Övriga åtgärder som kan bidra till målens uppfyllnad följs t.ex. upp i Region Jönköpings läns årsredovisning.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Utöver det som finns föreslaget i programmet önskar Länsstyrelsen att programmet kompletteras med fler mål och åtgärder som berör minskad klimatpåverkan, klimatanpassning, biologisk mångfald och grön infrastruktur samt kulturmiljö.	Vår strävan är att inte ha för många mål och åtgärder som verksamheter ska arbeta med samtidigt. Tanken är att vi ska kunna revidera och lägga till nya prioriterade åtgärder när befintliga åtgärder har genomförts.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att indikatorer bör finnas till varje delmål så att det går att se hur målen ska följas upp. Men detta kanske finns i den årliga plan för genomförande och uppföljning som hänvisas till i slutet av programmet.	Hållbarhetsprogrammet kompletteras med en genomförandeplan som revideras årligen. Genomförandeplanen innehåller t ex: <ul style="list-style-type: none"> • vem som ansvarar för vad, • hur mål ska mätas samt • årsmål
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Med tanke på att programmet omfattar alla verksamheter som är finansierade av Region Jönköpings län anser Länsstyrelsen att organisationens roll som samhällsaktör med fördel kan bli mer synligt i vissa framgångsfaktorer. I framgångsfaktorn Vi är till för alla är rollen som samhällsaktör uttalad i målet "Vi är en del av en samhällsutveckling som bygger på tillit, förtroende, delaktighet och ansvar". Liknande målsättningar skulle med fördel kunna finnas även i de andra framgångsfaktorena.	Vikten av samarbete med andra aktörer lyfts fram i policyn: <i>Vi samverkar med andra aktörer inom länet för att stärka en hållbar utveckling.</i> Mycket av arbetet som Region Jönköpings län gör som samhällsaktör ryms framförallt inom RUS:en. I hållbarhetsprogrammet finns mål och prioriterade åtgärder som inte återfinns i andra styrande dokument.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Länsstyrelsen i Jönköpings län	<p>Länsstyrelsen anser att det bör finnas ett beskrivande stycke om de regionala åtgärdsprogrammen för miljömålen eftersom Region Jönköpings län har åtagit sig åtgärder i programmen.</p> <p>Länsstyrelsen anser också att kunskapsunderlaget Grön handlingsplan och samverkansrådet för biologisk mångfald bör nämnas i programmet eftersom det berör Region Jönköpings läns verksamhet.</p> <p>Stycket om klimat- och energistrategin på sidan 16 bör justeras så att det framgår att även anpassning till ett förändrat klimat ingår i strategin.</p>	Kompletteras enligt förslag.
Socialdemokraterna, augusti	<p>”Vi bidrar också till kunskap och utveckling genom våra folkhögskolor, naturbruksgymnasier och vår kulturverksamhet.”</p> <p>Kan man göra ett ytterligare tillägg om vår roll som producent av exempelvis energi och livsmedel?</p>	Policyn beskriver vår verksamhet på ett övergripande plan. Om vi ska dyka ner och beskriva enskilda områden och de insatser vi gör behöver vi i så fall beskriva insatser inom flera områden.
Socialdemokraterna, aug 2020	<p>Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett bra liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att och där människor har känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.</p>	<p>Social hållbarhet beskrivs på många olika sätt. Inom SKR och Folkhälsomyndighetens gemensamma arena Mötesplats social hållbarhet, har det tagits fram en beskrivning av ett socialt hållbart samhälle:</p> <p><i>Ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader.</i></p> <p><i>Ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.</i></p> <p>Det är denna formulering som föreslås gälla i Regionen med undantag av ordet tolerans, som ses delvis föråldrat kopplat till rättighetsbaserat arbete.</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
		<p>Orättfärdiga skillnader finns med i formuleringen för att peka på de skillnader i hälsa som inte beror på tex ålder, funktionsnedsättning etc. Både förutsättningarna för hälsa och själva hälsoläget är ojämnt fördelade i befolkningen.</p> <p>Beslut i parlamentariska gruppen 200820: Ändrar till ”bra” istället för ”god”. Förtydligar orättfärdiga skillnader genom att lägga till ”hälsoskillnader”. Behåller ”känner” istället för ”har”.</p>
Socialdemokraterna, augusti	<p>Det vill säga att skydda planeten genom att långsiktigt förvalta, skydda och bevara naturresurser, konsumera och producera hållbart samt öka beredskapen mot klimatförändringar.</p>	Ändras enligt förslaget.
Miljöpartiet, augusti	<p>Vi skulle också gärna vilja fram det internationella och globala perspektivet i hållbarhetsarbetet litet tydligare - ex genom följande förslag sid 1 - policy:</p> <p>”Vi samverkar med andra aktörer inom länet för att stärka en hållbar utveckling. Vi tänker globalt och agerar lokalt. Genom samverkan inom forskning och utbildning säkerställer vi att vi ligger i framkant.”</p>	<p>Det globala perspektivet finns representerat genom Agenda 2030 och de globala målen i stycket ovan och det lokala i beskrivningen kring vår roll i länet. Vi vill generellt också vara försiktiga med ännu fler formuleringar i policyn.</p>

Vi är till för alla

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Moderaterna	Moderaterna yrkar på att sista meningen på sidan 5 utgår. ”Mångfald är ett viktigt område, där vi sätter särskilt fokus på att främja integration av medarbetare med utländsk bakgrund.” Samtliga diskrimineringsgrunder är lika mycket värda i lagen, de är sidoordnade. Varför betona någon grund särskilt?	Detta är ett område som lyfts av många verksamheter som ngt som är angeläget att arbeta med i förarbetet för programmet, detta med hänvisning till att det är av stor vikt för att regionen ska klara välfärdsutmaningen.
Sverigedemokraterna	Stryka åtgärd: Genomföra särskilda kompetensutvecklingsinsatser inom jämlikhets- och jämställdhetsintegrering för politiker, chefer, HR-partners, verksamhetsutvecklare, utvecklingsledare och andra strategiskt viktiga funktioner.	Åtgärden krävs för att nå målet och betonas också i budget och flerårsplan.
Sverigedemokraterna	Lägg till åtgärd: Fler invånare uppfattar vården jämlik.	Detta är ett mål inte en åtgärd, kan finnas en poäng att lägga till detta som ett nytt delmål, det kan också vara ett måttal. Arbetsgruppen föreslår att det läggs som ett resultatmål för huvudmålet ”Vår verksamhet styrs av värden kring jämlikhet, jämställdhet och ett normmedvetet förhållningssätt och bemötande”.
Sverigedemokraterna	Stryka åtgärderna: Målgruppsanpassa stöd för att ge medarbetarna de verktyg de behöver. Anpassa befintligt stöd för förbättrings- och kvalitetsarbete till att omfatta normmedvetenhet. Erbjud coaching i normmedvetenhet och ickediskriminering för verksamheterna.	Detta behövs för att nå delmålet och att invånarna uppfattar vård/ och verksamhet som jämlik.
Sverigedemokraterna	Ändra delmål: Sjukfrånvaron ska ligga på en låg och stabil nivå och skillnaden i sjukfrånvaro mellan olika kön eller yrkeskategorier ska vara låg.	Eventuellt ett omformulerat mål, se kommentar från HR.
Sverigedemokraterna	Stryka bitar av delmål: Alla medarbetare upplever att de har lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter oberoende av kön, ålder, religion, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller könsidentitet och könsuttryck.	Vi anser att det i detta sammanhang är viktigt att diskrimineringsgrunderna finns med antingen sammantaget eller utskrivet per grupp.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Miljöpartiet	I kapitlet ”Vi är till för alla” lyder första delmålet ”Ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv ska ingå i analyser, resursfördelning och beslutsfattande i organisationens verksamheter och projekt.” Detta skulle kunna ändras till följande: ”Ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv ska ingå i analyser, resursfördelning, upphandling och beslutsfattande i organisationens verksamheter och projekt.	<p>På ett mer övergripande plan finns det redan med i framgångsfaktorn Sund livsmiljö, under målet ”Vi ska stärka den sociala hållbarheten och minska den negativa hälso- och miljöpåverkan genom våra upphandlingar”. Förtydligandet visar kopplingen mellan olika framgångsfaktorer och mål. Det visar också på mer specifika arbetsmetoder som stärker målen.</p> <p>Alla verksamheter behöver fundera över hur de får in jämlikhets- och jämställdhetsintegrering i sina uppdrag. Rent praktiskt innebär alltså förtydligandet att inköpsenheten behöver titta över hur upphandlingen kopplas till dessa perspektiv.</p>
Område måltid	<p>”Konferenser, utbildningsdagar och evenemang som vi anordnar ska vara hållbar och tillgängliga” – ”Ta fram beslutstöd..”</p> <p>Vem ska ta fram detta? Regionala checklistor eller upp till varje verksamhet?</p> <p>Vad behöver förbättras utifrån dagens utbud och lösningar för att göra detta om möjligt mer hållbara? Hur kan regionen som arbetsgivare guida chefer och andra till att fatta hållbara beslut när de står inför ett val?</p> <p>Område måltid har tidigare haft en målsättning att en viss del av fikautbudet ska vara hälsosamt samt att en viss andel av portionerna som säljs i restauranger ska vara vegetariska. Vi arbetar med att utveckla utbudet i båda dessa områden. Vill arbetsgivaren att fler hållbar aval ska fattas vid beställning till möten, konferenser och utbildningar behöver chefer mfl en push i rätt riktning och område måltid kommunikationsstöd.</p>	<p>Syftet med målet är att ta utforma stöd till verksamheter som arrangerar både stora och små konferenser och evenemang så att det ska bli enklare att välja/göra rätt. Det kan t.ex. innefatta val av mer hälsosamt fika och vegetariska måltider men även frågor kring transporter, tillgänglighetsfrågor så som hörselslinga och liknande.</p> <p>Område måltid har en viktig del i att erbjuda olika alternativ men genom checklistan kan vi hjälpa chefer och andra att välja de alternativ Område måltid erbjuder.</p> <p>Förslag i genomförandeplan är att ansvaret för framtagandet ligger på område miljö och folkhälsa sjukvård. Såklart i samverkan med andra verksamheter som eventuellt kommer beröras.</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Område måltid	<p>Kranmärka våra verksamheter år 2022.</p> <p>Vilka verksamheter är det som ska kranmärkas? Område måltid har verksamheter som förväntas leverera ett ekonomiskt resultat och då är det viktigt att ha ett attraktivt utbud. För cafe/butik är det då betydande att kunna sälja buteljerat vatten och annan dryck. Däremot kan man hitta andra lösningar vid konferens och fikabeställningar, och det görs till stor del redan idag.</p> <p>På patientsidan kan det också vara viktigt att kunna ha kvar buteljerad dryck i form av Vichy vatten som motverkar svamp i munnen samt annan dryck som stimulerar aptit och motverkar muntorrhet. Det finns sjukhus som har tagit fram en lösning med eget tappat kolsyrat vatten.</p>	<p>Ny prioriterad åtgärd: Inköp av buteljerat vatten ska så långt som möjligt minimeras. Pilotförsök med syfte att utreda lämplig utrustning och hantering av eget kolsyrat vatten ska göras 2021.</p> <ul style="list-style-type: none"> • För att bli KRAN-märkta krävs att vi avskaffar alla former av buteljerat vatten. • Den största potentialen att minska buteljerat vatten är till vården, inte vid våra konferenslokaler. • Kolsyrat vatten är i vissa fall bra för patienter med muntorrhet att dricka. • Enligt SBU finns ingen evidens att Vichyvatten skulle motverka svampinfektion med candida i munhålan, men det finns kunskapsluckor. • Pilotförsök behövs för att testa hanteringen och utrustning på lämplig avdelning innan det kan införas bredare.
Laboratoriemedicin	Sid 6 och 7: Vad innebär målgruppsanpassa?	Stöd anpassas till verksamheter och yrkeskategorier/befattning.
HR	<p>Omformulerat mål: <i>Kvinnors sjukfrånvaro ska minska</i>. Vi vill ha samma mål som SKR, det är detta som vi ville uppnå även med den gamla formuleringen. Finns även flera åtgärder kopplade i SKRs åtgärdsprogram för detta.</p> <p>Även förtydligande av åtgärder (vad arbetsplatser förväntas göra)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Arbetsplatser ska följa Region Jönköpings län rehabiliteringsprocess. – Processen kompletteras med frågor om våld i nära relationer. – Arbetsplatser ska arbeta aktivt med det systematiska arbetsmiljöarbetet, inklusive hälsofrämjande åtgärder. – Utveckla befintliga verktyg som stödjer det systematiska arbetsmiljöarbetet, till exempel arbetsmiljöronder och checklistor. 	<p>Bra att följa SKRs mål men det kan finnas en poäng att lyfta skillnader mellan yrkeskategorier antingen i målformulering eller i åtgärder.</p> <p>Går det att se över om det går att kombinera?</p> <p>Förslag på ny formulering: "Kvinnors sjukfrånvaro ska minska och skillnad mellan yrkeskategorier vara låga".</p> <p>Förslag på formulering från politiska referensgruppen den 7 maj:</p> <p>1. Sjukfrånvaron ska vara låg och skillnaden i sjukfrånvaro mellan kön och yrkeskategori ska minska.</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
		2. Allas sjukfrånvaro skall minska med särskild fokus på minskning av kvinnors sjukfrånvaro.
HR	<p>Förtydligande av åtgärder (vad arbetsplatser förväntas göra) inom delmål ”Alla medarbetare upplever att de har lika rättigheter mm...”</p> <p>-Arbetsplatser ska arbeta aktivt och systematiskt med diskrimineringslagens regler om aktiva åtgärder för lika rättigheter och möjligheter. -Ge coaching och stöd till HR-partners för att kunna stötta chefer i arbetet.</p>	Synpunkt från politiska referensgruppen den 7 maj: För att Region Jönköpings län ska uppfattas som vara en inkluderande, hälsofrämjande och attraktiv arbetsplats ska medarbetarna uppleva att de har lika rättigheter och möjligheter.
HR	<p>Omformulerat mål: Trakasserier, kränkande särbehandling eller könsrelaterat våld i arbetslivet ska inte förekomma. Vi vill ha samma mål som SKR, det är detta som vi ville uppnå även med den gamla formuleringen. Finns även flera åtgärder kopplade i SKRs åtgärdsprogram för detta. Tidigare mål blir istället en åtgärd, se nedan</p> <p>Åtgärder -Arbetsplatser ska arbeta aktivt med förebyggande åtgärder mot kränkande särbehandling, diskriminering, trakasserier och repressalier i det systematiska arbetsmiljöarbetet. -Utveckla befintliga verktyg som stödjer det systematiska arbetsmiljöarbetet, till exempel arbetsmiljöronder och checklistor</p>	Målet är tydligare formulerat på detta sätt, och det är bra att det gamla målet lyfts in som åtgärd.
HR	<p>Målet ”Verksamheter och arbetsplatser främjar aktivt integration inom ramen för strategier, planer och program” omarbetas från mål till en åtgärd och läggs samman till målet om alla medarbetares delaktighet.</p> <p>Förslag mål ”Alla medarbetare upplever delaktighet i sin arbetsplats utveckling”</p>	<p>Detta förändrar vad i så fall var syftet med integration. På detta sätt är det kopplat till delaktighet . I remissutgåvans mål var det tydligare kopplat till välfärdsutmaningen och framtida kompetensförsörjning.</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	<p>Åtgärd; – Arbetsplatser ska arbeta aktivt med det systematiska arbetsmiljöarbetet. – Arbetsplatser ska arbeta aktivt med integration och inkludering utifrån ett mångfaldsperspektiv.</p> <p>Alla arbetsplatser kan inte jobba aktivt med integration (dvs att nysvenskar skall få jobb inom befintliga tjänster) pga kompetenskrav. I detta alternativ finns möjlighet för de arbetsplatser som kan att jobba med frågan. Övriga jobbar med inkludering dvs att jobba för att befintliga medarbetare känner samhörighet med organisationen som är viktigt) Om tidigare mål skall vara kvar bör åtgärder från politiken specas och kostnadsberäknas).</p>	<p>Förslag mål ”Alla medarbetare upplever delaktighet i sin arbetsplats utveckling” Åtgärd; – Arbetsplatser ska arbeta aktivt med det systematiska arbetsmiljöarbetet. – Arbetsplatser ska arbeta aktivt med integration och inkludering utifrån ett mångfaldsperspektiv*.</p> <p><i>*Med integration avses här främjande av nysvenskar att söka tjänster inom Region Jönköpings län</i> <i>*Med mångfald avses här alla diskrimineringsgrunder</i></p> <p>Synpunkt från politiska referensgruppen den 7 maj: Ta bort fotnot som säger vad som avses med integration.</p> <p>Förslag: Lägg över integrationsmålet till huvudmål 3. Återstår att lägga in ev prioriterade åtgärder under det nya delmålet.</p>
HR	<p>Nytt mål: Heltidsarbete ska vara norm</p> <p>Nya åtgärder till detta: - Avveckla önskad sysselsättningsgrad - Alla nyanställningar ska vara på heltid - Erbjud alla deltidsanställda heltidsarbete - Partsgemensamt analysera nuläget och utforma en strategi</p> <p>Detta är kopplat SKRs mål för jämställd arbetsgivarpolitik.</p>	<p>Bidrar till kompetensförsörjning och till ökad jämställdhet, bland annat till jämställda livsinkomster. Ska det finnas i jämställdhetspolicyn och/eller här.</p> <p>Förslag mål: Heltidsarbete ska vara norm*</p> <p>Nya åtgärder till detta: - Alla nyanställningar ska vara på heltid - Erbjud alla deltidsanställda heltidsarbete - För en dialog om arbetsplatskulturen</p> <p><i>*Deltid är en möjlighet</i></p> <p>Synpunkt från politiska referensgruppen den 7 maj:</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
		<p>Lägg in "Deltid är en möjlighet" som en del av målet, ej som fotnot. Tveksamma till att "Heltidsarbete ska vara norm" ska vara med i ett hållbarhetsprogram. Förslagsvis kan formulering kring detta istället läggas till inledningstexten.</p> <p>Lägg in "Heltidsarbete ska vara norm, deltid är en möjlighet". Lägg även dit "Hållbar arbetsmiljö" i inledningstexten för att fånga upp att arbetsmiljön ska vara god så att det inte är därför man väljer deltid.</p>
Laboratoriemedicin	Sid 6: "Följ Region Jönköpings län rehabiliteringsprocess och komplettera den med frågor om våld i nära relationer". Hoppas det inte läggs på varje första linjens chef att ställa frågor om våld i nära relationer, ismb med rehabilitering? Vi kan mycket, men detta måste vara en fråga för tex AME eller annan hälsosjukvård?	Det är ett chefsansvar att följa rehabiliteringsprocessen och därmed få stöd i hur man frågar kring våldsutsatthet som en rutin.
Laboratoriemedicin	Sid 6: "Utveckla befintliga verktyg som stödjer det systematiska arbetsmiljöarbetet, till exempel arbetsmiljöronder och checklistor." Här görs mycket via tex HR-organisationen - se till att det inte dubbelarbetas!	Detta kommer tydliggöras i genomförandeplanen, och kommer att kopplas till HRs befintliga arbete.
Laboratoriemedicin	Sid 7: "Ta fram beslutsstöd i form av checklistor och mallar." Nej, vi behöver INTE en checklista till! Hjälp oss att få ett fungerade videokonferenssystem som fungerar mellan olika regioner och universitet - det skulle hjälpa mycket mer!	Videokonferenssystem är en viktig fråga, tanken med checklistorna är att bredda perspektivet till fler aspekter av hållbarhet.
Arbetsgruppen för finskt förvaltningsområde	Vill lägga till skrivningar om nationella minoriteter och finskt förvaltningsområde i inledningstexten till Vi är till för alla, samt i prioriterade åtgärder. 2018 blev Gislaved kommun finskt förvaltningsområde, vilket innebär särskilt starka rättigheter för den finska minoriteten. När en kommun går in i förvaltningsområde, så blir automatiskt regionen också inkluderad. Från och med 1 januari, 2019 trädde även en förstärkning av lagen om nationella minoriteter i kraft, se nedan.	<p>Förslag på textstycke i inledningstexten för "Vi är till för alla": "Vi ska tillgodose och skydda de nationella minoriteternas rättigheter, utifrån lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk. Region Jönköpings län ingår även i finskt förvaltningsområde, vilket innebär särskilt starka rättigheter för den finska minoriteten i länet."</p> <p>Förslag att lyfta fram prioriterade åtgärder för nationella minoriteter och finskt förvaltningsområde under huvudmål 3: "Vi är en del av en samhällsutveckling som bygger på tillit, förtroende, delaktighet och</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	<p>Bakgrund (från www.minoritet.se): Lagstiftningen anger ett antal rättigheter för dem som tillhör en nationell minoritet. De viktigaste rättigheterna är delaktighet, möjligheten att få använda sitt språk och rätten till kultur. Lagen innehåller dels ett grundskydd som gäller för samtliga nationella minoriteter, dels ett förstärkt skydd som gäller i förvaltningsområdena.</p> <p>Från och med 1 januari, 2019 trädde en förstärkning av lagen om nationella minoriteter i kraft. Det innebär att regioner ska:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informera de nationella minoriteterna på lämpligt sätt om deras rättigheter. • Ta fram mål och riktlinjer för sitt minoritetsarbete. • Ha en dialog med de nationella minoriteterna för att ta del av minoriteternas synpunkter och behov. • Skydda och främja de nationella minoritetsspråken och deras kulturer. • Erbjuder kontakt muntligt och skriftligt på aktuellt minoritetsspråk för förvaltningsområdet, finska, meänkieli eller samiska. • Arbeta för att det finns personal som kan ge service på aktuellt minoritetsspråk för förvaltningsområdet, finska, meänkieli eller samiska. <p>Regionen behöver också säkerställa att de kan bemöta frågor på aktuella minoritetsspråk om de ingår i ett förvaltningsområde. Detta kan göras genom att införa särskilda tider då service kan ges på minoritetsspråket. För att möta behovet behöver landstinget och regionen kartlägga personalens språkkompetens och vid behov anställa personal med kunskaper i minoritetsspråken. Rätten att få använda sitt minoritetsspråk gäller även om personen talar svenska.</p> <p>Som medlem i ett förvaltningsområde får landsting och regioner ett statsbidrag på 250 000 kronor. Beloppet är samma för alla oavsett invånarantal och storlek och oavsett hur många förvaltningsområden landstinget eller regionen ingår i. Bidraget ska användas i samråd med minoritetsgruppen. Statsbidraget kan användas för de flesta insatser som</p>	<p>ansvar”.</p> <p>Under delmål ”Genomförandet och utvecklingen av våra tjänster och verksamheter ska ske i samverkan med dem vi är till för, med hänsyn till deras erfarenheter och upplevelser”, prioriterad åtgärd: ”Utveckla uppdraget som finskt förvaltningsområde genom ökad samverkan med den finska minoriteten i länet.”</p> <p>Under delmål ”Verksamheter och arbetsplatser ska aktivt främja integration och inkludering utifrån ett mångfaldsperspektiv”, prioriterad åtgärd: ”Utveckla arbetet med de nationella minoriteternas rättigheter.”</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	till exempel information, samråd och kultur. För närvarande ingår 15 regioner i förvaltningsområdena för finska, meänkieli och samiska.	
Värnamo kommun	Den här sidan saknar en hänvisning till Michael Marmots WHO rapport "Closing the Gap in a Generation", vilken är grundläggande för jämlikhet. Det vore även bra att SES-begreppet användes som ett värdeord i er text på denna sida.	Mål och insatser för Regionens och länets arbete för jämlik hälsa finns i strategi och handlingsplan <i>Tillsammans för jämlik hälsa</i> , som har sin utgångspunkt i Marmots studie. Detta finns även Regionens budget och flerårsplan.
Värnamo kommun	Visst har mål 3, Hälsa och välbefinnande en plats under Vi är klimatsmarta men väl så relevant under Vi är till för alla.	Ny genomgång av hänvisningar till Agenda 2030-målen efter remissperioden.
Värnamo kommun	Stycke 4. Mänskliga rättigheter är därmed både ett mål och ett medel. Den här meningen är lite oklar och behöver utvecklas. Hur menar ni att det både är ett mål och ett medel?	Tillägg om betydelsen av MR vid utveckling av vår verksamhet
Värnamo kommun	Det vore fint att ägna lite mer kraft på åtgärder om hur ni ska vara en hälsofrämjande arbetsplats. Bland åtgärderna nämns rehabilitering och våld i nära relationer. Det vore lämpligt i en så stor organisation som ni är att lägga mer tyngd på det hälsofrämjande och preventiva arbetet. 90 procent av sjukdom och död i Sverige orsakas trots allt av vällevnadsbeteenden som är påverkbara.	Instämmer i att hälsofrämjande insatser kan förtydligas, tittar närmare på formulering kring detta.
Värnamo kommun	Verksamheter arbetar aktivt med det systematiska arbetsmiljöarbetet är ingen åtgärdsformulering. Den är inte aktiverande, snarare mer en målsättning.	Befintliga mål uppnås genom ett systematiskt arbetsmiljöarbete, därmed ser vi det som en åtgärd.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Länsrådet för funktionsnedsättningar	<p>I stycket som beskriver att regionen ska vara en inkluderande, hälsofrämjande och attraktiv arbetsplats är det lämpligt att främja funktionshinderperspektivet på lika sätt som att främja integration av medarbetare med utländsk bakgrund.</p> <ul style="list-style-type: none"> • regionen ska satsa på att anställa personer med funktionsnedsättningar och säkerställa att dessa medarbetare får det stöd de behöver. 	Vi tittar på detta efter diskussion i politisk referensgrupp och utifrån skrivningar budget/flerårsplan.
Almi Företagspartner Jönköping AB	<p>Regionen har möjlighet att påverka utvecklingen genom att ge direkta stöd till en hållbar utveckling bland länets företag. Under målet ”Vi är en del av samhällsutvecklingen...” rekommenderar vi delmål som beskriver detta, t.ex. ”Genom stöd och insatser till näringslivet skapas långsiktigt hållbara företag.” Prioriterade åtgärder kan vara ”Stärk det finansiella stödet till de bolag som vill göra en hållbar omställning” och ”Lyft fram och sprid bra exempel på företag som har vuxit genom en hållbar affärsmodell”.</p>	Hänvisar till RUSens handlingsplaner

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Almi Företagspartner Jönköping AB	<p>Inom den avdelningen som kallas vi är till för alla, mål ”vår verksamhet styrs av värden kring jämlikhet, jämställdhet och ett normmedvetet förhållningssätt och bemötande” är ansatsen mer allmänt hållen och ligger på nivån utbildning, medvetandegörande, perspektiv och information.</p> <p>Det presenteras inga måltal eller hur målen skall uppnås. För att ha möjlighet att uppnå kvalitativa mål krävs ofta mätbara parametrar. När vet vi att vi uppnått målet? När XX går att visa genom talet YY. En utbildningsinsats kan givetvis ge förutsättningarna men det är först när det sker i praktiken effekter kan visas. Av den anledningen rekommenderar vi tydliga måltal kring utvalda parametrar samt prioriterade åtgärder som beskriver hur man skall uppnå dem.</p> <p>Exempel på målformuleringar som rör verksamheten skulle kunna vara kartläggning av avdelningars sammansättning, inflytande och måltal som formulerar ambitionen och givetvis resultat från medarbetarundersökningar, men det förekommer möjligen i andra styrdokument.</p>	Synpunkterna tas med genomförandeplan.
Almi Företagspartner Jönköping AB	Då jämställdhet är en starkt prioriterad fråga för att kunna attrahera välutbildad arbetskraft på sikt bör det prioriteras att förstärka ambitionsnivån och bryta ned målen så det blir tydliga.	Viktig regional utvecklingsfråga men mer kopplad till RUS:en.
Jönköpings kommun	... däremot är barnkonventionens implementering något oklar liksom jämställdhetsintegrering som strategi.	Barnperspektivet vävs in i övriga formuleringar, t.ex. i koppling till jämlikhetsperspektivet.
Jönköpings kommun	Det sociala perspektivet har inte samma skärpa i målsatt ambition eller omfång och färre mål i AGENDA 2030 som styr mot sociala hållbarhet finns representerade jämfört med miljö. Detta beror förmodligen på att det sociala perspektivet även styrs av Handlingsplan för jämlik hälsa och den Regionala utvecklingsstrategin men också för att social hållbarhet	Arbetsgruppen ställer sig positiv till Stadskontorets förslag att använda sig av analyser som utgångspunkt för tydligare målsättningar. Utifrån resultaten kan insatser, som kräver resursförstärkning behöva göras.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	<p>generellt i många organisationer inte har följts upp lika strukturerat som miljöområdet.</p> <p>Stadskontoret rekommenderar att börja med analyser av verksamhet, resursfördelning, projekt och projektmedel, event, kommunikation, utbildningar, förbättringsarbeten för att därefter vid en revision sätta mer skarpa mål utifrån genomförd analys.</p>	Åtgärden med utbildningar och beslutsstöd är tänkt att underlätta sådana analyser.
Jönköpings kommun	<p>När det gäller arbetsgivarperspektivet vore det förtjänstfullt att förtydliga kopplingen mellan diskrimineringslagen och det systematiska arbetsmiljö-arbetet samt hur dessa realiseras i praktiken.</p> <p>Inom det interna perspektivet kan med fördel mer definierade mål med målvärde definieras uppdelat på ålder och kön då analyser förmodligen redan finns inom området så som t.ex. sjukfrånvaro, kompetensutveckling och andelen anställda med utländsk bakgrund.</p> <p>Om målet är att kvinnor och män oavsett ålder ska ha samma tillgång till kompetensutveckling kommer analysen av kompetensutvecklingsplanerna att ske utifrån kön och ålder och eventuella skevheter blottläggs.</p>	Arbetsgruppen ställer sig positiva till förtydligande mellan kopplingen mellan diskrimineringslagen och det systematiska arbetsmiljöarbetet.
Jönköpings kommun	Agenda 2030 pekar ut särskilda grupper tydligt och undviker att använda benämningen alla, då det osynliggör utmaningarna i social hållbarhet. Det kan möjligen vara ett sätt att skärpa målen även i detta program.	När vi använder begreppet <i>Vi är till för alla</i> är det utifrån en förståelse att vi behöver göra särskilda insatser för att verkligen vara det. Begreppet kommer ursprungligen från Region Jönköpings läns arbete med hbtq-frågor som syftar till att förbättra vår verksamhet utifrån ett hbtq-perspektiv, idag utifrån alla diskrimineringsgrunder och hälso- och sjukvårdslagen.
Jönköpings kommun	En definitionsförklaring för att förtydliga målen och åtgärderna för medarbetare och medborgare vore förtjänstfullt. Ord och begrepp som goda möten, främja integration, normmedvetet förhållningssätt, samskapande och medskapande är exempel på begrepp som kan behöva tydliggöras.	Definitioner kan vara till nytta framförallt i genomförandeplanen.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen konstaterar att formuleringar om barnrätt och barnkonventionen saknas i såväl inledande texter som i mål och åtgärder. Länsstyrelsen anser att det kan vara relevant att särskilt lyfta detta och hur Region Jönköpings län arbetar för att stärka barnets rättigheter.	Att barnkonventionen blir lag 2020 nämns i text under avsnittet <i>Vi är till för alla</i> . Att den blir svensk lag är ett av skälen till att speciella åtgärder inte tas upp. Barn/unga finns med i diskrimineringsgrunden ålder, och ska givetvis utifrån barnkonventionen och målsättningen om ökad delaktighet, delta i utveckling av verksamheter som rör dem.
MP, aug 2020	Ändring av skrivelsen kring heltid som norm till: ”Heltid en rättighet, deltid alltid en möjlighet”.	Oenighet mellan partier kvarstår (se förslag från Socialdemokraterna). Förslag: Målet utgår från ett jämställdhetsperspektiv. Jämställdhetspolicyn är under översyn, eventuellt kan denna fråga hanteras där. Beslut i parlamentariska gruppen 200820: Befintlig skrivning står kvar.
MP, aug 2020	Förslaget innehåller två alternativa formuleringar som vi får välja kring gällande sjukfrånvaro, och här önskar vi se nedanstående version: <i>”Sjukfrånvaron ska vara låg och skillnaden i sjukfrånvaro mellan kön och yrkeskategorier ska minska”</i>	Eventuellt ett omformulerat mål, se kommentar från HR. Beslut i parlamentariska gruppen 200820: Befintlig skrivning står kvar.
MP, aug 2020	Genomföra särskilda kompetensutvecklingsinsatser inom området funktionsvariation och tillgänglighet för vårdpersonal, transportpersonal, politiker, verksamhetsutvecklare m fl strategiska funktioner. Motivering: I Länsrådet för funktionsnedsättning har upprepade gånger vittnesmål kring felaktigt bemötande från vårdpersonal, färdtjänstchaufförer etc, framkommit med starka önskemål om förbättring.	Åtgärd till första delmålet för tillgänglighet. Ligger i linje med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Liberalerna, aug 2020	<p>- I ett socialt hållbart samhälle är jämlikhet utgångspunkten. Människor lever ett bra liv med tillit och förtroende-</p> <p>Vi har inom regionen fått veta genom funktionsrörelsen m.fl att människor inte känner sig väl bemötta inom våra verksamheter. Liberalerna anser därför att ett mål bör läggas till i Tillgänglighets kapitlet. Det lyder:</p> <p>-Personal inom Region Jönköping ska regelbundet genomföra kompetensutveckling inom området Tillgänglighet. Vårdpersonal, transportpersonal, politiker med flera ska ingå i utbildningen. Allt för att göra vår Region till den bästa för alla.-</p>	<p>Synpunkterna ligger i linje med MP:s förslag ovan. På parlamentariska gruppens möte 200820 biföll L MP:s förslag om åtgärd.</p>
MP, aug 2020	<p>Fler insatser för att främja integration och inkludering</p> <p>Genomföra utbildningsinsatser för att främja förståelse för kulturella skillnader mellan såväl medarbetare som vårdtagare (vår tanke är att detta ska rikta sig såväl till nyanlända medarbetare som infödda svenskar)</p> <p>Utreda möjligheterna till att erbjuda stöttning i språkutvecklingen i svenska språket på arbetstid hos personer med utländsk bakgrund med önskemål och behov av detta</p>	<p>Det pågår sådant arbete idag men det kan utvecklas eller förstärkas, eventuellt bättre med en sådan formulering. Planering är på gång tillsammans med Regionens hälsokommunikatörer och Qulturum.</p> <p>Första åtgärdsförslaget blir allt för brett. Förslag på ny åtgärd: Genomföra utbildningsinsatser för att öka kulturmedvetenhet. Stöttning i svenska språket sker redan inom prioriterade områden. Detta skulle kunna utvecklas om behov finns.</p>
Liberalerna, aug 2020	<p>Ett mål kring Språkgaranti ska också läggas till. För oss liberaler är detta en väg till att alla känner sig trygga, sedda och får den hjälp de behöver.</p> <p>Språkgaranti inom Region Jönköping</p> <p>- De anställda med utländsk bakgrund som arbetar i vård nära/ person nära områden i vår Region ska kunna förstå och uttrycka sig på svenska. Fortbildning får ske på betald arbetstid. -</p>	<p>Synpunkterna ligger i linje med MP:s förslag ovan. På parlamentariska gruppens möte 200820 biföll L MP:s förslag om åtgärd.</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Socialdemokraterna, aug 2020	Vi bedriver en jämlik verksamhet med ett gott bemötande och är en del av en samhällsutveckling där länets invånare och patienter samt våra medarbetare upplever har tillit och förtroende och är delaktiga . (Generell ändring av upplever till har där det förekommer)	Arbetsgruppen anser att upplever är starkare än har då det fokuserar på den individuella upplevelsen. Någon annan kan hävda att det finns tolerans/delaktighet/rättigheter, samtidigt som upplevelsen av detta saknas på en arbetsplats. Arbetsgruppen önskar därför att begreppet upplever behålls.
Socialdemokraterna, aug 2020	Council of European Municipalities and Regions deklaration om jämställdhet mellan män och kvinnor (CEMR). Det ställer krav på oss ger oss möjligheter att jobba med jämställdhet och andra dimensioner av diskriminering och social hållbarhet.	Positivt med en starkare formulering, det stämmer att CEMR-deklarationen ställer krav på åtgärder.
Socialdemokraterna, aug 2020	Region Jönköpings län ingår även i finskt förvaltningsområde, vilket innebär särskilt starka rättigheter för den finska minoriteten i länet.	Det kan vara viktigt att beskriva vad förvaltningsområdena innebär för Regionen som organisation. Politiska referensgruppen 10/6: Skrivningen behålls enligt ursprungsförslaget. Förtydligande: sverigefinska minoriteten, ist f finska minoriteten.
Socialdemokraterna, aug 2020	Medarbetarna ska uppleva att de har lika rättigheter och möjligheter och en hållbar arbetsmiljö i enlighet med kollektivavtalen .	Regionen arbetar alltid enligt kollektivtalen, det är därför inte nödvändigt att hänvisa till det i hållbarhetsprogrammet.
Socialdemokraterna, aug 2020	Heltidsarbete ska vara norm. deltidsarbete en möjlighet. • Alla nyanställningar ska vara utgå från heltid. • Erbjudna alla deltidsanställda tillsvidareanställda heltidsarbete. • Föra en dialog om arbetsplatskulturen.	Oenighet mellan partier kvarstår (se förslag från Miljöpartiet). Förslag: Målet utgår från ett jämställdhetsperspektiv. Jämställdhetspolicyn är under översyn, eventuellt kan denna fråga hanteras där. Politisk referensgrupp 2020-08-20: Se kommentar från HR-representant programgrupp om delmålet.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
		Justeringarna av åtgärderna bifalles.
Socialdemokraterna, aug 2020	Sjukfrånvaron ska vara låg och skillnaden i sjukfrånvaro mellan kön och yrkeskategori ska minska. <i>Allas sjukfrånvaro ska minska med särskild fokus på minskning av kvinnors sjukfrånvaro.</i>	Eventuellt ett omformulerat mål, se kommentar från HR.
Bevara akutsjukhusen	Delmål om sjukfrånvaro... Förslag på tillägg av prioriterad åtgärd: Att arbeta utefter evidensbaserade metoder för minskad sjukfrånvaro.	För att sjukfrånvaron skall vara låg jobbar vi enligt lagstiftning och det systematiska arbetsmiljöarbetet och i det ingår evidensbaserade metoder.
Liberalerna, aug 2020	Heltid som norm Liberalerna vill att skrivningen ska vara - Heltid är inom Region Jönköping en rättighet men med möjlighet att arbeta deltid när arbetssituationen så tillåter.	
HR-representant i Programgruppen för hållbar utveckling, aug 2020	<i>Sjukfrånvaron ska vara låg och skillnaden i sjukfrånvaro mellan kön och yrkeskategori ska minska.</i> <i>Eller</i> <i>Allas sjukfrånvaro ska minska med särskild fokus på minskning av kvinnors sjukfrånvaro.</i>	HR ser att vi skall ha delmålet "Kvinnors sjukfrånvaro ska minska", om det inte är möjligt tycker vi att yrkeskategori bör styrkas. Blir alltför detaljerat och svårt att följa upp. 520 titlar/kategorier som är indelat i 140 etikettklassificeringar från SKR. Se kommentarer vänster nedan. Politisk referensgrupp 2020-08-20: Oenighet inom partier bla att målet är för detaljerat. Man når yrkeskategorier genom att arbeta med kvinnors sjukfrånvaro.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	<p>Osäker på om det behöver vara med som ett delmål. Kanske räcker att det är med som ett måttal till övergripande målet. Om det ska vara med bör ändras tillbaka till den ursprungliga formuleringen "Kvinnors sjukfrånvaro ska minska" så det harmonierar med SKRs program för en jämställd arbetsgivarpolitik varifrån målet ursprungligen hämtades.</p> <p>Att målsätta måttet sjukfrånvaro är egentligen inget bra mål. Vi styr inte själva över detta utan det påverkas i stor grad av andra faktorer. Att målsätta en förändrad relation är bättre, såsom t ex kvinnors sjukfrånvaro relativt mäns. Yrkeskategori är ingen diskrimineringsgrund så det bör inte vara med.</p> <p>SKR skriver bl a att "det finns tydliga strukturella skillnader mellan kvinnor och män på arbetsmarknaden. Alla skillnader i arbetslivet som beror på kön måste försvinna. Många av de strukturella skillnaderna hänger samman, och innebär att kvinnor i hög grad är frånvarande från arbetsmarknaden. Mindre tid på arbetet innebär lägre chans till karriärutveckling, lägre löneutveckling och lägre avsättning till pension och socialförsäkringar. SKR har tillsammans med alla arbetsgivare på svensk arbetsmarknad ett stort ansvar att identifiera och motverka alla arbetsmarknadsrelaterade ojämlikheter".</p> <p>Våra mål bör också generellt harmoniera mellan hållbarhetsprogram och andra styrdokument såsom budget med verksamhetsplan. Det vi väljer här bör då t ex gälla i budget med verksamhetsplan för samma period annars blir det oklarheter i vad som gäller och ska uppnås.</p>	<p>Argumentationen för ha kvar "yrkeskategorier" är bla för att förtydliga att sjukfrånvaro ofta handlar om den organisatoriska arbetsmiljön på arbetsplatsen och inte individen. Summering: Målet bör vara kvar, remiss på åtgärdsplan går till de uppföljningsansvariga att tycka till.</p>
<p>HR-representant i Programgruppen för hållbar utveckling, aug 2020</p>	<p>Tas bort (ligger i regionens grundläggande värderingar)</p> <p>Alla medarbetare ska uppleva att de är delaktiga i sin arbetsplats utveckling.</p>	<p>Arbetsgruppen anser att delmålet bör vara kvar, men ställer sig positiva till förslaget på ny åtgärd.</p> <p>Förslag på ny åtgärd: Arbeta för att tydliggöra chefsuppdraget och skapa förutsättningar för ett hållbart chefskap.</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	<ul style="list-style-type: none"> Arbeta för att tydliggöra chefsuppdraget och skapa förutsättningar för ett hållbart chefskap <p>Ny åtgärd som om målet tas bort kan kopplas till arbetsmiljö eller det övergripande målet. Vi får inte bättre verksamhet än vi har chefer och ledare. Det finns behov av att arbeta med att tydliggöra förväntningar, roller, mandat och ansvar kring chefskap samtidigt som chefer måste få rätt förutsättningar. Bra chefer påverkar de flesta av målen i hållbarhetsprogrammet positivt. Om detta delmålet tas bort kan åtgärden kopplas till ett annat delmål eller direkt mot det övergripande målet.</p>	<p>Politisk referensgrupp 2020-08-20 Instämmer med arbetsgruppens förslag.</p>
<p>HR-representant i Programgruppen för hållbar utveckling, aug 2020</p>	<p>Heltidsarbete ska vara norm, deltidsarbete en möjlighet.</p> <p>Bör ändras tillbaka till ”Heltidsarbete ska vara norm”. Även detta är ett mål från SKRs program för en jämställd arbetsgivarpolitik, (se kommentar kopplat till sjukfrånvaro ovan). Att ändra formulering tar udden av ambitionen med det nationella jämställdhetsarbetet och syftet med målet.</p> <p>Är det inte jämställdhet i arbetslivet vi vill sträva efter i hållbarhetsprogrammet är det bättre att ta bort delmålet i denna skrivning och ta med det i arbetet med vår jämställdhetspolicy.</p> <p>Det är också en av de 9 strategier som SKR identifierar för att möta de demografiska utmaningarna som finns inom välfärdssektorn.</p> <p>Region Jönköping har redan lägst faktisk sysselsättningsgrad i hela landet. Denna typ av skrivning pekar i helt fel riktning mot ett jämställt arbetsliv och med ambitionen att möta välfärdsutmaningen.</p>	<p>Arbetsgruppen instämmer i HR-representantens argumentation. Oenighet mellan partier kvarstår.</p> <p>Förslag: Målet utgår från ett jämställdhetsperspektiv. Jämställdhetspolicyn är under översyn, eventuellt kan denna fråga hanteras där.</p> <p>Politisk referensgrupp 2020-08-20: Oenighet inom partier (se bla socialdemokraternas kommentar) men om alternativet är att det skall lyftas till jämställdhetspolicyn och inte vara med i hållbarhetsprogrammet så bör alternativet ”Heltidsarbete ska vara norm, deltidsarbete en möjlighet” väljas.</p>

Vi är klimatsmarta

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Moderaterna	<p>Moderaterna yrkar på att delmål 2 på sidan 8 utgår och hänförs till budgetprocessen då bedömningen av kostnaden för detta mål uppgår till 182 miljoner kronor.</p> <p>”Användningen av värme och el i våra fastigheter och verksamheter ska minska. År 2025 ska levererad energi understiga 145 kWh/m2. ”</p>	<p>Viktigt att detta, och alla andra förslag som bedöms medföra extra kostnader och investeringar, behandlas i budgetprocessen för 2021 och framåt.</p> <p>Vi följer den nationella inriktningen att man ska minska sin energianvändning med 50 % år 2030 jämfört med 2005.</p> <p>Grunden är energiöverenskommelsen mellan regeringen, KD, Centern och Moderaterna. Delmål: Sverige år 2030 ska ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005.</p> <p>Vi har sträckt ut det genom att räkna på att vi ska nå dit innan 2040.</p> <p>RJL 2006: 241 kWh/m2 Nationellt delmål 2030: 120 kWh/m2 RJL 2040: 120 kWh/m2</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Moderaterna	Moderaterna yrkar på att begreppet ”förnybara” på alla ställen det förekommer i programmet byts ut mot icke-fossilt.	<p>För att nå visionen om att bli ett klimatsmart plusenergilän krävs att produktionen från förnybara energikällor är större än den mängd vi använder och att energikällorna är förnybara.</p> <p>I klimat- och energistrategin för Jönköpings län som Länsstyrelsen i Jönköpings län tagit fram finns mål som tydliggör målsättningen kring förnybar energi: <i>Som plusenergilän är vi självförsörjande på förnybar energi och bidrar genom ett överskott till energiomställningen.</i></p> <p>Förnybara energikällor definieras enligt följande inom EU: vindkraft, solenergi, vattenkraft, havsenergi, geotermisk energi, biomassa och biodrivmedel.</p> <p>Vätgas är en energibärare precis som elektricitet. Det betyder att vätgas inte är någon primär energikälla, men kan användas för att lagra, transportera och tillhandahålla energi.</p> <p>Vätgas kan produceras ur alla typer av energikällor. I dag sker det huvudsakligen från naturgas, men i framtiden kommer förnybar energi från sol, vind, biogas och biomassa att användas i högre utsträckning.</p>
Sverigedemokraterna	Stryka bitar av delmål: Vi ska minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp med 30 procent år 2025 jämfört med 2018.	I enlighet med budget siktar vi på en minskning i klimatpåverkan som syftar till att uppnå Parisavtalets 1,5-graders mål.
Sverigedemokraterna	Lägga till åtgärd: Köpa in mer klimatneutral el exempelvis kärnkraft, vattenkraft och solkraft.	<p>I befintligt avtal köper vi 100 % förnybar el.</p> <p>Tydliggör att vi köper in 100 förnybar el i nuläget i programmet</p>
Sverigedemokraterna	Lägga till åtgärd: Välja och följa byggnadsmaterial som är mindre klimatbelastande och med låga driftskostnader under hela livslängden.	<p>Prioriterade åtgärder: Utveckla byggprocessen så att klimatpåverkan tydligare beaktas i tidiga skeden.</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
		Arbeta för ett ökat inslag av trä och andra klimatsmarta konstruktioner i byggprojekt.
Sverigedemokraterna	Stryka/lägga till på delmål: År 2025 ska: bussar i allmän kollektivtrafik drivas med 100 procent förnybara drivmedel, dieseltåg drivas med den andel förnybara drivmedel som är godkänt, dock minst 20 procent förnybara drivmedel, Eltåg ska drivas med klimat neutral 100 procent förnybar el, fordon inom serviceresor drivas med minst 40 procent förnybara drivmedel.	För eltåg köps el från Trafikverket och den el som tillhandahålls är förnybar (lika för alla trafikhuvudmän i Sverige) Samtliga målnivåer är viktiga för att vi ska uppnå Parisavtalets 1,5-graders mål.
Sverigedemokraterna	Ändra delmål: Under programperioden ska klimatpåverkan för resor till vårdinrättningar minska genom samordning och digital teknik.	Ändras till: Under programperioden ska klimatpåverkan från privata resor till vårdinrättningar minska, genom digitala och samordnade vårdmöten och stimulerande av hållbara resealternativ.
Sverigedemokraterna	Stryka: Stimulera fler patienter att välja hållbara resealternativ till vårdinrättningar.	Inom ramen för budgeten finns t.ex. möjlighet för patienten att resa fritt på kallelsen som kopplar an till denna åtgärd.
Sverigedemokraterna	År 2025 ska andelen förnybara drivmedel i upphandlade hyrbilar och transporttjänster vara minst 80 procent.	I enlighet med budget siktar vi på en minskning i klimatpåverkan som syftar till att uppnå Parisavtalets 1,5-graders mål.
Sverigedemokraterna	Stryka mål och åtgärder kring tjänsteresor och arbetspendling.	I enlighet med budget siktar vi på en minskning i klimatpåverkan som syftar till att uppnå Parisavtalets 1,5-graders mål.
Sverigedemokraterna	Förslag: Den relativa klimatbelastningen från vår kapitalförvaltning ska minska jämfört med år 2018 och klimatbelastningen ska vara lägre än för jämförbara index. År 2021 ska vi utreda hur avvägningen mellan hållbarhetskrav, risk och avkastning kan hanteras i syfte att ställa mer långtgående krav avseende social hållbarhet och miljö i vår kapitalförvaltning.	Klimatbelastningen från vår kapitalförvaltning är betydande och är ett fortsatt viktigt fokusområde för att minska vår klimatpåverkan. Målet syftar till att tydliggöra vad som avses i befintlig finanspolicy gällande hållbarhetskrav.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Område miljö	Uppdatera åtgärder under vi är klimatsmarta – ”utveckla samordningen av patientresor..” vi menar samordning av patientbesök.	Ny formulering: Utveckla samordningen av vårdbesök till och mellan våra sjukhus.
Område miljö	Uppdatera referensvärden för RJL's klimatpåverkan år 2018 (17 300 ton CO2e) i inledning till Vi är klimatsmarta.	Uppdaterat.
Område miljö	Uppdaterat delmål om total minskning i våra direkt påverkbara utsläpp.	Har uppdaterat utgångspunkten från 2018 till 2019 och gjort nya beräkningar enligt Science Based Targets. Landar på en utsläppsminskning med 25 % av våra direkt påverkbara utsläpp mellan åren 2019-2025.
Område miljö	Målnivåer och åtgärder kring tjänsteresor och arbetspendling.	<p>En reseanalys har nu genomförts och åtgärder har tagits fram i samråd med viktiga nyckelverksamheter.</p> <p>Målnivå tjänsteresor: 40 % jämfört med 2019. Målnivå arbetspendling: 30 % jämfört med 2019.</p> <p>Åtgärder som lyfts in från reseanalysen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ta fram en strategi för resfria möten. • Erbjuda företagslösning för köp av biljetter som passar både regelbundna resenärer och sällanresenärer. • Utrusta allmänna konferensrum och övriga möteslokaler med lämplig teknik för resfria möten. • Tillgängliggöra bokningsbara poolcyklar på våra tre sjukhus och främja användningen av tjänstecyklar. • Översyn av bilbokningssystem så att det i större utsträckning underlättar samåkning. • Erbjuder medarbetare gratis prova-på-perioder med kollektivtrafik. <p>JLT: Detta är en kampanj för medarbetare i RJL och den behöver inte förmånsbeskattas.</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
		<ul style="list-style-type: none"> • Utredda vilka delar i organisationen som skulle ha möjlighet att minska arbetspendlingen eller resa mer hållbart genom flexibla arbetsformer. • Erbjud medarbetare årlig cykelservice vid våra tre sjukhus samt rabatt på service och tillbehör till cykel via personalförmånerna. • Utveckla och erbjuda ett centralt system för samåkning till och från jobbet. • Uppmuntra medarbetare att resa hållbart genom att erbjuda förmånscyklar. <p>Förslag på ny formulering från politiska referensgruppen den 7 maj: Medverka till att erbjuda medarbetare årlig cykelservice vid våra tre sjukhus samt rabatt på service och tillbehör till cykel via personalförmånerna.</p>
Område miljö	Åtgärd kring krav på förnybara drivmedel kan slås ihop med åtgärd om att främja transportmedel så som lastcykel.	Ny formulering: Ställa krav på förnybara drivmedel i upphandling samt främja transportmedel såsom lastcykel.
Energikontor Norra Småland	Behovet av att också tänka nytt i form av vilka livsmedel som hamnar på tallriken, till exempel genom att minska de totala inköpen av kött, mejeriprodukter och frukt och grönt utanför säsong, och ersätta dessa av mindre klimatbelastande alternativ, berörs dock ej. Även detta utgör en viktig del av hur klimatpåverkan från vår kost kan minskas.	<p>Bedöms inrymmas inom mål som berör minskad klimatpåverkan från serverade måltider.</p> <p>Att livsmedel som köps in bör vara säsonganpassade tydliggörs i den inledande texten till framgångsfaktorn.</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Energikontor Norra Småland	Flera delmål rör satsningar inom kollektivtrafik och serviceresor. Inga av dessa har några prioriterade åtgärder kopplade till sig. Vi undrar ifall detta beror på att satsningarna redan är inbakade i befintliga budgetsatsningar, eller ifall de inte bedöms kräva extra resurser? Om det senare är fallet uppmuntrar vi en förhöjd målnivå så att hållbarhetsprogrammet verkligen accelerera arbetet inom detta viktiga område. Framförallt ser vi att delmålet om att fordon inom serviceresor ska drivas med minst 40 procents förnybara drivmedel skulle kunna spetsas till en högre andel förnybara drivmedel. Just serviceresor, som går till och från vårdinrättningar och främst berör människor med nedsatt hälsa, är extra viktiga att ställa om för att minska påverkan på lokal luftkvalité av t.ex. diesel och bensinfordon.	Efter diskussion med Länstrafiken bedömer de inte att de kan ha en högre ambitionsnivå.
Energikontor Norra Småland	Det finns även ett utmanande gap mellan delmålen för transporterens klimatpåverkan fram till 2025 och de helt fossilfria transportererna i antagandet av Fossilfritt Sveriges transportutmaning till 2030. Framförallt gäller detta för dieseltågen och serviceresorna som till 2025 har relativt låg andel förnybart och som berörs av upphandlingsperioder och stora budgetbeslut. Utmaningen kan hanteras om förberedelser görs redan under nuvarande programperiod och inte skjuts fram till kommande period 2026-2030.	Vi har tillsammans med berörd verksamhet gjort bedömningen att vi inte kan nå en högre ambitionsnivå för 2025, men att nivån för 2025 är tillräcklig för att vi senare ska arbeta vidare för en fossilfri fordonsflotta 2030.
Energikontor Norra Småland	Region Jönköpings län skulle kunna ha stor påverkan på klimatpåverkan från indirekta transporter som ryms inom upphandlingar av vissa produkter och tjänster till exempel vid större byggnationer. Det saknas en tydlig målsättning eller åtgärd för att jobba med detta under programperioden. Därmed riskerar det att inte prioriteras trots att där finns god rådighet att främja en minskning av klimatpåverkan från denna typ av transporter.	Bedöms rymmas under målen ”År 2025 ska andelen förnybara drivmedel i upphandlade hyrbilar och transporttjänster vara minst 80 procent” och ”Genom en hållbar byggprocess ska vi under programperioden minska klimatpåverkan från om- och nybyggnationer.”
Energikontor Norra Småland	Delmålet ”Under programperioden ska klimatpåverkan från privata resor till vårdinrättningar minska” kan eventuellt förtydligas så att det tydligt framgår om klimatpåverkan ska minska både i absoluta och relativa mått mätt. Ska t.ex. klimatpåverkan minskas även ifall vi under perioden ser	Indikatoren kopplat till målet är bland annat hur många som nyttjar att resa gratis på kallelsen.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
	ett ökat resande på grund av ökat vårdbehov, t.ex. som resultat av befolkningsökning eller en åldrande befolkning?	Finns i dagsläget ingen möjlighet att mäta detta i t.ex. CO2 för privata resor till vårdinrättningar.
Energikontor Norra Småland	För delmålet som rör tjänsteresor- och arbetspendling föreslår vi, i programmet eller i kommande handlingsplan, tydligt prioriterade åtgärder för att minska arbetspendling som består av resor upp till 3 kilometer. Detta då vi vet att arbetspendling står för den stora andelen utsläpp från privatpersoner och de korta resorna har stor potential att göras hållbara.	En reseanalys har genomförts efter att remissutgåvan har beslutats om. Åtgärder från reseanalysen har nu lyfts in i programmet för att tydliggöra åtgärder kopplat till både tjänsteresor och arbetspendling.
Länstrafiken	<p>Synpunkter på Noter:</p> <p>Not 5: föreslås utgå då vi anser att förnybara drivmedel är ett vedertaget uttryck som inte behöver förklaras. Vad vi ser finns ingen not 5 i andra delmål som innehåller mål om förnybara drivmedel. Se tex delmål Upphandlade hyrbilar och Drivmedel för ambulanser. Om noten trots allt måste vara kvar ska parenteserna med produktamn (HVO100, RME100, m.fl.) raderas. Det räcker med övergripande exempel på förnybara drivmedel, dvs. biogas, biodiesel och förnybar el. Vad gäller bioetanol är detta inget drivmedel som kommer att användas hos Länstrafiken i allmän kollektivtrafik under kommande 10 år så den uppgiften kan tas bort.</p> <p>Not 6: föreslås utgå om not 5 utgår.</p> <p>Not 7: Ingår inte "busstransporter" i begreppet "transporttjänst"? Får inte blandas ihop med kollektivtrafiktransporter/tjänster. Förtydliga eller ta bort "busstransporter".</p>	<p>Vid träffar med verksamheter och i den politiska referensgruppen har det lyfts ett behov av att förklara vad förnybara drivmedel är.</p> <p>Vi tar bort produktnamnen från noten.</p> <p>Vi tydliggör Not 7 för att inte blanda ihop kollektivtrafik med övriga busstransporter.</p>
Psykiatri, rehabilitering och diagnostik	Sidan 9 – Där står det att alla allmänna konferensrum ska utrustas med teknik...Hur många konferensrum är inte allmänna? Vet man om vilka konf-rum som inte är allmänna	Åtgärden uppdateras för att tydliggöras: "Utrusta allmänna konferensrum och övriga möteslokaler med lämplig teknik för resfria möten."

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Psykiatri, rehabilitering och diagnostik	Sidan 7 – Konferenser m.m. som vi anordnar ska vara hållbara och tillgängliga etc, med det står inget om teknik, möjlighet att filma etc. Kan vara bra att det ska vara en målsättning?	Bedöms rymmas inom målet. Dock viktiga perspektiv att ha med sig.
Regionfastigheter	<p>Vill ändra lydelsen på den prioriterade åtgärden ”välja mindre klimatbelastande betong och prioritera trä som byggnadsmaterial när så är lämpligt” till:</p> <p>Utveckla byggprocessen så att klimatpåverkan tydligare beaktas i tidiga skeden</p> <p>Vi ska arbeta för ett ökat inslag av trä -och klimatsmarta konstruktioner i byggprojekt</p>	Ändras enligt förslag.
Regionfastigheter	<p>Regionfastigheter tar ett ambitiöst ansvar avseende prioriterade åtgärder men andra verksamheters bidrag saknas. Visserligen är vi en stor aktör i dessa frågor men fler borde kunna bidra. Inte minst för att få ett bättre engagemang, bredare spridning och delaktighet i målen. Vilket efterfrågats tidigare.</p> <p>Energieffektivisering gäller mer än bara fastigheter. Det är viktigt att även verksamheterna får aktiviteter i hållbarhetsprogrammet att arbeta med, att inköp av maskiner och installationer beaktar en låg energianvändning och likaså att den teknik vi använder, såsom monitorer och datorer väljs utifrån energiprestanda. Fler kan bidra till att minska energiförbrukningen per kvm.</p>	<p>Energirond görs på respektive enhet och därav är samtliga involverade i att minska vår energianvändning. Den årliga energironden styrs upp av rutin och följs upp vid miljödialog och vi har inte med rutinmässigt arbete i nya hållbarhetsprogrammet.</p> <p>Förslag på prioriterad åtgärd som har godkänts av inköp: ”Beakta och prioritera låg energianvändning vid inköp av energikrävande utrustning där så är lämpligt”</p>
Regionfastigheter	<p>- På sid 8 delmål ”vi ska minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp med 30 % år 2025 jämfört med 2018. Vad innebär direkt påverkbara utsläpp? Det bör förklaras.</p> <p>Är det total mängd CO2 som avses? Är det per anställd?</p>	<p>Det som avses är total mängd CO2.</p> <p>Vi förklarar direkt påverkbara utsläpp i inledningen under ”Vi är klimatsmarta”.</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Tenhults naturbruksgymnasium	Upphandla avtal om Eco Driving-utbildning för personal som dagligen kör bil, liten lastbil eller mindre buss i tjänsten. Prioriterad åtgärd: All personal som frekvent använder fordon i tjänsten ska kompetensutvecklas i Eco Driving.	Tas med som en utredningsfråga redan under 2020.
Tenhults naturbruksgymnasium	Skolan har en pågående dialog om att helt gå över till HVO-bränsle inom senast 1,5 år. Arla ställer krav på sina eko-leverantörer att endast använda fossilfria bränslen efter 1/1 2022. Preem skulle idag kunna leverera HVO i den omfattning vi behöver till en inte alltför stor merkostnad.	Kopplar an till mål om förnybara drivmedel i lantbruksfordon och arbetsmaskiner. Arbetet för Tenhults naturbruksgymnasium har redan påbörjats men kommer behöva fortsätta att arbetas med vad gäller Stora Segerstad och ambulansen. Viktigt att dra lärdomar från Tenhults process.
Psykiatriska kliniken, Eksjö	Alla sjukhusen prio Cisco före bil/buss där det är möjligt. Standardtider för möten i tjänsten förmiddagsmöte, eftermiddagsmöte och heldagsmöte så att buss alt mellan sjukhusen är synkade med dem och då ett bra alt (självklart är det då buss från/till resp sjukhus).	Bedöms redan idag fångas upp i Region Jönköpings läns nuvarande riktlinje för möten och resor.
Psykiatriska kliniken, Eksjö	Medarbetare (med modern bil) som bor nära Jönköping och har möte där inte behöver åka omvägen via t ex Eksjö.	Användning av privat bil i tjänst har varit ett fokus i nuvarande program men kommer inte vara det i kommande program.
Psykiatriska kliniken, Eksjö	Vidare behöver vi se över samordning schemaläggning/arbetspass (standardisera) så att buss tider och arbetspass är synkade	Bedöms redan idag fångas upp i Region Jönköpings läns nuvarande riktlinje för möten och resor.
Psykiatriska kliniken, Eksjö	Sen gäller det att hitta rätt marknadsföring/informations tillfällen för att få arbetstagare att lägga om rutinerna.	Bedöms redan idag fångas upp i Region Jönköpings läns nuvarande riktlinje för möten och resor.
Laboratoriemedicin	Sid 8: <i>”Utveckla digitala vårdmöten så att patienten i ökad utsträckning kan få vård i hemmet.”</i> Lägg gärna till att vi även behöver fungerande sätt att dela bilder och data mellan regioner, så att tex information från besök och diagnostik kan delas till andra vårdgivare, och därmed slippa transport av både patient och prov rent fysiskt.	Bedöms inte rymmas inom detta program. Men en viktig aspekt – kanske framförallt som en service till patienten och kopplat till patientsäkerhet.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Medarbetare	Jag tycker det är viktigt att när vi bygger nya lokaler och hus att vi använder material som har så lite koldioxidutsläpp som möjligt.	Bedöms redan fångas upp i programmet under mål om minskad klimatpåverkan från byggnation. Viktig aspekt att vi har med oss.
Område inköp	Bör det konkretiseras ett mål kring våra indirekta utsläpp?	Det finns en större osäkerhet kring våra indirekta utsläpp vilket gör det svårt att sätta ett konkret mål i dagsläget. Det kan dock bli aktuellt i framtiden då dessa siffror blir allt mer tillförlitliga.
Område inköp	Är definitionen av transporter vad gäller fossilfritt Sveriges transportutmaning densamma som i not 7?	Nej, i transportutmaningen definieras fossilfritt som drivmedel som ger en utsläppsminskning på minst cirka 70 procent jämfört med bensin och diesel. Eftersom det klaras av med nordisk elmix ställer vi inga ytterligare krav på var elen kommer ifrån. Fossilfritt definieras i Fossilfritt Sveriges transportutmaning som vi hänvisar till och därav bedöms en ytterligare definition i hållbarhetsprogrammet inte vara nödvändig.
Område inköp	Gällande mål om förnybara drivmedel i upphandlade hyrbilar och transporttjänster: Det är stor skillnad om vi avser det som upphandlas 2025 och det som finns på upphandlade avtal 2025. I det sistnämnda fallet kan upphandlingen vara gjort redan 2021.	Målet avser det vi faktiskt kör med 2025, inte det som finns på avtal för 2026 och framåt.
Område miljö	Ändring av ambitionsnivå till 70 % från 80 gällande förnybara drivmedel i egna transporter.	Användning av förnybara drivmedel ligger på 29 % 2019. Målet innebär en hög ambitionsnivå även efter en sänkning från 80 till 70 %.
Värnamo kommun	<i>Den egna produktionen av förnybar energi ska öka med 2 GWh under programperioden är ingen åtgärdsformulering. Den är inte aktiverande, snarare mer en målsättning.</i>	Har tidigare legat som mål. Anledningen att den ligger som åtgärd är för att den bidrar till hur vi kan uppnå målet om att minska mängden levererad energi till oss.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Värnamo kommun	<p>På sidan 9 finns många bra formuleringar och åtgärder. Kanske kunde det vara en högre ambitionsnivå vad gäller det första delmålet avseende tåg och andelen förnybara drivmedel.</p> <p>Längre ner på sidan borde ambitionen vara högre avseende cyklar inklusive en formulering kring elcyklar – gärna som ett eget trafikslag.</p>	<p>Att öka andelen förnybara drivmedel i våra dieseltåg är en av de viktigaste insatserna vi kan göra för att ytterligare minska vår klimatpåverkan. Det är dock fortsatt en utmaning att ha högre ambitioner än vad garantin medger.</p> <p>I och med genomförd resanalys har cyklar som trafikslag tydliggjorts i åtgärderna till mål om tjänsteresor.</p>
Eksjö kommun	<p>Det globala målet 3 – god hälsa och välbefinnande har i programmet kopplats till ”Vi är klimatsmarta”. Det är dock svårt att se kopplingen mellan dessa mål om man tittar på delmål och indikatorer för globala mål nummer 3.</p>	<p>En översyn av relevanta globala mål att lyfta fram under respektive framgångsfaktor görs efter sammanställning av remissvaren.</p>
Eksjö kommun	<p>Prioriterade åtgärden om busslinje mellan sjukhusen: Denna åtgärd bör påskyndas och genomföras istället för förslaget att utvärdera och utreda möjligheten.</p>	<p>Det bedöms vara relevant att i ett första läge undersöka hur underlaget ser ut och testa konceptet för anställda hos Region Jönköpings län. Om det blir lyckat är ambitionen att det kommer leda till en sträckning mellan Höglandssjukhuset, Värnamo Sjukhus och Ryhov.</p>
Tranås kommun	<p>Fordon inom serviceresor drivas med minst 40 procent förnybara drivmedel - Hur stor är andelen idag? siffran känns lite låg med tanke på att el- och biogasbilar finns</p>	<p>Befintlig upphandling när det gäller serviceresor kommer att gälla under programperioden och därmed har vi inte möjlighet att öka ambitionsnivån.</p>
Länsstyrelsen i Jönköpings län	<p>I ingressen anser Länsstyrelsen att ett tillägg bör göras så att formuleringen är ”...Jönköpings län blir ett klimatsmart plusenergilän...”.</p>	<p>Ändras enligt förslag.</p>
Länsstyrelsen i Jönköpings län	<p>För ett effektivt klimatarbete behöver det dock, vilket konstateras i klimat- och energistrategin, finnas mål och åtgärder som berör både minskad klimatpåverkan och anpassning till ett förändrat klimat. Länsstyrelsen anser att det behövs fler delmål och prioriterade åtgärder som berör anpassning till ett förändrat klimat.</p>	<p>Vår strävan är att inte ha för många mål och åtgärder som verksamheter ska arbeta med samtidigt. Tanken är att vi ska kunna revidera och lägga till nya prioriterade åtgärder när befintliga åtgärder har genomförts.</p>

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Vidare konstaterar Länsstyrelsen att det saknas prioriterade åtgärder under delmålet Vi ska minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp med 30 procent år 2025 jämfört med 2018. I underlaget framgår att målsättningen är grundad på en analys att denna nivå av utsläppsminskning är nödvändig för att vara i linje med 1,5-gradersmålet. I relation till detta är det viktigt att fastställa prioriterade åtgärder. Länsstyrelsen samverkar gärna med Region Jönköpings län i att ta fram exempelvis underlag eller stöd i samband med framtagandet av prioriterade åtgärder.	Flera delmål inom framgångsfaktorn "Vi är klimatsmarta" syftar till att nå det "samlande" målet om att minska klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att delmålet <i>År 2022 har vi tagit fram handlingsplaner för de mest betydande klimatriskerna för vår verksamhet</i> bör inkludera klimatanpassningsperspektivet. Länsstyrelsen bidrar gärna med förslag på insatser för klimatanpassning. Inspiration kring detta finns också i SMHI:s Lathund för klimatanpassning.	Vi bedömer att den är tydliggjord genom en fotnot som beskriver kopplingen till klimatanpassning.
Socialdemokraterna	"Vi minskar vår klimatpåverkan, anpassar oss till ett förändrat klimat och bidrar till att Jönköpings län blir ett klimatsmart plusenergilän som producerar mer förnybar energi än vad vi använder." Kan man hänvisa till att vi är producenter av el i inledningen?	Tanken med den inledande meningen är att sätta vårt arbete i ett lite bredare sammanhang som våra mål sedan kopplar an till. Att vi är producenter framkommer av brödtext och delmål.
Socialdemokraterna	Användningen av värme och el i våra fastigheter och verksamheter ska minska. År 2025 ska levererad energi understiga 145 kWh/m ² vilket innebär en minskning med XX procent. Oklart ord "levererad energi" – vad innebär det?	Levererad energi innebär inköpt el – alltså levererad energi till våra verksamheter. Vedertaget begrepp men kan ändras vid behov för att tydliggöras, alternativt lägga som en förklaring i fotnot. Lägger till procent för att tydliggöra ambitionen. 11 % i detta fall – jämfört med 2019.

Instans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Socialdemokraterna	Arbeta för ett ökat inslag av trä och andra klimatsmarta cirkulära och förnybara konstruktioner i byggprojekt.	Genom att stryka klimatsmart och istället använda cirkulära och förnybara material snävas åtgärden in och riskerar att inte t.ex. omfatta klimatbättre betong. Formuleringen klimatsmart är bredare och innefattar även att arbeta med cirkularitet i byggprojekt och/eller andra former av förnybara material.
Bevara Akutsjukhusen	Sidan 8, Brödtext. Titta på olika möjligheter för klimatkompensation?	Vår bedömning är att det viktigaste är att jobba med att minska våra faktiska utsläpp. Att klimatkompensera för de utsläpp som vi genererar kan vara problematiskt. Det finns certifieringar men det går inte att säkerställa att metoden faktiskt kompenserar för våra utsläpp eftersom det handlar om hypotetiska scenarier. En studie som EU-kommissionen beställde visade att 85 % av alla projekt i den officiella FN-marknaden skulle ha genomförts även utan klimatkompensation, vilket i praktiken innebär att klimatkompensationen inte kompenserar för några utsläpp.
HR	”Förlänga busslinjen mellan Jönköping och Värnamo så att den även inkluderar hållplatser vid Länssjukhuset Ryhov och Värnamo sjukhus. Efter utvärdering av denna busslinje utreds möjligheten att etablera busslinje mellan Länssjukhuset Ryhov, Högländssjukhuset Eksjö och Värnamo sjukhus.” Hur harmonierar några av dessa åtgärder med andra styrdokument och styrning av JLT?	Harmoniserar och är avstämt med JLT.
HR	Åtgärder kopplat till arbetspendling. Detaljnivån! Behöver cykelservice, rabatter, samåkning mm för medarbetare vara med i denna typ av dokument som beslutas av högsta politiska instansen?	En lärdom från föregående program om vikten av att lyfta in dessa åtgärder för att politiken ska ta ställning och besluta om att genomföra dem vilket har varit en svårighet tidigare.

Vi bidrar till en sund livsmiljö

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Moderaterna	<p>Moderaterna yrkar på att delmål 2 på sidan 10 utgår och hänförs till budgetprocessen då bedömningen av kostnaden för detta mål inte finns angiven samt att ängsytor och insektshotell i nära anslutning till sjukhus inte är förenligt med social hållbarhet för t.ex. pollenallergiker samt att ventilationen till känsliga utrymmen riskerar att påverkas av pollen och insekter.</p> <p>”Utöka andelen ängsytor med 20 000 m2 kring våra sjukhus samt uppföra insektshotell.”</p>	<p>Kostnadsberäkningar är gjorda för de förslag som bedöms medföra extra kostnader och investeringar. Viktigt att dessa behandlas i budgetprocessen för 2021 och framåt.</p> <p>Ingen risk för pollenallergier då ängsytor inte planeras vid entréerna.</p> <p>När det gäller ängsytor så har vi stora områden på Ryhov och Värnamosjukhus så ängsytor planeras inte vid entréerna. Regionfastigheter ser inga problem med att insekter skulle komma in via ventilationen och när det gäller pollen från blommor och gräs så är det inget problem. Forskning om vårdmiljöer som bl.a. bedrivs på Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) lyfter fram artrika miljöer med vild karaktär som positivt för vårt tillfrisknade. De bidrar till att skapa återhämtande miljöer. Dessa miljöer är extra viktiga för de som mår sämst. Här har vi mycket kunskap efter ett nära samarbete med SLU under många år.</p> <p>Är framförallt aktuellt på Ryhov och Värnamo sjukhus där det finns stora ytor. Total skötselyta i länet är ca 1 miljon m2 och av dessa är ca 300 000 m2 kortklippt gräsyta.</p>
Sverigedemokraterna	<p>Utöka andelen ängsytor med 20 000 m2 kring våra sjukhus samt uppföra insektshotell.</p>	Se svar ovan.
Sverigedemokraterna	<p>Utvärdera möjligheten till synligt vatten och gröna tak vid varje ny- och ombyggnation samt vid markprojekt.</p>	<p>Ny formulering: Vi ska utvärdera möjlighet till synligt vatten inom våra fastigheter, vid byggnationer och markprojekt samt gröna tak i våra ny- och ombyggnationsprojekt.</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Sverigedemokraterna	Förslag på strykning: Under programperioden ska sociala hållbarhetskrav och mer långtgående miljökrav ställas i prioriterade upphandlingar. Livscykelperspektivet ska guida oss i val av produkter.	<p>Stor del av vår miljöpåverkan kommer av omfattande inköp av material till våra verksamheter. Genom att ställa hållbarhetskrav skapar vi förändring både i vår verksamhet och i våra leverantörsled. Vi deltar också i nationellt samarbete kring hållbarhetskrav i upphandling tillsammans med övriga 20 Regioner.</p> <p>Prioriterade upphandlingar omfattar riskmaterial som t.ex. skulle kunna innehålla särskilt farliga ämnen.</p>
Sverigedemokraterna	Ändring till: Av våra livsmedelsinköp ska år 2025 - minst 95 procent av kött, mejeriprodukter och ägg vara producerade i enlighet med krav motsvarande svensk lagstiftning inom djuromsorg, - minst 80 procent av frukt, bär, grönsaker och potatis vara producerade i enlighet med krav motsvarande svensk lagstiftning inom livsmedelsproduktion, - minst 95 procent av fisk och skaldjur vara märkt med MSC eller motsvarande för hållbart fiske/fiskodling, - 100 procent av kaffe, te, drickchoklad och bananer vara producerade med sociala och etiska krav. motsvarande Fairtrade och vara ekologiskt producerade, –minst 65 procent av de totala livsmedelsinköpen vara ekologiskt producerade.	<p>Föreslagen målnivå för frukt, bär, grönsaker och potatis på 50 procent innebär en kraftig ambitionshöjning mot nuvarande ca 30 procent och inkluderar både färskt och fryst. Målnivån är satt utifrån vad som bedömts som möjligt med en bibehållen variation av livsmedel.</p> <p>Att skriva ”motsvarande Fairtrade” ger en tydlighet i ambitionsnivån gentemot att endast skriva sociala och etiska krav.</p> <p>Att stryka mål kring ekologisk skulle innebära ett avsteg från den nationella livsmedelsstrategin. Den nationella livsmedelsstrategin pekar ut att 60 procent av den offentliga livsmedelskonsumtionen ska utgöras av certifierade ekologiska produkter 2030. Målet på 65 procent har förankrats fram genom diskussion i parlamentariska referensgruppen och med område måltid.</p>
Sverigedemokraterna	Förslag på åtgärder: Säsongsanpassade menyer och inköp av livsmedel efter säsong.	Tydliggörs i den inledande texten till framgångsfaktorn. Ovanstående livsmedelsmål förutsätter säsongsanpassade menyer. Kostpolicyn stödjer redan idag säsongsanpassade menyer.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Sverigedemokraterna	Främja inköp av lokalt närproducerade livsmedel inom 10 mils avstånd från Jönköpings län.	LOU begränsar vår möjlighet att upphandla livsmedel inom en viss radie. Jurist på inköp har kollat på den befintliga formuleringen.
Område miljö	Se över formuleringen av ”utöka andelen ängsytor...” inte andelen utan total yta eller liknande.	Ny formulering: Utöka totala ytan av ängsmark med 20 000 m2 kring våra sjukhus samt uppföra insektshotell.
Regionfastigheter	Vi ska utvärdera möjlighet till: - synligt vatten i inom våra fastigheter, vid byggnationer och markprojekt - gröna tak i våra ny –och ombyggnationsprojekt	Ändras enligt förslag.
Område måltid	Samtliga mål avseende livsmedelsinköp. I remissutgåvan samt medföljande e-post står det att endast prioriterade åtgärder återfinns och att en prioriterad åtgärd är en sådan som bedöms vara resurskrävande. Område måltid vill poängtera att samtliga livsmedelsmål är resurskrävande och i arbetet med hållbarhetsprogrammet har en konsekvensanalys sammanställts som innefattar en kostnadsberäkning för respektive livsmedelsspecifikt mål.	Mål såväl som åtgärder som bedöms vara resurskrävande är kostnadsberäknade. Kostnadsberäkningar finns med till politiken tillsammans med förslaget till nytt hållbarhetsprogram.
Område måltid	Öka användningen av närproducerade livsmedel... I nuvarande hållbarhetsprogram har man avsett svenskt när man har pratat närproducerat. Hur går tankarna i detta hållbarhetsprogram, hur hög/nära är ambitionsnivån? Den måste givetvis gå i linje med LOU samt vad både område inköp och område måltid har resurser att arbeta för. Samverkan med naturbruksgymnasierna gällande närproducerade livsmedel är positivt. Vem äger och driver frågan? Viktigt att beakta att område måltid inte klarar det arbetet på egen hand.	Vi får vara kreativa och göra det vi kan inom ramen för LOU. Vi kan dock inte peka ut ett fast geografiskt område som avser närproducerat. Vem som äger frågan tydliggörs i genomförandeplanen. Ej primärt område måltid som äger frågan.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Område måltid	<p>Minska klimatpåverkan från serverade måltider.</p> <p>Detta mål saknar en specifikation avseende huruvida det ska vara mätbart eller inte. Likaså återfinns inte en prioriterad åtgärd, därmed bedöms inte målet som resurskrävande.</p> <p>Är ambitionen att koldioxidekvivalenter ska anges per maträtt så har område måltid tidigare angett att detta innebär en årskostnad a 36 000 för det IT-stöd som krävs. Utöver denna summa betalas en årlig avgift till RISE som äger databasen.</p>	<p>Tydliggörs i genomförandeplanen. I ett första steg kommer klimatpåverkan mätas genom befintliga uppgifter i Hantera vilket inte medför ökade kostnader för licenser.</p>
Område måltid	<p>Matsvinn</p> <p>Område måltid vill poängtera att möjligheten till måluppfyllnad är beroende av utgångsläget 2020, dvs ju bättre resultat vid mätningar 2020, desto svårare blir det att nå målet till 2025.</p> <p>Det är av yttersta vikt att detta mål delas av både område måltid och vården avseende matsvinn från patientmåltider. Om det inte tas ett gemensamt ansvar och om inte ansvaret för måluppfyllelsen delas så är målnivån omöjlig. Likaså krävs det att verksamhetens restauranggäster har insikt och förståelse i målsättningen för att den ska kunna nås avseende restaurangmåltider .</p>	<p>Tydliggörs i genomförandeplanen.</p> <p>Målet i kommande program utgår från att förbättringar sker under 2020.</p> <p>Förslag i genomförandeplanen är att målet ägs av område måltid tillsammans med Medicinsk vård, Kirurgisk vård och Psykiatri, rehabilitering och diagnostik.</p>
Infektionskliniken	<p>Minskad köttkonsumtion.</p> <p>Åtgärd: ha en ”grön måndag” (eller annan veckodag) i hela regionen då man endast serverar vegetarisk kost till patienter och personal. Det ska finnas flera olika vegetariska alternativ. Detta för att på allvar bidra till minskad köttkonsumtion.</p>	<p>Kan kopplas till mål om minskad klimatpåverkan från serverade måltider. Vilka åtgärder som kan bli aktuella att arbeta med kopplat till detta mål är inte helt klart. Ett sätt att arbeta med frågan är minskad köttkonsumtion.</p>

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Tenhults naturbruksgymnasium	Vi har sedan några år tillbaka haft ett förslag om att bygga ett minimejeri i Tenhult i anslutning till mjölkproduktionen. Vi har gjort en utredning om konsekvenserna att leverera mjölk till regionens matsalar/restauranger. Ett annat förslag kan vara att utreda vad som krävs för att hålla sjukhusen med tomater, gurka m m i ett varmväxthus i Tenhult kopplat till vår trädgårdsutbildning. Väldigt mycket enklare än ett mejeri.	Hanteras under målet som innefattar att vi ska ta tillvara på de livsmedel som naturbruksgymnasiernas producerar. Område måltid är positivt inställda till att kolla på att förse sjukhusen med tomater gurka m.m.. Kräver ett samarbete mellan flera olika verksamheter som lyfts fram i genomförandeplanen.
Område inköp	Gällande åtgärd om kartläggning av miljö- och hälsoskadliga ämnen i varor: Här bör det redan i huvudtexten anges att det är vissa kategorier av varor.	Ändras enligt förslag
Område inköp	Ändra djuromsorg till djurhållning.	Ändras enligt förslag.
Område inköp	Gällande mål på svensk frukt, bär, grönsaker och potatis: Här är det svårare att hänvisa till.	Maria har stämt av med Carina. Nuvarande formulering är OK enligt Carina.
Område inköp	Gällande mål om ekologiskt: Ange att det är värdet vi mäter?	Tydliggörs i genomförandeplanen
Värnamo kommun	Här finns ett behov av att utveckla texten mer tex genom att hänvisa till de nationella 8 målområdena för folkhälsan som kopplas ihop av mål för den sociala hållbarhetsmålen tex mål 3, mål 5 och 10.	Vi ser över texten i enlighet med kommentaren.
Värnamo kommun	se över formuleringarna så att de låter likadan. Det har smugit in sig ett "Vi ska" i åtgärden Vi ska kartlägga miljö- och hälsoskadliga ämnen i varor utifrån vår kemikaliestrategi med syfte att minska negativ påverkan.	Ändras enligt förslag.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att kopplingen till den regionala livsmedelsstrategin bör bli tydligare.	Tydliggör hänvisning i inledande text med koppling till kostpolicyns syfte.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att ta bort invasiva främmande arter på Region Jönköpings läns fastigheter och säkerställa att inga nya invasiva främmande arter införs. Om nulägesbilden av befintliga invasiva främmande arter saknas anser Länsstyrelsen att en kartläggning bör genomföras.	Vi har god koll på de invasiva arter som finns på våra fastigheter och har även bekämpat ett antal av dessa. Generellt så är inte invasiva arter ett stort problem på våra fastigheter.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Därutöver anser Länsstyrelsen att det är önskvärt att byggnation som genomförs i Region Jönköpings läns regi tillför naturvärden i landskapet och därmed bidrar till en förbättrad grön infrastruktur i länet.	Vid byggnationer är landskapsingenjörer från Regionfastigheter involverade och driver frågor kring grön infrastruktur kopplat till respektive projekt. Det kan t.ex. handla om ängsytor, pollinerande insekter, skogsmattor, gårdsgårdar m.m. Detta är en del av den interna byggprocessen.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att delmålet <i>Utomhusmiljön kring våra fastigheter ska vara hälsofrämjande och den biologiska mångfalden ska öka</i> bör inkludera klimatanpassningsperspektivet. Här finns möjlighet att beskriva hur mångfunktionaliteten i åtgärderna används för att uppnå det egentliga huvudsyftet med delmålet, samtidigt som det skapar en högre resiliens gentemot naturolyckor.	Ingår i arbetet med att ta fram handlingsplaner för klimatanpassning. Där bör eventuella synergieffekter utredas och lyftas fram.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen välkomnar åtgärden <i>Utöka andelen ängsytor med 20 000 m2 kring våra sjukhus samt uppföra insektshotell</i> men vill poängtera att det också bör framgå hur skötsel av ängsytorna ska ske.	Vilka typer av ängsmark och hur de sköts kommer arbetas fram och hanteras inom ramen av målet. Vi bedömer inte att det är relevant att lyfta fram skötselplanen i själva programmet.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att åtgärden <i>Utvärdera möjligheten till synligt vatten och gröna tak vid varje ny- och ombyggnation samt vid markprojekt</i> är vagt formulerad och föreslår att formuleringen ändras till att andelen synligt vatten och gröna tak ska öka.	Svårt att mäta då det är starkt kopplat till när vi bygger och vad vi bygger.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Under det första delmålet och den tredje prioriterade åtgärden anser Länsstyrelsen att Region Jönköpings län bör titta på fler förutsättningar för ekosystemtjänster än de som listas. Andra insatser är minst lika viktiga, så som parker, gräsmattor, vegetationsklädda bullerskärmar, gamla träd, perennrabatter med mera.	Ytterligare åtgärder kopplat till ekosystemtjänster vid nybyggnation framkommer i grönstrukturplanerna för våra sjukhus. Fler perspektiv är även med i det rutinmässiga arbetet med byggnationer, men vi ser ett behov av att lägga ytterligare vikt vid just gröna tak och synligt vatten.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att det också vore önskvärt att sätta ett målvärde gällande åtgärden <i>Vi ska minska klimatpåverkan från serverade måltider inom vår verksamhet.</i>	Det är önskvärt med ett målvärde men i nuläget bedöms det svårt att veta vilken nivå som kan vara rimlig. Det är dock något vi kan ta med oss och eventuellt uppdatera programmet med framöver.
Folkhälsa och sjukvård	Förtydliga kopplingen mellan kostpolicyn och hållbarhetsprogrammet.	Omformulerat delmål som inorporerar hälsosamma matvanor, samt en ny prioriterad åtgärd som tydliggör arbetet med kostpolicyn inom ramen för hållbarhetsprogrammet.
Socialdemokraterna	När vi köper in livsmedel ska vi i första hand välja de som uppfyller svenska livsmedelskrav och som är ekologiskt och/eller närodlat producerade	Förslag på tillägg: ”Bland livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav bör vi prioritera livsmedel producerade i länet”. Område måltid tycker det är viktigt att det står bör eftersom vi har begränsade möjligheter i det här fallet. Några formella krav går inte att ställa i upphandlingsskedet men man kan jobba med att dela upp upphandlingen så att en leverantör ska kunna leverera till ett kök eller en viss produkt till flera kök. Vi kan även se till att prioritera avrop av närproducerat från ett redan upphandlat sortiment där närproducerat ingår. Se mer information på Upphandlingsmyndighetens webbplats här .
Socialdemokraterna	Region Jönköpings län är i många fall en stor kund och kan genom upphandlingar påverka utbudet på marknaden i en hållbar riktning. I den mån det är möjligt väljer vi inhemska produkter.	Ny formulering: Vi prioriterar även produkter med säkra leveranser och korta leveranstider för att säkerställa en stabil verksamhet.
Socialdemokraterna	”År 2025 ska antal uthämtade utskrivna antibiotikarecept per år vara högst 250 recept per 1000 invånare. Rekvirerad antibiotika för slutenvård ska minska i enlighet med Stramas målsättningar.” Kan man göra någon referens till hur det ser ut nu?	Att mäta uthämtade är det mer vedertagna sättet att mäta läkemedel på och är det som görs inom ramen för Strama. Lägger till procentuell ambition jämfört med 2019.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Socialdemokraterna	Utöka användningen av icke-farmakologiska behandlingar.	Åtgärd framtagen i samverkan med Läke-medelskommittén. Innefattar t.ex. åtgärd kring fysisk motion på recept. Förslag på formulering: ”Utöka användningen av icke-farmakologiska behandlingar och stöd till livsstilsförändringar.”
Socialdemokraterna	”Vi ska förbättra invånarnas kunskap om hur läkemedel påverkar miljön och hur överblivna läkemedel ska kasseras.” Ska det vara några åtgärder här?	Det kommer att tillkomma aktiviteter här, men dessa bedöms inte behöva lyftas som prioriterade åtgärder i programmet.
Socialdemokraterna	”Vi ska utöka samverkan med länets kommuner och länsstyrelsen om läkemedels miljöpåverkan och rening av läkemedelsrester.” Förslag på ny åtgärd: Startar ett projekt i samverkan med en eller flera kommuner kring hur det går att minska läkemedelsrester i vattnet.	Vi bedömer att målet och den föreslagna åtgärden i praktiken innebär samma sak.
Socialdemokraterna	- minst 65 procent av de totala livsmedelsinköpen vara ekologiskt och/eller närproducerade.	Det går inte att följa upp närproducerat kvantitativt på samma sätt som vi gör med ekologiska livsmedel. Hänvisar till skrivningar att inom ramen för befintliga avtal verka för att vi ska beställa mer närproducerade livsmedel.
Miljöpartiet	Vad vi äter är en viktig hållbarhetsfråga. Därför tycker vi att det är logiskt och praktiskt att miljöombudens roll utvidgas till att även innefatta kostfrågor och ombuden kan då benämnas <i>miljö- och kostombud</i> . (Detta kan men måste inte framgå av själva hållbarhetsprogrammet.)	Miljöombuden kommer vara bärare av de frågor i kostpolicyen som kopplar an till miljö. Att lägga på ytterligare frågor på miljöombuden än det som har anknytning till miljön kan vara svårt.
Bevara akutsjukhusen	”- minst 50 procent av frukt, bär, grönsaker och potatis vara producerade i enlighet med krav motsvarande svensk lagstiftning inom livsmedelsproduktion.” Högre satt mål på potatis som ändå odlas i Sverige?	Potatis ligger i dagsläget på ca 85 % svenskodlad. Men målet är breddat nu med potatis och potatisprodukter. Målet i stort är breddat och innebär på så vis en ambitionshöjning när vi inkluderar fler produkter.

Vi använder våra resurser klokt

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Moderaterna	Moderaterna yrkar på att delmål 2 på sidan 14 utgår. ”År 2021 ska vi utreda hur avvägningen mellan hållbarhetskrav, risk och avkastning kan hanteras i syfte att ställa mer långtgående krav avseende social hållbarhet och miljö i vår kapitalförvaltning.” Målets syfte beaktar inte samtliga tre hållbarhetsdimensioner.	Bedömningen är att det ekonomiska perspektivet finns med kopplat till begreppen risk och avkastning och att målet därför syftar till en hållbar utveckling inom samtliga dimensioner.
Område miljö	Hållbara finanser – omfattar aktier – ej räntor.	Det är svårt att få en bra täckning på klimatdata för räntor och obligationer. Tillgången till klimatdata är betydligt sämre för dessa än för aktier. Eftersom utbudet på räntesidan inte är lika stort som på aktiesidan och man behöver branschspridning för att minska totalrisken i portföljen så blir det svårt att ha någon styrning på CO2 för räntor och obligationer.
Område miljö	Bredda mål om förbrukningsartiklar.	Ny formulering: Hållbar användning av förbrukningsmaterial - år 2025 ska klimatpåverkan från prioriterade förbrukningsartiklar minska med minst 15 procent jämfört med 2020.
Infektionskliniken	Minskad plastanvändning. Åtgärd: annat material än plast för matförvaring på matakuten, restaurang Matilda och Sven Eleven (kiosken i huvudentrén) om det går.. Om det inte går: se till att plasten är återvinningsbar (det kanske den redan är..?).	Arbetas med under nuvarande program men kommer vara ett fortsatt arbete att kolla på vår materialanvändning. Bedöms rymmas under delmål kring hållbar användning av förbrukningsmaterial.
Område inköp	Gällande åtgärd om att främja förbrukningsmaterial: Främja användning av... (ändra formulering)	Ändras enligt förslag

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Värnamo kommun	Eftersom finanssektorn har stor indirekt påverkan på klimatet är det viktigt att minska klimatpåverkan från vår kapitalförvaltning. Det här stycket behöver nog utvecklas, den är formulerad för självklart för de flesta. Det finns fortfarande en okunskap kring finanssektorns klimatpåverkan.	Vi utvecklar stycket om kapitalförvaltning i enlighet med kommentaren.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	I den inledande texten finns meningen ”För att nå klimatmålet behöver utsläppen minska till 1 ton per person och år.” Länsstyrelsen anser att mållår 2045 bör läggas till i formuleringen så att den överensstämmer med länets klimat- och energistrategi.	Justering görs i inledande texten i enlighet med synpunkten.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att värden för kulturmiljön är en viktig utgångspunkt i allt hållbarhetsarbete men saknar detta perspektiv i programmet. Ett exempel är hantering av byggnader. Länsstyrelsen förordar att befintliga byggnader omhändertas så att kulturhistoriska kvaliteter uppmärksammas och bevaras. Dessutom anser Länsstyrelsen att ombyggnation ska prioriteras framför rivning och nybyggnation för att behålla kulturhistoriska värden och hushålla med resurser. Länsstyrelsen samverkar gärna med Region Jönköpings län för att utveckla kulturmiljöperspektivet framöver.	Svar från Regionfastigheter: Vi har koll på det i projekten absolut, men jag vet inte om det finns någon specifik riktlinje runt det. Tror vi har drivit något högskoleprojekt runt det också.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen välkomnar att det finns ett delmål om återanvändning av inredning. Länsstyrelsen anser dock att delmålet skulle kunna innefatta ett ännu mer cirkulärt perspektiv, exempelvis att all inredning som kan återanvändas ska göra det, oavsett om det är av Region Jönköpings län eller av någon annan aktör.	Fokus ligger i nuläget på att utveckla och utvärdera vår interna hantering av begagnad inredning. Att vidga målet kan bli aktuellt längre fram.
Länsstyrelsen i Jönköpings län	Länsstyrelsen anser att det sista delmålet snarare är en åtgärd och hellre skulle kunna vara en prioriterad åtgärd till delmålet ovan. Länsstyrelsen föreslår istället en målformulering i stil med <i>Vi ska ställa mer långtgående krav avseende social hållbarhet och miljö i vår kapitalförvaltning.</i>	Syftet med utredningen är inte nödvändigtvis att vi ska ställa mer långtgående krav utan att kartlägga hur avvägning kan göras mellan de olika perspektiven.

Remissinstans	Synpunkter/kommentarer/tankar	Svar
Bevara Akutsjukhusen	<p>”Finanssektorn har stor indirekt påverkan på vårt klimat. Genom att vara en god kravställare kan vi verka för en hållbar finansmarknad. Det handlar om att förflytta kapital i en mer hållbar riktning, primärt genom att tillföra kapital till de bolag som verkar för Parisavtalets 1,5-gradersmål och Agenda 2030.”</p> <p>Detta upplevs gå lite isär från sidan 15 ”MÅL: Vår kapitalförvaltning ska vara socialt hållbar och bidra till minskat fossilberoende” och första delmålet.</p> <p>Löptexten vill förändra bolags beteenden och delmålet vill sträva mot minskning. Vad är viktigast?</p>	<p>Vår bedömning är att formuleringarna inte krockar med varandra. Genom att förflytta kapital i en mer hållbar riktning blir vi mer socialt hållbara och bidrar till ett minskat fossilberoende.</p>
Bevara Akutsjukhusen	<p>”De svenska konsumtionsbaserade utsläppen, från både svenska och importerade varor och tjänster, är ungefär 10 ton koldioxidekvivalenter per person och år.”</p> <p>Bifoga referens på 10 ton?</p>	<p>Finns referenser från Naturvårdsverket att lägga till. Läger till referens.</p>
Regiondirektör	<p>Sidan 15, det andra delmålet om att utreda under 2021, borde det inte vara en prioriterad åtgärd kopplat till det första delmålet i stället?</p>	<p>Ändras enligt förslag.</p>

Regionfullmäktige

Delårsrapport per augusti 2020 Region Jönköpings län

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- godkänna delårsrapport per augusti 2020

Nämnden för folkhälsa sjukvård, nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet samt nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner delårsrapport per augusti 2020 för de delar som avser nämndens ansvarsområde

Sammanfattning

Enligt regionfullmäktiges direktiv ska regionstyrelsen redovisa en delårsrapport efter augusti. I delårsrapporten redovisas måluppfyllelse för regionfullmäktiges fastställda systemmätetal, status på de aktiviteter som ska stödja måluppfyllelse, bokslut per augusti samt ekonomisk helårsprognos.

Information i ärendet

Region Jönköpings läns utgångspunkt för styrning är Kommunallagens krav på god hushållning, både ur ett verksamhetsperspektiv och ur ett finansiellt perspektiv. God hushållning skapas genom att verksamheten är ändamålsenlig och kostnadseffektiv med en finansiering som långsiktigt garanterar verksamheten. En viktig del i detta är att löpande följa måluppfyllelsen för de systemmätetal som regionfullmäktige i budgeten fastställt för verksamheten. Regionstyrelsen och nämnderna följer varje månad verksamheten genom månadsrapporter där både fullmäktiges mål och ytterligare mätetal redovisas.

Efter andra tertialet ska styrelsen till fullmäktige redovisa en delårsrapport med sammanfattning av hur verksamheten utvecklas mot de mål som anges i budgeten, status på de aktiviteter som ska stödja måluppfyllelse, bokslut samt ekonomisk helårsprognos. Föreliggande rapport följer den styrmodell och struktur som beslutad budget bygger på.

Av de 29 mål för en ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet som fullmäktige angivit och som mäts efter andra tertialet har 15 mål (52 procent) helt eller delvis uppnåtts, vilket är en försämring med 19 procent jämfört med

föregående år. Coronapandemin har en stor påverkan på måluppfyllelsen i delår 2 2020.

Det ekonomiska resultatet per augusti är ett överskott på 572 miljoner kronor, vilket är 156 miljoner kronor över periodbudget. Den stora resultatökningen sedan april är framför allt kopplad till att staten skjutit till statsbidrag för att kompensera kommuner och regioner för pandemins effekter. Staten har även ersatt sjuklönekostnaderna fullt ut under april-juli, vilket motsvarade cirka 45 miljoner kronor. Den sedan 2019 ändrade redovisningsprincipen, där finansiella placeringars marknadsvärde (verkligt värde) påverkar resultatet, försämrade kraftigt första tertias ekonomiska resultat. Under andra tertias har finansnettot återhämtats något.

Det är fortfarande osäkert kring hur resterande del av året kommer utvecklas främst avseende effekter av Coronapandemin. Det prognostiserade årsresultatet är ett överskott på 850 miljoner kronor vilket är 509 miljoner kronor högre än budgeterat resultat på 341 miljoner kronor. I prognosen ingår stöd från staten för merkostnader inom hälso- och sjukvården på 214 miljoner kronor samt beräknat stöd för intäktsbortfall inom kollektivtrafiken på 30 miljoner kronor. Det är fortfarande osäkert hur fördelningen av dessa riktade stödsatsningar kommer ske och hur mycket som kommer vår region till del.

Egenfinansieringsmålet, baserat på verksamhetens resultat exklusive avskrivningar, beräknas kunna nås. Det prognosticerade verksamhetsresultatet plus avskrivningar är 1 481 miljoner kronor, vilket är 478 miljoner kronor högre än de prognosticerade nettoinvesteringarna på 1 003 miljoner kronor.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-30
- Delårsrapport augusti 2020

Beslut skickas till

Regionledningskontoret ekonomi

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Maria Berghem
Ekonomidirektör

Regionstyrelsen
Nämnden för folkhälsa och sjukvård
Nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och
attraktivitet
Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Delårsrapport från verksamhetsområden per augusti 2020

Efter augusti månad har förvaltningens verksamhetsområden lämnat en delårsrapport till regiondirektören. Dessa rapporter har legat till grund för den samlade delårsrapporten efter augusti som regionstyrelsen lämnar till regionfullmäktige. Den eller de rapporter som avser verksamhetsområden inom styrelsens/nämndens ansvarsområde överlämnas för information. Delårsrapporten avseende regionledningskontoret/verksamhetsnära funktion delges även nämnderna.

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Delårsrapport RJL

Tertial 2 2020

Region Jönköpings län

Dnr 2020/85
Jane Ydman, regiondirektör
Region Jönköpings län
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

För ett bra liv i en attraktiv region	4
Måluppfyllelse och god hushållning	6
REGIONAL UTVECKLING	7
Hållbar utveckling	7
Innovation och företagande	8
Kompetensförsörjning och utbildning	9
Attraktivitet och livsmiljö	11
Samhällsplanering och tillgänglighet	12
Internationellt samarbete	13
Verktyg för att leda regional tillväxt och utveckling	14
UTBILDNING OCH KULTUR.....	15
LÄNSTRAFIKEN.....	18
FOLKHÄLSA OCH SJUKVÅRD.....	22
Medborgare och kund.....	22
Process och produktion	30
Lärande och förnyelse	40
Ekonomi.....	41
MEDARBETARE.....	44
Förändring årsarbetare	47
STÖD OCH SERVICE.....	49
Medborgare och kund.....	49
Process och produktion	49
Ekonomi.....	50
EKONOMI.....	52
HÅLLBARHET	60
Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020	60

För ett bra liv i en attraktiv region

År 2020 har hittills varit ett annorlunda år såväl för hela samhället som för Region Jönköpings län som organisation. Sedan den 31 januari, då Sveriges första sjukdomsfall i Covid-19 upptäcktes och pandemin sedan tog fart i mars månad har mycket av vårt fokus varit på att hantera Coronapandemin. Denna delårsrapport är därför till stora delar präglad av detta, det syns i form av lägre måluppfyllelse för många av systemmätetalen och i beskrivningar av hur det går med uppdrag och aktiviteter där mycket har fått skjutas framåt i tiden. I tertialrapporten per april månad redovisades ett negativt ekonomiskt resultat. Sedan dessa har regioner och kommuner fått stora ekonomiska tillskott för att täcka merkostnader och minskade skatteintäkter vilket gör att den ekonomiska situationen har förändrats sedan den första delårsrapporten.

Även om Coronapandemin haft stort fokus har det ordinarie arbetet med vårt uppdrag gentemot länets invånare pågått i så stor utsträckning som det varit möjligt. De snabba omställningar och förändring av verksamheterna som gjorts innebär ett stort lärande som vi har glädje av och där det blir viktigt att bevara och vidareutveckla de förändrade arbetssätt som vi behöver för framtiden. Många planerade aktiviteter såväl interna, regionala som nationella har ställts in och mycket har pausats. Vårens budgetarbete för nämnderna samt några större programarbeten har skjutits till hösten och arbetet har återupptagits i augusti.

Coronapandemins påfrestning på samhället och vår egen verksamhet ställer krav på snabba beslut och omställningar. Vi har till stora delar arbetat i befintliga ledningsstrukturer. Politiskt har några extra sammanträden påkallats och några ordförandebeslut har fattats av tidsskäl. Intresset från media med frågor, önskemål om kommentarer, uppgifter, medverkan i olika sammanhang har varit mycket stort under hela perioden och fortsätter delvis att vara det. I tjänstemannaorganisationen har hälso- och sjukvårdens ledningsstruktur varit förstärkt sedan mitten av mars genom inrättandet av regional särskild sjukvårdsledning. Denna är nu avvecklad sedan slutet av augusti. Inför hösten finns en planering där Covid-19 ska inrymmas i den ordinarie vården samtidigt som beredskap finns att skala upp om behovet blir större igen. Sedan början av juni pågår intensivt arbete med provtagning för Covid-19, något som framför allt påverkar vårdcentralerna men även laboratorieverksamheterna. Mycket fina insatser har gjorts av alla inblandade i såväl sjukvården som i stödverksamheterna.

I de verksamheter som verkar inom huvudområdet Regional utveckling har ordinarie ledningsstrukturer varit igång under hela pandemin. Förändringar och anpassningar har skett inom både utbildningsverksamheten, kulturverksamheten och för kollektivtrafiken som har påverkats kraftigt av pandemin. Många goda insatser har gjorts i dessa verksamheter. Inom ramen för det regionala utvecklingsuppdraget har arbetet till stor del riktats om och anpassats efter det som länets aktörer ställts inför i det här skedet av pandemin. Fokus har varit att i linje med den regionala utvecklingsstrategin stötta de aktörer som befinner sig i svårigheter för att på olika sätt hjälpa i krisen men samtidigt med fokus på omställning för framtiden. Ett flertal projekt och samverkansaktiviteter har påbörjats. Under augusti har det mer långsiktiga arbetet kunnat återupptas.

Flera uppföljningar och utvärderingar av hur vi arbetat under Coronapandemin pågår nu. Syftet med dessa är att lära, både på kort och lång sikt och vi arbetar under hösten med några av dem för att stå bättre rustade framåt, några exempel är samverkansstrukturen med fackliga organisationer och semesterplanering.

Den täta samverkan som alltid finns, men som blir än tydligare i en händelse som Coronapandemin, har visat sig vara mycket betydelsefull. Nationell samverkan, inom såväl nätverk inom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) som med myndigheter har fungerat bra och hjälpt oss. Liksom den viktiga samverkan som sker i länet med andra aktörer inom ramen för F-samverkan.

Den verksamhet som skjutits framåt under årets första åtta månader behöver nu återupptas i den mån det är möjligt utifrån restriktioner som fortfarande gäller. Planering för att genomföra uppskjutna operationer är igång och bedömningen är att det tar ungefär ett år innan tillgängligheten är på samma nivå som före pandemin.

Det ekonomiska resultatet per augusti är ett överskott på 572 miljoner kronor, vilket är 156 miljoner

kronor över periodbudget. Den stora resultatökningen sedan april är framför allt kopplad till att staten skjutit till statsbidrag för att kompensera kommuner och regioner för pandemins effekter. Staten har även ersatt sjuklönekostnaderna fullt ut under april-juli, vilket motsvarade cirka 45 miljoner kronor. Den sedan 2019 ändrade redovisningsprincipen, där finansiella placeringars marknadsvärde (verkligt värde) påverkar resultatet, försämrade kraftigt första tertialets ekonomiska resultat. Under andra tertialet har finansnettot återhämtats något.

Det är fortfarande osäkert kring hur resterande del av året kommer utvecklas främst avseende effekter av Coronapandemin. Det prognostiserade årsresultatet är ett överskott på 850 miljoner kronor vilket är 509 miljoner kronor högre än budgeterat resultat på 341 miljoner kronor. I prognosen ingår stöd från staten för merkostnader inom hälso- och sjukvården på 214 miljoner kronor samt beräknat stöd för intäktsbortfall inom kollektivtrafiken på 30 miljoner kronor. Det är fortfarande osäkert hur fördelningen av dessa riktade stödsatsningar kommer ske och hur mycket som kommer vår region till del.

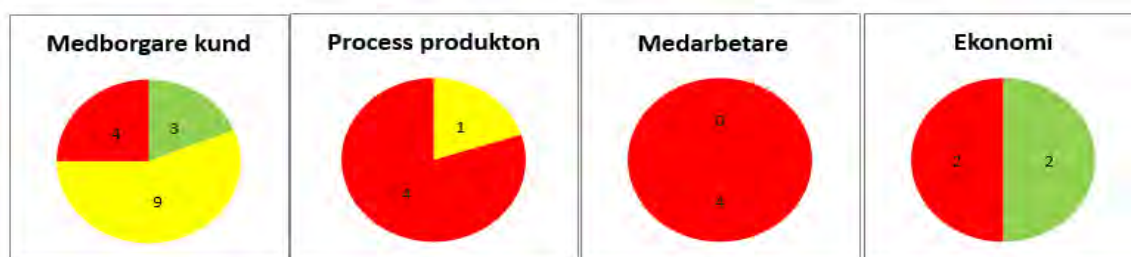
Egenfinansieringsmålet, baserat på verksamhetens resultat exklusive avskrivningar, beräknas kunna nås. Det prognosticerade verksamhetsresultatet plus avskrivningar är 1 481 miljoner kronor, vilket är 478 miljoner kronor högre än de prognosticerade nettoinvesteringarna på 1 003 miljoner kronor.

Måluppfyllelse och god hushållning

En god hushållning såväl verksamhetsmässigt som finansiellt är utgångspunkt för Region Jönköpings läns styrning. Denna delårsrapport återspeglar och beskriver hur fullmäktiges mål uppnås. Verksamhetsmålen för hälso- och sjukvård fokuserar på bland annat tillgänglighet, bemötande, patientsäkerhet, folkhälsa och kostnadseffektivitet. Målen och prioriteringar för regional utveckling har sin utgångspunkt i att skapa attraktivitet och tillväxt för länet.

Måluppfyllelse ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet

	2020-08-31	Andel	2019-08-31	Andel
Antal mätetal som är uppfyllda	5	17%	7	25%
Antal mätetal som är delvis uppfyllda	10	35%	13	46%
Antal mätetal som inte är uppfyllda	14	48%	8	29%
Antal mätetal som mäts i delåret	29	100%	28	100%



Av de 29 mål för en ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet som fullmäktige angivit och som mäts efter andra tertiet har 15 mål (52 procent) helt eller delvis uppnåtts, vilket är en försämring med 19 procent jämfört med föregående år. Coronapandemin har en stor påverkan på måluppfyllelsen i delår 2 2020.

Inom medborgare kund är det mätetal inom Folk tandvården, antal remisspatienter som väntat mer än 60 dagar samt antal berättigad till nödvändig tandvård som inte uppfylls. Inom Utbildning och Kultur är det Smålands musik och teaters mätetal avseende betalande publik och publik vid föreläsningar för barn och ungdomar som inte uppfylls.

Inom process produktion uppfylls inte mätetalen inom Länstrafiken för antal resor och antal påstigande mil. Inom Folkhälsa sjukvård uppfylls inte mätetalen för standardiserade vårdförlopp.

För medarbetar perspektivet uppfylls inte några av mätetalen, vilket främst förklaras av pågående coronapandemi. Målet för sjukfrånvaro uppnås inte, då sjukfrånvaron ökat på grund av rådande situation. Målet för kompetensutvecklingsplaner och medarbetarsamtal uppfylls inte heller vilket förklaras av att på grund av coronapandemin har detta skjutits fram. Kostnaderna för bemanningsföretag har ökat, vilket innebär att målet att minska kostnader för bemanningsföretag inte uppfylls.

Efter 8 månaders utfall är ekonomin i balans och årsprognosen pekar på en positiv budgetavvikelse. Kostnad per resenär samt skattesubventionsgrad inom Länstrafiken är mätetal där inte heller måluppfyllelse uppnås. Mätetalen ekonomi i balans och prognos summeras vardera bara en gång i ovan tabell, och måluppfyllelsen speglar Region Jönköpings län totala resultat.

REGIONAL UTVECKLING

Hållbar utveckling

Strategiska mål: Region Jönköpings län leder arbetet för en hållbar utveckling och att målen i Agenda 2030 ska nås i tid i länet. Detta arbete ska bidra till en hållbar tillväxt och utveckling i hela Jönköpings län.

Aktiviteter	Analys
Utvecklingsprojekt	Genom att använda den kapacitet företagen har i krisen föranledd av Coronapandemin till att utbilda företagens medarbetare i hur hållbarhetsarbetet kan bidra till stärkt konkurrenskraft stärker vi länet inför framtiden. Utbildningen har genomförts med goda resultat där flera företag tagit fram en handlingsplan för hållbar utveckling. Utbildningen kommer att följas upp under tre år i ett projekt finansierat av Tillväxtverket.

Prioriterade uppdrag: Perspektiven en jämställd regional tillväxt samt hållbarhet ur de tre perspektiven ska prägla alla regionala utvecklings- och tillväxtprocesser i syfte att skapa ett på alla områden jämställt och hållbart län.

Aktiviteter	Analys
Agenda 2030	Arbetet har fokuserats på att stödja kommunerna i arbetet med mål och indikatorer för Agenda 2030. Det har lett till en ökad medvetenhet och kunskap om hur vi tillsammans kan arbeta effektivt med mål och indikatorer.
Miljöprojekt för att minska andel läkemedelsrester i vattnet.	Inventering av behov och möjliga insatser har startat. Arbetet har kommit igång men kommer inte att kunna slutföras under 2020.

Prioriterade uppdrag: För att få en bättre tillgänglighet behöver Region Jönköpings län investera i och tillhandahålla fler laddstolpar för elfordon och andra drivmedel som innebär mindre klimatpåverkan.

Aktiviteter	Analys
Etablering av Grön mack i länet	Arbetet med en etablering av Grön mack i länet har resulterat i en djupare dialog mellan det etablerande företaget och en av länets kommuner. Fortsatt samverkan sker där RJL stöttar och bidrar till en plattform för dialog.

Prioriterade uppdrag: Tenhult naturbruksskola och Stora Segerstad naturbrukscentrum ska kunna använda sina producerade livsmedel både till de egna eleverna och till att försörja övriga kök och restauranger i verksamheten inom Region Jönköpings län.

Aktiviteter	Analys
Livsmedelsstrategi för Jönköpings län	Arbete med livsmedelsstrategin fortgår enligt plan. Handlingsplanerna är klara och flera av dess aktiviteter genomförs nu digitalt under hösten. Inom arbetet för livsmedelsstrategin märks en tydlig ökning av intresse för bland annat lokalt producerad mat och förmågan till självförsörjning.

Innovation och företagande

Strategiska mål: Region Jönköpings län strävar efter det hållbara samhället med tillväxt av jobb och företag i hela länet, utvecklade forsknings- och innovationsmiljöer, jämställdhet, integration och mångfald, en miljödriven näringslivsutveckling samt ökad konkurrenskraft för landsbygdsföretag.

Aktiviteter	Analys
Skapa ett ledningssystem	Ledningssystemet är under implementering i både samverkansplattformarna och innovation och kompetensråden enligt plan.
E-merge	Projektet fortlöper i stort sett planenligt i två av delmålen. En fördröjning med anledning av Coronapandemin har konstaterats i det tredje, dels ute hos företagen där vi nu har svårt att få komma in och dels hos kommunernas näringslivsavdelningar som har behövt prioritera pandemiinsatser. En ansökan om förlängning med 6 – 12 månader har därför lämnats in till TVV.
Projekt Innovation Runway	Projektet har fram till Corona-utbrottet löpt på enligt plan. Därefter har man delvis fått ställa om så som redovisats den 8 maj till finansierarna. En projektförlängning är också aktuell till följd av denna utveckling. Ett vidareutvecklat fortsättningsprojekt lämnas in till ERUF i septemberutlysningen.
Klustersatsningen ”Automation Småland”	Strukturfondsprojektet ARK-II avslutades vid årsskiftet. Nu pågår enbart det S3-projekt (Smart Specialisering), STURK som enligt beslutet ska avslutas vid årsskiftet. Som följd bl.a. av projekthemvistflytt till Högskolan (JTH) under 2019 samt coronapandemin, finns ett stort behov av projektförlängning. En sådan avses sändas in till finansierarna för att möjliggöra verksamhet även under våren 2021.
Klustersatsningen ”KKraft Interior Cluster Sweden”	Projektsatsningen KKraft som är det andra projektet i Tillväxtverkets S3-satsning som drivs med koppling till länet, löpte fram till pandemiutbrottet enligt plan. Därefter har arbetet fått anpassas vilket bl.a. medfört att internationella delar i projektet inte kunnat genomföras som tänkt. Projektet förväntas slutredovisas vid årsskiftet.
Handlingsplaner som stärker företagens långsiktiga konkurrenskraft	Arbetet med handlingsplanen för en smart region pågår. De insatser som planerats under fyraårsperioden kommer att behöva genomföras tidigare som en konsekvens av Coronapandemin. Beroende på tilldelning av ytterligare 1:1 medel och hur utlysningar av ESF och ERUF kommer att se ut görs en plan för arbetet. Vi kan dock konstatera att de insatser som identifierats i den regionala utvecklingsstrategin väl möter behoven även i krissituationen.
En översyn av verksamhetsbidragen ska ske med syftet att koppla dessa till genomförandet av handlingsplanerna i den regionala utvecklingsstrategin	Arbetet är inlett och förväntas bli klart under detta år. Arbetet inriktas i första hand på att ta fram ett standardiserat redovisnings- och uppföljningsmaterial till aktörer med verksamhetsbidrag som ska kunna ligga till grund för uppdraget och utvärdering av beviljade verksamhetsbidrag.

Prioriterade uppdrag: Perspektiven en jämställd regional tillväxt och hållbarhet ur de tre perspektiven ska prägla alla regionala utvecklings- och tillväxtprocesser i syfte att skapa ett jämställt och hållbart län på alla områden

Aktiviteter	Analys
Jämställd regional tillväxt	Insatser för jämställd regional tillväxt pågår enligt handlingsplanen en

Aktiviteter	Analys
	hållbar region. Vidare insatser planeras men kommer inte att kunna slutföras under 2020 på grund av Coronapandemin.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska driva på arbetet med en hållbarhetsdriven näringslivsutveckling

Aktiviteter	Analys
Förstudie som identifierar länets potential när det gäller förnybara energikällor	En förstudie är initierad och kommer att slutföras under början på 2021.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska driva på digitaliseringen inom offentlig verksamhet och näringslivet

Aktiviteter	Analys
Affärsutvecklingscheckar	En analys av checkarna strukturomvandlade effekt pågår och beräknas vara klar under året. Kvar att fatta beslut för under resten av året på Tillväxtverkets anslag utgörs av 555 000 kr. Till 31 augusti har totalt 3 st beslut fattats, 2 st inom internationalisering på sammanlagt 295 000 kr, och 1 st avseende digitalisering på 150 000 kr av totala ramen på 1 miljon kronor. Almi som också avsätter egna medel för checkar har utökat sin ram under hösten med ytterligare 1 miljon kronor.

Kompetensförsörjning och utbildning

Strategiska mål: Region Jönköpings län bidrar till att alla människor kan säkra sin egen försörjning genom ett arbete, en väl fungerande arbetsmarknad och varaktigt ökad sysselsättning, stärka kopplingen mellan utbildning och arbetsliv samt till att matchningen på arbetsmarknaden i länet stärks.

Aktiviteter	Analys
Omlokalisering av myndigheter	Frågan bevakas och analys av förändring av statliga jobb i länet görs regelbundet.
Ny nationell utbildning till regionen	Arbetet med att etablera en ny tandläkarutbildning vid JU pågår i stor samverkan. Coronapandemin påverkar till viss del påverkansarbetet.
Samla aktörerna och ta fram en gemensam plattform för arbetet med kompetensförsörjningen för näringslivets och offentlig sektors behov	Detta utgör en del av det ledningssystem som ska göra verkstad av den regionala utvecklingsstrategin.
Arbeta för att öka antalet utbildningsplatser vid JU och YH-utbildningar	JU fick utökat antal utbildningsplatser i regeringens senaste budget (BP 20). Fler platser har tillkommit under året. Fler högskoleplatser förväntas komma i höstens regeringsbudget (BP 21). Regional utveckling har en kontinuerlig dialog med JU i syfte att verka för att högskolan tilldelas fler utbildningsplatser. Jönköpings län har många YH-utbildningar idag. I och med det nya beviljandet har Jönköpings län 5 574 utbildningsplatser på yrkeshögskola under perioden 2020-2026. Det innebär att länet har 280 platser per 10 000 invånare, vilket är mest i hela Sverige. Analys av kompetensbehov har inlämnats till MYH.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska driva på arbetet med en jämställd regional tillväxt

Aktiviteter	Analys
Stärka och utveckla arbetsmiljön i länet samt arbeta mot en jämställd regional tillväxt	Insatser för jämställd regional tillväxt pågår enligt handlingsplanen en hållbar region. Vidare insatser planeras men kommer inte att kunna slutföras under 2020 på grund av Coronapandemin.

Prioriterade uppdrag: Utbudet på länets lärcentra behöver breddas för att möta näringslivets och det offentliga kompetensbehov och möjliggöra studier parallellt med arbete i hela länet.

Aktiviteter	Analys
Lärcentra i alla länets kommuner	Lärcentra finns i sex av länets kommuner. Arbetet pågår utifrån handlingsplanen en kompetent region. Coronapandemin påverkar arbetet med detta mål och målet kommer inte att nås 2020.

Prioriterade uppdrag: Ett länsövergripande system för livslångt lärande i syfte att stärka matchningen på arbetsmarknaden ska utvecklas

Aktiviteter	Analys
Projekt som fokuserar på kompetensutveckling av yrkesverksamma	Några projekt har startat och fortsätter under hösten och kommande år. Arbetet kommer att utvecklas vidare utifrån handlingsplanen för en kompetent region.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län behöver bli en starkare aktör som erbjuder stöd till de branscher eller företag som behöver nyanställa eller uppgradera kompetensen hos befintliga medarbetare

Aktiviteter	Analys
Utveckla och förbättra stöd till länets branscher och företag	Arbetet pågår i enlighet med handlingsplanen för en smart region. Arbetet kommer utvärderas inför revideringen 2024.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska stärka stödet till nyföretagande bland utrikesfödda.

Aktiviteter	Analys
Främja utrikesfödda kvinnors företagande	Ett projekt pågår men Coronapandemin påverkar planerade aktiviteter. På grund av nytt projekt, Framtidssäkrad industri, minskas projektomfattningen till hälften. Projektet avslutas under hösten.

Prioriterade uppdrag: Den språkliga och etnokulturella kompetensen inom de regionala innovationssystemen och de företagsstödande aktörerna behöver förbättras

Aktiviteter	Analys
Stärka integrationsperspektivet i kompetensförsörjningsarbetet	Projektet "Stärka integrationsperspektivet i kompetensförsörjningsarbetet" har pågått under ett år och kommer att avslutas i höst. Coronapandemin har påtagligt försvårat genomförandet av planerade insatser.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska även stötta etableringar av mindre traditionella företagsformer såsom Kooperationer och sociala företag.

Aktiviteter	Analys
Utveckling av socialt entreprenörskap i Jönköpings län	Projektet löper enligt plan, men kan komma att bli fördröjt på grund av Coronapandemin. Projektet avslutas under hösten.

Attraktivitet och livsmiljö

Strategiska mål: RJL verkar för att; alla har lika möjlighet att delta och bidra i ett tillgängligt, sammanhållande och hälsofrämjande samhälle som präglas av jämlikhet, jämställdhet och mångfald; vara en del av det framväxande e-samhället; utveckla tillgänglighet, implementering av offentliga digitala tjänster, ett ökat serviceutbud på landsbygden samt förbättra förutsättningarna för turism, rekreation, kultur och fritid

Aktiviteter	Analys
Regionen ska ta fram en regional cykelstrategi som en del av kommande regionala transportplanen år 2018-2029	Arbetet pågår. Vi bedömer att tidplanen kommer att påverkas av coronapandemin och strategin kan inte slutföras helt under 2020.
Service på landsbygden/kommersiell service	Arbetet pågår, Med anledning av pandemin har kommunerna fått extra information om hur bidraget kan användas, fler kommuner än de fyra som upprätthåller bidraget kommer att söka framöver.
Digitaliseringsrådet	Enligt plan, samverkansupplägg är upprättat med Kommunal utveckling,
Skapa en överenskommelse mellan Region Jönköpings län och länets organisationer inom den sociala ekonomin	Arbetet pågår med fördröjning på grund av pandemin, kommer ej att slutföras under 2020.
Socialt företagande	Projektet pågår enligt plan men har reviderat projektplanen och budget för att anpassa tiden som är kvar.
Utveckla den digitala kompetensen i länets kommuner	Arbetet har påbörjats men har stannat av på grund av andra prioriteringar, kommer ej att slutföras under 2020.
Projekt – kartlägga digitaliseringens effekter	Inom digitaliseringsrådet fortsätter samarbetet med Handelshögskolan, JU och Jönköping Academy med syftet att kartlägga de effekter digitaliseringen medför, dels för den offentliga styrningen, dels för interaktionen mellan invånare och offentlig sektor.
Affärsutvecklingscheckar inom digitalisering	Arbetet pågår enligt plan och kommer slutföras 2020.
En branschanalys tas fram som underlag för prioritering av investeringar i småskalig infrastruktur för besöksnäringens utveckling	Arbetet ej påbörjat, kommer vara en del av arbetet i den kommande regionala besöksnäringensstrategin.

Samhällsplanering och tillgänglighet

Strategiska mål: Region Jönköpings län verkar för att; alla har lika möjlighet att delta och bidra i ett tillgängligt, sammanhållande och hälsofrämjande samhälle som präglas av jämlikhet, jämställdhet och mångfald; utveckla tillgänglighet, främja utvecklingen av koldioxidsnåla, energieffektiva infrastrukturer och transporter

Aktiviteter	Analys
Projekt Nya stambanor	Samarbete har etablerats med grannregionerna i Västra Götaland, Östergötland och Skåne. Informationsinsatser är under utarbetande.
Skapa en testbädd för fossilfritt flygbränsle med koppling till skogsindustrin	Inledande kontakter har tagits och följts upp, men med anledning av Coronapandemin kommer arbetet inte att slutföras under 2020.
Strukturbilder	Förberedande kartlägningsarbete är genomfört.
Ökad kommunal samverkan för bostadsbyggande i länet	Projektplan under framtagande.

Prioriterade uppdrag: Under våren 2020 ska arbetet med en kommande nationell och regional transportplan påbörjas

Aktiviteter	Analys
Nationella och regionala transportplanen	Arbetet pågår enligt plan. Politisk referensgrupp är under tillsättande.

Prioriterade uppdrag: Enligt prognosen kommer det bli svårt att nå målet om att alla invånare i Jönköpings län ska ha tillgång till snabbt bredband år 2025. Framförallt är det boende på landsbygden och vid kommungränser som är svårast att nå med bredband. För att kunna nå målet ska Region Jönköpings län ta ett större ansvar för samordningen med kommuner och andra aktörer som hanterar bredbandsutbyggnaden.

Aktiviteter	Analys
Regionala bredbandskoordinatorer	Arbete pågår genom övergripande samordning med aktörer av betydelse för bredbandsutbyggnaden och ett omfattande kartlägningsarbete som är en viktig del i uppdragsbeskrivningen. Uppdraget som regionala bredbandskoordinatorer sträcker sig till december 2020 i det nuvarande upplägget, beslut om steget därefter har inte fattats på nationell nivå. Arbete pågår med förberedelser inför vad ett kommande stödsystem skulle kunna komma att innebära.
Regionala cykelstrategier	Ett inledande internt arbete har påbörjats. Coronapandemin påverkar arbetet med framtagandet av den regionala cykelstrategin.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska vara pådrivande i arbetet att nå de nationella målen såväl som målen i den regionala bredbandsstrategin så att hela länet kan ta del av digitaliseringens möjligheter och nå målen i den regionala digitaliseringsstrategin.

Aktiviteter	Analys
Regionala bredbands- och digitaliseringsstrategi	Personalresurserna med bredbandskompetens har förstärkts. Arbetet med handlingsplaner har påverkats av coronapandemin. Arbetet har kommit igång men kan inte slutföras under 2020

Internationellt samarbete

Strategiska mål: Region Jönköpings län stärker det gränsövergripande innovationssystemet, bidrar till hållbara transporter, främjar anpassningen till energi-, miljö- och klimatutmaningen, utvecklar strategiska samarbeten och partnerskap i Sverige och andra länder för en hållbar utveckling på en global marknad.

Aktiviteter	Analys
Affärsutvecklingscheckar inom internationalisering	Internationaliseringsåtgärder påverkas uppenbart pga. reserestriktioner m.m. av coronapandemin. En del igångvarande satsningar har därmed fått gå ner på sparlåga eller pausas. Två beslut på Tillväxtverkets anslag är fattade under året. Hur resten av året utvecklar sig är svårbedömt. Eftersom grundanslaget även får användas till satsningar inom digitalisering, förväntas den delen kunna utnyttja ev. kvarvarande medel från Tillväxtverket under hösten.
Utländska direktinvesteringar	Arbetet har under perioden mer och mer kommit att präglas av handelsprotektionism och senare av alla restriktioner som Coronapandemin resulterat i. Aktiviteterna med utländska direktinvesteringar har dock under inledningen av året utökats med möjligheter till ett mer proaktivt sätt att erbjuda intressenter tillgängliga siter genom verktyget Site Finder som är en GIS baserad applikation tillhandahållen av Business Sweden där tillgängliga siter exponerats mycket fördelaktigt. Genom partnerskap med NodePole når vi dessutom ut till intressenter i Datacentervärlden.
Be Global 2.0	Strukturfondprojektet löpte enligt plan fram till coronapandemins utbrott. Internationaliseringsåtgärder påverkas starkt bl.a. till följd av reserestriktioner etc. Vissa företag har därför fått pausa sina satsningar och andra gått ner på sparlåga. Även kompetensutvecklingsinsatser etc. av deltagande företag har fått ställas om till övervägande digitala kanaler eller skjutits fram. Projektet avser att begära tidsförlängning pga. denna fördröjning.

Verktyg för att leda regional tillväxt och utveckling

Strategiska mål: Region Jönköpings län leder det regionala tillväxt- och utvecklingsarbetet genom en strategisk samordning av länets kommuner, näringsliv och civilsamhälle, ökad samverkan nationellt såväl som internationellt, ett stärkt analysarbete, strategiska satsningar inom målområdena samt riktade projektutlysningar.

Aktiviteter	Analys
Utveckla analysarbetet	Stort fokus på att ta fram underlag och rapporter som stöd i coronapandemin. Arbete pågår med att utveckla en regional företagsbarometer. Arbete pågår med att uppgradera ArcGIS för att på ett bättre sätt möta behov och utveckla vårt arbete med regionala strukturbilder.
Arbeta för ökad tilldelning av 1:1 medel och andra nationella utvecklingsmedel till länet	I lämnade prognoser under året gällande bemyndigandet och vårt anslag visade Region Jönköping län på önskemål om ytterligare ökning över kommande år vad gäller både bemyndiganderamen och anslaget. Insatser har beviljats för att stötta besöksnäringen, kulturella och kreativa näringar samt små och medelstora företag i vårt län som ett led i den Coronapandemin vi befinner oss i. Dessa insatser kommer belasta främst vårt anslag varav inlämnad prognos visat på behov av ett ökat anslag.
Förbereda nästa programperiod för EU:s samhällningspolitik	Arbetet med ERUF-programmering pågår och kommer att slutföras under 2020. Region Jönköpings län koordinerar arbetet för Småland och öarna. Programgrupp och styrgrupp för hela NUTS2-området finns. Fler funktioner involveras vid behov. Tidsfristen är förlängd till 31 december 2020. Uppdraget att ta fram regional handlingsplan för ESF har inte kommit.

Prioriterade uppdrag: För att klara det nationella regionala utvecklings- och tillväxtuppdraget och för att säkerställa länets fortsatta positiva utveckling prövas medel till regional utveckling utifrån den plan som gjordes inför 2019.





Aktiviteter	Analys
Riktade projektutlysningar	Arbetet är beroende av arbetet med handlingsplaner, ledningssystem och finansieringsstrategi kopplade till den regionala utvecklingsstrategin. Arbetet har delvis påverkats av coronapandemin. Under förutsättning att finansieringsstrategin beslutas under hösten kommer utlysningar att kunna genomföras framåt.
Ta fram en finansieringsstrategi för Regionala utvecklingsstrategins genomförande	Arbete pågår fortsatt med att ta fram en finansieringsstrategi som visar vilka framtida projektutlysningar vi kommer ha för att stötta en hållbar utveckling och tillväxt i länet.

UTBILDNING OCH KULTUR

Medborgare och kund

Strategiska mål: Alla länsinvånare ska ha möjlighet att vara delaktiga i kulturlivet, till kulturupplevelser och till eget skapande.

Framgångsfaktorer: Genom egna insatser och stöd till föreningslivet och det fria kulturlivet skapa engagerade och kulturintresserade medborgare och fler mötesplatser. Kulturverksamhet i alla kommuner i Jönköpings län.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Betalande publik Smålands Musik och Teater	25 000	7 629 	Två föreställningar med betalande publik är genomförda sedan tertial 1 med sammanlagt ytterligare 85 betalande
 Publik vid föreställningar för barn och ungdom	13 000	6 824 	Två barnproduktioner har spelats sedan tertial 1 med sammanlagt ytterligare 877 barn.

Process och produktion

Verksamhetsmätt

Smålands musik och teater	Utfall 2020-08	Utfall 2019-08	Förändring antal	Förändring %
Betalande publik Smålands Musik och Teater	7 629	u.s		
<i>varav Kulturhuset Spira</i>	7 629	u.s		
<i>varav Jönköpings kommun, exklusive kulturhuset Spira</i>	0	u.s		
<i>varav Övriga kommuner i länet</i>	0	u.s		
Publik Smålands Musik och Teater	18 013	38 481	-20 468	-53%
<i>varav Kulturhuset Spira</i>	12 819	30 421	-17 602	-58%
<i>varav Jönköpings kommun, exklusive kulturhuset Spira</i>	2 845	*		
<i>varav Övriga kommuner i länet</i>	2 349	8 060 *		
Publik vid föreställningar för barn och ungdom Smålands Musik och Teater	6 824	14 154	-7 330	-52%
<i>varav Kulturhuset Spira</i>	4 261	u.s		
<i>varav Jönköpings kommun, exklusive kulturhuset Spira</i>	1 705	u.s		
<i>varav Övriga kommuner i länet</i>	858	u.s		

Publik Smålands Musik och Teater per verksamhetstyp i kulturhuset Spira

	Utfall 2020-08	Utfall 2019-08	Förändring antal	Förändring %
Egen produktion	9 753	u.s		
Gästspel	779	u.s		
Uthyrningar	2 287	u.s		
Programaktivitet	2 234 **	u.s		
Summa	15 053	u.s		

5 190 personer i Kulturhuset Spira är icke betalande, dessa är bland annat aktiviteter för barn såsom Unga Spira dagen, personalbiljetter, gästbiljett, gratis kultur ex lunchlyrik, press och ambassadörer.

* I tertiäl 2 2019 redovisades mätetalet Publik utanför Spira. I tertiäl 2 2020 är detta mätetal uppdelat på Jönköpings kommun och övriga kommuner motsvarande uppdelning är inte möjlig på 2019.



** Programaktivitet ingår i siffrorna ovan och ska därför räknas bort från summan.



Ekonomi

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Ekonomi i balans	0 tkr	12 890 tkr 	<p>A. Verksamhetsområdet Utbildning och kultur (+5,2 mnkr)</p> <p>Verksamhetsområdet har en positiv budgetavvikelse på 5,2 mnkr efter augusti månad.</p> <p>Folkhögskolornas budgetavvikelse är positiv 0,7 mnkr.</p> <p>Budgetavvikelsen för Smålands musik och teater är negativ och uppgår för perioden till - 1,0 mnkr.</p> <p>Övrig kultur samt kulturbidrag och gestaltning samt kulturprojekten har i dagsläget en positiv budgetavvikelse på 5,5 mnkr, vilket förklaras av vakanser inom både kultur och utveckling och regionbiblioteksverksamheten.</p> <p>Sammantaget är verksamhetsområdets resultat osäkert, då pandemin och de inskränkningar av folksamlingar som gäller kommer att påverka verksamhetsområdets resultat betydligt.</p> <p>B. Centrala anslag (+7,7 mnkr)</p> <p>Ett överskott finns på anslaget för projektmedel (+2,9 mnkr) som hittills i år inte utnyttjats i den omfattning som budgeten tillåter samt på anslaget för valideringscheckar (+0,5 mnkr) som i likhet med föregående år inte har kunnat</p>



Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			<p>utnyttjas p g a gällande regelverk. Det finns också ett mindre överskott på anslaget för kulturplanens genomförande.</p> <p>I resultatet ingår även ett överskott på 3,7 mnkr i form av ett extra statsbidrag till följd av coronapandemin. Detta statsbidrag har per augusti inte fördelats ut till några verksamheter inom regionen och heller inte till några externa aktörer.</p> <p>Nämndens egna driftskostnader är i budgetbalans.</p>
 Prognos	0 tkr	4 700 tkr 	<p>A. Verksamhetsområdet Utbildning och kultur (+1,9 mnkr)</p> <p>Prognosen för verksamhetsområdet visar ett sammantaget överskott på 1,9 mnkr. Helårsprognosen för år 2020 utgår från att skolorna har full verksamhet under hösten medan Smålands musik och teater fortfarande har begränsad publik på 50 personer per föreställning. Coronapandemin har framförallt påverkat intäktsnivån för Smålands musik och teater. Beräkningarna visar att ett stort antal konferenser avbokats och att de inställda produktionerna kan innebära en intäktsminskning runt 10 mnkr totalt under året. Eftersom vissa kostnader kan begränsas samt att Kulturrådet beslutat om höjt bidrag vilket beräknas innebära ett tillskott på ca 1,9 mnkr kan budgetavvikelsen begränsas till -4,4 mnkr.</p> <p>Coronapandemin har även påverkat intäkterna för folkhögskolorna. Det är intäkterna för kost och logi, vandrarhem och inställda sommarkurser som berörs. Minskade kostnader, välfyllda elevhem samt högre intäkter för etableringskursen bidrar till att budgetavvikelsen bli positiv och uppgå till 1,5 mnkr.</p> <p>B. Centrala anslag (+2,8 mnkr)</p> <p>För flertalet av budgetanslagen förväntas ett utfall som är i nivå med budgeten. Anslaget för valideringscheckar på 0,8 mnkr kommer sannolikt dock inte att kunna utnyttjas som följd av att denna typ av stöd till näringsidkare inte har ansetts tillåtet.</p> <p>Utfallet för projektmedel för helåret 2020 beror till stor del på vilka nya projektsatsningar som kommer att beslutas under resterande del av året. Ett budgetutrymme på 2 mnkr finns kvar i den årsprognos som gjorts, men bedömningen av vilka projekt som kommer att beslutas under resterande del av året är svår att göra. Nämndens egna kostnader förväntas vara i budgetbalans för helåret. Statsbidragen förväntas uppgå till budgeterad nivå. Det extra statsbidrag på 3,7 mnkr (till följd av coronapandemin) som finns redovisat som överskott t o m augusti månad förväntas användas under det sista tertialet till externa organisationer och till den egna organisationen. Något budgetöverskott för denna post kommer därför inte att uppstå.</p>

LÄNSTRAFIKEN









Medborgare och kund

*Strategiska mål: Ökad andel kollektiva resor samt behovsanpassade serviceresor
- för hållbar utveckling*

Framgångsfaktorer: Prisvärt

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Prisvärdhet	50 %	43 % 	Resultatet är något bättre jämfört med årsskiftet och är även fyra procentenheter högre än landets genomsnitt.

Framgångsfaktorer: Nöjda kunder

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel nöjda kvinnor och män index NKI - allmän trafik - alla länsbor	55 %	51 % 	Resultatet har ökat något sedan årsskiftet även om målet inte nås. Det är också sämre än landets genomsnitt som är 54 %.
 Andel nöjda kvinnor och män index NKI - allmän trafik - resenärer	65 %	62 % 	Nöjdheten bland resenärer har sjunkit sedan årsskiftet, men är på samma nivå som landet i övrigt.
 Andel nöjda kvinnor och män index NKI - serviceresor	85 %	82 % 	Resultatet har förbättrats under året och ligger i nivå med landet i övrigt.
 Andel tåg som går enligt tidtabell	95 %	98 % 	Andel tåg som går enligt tidtabell når målet efter andra tertialet.

Process och produktion



Verksamhetsmätt

Länstrafiken (tusental)	Utfall 2020-08	Utfall 2019-08	Förändring antal	Förändring %
Antal resor- buss och tågtrafik	9 268	14 020	-4 752	-34%
Andel regelbundna resenärer (% av länets invånare)	21	22	-1	-4,50%
Antal serviceresor	330	465	-135	-29%
- Varav färdtjänstresor	264	383	-119	-31%
- Varav sjukresor	66	82	-16	-19,50%

Antalet resor i buss- och tågtrafik samt inom Serviceresor har minskat kraftigt sedan mitten av mars pga Corona-pandemin.

Strategiska mål: Ändamålsenlig och kostnadseffektiv trafik

Framgångsfaktorer: Trafikutbud med högt resande. Tryggt och säkert


Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
♣ Antal påstigande/mil	9,2	5,5 	Påstigande per mil har sjunkit kraftigt som en följd av lägre antal resenärer pga Coronapandemin och antalet resor som inte registreras. Motsvarande resultat efter förra årets andra tertial var 8,8 påstigande/mil.
♣ Antal resor	Ökning med 1 %	-33 % 	Resandet har fortsatt att minska under sommarmånaderna i samtliga trafikslag. I augusti månad är minskningen ca 43% vilket ändå är mindre än före sommaren då minskningen per månad var över 50 %. Det finns dock brister i statistiken eftersom inte alla resor valideras och därmed inte registreras i biljettstatistiken. Enligt statistiken är minskningen störst inom regionbusstrafiken och där beror en stor del på att man inte kan validera resekort när påstigning sker i bakre dörren.



Ekonomi

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet



Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans



Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
♣ Ekonomi i balans	0 tkr	-16 237 tkr 	<p>A. Länstrafiken (-17,9 mnkr)</p> <p>Utfallet jämfört med budget tom augusti avviker med minus 17,9 mnkr. Då ingår kostnader för konsulter i projekt med ca 1,7 för vilka det ska tilldelas budget. Resultatet är därefter minus 16,2 mnkr.</p> <p>Det är fortsatt biljettintäkterna inom den allmänna trafiken som avviker mest. Tom augusti är avvikelserna minus ca 62 mnkr. I slutet på september kommer man kunna ansöka om statsbidrag för intäktsbortfall hos Trafikverket. Det är i dagsläget oklart hur mycket som tillfaller Region Jönköpings län eftersom tilldelning görs proportionellt till hur mycket varje region/trafik huvudman förlorat i intäkter jämfört med föregående år. I helårsprognosen räknas med ett bidrag på 30 mnkr.</p> <p>Det har under året varit lägre kostnader för bränsle och personal för trafikföretagen vilket påverkat indexeringen i ersättningen och därmed ger det ett visst överskott på trafik kostnaderna.</p> <p>Det är ett ackumulerat överskott inom Serviceresor som beror på en minskat resande sedan pandemin började. I augusti har resandet ökat vilket inte genererat ytterligare överskott. Det finns särskilt avsatta fordon och förare inom serviceresor för Covid-smittade för resor till vård och för de resorna har ett budgettillskott om 12 mnkr erhållits för perioden april-juli. Bedömningen är att de 12 mnkr har använts efter september och därefter behövs ytterligare</p>

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			<p>budgettillskott om transporter ska finnas kvar. Uppdelat per Resultatenhet är avvikelserna: Stab, ekonomi, marknad +4,3 mnkr Allmän trafik -44,4 mnkr Serviceresor +22,2 mnkr</p> <p>B. Centrala ansvar (+ 1,7 mnkr) Här redovisas bidrag till Jönköpings flygplats, projektmedel samt nämndens egna kostnader. Ett överskott på 1,6 mnkr finns för anslaget för projektmedel som ännu inte utnyttjats under året. Budgetanslaget för nämndens egna driftskostnader visar på ett litet överskott (+0,1 mnkr).</p>
 Prognos	0 tkr	-27 300 tkr 	<p>Länstrafiken (-28,3 mnkr) Prognosen på minus 28,3 mnkr baseras bl.a. på bedömning som Sveriges Kommuner och Regioner gjort i sin prognos om att samhället öppnar upp under andra halvåret och att vi då har en återhämtningsfas. Vi har räknat med att återhämtningsfasen börjar i oktober och pågår året ut samt att det dröjer in på nästa år innan vi är tillbaka i ett normalläge. Därför prognostiserar vi ett stort underskott på biljettintäktssidan (-ca 100 mnkr) och vi räknar med ett statsbidrag för intäktsbortfall om ca 30 mnkr. Resterande underskott vägs till viss del upp av överskott pga lägre indexeringar av trafikersättningarna än budgeterat samt visst överskott på färdtjänstresor. Sjukresekostnaderna håller i princip budget, tack vare särskilt budgettillskott för Covid-transporterna.</p> <p>Centrala anslag (+1 mnkr) Här redovisas bidrag till Jönköpings flygplats, projektmedel och nämndens egna kostnader. I helårsprognosen ingår ett kvarvarande budgetutrymme för projektmedel. Om det skulle bli så att detta utrymme kommer att utnyttjas uppstår ingen budgetavvikelse. För nämndens egna kostnader förväntas budgetbalans för helåret.</p>

Aktiviteter	Analys
Handlingsplan för ekonomi i balans	I den allmänna trafiken körs alla turer enligt fastställd tidtabell trots resandeminskning för att inte öka trängseln ombord. Ska trafiken reduceras måste det enligt avtal aviseras till trafikföretagen minst tre månader i förväg, vilket innebär att det blir svårt att ta igen underskottet under det sista tertialet i år utan att göra kraftiga nerdragningar i trafikutbudet. Hur underskottet på biljettintäkter ska hanteras inför 2021 måste bli en fråga i budgetprocessen.

Framgångsfaktorer: Högt resandeunderlag

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Skattesubventionsgrad - allmän trafik	60 %	73 % 	Skattesubventionsgraden ökar kraftigt eftersom biljettintäkterna är lägre och kostnaderna är kvar på samma nivåer eller högre än tidigare. Vid samma period förra året var skattesubventionsgraden ca 61 procent.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Kostnad per resenär - km (serviceresor)	Inte öka mer än index 21,96 kr/km	26,28 kr/km 	Kostnaden per resenärkilometer ökar då det är en större andel som reser ensamma och samkörningen har därför minskat. Dessutom finns särskilda fordon för transport av smittade som driver upp kostnad/km.

FOLKHÄLSA OCH SJUKVÅRD

Arbetet inom hälso- och sjukvården har hittills i år till stor del handlat om coronapandemin. I början av maj hade Region Jönköpings län som flest inlagda patienter, 72 patienter varav 21 patienter på intensivvårdsavdelningen. Under sommaren minskade antal inskrivna Covid-19 patienter och den 30 augusti låg endast 3 Covid-19 patienter inlagda på sjukhus i Region Jönköpings län och inga patienter fick intensivvård på grund av Covid-19. Den regionala särskilda sjukvårdsledningen (RSSL) som skapades under våren avvecklades i slutet av augusti. Fram till och med den 30 augusti har det vårdats drygt 600 patienter inlagda med covid-19 varav 100 patienter avlidit på något av våra sjukhus.

Den särskilda infektionsmottagning primärvård (SIMP) som startade under våren för att ta emot patienter med symptom på Covid-19 avvecklades i mitten av september.

Provtagning för att se om man är smittad av Covid-19 har genomförts på vårdcentraler under hela sommaren och har i slutet av augusti ökat något. Det är en omfattande testning med upptill 1500 prov per dag under vardagarna. Andelen positiva svar låg den 31 augusti på 1,3 procent. Planering för antikroppsprovtagning för allmänheten pågår.

Samtidigt har den vanliga vården påverkats av coronapandemin. Cancervård och screening har kunnat genomföras, men det har varit färre som sökt till såväl primärvården som sjukhusen. Operationer som har kunnat anstå har skjutits upp till hösten, och det rör sig om cirka 1500 ingrepp vilket normalt kan genomföras på 1-2 månader. Planering pågår nu för hur denna uppskjutna vård ska kunna genomföras.

Medborgare och kund

Strategiska mål: Tillsammans för framtidens hälso- och sjukvård

Framgångsfaktorer: Nära vård

Uppdrag/mål: Trygg och säker vård och omsorg

Aktiviteter	Analys
Trygg och säker in och utskrivning från sjukhuset	Arbetet med att utveckla in- och utskrivningsprocessen har fortsatt under 2020. Arbetet ingår i länsgrupp i samverkan Trygg och säker vård och omsorg under Strategigrupp Äldre. Arbetssätten fungerar bra och antal personer som vårdas utskrivningsklara på sjukhus ligger på en lägre stabil nivå. Även de psykiatriska klinikerna har arbetat med översyn av vårdsamordningsprocessen under våren efter uppdrag från strategigrupp psykiatri och missbruk.
Trygg och säker vård och omsorg i hemmet	Ny överenskommelse tillsammans med länets kommuner om gemensamma arbetssätt är under framtagande. Underlättar samarbetet i vården runt personer med behov från båda huvudmännen.

Uppdrag/mål: Samarbetsvård - kroniska sjukdomar

Aktiviteter	Analys
Utveckla processen för kroniska sjukdomar	Arbetet fortsätter inom projektet för personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp.
Somatisk hälsa vid psykisk sjukdom	I arbetet beskrivs samarbete med primärvård, kommun och psykiatrisk specialiserad vård.

Uppdrag/mål: Arbeta med omställning till den nära vården

Aktiviteter	Analys
Ta fram en plan för utveckling av den nära vården	Arbetet med att ta fram planen för framtidens hälso- och sjukvård har fortsatt. Ett tjänstemannaförslag "Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020-2030" är framtaget och lämnat till Nämnden för Folkhälsa och sjukvård.
Dietister i den nära vården	Möjligheten att tillgängliggöra dietister i den nära vården undersöks.

Uppdrag/mål: Organisera verksamheten så att de mest sjuka invånarnas behov av hälso- och sjukvård tillgodoses.

Aktiviteter	Analys
Erbjuda patientkontrakt	Införandet av patientkontrakt har fortsatt enligt plan med spridning inom flertalet verksamheter. Mätningar och berättelser visar på lärande och värde för både patienter och medarbetare. Patientkontrakt som arbetssätt bidrar till att konkretisera personcentrering och samskapandet i praktiken. Flera av angreppssätten sprids nu också nationellt inom ramen för Sveriges kommuner och regioners arbete med införandet av patientkontrakt
Erbjuda patienter en fast vårdkontakt	Arbete pågår både inom arbetsgrupp Trygg och säker, patientkontraktarbetet och i samband med utskrivning från slutenvård där personer med behov av samordning får fast vårdkontakt.
Läkarstödet i kommunerna	Översyn av avtal för läkarmedverkan i särskilda boendena och den kommunala hemsjukvården genomförs under hösten 2020 och fastställs i REKO.

Uppdrag/mål: Tvärprofessionella närsjukvårdsteam

Aktiviteter	Analys
Arbete med mobila tvärprofessionella närsjukvårdsteam	Integreras med arbetet med Trygg och säker vård och omsorg i hemmet.

Uppdrag/mål: Livsstilsutmaningen

Aktiviteter	Analys
Ta fram en handlingsplan för utveckling kring livsstilsutmaning	Livsstilsutmaningen knyts an till arbetet med framtidens hälso- och sjukvård. Ingående delar är tilläggsuppdrag via vårdval om förebyggande arbete i samverkan med närsamhället, samt etableringen av hälsocenter i Jönköpings län. Tilläggsuppdraget är riktat under tre år till de sju vårdcentraler som har högst CNI och befinner sig i närområden med hälsomässiga utmaningar. Pandemin har haft viss påverkan på arbetet men har också motiverat en satsning kring hälsa för riskgrupper lokalt och över länet.

Uppdrag/mål: Lärcaféer utvecklas inom ett antal prioriterade diagnoser.

Aktiviteter	Analys
Fortsatt utveckling av lärcaféer	Det finns ledare till Lärcafé och självhjälpgrupper inom specialistvården i hela länet. På höglandet finns det även utbildade ledare inom primärvården. Arbetet fortgår för att få Lärcafé som en integrerad del av vården.

Aktiviteter	Analys
	Ett arbete är påbörjat för gemensam administration och grundutbildning för personer med egen erfarenhet såsom levande bibliotek, peer och volontärer.

Strategiska mål: Jämlig hälsa och nöjda patienter/kunder

Framgångsfaktorer: Personcentrerad vård med hög tillgänglighet

Uppdrag/mål: Utveckla den personcentrerade vården

Aktiviteter	Analys
Fortsätta utveckla den personcentrerade vård och inkludera patientföreningar och brukarråd i arbetet.	I arbetet med planen för framtidens hälso- och sjukvård är den personcentrerade vården central och utgår från patienten/brukarens och närståendes behov och förmåga att hanteras sin sjukdom.



Uppdrag/mål: Existentiell hälsa och andlig vård









Aktiviteter	Analys
Arbeta med WHO:s åtta existentiella dimensioner	Samtalsgrupper för främjande av existentiell hälsa har legat nere med anledning av coronapandemin. Inför hösten är emellertid flera grupper inbokade för personal i hela länet. För patienter har tester inletts vad gäller digitala samtalsgrupper.

Uppdrag/mål: Arbeta aktivt med etik och bemötande

Aktiviteter	Analys
Höja den etiska kompetensen hos medarbetare och förtroendevalda	Utbildningsaktiviteter för personal i större grupper har inte varit möjliga att genomföra under andra tertialet på grund av pandemin och med anledning av semesterperioden. Etikrådet medverkar emellertid som vanligt på begäran av nskilda arbetsplatser.
Främja samtal och etisk reflektion i planering, beslut och daglig verksamhet	Etikombudsverksamheten är ett sätt att främja den etiska reflektionen på arbetsplatsnivå. Utöver utbildningsarrangemang medverkar Etikrådet löpande i framför allt intern debatt och opinionsbildning. Det sker bland annat genom krönikor i personaltidningen Pulsen och via övriga kommunikationskanaler.
Ge vägledning och stöd kring etik och förhållningssätt	Etikrådet utgör i förekommande fall remissinstans i frågor med etisk anknytning. Behov av etisk vägledning efterfrågas kontinuerligt från regionens verksamheter, både i generella frågor och i specifika kliniska fall. Skriftliga riktlinjer publiceras på folkhalsaochsjukvard.rjl.se .

Uppdrag/mål: Förbättra tillgängligheten

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Medicinsk bedömning i primärvården inom tre dagar.	90 %	86 % 	Resultatet förbättrades successivt fram till sommaren därefter har det åter försämrats något. 5 av 28 Bra liv vårdcentraler når i augusti mål med 90 % tillgänglighet inom 3 dagar, bland de privata vårdcentralerna når 2 av 12 målet. De allra flesta av de övriga når mellan 80 - 90 %. 2 privata enheter ligger under 70%.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Faktisk väntetid till första besök inom 60 dagar i specialiserad vård nationell rapportering.	80 %	81 % 	Väntetiderna till besök inom specialistsjukvården har inte påverkats i någon stor omfattning, når målet. Antalet inkommande remisser har minskat. Det är cirka 25% färre som väntar på ett besök vid jämförelse med för ett år sedan. Det som skulle kunna ske under hösten är en ökande efterfrågan och därmed ökande köer, men svårt att veta om så sker.
 Faktisk väntetid till operation/åtgärd inom specialiserad vård	80 %	81 % 	Den pågående coronapandemin har medfört en minskning av antalet genomförda operationer. Kön av väntande ökar med 10-20 % varje månad. Utfallet speglar att de prioriterade ingreppen genomförs och därför en tillfällig måluppfyllelse, men vid återgång till normalläge kommer väntetiderna att vara långa för en stor mängd patienter. Ett arbete pågår inom kirurgisk vård för att skapa en plan med mål att återgå till 2019 års nivå av tillgänglighet i ett första steg.
 Genomförda återbesök inom medicinskt måldatum	90 %	80 % 	Stabil nivå som inte når upp till målvärdet. Många patienter avbokar fortsatt besök på grund av uppmaningar kring fysisk distans. Här ses dock en liten förändring som troligen kommer att ha genomslag kommande månader.
 Tid till ambulans - andel prio 1 larm inom 20 minuter	80 %	71 % 	Resultatet för augusti uppgår till 70 procent. Antalet ambulanser är reducerat enligt sommarrutin och beroende på coronapandemin. Detta kan vara en del av förklaringen till det lägre resultatet i augusti. Genomsnittligt resultat under perioden januari till och med augusti uppgår till 71 procent. Under perioden januari till och med augusti utfördes 676 stycken (5 procent) färre prioritet 1-larm jämfört med motsvarande perioden föregående år. SOS har arbetat aktivt med arbetssätt och utbildningar för operatörer vilket bidragit till en högre träffsäkerhet i bedömningen av inkommande samtal. Detta har sannolikt bidragit till en del av det minskade antalet prioritet 1-larm. Prioritet 2-larm har ökat med 3 procent. Totalt har antalet transporter (prioritet 1 - larm samt övriga transporter) minskat med 455 stycken (1,4 procent) till och med augusti. September 2019 startade länets två nya dagambulanser (Mullsjö och Aneby). Detta ska på sikt förbättra tillgängligheten för prioritet 1-larm.

Aktiviteter	Analys
Uppföljning och åtgärder för att förbättra tillgänglighet utifrån ny kömiljard	På grund av coronapandemin har arbetet med tillgängligheten avstannat och antalet som väntar till en operation har ökat med 30-40%. Samtliga regioner erhöll ersättning avseende Kömiljarden utan krav på måluppfyllelse, för Region Jönköpings län något mer än befolkningsandelen. Under hösten startar arbetet med att normalisera väntetiderna för att så snart som möjligt uppnå en nivå som fanns före pandemin.

EUpptdrag/mål: Arbeta inom barn- och ungdomspsykiatri

Inom BUP pågår flera aktiviteter för att möta det ökande behovet av framförallt neuropsykiatriska utredningar. "Barn och unga - en väg in" har etablerats som arbetssätt tillsammans med barn- och ungdomshälsan. Arbetssättet förväntas ge en mer korrekt bedömning och fördelning av patienter mellan enheterna. Utredningar skickas även externt för att minska väntelistan snabbare.

Uppdrag/mål: Anpassa öppettider utifrån patientens behov

Aktiviteter	Analys
Stöd för flexibla öppettider på vårdcentralerna	Region Jönköpings län ersätter vårdcentralerna för utökade öppettider utöver 9 timmar per dag 08:00–17:00 vardagar. Vårdenheten ska under den utökade öppettiden erbjuda läkarbesök och vara tillgänglig för telefonrådgivning. Tio vårdcentraler erbjuder utökade öppettider.

Uppdrag/mål: Sveriges bästa digitala vård

Aktiviteter	Analys
Fortsatt utveckling och implementering av e-hälsa som skapar värde för invånare och på ett kostnadseffektivt sätt leder till kvalitetsförbättringar inom vården.	<p>Visiba care och e-besök har gått bra och nu kan i princip alla vårdverksamheter i länet genomföra videomöten. Stort arbete kvarstår under hösten och 2021 med att bredda användningen till fler medarbetare och säkerställa arbetssätten. Användningen av digitala vårdmöten var som högst i april med ca 6500 genomförda digitala möten. Projekt för att jobba vidare utifrån målbilden ”Digitalt när det går, fysiskt om det behövs” startar i september.</p> <p>Användningen av Journalen via nätet har ökat under våren och i juni ökade användningen kraftigt på grund av provsvaren för Covid-19 till 9000 inlogningar per dag. Arbete pågår med att utöka antalet informationsmängder i Journalen via nätet med Läkemedel, uppmärksamhetssignal och remisstatus.</p> <p>Under vårens coronapandemi har 117.se till stor del används för spridning av information. I mars var användningen uppe i 452 000 besökare från Jönköpings län. Tillsammans i Sverige har vi tagit fram en självskattningstjänst som i dagsläget används av ca 100 personer per dag och en chatbot som svarar på frågor. Användningen av Fråga sjuksköterskan har haft mer än dubbelt så många frågor än normalt under våren.</p>

Framgångsfaktorer: Jämlig psykiatrisk vård

Uppdrag/mål: Arbeta för att uppnå en jämlig psykiatrisk vård i länet

Aktiviteter	Analys
Enhet för omhändertagande av berusade personer etableras (Tillnyktringsenhet TNE)	Planerat startdatum för tillnyktringsenhet (TNE) är den 1 oktober.
Integrerad beroendemottagning utreds i samverkan med kommunerna	Arbetet med uppdragsbeskrivning har inte kommit igång i avvaktan på etablering av tillnyktringsenhet (TNE). Fokus i beroendevården har under året varit att uppdatera och revidera samverkansöverenskommelse och insatstrappa.

Framgångsfaktorer: Jämlik hälsa och vård

Uppdrag/mål: Arbeta för jämlig hälsa att vården erbjuds och fördelas på lika villkor.

Aktiviteter	Analys
Utbildning och diplomering i hbtq-frågor	Utbildningar och diplomeringar har påverkats av pandemin, men har kunnat fortgå i begränsad omfattning. Årets Qom-ut-vecka genomfördes som ett digitalt evenemang och Region Jönköpings del var en av de sammanhållande aktörerna.

Aktiviteter	Analys
Arbeta för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning	Vid förändringar av verksamheten ska tillgängligheten beaktas och säkerställas så att personer med funktionsnedsättning får tillgång, på lika villkor som andra, till den fysiska miljön, transporter, information, kommunikation och IT- system. Även service och utbud av tjänster som erbjuds allmänhet ska vara tillgängligt.

Uppdrag/mål: Arbeta med asyl och flyktingfrågor

Aktiviteter	Analys
Hälsoundersökningar	Hälsoundersökningarna för nyanlända genomförs. Dessa påverkas delvis av pågående coronapandemi.
Anpassad kommunikation kring hälsa och svensk sjukvård	Hälsoskolan fortsätter att genomföras på olika samhällsarenor i hela länet. Arbetet inriktar sig på människor som står långt i från arbetsmarknaden. Pågående pandemi har intensifierat det utåtriktade arbetet med hälsokommunikation för nyanlända och utlandsfödda invånare. Hälsoskolan är utökad med nya ämnen som fysisk aktivitet och Patientkontrakt.
Fortsatt samverkan och samarbete tillsammans med kommuner	Utvecklingsarbete inom "Bästa plats att växa upp, leva och bo" sker på uppdrag av Strategigrupp barn. Hälsocenter sprids till länets kommuner och vårdcentraler. Inom äldreområdet är fokus på psykisk hälsa och samverkan med samhällsaktörer genom gruppverksamheter

Framgångsfaktorer: Bästa plats att växa upp och åldras på

Uppdrag/mål: Barn och ungdomars hälsa

Aktiviteter	Analys
Metodstöd för ungas psykiska hälsa.	Ett flertal aktiviteter och riktade insatser pågår för barn och unga. Exempelvis DISA (Din Inre Styrka Aktiveras), mindfulness i skolan, Dansa utan krav, En förälder blir till, Folkhälsoenkät Ung och Kultur.

Uppdrag/mål: Arbeta för en jämlik barnhälsovård.

Aktiviteter	Analys
Alla barn ska genomgå det nationella barnhälsovårdsprogrammet	Under pågående coronapandemi beslutade barnhälsovårdens (BHV) ledningsgrupp att hembesöken i barnhälsovårdens program ersätts av hälsobesök på BHV-mottagningarna. BHV sjuksköterskorna är uppmanade att göra veckovisa kontroller av alla inskrivna barn och på så sätt vill verksamheten arbeta för att säkra att alla barn får vaccinationer i tid och erbjuds de hälsobesök som ingår i det svenska barnhälsovårdsprogrammet. Hembesöken har återupptagits från vecka 34.
Tillsammans för bästa möjliga hälsa och jämlik vård-projekt mellan barnhälsovård, tandvård och socialtjänst	Delar av arbetet har påverkats av den pågående coronapandemin. Barnhälsovårdens hembesök har under våren ersatts av mottagningsbesök på barnhälsovården men har återupptagits från och med vecka 34. Besök tillsammans med socialtjänst har inte heller kunnat genomföras i samma utsträckning men har återupptagits under hösten. Flera familjecentraler erbjuder nu utvidgade hembesöksprogram i samverkan med socialtjänst. Sambesök barnhälsovård/tandvård genomförs på fyra familjecentraler.

Uppdrag/mål: Familjecentraler

Aktiviteter	Analys
Utveckling av familjecentraler i länet	<p>Planering för nya lokaler för familjecentral i Nässjö, Råslätt och Norrahammar fortgår. Planering för familjecentral i Gnosjö har försenats. Planering för familjecentral i Mullsjö har återupptagits i samverkan med kommunen.</p> <p>Familjecentralsamordnare arbetar på uppdrag av strategigrupp barn och har under året presenterat en länsgemensam överenskommelse för familjecentralssamverkan samt bjudit in till samordnarträffar och utbildningssatsningen En förälder blir till, där flera familjecentraler deltagit.</p>

Uppdrag/mål: Ungdomsmottagningar

Aktiviteter	Analys
Öka tillgängligheten genom att fortsätta att utveckla den digitala ungdomsmottagningen.	<p>Öppettiderna har utökats. Antal kommuner där ungdomar har tillgång till en fysisk ungdomsmottagning har ökat från 10 till 12 kommuner.</p> <p>Antalet medarbetare som kan erbjuda återbesök online har ökat från 5 till 25 medarbetare. Marknadsföring är genomförd enligt kommunikationsplan</p>

Uppdrag/mål: Främja barn och ungdomars hälsa och förebygga psykisk ohälsa

Aktiviteter	Analys
Fortsätta arbetet med Barnskyddsteamet	Arbetet med barnskyddsteamet har fungerat väl över sommaren. Ingen ökning av samtal med anledning av coronapandemin. Broschyr framtagen gällande information till vårdnadshavare vid orosanmälan.





Uppdrag/mål: Äldres psykiska hälsa





Aktiviteter	Analys
Ta fram en plan för arbetet med att förbättra äldres psykiska hälsa	Arbete med framtagandet av planen pågår. Ingående delar berör integrering av äldres hälsa i etableringen av hälsocenter i Jönköpings län, samverkan med civil- och pensionärsrörelsen, samt digital inkludering och insatser för minskad ensamhet.

Strategiska mål: Bra munhälsa, God tandvård

Framgångsfaktorer: God tillgänglighet och bra bemötande

Uppdrag/mål: Arbeta med tillgänglighet till tandvård

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Täckningsgrad för den uppsökande verksamheten (munhälsobedömningar)	70 %	29% 	Under coronapandemin har den uppsökande verksamheten inte kunnat utföras, därav det oförändrade antalet utförda munhälsobedömningar sedan tertial 1.
 Andel berättigade till	47 %	38 % 	Antalet berättigade till Nödvändig tandvård 6 114 (2019:2 6 499).

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
nödvändig tandvård som fått den utförd			Andel berättigade som fått nödvändig tandvård 38 % (2019:2 47 %).
 Specialisttandvården: Antal remisspatienter som väntat mer än 60 dagar	0	2 521 	I augusti 2020 var det 2 521 remisspatienter som väntat mer än 60 dagar. I december 2019 var motsvarande antal 2 293 remisser. Trots coronapandemin har det endast varit en liten ökning i antal remisspatienter som väntat mer än 60 dagar inom specialisttandvården. Ökningen är 228 remisspatienter. Ett antal av de patienter som väntar mer än 60 dagar gör det av odontologiska skäl - det som i vården kallas "medicinskt orsakat väntan". Utifrån en årsproduktion på 68 000 undersökningar och behandlingar motsvarar antalet väntande cirka 1,9 veckors produktion.
 Allmäntandvård: Andel revisionspatienter i tid till undersökning och behandling, Folktandvården	90 %	84 % 	Tillgängligheten inom länet där tillgången på personal är acceptabel, främst i länets norra och södra delar, har förbättrats avsevärt. Flera kliniker tog fram till 15 mars emot patienter som stod på kölista och de flesta kliniker hade möjlighet att flytta resurser till delar av länet där behovet är akut, framför allt i Tranås- och Vetlandaområdet. Efter coronapandemins utbrott finns mycket begränsade möjligheter att som ny patient komma till Folktandvården annat än för akuta besvär. 14 av 26 kliniker (ca 54%) klarar tillgänglighetsmålet på 90 % för revisionspatienter 10 av 26 kliniker (ca 38%) har en tillgänglighet mellan 70-89% 2 av 26 kliniker (ca 8%) har en lägre måluppfyllelse

Strategiska mål: Sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Jämlig hälsa, jämlig verksamhet och mångfald

Uppdrag/mål: Arbete med mänskliga rättigheter och diskrimineringsgrunderna för en jämlig hälsa och jämlig verksamhet

Aktiviteter	Analys
Ett tydligt jämställdhetsperspektiv i samtliga verksamheter	Jämställdhetsarbete pågår utifrån programmet för Hållbar utveckling. I arbetet med det nya hållbarhetsprogrammet har området, social hållbarhet/vi är till för alla, stort fokus och delmål och aktiviteter/handlingsplan tas fram. Tidplanen för revideringen av hållbarhetsprogrammet har skjutits fram med anledning av coronapandemin. Det finns även ett uppdrag i budget 2020 att ta fram en jämställdhetspolicy, även detta arbete är framskjutet.
Möjligheten att ta del av regionfullmäktiges sammanträden ska utvecklas, ett exempel är att under 2020 införa teckenspråks- och skrivtolkning	Delvis påbörjad i och med ny upphandling av system.

Uppdrag/mål: Fortsatt arbete med Barnkonventionen

Aktiviteter	Analys
Revidering av handlingsplanen	Handlingsplanen kring Barnkonventionen för åren 2020-2023 har antagits. Den övergripande målsättningen är att samtliga medarbetare inom Region

Aktiviteter	Analys
	Jönköpings läns verksamheter arbetar utifrån Barnkonventionen.
Webb-utbildning om barnkonventionen	Webbutbildningen kring Barnkonventionen från Barnombudsmannen finns tillgänglig på webben för folkhälsa och sjukvård. Information sprids genom befintliga nätverk och genom verksamheternas barnrättsombud.

Process och produktion

Strategiska mål: Bra folkhälsoarbete

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Hälsöfrämjande och sjukdomsförebyggande

Aktiviteter	Analys
Hälsöfrämjande och sjukdomsförebyggande	<p>Ett stort antal aktiviteter och initiativ pågår där några har påverkats av coronapandemin och några har kunnat kompletteras med digitalt stöd. Exempelvis personlig rådgivning via tobaksavvänjare, kvalificerade matrådgivare och Fysisk aktivitet på recept (FaR)-samordnare. Rutiner och arbetssätt för rök- och alkoholstopp inför operation har införts och samverkan har skett inom sydöstra sjukvårdsregionen.</p> <p>En ny överenskommelse för "Idrott och folkhälsa" är under framtagande. Inom området kultur för hälsa har aktiviteterna påverkats märkbart av rådande coronapandemi. Flera aktiviteter är inställda eller genomförts digitalt. Under våren har fyra fulltecknade grupper utifrån Kulturunderstödd rehabilitering (KUR) startats. KulturLust är en metod för seniorer i ordinärt boende som tagits fram och testats.</p> <p>Gällande området sexuell och reproduktiv hälsa inväntas nationell strategi för SRHR i september.</p> <p>En artikel om genomfört förbättringsarbete för multifunktionella förskolegårdar har blivit publicerad. Lärdomarna summeras för att sprida till fler förskolor om hur de kan förbättra sin utemiljö på förskolegården.</p>
Handlingsplan för jämlik hälsa.	Handlingsplanens revidering är framskjuten med anledning av pandemin. Ny plan antas inför 2022.
Utvärdering av hälsosamtal och fortsatt arbete	Utvecklingsarbete utifrån bland annat den pågående utvärderingen har påbörjats och blir från och med hösten en tydligare del i Tillsammans för bästa möjliga hälsa och jämlik vård.

Uppdrag/mål: Bidrag inom folkhälsoområdet

Aktiviteter	Analys
Uppföljningsbesök till föreningar genomförs	Uppföljningsbesök genomförs kontinuerligt och sker i dialog form med ansvariga från verksamheterna. Årets dialoger genomfördes under juni månad och digital mötesform erbjuds som komplement med anledning av coronapandemin.
Fördelning av bidrag inom folkhälsoarbetet	Många föreningar meddelar att årets medel har varit svårt att omsätta med anledning av pågående pandemi. Kommunikation sker med dessa och uppföljningsbesöken har genomförts enligt plan. Perioden för omsättning av bidragen föreslås förlängas.

Uppdrag/mål: Hälsa för livet

Aktiviteter	Analys
Meny till invånare	Arbetet med meny till invånare är en del av uppdraget i <i>Hälsa för livet</i> där såväl digitala som fysiska stöd för invånarnas hälsa testas, konceptualiseras och sprids i länet. Delar av arbetet har högaktualiserats i samband med coronapandemin exempelvis har efterfrågan på stöd att sluta röka ökat och <i>tobakshjälpen</i> har fått spridning. Motsvarande meny etableras inom området mat. Stöd- och behandlingsplattformen används som ett digitalt alternativ för behandling av ohälsosamma levnadsvanor. Hälsocoach-online prövas på hälsocentret i Värnamo med målet att komplettera de fysiska besöken.
Utveckling och spridning av fler mötesplatser och hälsocaféer likt hjärtats hus i länet	Mötesplatsen Hjärtas hus har startats upp även i Tranås, vilket innebär att Hjärtas hus finns på fyra platser i länet - Jönköping, Värnamo, Eksjö och Tranås. Det finns nu ledare till Lärcafé och självhjälpsgrupper i hela länet. Planering har påbörjats för gemensam administration och grundutbildning för personer med egen erfarenhet såsom levande bibliotek, peer och volontärer.

Uppdrag/mål: Jämlig rehabilitering

Aktiviteter	Analys
Fortsatt arbete med att utveckla jämlig rehabilitering utifrån patientens behov, tillsammans med kommun, primärvård och specialistvård	Utvecklingen av rehabkedjan bedrivs i samarbete mellan primärvård, kommun och specialiserad vård. I samarbetet har det varit fokus på arbete med rehabiliteringsplan och digital artrosskola. Arbetet har skett med patientmedverkan och involvering av alla vårdnivåers rehabpersonal från början. Under coronapandemin har gruppen arbetat med att utveckla Covid-19 rehabiliteringen på alla vårdnivåer inklusive den kommunala hälso- och sjukvården.

Uppdrag/mål: Arbeta för att minska sjukskrivningarna inom olika områden.

Aktiviteter	Analys
Optimera sjukskrivningarna inom området psykisk ohälsa	Vårdcentraler inom Region Jönköpings län deltar i ett förbättringsarbete gällande sjukskrivningar inom främst psykisk ohälsa och ospecifik smärta. Det övergripande syftet med förbättringsarbetet är att förenkla och optimera sjukskrivningsprocessen för såväl patient som vårdcentral samt frigöra tid för andra patientgrupper. Förbättringsarbetet har resulterat i att man tagit fram enhetliga rutiner för sjukskrivningsprocessen. Rutinerna kommer att spridas till alla länets vårdcentraler.
Optimera sjukskrivningar för de med problem med rörelseapparaten	Vårdcentraler inom Region Jönköpings län deltar i ett förbättringsarbete gällande sjukskrivningar inom främst psykisk ohälsa och ospecifik smärta. Samma arbete som ovan gäller även här.

Uppdrag/mål: Samordningsförbunden

Aktiviteter	Analys
Översyn samordningsförbund	En översyn har genomförts utifrån uppdraget att belysa fördelar, nackdelar och konsekvenser utifrån tre huvudalternativ: Alternativ 1: Organisation och arbetsformer är kvar som idag. Alternativ 2: Samordnad administration för de tre samordningsförbunden. Alternativ 3: Sammanslagning till ett länsförbund. Rapporten redovisades på Kommunalt forum den 12 juni. Under hösten fortsätter arbetet med utgångspunkt i rapporten hos alla

Aktiviteter	Analys
	medlemsorganisationer.

Uppdrag/mål: Strategi för hälsa

Aktiviteter	Analys
Gemensam handlingsplan för hälsa	Strategigrupp barn har en aktiv samverkan med Skottland och Cincinnati Children Hospital, med syfte att förbättra barn och ungas hälsa i länet. Tre förbättringsområden är valda utifrån SKR:s uppdrag Strategi för hälsa: Fullföljda studier, fysisk aktivitet och psykisk/mental hälsa. Ett lärande nätverk, "Bästa platsen att växa upp, leva och åldras på", med lokala team från länets kommuner träffas regelbundet för att utbyta erfarenheter och stämna av sitt pågående förbättringsarbete.



Uppdrag/mål: Samordning av det suicidpreventiva arbetet

Aktiviteter	Analys
Arbeta med samordning av suicidprevention	En uppdragsbeskrivning för perioden 2020-2023 är framtagen och förankrad i ReKo. En samordningsgrupp håller samman arbetet tillsammans med den regionala samordnaren för uppdraget. Folkhälsomyndigheten har dialog med Region Jönköpings län för att erbjuda medel och utvecklingsstöd inom området anti-stigma, suicidprevention och psykisk hälsa.

Strategiska mål: Säker hälso- och sjukvård, och tandvård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Säker vård alla gånger

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Vårdprevention	90 %	82 % 	Andel patienter som fått åtgärd utförd är i paritet med föregående period. De systematiska utbildningar som tidigare genomförts till alla nyanställda sjuksköterskor samt de återkommande utbildningarna för undersköterskor har under pandemiperioden pausats. Dessa återupptas nu under hösten. Förebyggande insatser har varit särskilt viktiga för de mest utsatta patienterna där också de förbättrade förutsättningarna för dokumentation varit en viktig del.

Aktiviteter	Analys
Säker vård alla gånger	Mycket av det ordinarie strategiska och utvecklande patientsäkerhetsarbetet har fått gå på sparlåga hittills under pandemin, då vårt fokus har fått vara att stödja patientsäkerhetsarbetet under de speciella förutsättningar som varit i den omställda sjukvården. Under hösten 2020 kommer det ordinarie arbetet kunna återupptas.
Genomföra patientsäkerhetsberättelser.	Patientsäkerhetsberättelsen för föregående år är klar, diarieförd och förankrad i organisationen.
Genomföra patientsäkerhetsronder	Vårens inplanerade patientsäkerhetsronder kunde inte genomföras fullt ut som planerat då verksamheterna hade fokus på coronapandemin. Ett nytt koncept med patientsäkerhet i realtid (PiR) för covid-19 enheter har testats

Aktiviteter	Analys
	med bra resultat
Patientsäkerhetsdialoger	Planering av höstens patientsäkerhetsdialoger och uppföljning av patientsäkerhetsarbetet pågår med fokus på att stödja patientsäkerhetsarbetet under de speciella förutsättningar som varit i den omställda sjukvården.

Uppdrag/mål: Arbeta med strategiska fokusområden för patientsäkerheten

Aktiviteter	Analys
Utveckla arbetssätt och uppföljning av strategiska fokusområden	Under coronapandemin har mycket arbete fått läggas på att stödja arbetet med patientsäkerhet i verksamheterna i vårdens omställning. Arbetet med nationella handlingsplanen för patientsäkerhet och patientsäkerhet i det nationella systemet för kunskapsstyrning har också pausat på den nationella nivån. Nu under hösten 2020 förväntas vi kunna återta arbetet både nationellt och regionalt enligt tidigare planering.

Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Kunskapsstyrning

Aktiviteter	Analys
Följer den nationella utveckling och genomför lokala anpassningar vid behov	Det redaktionella stödet på nationell nivå förstärks och erbjuder regionerna stöd för revidering av nationella riktlinjer. Lokala riktlinjer i FAKTA för de tre vårdförloppen kroniska sjukdomar har reviderats och ska godkännas. Samlad information samt kunskapsstöd för Covid-19 finns tillgängligt för personalen.
Praktisk användning av nationella kvalitetsregister.	Att tydliggöra uppdrag samt syfte och mål med Registercentrum Sydost (RCSO) är en del i arbetet. Organisationen har både ett nationellt och ett regionalt uppdrag, där det nationella uppdraget fokuserar på utveckling och stöd till de nationella kvalitetsregistren, medan det regionala uppdraget fokuserar på implementering av kvalitetsregister, främst i det regionala kunskapsstyrningsarbetet, men också med koppling till det nationella kunskapsstyrningsarbetet. RCSO är således att ses som en Regional Samverkansgrupp (RSG) och därmed en del av sydöstra sjukvårdsregionens kunskapsstyrningsmodell.

Uppdrag/mål: Personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp

Aktiviteter	Analys
Påbörja arbetet med personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp	Implementering på klinik och vårdcentralsnivå påbörjas enligt planering oktober 2020 med vårdförloppen stroke och TIA, Reumatoid artrit samt Höftledsartros.

Uppdrag/mål: Anpassa verksamheten till nationella riktlinjer

Aktiviteter	Analys
Riktlinjerna för rörelseorganens sjukdomar	Implementering av riktlinjerna för rörelseorganens sjukdomar samt det försäkringsmedicinska beslutsstödet har påbörjats. Vården gäller vuxna med de inflammatoriska reumatiska sjukdomarna reumatoid artrit, axial spondylartrit och psoriasisartrit samt artros och

Aktiviteter	Analys
	osteoporos. Det har även tagits fram ett försäkringsmedicinskt beslutsstöd som innehåller vägledning för sjukskrivningsprocessen för inflammatoriska reumatiska sjukdomarna ankyloserande spondylit (axial spondylartrit), höft- och knäartros, psoriasisartrit och reumatoid artrit. Dessutom revideras målnivåerna och kommer publiceras vid årsskiftet 2020/2021.

Uppdrag/mål: Palliativ vård - vård i livets slutskede

Aktiviteter	Analys
Delta i förbättringsarbete palliativ vård i samverkan	Utvecklingsarbete inom SSIH (specialiserad vård i hemmet) pågår med fokus på att utveckla processer och utöka inkluderande diagnoser som inte är cancerrelaterade. Medicinsk vård deltar i arbetsgruppen för palliativ vård i samverkan. Coronapandemin har haft som effekt att primärvården har genomfört fler brytpunktssamtal än tidigare.
Öka inkludering av patienter med svår somatisk sjukdom i specialiserad palliativ vård	Nationella riktlinjer är bearbetade och anpassade lokalt. En gemensam handlingsplan för kommuner, primärvård och specialiserad vård har tagits fram.

Uppdrag/mål: Våld i nära relationer

Aktiviteter	Analys
Arbeta för att bemöta och omhänderta våldsutsatta personer	Inom rehabiliteringscentrum pågår ett arbete med att utveckla en modell för att erbjuda behandling av personer som utsätts för våld i nära relationer.

Uppdrag/mål: Habilitering som ger stöd och behandling till barn, ungdomar och vuxna med funktionsnedsättningar

Ett fortsatt arbete pågår med att se över lokalerna för habiliteringens lokaler i Värnamo.

Uppdrag/mål: Funktionsvariation

Aktiviteter	Analys
Samverkan med länets kommuner och föreningsliv inom funktionshinderområdet.	Samverkan med föreningar inom funktionshinderområdet sker på flera olika nivåer. Dialogmöten med politiker hålls 2 ggr/år. Länsrådet för funktionsnedsättningar sammanträder 4 ggr/år. Däremellan sker samverkan i gemensamma aktiviteter som Hälsocafé, brukarråd, projekt etc.
Arbeta med att förbättra tillgängligheten	Anpassning av lokaler utifrån ett funktionsnedsättningsperspektiv görs kontinuerligt. Coronapandemin har påverkat på många sätt och det är viktigt att kunna erbjuda olika sätt för invånare och patienter att få tillgång till information, stöd och miljö. Övriga aspekter är aktuella att fånga genom revideringen av regionens hållbarhetsprogram.

Uppdrag/mål: God läkemedelsanvändning

Aktiviteter	Analys
Regelbundet genomföra läkemedelsdialoger samt arbeta	2 dialoger genomförda efter sommaren. Arbeta med att planera in fler kommer att återupptas.

Aktiviteter	Analys
med identifierade förbättringsområden.	
Förstärkning av läkemedelskommittén	Arbetet har återupptagits efter sommaren.
Arbeta med identifierade förbättringsområden för läkemedel t.ex. för ökad kostnadseffektivitet, ordnat införande eller patientsäker.	Flera åtgärder genomförs såsom läkemedelsdialoger, identifiera budgetbehov och ordnat införande enligt nationella beslut. Läkemedelsdialoger sker via kliniska apotekare och patientsäkerhetsarbete tillsammans med verksamhetsområdena. Arbetet har avstannat något med anledning av coronapandemin.
Minska olämplig polyfarmaci	Fortsatt arbete med läkemedelsgenomgångar. Nystartat arbete med statistik genomgång. Arbete med TLV utifrån tjänsteplattformen kan kanske ge något på sikt. Utbildning av primärvården.

Uppdrag/mål: Smittskydd och vårdhygien

Aktiviteter	Analys
Införa vaccination mot humant papillomvirus (HPV) för pojkar.	Vaccination mot HPV startar nu under höstterminen för pojkar i åk 5. Elevhälsan är utförare av detta, Smittskydd Vårdhygien är kunskapsstöd vid behov.

Uppdrag/mål: Kris- och katastrofberedskap

Aktiviteter	Analys
Planläggning, utbildning och övningar	Arbetet fortgår med viss anpassning pga ökad belastning under coronapandemin på övning och utbildningsverksamheten. Den kris och katastrofmedicinska planen är reviderad men inte fastställd och kommer sannolikt att behöva ytterligare revidering efter utvärdering av coronapandemin.
Risk och sårbarhetsanalyser	Arbetet med ny riskanalys 2020 har påbörjats vilket är första steget i en ny Riska och sårbarhetsanalys (RSA).
Tjänsteman i beredskap	Under januari-augusti har 164 TiB larm samt 107 paratuslarm inkommit. Det är en minskning av larmen jämfört med tidigare år. De 5 vanligaste larmen gäller vårdplatsbrist, driftstörning, ambulansfrågor, bränder samt vädervarningar. Endast coronapandemin har hanterats som särskild händelse, där regional särskild sjukvårdsledning har aktiverats.
Civilt försvar	Planeringsarbetet med civilt försvar fortgår, pga. coronapandemin har vissa områden fått prioriteras. Detta har gjorts utifrån gällande överenskommelser med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2018-2020). De prioriterade områdena är säkerhetsskydd, signalskydd samt ett första steg inför att påbörja krigsorganisation.

Uppdrag/mål: Idéburen offentligt partnerskap

Förberedande arbete pågår inom regional utveckling och folkhälsa och sjukvård.

Aktiviteter	Analys
Ta fram en strategi för arbetet med idéburen offentligt partnerskap	Arbete pågår. Nationellt finns framtaget underlag om principer och riktlinjer för olika samverkansformer, bl.a. IOP. Arbetet har delvis påverkats av coronapandemin, men uppdraget bör kunna avslutas under 2020.

Uppdrag/mål: Tydliggöra länsklinikernas uppdrag

Aktiviteter	Analys
Nya riktlinjer för länsklinikerna	Arbetet ingår som en del i framtagandet av ett nytt direktiv för medicinska programgrupper och utifrån arbetet med akutsjukhusens uppdrag. Arbetet är påbörjat men försenat med anledning av coronapandemin.

Uppdrag/mål: Akutsjukhusens uppdrag

Aktiviteter	Analys
Tydliggöra akutsjukhusens uppdrag	Arbetet är påbörjats något försenat på grund av coronapandemin.

Uppdrag/mål: Införa tjänsten SMS livräddare i Region Jönköpings län under 2020

Aktiviteter	Analys
Införa och marknadsföra tjänsten SMS-livräddare	Kommit igång men kan inte slutföras 2020. På grund av coronapandemin kan vi inte rekrytera livräddare till HLR-utbildningar och till tjänsten. Arbetet återupptas när det är möjligt.

Framgångsfaktorer: Samverkan med kommunerna

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Barn och unga

Aktiviteter	Analys
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan	Arbetet inom området Bästa platsen att växa upp, leva och bo pågår och har haft tre lärandeseminarier med de fyra teamen som ingår i projektet. Förändringar som genomförs är exempelvis att öka den fysiska aktiviteten och det psykiska välbefinnandet för gravida och barn 0-6 år, få ner generellt höga frånvaron samt få tillbaka de elever till skolan som är på väg att bli hemmasittare, öka den fysiska aktiviteten, skolnärvaron och den psykiska hälsan hos ungdomar 13-17 år med obesitas, samt stärka föräldrarollen.

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Psykiatri och missbruk

Aktiviteter	Analys
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan	Tillsammans med länets kommuner drivs flera aktiviteter och projekt, arbetet utgår från statliga satsningar och de krav på prestation som funnits tidigare år. Kraven har varierat mellan åren. Samordnas och leds av strategigrupp Psykiatri och missbruk.

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Äldre

Aktiviteter	Analys
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan	Strategigrupp Äldre har i samband med coronapandemin intensifierat sitt arbete och haft avstämningsmöten varje vecka. Goda erfarenheter från arbetet tas nu till vara i det fortsatta samarbetet.

Uppdrag/mål: Samverkan i eHälsorådet

Aktiviteter	Analys
Länsövergripande strategi för e-hälsa - Handlingsplan 2020	Arbetet tillsammans med kommunerna har fortsatt. Exempelvis kring hur man främjar införandet av digitaliserad välfärdsteknik för att öka trygghet och självständighet samt avlasta för personalen. Arbetet har under coronapandemin haft fokus på utökad användning av digitala mötesformer vid vårdplanering i samverkan.

Uppdrag/mål: Stärka samverkan och samarbetet med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen





Aktiviteter	Analys
Samverkan med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen	Samverkan med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen sker inom ramen för arbetsgruppen samordningsgrupp rehabilitering under REKO.

Framgångsfaktorer: God cancervård

Uppdrag/mål: Mottagning för uppföljning av sena komplikationer till följd av cancersjukdom hos barn

Aktiviteter	Analys
Utreda möjligheterna för mottagning	Arbetet är påbörjat inom Sydöstra sjukvårdsregionen. Regionala cancercentrum etablerar kompetenscentrum/nätverk för långtidsuppföljning för barncancerpatienter.

Uppdrag/mål: Standardiserade vårdförlopp cancer

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Standardiserade vårdförlopp - andel patienter i SVF	70 %	59 % 	Antal diagnossatta patienter, dvs patienter som borde genomgått ett standardiserat vårdförlopp ligger i samma nivå som föregående år (1489 i jämförelse med 1480). Av dessa har 59% genomgått ett standardiserat vårdförlopp, vilket är lägre än föregående år och också en bit från uppsatt mål. Vårdförloppen bröstcancer, tjock- och ändtarmscancer samt malignt melanom är exempel på förlopp där uppsatt mål nås.
 Standardiserade vårdförlopp - andel inom max ledtid	80 %	46 % 	Andel patienter som handläggs inom aktuella ledtider för de olika standardiserade vårdförloppen har förbättrats i jämförelse med motsvarande period föregående år (46% i jämförelse med 37%) men totalt sett återstår det mycket innan uppsatt mål, 80% nås. Finns en variation mellan de olika förloppen men SVF analcancer samt SVF allvarliga ospecifika symtom som kan bero på cancer är vårdförlopp där målet nås.

Aktiviteter	Analys
Fortsatt utveckling och förvaltning av standardiserade vårdförlopp	Standardiserade vårdförlopp (SVF) är en del i det ordinarie arbetssättet. Cancervården fortsätter med processororienterat arbetssätt utifrån patienternas väg i vården.

Uppdrag/mål: Screening av tjocktarmscancer

Aktiviteter	Analys
Samordning och planering av tarmscreening	Sydöstra sjukvårdsregionen arbetar för att ansluta till Region Stockholms Gemensamt samordningskansli, GSK och att fortsätta arbetet med implementering av tarmcancerscreening inom Region Kalmar, Östergötland och Jönköping.

Uppdrag/mål: Prostatacancer-testning

Aktiviteter	Analys
Aktivt delta i Sydöstra sjukvårdsregionens arbete för införande av organiserad prostatacancer-testning	Med ett inriktningsbeslut om införande motsvarande det som tagits för tarmcancerscreening möjliggörs fortsatt arbete med integration ROS/BOS och 1177.

Uppdrag/mål: Förebyggande arbete inom cancersjukvården

Aktiviteter	Analys
Cancerpreventionsplan	Arbete pågår inom kunskapsstyrningen och ingår i den strategiska planen för cancer vården som är framtagen av RCC Sydöst.

Uppdrag/mål: Inrätta ett diagnostiskt centrum för prostatacancer

Aktiviteter	Analys
Arbete med inrättande av diagnostiskt centrum för prostata.	Testet med det nya flödet för det diagnostiska centret pågår. Patienterna uttrycker att det fungerar väl. Dock innebär resandet till Stockholm en fördröjning av SVF- förloppet men det kommer att förbättras då utrustningen som krävs kommer till Värnamo.

Uppdrag/mål: Cancerrehabilitering

Aktiviteter	Analys
Införa arbetssätt för att i varje patientmöte beakta förebyggande och hälsofrämjande arbete	I cancer vården arbetas med att få in cancerrehabilitering i ett tidigt stadium för att ge patienten redskap för att hantera sin sjukdom och sitt tillfrisknande. Andra insatser görs även för andra sjukdomar där andra professioner blir viktiga aktörer såsom sjukgymnast, arbetsterapeut och kuratorer.

Framgångsfaktorer: God tandvård

Uppdrag/mål: Allmäntandvård barn och unga

Aktiviteter	Analys
Utbildning och uppföljning av "rationell barntandvård"	Samtliga tandläkare och tandhygienister har utbildats i "rationell barntandvård". Det innebär att med barnets bästa i centrum ska behandlingar utföras som främjar god munhälsa långsiktigt, vilket innebär minsta möjliga lidande för barnet. Granskningen visar att flertalet behandlingar utförts rationellt enligt utbildningens riktlinjer.

Verksamhetsstatistik

Länets vårdkonsumtion januari - augusti

Somatisk vård	202008	201908	Förändring	%
Vårdtid i dagar	110 224	124 277	-14 053	-11%
Antal vårdtillfällen	29 151	33 856	-4 705	-14%
Antal läkarbesök	225 209	259 777	-34 568	-13%
Antal besök annan personalkategori	189 607	221 509	-31 902	-14%

Psykiatrisk vård	202008	201908	Förändring	%
Vårdtid i dagar	26 308	30 853	-4 545	-15%
Antal vårdtillfällen	2 358	2 860	-502	-18%
Antal läkarbesök	15 748	19 110	-3 362	-18%
Antal besök annan personalkategori	65 151	70 760	-5 609	-8%

Primärvård	202008	201908	Förändring	%
Antal besök, läkare	264 710	301 663	-36 953	-12%
Antal besök, annan personalkategori	453 298	523 170	-69 872	-13%

Somatisk vård

Inom den öppna specialiserade somatiska vården sker en minskning av läkarbesök samt besök till annan personalkategori. Detta gäller såväl den egenproducerade som den köpta vården. Inom slutenvården minskar antalet vårdtillfällen samt vård dagar jämfört med samma period föregående år. Minskning av såväl besök som vårdtillfällen och vårdtid kan förklaras av den pågående coronapandemin.

Psykiatrisk vård

Inom den psykiatriska vården minskar såväl läkarbesök som besök till annan personalkategori. Inom slutenvården minskar antalet disponibla vårdplatser, vårdtillfällen och därmed även antal vård dagar. Minskning av såväl besök som vårdtillfällen och vårdtid kan förklaras av den pågående coronapandemin.

Primärvård

Av alla öppenvårdsbesök görs cirka 59 procent i primärvården. Av alla läkarbesök är andelen som görs i primärvård 52 procent och för övriga personalkategorier 64 procent. Antalet producerade läkarbesök samt besök till annan personalkategori minskar med 12 respektive 13 procent under perioden. Minskningen är ett resultat av den pågående coronapandemin där många känt oro och undviker att kontakta sin vårdcentral av rädsla för smitta.

En tydlig ökning ses dock när det gäller den köpta vården där användningen av digitala tjänster står för den stora ökningen, detta gäller såväl läkar- som besök annan personalkategori. Andelen digitala besök är drygt 11 % av totala antal läkarbesök. Av de digitala besöken köps drygt 56 % av externa aktörer som Kry och Min doktor.

Lärande och förnyelse

Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap

Framgångsfaktorer: Lärande i vardagen

Uppdrag/mål: Forskning och utveckling av hälso- och sjukvården

Att bedriva god och relevant forskning inom regionen är viktigt för att utveckla och säkerställa att sjukvården bedrivs med god kvalitet och är ändamålsenlig. För att skapa goda förutsättningar för klinisk forskning har samarbete med lärosäten stärkts genom avtal, strategiplaner, handlingsplaner. Att vi är en del av universitetssjukvården nu skapar bra förutsättningar för forskning.

Aktiviteter	Analys
Learnovation och CoProduction	Projektet är i sin slutfas och kommer att avrapporteras under hösten

Framgångsfaktorer: Lärande och innovation

Uppdrag/mål: Skapa förutsättningar för lärande, utveckling och delaktighet

Stöd i ledarskap och medarbetarskap liksom stöd genom metoder och handledning ingår bland annat i ledarprogram och i utvecklingsarbeten.

Aktiviteter	Analys
Esther coacher och SimLab, psykisk hälsa i arbetsmiljön, ledarutveckling, vård i hemmet	Esther coacher utbildas i kommuner och region

Framgångsfaktorer: Forskning och utveckling

Uppdrag/mål: Stöd till klinisk forskning och kunskapsbaserad vård

Aktiviteter	Analys
Verksamhetsförlagd utbildning	Avtal på plats och bra samverkan mellan parterna nu. Coronapandemin har krävt ett nära samarbete mellan Hälsohögskolan och Region Jönköpings län kring verksamhetsförlagd utbildning (VFU) vilket har krävt mycket arbete men frågor har lösts i god anda. Även mycket god samverkan med Linköpings Universitet.
Skapa en ledningsstruktur för samverkan mellan Region Jönköpings län, Jönköping University och Linköpings Universitet	Arbetet med att skapa en hållbar och ändamålsenlig ledningsstruktur för samverkan mellan Region Jönköpings län och Jönköping University klart.

Uppdrag/mål: Decentraliserad läkarutbildning

Aktiviteter	Analys
Decentraliserad läkarutbildning i samverkan i sydöstra sjukvårdsregionen.	Gott samarbete. Frågor klaras av löpande. Aktuella frågor är: avtal om lokaler och personal vid Metodikum, distansutbildning/fysisk utbildning, tredje föreläsningssalens driftsättning.

Aktiviteter	Analys
Utveckling av universitetssjukvård inom RJL kopplat till RALF avtalet	Det pågår ett arbete med att utveckla universitetssjukvården i Region Jönköpings län.

Uppdrag/mål: Öka fokus på att utvärdera och implementera nya innovativa teknologier

Life science strategin färdigställdes 2018 och nu pågår arbete med att omsätta denna i olika aktiviteter.

Aktiviteter	Analys
Arbete utifrån Life Science strategin	Arbetet med Life science frågor i sjukvårdsregionen pågår. Dels leder utvecklingsdirektörerna ett arbete och dels har cheferna för FoU-verksamheten utarbetat en strategi som genomförs bland annat via universitetssjukvården. Inom Region Jönköpings län har denna samverkan börjat men fortfarande saknas en mer formaliserad samverkan.

Uppdrag/mål: Utveckling av tandvården

Aktiviteter	Analys
Ansöka om att etablera tandläkarutbildning	Ansökan om etablering av tandläkarutbildning inskickad. Planeringsarbete pågår inför granskningsmöte i oktober. Internat genomförs i Region Jönköpings län av styrgruppen för att stärka samverkan mellan Region Jönköpings län och Jönköping University. Linköpings Universitet är också delaktiga i planeringen framförallt av den prekliniska delen av den tänkta utbildningen. Arbetsgrupper för olika frågor har bildats (exempelvis rörande kompetensförsörjning) som behöver aktiveras.

Framgångsfaktorer: Vi arbetar med ständiga förbättringar

Uppdrag/mål: Utveckling av Region Jönköpings läns intranät



Aktiviteter	Analys
Utveckla Region Jönköpings läns intranät och vårdgivarwebb	Enligt plan lanseras för delen av nya intranätet (gemensam startsida och regiongemensamt innehåll) i mitten av september. Därefter tar ett nytt projekt vid för att bygga om verksamhetsflikarna.

Ekonomi

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
  Ekonomi i balans	0 tkr	-90 508 tkr	FS nämnden har efter åtta månader ett underskott på 90,5 miljoner kronor, och det motsvarar en avvikelse mot budget på 1,4 procent.

Tabell: Avvikelse mot budget i miljoner kronor till och med augusti			
Verksamhetsområde	Utfall	Budget	Avvikelse
Privata vårdgivare	-37,1	-39	2
Vårdcentralerna Bra Liv	12,4	20,9	-8,5
Folktandvården	-169,5	-155,3	-14,2
Medicinsk vård	-1935,9	-1896,5	-39,4
Kirurgisk vård	-1856,1	-1770,4	-85,6
Psykiatri rehab o diagnostik	-687,4	-693,7	6,3
Summa verksamhetsområde inkl privata	-4 673,50	-4 534,00	-139,5
Regionens åtagande	-1807,7	-1856,7	49
Totalt	-6 481,20	-6 390,70	-90,5


FS nämnden har efter åtta månader ett underskott på 90,5 miljoner kronor, och det motsvarar en avvikelse mot budget på 1,4 procent. Underskottet efter första tertialet var 80 miljoner kronor och det innebär att andra tertialet har ett betydligt mindre underskott.

I resultatet/budgetavvikelsen till och med augusti finns inga intäkter för merkostnader utan dessa hanteras i prognosen nedan. Det samma gäller för provtagningar (Covid-19 och antikroppar) som genomförts på sjukhusen.

Kostnaderna för personal ökar relativt mycket mellan 2019 och 2020 och bidrar till underskotten för verksamhetsområdena. Samtidigt kommer merkostnader till följd av Covid-19 ersättas av staten och bedömningen är att FS nämnden för helåret kommer att ha en ekonomi i balans.

Folktandvården har underskott till följd av minskade patientintäkter vilka till och med augusti är 34 miljoner lägre än samma period 2019.

Regionens åtagande som bland annat innehåller köpt och såld vård har en positiv budgetavvikelse efter åtta månader. Överskottet förklaras främst av den centrala delen av statsbidraget för tillgänglighet som till och med augusti är cirka 35 miljoner kronor. Det finns också ej ianspråktaga budgetmedel för psykisk hälsa och livsstilsutmaningen som ger en positiv avvikelse i förhållande till budget. I övrigt finns plus och minusposter som tar ut varandra som exempel plus för köpt somatisk vård inom riks- och regionsjukvården men minus för köpt psykiatri.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Prognos	0 tkr	85 400 tkr	Prognosen för helår 2020 är ett plus på cirka 85 miljoner kronor för FS nämnden.

Tabell: Bokslut 2018-2019 och prognos 2020, miljoner kronor. Nämnd Folkhälsa och				
Verksamhetsområden	Bokslut 2018	Bokslut 2019	Prognos 2020	Förändring jmf 2019
Privata vårdgivare	7,9	5,8	0	-5,8
Vårdcentralerna Bra Liv	-25,3	-12,5	-15	-2,5
Folktandvården	-16,7	9,3	-10	-19,3
Medicinsk vård	17,5	5,3	-53	-58,3
Kirurgisk vård	-62,7	-41,1	-100	-58,9
Psykiatri rehab o diagnostik	-24,9	7,9	-7	-14,9
Summa verksamhetsområde inkl privata	-104,3	-25,2	-185	-159,8
Centralt/Regionens åtagande	-66,7	42,3	270,4	222,1
Totalt FS nämnd	-171	17,1	85,4	62,3

Prognosen för helår 2020 är ett plus på cirka 85 miljoner kronor för FS nämnden. I tabellen ovan finns beräknad ersättning för merkostnader till följd av Covid-19 135,5 miljoner med och ligger på raden "Regionens åtagande". Även erhållen och prognosticerad ersättning till sjukhusen för provtagning ligger där (cirka 35 mnkr). Detta är tillfälligt och ersättningen ($135,5+35 = \text{ca } 170 \text{ mnkr}$) kommer att fördelas till berörda verksamhetsområden i samband med att socialstyrelsen godkänner ansökan. Det innebär att det i nuläget är svårt att bedöma respektive verksamhetsområdes resultat 2020 då ersättningen inte har fördelats i tabellen ovan. Folk tandvården ingår inte i ansökan om merkostnad till socialstyrelsen och Folk tandvården förväntas gå med underskott 2020 till följd av tappade patientintäkter.

MEDARBETARE

Strategiska mål: En hälsofrämjande, hållbar och attraktiv arbetsplats

Framgångsfaktorer: Attrahera och rekrytera

Uppdrag/mål: Försörjning av vårdpersonal

Arbetet med att stärka AT- och ST-utbildning pågår. Mycket utmaningar kring hur och när utbildningar skall genomföras. Digitala former har snabbt utvecklats för framförallt ST-utbildningarna. Planering av BT-utbildning pågår. Samverkan med JU kring framtida tandläkarutbildning. Samverkan med HR och Metodikdum kan med fördel stärkas.

Uppdrag/mål: Attrahera nya medarbetare





Aktiviteter	Analys
Målgruppsarbete	Utveckling av målgruppsplaner pågår. Fokus på gemensamma aktiviteter inom attrahera, rekrytera, utveckla, behålla, avveckla.
Stärka arbetsgivarvarumärket	Utveckling av arbetsätt tillsammans med kommunikationsavdelningen pågår.

Uppdrag/mål: Kompetensbaserad rekrytering

Aktiviteter	Analys
Utveckla anställningsprocessen	Uppdatering av "underlag för anställning" i Rekryteringsportalen genomfört i augusti. Långsiktigt mål att digitalisera anställningsprocessen, bland annat genom digitala anställningsavtal. Test av digital referenstagning genomfört, dialog om fortsatt arbete pågår.
Implementering tester i rekrytering	Integrering samt arbete med kravprofiler för screeningtester pågår. Fördjupade tester används som en del av chefsrekryteringsprocessen och specialistroller vid behov.
Utveckla Kompetensförsörjningsenheten	Utveckling av arbetsätt och uppdrag pågår löpande.

Framgångsfaktorer: Kompetenta och engagerade medarbetare

Uppdrag/mål: Kompetensplanering och rätt använd kompetens

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Kompetensutvecklingsplan	90 %	63 % 	Målet ej uppnått för tertial 2. Möjliga orsaker kan vara eftersläpning i registrering, förskjutning av medarbetarsamtal på grund av centralt avtalsläge med vissa fackförbund och covid-19. HR påminner om vikten av registrering av upprättade kompetensutvecklingsplaner. Bedömningen är att måluppfyllelse kommer ske under året.
 Minskning av kostnaderna för bemanningsföretag	-17 %	6 % 	Kostnaden för bemanningsföretag är efter 8 månader 103,4 miljoner kronor vilket är 6 miljoner kronor (6%) högre än motsvarande period 2019. Förutom verksamhetsområdena inom FS nämnden finns kostnader för bemanningsföretag inom telefonrådgivning/1177. Kostnaden för bemanningsföretag motsvarar 2,7 % av den totala lönekostnaden inom hälso- och sjukvård inkl tandvård.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			Sjuksköterskornas andel av kostnaderna för bemanningsföretag fortsätter att öka och uppgår nu till 12%.

Aktiviteter	Analys
Länsövergripande resursenhet för sjuksköterskor	Underlag för en bemanningsenhet är framtaget och samverkat. Bemanningenheten blir en enhet under område kompetensförsörjning med en egen enhetschef och en administrativ resurs. Enhetschef är rekryterad och påbörjar sin anställning under hösten.
Arbetstidsmodeller, 80-10-10	Arbetet med schemamodell/arbetstidsmodell 80-10-10 fortsätter under 2020. Enheter som har påbörjat arbete enligt ny schemamodell/arbetstidsmodell har startat med fördelning på 90-5-5. Personalen är mestadels positiva till projektet. Svårigheten finns i att fördela bemanningen på ett så effektivt sätt som möjligt för att nå fram till 80-10-10. Under våren 2020 med anledning av coronapandemin har arbetet med schemamodell 80-10-10 fått stå tillbaka. Arbetet kommer att återupptas så snart möjlighet och förutsättningar finns.
Karriärtjänster för yrkesskickliga sjuksköterskor	Under 2020 kommer fler kliniker efter behov kunna anställa inom ramen för roll som teamsjuksköterska. Verksamheterna som har teamsjuksköterskor beskriver att de har haft och har stor nytta av teamsjuksköterskerollen inom slutenvården. Inom Psykiatrisk vård införs inte rollen då den inte gäller specialistsjuksköterskor. Det finns fortfarande fler utmaningar och mer möjligheter för att fortsätta att forma rollen. På grund av rådande situation kring Covid-19 pandemin har rekrytering och tillsättning av teamsjuksköterskor blivit något fördröjd.
Implementering av ny kompetensplattform	Prioritering för införande 2020. Börjar med medarbetarsamtal genom att se över befintlig process och sedan föra in den i LoK. Ge möjlighet att använda för de som vill under hösten med breddinförande under nästa år.
Arbete med kompetensförsörjningsplan	Utveckling av arbets sättet för kompetensförsörjningsplaner pågår och systemstöd kommer utvecklas i bla LoK (plattform för lärande och kompetens). Införande av LoK pågår med ambition att utveckla kompetensdelarna under 2021. Stöd rapporter kring befintlig och framtida prognostiserad bemanning är under utveckling. Arbetet med kompetensplanering och behov bör ha sin utgångspunkt i verksamhetens uppdrag och vara del i arbetet med det årliga planeringsarbetet inom respektive verksamhet.
Förutsättningar för äldre medarbetare	Mycket pågår i den dagliga verksamheten, schemaplanering och mentorskap. Kan finnas möjligheter i LoK att arbeta med bl a successionsplanering mm. Dock kommer detta systemstöd inte utvecklas förrän under nästa år och kan då leda till en mer övergripande bild och systematisering av arbetssätt.

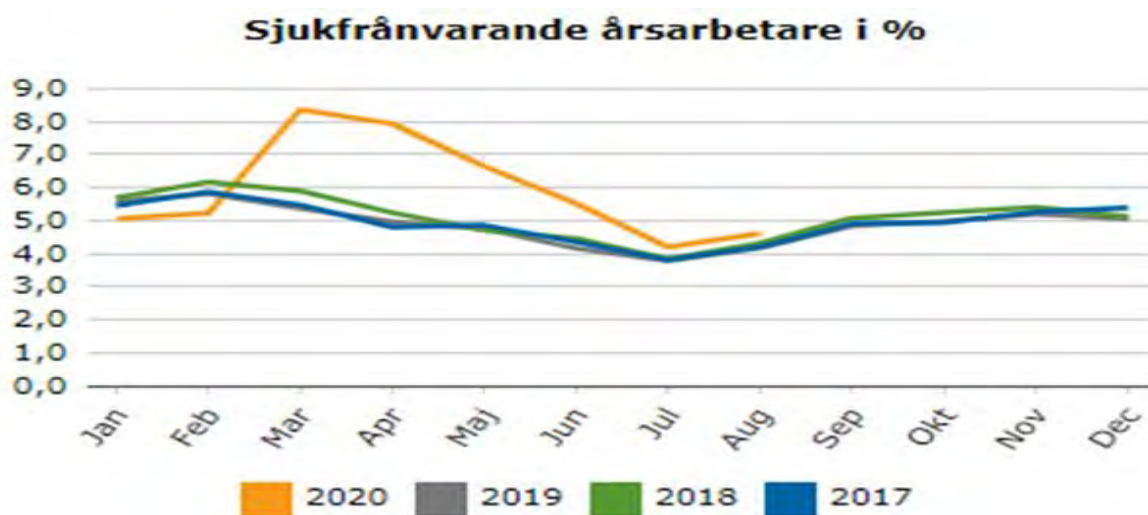
Uppdrag/mål: En välfungerande lönebildning

Aktiviteter	Analys
Riktlinjer för lönebildning	Nya riktlinjer för lönebildning och principer för ingångslönesättning (lathunden) är framtagna och beslutade och samverkade. Införande sker löpande under året.
Riktad lönesatsning	Stor del av satsningen genomförd och utbetald med löneöversynen 2020. De yrkesgrupper som är identifierade och ligger längst från den önskade

Aktiviteter	Analys
	målbilden har prioriteras och tagit del av del av den riktade satsningen enligt plan. Fördelning har skett utifrån gruppernas relativa löneläge i förhållande till önskad målbild. Prioriterade yrkesgrupper som tillhör AKV eller Kommunals avtalsområde hanteras med deras respektive lönerevision när centrala avtal finns.

Framgångsfaktorer: Hälsa, delaktighet och likabehandling



Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
🚩 Personalhälsa - sjukfrånvaro	4,8 %	5,9 % ■	Sjukfrånvaron har i genomsnitt ökat i jämförelse med samma period föregående år. Året inleddes med en förväntad minskning av sjukfrånvaron som i januari och februari låg ca en halv procentenhet lägre än samma månader 2019. Under mars och april ökade sjukfrånvaron och var istället ca 3 procentenheter högre än samma period föregående år. Ökningen sammanfaller med de riktlinjer folkhälsomyndigheten gick ut med i mitten av mars att alla som känner minsta symptom ska stanna hemma. Under sommarmånaderna har sjukfrånvaron successivt minskat mot den förväntade nivån.



Uppdrag/mål: Systematiskt arbetsmiljöarbete

Aktiviteter	Analys
Arbete med resultat från medarbetarundersökning	Arbetet med resultatet från medarbetarskap- och säkerhetsenkäten ska genomföras inom respektive verksamhets arbete med det systematiska arbetsmiljöarbetet. En viss fördröjning kan finnas med anledning av covid-19-pandemin.

Uppdrag/mål: Medarbetarskap och delaktighet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Medarbetarsamtal	90 %	69 % 	Målet ej uppnått för tertial 2. Möjliga orsaker kan vara eftersläpning i registrering, förskjutning av medarbetarsamtal på grund av centralt avtalsläge med vissa fackförbund och covid-19. HR påminner om vikten av registrering av genomförda samtal. Bedömningen är att måluppfyllelse kommer ske under året.

Aktiviteter	Analys
Introduktion till att jobba i RJL	Ej påbörjat men finns planer på att starta ett projekt för att jobba med frågan. Koppling till pågående projekt med chefers introduktion. Mycket borde kunna utvecklas gemensamt.
Avslutningssamtal	Det pågår ett pilotprojekt med avgångsenkäter som kommer vara grund i utvecklingen på Regionnivå. När pilotprojektet är utvärderat påbörjas eventuell digitalisering, uppskalning och systematisering av avgångsprocessen.
Översyn samverkansavtal	Har varit pausat på grund av läget med covid-19. Ambition att ta upp arbetet under hösten när pågående tvister är lösta.

Framgångsfaktorer: Chef- och ledarskap

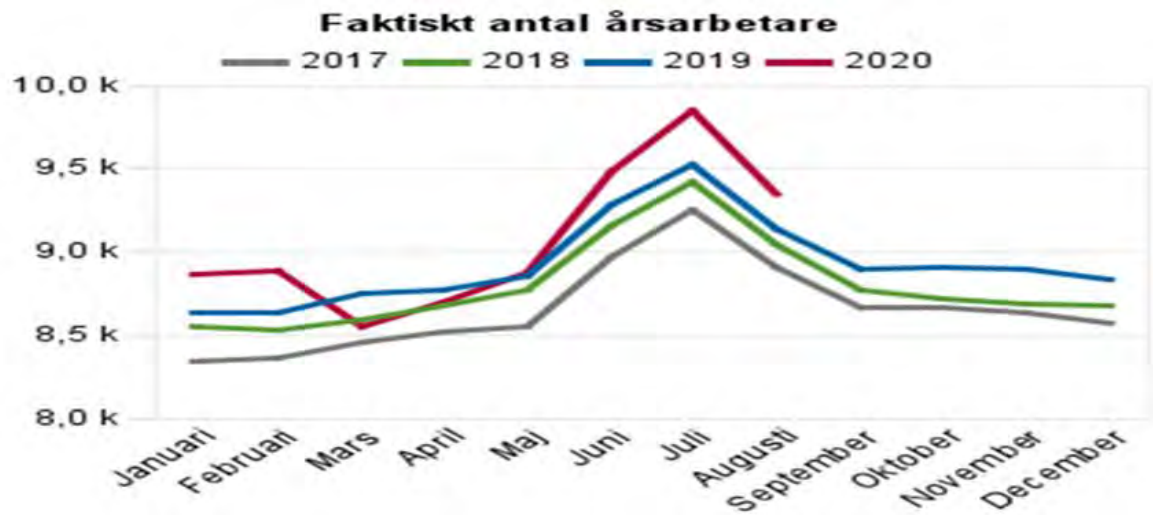
Uppdrag/mål: Ett stärkt- chef och ledarskap

Aktiviteter	Analys
Chefer och ledare ska delta i chefs-/ledarutvecklingsprogram och chefsutbildningar.	Fyra chefsutvecklingsprogram beroende på chefsroll och erfarenhetsgrad genomförs löpande. Under 2020 startar fyra nya grupper där sammanlagt 53 chefer deltar. Utöver det genomförs programmet Framtida chefskap för medarbetare som är nyfikna på ett chefs- och ledarskap i Region Jönköpings län, den omgång som startade hösten 2019 avslutades maj 2020. Samtliga verksamhetschefer och första linjens chefer, drygt 500 chefer sammantaget, deltar i Nätverk för engagerat ledarskap. Vårens träffar har med anledning av Coronapandemin fått anpassas efter nya förutsättningar. Första träffen handlade om hälsofrämjande arbetsmiljö och kunde genomföras som planerat i vintras med gott resultat, andra och tredje träffen har anpassats till att handla om att ta roll som chef under pågående pandemi. Alla grupper har inte haft möjlighet att genomföra träffar men de som haft möjlighet har gjort det genom videomöte och varit nöjda med innehållet och samtalet.
Chefsutbildningar HR	Utbildningar genomförs i den mån det går i dagsläget. Digitala delar samt distansutbildningar kan ofta genomföras medan de moment/utbildningar som bygger på fysisk närvaro under våren har skjuts på framtiden. Under hösten återupptas vissa utbildningar som bygger på fysisk närvaro.

Förändring årsarbetare

En genomsnittlig ökning av antalet faktiska årsarbetare jämfört med samma period föregående år. Detta trots att sjukfrånvaron i genomsnitt varit betydligt högre än samma period föregående år. Det är i

genomsnitt 279 fler anställda årsarbetare medan frånvaron ökat med motsvarande 159 årsarbetare vilket totalt ger en ökning med i genomsnitt 120 faktiska årsarbetare.



STÖD OCH SERVICE

Medborgare och kund

Strategiska mål: Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder

Framgångsfaktorer: Vårdnära service

Uppdrag/mål: Arbetsuppgifter som idag till stor del sköts av sjukvårdsutbildad personal ska där det är möjligt, utan ökade kostnader, flyttas över till servicepersonal för rätt använd kompetens

Aktiviteter	Analys
Skapa personella förutsättningar inom område närservice för att möta kundens behov gällande vårdnära service.	Pågående Coronapandemi har skapat fler möjligheter till vårdnäraservice tjänster då Region Jönköpings län arbetar enligt Rätt använd kompetens (RAK). Detta har inneburit att vi levererat fler vårdnära servicetjänster till Covid-19 avdelningar och till Cohortvård IVA. Utökning av vårdnära servicetjänster på medicinkliniken i Eksjö sker efter sommaren där även måltidshantering ingår. Vårdnära servicetjänster startar upp i hus D1/D2 under november.

Process och produktion

Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Välfungerande hjälpmedelsverksamhet

Aktiviteter	Analys
Arbeta för ett gemensamt arbetssätt inom samtliga produktområden	Hjälpmiddelscentralen har en struktur med utsedda förvaltare inom varje process. Dessa har som uppgift att gå igenom sin process minst en gång per år. Man har haft och kommer att ha ett årligt möte då alla processägare och processförvaltare samlas för att tydliggöra roller och uppdag.
Medverka till god kontroll av förskrivningsmönster och ekonomi/uppföljning inom samtliga områden	Tas löpande upp vid kunddialogerna och kundrådet.

Strategiska mål: Kostnadseffektiv upphandling

Framgångsfaktorer: Rätt beteende - avtal

Uppdrag/mål: Upphandlingsavtal som möjliggör inköp av lokalproducerade livsmedel.

Aktiviteter	Analys
Möjliggöra inköp av lokalproducerade livsmedel genom att anpassa upphandlingens storlek	Livsmedelsupphandlingar har delats upp i fem olika områden för att möjliggöra för mindre och lokala leverantörer att lämna anbud.

Uppdrag/mål: Kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor ska gälla

Aktiviteter	Analys
Krav på kollektivavtalsliknande villkor ska användas om det är behövt. Kravet gäller i alla led, även underentreprenörer.	Arbetsrättsliga villkor används i de upphandlingar där det är behövt. Finns idag infört i våra avtalsmallar.

Uppdrag/mål: Personalövertagande och sysselsättningskrav vid upphandling

Aktiviteter	Analys
Krav på personalövertagande och sysselsättningskrav ska finnas med i de upphandlingar där det är relevant	Genomförs om det blir aktuellt.

Uppdrag/mål: Upphandling ska utgå från välfärdens och medborgarnas behov

Aktiviteter	Analys
Upphandling ska utgå från välfärdens och medborgarnas behov	Område inköp planerar upphandlingar utifrån de behov som finns i verksamheterna med utgångspunkt i välfärdens och medborgarnas behov.



Uppdrag/mål: Möjliggöra för små och medelstora aktörer att konkurrera om avtal när det är relevant

Aktiviteter	Analys
Möjliggöra för små och medelstora aktörer att konkurrera om avtal när det är relevant	Område inköp gör det möjligt för små och medelstora aktörer att lämna anbud bl a genom att dela upp upphandlingar som är möjliga att dela upp, i delområden och utvärderar möjligheten att göra egna, lokala upphandlingar i förhållande till nationella ramavtal.

Ekonomi

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Mätetal	Målvärde	Resultat
 Ekonomi i balans	0 tkr	19 000 tkr
 Prognos	0 tkr	48 000 tkr

Stöd och service, mnkr	Budgetavvikelse 202008	Prognos 2020
RLK o verksamhetsnära funktion	28	35
IT-Centrum	-5	-9
Verksamhetsstöd och service	-34	-44
Summa verksamhetsområde	-11	-18
Centrala ansvar	30	67
Totalt	19	48

Budgetavvikelse till och med augusti +19 mnkr. Avvikelsen inom verksamhetsområdena -11 mnkr. Avvikelsen förklaras av underskott inom Verksamhetsstöd och service främst beroende av nedskrivning av lagervärde beroende på höga inköspriser. Inom RLK och verksamhetsnära funktion förklaras överskottet på +28 mnkr av projekt och anslag främst inom Folkhälsa och sjukvård. Centrala ansvar +30 mnkr, vilket främst förklaras av riktade statsbidrag som bidrar till finansiering av permanentade satsningar/budget samt pensioner

Prognosen för Stöd och service totalt + 48 mnkr. Prognos för verksamhetsområdena -18 mnkr, där större delen av underskottet förklaras av nedskrivning av lagervärde. Prognos centrala ansvar +67 mnkr. Överskottet förklaras främst av riktade statsbidrag, pensioner samt ersättning från Folkhälsomyndigheten för provtagning där ersättningen ska fördelas ut till verksamheten.

Uppdrag/mål: Lokalförsörjning



Aktiviteter	Analys
Aktivt arbete med fastighetsutvecklingsplaner som stäms av varje tertial	Arbete med fastighetsutvecklingsplaner för ett av våra tre sjukhus pågår (Värnamo). Inväntar statusuppdatering av byggnadsdelar.
Aktivt arbete med lokalförsörjningsplaner som stäms av varje tertial	Värnamo sjukhus, utkast på lokalförsörjningsplan presenterad. Höglandssjukhuset Eksjö, Utkast på uppdaterad lokalförsörjningsplan finns. Länssjukhuset Ryhov, Uppdatering av befintlig plan ej påbörjad.

EKONOMI

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Målvärde	Resultat
 Ekonomi i balans, budgetavvikelse	0 tkr	155 985 tkr
 Prognos, budgetavvikelse	0 tkr	509 000 tkr

Delårsresultatet bättre än budget i verksamheten men negativt finansnetto

Efter andra tertiet visar utfallet ett överskott på 572 miljoner kronor, vilket är 156 miljoner kronor över periodbudget. Verksamhetens nettokostnad är 25 miljoner kronor bättre än periodbudget och skatter, utjämning och generella statsbidrag är 327 miljoner kronor bättre än periodbudget. Det gör att verksamhetens resultat är 352 miljoner kronor högre än budget och är plus 754 miljoner kronor.

Den sedan 2019 ändrade redovisningsprincipen, där finansiella placeringars marknadsvärde (verkligt värde) påverkar resultatet, försämrade kraftigt första tertiet. Under andra tertiet har finansnettot återhämtats något. Till och med augusti ingår orealiserade värdesänkningar på 75 miljoner kronor, vilket är 161 miljoner kronor sämre än budget. Samtidigt så är ränteintäkter, utdelning och realiserade vinster/förluster nästan i nivå med budget med 1 miljon kronor i negativ avvikelse. Finansiella kostnaderna på skuldsidan (pensioner) visar 34 miljoner kronor sämre än budget.

Årsprognosen positiv men osäker

Det råder fortfarande osäkerhet kring hur resterande del av året kommer utvecklas främst avseende effekter av coronapandemin. Prognosen är osäker, men den baseras på att en återhämtning påbörjats det tredje kvartalet. De generella statsbidrag som beslutades i februari och juni är medtagna i delårsbokslutet med åtta tolfedelar och är även med i årsprognosen. Detsamma gäller för den beräknade, ännu ej beslutade compensationen för den så kallade periodiseringsfonden, då den har samband med skatteprognosen. I delårsresultatet ingår inget stöd för merkostnader inom sjukvården till följd av coronapandemin eller stöd för intäktsbortfall inom kollektivtrafiken. I årsprognosen däremot ingår stöd för merkostnader inom hälso- och sjukvården på 214 miljoner kronor samt beräknat stöd för intäktsbortfall inom kollektivtrafiken på 30 miljoner kronor. Det är fortfarande osäkert hur fördelningen av dessa riktade stödsatsningar kommer ske och hur mycket som kommer vår region till del.

Det prognostiserade årsresultatet är ett överskott på 850 miljoner kronor vilket är 509 miljoner kronor högre än budgeten på 341 miljoner kronor.

Verksamhetens nettokostnad beräknas till 11,2 miljarder kronor vilket är 265 miljoner kronor lägre än budget. I prognosen ingår riktade statsbidrag med 415 miljoner kronor för överenskommelser inom hälso- och sjukvård. Här utgör 103 miljoner kronor kömiljarden. Det är cirka 47 miljoner kronor högre än budget, vilket förklaras av att överenskommelsen inte var klar vid budgettillfället. Staten har även ersatt sjuklönekostnaderna fullt ut under april-juli, vilket motsvarade cirka 45 miljoner kronor. Läkemedelskostnaderna netto efter rabatter beräknas till 25 miljoner kronor lägre än budget och avsättningen till pensioner beräknas bli drygt 110 miljoner kronor lägre än budget. Utöver detta finns avsatta budgetmedel för nya satsningar som inte hunnit användas till följd av coronapandemin.

Skatter och generella statsbidrag beräknas till 12,3 miljarder kronor vilket motsvarar 490 miljoner kronor bättre än budget. Det nya kostnadsutjämningsystemet, vilket inte budgeterades då det inte var

beslutat vid budgettillfället, bidrar med netto 170 miljoner kronor. Utjämningsystemet i övrigt visar 66 miljoner kronor högre än budget, läkemedelsbidraget 20 miljoner kronor högre och extrasatsningarna i form av generella statsbidrag beräknas till 370 miljoner kronor. Prognosen på skatteintäkterna är nästan 140 miljoner kronor lägre än budget, trots en förbättring sedan april med 250 miljoner kronor. Verksamhetens resultat (resultat före finansnetto) beräknas till 1 092 miljoner kronor, vilket är cirka 755 miljoner kronor bättre än budget.

Finansnettot för tillgångar beräknas bli positivt med 53 miljoner kronor, vilket är 195 miljoner kronor sämre än budget. Prognosen baseras på att utfallet av de orealiserade och realiserade värdeförändringarna ligger kvar på samma nivå som sista augusti. Det ligger ingen värdering i att utfallet kommer vara oförändrat då en sådan prognos är svår att göra. Hela finansavvikelsen utgörs av dessa poster då övriga finansposter som räntor, utdelning och bankkostnader beräknas till 5 miljoner bättre än budget. Kostnaden för värdesäkring av pensioner beräknas till 294 miljoner kronor vilket är 51 miljoner kronor sämre än budget.

Totalt är det en resultatförsämring jämfört med 2019 med cirka 345 miljoner kronor. Här utgör totala finansnettot cirka 590 miljoner kronor medan verksamhetens resultat har förbättrats med cirka 245 miljoner kronor. I förbättringen av verksamhetens resultat ingår den lägre kostnadsutjämningsavgiften med 170 miljoner kronor samt extrasatsningarna i generella statsbidrag vilka är 320 miljoner kronor högre än 2019. Exklusive dessa så har verksamhetens resultat försämrats med 245 miljoner kronor.

Prognostiserat årsresultat motsvarar 6,9 procent av skatter och generella statsbidrag och nettokostnaden uppgår till 91,1 procent av skatter och generella statsbidrag.

Egenfinansieringsmålet, baserat på verksamhetens resultat exklusive avskrivningar, beräknas kunna nås. Det prognosticerade verksamhetsresultatet plus avskrivningar är 1 481 miljoner kronor, vilket är 478 miljoner kronor högre än de prognosticerade nettoinvesteringarna på 1 003 miljoner kronor. Egenfinansieringsgraden blir i detta fall 148 procent, vilket är bättre än budgeten på 57 procent. Totalt för åren 2015-2020 beräknas investeringarna fullt ut ha finansierats med egna medel. Egenfinansieringsgraden är 109 procent, och det motsvarar 430 miljoner kronors marginal till full egenfinansiering.

Tabell: Resultaträkning (mnkr)

	Utfall Tertial 2:2020	Prognos 2020	Avvikelse årsbudget	Utfall Tertial 2:2019	Bokslut 2019
Intäkter	1 660	2 765		1 768	2 761
Kostnader	-8 831	-13 554		-8 501	-13 052
Avskrivning	-255	-390		-239	-361
Verksamhetens nettokostnad	-7 426	-11 180	265	-6 972	-10 651
Skatteintäkter	6 141	9 211	-137	6 067	9 123
Generella statsbidrag/kommunal utjämnning	2 040	3 060	627	1 583	2 375
Verksamhetens resultat	754	1 091	755	679	846
Finansnetto tillgångar	14	53	-195	478	593
Finansnetto skulder/pensioner	-196	-294	-51	-227	-243
Årets resultat	572	850	509	931	1 196
Enligt LKBR ska finansnettot redovisas som finansiella intäkter och finansiella kostnader. Enligt detta hade finansnettoraderna varit:					
Finansiella intäkter	104	145	-106	510	695
Finansiella kostnader	-286	-386	-140	-259	-345

Verksamhetens nettokostnad lägre än budget

Nettokostnaden har till och med andra tertiet ökat med 6,5 procent jämfört med samma period 2019 och visar överskott mot periodbudget med 25 miljoner kronor.

Nettokostnaden beräknas för helåret bli 11 180 kronor, vilket är 265 miljoner kronor lägre än budget. Nettokostnadsökningen blir då 5,0 procent.

Intäktsökningen för skatteintäkter, generella statsbidrag och utjämning beräknas till 6,7 procent. Då ingår nya kostnadsutjämningen med netto 170 miljoner kronor efter införandeavdrag. Justerat för detta så är ökningen 5,2 procent.

Tabell: Nämndsavvikelser (mnkr)

Nämnd	Period- avvikelse	Prognos- avvikelse	Kostnads- omslutning	Avvikelse i procent
FS	-91	+85	-11 941	14,4
varav verksamhetsområden	-142	-185	-10 120	-1,8
varav centralt	+51	+270	-1 821	14,8
ANA	+13	+5	-516	0,9
varav verksamhetsområde	+5	+2	-504	0,4
varav centralt	+8	+3	-12	23,9
TIM	-16	-27	-1 553	-1,8
varav verksamhetsområde	-18	-28	-1 542	-1,8
varav centralt	+2	+1	-11	9,3
RS	+19	+49	-3 202	1,5
varav verksamhetsområden	-11	-18	-2 927	-0,6
varav centralt	+30	+67	-275	24,6
RSÖ	+98	+152	+1	
varav riktade statsbidrag	+42	+58		
varav internränta/avskrivning mm	-15	-21		
varav pensioner mm	+71	+115		
RF	+3	+1	-18	5,7
Totalt	+25	+265	-17 228	1,5

Nämndernas budgetavvikelse per augusti samt prognos för helåret kommenteras ovan i avsnitten Folkhälsa och sjukvård samt Regional utveckling.

Regionstyrelsens ansvarsområde redovisas ekonomiskt i två delar, en som avser styrelsens ansvar för verksamhetsanslag (RS i tabellen ovan) och en del som avser styrelsens övergripande ansvar för finansiering (RSÖ i tabellen ovan).

Det överskott mot budget som prognostiseras för RS avser främst provtagningsersättningar och merkostnadsersättningar för coronapandemin som när bidraget beslutas kommer fördelas till verksamheten. Ett stort underskott avser direktavskrivningar för lös utrustning i hus 37, D1 och OP/IVA Värnamo, vilket prognosticeras till 67 miljoner kronor och är budgeterat i investeringsramen. Underskott inom verksamhetsområdena finns inom IT-centrum samt inom Verksamhetsstöd och service som prognosticeras ett underskott på 44 miljoner kronor mycket beroende på den coronapandemirelaterade prisjustering som skedde på skyddsutrustning under sommaren. Prognosen avseende RSÖ är en budgetavvikelse på 152 miljoner kronor för 2020. Den största delen, 109 miljoner kronor, avser pensionsområdet, där främst kostnaderna för pensionsavsättning förväntas bli lägre än

vad verksamheterna avsätter. Värdesäkring av pensioner, vilka redovisas som finanskostnad bedöms emellertid visa 51 miljoner kronor i negativ budgetavvikelse. Överskottet avseende riktade statsbidrag bidrar till finansiering av permanentade budgetsatsningar i verksamheten.

Lönekostnader ökar mer än avtal och hyrpersonalkostnader stiger

Lönekostnaderna, beräknas öka med 6,1 procent. Avtalsökningen inklusive särskilda lönesatsningen och helårseffekt från 2019 utgör cirka 3,2 procent. Den prognosticerade kostnadsökningen är cirka 130 miljoner kronor högre än avtals- och lönesatsningsökningen.

Kostnaden för inhyrda läkare/tandläkare/sjuksköterskor uppgår efter andra tertiet till 103 miljoner kronor, varav hyrsjuksköterskor utgör cirka 13 miljoner kronor. Det är 6 miljoner kronor högre än samma period 2019, där ökningen av hyrsjuksköterskor utgör 10 miljoner kronor. Kostnaden har ökat inom samtliga områden förutom inom psykiatri. Hyrpersonalkostnaden 2019 blev 159 miljoner kronor, där andra halvåret var 20 miljoner kronor dyrare än första halvåret. Bedömningen för 2020 är att kostnaden kommer bli något högre än 2019.

Läkemedelskostnaderna blir lägre än budget

Läkemedel är ett viktigt verktyg i sjukvården för att skapa hälsoekonomiska vinster och ge patienter ökad livskvalitet. Det är också en stor kostnadspost där det är viktigt att ha en kostnadseffektiv läkemedelsförskrivning.

Region Jönköpings län totala kostnadsutveckling för läkemedel, före återbärningar/rabatter, är 7 procent, vilket är i nivå med riket. Kostnadsutvecklingen för januari-augusti är något lägre än riket för både förmånsläkemedel och rekvisitionsläkemedel. Den totala kostnadsökningen var klart högre än normalt under första tertiet, men har minskat under andra tertiet. Det förklaras till stor del av att kostnaden för förmånsläkemedel under mars månad var 15-20 miljoner kronor högre än budgeterat. Detta berodde troligtvis på att många personer hämtade ut sina läkemedel för att klara en eventuell bristsituation till följd av coronapandemin. Förmånskostnaderna under andra tertiet har varit enligt budget eller något lägre, medan kostnadsutvecklingen för rekvisitionsläkemedel varit lägre än budgeterat under hela året. Prognosen pekar på en positiv budgetavvikelse på cirka 25 miljoner kronor, vilket förklaras av flera samvarierande faktorer, såsom låga kostnader för rekvisitionsläkemedel till följd av minskad verksamhet under pandemin, en lägre kostnadsutveckling för nya läkemedel, läkemedelsåterbärningar samt lägre kostnader för vissa smittskyddsläkemedel.

Skatteintäkterna lägre än budget men positivare än i aprilprognosen

Skatteintäkterna beräknas uppgå till 9 211 miljoner kronor 2020 vilket är 137 miljoner kronor lägre än budget och endast 88 miljoner kronor högre än 2019, vilket motsvarar 1,0 procent. Prognosen bygger på Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) bedömning i augusti, vilken är 252 miljoner kronor högre än prognosen i april. Trots att konjunkturen förväntas bli sämre än tidigare bedömningar så förväntas skatteunderlagstillväxten för 2020 inte bli så låg som tidigare befarats, vilket SKR förklarar med kraftiga ökning av beskattningsbara ersättningar som arbetsmarknadsersättningar och sjukförsäkring.

Generella statsbidrag och utjämning mycket högre än budget till följd av statliga krisåtgärder och ny kostnadsutjämning

Tabell: Statsbidrag och utjämning

Belopp i miljoner kronor	Tertial 2 2020	Prognos 2020	Avvikelse årsbudget	Tertial 2 2019	Bokslut 2019
Inkomstutjämningsbidrag	1 183	1 774	-14	1 157	1 736
Kostnadsutjämningsavgift	-62	-93	265	-226	-339
Regleringsbidrag/avgift	-58	-87	-15	-47	-70
Läkemedelsbidrag	713	1 070	21	667	999
Välfärds miljard flyktingar	17	26	0	29	44
Livmoderhalsscreening	0	0	0	3	5
Januariavisering 5 mdr*	35	53	53	0	0
Februariavisering 2,5 mdr*	18	26	26	0	0
Vårpropositionsavisering 15 mdr*	106	158	158	0	0
Majavisering 6 mdr**	70	106	106	0	0
Periodiseringsfondskompensation	18	27	27	0	0
Summa	2 040	3 060	627	1 583	2 375

* satsningarna avser hela sektorn, där regionerna fick 30 procent och Region Jönköpings län 3,52 procent av regiondelen

** satsningen avser hela sektorn, där regionerna fick 50 procent och Region Jönköpings län 3,52 procent av regiondelen.

Anslaget för kommunalekonomisk utjämning, vilket är beslutat för 2020, blir 1 595 miljoner kronor. Detta är 237 miljoner kronor högre än budget. Det beror främst på den genomförda ändringen av kostnadsutjämningsavgiften baserat på översynen ”Lite mera lika” om kostnadsutjämnningen för kommuner och regioner. Regionen har fått sänkt kostnadsutjämningsavgift årligen med cirka 262 miljoner kronor med start 2020 till följd av förändringen. För att mildra effekterna för de regioner som får ökade avgifter införs ett införandestöd under 2020-2022 som alla regioner är med att finansiera. För 2020 är införandeavgiften inom regleringsavgiften 253 kronor/invånare, vilket för regionen utgör cirka 92 miljoner kronor. Införandeavgiften kommer för 2021 vara 102 kronor/invånare och för 2022 vara 16 kronor/invånare.

Avtalet avseende bidrag till läkemedelsförmånen för 2020 ger knappt 1 111 miljoner kronor brutto. I avtalet ingår att 40 procent av erhållna läkemedelsrabatter inom förmånen kommer återbetalas till staten genom avdrag på läkemedelsbidraget. Bedömningen är att återbetalningen motsvarar cirka 41 miljoner kronor för 2020. Totala läkemedelsbidraget 2020 beräknas därmed till cirka 1 070 miljoner, vilket är 21 miljoner kronor högre än budget. Vi får behålla 60 procent av de erhållna rabatterna vilket påverkar nettokostnaden positivt och bidrar till budgetöverskottet inom läkemedelsområdet på 25 miljoner kronor, vilket framgår av läkemedelsavsnittet ovan.

Välfärdsmedlen 2020 är på totalt 2 700 miljoner kronor till regionerna. De består av 2 100 miljoner kronor i generellt invånarbaserat stöd, vilket ger Region Jönköpings län 74 miljoner kronor inom regleringsbidraget/avgiften. Välfärdsmedlen innehåller även 600 miljoner kronor avseende flyktingbaserat stöd. Vi får cirka 26 miljoner kronor av dessa vilket särredovisats i tabellen ovan. Från och med 2021 ingår hela denna anslagspost, vilken då är 3 000 miljoner kronor, i regleringsposten och fördelas efter invånare.

De föregående årens separata bidrag för livmoderhalsscreening ingår från 2020 i regleringsposten.

Regeringen och samarbetspartierna har under året föreslagit flera ökningar av de generella statsbidragen till sektorn, främst till följd av situationen med coronapandemin och den vikande konjunkturen för att kompensera för minskade skatteintäkter. I januari föreslogs en ökning med 5 miljarder kronor (varav 1,5 till regionerna), i april aviserades om 15 miljarder kronor (varav 4,5 till regionerna) och den 18 maj aviserades ytterligare 6 miljarder kronor (varav 3 till regionerna).

Riksdagen beslutade om dessa förslag i juni och betalade ut dem i juli. I februari fattade riksdagen beslut om höjning med 2,5 miljarder kronor (varav 0,75 till regionerna). Dessa medel betalades ut, som en engångsutbetalning i mars. Vår andel av dessa förstärkningar framgår av tabellen ovan.

Utöver ovanstående satsningar så avser regeringen att justera för effekterna på det kommunala skatteunderlaget till följd av förslaget om ökad avsättning till periodiseringsfond för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag. Över tid kommer förslaget vara neutralt för skatteunderlaget, men det minskar för 2019 och ökar 2020-2025 när periodiseringsfonderna återförs till beskattning. Kompensationen planeras till höständeringsbudgeten, då det finns underlag för hur mycket skatteintäkterna 2019 har påverkats. SKR bedömer att de generella statsbidragen för regionerna ökar med 0,8 miljarder kronor 2020 (avseende 2019) för att sedan 2021-2025 minska med 130 miljoner årligen. Även denna del är medräknad i prognosen och även i augustiutfallet, trots att det inte är beslutat, då det hör ihop med skatteprognosen. För vår region motsvarar det 27 miljoner kronor för 2020 vilka är särredovisade i tabellen ovan.

Stor återhämtning av finansnettot men fortfarande underskott

Till och med andra tertialet redovisas ett positivt finansnetto för tillgångar på 14 miljoner kronor, vilket är 162 miljoner kronor sämre än periodbudget. Till och med augusti ingår orealiserade värdeminskningar på 75 miljoner kronor i resultatet, vilket är drygt 200 miljoner kronor bättre än i april, men fortfarande drygt 160 miljoner kronor sämre än budget. I övrigt visar finansnettot på tillgångssidan 1 miljon kronor sämre än budget, trots högre utdelning och nettorealiserade vinster, vilket beror på 10 miljoner kronor lägre ränteintäkter.

Finansnettot på tillgångssidan har även tidigare varit svårprognosticerat avseende händelser mellan januari till december respektive år, men det påverkades då av mer förutsägbara räntor och utdelningar samt realiserade vinster eller förluster som följde finanspolycyn. Finanspolycyn har inte förändrats men nu ska även orealiserade förändringar mellan januari till december påverka det redovisade finansnettot och därmed resultatet. Finansnettot är försiktigt budgeterat utifrån det som i genomsnitt kan förväntas i avkastning över tid för de avkastningsbara tillgångar som finns i dag.

På helår beräknas finansnettot för tillgångar uppgå till 53 miljoner kronor, vilket är 195 miljoner kronor sämre än budget. Prognosen baseras på att utfallet av de orealiserade och realiserade värdeförändringarna ligger kvar på samma nivå som sista augusti. Som nämnts i inledningen ligger det ingen värdering i att utfallet kommer vara oförändrat då en sådan prognos är omöjlig att göra. Hela finansavvikelsen på tillgångssidan utgörs av de orealiserade och de realiserade posterna, vilka förväntas bli 200 miljoner kronor sämre än budget. Ränteintäkterna beräknas följa budget och utdelningen, vilken redan erhållits för året, visar 5 miljoner kronor bättre än budget.

Avkastning på finansiella tillgångar uppgår för åtta månader till 1,5 procent. Den prognostiserade årsavkastningen utgör 2,0 procent.

Finanskostnaderna för skulder, det vill säga värdesäkring av pensioner, visar till och med andra tertialet en kostnad på 196 miljoner kronor, vilket är 34 miljoner kronor högre kostnad än budget. På helår beräknas kostnaden bli 294 miljoner kronor. Det är 51 miljoner kronor över budget.

Egenfinansiering av investeringar nås i år och hittills över tid

Finansnettot för tillgångar ska enligt budgeten parera finanskostnaderna på skuldsidan (värdesäkring av pensioner) och är inte avsett för investeringar. Då de orealiserade förändringarna är svåra att förutsäga för enskilda år, har definitionen för egenfinansiering sedan 2019 ändrats till verksamhetens resultat. Det innebär resultatet före finansnetto, exklusive avskrivningar i förhållande till nettoinvesteringar. Den aktuella egenfinansieringsperioden är 2015-2025.

Det prognosticerade verksamhetsresultatet exklusive avskrivningar är 1 481 miljoner kronor, vilket är 478 miljoner kronor högre än de prognosticerade nettoinvesteringarna på 1 003 miljoner kronor. Egenfinansieringsgraden blir i detta fall 148 procent.

Totalt för åren 2015-2020 beräknas investeringarna fullt ut ha finansierats med egna medel. Egenfinansieringsgraden är 109 procent, och det motsvarar egenfinansiering med 430 miljoner kronors marginal. Enligt budget 2018 beslutades att 200 miljoner kronor av placerade medel kunde ianspråkats för investeringar och enligt budget 2020 hanteras även investeringar som avser köp av tåg som tidigare leasats (156 miljoner kronor 2019) utanför målet om egenfinansiering. Med hänsyn till detta är hela periodens marginal 786 miljoner kronor. På grund av de höga investeringsplanerna var budgeten inte egenfinansierad utan investeringsbudgeten översteg det budgeterade verksamhetsresultatet exklusive avskrivningar med 566 miljoner kronor, vilket motsvarar egenfinansieringsgrad på 57 procent.

Under de två första tertialen har bruttoinvesteringar genomförts för cirka 727 miljoner kronor. Årets bruttoinvesteringar beräknas till 1 048 miljoner kronor, vilket är 274 miljoner kronor lägre än budgeterat. Av de beräknade investeringarna utgörs 6 miljoner kronor av immateriella tillgångar i form av programvaror, 675 miljoner kronor av byggnader inklusive bussdepån samt 367 miljoner kronor av övriga materiella tillgångar som IT-utrustning, medicinteknik, byggnadsinventarier, bilar och tåg. Utöver bruttoinvesteringarna så ingår i nettoinvesteringar försäljning av anläggningstillgångar på cirka 45 miljoner kronor, vilket främst avser tåg.

De tio största fastighetsprojekten under året är:

- Hus D1 Länssjukhuset Ryhov
- Bussdepån (byggs av helägt bolag RJL Älghunden 4 AB)
- Råslätts Vårdcentral/Folktandvård
- Komponentutbyten
- Hus 37, Högländssjukhuset
- HAI, ombyggnation tre lab förhybrid-angiografi, Länssjukhuset Ryhov
- Hållbarhetsprogram, solpaneler
- Elkraftsförsörjning, Länssjukhuset Ryhov
- Operation-IVA, Värnamo sjukhus
- Öron-Näsa-Hals, Högländssjukhuset

Ekonomisk ställning – positiv soliditet som ökar

Det egna kapitalet beräknas under året öka motsvarande överskottet på 850 miljoner kronor samt med ingående justeringen av icke offentliga investeringsbidrag på 18 miljoner kronor, enligt ny redovisningsprincip. Det innebär att soliditeten beräknas öka till cirka 21 procent.

Balanskravsutredning

Region Jönköpings län redovisar pensionskostnader enligt så kallad fullfonderad modell. Då delårsrapporten främst bidrar till den interna styrningen och uppföljningen, redovisas detaljerade jämförande resultat och ställning enligt blandmodell endast i årsredovisningen. Det prognosticerade resultatet enligt blandmodellen beräknas bli +744 miljoner kronor. Här ingår orealiserade förluster på värdepapper på 75 miljoner kronor, vilket inte ska inräknas i balanskravsresultatet som då blir +819 miljoner kronor. Då Region Jönköpings län inte har några balanskravsunderskott kvar sedan tidigare år finns inget underskott att återställa.

Redovisningsprinciper

Redovisning av finansiella pensionsplaceringar ändrades från och med 2019. Nu ingår dessa placeringars verkliga värde på balansdagen i balansräkningen och förändringen av detta värde under

året påverkar resultatet. Justering till verkligt värde per 181231 ökade balansräkningens tillgångar och det egna kapitalet.

Investeringsbidrag från icke offentliga ska från och med 2020 intäktsföras när investeringen skett. För att anpassa till denna nya princip har 18,3 miljoner kronor överförts från långfristig skuld till egna kapitalet. Då varje enskilt år sedan 2012 och även 2019 endast har påverkats med 0,8 miljoner kronor per år har omräkning av 2019 inte skett.

Det generella statsbidraget avseende periodiseringsfond är periodiserat med åtta tolfedelar i delårsbokslutet (motsvarande 18,0 miljoner kronor för åtta månader), trots att det inte är beslutat, då det har så nära samband med motsvarande minskning av skatteintäkterna. Övriga extrasatsningar av generella statsbidrag ingår också i delårsbokslutet med åtta tolfedelar av erhållet årsbidrag (motsvarande 229 miljoner kronor för åtta månader).

I övrigt inga förändringar av redovisningsprinciper sedan årsredovisningen 2019

HÅLLBARHET





Region Jönköpings läns program för hållbar utveckling (2017-2020) följs upp genom programmets inriktningsmål, som brutits ned till årsmål för programperioden. Av de 17 mål/mätetal som för närvarande följs upp tertialvis, visar resultatet för tertial 2 att 12 av målen helt eller delvis uppnås.

Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020

Framgångsfaktorer: Vi är klimatsmarta



Aktiviteter	Analys
Vi ska öka trafiksäkerheten i våra interna och upphandlade transporter genom att följa upp och utveckla trafiksäkerhetsarbetet.	Krav är ställda i transportupphandlingar. Vid avtalsuppföljning ställs frågan om och på vilket sätt kravet på Trafiksäkerhetsplan följs.
Genomföra analys för klimatanpassning	Under september ska sista workshopen genomföras för att kunna slutföra riskbedömning. Workshopen kommer handla om patientsäkerhet i ett förändrat klimat.











Uppdrag/mål: Energieffektiviteten ökar i vår verksamhet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Levererad energi värmeförbrukning	85 kWh/m2	80,7 kWh/m2 	Prognos för total årsförbrukning av el och värme är 157,1 kWh/m2 vilket uppfyller målet 160 kWh/m2. Värmeförbrukningen har hittills uppgått till 80,7 kWh/m2 och uppfyller målet 85 kWh/m2.
 Levererad energi elförbrukning	75 kWh/m2	76,4 kWh/m2 	Prognos för total årsförbrukning av el och värme är 157,1 kWh/m2 vilket uppfyller målet 160 kWh/m2. Elförbrukningen har hittills uppgått till 76,4 kWh/m2 och uppfyller därmed inte målet 75 kWh/m2. Viss osäkerhet finns på grund av driftsättning av hus 37 i Eksjö, där vi ännu inte sett full effekt. Under hösten kommer solcellsanläggningarna att minska mängden köpt el.

Aktiviteter	Analys
Nya byggnader ska vara nära-noll-energihus för levererad energi.	I alla nybyggnationer och ombyggnationer eftersträvas optimala energilösningar och nybyggnationer projekteras som s.k. nära-noll-energihus.
Energironder ska genomföras regelbundet enligt fastställt plan i samtliga verksamheter i organisationen.	En rutin med tillhörande checklista är fastställd och implementerad i Region Jönköpings län. Uppföljning av genomförd energirond görs vid årlig miljödialog.

Uppdrag/mål: Klimatpåverkan från våra egna transporter minskar

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Koldioxidutsläpp från arbetspendling	0,93 ton/anställd	0,9 ton/anställd 	Vår klimatpåverkan från arbetspendling har minskat med 15 % per person sedan 2016, vilket uppfyller målvärdet.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Tjänsteresor, antal km egen bil (privatbil)	-30 %	-34,3 % 	Akkumulerat värde för tertial 2 år 2020 är 34 % lägre jämfört med tertial 2 år 2017, vilket innebär att målet -30 % uppnås. Minskningar har skett i samtliga 11 verksamhetsområden. Coronapandemin har påverkat resultatet, bland annat genom ökad användning av resfria möten både för personalmöten och patientkontakter.
 Tjänsteresor, antal km poolbil och hyrbil (korttid)	-15 %	-33,3 % 	Akkumulerat värde för tertial 2 år 2020 är 33 % lägre jämfört med tertial 2 år 2017, vilket innebär att målet -15 % uppnås med marginal. Målet nås även i samtliga verksamhetsområden. Coronapandemin har påverkat resultatet, bland annat genom ökad användning av resfria möten.
 Andel fordon som lever upp till Region Jönköpings läns drivmedelsstrategi	85 %	60 % 	Eftersom laddinfrastruktur för elbilar delvis saknas och möjligheten att tanka biogas är begränsad inom vissa delar av Jönköpings län ges dispenser för elhybrider, vilket inte är i linje med drivmedelsstrategin. I november 2020 inleds en utbyggnad av laddinfrastruktur och parkeringsplatser för laddning för cirka hälften av Region Jönköpings läns verksamhetsbilar och poolbilar. Denna laddinfrastruktur beräknas vara klar sommaren 2021 och andelen fordon som lever upp till drivmedelsstrategin kommer därmed successivt att öka. För närvarande ersätts äldre etanolbilar i stor utsträckning vilket också bidrar till att andelen fordon som lever upp till drivmedelsstrategin inte ökar.
 Tjänsteresor, antal km inrikesflyg	-30 %	-47 % 	Inrikes flygresor har minskat med 47 % jämfört med samma period 2017, d.v.s. målet -30 % uppnås. Coronapandemin har påverkat resultatet starkt. Trots det visar tre verksamhetsområden rött resultat (Verksamhetsstöd och Service, Medicinsk vård, Psykiatri, rehabilitering och diagnostik).
 Tjänsteresor, antal km utrikesflyg	-20 %	-83 % 	Utrikes flygresor har minskat med 83 % jämfört med samma period 2017, d.v.s. målet -20 % uppnås. Coronapandemin har påverkat resultatet starkt.

Aktiviteter	Analys
Inköp och tankning i enlighet med drivmedelsstrategi	Eftersom laddinfrastruktur för elbilar delvis saknas och möjligheten att tanka biogas är begränsad inom vissa delar av länet ges dispenser för elhybrider, vilket inte är i linje med drivmedelsstrategin. Vissa befintliga leasingavtal kommer att förlängas i avvaktan på utbyggnad av laddinfrastruktur (utbyggnad planeras nov 2020-sommaren 2021) för att så långt som möjligt följa drivmedelsstrategin. Uppföljning av att rätt bränsle tankas sker årsvis vilket innebär att utfall saknas för T2.
Arbeta med hållbart resande.	Aktivt arbete pågår i de flesta verksamheter med att främja resfria möten och för att kommunicera nya riktlinjerna för möten och resor. Användning av digitala möten sker både för personalmöten och för patientkontakter. Coronapandemin har bidragit till ett snabbare genomförande.





Aktiviteter	Analys
Laddstolpar till elbilar för besökande och personal ska i samarbete med el-nätägaren byggas ut vid våra fastigheter.	Beslut om ny laddinfrastruktur och laddpunkter togs 3 december 2019 i regionfullmäktige (146 laddpunkter vid de tre sjukhusen och 36 laddpunkter vid andra verksamheter). Byggnation/installation inleds enligt plan i november 2020 och beräknas vara klar sommaren 2021.
Översyn av parkeringsavgifter (handlingsplan reseanalys)	Förslag på parkeringsavgift framtaget och presenterat för ledningen.
Säkra cykelförvaringsplats med cykelservice (handlingsplan reseanalys)	Uppförandet av cykelförvaringsplatser med cykelservice enligt beslut färdigställda inom Region Jönköpings läns fastigheter.
Försörja med fler ladd-P-platser (handlingsplan reseanalys)	Beslut om ny laddinfrastruktur och laddpunkter togs 3 december 2019 i regionfullmäktige (146 laddpunkter vid de tre sjukhusen och 36 laddpunkter vid andra verksamheter). Byggnation/installation inleds enligt plan i november 2020 och beräknas vara klar sommaren 2021.
Översyn av bilbokningssystem (handlingsplan reseanalys)	Målet är att upphandla ett nytt system under 2020. Det nya systemet bör innehålla en effektivare nyckelhantering, samåkningsfunktioner, elektronisk körjournal och effektiv administration av fordon med tillhörande statistikfunktion. Möten med fem leverantörer är gjorda. Utvärdering var tänkt att ske under tertiäl 1, 2020, men med tanke på rådande situation gällande Corona så skjuts detta något framåt. Förhoppningen är tertiäl 3. Införandet av nytt system kan tidigast ske tertiäl 1, 2021.
Undanröj tekniska hinder för webb- video- och telefonmöten (handlingsplan reseanalys)	I och med Coronapandemin har användningen av Region Jönköpings läns plattformar för resfria möten ökat markant. Signalerna från användarna är blandade. Analys pågår av de rapporterade fel som finns, men det finns relativt få felanmälningar. Ett analysarbete har pågått under tertiålet för att se om det finns produkter på marknaden som skulle förbättra användarupplevelsen och minska de tekniska problem som finns.
Erbjuda förmånscyklar (handlingsplan reseanalys)	Möjlighet till förmånscykel har funnits sedan 2016 och erbjuds två gånger årligen till våra medarbetare. Ca 10% av medarbetarna har en förmånscykel. Befintligt avtal med leverantör går ut nästa år. Om satsningen ska fortsätta krävs troligen ny upphandling.
Genomföra informationskampanjer (handlingsplan reseanalys)	Ingen kampanj är hittills planerad.
Fysiska åtgärder för ökad cykling (handlingsplan reseanalys)	Några få cykelparkeringar är ännu inte klara men beräknas bli klara under våren. Även möjlighet till däckpumpning finns numera vid de större cykelparkeringarna. Diskussion har förts med Jönköpings kommun om att tillhandahålla sopsaltade cykelvägar upp till Ryhov men det kan bli aktuellt först till vintern 20/21.

Framgångsfaktorer: Vi använder våra resurser klokt

Uppdrag/mål: Vi utvecklar långsiktigheten i våra beslut och fokuserar på livscykelkostnaden vid investeringar och upphandlingar.

Aktiviteter	Analys
Genomföra hälsoekonomiska beräkningar	Nätverksträffar har varit svåra att genomföra med anledning av pandemin. Det finns ett nätverk i samverkan med Jönköpings University där ekonomer och verksamhetsutvecklare från länets kommuner och Region Jönköpings län träffas.

Uppdrag/mål: Vår material- och livsmedelsförsörjning bidrar till ett hållbart samhälle.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Matsvinn per restaurangportion	-10 %	21,3 % 	Matsvinn per restaurangportion har minskat jämfört med T1 och uppgår nu till 75 g per portion, bl.a. tack vare den portionering som nu sker i restaurangerna som en följd av Coronapandemin. Arbeta pågår med att utveckla kommunikationen med matgästerna för att underlätta rätt beteenden. Måltid Jönköping har fr.o.m. T1 med tallrikssvinn i mätningarna (i enlighet med regiongemensam mätmetod) vilket gör att matsvinnet ökat med 39 % jämfört med basåret 2017. Detta gör att målet -10 % jämfört med basåret 2017 inte bedöms kunna nås p.g.a. att mätmetoden ändrats sedan 2017. På grund av Coronapandemin har inte skolorna haft möjlighet att mäta matsvinnet varken tertial 1 och 2.
 Matsvinn per patientportion	-10 %	12,2 % 	Matsvinnet uppgår till 128 g per portion, vilket är 25 g över målvärdet 103 g/portion. Den främsta orsaken tros vara Coronapandemin med fler svårt sjuka patienter (med minskad matlust), förändrat antal öppna vårdavdelningar och svårigheter att prognostisera antal patienter. Målet uppnås dock i Värnamo där enheten har arbetat med dialoger med vården och att minska produktionssvinn i den egna verksamheten. Eksjö ser en problematik kring överbeställning från vårdens sida som resulterar i orörda matbrickor, vilket innebär matsvinn. I mars månad har enportionslådor med längre hållbarhet lanserats till vården i Eksjö, dessa är tänkta att användas som buffert om behovet skulle överstiga prognosen vilket bedöms minska risken för överbeställningar "för säkerhets skull". Övergång till den fasta 15-rättersmenyn bedöms minska matsvinnet genom att underlätta för patienten att hitta mat som hen tycker om. I kommande hållbarhetsprogram planeras vårdenheterna få ett tydligare ansvar för att medverka i arbetet med att minska matsvinnet. Det finns fortfarande osäkerheter i mätmetoden vilket försvårar uppföljningen (bl.a. att olika stora portioner serveras och menyvariationer under mätveckorna).

Aktiviteter	Analys
Mätning av matavfall och åtgärder för minskning av matsvinnet	Mätningar av matsvinnet sker sex gånger per år och aktiviteter kopplade till dessa tas fram kontinuerligt. Eftersom distansundervisning skett på skolorna på grund av Coronapandemin har mätningar av

Aktiviteter	Analys
	matavfall inte kunnat genomföras där varken T1 eller T2 .
Användning av engångsmaterial ska utredas	Statistik för respektive klink utifrån produkterna i Handbok för klokare materialval har tagits fram och ska användas för att kartlägga de som förbrukar relevanta produkter mest. Marknadsanalys genomförs inför upphandling om hygien- papper och plast som är en strategiskt viktig upphandling.
Utveckla metoder och arbetssätt för uppföljning av miljökrav	En ny modell för att tidigare i upphandlingsprocessen kunna sätta en strategi för miljökrav har tagits fram. Strategin ska lyfta effekterna och eventuella ekonomiska konsekvenser av ställda miljökrav. Rutin finns för uppföljning av hållbarhetskrav för avtalade produkter (utvalda kategorier). Samarbete för förbättringar pågår mellan område inköp och område miljö.
Vara aktiva och medverka i utvecklingen av det nationella samarbetet (CSR)	Arbete pågår enligt plan tillsammans med sydöstra sjukvårdsregionen.
Minska användningen av buteljerat vatten.	Pilotförsök med syfte att utreda lämplig utrustning och hantering av eget kolsyrat vatten med syfte att minska användning av buteljerat vatten planeras genomföras 2021 inom ramen för det nya Hållbarhetsprogrammet.

Uppdrag/mål: Det gemensamma ledningssystemet, som omfattar alla verksamheter i organisationen, främjar ett totalt hållbarhetsperspektiv vid styrning av verksamheten

Framgångsfaktorer: Vi är socialt hållbara

Aktiviteter	Analys
Grönstrukturplan Eksjö och Värnamo	Arbetet med grönstrukturplaner för Värnamo sjukhus och Höglandssjukhuset Eksjö pågår.

Uppdrag/mål: Vi arbetar för tillit och förtroende hos invånare, samarbetspartners och inom organisationen.

Aktiviteter	Analys
Hållbarhetsutbildning via webb med fokus på vad medarbetare kan göra	Miljödelen av denna hållbarhetsutbildning har tagits fram och alla nyanställda tar del av den.
Förtydliga och ta fram kriterier, metoder och mätningar avseende projektmedel och andra stödformer	Arbete pågår fortsatt med att ta fram en finansieringsstrategi som visar vilka framtida projektutlysningar vi kommer ha för att stötta en hållbar utveckling och tillväxt i länet. I och med Coronapandemin kan eventuellt beslut flyttas fram då denna situation kommer kräva flexibilitet och en förmåga att ta snabba beslut för att stödja aktörer i kris.
Stötta länets näringsliv i insatser riktade mot hållbarhet	Coronapandemin har gjort att arbetet fokuserats på att stötta näringslivet på olika sätt. Avstämningar har gjorts löpande med näringslivsrepresentanter i hela länet, en nationell företagsakut har startat inom regional utveckling som ett led i att hjälpa och lotsa

Aktiviteter	Analys
	företag i den kris som vi befinner oss i. Insatserna har hela tiden två perspektiv; att hjälpa aktörer/näringslivet i krisen samt att verka för en omställning mot en mer hållbar framtid.

Uppdrag/mål: Likabehandling; verksamheten och arbetsplatsen präglas av likabehandling



Aktiviteter	Analys
Webb och informationsmaterial ska granskas årligen - mångfald och tillgänglighet	Med anledning av ny förordning görs under hösten en tillgänglighetsöversyn av RJL:s webbplatser.
Återkommande kompetensutveckling i jämlikhet, jämställdhet, mångfald och likabehandling	Vi erbjuder arbetsmiljöutbildning till chefer, medarbetare och politiker och i den ingår delar av dessa områden. En särskild fördjupningsmodul om kränkande särbehandling/likabehandling kommer arbetas fram.
Arbeta med CEMR-deklarationen	Pågår inom ramen för ordinarie jämställdhetsarbete.

Uppdrag/mål: Integration

Aktiviteter	Analys
Sociala aspekter beaktas i samtliga omfattande byggprojekt	I våra större investeringsprojekt har våra upphandlade entreprenörer egna program för att beakta sociala aspekter.

Framgångsfaktorer: Vi bidrar till en sund livsmiljö











Uppdrag/mål: Vi arbetar strukturerat med att minska negativ påverkan från kemikalier i produkter och varor utifrån en tydlig kemikaliestrategi.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel A- och B-klassade byggmaterial vid om- och nybyggnation.	80 %	62,7 % 	Efter en negativ trend tertial 3 år 2019 och tertial 1 år 2020 kan en liten ökning av andelen A- och B-klassade produkter konstateras jämfört med tertial 1 år 2020. Resultatet för tertial 2 är 62,7 % men det uppfyller inte målet 80 %. I byggnader med extra mycket avancerad teknik kan det vara svårare att hitta A-och B-klassade alternativ.

Aktiviteter	Analys
Utveckla strategier, mål och arbete med att minimera mängden hormonstörande ämnen i upphandlade varor	Pågår enligt plan. Hormonstörande ämnen är med i vår kemikaliestrategi och krav ställs i prioriterade upphandlingar.
Genomföra projektet giffri sjukvård för barn för att säkerställa en kemikaliesäkrad miljö	Leksaker: Från och med september 2020 kommer verksamheterna kunna avropa belöningsleksaker från SKI:s ramavtal. Avtal för övriga leksaker finns sedan tidigare. Guiden för rensning av leksaker är uppdaterad och publicerad. Sjukvårdsmaterial: Planerad slutrapportering av projektet för sydöstra sjukvårdsledningen är framflyttad till hösten på grund av Coronapandemin,

Aktiviteter	Analys
	men presentationsmaterial är klart. Plan finns för produkter som skulle kunna innehålla farliga ämnen och vi arbetar fram presentationsmaterial för verksamheterna.
Ha en bra kännedom om de mjukgörare som ingår i plastprodukter som används inom sjukvården	Pågår enligt plan. Information samlas in i avtalsuppföljningar.





Uppdrag/mål: Vi väljer i första hand ekologiska livsmedel som uppfyller svenska krav avseende djurhållning och övriga livsmedelskrav. I andra hand väljer vi livsmedel som uppfyller svenska krav avseende djurhållning och övrig livsmedelskrav. I tredje hand väljer vi ekologiska livsmedel.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel svenskproducerat oberett kött, mjölk och ägg	95 %	97,1 % 	Målnivån 95 % för andel svenskproducerat kött, mjölk och ägg uppnås med ett resultat på 97 %.
 Andel svenskodlad frukt och grönt	20 %	32,9 % 	Målet att andelen svenskodlad frukt och grönt ska vara 20 % uppnås med marginal (utfall 33 %).
 Andel MSC-märkt fisk och skaldjur	70 %	86,7 % 	Målnivån (70 %) för MSC-märkt fisk och skaldjur uppnås med god marginal med utfallet 87 %.
 Andel ekologiska livsmedel	60 %	58,8 % 	Andel ekologiska livsmedel uppgick till 59 % under perioden och målvärdet (60 %) uppnås därmed nästan. Problematik finns med att ej ekologiska utbytesprodukter levereras. Coronapandemin har medfört att skolorna bedrivit distansundervisning och att leverantörerna begränsat sitt sortiment vilket påverkar resultatet. Den regionala EKO-gruppen som syftar till förbättrad måluppfyllelse träffas månadsvis.
 Andel kaffe, te och kakao med sociala och etiska krav	100 %	96,1 % 	Målet (100 %) för andel kaffe, te och kakao med sociala och etiska krav uppnås inte (utfall 96 %). Resultatet har minskat tre procentenheter sedan tertiäl 1 och det tros delvis bero på leverantörernas sortimentsförändringar som en följd av Coronapandemin.

Aktiviteter	Analys
Inköp av livsmedel anpassas efter säsong	Att anpassa livsmedelsinköp efter säsong är ett ständigt pågående arbete i Område måltid. Dialog förs bl.a. i den regiongemensamma eko/krav-gruppen och ortens menygrupp. Enhetschefer för också individuella samtal om inriktningar med de medarbetare i organisationen som planerar menyer och gör inköp. Kunskap och erfarenheter utbyts mellan orterna för att nå ett så bra resultat som möjligt. Tenhults Naturbruksskola använder mycket av skolans egenodlade produkter och Stora Segerstads Naturbrukscentrum prioriterar svenskodlade produkter eftersom livsmedlen per automatik blir

Aktiviteter	Analys
	säsonganpassade då.

Uppdrag/mål: Genom krav i upphandling och andra åtgärder erbjuder vi hälsosamma val i våra restauranger och caféer.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel hälsofrämjande fikautbud för möten/konferens	20 %	31 % 	Område måltid har tagit fram ett nytt regiongemensamt utbud för hälsofika. Det nya sortimentet lanserades i juni och kommer användas fullt ut under T3.
 Andel vegetariska portioner i regionens restauranger	20 %	13,7 % 	Andelen vegetariska portioner i Region Jönköpings läns restauranger totalt har minskat under tertial 2 och uppgår till 14 % (målet är 20 %). Andelen vegetariska portioner har dock ökat på restaurang Matglädje i Eksjö vilket bedöms bero på nysatsningen i samband med ny restaurang i hus 37. Minskningen på övriga orter tros bero på lägre volymer totalt i samband med Coronapandemin, semesterperioden samt den portionering som numera utförs som inte möjliggör smakprov på samma sätt. Fortsatt arbete med attraktiva gröna rätter fortsätter under hösten. Område måltid kan dock inte nå målet själva eftersom resultatet avgörs av matgästens egna val. För närvarande är prognosen osäker för om målet för andelen vegetariska portioner kommer uppnås på årsbasis.

Delårsrapport 2

Tertial 2 2020

Länstrafiken

Dnr 2020/85
Carl-Johan Sjöberg, Trafikdirektör
Länstrafiken
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning	4
Medborgare och kund	6
Strategiska mål: Ökad andel kollektiva resor samt behovsanpassade serviceresor - för hållbar utveckling	6
Process och produktion	9
Strategiska mål: Kostnadseffektiv upphandling	9
Strategiska mål: Ändamålsenlig och kostnadseffektiv trafik	11
Lärande och förnyelse	13
Strategiska mål: Kundanpassad organisation	13
Medarbetare	14
Strategiska mål: En hälsofrämjande, hållbar och attraktiv arbetsplats	14
Ekonomi	16
Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt.....	16
HÅLLBARHET	19
Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020	19

Bilagor

Bilaga 1: E2007_Ekonomiblanketter_2020_T2

Inledning

Länstrafikens uppdrag är att inom Jönköpings län och angränsande områden bedriva och utveckla kollektivtrafiken. Uppdraget utgår från Region Jönköping läns vision "För ett bra liv i en attraktiv region" och ett bra liv förutsätter bland annat goda möjligheter att resa i det dagliga livet. Det innebär att vi med ett så bra trafikutbud som möjligt ska erbjuda våra resenärer en prisvärd, enkel och säker resa till sitt arbete, sina studier eller fritidsaktiviteter.

Verksamheten omfattar den allmänna kollektivtrafiken med buss och tåg samt Serviceresor, vilket innefattar närtrafik, färdtjänst och sjukresor.

Länstrafikens totala budgetomslutning uppgår 2020 till ca 1396 mnkr. Nettokostnaden för Region Jönköpings län är ca 957 mnkr. Mellanskillnaden på ca 439 mnkr finansieras genom intäkter: biljettintäkter, egenavgifter och övriga intäkter. Under våren har budgettillskott erhållits för särskilt utsedda transporter inom sjukresor för Covid19-smittade personer.

Faktiskt antal årsarbetare har varit 88,7 i genomsnitt under året.

Sammanfattning andra tertialet

Året började med en svagt positiv resandeutveckling i den allmänna trafiken. Insatser för att öka resandet gjordes bl.a. kring biljettsystemet och förarcertifieringar samt processer inom Kundcenter, vilket började visa resultat. Sedan slutet på första tertialet har spridningen av Coronapandemin haft stor påverkan på hela verksamheten. Antalet resor i både den allmänna kollektivtrafiken och inom Serviceresor minskade kraftigt från den andra halvan av mars månad och har fortsatt under sommarmånaderna. Resandeminskningen inom den allmänna trafiken har medfört stora biljettintäktsminskningar samtidigt som kostnaderna inom Serviceresor minskat när antalet resor minskat. Inom Serviceresor har beslut tagits att kunder över 70 år ska resa ensamma samt att särskilda fordon ska avsättas för transport av Covid19-patienter.

I den allmänna trafiken har trafiken körts som planerat trots resandeminskningar, vilket har gjorts i enlighet med Folkhälsomyndighetens rekommendationer för att minimera trängsel ombord. I april beslutades om skyddsstopp i stadstrafiken i Jönköping, vilket inneburit att avspärningar sattes upp och resenärer fick inte gå ombord i främre dörren. Därmed kan inte resenärer lösa biljetter ombord. I regionbusstrafiken har en del bolag satt upp avspärningar medan andra har installerat plexiglas hos föraren. Olikheterna har skapat en del bekymmer för resenärer om hur de ska köpa och validera sina biljetter. En åtgärd som vidtogs var att införa motsvarande reskassa-rabatt i enkelbiljettspriset vid köp i mobilapp. I samband med skolstarten har en viss ökning av trängseln märkts på vissa tider och på vissa linjer. I den mån det har funnits tillgång till fordon och förare har förstärkningsbussar satts in.

15 juni började nya avtal inom regionbusstrafiken att gälla och förberedelser har pågått för de nya avtalen inom Serviceresor från 1 september. Planerade kampanjer för att marknadsföra nya fordonen inom regionbussar har dock framskjutits. Arbetet med nytt biljettsystem pågår men lanseringen har skjutits på till någon gång i slutet på året. Projektet har drabbats av förseningar där en del kan hänföras till leveransproblem kopplat till Coronapandemin men även av andra förseningar i projekten. Förseningarna medför att investeringsbudgeten kommer att överskridas.

I våras godkände nämnden för trafik- infrastruktur och miljö upphandlingsdokumenten för trafikupphandlingen inom Krösatågen och tilldelning sker under hösten. Arbetet med nya Krösatågsfordon och ny depå med placering i Nässjö pågår. Beslut om byggnation togs i Regionfullmäktige i augusti.

Måluppfyllelse ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet

	2020-08-31	Andel	2019-08-31	Andel
Antal mätetal som är uppfyllda	7	50%	2	15%
Antal mätetal som är delvis uppfyllda	4	29%	7	54%
Antal mätetal som inte är uppfyllda	3	21%	4	31%
Antal mätetal som mäts	14		13	

Flera av målen som inte uppfylls har koppling till pågående Corona-pandemi och som fått konsekvenser på minskat resande och påverkan på ekonominyckeltal. Även sjukfrånvaron har ökat.



Medborgare och kund

Våra resor ska bedrivas med omtanke, vi ska erbjuda kunderna prisvärda, enkla och säkra resor. Kunden ska alltid bli bemött på ett vänligt och positivt sätt.

Resultaten som redovisas för respektive mätetal hämtas från Kollektivtrafikbarometern, som är en kundundersökning som genomförs i nästan samtliga län. (Gäller ej handläggningstiden för färdtjänstillstånd.) Inom den allmänna kollektivtrafiken ställs frågor till ett urval av både resenärer och icke-resenärer. Inom serviceresor ställs frågor enbart till de som reser.



Strategiska mål: Ökad andel kollektiva resor samt behovsanpassade serviceresor - för hållbar utveckling

Framgångsfaktorer: Konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Restiden - allmän trafik	30%	25 % 	Frågan om restid handlar om man anser sig spara tid genom att resa med kollektivtrafiken. Resultatet är mycket sämre än vid årsskiftet och är lägre än genomsnittet i landet (33%).
Restiden - serviceresor	92%	95 % 	Många kunder åker ensamma i fordonet pga Coronapandemin och då upplevs även restiden bli kortare.

Aktiviteter	Analys
Utreda och genomföra aktiviteter i avsiktsförklaringen med Jönköpings kommun	Utredning om övertagande av hållplatser kommer att bli relativt omfattande.

Framgångsfaktorer: Prisvärt

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Prisvärdhet	50 %	43 % 	Resultatet är något bättre jämfört med årsskiftet och är även fyra procentenheter högre än landet.

Aktiviteter	Analys
Marknadsföra periodbiljetter	Vi har avvaktat med att marknadsföra produkter pga Coronapandemin. Innan årsskiftet kommer den nya kund-appen lanseras och då kommer viss marknadsföring ske.

Uppdrag/mål: Region Jönköpings län ska utreda resvanor hos studenter för att undersöka vilka resekort eller produkter som används inom kollektivtrafiken.










Aktiviteter	Analys
Utreda studenters resvanor	I biljettutbudet finns studentkort (Period Student) som laddas med en 30-dagars period. Den som reser med Period Student ska vid varje restillfälle kunna uppvisa resekortet tillsammans med giltig legitimation. Dessutom behöver man ha en app från Mecenat eller STUK (Studentkortet har nytt namn fr.o.m. april 2020) med giltigt datum och studentresesymbol. Är man gymnasieelev och fyllda tjugo

Aktiviteter	Analys
	(20) år får du resa med Period student om du kan uppvisa ett giltigt studentkort från Mecenat med SJ-logga eller SL-logga. Detta gäller endast för resor inom Jönköpings län, inte över länsgräns.

Uppdrag/mål: Taxorna för ungdomskortet och seniorkortet ska vara kvar på 200 kronor oavsett indexuppräknings för övrig prissättning inom Länstrafiken

Vid prisjusteringen i årsskiftet lämnades priserna för ungdomskortet och seniorkortet oförändrade.

Framgångsfaktorer: Nöjda kunder

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Färdtjänsthandläggning, dagar från ansökan till beslut	18 dagar	37 dagar 	Handläggningstiden har ökat vilket är normalt under sommarmånaderna men kan även härledas till personalomsättning och sjukfrånvaro.
 Andel nöjda kvinnor och män index NKI - allmän trafik - alla länsbor	55 %	51 % 	Resultatet har ökat något sedan årsskiftet även om målet inte nås. Det är också sämre än landets genomsnitt som är 54 %.
 Andel nöjda kvinnor och män index NKI - allmän trafik - resenärer	65 %	62 % 	Nöjdheten bland resenärer har sjunkit sedan årsskiftet, men är på samma nivå som landet i övrigt.
 Andel nöjda kvinnor och män index NKI - serviceresor	85 %	82 % 	Resultatet har förbättrats under året och ligger i nivå med landet i övrigt.
 Andel tåg som går enligt tidtabell	95 %	98 % 	Andel tåg som går enligt tidtabell når målet efter andra tertialet.

Aktiviteter	Analys
Aktivitet kring prioriteringar av ansökningar om färdtjänst samt riksfärdtjänst	En rutin för prioritering av ärenden har skapats.
Implementera ny varumärkesplattform	Arbetet har påbörjats med upphandlad reklambyrå och kommer lanseras i början på 2021.
Ta fram strategi för sociala medier	En strategi för digitala kanaler kommer fortsätta utvecklas under 2021.
Ta fram koncept för hur vi kan synas mer ute i verksamheten direkt hos kund	Aktiviteter pågår bl.a. med kundvärdar som påminner om att hålla avstånd och förköp av biljetter. Fler aktiviteter är inplanerade.
Intensifiera arbetet med förarcertifiering inom den allmänna kollektivtrafiken.	Förarcertifieringarna pausades till viss del i våras pga Corona, men har startat upp efter sommaren.
Färdtjänsthandläggningen - identifiera förbättringsområde.	Analys av kundbarometer för myndighetsutövning färdtjänst och riksfärdtjänst håller på att ske med målet att hitta förbättringsområden.
Förstärka projekt kring "coaching" på Beställningscentralen.	Projektet "coaching" pågår under 2020. Alla medarbetarna som arbetar med att boka resor har haft ett coachtillfälle under 2020 och kommer beredas ytterliga tillfälle under året.

Aktiviteter	Analys
	På grund av Covid-19 har nätverksträffen för chefer och teamledare i "coaching" som var planerad hösten 2020, flyttats till våren 2021
Koppla befolkningsregister mot planeringssystem	Daglig uppdatering av folkbokföringsregistret har implementerats till planeringssystemet för Serviceresor inkl systemet för myndighetsutövning för färdtjänst och riksfärdtjänst.
Digitalisera bokning av serviceresor	Förstudie digitala tillstånd inkl bokning av resa digitalt pågår med en mindre försening inkl en mindre kostnadsökning. Förstudien förväntas presenteras under september månad. Därefter ska beslut tas om själva projektet ska starta.
Uppdatera riktlinjer till vården ang liggande transporter	Riktlinjerna för liggande transporter har uppdaterats och förtydligats på regionens intranät under mars månad.
Förtydligande av regelverk sjukresor	Arbete med budget 2021 och regelverksförändringar har skjutits på till efter sommaren och vissa mindre förslag till förtydligande av regelverket kommer tas fram.
Förstudie Mina Sidor Serviceresor	Några kunder använder tjänsten i provdrift och de är nöjda. För att kunna erbjuda kunder att se, boka och avboka resor behövs tjänsten mobilt bankID kopplas på till Länsstrafikens system. Detta arbete har påbörjats men inte slutförts.

Uppdrag/mål: Genomföra ett utvecklingsprojekt för att införa digitala intyg

Aktiviteter	Analys
Starta projekt för att införa digitala tillstånd vid sjukresa	Förstudie för digitala tillstånd är pågående och beräknas slutredovisas under september månad. Därefter tas beslut om själva projektet "digitala tillstånd" inkl digital bokning av resa ska starta.

Uppdrag/mål: Införa en regeländring som innebär att resenären kan avtala tid för hemresa

Aktiviteter	Analys
Genomföra regeländring om avtalad tid för hemresa.	Projektet startades upp i januari och införandet har skett i olika etapper för att under april månad driftsatts fullt ut. Alla kunder som bokar en sjukresa hem från vården får nu en tid när hämtning ska ske.

Process och produktion

Vi ska med rätt resa i rätt tid på rätt plats möta kundens behov. Vi ska ge förutsättningar för en snabb, säker och pålitlig trafik. Kunden ska känna sig trygg och säker under resan.

Länstrafiken har under flera år varit inne i en period med diverse trafik- och teknikupphandlingar. Det är av största vikt att upphandlingarna genomförs på bästa möjliga sätt då de är avgörande för kundernas trafikutbud och service under flera år framöver.

Verksamhetsmätt

Länstrafiken (tusental)	Utfall 2020-08	Utfall 2019-08	Förändring antal	Förändring %
Antal resor- buss och tågtrafik	9 268	14 020	-4 752	-34%
Andel regelbundna resenärer (% av länets invånare)	21	22	-1	-4,5%
Antal serviceresor	330	465	-135	-29%
- Varav färdtjänstresor	264	383	-119	-31%
- Varav sjukresor	66	82	-16	-19,5%

Antalet resor i buss- och tågtrafik samt inom Serviceresor har minskat kraftigt sedan mitten av mars pga Corona-pandemin.

Strategiska mål: Kostnadseffektiv upphandling

Framgångsfaktorer: Rätt beteende - avtal

Aktiviteter	Analys
Uppstart av upphandling 2022 inom Serviceresor	Påbörjas enligt plan till hösten.
Uppföljning kollektivavtalsliknande villkor inom serviceresor	Uppföljning av kollektivavtalsliknande villkor inom Serviceresor har skett i mindre omfattning - så som stickprovskontroller av att förarna har giltiga anställningsbevis. För att göra ytterligare kontroller söker vi efter viss extern hjälp för framtagande av revisionsunderlag. Erfarenhet av dessa revisioner saknas nationellt.
Teckna och/eller säga upp avtal med mindre leverantörer	Vissa leverantörer försvinner i samband med nytt regionbussavtal.
Genomföra projekt och driftsätta ny teknikplattform för fordonsteknik	Installation av fordonsutrustning i nya Regionbussar pågår men på grund av rådande omständigheter med Coronaopandemin har en viss fördröjning skett innan allt är klart.
Handla upp och tilldela nytt trafikavtal för Krösatågen inklusive tågunderhåll	Utvärdering pågår, inlämning av anbud har skett den 7/9.

Uppdrag/mål: Inom Regionsamverkan Sydsverige införa ett nytt biljett- och betalsystem.

Aktiviteter	Analys
Genomföra projekt och driftsätta nytt biljettsystem	Nytt biljettsystem skulle vara installerat till sommaren i alla fordon.

Aktiviteter	Analys
	På grund av rådande omständigheter med Coronapandemin har viss hårdvara blivit försenad från leverantörer utomlands. Detta och en del mjukvaruutveckling som inte är helt klar har försenat projektet. Planering sker för lansering senare under året.

Uppdrag/mål: För att göra resandet så enkelt som möjligt är det viktigt att fortsätta arbetet med att ta fram gemensamma reseprodukter över alla länsgränser, även till Östergötland

Aktiviteter	Analys
Ta fram länsöverskridande biljetter.	Avtal om länsöverskridande biljetter har tagits fram.

Uppdrag/mål: Medverka i arbetet för ny bussdepå i Jönköping

Aktiviteter	Analys
Medverka i arbetet med ny bussdepå i Jönköping.	Pågår planenligt. Inbjudan till studiebesök i mitten av september för berörda på Länstrafiken.

Uppdrag/mål: Anskaffa nya tågfordon inom Krösatågssystemet

Aktiviteter	Analys
Slutföra Transitios projekt för spårfordonsupphandling	Upphandlingen är överprövad och vi avvaktar fortsatt beslut i Förvaltningsrätten. Förseningen kan få påverkan på leveransprojektets möjlighet att leverera i tid.
Medverka i leveransprojektet nya spårfordon	Upphandlingen är överprövad och vi avvaktar fortsatt beslut i Förvaltningsrätten. Förseningen kan få påverkan på leveransprojektets möjlighet att leverera i tid.
Upphandla upprustning av Itino-fordonen	AB Transitios gör en upphandling av underhåll och vi kommer avropa upprustningen från det ramavtalet under 2022.

Uppdrag/mål: Medverka i arbetet för ny tågdepå i Nässjö

Aktiviteter	Analys
Medverka i projekt för ny tågdepå	Upphandling genomförd och utvald avtalspartner finns. Beslut om byggnation har fattats i Regionfullmäktige.





Uppdrag/mål: Serviceresor - Etablering inför trafikstart september 2020

Aktiviteter	Analys
Etablering inför trafikstart	Etableringsperioden för 13 trafikföretag och ca 180 nya fordon inkl förare inom Serviceresor 2020 är avslutad med ett gott resultat. Ev kvarvarande punkter som inte är åtgärdade i etableringen flyttas över till förvaltning av avtal inom Serviceresor 2020.
Projekt avveckling Serviceresor 2012	Avtal Serviceresor 2012 innehållande 17 trafikföretag och ca 170 fordon har avslutats 31 augusti. Glädjande är att alla trafikföretag levererade ett gott resultat enligt avtal fram till

Aktiviteter	Analys
	sista dagen och även de sista timmarna på avtalet. Arbetet med att säkra kvalitén fram till sista dag genom avstämningar, möte mm summeras som lyckat.

Strategiska mål: Ändamålsenlig och kostnadseffektiv trafik

Framgångsfaktorer: Trafikutbud med högt resande. Tryggt och säkert

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Antal påstigande/mil	9,2	5,5 	Påstigande per mil har sjunkit kraftigt som en följd av lägre antal resenärer pga Coronapandemin och antalet resor som inte registreras. Motsvarande resultat efter förra årets andra tertial var 8,8 påstigande/mil.
 Antal resor	Ökning med 1 %	-33 % 	Resandet har fortsatt att minska under sommarmånaderna i samtliga trafikslag. I augusti månad är minskningen ca 43% vilket ändå är mindre än före sommaren då minskningen per månad var över 50 %. Det finns dock brister i statistiken eftersom inte alla resor valideras och därmed inte registreras i biljettstatistiken. Enligt statistiken är minskningen störst inom regionbusstrafiken och där beror en stor del på att man inte kan validera resekort när påstigning sker i bakre dörren.

Uppdrag/mål: Arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram färdigställs och omfattar tiden fram till 2035.

Aktiviteter	Analys
Fortsätta arbetet med nytt trafikförsörjningsprogram	Hela tidplanen är framskjuten drygt 6 mån pga Corona, beslut beräknas tas under våren 2021 i Regionfullmäktige.

Uppdrag/mål: För att möta behoven i länets alla delar ska Region Jönköpings län utreda förutsättningarna för att vidareutveckla konceptet med anropsstyrd trafik.

Aktiviteter	Analys
Utreda och vidareutveckla koncept för anropsstyrd trafik.	I samband med svar på en motion för några år sedan presenterades olika förslag på hur närtrafiken kan utvecklas i framtiden och förslaget inkluderade även kostnadsberäkningar. Framöver kommer vi även kunna göra ännu bättre analyser av behovet av trafikutbud i glesbygd med hjälp av nytt kundräkningssystem.

Uppdrag/mål: Region Jönköpings län ska ta initiativ till ett samarbete med Region Halland med syftet att göra en utvärdering av sträckan Värnamo-Halmstad

Aktiviteter	Analys
Utvärdera tågtrafiken på sträckan Värnamo-Halmstad.	Skär i samråd med Hallandstrafiken. Under sommaren har trafikering varit problematisk då en lång sträcka från Torup till Smålandsstenar varit hastighetsnedsatt till 40 km/h, vilket haft stor negativ påverkan i möjligheterna att hålla planerad tidtabell.

Uppdrag/mål: Införa den första elbusslinjen i Jönköping

Linje 17 sattes i drift i december 2019 som den första elbusslinjen i Jönköping.

Uppdrag/mål: Fortsätta etableringen inför nytt stadsbussavtal i Jönköping.

Aktiviteter	Analys
Slutföra upphandling av nytt trafikavtal för stadstrafiken i Jönköping	Upphandlingen är slutförd och nu pågår etableringsarbetet.



Uppdrag/mål: Etablera ny regionbusstrafik

Aktiviteter	Analys
Etablering och driftsättning av nytt regionbussavtal inför juni-2020	Trafiken startade upp som planerat i juni.

Uppdrag/mål: Planera för fler turer Jönköping – Falköping – Skövde/Göteborg från december 2020 i enlighet med Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035.

Aktiviteter	Analys
Planera för fler turer på sträckan Jönköping-Falköping-Skövde/Göteborg.	Planering har gjorts i samband med tågplane-arbetet.

Framgångsfaktorer: Tryggt och säkert

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Trygghet resenär	70%	69 % 	Resultatet har sjunkit lite sedan årsskiftet men är på samma nivå som landets genomsnitt.
Genomförda fordonskontroller	50%	54 % 	Antalet fordonskontroller uppnår målsättningen. Av antalet utförda kontroller är ca 29 procent underkända på någon punkt, men fordonen är fortsatt godkända för att framföra i trafik.
Genomförda fordonskontroller Serviceresor	90%	—	Mäts årsvis.


Lärande och förnyelse

Vi ska förnya och förbättra med kunden i fokus. Vi ska ta hand om kundens synpunkt och återkoppla direkt.

Resultatet för mätetalet baseras på fråga i Kollektivtrafikbarometern om hur man tycker att Länstrafiken hanterat framförda synpunkter.

Strategiska mål: Kundanpassad organisation

Framgångsfaktorer: Ständiga förbättringar

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Lyhörddhet	36%	36 % 	Resultatet sjönk kraftigt under förra året men har nu ökat med sju procentenheter. Resultatet är fyra procentenheter högre än genomsnittet i landet.

Aktiviteter	Analys
Snabba upp processen kring återkoppling till kund på Kundcenter.	Processen kring återkoppling är implementerad.
Förstudie för autonoma fordon med LogPoint i Jönköping	Framskjuten på obestämd tid. Hinns inte med pga etableringsarbetet inför nytt trafikavtal i stadstrafiken med trafikstart juni 2021.

Medarbetare

Vi ska ha delaktiga, engagerade, kompetenta och friska medarbetare i verksamheten.

Strategiska mål: En hälsofrämjande, hållbar och attraktiv arbetsplats



Framgångsfaktorer: Attrahera och rekrytera

Uppdrag/mål: Attrahera nya medarbetare

Aktiviteter	Analys
Använda sociala medier som marknadsföring för en attraktiv arbetsplats	Att synas i sociala medier för att marknadsföras som en attraktiv arbetsplats är inplanerat till hösten.



Framgångsfaktorer: Kompetenta och engagerade medarbetare

Uppdrag/mål: Kompetensplanering och rätt använd kompetens

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Kompetensutvecklingsplan	90 %	94 % 	Kompetensutvecklingsplaner har gjort för i stort sett samtliga medarbetare i samband med medarbetarsamtalet.

Aktiviteter	Analys
Se över organisation inför ny teknik	En organisationsöversyn är gjord och omorganisation gjordes innan sommaren.
Arbeta med framtagen Kompetensförsörjningsplan	Visst arbete har gjorts genom att främja intern rörlighet för några medarbetare. Dels har några personer arbetat i teknikprojekten och därmed utvecklats kompetensmässigt, dels har ett par medarbetare fått andra tjänster internt.

Framgångsfaktorer: Hälsa, delaktighet och likabehandling

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Personhälsa - sjukfrånvaro	2,4 %	3,5 % 	Sjukfrånvaron är på nedgång efter vårens relativt sett kraftiga uppgång. Sjukfrånvaron är fortfarande högre än föregående år och den är högre på vissa enheter än andra.



Uppdrag/mål: Systematiskt arbetsmiljöarbete

Aktiviteter	Analys
Arbete med resultat från medarbetarundersökning	Arbete pågår på respektive avdelning. För hela verksamhetsområdet har det genomförts en workshop kring diskriminering i enlighet med handlingsplan för medarbetarundersökningen.
Nya lokaler där alla verksamheter kan samlas.	Regionfastigheter har gjort klart med extern fastighetsägare om ändamålsenliga lokaler centralt i Jönköping där hela verksamheten får plats och kan sitta samlat.

Uppdrag/mål: Aktiv och likvärdig rehabilitering

Aktiviteter	Analys
Följa de regler som finns kring rehab-arbetet	När det är aktuellt följs reglerna.

Uppdrag/mål: Medarbetarskap och delaktighet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Medarbetarsamtal	90 %	97 % 	Medarbetarsamtal har genomförts i stort sett med samtliga medarbetare.

Aktiviteter	Analys
Arbeta med medarbetarundersökningen	Arbete pågår inom respektive avdelning. För hela verksamhetsområdet har det genomförts en workshop kring diskriminering i enlighet med handlingsplan för medarbetarundersökningen.

Framgångsfaktorer: Chef- och ledarskap

Uppdrag/mål: Ett stärkt- chef och ledarskap

Aktiviteter	Analys
Chefer och ledare ska delta i chefs-/ledarutvecklingsprogram och chefsutbildningar.	Chefer ingår bl.a. i nätverk för engagerat ledarskap.



Ekonomi



Verksamheten skall bedrivas inom tilldelad budgetram och med 50 procent skattefinansiering över tid.

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet





Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys																																				
 Ekonomi i balans	0 tkr	-17 930 tkr 	<p>Utfallet jämfört med budget tom augusti avviker med minus 17,9 mnkr. Då ingår kostnader för konsulter i projekt med ca 1,7 för vilka det ska tilldelas budget. Resultatet är därefter minus 16,2 mnkr.</p> <p>Uppdelat per Resultatenhet är avvikelserna: Stab, ekonomi, marknad +4,3 mnkr Allmän trafik -44,4 mnkr Serviceresor +22,2 mnkr</p> <p>Det är fortsatt biljettintäkterna inom den allmänna trafiken som avviker mest. Tom augusti är avvikelsen minus ca 62 mnkr. I slutet på september kommer man kunna ansöka om statsbidrag för intäktsbortfall hos Trafikverket. Det är i dagsläget oklart hur mycket som tillfaller Region Jönköpings län eftersom tilldelning görs proportionellt till hur mycket varje region/trafikhuvudman förlorat i intäkter jämfört med föregående år. I helårsprognosen räknas med ett bidrag på 30 mnkr.</p> <p>Det har under året varit lägre kostnader för bränsle och personal för trafikföretagen vilket påverkat indexeringen i ersättningen och därmed ger det ett visst överskott på trafik kostnaderna.</p> <p>Det är ett ackumulerat överskott inom Serviceresor som beror på ett minskat resande sedan pandemin började. I augusti har resandet ökat vilket inte genererat ytterligare överskott. Det finns särskilt avsatta fordon och förare inom serviceresor för Covid-smittade för resor till vård och för de resorna har ett budgettillskott om 12 mnkr erhållits för perioden april-juli. Bedömningen är att de 12 mnkr har använts tom september och därefter behövs ytterligare budgettillskott om transporterna ska finnas kvar.</p>																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>JLT totalt tom augusti</th> <th>Utfall</th> <th>Budget</th> <th>Avvikelse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">Intäkter</td> </tr> <tr> <td>Biljettintäkter</td> <td>125 586</td> <td>187 524</td> <td>-61 938</td> </tr> <tr> <td>Egenavgifter</td> <td>13 408</td> <td>17 348</td> <td>-3 940</td> </tr> <tr> <td>Skolkortsintäkter</td> <td>42 567</td> <td>42 372</td> <td>194</td> </tr> <tr> <td>Övriga intäkter</td> <td>35 982</td> <td>30 115</td> <td>5 867</td> </tr> <tr> <td>Intäkter Summa</td> <td>217 542</td> <td>277 360</td> <td>-59 818</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Kostnader</td> </tr> <tr> <td>Personalkostnader</td> <td>-37 186</td> <td>-36 945</td> <td>-241</td> </tr> </tbody> </table>				JLT totalt tom augusti	Utfall	Budget	Avvikelse	Intäkter				Biljettintäkter	125 586	187 524	-61 938	Egenavgifter	13 408	17 348	-3 940	Skolkortsintäkter	42 567	42 372	194	Övriga intäkter	35 982	30 115	5 867	Intäkter Summa	217 542	277 360	-59 818	Kostnader				Personalkostnader	-37 186	-36 945	-241
JLT totalt tom augusti	Utfall	Budget	Avvikelse																																				
Intäkter																																							
Biljettintäkter	125 586	187 524	-61 938																																				
Egenavgifter	13 408	17 348	-3 940																																				
Skolkortsintäkter	42 567	42 372	194																																				
Övriga intäkter	35 982	30 115	5 867																																				
Intäkter Summa	217 542	277 360	-59 818																																				
Kostnader																																							
Personalkostnader	-37 186	-36 945	-241																																				

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			Regionbuss inkl förstärkning
		-215 366	-221 489
			6 123
			Stadstrafik inkl förstärkning
		-200 263	-210 826
			10 564
			Krösatåg, operatör
		-70 454	-72 546
			2 092
			Krösatåg, övrigt
		-83 771	-78 777
			-4 994
			Västtågen
		-59 011	-60 344
			1 333
			Kust till kust
		-2 079	-3 233
			1 154
			Öpendeln
		-15 621	-15 458
			-163
			Trafikkostnader, färdtjänst
		-98 522	-113 838
			15 316
			Närtrafik
		-3 720	-3 709
			-11
			Riksfärdtjänst
		-1 188	-3 482
			2 294
			Trafikkostnader, sjukresor
		-50 816	-58 271
			7 455
			Övriga kostnader
		-60 843	-61 810
			967
			Kostnader
		-898 840	-940 728
			41 888
			Summa
		-681 298	-663 368
			-17 930
 Prognos	0 tkr	-28 300 tkr 	Prognosen på minus 28 300 tkr baseras bl.a. på bedömning som Sveriges Kommuner och Regioner gjort i sin prognos om att samhället öppnar upp under andra halvåret och att vi då har en återhämtningsfas. Vi har räknat med att återhämtningsfasen börjar i oktober och pågår året ut samt att det dröjer in på nästa år innan vi är tillbaka i ett normalläge. Därför prognostiserar vi ett stort underskott på biljettintäktsidan (-ca 100 mnkr) och vi räknar med ett statsbidrag för intäktsbortfall om ca 30 mnkr. Resterande underskott vägs till viss del upp av överskott pga lägre indexeringar av trafikersättningarna än budgeterat samt visst överskott på färdtjänstresor. Sjukresekostnaderna håller i princip budget, tack vare särskilt budgettillskott för Covid-transporterna.

Aktiviteter	Analys
Handlingsplan för ekonomi i balans	I den allmänna trafiken körs alla turer enligt fastställd tidtabell trots resandeminskning för att inte öka trängseln ombord. Ska trafiken reduceras måste det enligt avtal aviseras till trafikföretagen minst tre månader i förväg, vilket innebär att det blir svårt att ta igen underskottet under det sista tertialet i år utan att göra kraftiga nerdragningar i trafikutbudet. Hur underskottet på biljettintäkter ska hanteras inför 2021 måste bli en fråga i budgetprocessen.

Framgångsfaktorer: Högt resandeunderlag

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Kostnad per resenär - km (serviceresor)	Inte öka mer än index 21,96 kr/km	26,28 kr/km 	Kostnaden per resenärkm ökar då det är en större andel som reser ensamma och samkörningen har därför minskat. Dessutom finns särskilda fordon för transport av smittade som driver upp kostnad/km.
 Skattesubventionsgrad - allmän trafik	60 %	73 % 	Skattesubventionsgraden ökar kraftigt eftersom biljettintäkterna är lägre och kostnaderna är kvar på samma nivåer eller högre än tidigare. Vid samma period förra året var skattesubventionsgraden ca 61 procent.

HÅLLBARHET

Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020

Framgångsfaktorer: Vi är klimatsmarta









Uppdrag/mål: Förnyelsebara energislag av den totala energianvändningen i vår verksamhet ökar under programperioden.

Aktiviteter	Analys
Miljöintroduktion för trafikföretagen inom Serviceresor	Utbildningstillfällen har flyttats fram och planeras senare i vinter.

Uppdrag/mål: Energieffektiviteten ökar i vår verksamhet

Aktiviteter	Analys
Öka energieffektiviteten	Förbättras i och med införande av nya fordon i nytt trafikavtal med start den 15 juni.

Uppdrag/mål: Klimatpåverkan från våra egna transporter minskar

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Tjänsteresor, antal km egen bil (privatbil)	-30 %	-93,2 % 	Ackumulerat värde för T2 2020 är 93 % lägre jämfört med ack T2 2017, d.v.s. målet -30 % uppnås med stor marginal. Coronapandemin har påverkat resultatet, bl.a. ökad användning av Skypemöten.
 Tjänsteresor, antal km poolbil och hyrbil (korttid)	-15 %	0 % 	Inga tjänsteresor med poolbil/hyrbil har genomförts under perioden. Användningen av JLTs egna poolbilar har minskat med 5% jämfört med föregående år.
 Tjänsteresor, antal km inrikesflyg	0 %	0 % 	Inga flygningar har skett under perioden.
 Tjänsteresor, antal km utrikesflyg	0 %	-85 % 	Utrikes flygresor har minskat med 85 % jämfört med samma period 2017. Coronapandemin har påverkat resultatet starkt.

Delårsrapport 2

Tertial 2 2020

Verksamhetsstöd och service

Dnr 2020/85
Miriam Markusson Berg, Direktör
Verksamhetsstöd och service
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning	4
Medborgare och kund	6
Strategiska mål: Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder.....	6
Strategiska mål: Vi skapar värde för kunden	7
Process och produktion	9
Strategiska mål: Säker hälso- och sjukvård, och tandvård.....	9
Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård	9
Strategiska mål: Kostnadseffektiv upphandling	10
Strategiska mål: Vi erbjuder rätt produkter och tjänster.....	11
Lärande och förnyelse	13
Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap.....	13
Medarbetare	15
Strategiska mål: En hälsofrämjande, hållbar och attraktiv arbetsplats	15
Ekonomi	18
Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt.....	18
HÅLLBARHET	21
Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020	21

Bilagor

Bilaga 1: E2007_Ekonomiblanketter_2020_T2

Inledning

Verksamhetsstöd och service ger stöd och service till Region Jönköpings läns verksamheter och länets invånare inom 14 olika områden;



Inom Verksamhetsstöd och service pågår ständiga förbättringar för att förverkliga idén om att ”Vara en trygg och nära samarbetspartner som ger kundnytta genom samverkan, tillgänglighet och kompetens.” Stort engagemang läggs på att skapa enhetlig service, enhetlig prissättning och lika villkor över länets alla delar.

Budgeterade intäkter och anslag uppgår till 1 825 miljoner kronor. Budgetavvikelsen uppgår efter andra tertiet till minus 34,0 miljoner kronor. Prognosen visar ett negativt resultat vid årets slut och förväntas till minus 44,3 miljoner kronor. Coronapandemin har slagit hårt mot våra inköpspriser på skydds- och intensivvårdsutrustning då det varit en svår bristsituation på denna typ av utrustning. I övrigt har Coronapandemins effekter hittills påverkar Verksamhetsstöd och Service områden olika.

Jämfört med motsvarande period föregående år har antalet faktiska årsarbetare ökat med 24,5 personer och uppgår i snitt till 905 årsarbetare. Sjukfrånvaron har från och med mars i snitt ökar med 0,9% jämfört med föregående år.

Några områden har större utmaningar än andra. Område invånarservice – med enheten 1177 Vårdguiden på telefon - har svårt att nå full bemanning på grund av svårigheter att rekrytera sjuksköterskor. Antalet faktiska årsarbetare har i snitt ökat och uppgår nu till 26 årsarbetare. Coronapandemin har medfört att antalet samtal till 1177 Vårdguiden på telefon har ökat och detta har inneburit att medelväntetiden på besvarade samtal har ökat.

Ett annat område med stora utmaningar är område måltid. Att komma till rätta med den negativa budgetavvikelsen inom området är fortfarande en stor utmaning. Handlingsplaner är nu framtagna för vidare arbete. Coronapandemin har medfört att antalet portioner minskat både inom patientkost och restaurangerna. Dessutom har efterfrågan på övriga produkter och tjänster från område måltid minskat kraftigt eller helt uteblivit.

Ett tredje område med nya temporära utmaningar är materialförsörjning som för att kunna säkerställa vården behov av skyddsutrustning under Coronapandemin tvingas ta in utrustning till priser långt över de normala avtalspriserna. Det är bestämt att materialförsörjning tar kostnaden för dessa prisdifferenser och förhoppningsvis kommer ersättning av nationellt avsatta pengar. En annan utmaning är att lagerhålla de ökade volymerna av skyddsutrustning mm. Inom regionfastigheter finns ett stort fokus på att genomföra det omfattande investeringsprogrammet. De pågående fastighetsinvesteringarna har en total budgetram på 2,9 miljarder kronor. De största projekten är nybyggnation av hus D1/D2 vid Länssjukhuset Ryhov samt hus 37 på Höglandssjukhuset Eksjö.

Andra områden inom Verksamhetsstöd och service är i olika utsträckning berörda av Coronapandemin. Område inköp arbetar vidare med anskaffning av de produkter som vården behöver. Det är fortsatt brist inom vissa produktområden exempelvis handskar, IVA/OP produkter mm. För område länstransporters del så har antalet uthyrda bilar i korttidspoolen halverats och antalet sjukresor minskat avsevärt. Område närservice har på kort tid fått ställa om för att tillgodose det ökade antalet uppdrag, både vad gäller nyupprättade Covid-19 avdelningar och att man i större grad efterfrågat vårdnära service tjänster även inom vårdens ordinarie verksamheterna. I detta arbete så ingår även resurser från område måltid. Område HR ställer resurser till förfogande till vården både vad gäller rekrytering och schemaläggning. Område regionfastigheter har investerat i syrgastankar för att klara de ökade volymerna av syrgas.

Måluppfyllelse ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet

	2020-08-31	Andel	2019-08-31	Andel
Antal mätetal som är uppfyllda	0	0%	2	40%
Antal mätetal som är delvis uppfyllda	2	40%	2	40%
Antal mätetal som inte är uppfyllda	3	60%	1	20%
Antal mätetal som mäts	5	100%	5	100%

Utöver dessa 5 regiongemensamma mål så redovisar vi totalt 31 nyckeltal som sammanställts i bilden nedan.



Medborgare och kund

Inom Verksamhetsstöd och service arbetar vi aktivt med kundfokus. Av Region Jönköpings läns 13 grundläggande värderingar fokuserar vi särskilt på kundorientering, snabba reaktioner och samverkan. Dessa tre ingår i våra 4V-Vision, värderingar, verksamhetsidé och verksamhetsmål. En viktig framgångsfaktor för att lyckas är att det finns etablerade forum för dialog med kund.

Strategiska mål: Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder

Framgångsfaktorer: Personcentrerad vård med hög tillgänglighet


Uppdrag/mål: Förbättra tillgängligheten till 1177 vårdguiden på telefon.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Uppföljningsmätt - Nationell mätning (antal samverkande regioner /landsting)		11 —	Fem regioner/landsting samverkar dygnet runt. Övriga 11 regioner/landsting är med i samverkan vardagar kl.07-16 och alla nätter kl.22-07.
VO Invånarservice 1177 - Besvarade samtal inom 9 minuter per månad	75 %	15 % ■	Det försämrade resultatet påverkas av semesterbemanning i kombination med ovanligt höga nivåer av inkommande samtal som tar betydligt längre tid att bedöma på grund av Coronapandemin. Dessutom påverkas resultatet av bemanningen hos våra samverkanspartners. Genomsnittlig svarstid är under 2020 21,5 minuter jämfört med den genomsnittliga svarstiden 2019 som var 16,5 minuter.

Aktiviteter	Analys
Aktivt arbete för att förbättra tillgängligheten på 1177 Vårdguiden på telefon och nå de mål som sätts nationellt och i vår egen verksamhet	Arbete med rekrytering pågår och fem medarbetare har nyanställts. Arbete med individuell schemaplanering för medarbetarna har lett till ökad delaktighet och förbättrad arbetsmiljö vilket lett till att personalomsättningen minskat. Utbildningsdagar för timanställda genomförs för att bibehålla kompetens och resurser i verksamheten. Aktivt arbete med vision och värderings arbete pågår. Samtliga aktiviteter leder till ökad delaktighet och förbättrad arbetsmiljö som leder till att bemanning förbättras i verksamheten. Det leder i sin tur till att vi kommer att nå nationella och egna mål för vår verksamhet.
Undersök förutsättningar att skapa delade tjänster inom Region Jönköpings län.	Sedan starten av vår verksamhet hösten 2013 har vi haft ett antal medarbetare som har haft delade tjänster inom regionen. De har kombinerat 1177-arbetet med skolhälsovård, vårdcentral och mottagning inom slutenvård. Våra erfarenheter av delade tjänster är att det fungerar under en kortare period, men på längre sikt skapar det problem både ur medarbetarnas och chefernas perspektiv. Inom 1177 Vårdguiden på telefon pågår ständig utveckling och innovation av tekniska lösningar, för att bli mer tillgänglig och öka kvaliteten på våra bedömningar. I vår verksamhet finns idag medarbetare som arbetar regelbundet på annan arbetsplats i mindre omfattning, ca 20 procent. Då Coronapandemin just nu upptar stor del av vår arbetstid så har detta arbete inte utvecklats vidare.

Framgångsfaktorer: Vårdnära service

Uppdrag/mål: Arbetsuppgifter som idag till stor del sköts av sjukvårdsutbildad personal ska där det är möjligt, utan ökade kostnader, flyttas över till servicepersonal för rätt använd kompetens


Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Uppföljningsmått - Antal uppdrag i jämförelse med föregående år	1	9 	Antal utökade uppdrag är: Ryhov: Medicinkliniken, OP/IVA, Akutkliniken, Infektionsklinik, Rehab. Eksjö: Medicinkliniken, OP/IVA, Ortopedkliniken. Värnamo: Medicinkliniken.

Aktiviteter	Analys
Skapa personella förutsättningar inom område närservice för att möta kundens behov gällande vårdnära service.	Pågående Coronapandemi har skapat fler möjligheter till vårdnäraservice tjänster då Region Jönköpings län arbetar enligt Rätt använd kompetens (RAK). Detta har inneburit att vi levererat fler vårdnära servicetjänster till Covid-19 avdelningar och till Cohortvård IVA. Utökning av vårdnära servicetjänster på medicinkliniken i Eksjö sker efter sommaren där även måltidshantering ingår. Vårdnära servicetjänster startar upp i hus D1/D2 under november.

Strategiska mål: Vi skapar värde för kunden

Framgångsfaktorer: Kunden har förtroende för våra produkter och tjänster

*Uppdrag/mål: Vi möjliggör för kunden en lägre möbelkostnad genom att nyttja
tillgängliga möbelförråd för regionen*

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Uppföljningsmått - Antal utlevererade möbler från møbelförråd	1	359 	Resultatet är isolerat delår två. Totalt under året har 563 möbler levererats från möbelförrådet. Det visar på att arbetet med att tillgängliggöra møbelförrådet är lyckosamt.

Framgångsfaktorer: Vi arbetar i nära samverkan med kunden


Uppdrag/mål: Samtliga områden har forum för dialog med kunden.

Aktiviteter	Analys
Genomföra kunddialoger regelbundet	Verksamhetsstöd och service har fokus på att alla områden har dialog med kund. Det sker på olika sätt i alla våra områden. Område inköp genomför kundenkäter efter varje utförd upphandling för att få återkoppling på processen. Område miljö genomför miljödialoger med alla verksamheter. Område måltid håller årligen kunddialoger med de kunder som har ett avtal för vårdnäraservice och genomför kostombudsträffar fyra gånger per år för att nämna

Aktiviteter	Analys
	några.

Framgångsfaktorer: Vi har gott bemötande, god service och hög tillgänglighet

Uppdrag/mål: Vi reagerar snabbt på kundens behov och frågor

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Andel områden som stämt av sin kundnöjdhet i sina forum	100 %	64 % 	Under pågående Coronapandemi har inte avstämningar med kund kunnat genomföras full ut.

Aktiviteter	Analys
Vidareutveckla och marknadsföra en väg in för kund via kontaktcenter	En väg in har startat upp och det löper på bra. Kompletterande aktiviteter planeras.

Process och produktion

Välfungerande processer är en förutsättning för att Verksamhetsstöd och service ska lyckas i sitt uppdrag. Produkter och tjänster som vi levererar ska hålla god kvalitet. Vi arbetar med ständiga förbättringar, sätter tydliga mål med handlingsplaner och genomför regelbundna uppföljningar av våra nyckelmått. Två av våra områden är certifierade enligt ISO9001:2015.

Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Välfungerande hjälpmedelsverksamhet

Aktiviteter	Analys
Arbeta för ett gemensamt arbetssätt inom samtliga produktområden	Hjälpmiddelscentralen har en struktur med utsedda förvaltare inom varje process. Dessa har som uppgift att gå igenom sin process minst en gång per år. Man har haft och kommer att ha ett årligt möte då alla processägare och processförvaltare samlas för att tydliggöra roller och uppdrag.
Medverka till god kontroll av förskrivningsmönster och ekonomi/uppföljning inom samtliga områden	Tas löpande upp vid kunddialogerna och kundrådet.
Fortsätta utdelning av kostnadsfria broddar/halkskydd	Detta sker på hösten inför vintern. Avvaktar regionbeslut om genomförande 2020.

Uppdrag/mål: Måltidsverksamhet

Aktiviteter	Analys
Ta fram en måltidspolicy	Arbetet är klart, policyn med tillhörande tillämpningsanvisningar är beslutad och klar.
Översyn av sjukhusköken	Översyn pågår enligt plan och regionstyrelsen beslutade enligt förslag 2 juni. Arbeta med att förbereda och planera för förändringen pågår avseende etapp ett och orterna Värnamo samt Eksjö. Projektplan är framtagen och uppstartsmöte för respektive aktivitet/delmål är genomfört efter semestern. Under året tas förslag till förändring fram avseende Jönköping enligt inriktningsbeslutets etapp två.

Framgångsfaktorer: Samverkan med kommunerna

Uppdrag/mål: Samverkan i styrgrupp för hjälpmedelsverksamheten

Aktiviteter	Analys
Omvärldsbevaka, identifiera utvecklingsfrågor och ta fram handlingsplaner i samverkan	Planeras att starta under hösten.

Strategiska mål: Kostnadseffektiv upphandling

Framgångsfaktorer: Rätt beteende - avtal

Aktiviteter	Analys
Aktiv uppföljning av avtalstrohet utifrån rapporter i Diver	Uppföljning sker kontinuerligt i områdena.

Uppdrag/mål: Upphandlingsavtal som möjliggör inköp av lokalproducerade livsmedel.

Aktiviteter	Analys
Möjliggöra inköp av lokalproducerade livsmedel genom att anpassa upphandlingens storlek	Livsmedelsupphandlingar har delats upp i fem olika områden för att möjliggöra för mindre och lokala leverantörer att lämna anbud.

Uppdrag/mål: Kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor ska gälla

Aktiviteter	Analys
Krav på kollektivavtalsliknande villkor ska användas om det är behövt. Kravet gäller i alla led, även underentreprenörer.	Arbetsrättsliga villkor används i de upphandlingar där det är behövt. Finns idag infört i våra avtalsmallar.

Uppdrag/mål: Personalövertagande och sysselsättningskrav vid upphandling

Aktiviteter	Analys
Krav på personalövertagande och sysselsättningskrav ska finnas med i de upphandlingar där det är relevant	Genomförs om det blir aktuellt.

Uppdrag/mål: Upphandling ska utgå från välfärdens och medborgarnas behov

Aktiviteter	Analys
Upphandling ska utgå från välfärdens och medborgarnas behov	Område inköp planerar upphandlingar utifrån de behov som finns i verksamheterna med utgångspunkt i välfärdens och medborgarnas behov.

Uppdrag/mål: Möjliggöra för små och medelstora aktörer att konkurrera om avtal när det är relevant

Aktiviteter	Analys
Möjliggöra för små och medelstora aktörer att konkurrera om avtal när det är relevant	Område inköp gör det möjligt för små och medelstora aktörer att lämna anbud bl a genom att dela upp upphandlingar som är möjliga att dela upp, i delområden och utvärderar möjligheten att göra egna, lokala upphandlingar i förhållande till nationella ramavtal.


Uppdrag/mål: Definition av områden där innovationsvänlig upphandling ska främjas

Aktiviteter	Analys
Ta fram områden där innovationsvänlig upphandling ska främjas	Arbetet har pausats under april-aug pga arbetet med skyddsutrustning pga pandemi. Målet är att återuppta

Aktiviteter	Analys
	arbetet, bl a i dialog med område miljö, under hösten.

Strategiska mål: Vi erbjuder rätt produkter och tjänster

Framgångsfaktorer: Effektiva, ändamålsenliga, kommunicerade och väl dokumenterade processer

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Andel områden som har dokumenterat i ledningssystemet AM och kommunicerat sina processer (kan vara både inom området och med kunder)	100 %	93 % 	Närmar oss målet och många områden är klara.

Uppdrag/mål: Alla produkter och tjänster som vi levererar har god kvalitet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Uppföljningsmått - Antal försenade avtalsuppgifter		—	Mätning har ej startat på grund av Coronapandemin.

Aktiviteter	Analys
Alla områden ska redovisa mål och eventuella handlingsplaner för god kvalitet	<p>Arbete pågår inom alla områden och nedan är några exempel:</p> <p>Invånarservice</p> <p>Verksamheten arbetar efter strukturerade arbetssätt och har kvalitetsuppföljning gällande samtalsteknik/samtalsprocessen. 1177 Vårdguiden på telefon har ett kvalitetshjul där även uppföljning av dokumentation och samtalsstatistik följs upp. Avvikelse/synpunkter går alltid igenom och tas upp på Arbetsplatsträffarna för att lära.</p> <p>Regionfastigheter</p> <p>Regionfastigheter levererar god kvalitet genom att minimera avbrott i fastigheternas tekniska försörjningssystem som kan drabba hyresgäst/kund. Mål är mindre än totalt 5 avbrott på våra 3 sjukhus under ett år. Avbrott /störning rapporteras in av driftchefer som skapar presentationsbild i PowerPoint för erfarenhets och kunskapsutbyte.</p>

Uppdrag/mål: Vi har en väl fungerande samverkan kring kris och beredskapsfrågor med tydlig ansvarsfördelning

Aktiviteter	Analys
Fastställa ansvar och uppdrag i samband med kris och beredskapsfrågor	Det fortsatta arbetet kommer att dra nytta av de erfarenheter vi fått under Coronapandemin.

Uppdrag/mål: Arealen hårdgjord yta i samband med exempelvis planering av trafik, byggnation och parkeringsplatser minimeras

Aktiviteter	Analys
Översyn av fastighetsplaner samt byggplaner ska genomföras avseende hårdgjord yta.	Översyn har genomförts av de hårdgjorda ytorna på Länsjukhuset Ryhov.

Uppdrag/mål: En kraftfull satsning på solenergi görs på Regions Jönköpings läns fastigheter.

Aktiviteter	Analys
Arbeta vidare utifrån framtagen plan för solenergi	Montering av solceller och inkopplingar pågår på fastigheter enligt plan mot slutet. De första levererar energi och de sista planeras för att kunna tas i drift senare i höst. Förslag på ytterligare solcellsetableringar har tagits fram till kommande hållbarhetsprogram. Arbete med system för energimätning och energiskatt för vår energiproduktion/energiförbrukning pågår.

Uppdrag/mål: Användning av plaster minskas genom att byta ut plastartiklar mot produkter som är biologiskt nedbrytbara samt undvika engångsmaterial när detta är möjligt.

Aktiviteter	Analys
Analys över vilka plastprodukter som kan ersättas av annat material genomförs inför varje upphandling	Arbete med att lägga in en modell för att kunna göra analys av upphandlingsstrategin pågår.

Lärande och förnyelse

Med start våren 2020 skulle vi genomföra workshops för samtliga medarbetare kring mångfald och integration, med syfte att bli ”den bästa arbetsplatsen”. Dessa workshoppar har skjutits på framtiden med anledning av Coronapandemin. Det har också planerats att genomföra tre olika utbildningar med medel från omställningsfonden: teamledarutbildning, framtida ledare och ny som chef. Även dessa har skjutits på framtiden. Områdena arbetar aktivt med omvärldsbevakning. Flera aktiviteter har dock får ställas in under våren med anledning av Coronapandemin

Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap

Framgångsfaktorer: Lärande i vardagen

Aktiviteter	Analys
Alla områden ska ha en uppdaterad kompetensförsörjningsplan.	Alla områden ska uppdatera befintlig kompetensförsörjningsplan under året och en del områden har startat det arbetet.

Uppdrag/mål: Vi arbetar i varje område med aktiv omvärldsbevakning/ benchmarking

Aktiviteter	Analys
Analys kopplat till våra förutsättningar ska genomföras utifrån utförd omvärldsbevakning/benchmarking	Arbete pågår inom olika område, nedan några exempel: Invånarservice Genom att delta på Enghousedagarna får Kontaktcenter inspiration och vetskap om vad som händer inom utvecklingen av system för Kontaktcenter och arbetssätt. 1177 Vårdguiden på telefon har chefs och verksamhetsforum mellan alla 1177 regioner där erfarenheter utbyts. Utbildnings/Katalogansvariga deltar nationellt i att ta fram den nya plattformen för 1177. Inköp Benchmarking och aktiv dialog med bl a övriga regioner i olika delar av vårt arbete såsom leverantörsuppföljning, avtalsuppföljning, CSR-arbete etc. Hjälpmedelsförsörjning Arbetsgruppen via hjälpmedelschefsnätverket har tagit fram ett förslag på statistik omkring hjälpmedelsverksamhet statistik av vissa traditionella hjälpmedel detta samlas nu in och redovisas i Kolada. Det pågår också arbete i flera arbetsgrupper i hjälpmedelschefsnätverket som gör att vi lär av varandra.

Uppdrag/mål: Lära av goda exempel för att främja vår utveckling tillsammans med våra kunder genom att kontinuerligt återföra erfarenheter från omvärlden.

Framgångsfaktorer: Forskningsarbete inom relevanta områden

Aktiviteter	Analys
UE: Vårdbyggnadsforskning som skapar evidens för lokalutformning utförs enligt plan	Slutrapporten för konceptprogrammet <i>Högteknologiska vårdmiljöer</i> publicerades på PTS Portal (https://ptsforum.se/forskning/) i juni. Projektet anses därmed vara avslutat. Uppstarten med projektet DOAEL som Regionfastigheter

Aktiviteter	Analys
	<p>genomför tillsammans med Tekniska högskolan, Jönköpings University har försenats på grund av Coronapandemin med ca en månad. Bedömning är dock att detta inte påverkar slutleveransen nämnvärt. Nytt avstämningsmöte i oktober. Syftet med studien är att fånga och validera mänsklig fysiologisk och psykologiska reaktioner i realtid och att förbereda kunskapsöverföring av digital utvärdering av belysningsupplevelser. Erfarenheterna ska sedermera skapa möjlighet för att appliceras på hälso- och sjukvårdslokaler vad gäller belysningsstyrning.</p>

Medarbetare

Efter att ha haft en nedåtgående trend när det gäller sjukfrånvaro har den vänt uppåt med anledning av Coronapandemin. Andelen sjuka ökar, och många av våra yrkeskategorier har inte möjlighet att arbeta hemifrån varför de sjukskriver sig även vid lindriga förkylningssymptom. Områdena har dock fortsatt stort fokus på att komma tillrätta med långtidssjukfrånvaro och upprepad korttidsfrånvaro som inte har sin grund i Corona. Uppdatering av områdenas kompetensförsörjningsplaner pågår. Hög belastning under våren och nyanställningar under första halvåret har gjort att en del medarbetarsamtal skjutits på till hösten. Kompetensutvecklingsplan görs normalt i samband med medarbetarsamtalen och här finns skillnad i måluppfyllelse som beror på att man har missat att registrera kompetensutvecklingen i Heroma. Områdena har fortsatt fokus på att erbjuda medarbetare heltidsanställning och bedömningen är att vi når målet utifrån att deltidsarbete ska vara frivilligt.

Strategiska mål: En hälsofrämjande, hållbar och attraktiv arbetsplats



Framgångsfaktorer: Attrahera och rekrytera

Uppdrag/mål: Attrahera nya medarbetare



Aktiviteter	Analys
Marknadsföring genom deltagande på jobbmässor (t ex teknikmessa, lokala jobbmässor på orten - eller tillsammans med regionen vid större event som t ex Dreamhack.)	Genomförs av den regioncentrala Kompetensförsörjningsenheten. En del områden inom Verksamhetsstöd och service deltar i yrkesspecifika mässor och event vid behov och där det kan ge effekt.
Samtliga rekryteringsprocesser ska ha sin utgångspunkt i kompetensbaserad rekrytering	Samtliga områden arbetar med tydliga kompetensprofiler utifrån kompetensbaserad rekrytering vid rekrytering av medarbetare. Samtliga chefer ska genomgå utbildning i kompetensbaserad rekrytering och följa Region Jönköpings läns rekryteringsprocess.

Framgångsfaktorer: Kompetenta och engagerade medarbetare

Uppdrag/mål: Kompetensplanering och rätt använd kompetens

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Kompetensutvecklingsplan	90 %	79 % 	Kompetensutveckling genomförs i samband med medarbetarsamtal men vi ser brister gällande registrering av kompetensutvecklingsplanen i Heroma.

Framgångsfaktorer: Hälsa, delaktighet och likabehandling

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Personalhälsa - sjukfrånvaro	5,4 %	6,7 % 	Sjukfrånvaron har ökat med anledning av Corona då de flesta av yrkesgrupperna måste sjukskriva sig vid förkylningssymptom. Trenden över tid liknar dock den under 2019.

Aktiviteter	Analys
Varje område ska analysera och vid behov redovisa åtgärder för att minska sjukfrånvaron	Detta görs inom respektive område och följs upp vid tertialuppföljningar med ledningen inom Verksamhetsstöd och service.
Varje chef ansvarar för att skapa hälsofrämjande arbetsplats för sin verksamhet	<p>Pågår på olika sätt, nedan några exempel</p> <p>Närservice</p> <p>I Värnamo fortsätter hälsoinspiratorerna att varje vecka att hålla i ett avslappningspass som alterneras med lättare rörelseövningar, tidsåtgång 15 min. "Stärk dig själv" är en utbildning som vi använder oss utav under ledning av AME. Medarbetare får tips och idéer om hur de själva kan förbättra sin hälsa genom träning och kost. Vidare arbetar vi nu med att riskbedöma fysiskt svåra arbetsuppgifter inom vaktmästeriet och påbörjar även arbetet inom städverksamheten nu i vår.</p> <p>Regionfastigheter</p> <p>Samtal för att skapa hälsofrämjande arbetsplatser genomförs kontinuerligt på utvecklingsdagar, ledningsmöten, APT och i den dagliga styrningen.</p> <p>Invånarservice</p> <p>Stående punkt på APT där man t.ex. diskuterar arbetsmiljön och de frågor som medarbetarna önskar tala om (Laget runt). Arbetsmiljö ronder utförs årligen. Vi arbetar med individuell kompetensutvecklingsplan, medarbetarsamtal (individuellt eller i grupp), minidialog/upplevelsemätning, uppmuntrar till pausgymna mm.</p> <p>Vi har haft utbildningsdagar för timanställd personal där arbetsmiljö och trivsel på arbetsplatsen har lyfts upp i dialog.</p>



Uppdrag/mål: Systematiskt arbetsmiljöarbete

Aktiviteter	Analys
Arbete med resultat från medarbetarundersökning	Pågår enligt plan med extra fokus på kränkande särbehandling och hot och våld.
Chefsdag med fokus på interkulturellt ledarskap och integration på arbetsplatsen	Chefsdag är planerad under november månad. Tema för i år är samverkan och planering pågår.
Föräldralediga och sjukskrivna medarbetare bjuds in till APT och andra aktiviteter under sin frånvaro	Genomförs där det är aktuellt.

Uppdrag/mål: Aktiv och likvärdig rehabilitering

Aktiviteter	Analys
Alla områden ska erbjuda sina medarbetare en aktiv och likvärdig rehabilitering	Hanteras enligt Region Jönköpings rehabiliteringsprocess och med stöd av HR-funktionen.

Uppdrag/mål: Medarbetarskap och delaktighet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Medarbetarsamtal	90 %	85 % 	Hög belastning under våren och nyanställningar under första halvåret har gjort att en del medarbetarsamtal skjutits till hösten.


Framgångsfaktorer: Chef- och ledarskap

Aktiviteter	Analys
Utvecklande aktiviteter såsom t.ex temadagar för våra chefer ska tas fram	Pågår bland annat med planering av chefsdag.

Uppdrag/mål: Ett stärkt- chef och ledarskap

Aktiviteter	Analys
Chefer och ledare ska delta i chefs-/ledarutvecklingsprogram och chefsutbildningar.	Chefer och framtida chefer inom Verksamhetsstöd och service deltar i regiongemensamma chefsutbildningar vid behov. Utöver det har Verksamhetsstöd och service planerat utbildningar internt: Ny som chef, Framtida chef och Teamledarskap. Dessa finansieras med medel från omställningsfonden, men har fått skjutas på framtiden med anledning av Coronapandemin.

Framgångsfaktorer: Våra medarbetare känner till och arbetar utifrån vår vision, verksamhetsidé, värderingar och mål

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Andel områden/enheter har framtagna handlingsplaner gällande våra 4V	100 %	100 % 	Alla områden har handlingsplaner utifrån våra 4V, vision, verksamhetsidé, verksamhetsmål och värderingar.

Aktiviteter	Analys
Varje chef ansvarar för att omsätta våra 4V (Vision, värderingar, verksamhetsidé och verksamhetsmål)	Arbete pågår inom alla områden.

Ekonomi

Verksamhetsstöd och service resultat efter åtta månader är -34 mnkr vilket är ett betydligt större underskott jämfört med tidigare månader under året. Anledningen är att område materialförsörjning gjort en prisjustering på -45,7 mnkr i augusti. Denna negativa budgetavvikelse beror på Coronapandemin och är temporär under 2020.

Ett område som dras med underskott är område måltid. Coronapandemin har förstärkt underskottsproblematiken med minskad efterfråga av antal sålda portioner både på patient- och restaurangsidan och att takten i det planerade förändringsarbetet minskar.





Övriga områden inom Verksamhetsstöd och service visar positiva budgetavvikelser.

Coronapandemin har haft ekonomiska effekter på flera områden. Materialförsörjning och läkemedelsförsörjning har betydligt högre lagervärde än innan pandemin. För närservice del så har efterfrågan från vården på mer vårdnära servicetjänster (VNS) ökat i och med pandemin. För de flesta övriga områdena har efterfrågan minskat.

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet


Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Ekonomi i balans	0 tkr	-33 985 tkr 	<p>Område materialförsörjningen har en avvikelse mot budget på -46,2 mnkr till och med augusti. För att vården inte ska drabbas av fördyringar beroende på de höga inköpspriserna under Coronapandemin har lagervärdena på skyddsutrustning skrivits ner till ordinarie avtalspris från och med augusti..</p> <p>Område måltid har en fortsatt negativ trend och har en budgetavvikelse på -10,2 mnkr till och med augusti. Effekten av Coronapandemin har givit en betydande intäktsminskning.</p> <p>Område invånarservice har ett överskott på 3,1 mnkr vilket beror på att det fortsatt varit svårt att nå upp till planerad bemanning.</p> <p>Område regionfastigheter har ett överskott på 6,6 mnkr främstom beror på att aktiveringen av pågående projekt är försenad.</p> <p>Område länstransporter har ett överskott på 2,1 mnkr vilket till en del beror på att återköpsvärdet för sålda bilar är bättre än förväntat. Uthyrningen av korttidspoolbilar har halverats och sjukresorna har minskat som en effekt av Coronapandemin. Områdets sjukreseverksamhet upphör från och med 1 september.</p>
 Prognos	0 tkr	-44 300 tkr 	<p>Helårsprognosen för Verksamhetsstöd och service visar ett resultat på -44,3 mnkr.</p> <p>Område materialförsörjnings prognos visar på ett underskott på -46,0 mnkr. Av detta underskott kan 45,6 mnkr direkt förklaras av den Coronapandemirelaterade nedskrivning av lagervärdet som gjorts i augusti.</p> <p>Område måltid förväntas få ett större minusresultat, -14,0 mnkr. Trenden är att patientportionerna minskar och i och med pandemin så förstärks minskningen på samtlig</p>

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			<p>försäljning.</p> <p>Område invånarservice prognos förväntas uppgå till 4,4 mnkr varav större delen avser 1177 Vårdguiden på telefon. Problemet att rekrytera upp personalstyrkan kvarstår till stor del ännu, dock har det varit lite lättare att rekrytera under pandemin.</p> <p>Sjukhusstöd helårsprognos visar på 3,3 mnkr. Det förväntade överskottet för lokal samordning är 1,8 mnkr och för Servicecenter 1,3 mnkr.</p> <p>Område länstransporters helårsprognos visar 1,8 mnkr. Den enda delen av denna verksamhet som prognostiserat visar ett större överskott för 2020 är långtidspoolen och beror på att återköpsvärdet för sålda bilar varit större än förväntat.</p> <p>Övriga områden har tillsammans ett prognostiserat resultat på 6,2 mnkr.</p>

Aktiviteter	Analys
Handlingsplan för ekonomi i balans	<p>Område måltid har tagit fram en handlingsplan som innebär att mer mat ska tillagas i Eksjö och sedan transporteras till Värnamo. Man håller också på att genomlysa arbetssättet i Jönköping.</p> <p>Det stora underskott som drabbat område materialförsörjning är av engångskaraktär och detta underskott kan täckas upp av statligt avsatta medel.</p>

Uppdrag/mål: Lokalförsörjning

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Regionfastigheter - Vakansgrad, andel tomställda lokaler %	2 %	2,6 % 	Vakansgraden har ökat i Eksjö i och med inflyttning i hus 37. Tomställda lokaler utöver detta främst i Nässjö, Tranås och Gislaved.

Aktiviteter	Analys
Aktivt arbete med fastighetsutvecklingsplaner som stäms av varje tertial	Arbete med fastighetsutvecklingsplaner för ett av våra tre sjukhus pågår (Värnamo). Inväntar statusuppdatering av byggnadsdelar.
Aktivt arbete med lokalförsörjningsplaner som stäms av varje tertial	<p>Värnamo sjukhus, utkast på lokalförsörjningsplan presenterad.</p> <p>Högländssjukhuset Eksjö, Utkast på uppdaterad lokalförsörjningsplan finns.</p> <p>Länssjukhuset Ryhov, Uppdatering av befintlig plan ej påbörjad.</p>

Framgångsfaktorer: Utrymme för utveckling

Aktiviteter	Analys
Varje område genomför SWOT- analys av sin verksamhet	Arbete har startat i de flesta områden.

Framgångsfaktorer: Väl utvecklad finansieringsmodell

Aktiviteter	Analys
Konsekvensbedömning av lagd finansieringsmodell	Konsekvensbedömning sker löpande för varje område. Inför varje budgetår analyseras modeller för prissättning där målet är att verksamheterna inom givna uppdrag ska kunna ha en ekonomi i balans, leverera det som kunderna förväntar samt ha ett utrymme för att kunna vidareutveckla sina processer. Anpassningar av bemanning och övriga kostnader görs löpande för att säkra en kostnadseffektiv verksamhet.

HÅLLBARHET

Av de 17 mål/mätetal som följs upp tertialvis, visar resultatet efter åtta månader att åtta av målen uppnås, två klassas gula och 7 klassas röda.

Tjänsteresor: Coronapandemin har medfört att tjänsteresor har minskat kraftigt under perioden, bl.a. till följd av ökad användning av digitala möten. Mål som rör privatbil, poolbil/hyrbil och utrikes flyg har uppnåtts. Område Inköp och Regionfastigheter har under T1 flugit till Umeå och Luleå vilket är orsaken till att mätetalet inrikes flyg är rött.

Andel fordon som uppfyller drivmedelsstrategin (el/biogas/hvo/etanol eller laddhybrid) uppfyller heller inte målvärdet (utfall 60 % och målvärde 85 %). Utbyggnad av laddinfrastruktur inleds i november vilket kommer att möjliggöra fler inköp av elfordon.

Fastigheter: Användningen av både el och värme minskar och prognosen för 2020 är totalt 157 kWh/m² vilket uppfyller målvärdet 160 kWh/m². Målvärdet för el uppfylls inte men de uppsatta solcellsanläggningarna kommer att minska mängden köpt el under tertial 3.

Efter en negativ trend kan en liten ökning av andelen A- och B-klassade byggprodukter vid ny/ombyggnation konstateras jämfört med T1 2020.

Livsmedel: Målsättningar kring minskat matsvinn uppnås varken inom restauranger eller för patientmåltider. Målet för restauranger bedöms inte kunna nås p.g.a. att mätmetoden ändrats sedan 2017. Arbeta pågår med att förbättra resultatet beträffande matsvinn från patientmåltider.

Målen som rör inköp av svenska livsmedel samt MSC-märkt fisk och skaldjur uppnås. Andel ekologiska livsmedel uppnås nästan (utfall 55 % och målet är 60 %). Målet (100 %) för andel kaffe, te och kakao med sociala och etiska krav uppnås inte (utfall 90 %). Resultatet har minskat sex procentenheter jämfört med tertial 1 vilket bedöms bero på leverantörernas sortimentsförändringar på grund av Coronapandemin.





Område måltid har tagit fram ett nytt regiongemensamt utbud för hälsofika. Det nya sortimentet lanserades i juni och kommer användas fullt ut under T3.

Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020

Framgångsfaktorer: Vi är klimatsmarta










Aktiviteter	Analys
Vi ska öka trafiksäkerheten i våra interna och upphandlade transporter genom att följa upp och utveckla trafiksäkerhetsarbetet.	Krav är ställda i transportupphandlingar. Vid avtalsuppföljning ställs frågan om och på vilket sätt kravet på Trafiksäkerhetsplan följs. 2.2.3.4.1. Trafiksäkerhetsplan Leverantören ska vid kontrakts start ha ett ledningssystem som främjar en bättre trafiksäkerhet. Systemet ska omfatta den verksamhet som utför transporterna och ska minst inkludera följande delar: - en införd policy som omfattar trafiksäkerhet- en införd policy rörande droger, alkohol och medicin samt rutiner för att hantera alkoholdrog- och medicineringsproblematik, -rutiner för att säkerställa att alla förare som omfattas av uppdraget har rätt behörighet för de fordon och den trafik som utförs- rutiner för att säkerställa att alla förare som omfattas avtalet är införstådda med vad avtalet innebär- rutiner för övriga faktorer för trafiksäkerhet såsom: användning av mobiltelefon, arbetstider, kör- och vilotider, användning av bilbälte.
Genomföra analys för klimatanpassning	Under september ska sista workshopen genomföras för att kunna slutföra riskbedömning. Workshopen kommer handla om patientsäkerhet i ett förändrat klimat.





Uppdrag/mål: Energieffektiviteten ökar i vår verksamhet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Levererad energi elförbrukning	75 kWh/m ²	76,4 kWh/m ² 	Total prognos för årsförbrukningen av el och värme är 157,12 kWh, att jämföra med målvärde totalt 160 kWh. Viss osäkerhet finns på grund av driftsättning av hus 37 i Eksjö, där vi ännu inte sett full effekt. Under hösten kommer de uppsatta solcellsanläggningarna att ge positiv effekt för köpt energi.
 Levererad energi värmeförbrukning	85 kWh/m ²	80,7 kWh/m ² 	Total prognos för årsförbrukningen av el och värme är 157,12 kWh, mot målvärde totalt 160 kWh. Den totala värmeförbrukningen uppnår målet.

Aktiviteter	Analys
Energironder ska genomföras regelbundet enligt fastställt plan i samtliga verksamheter i organisationen.	Genomförs enligt plan.
Nya byggnader ska vara nära-noll-energihus för levererad energi.	I alla nybyggnationer och ombyggnationer eftersträvas optimala energilösningar och de nybyggnationer projekteras som nära-noll-energihus.

Uppdrag/mål: Klimatpåverkan från våra egna transporter minskar





Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Koldioxidutsläpp från arbetspendling	0,93 ton/anställd	0,9 ton/anställd 	Vår klimatpåverkan från arbetspendling har minskat med 15 % per person sedan 2016, vilket uppfyller målvärdet.
 Tjänsteresor, antal km egen bil (privatbil)	-30 %	-48,7 % 	Accumulerat värde för tertial 2 år 2020 är 49 % lägre än tertial 2 år 2017, vilket innebär att målet -30 % uppnås med marginal. Coronapandemin har påverkat resultatet, bland annat genom ökad användning av resfria möten.
 Tjänsteresor, antal km poolbil och hyrbil (korttid)	-15 %	-23,6 % 	Tjänsteresor med poolbil/hyrbil har minskat jämfört med 2017 (-24 %) och målvärdet (-15 %) har uppnåtts med marginal. Coronapandemin har påverkat resultatet, bland annat genom ökad användning av resfria möten.
 Koldioxidutsläpp från tjänsteresor	0,115 ton/anställd		Minskad klimatpåverkan från våra tjänsteresor med ca 2 procent under 2019. Fortsatta minskningar i tjänsteresande med flyg, såväl inrikes som utrikes. Utsläpp från tjänsteresande med bil ökar något mellan åren.
 Andel fordon som lever upp till Region Jönköpings läns drivmedelsstrategi	85 %	60 % 	Eftersom laddinfrastruktur för elbilar delvis saknas och möjligheten att tanka biogas är begränsad inom vissa delar av Jönköpings län ges dispenser för elhybrider, vilket inte är i linje med drivmedelsstrategin. I november 2020 inleds en utbyggnad av laddinfrastruktur och parkeringsplatser för laddning för cirka hälften av Region Jönköpings läns verksamhetsbilar och poolbilar. Denna laddinfrastruktur beräknas vara klar sommaren 2021 och andelen fordon som lever upp till drivmedelsstrategin kommer därmed successivt att öka. För närvarande ersätts äldre etanolbilar i stor utsträckning vilket också bidrar till att andelen fordon som lever upp till drivmedelsstrategin inte ökar.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Tjänsteresor, antal km inrikesflyg	0 %	20 % 	Område Inköp och Regionfastigheter har under våren flugit till Umeå och Luleå vilket är orsaken till att mätetalet är rött. Att flyga till dessa destinationer ligger dock i linje med de rekommendationer som finns.
 Tjänsteresor, antal km utrikesflyg	0 %	-84 % 	Utrikes flygresor har minskat med 84 % jämfört med samma period 2017. Coronapandemin har påverkat resultatet starkt.

Aktiviteter	Analys
Inköp och tankning i enlighet med drivmedelsstrategi	Eftersom laddinfrastruktur för elbilar delvis saknas och möjligheten att tanka biogas är begränsad inom vissa delar av länet ges dispenser för elhybrider, vilket inte är i linje med drivmedelsstrategin. Vissa befintliga leasingavtal kommer att förlängas i avvaktan på utbyggnad av laddinfrastruktur (utbyggnad planeras nov 2020-sommaren 2021) för att så långt som möjligt följa drivmedelsstrategin. Uppföljning av att rätt bränsle tankas sker årsvis vilket innebär att utfall saknas för T2
Laddstolpar till elbilar för besökande och personal ska i samarbete med el-nätägaren byggas ut vid våra fastigheter.	Beslut om ny laddinfrastruktur och laddpunkter togs 3 december 2019 i regionfullmäktige (146 laddpunkter vid de tre sjukhusen och 36 laddpunkter vid andra verksamheter). Byggnation/installation inleds enligt plan i november 2020 och beräknas vara klar sommaren 2021.
Arbeta med hållbart resande.	Aktivt arbete pågår på flera håll för att främja resfria möten och för att kommunicera riktlinjerna för möten och resor. Coronapandemin har bidragit till ett snabbare genomförande.
Översyn av parkeringsavgifter (handlingsplan reseanalys)	Förslag på parkeringsavgift är presenterat.
Säkra cykelförvaringsplats med cykelservice (handlingsplan reseanalys)	Uppförandet av cykelförvaringsplatser med cykelservice enligt beslut färdigställda på regionens fastigheter.
Försörja med fler ladd-P-platser (handlingsplan reseanalys)	Ingår i åtgärden om utbyggnad av laddinfrastruktur. Byggnation/installation planeras inledas i november 2020 och beräknas vara klar sommaren 2021.
Genomföra informationskampanjer (handlingsplan reseanalys)	Ingen kampanj är hittills inplanerad.
Fysiska åtgärder för ökad cykling (handlingsplan reseanalys)	Några få cykelparkeringar är ännu inte klara men beräknas bli klara under våren. Även möjlighet till däckpumpning finns numera vid de större cykelparkeringarna. Diskussion har förts med Jönköpings kommun om att tillhandahålla sopsaltade cykelvägar upp till Ryhov men det kan bli aktuellt först till vintern 20/21.
Översyn av bilbokningssystem (handlingsplan reseanalys)	Målet är att upphandla ett nytt system under 2021. Det nya systemet bör innehålla en effektivare nyckelhantering, samåkningsfunktioner, elektronisk körjournal och effektiv administration av fordon med tillhörande statistikfunktion. Möten med fem leverantörer är gjorda. Utvärdering var tänkt att ske under tertial 1, 2020, men med tanke på rådande situation gällande Corona skjuts detta något framåt.

Framgångsfaktorer: Vi använder våra resurser klokt

Uppdrag/mål: Vår material- och livsmedelsförsörjning bidrar till ett hållbart samhälle.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Matsvinn per restaurangportion	-10 %	39 % 	Matsvinn per restaurangportion har minskat jämfört med T1 och uppgår nu till 75 g per portion, bl.a. tack vare den portionering som nu sker i restaurangerna som en följd av Coronapandemin. Arbete pågår med att utveckla kommunikationen med matgästerna för att underlätta rätt beteenden. Måltid Jönköping har fr.o.m. T1 med tallrikssvinn i mätningarna (i enlighet med regiongemensam mätmetod) vilket gör att matsvinnet ökat med 39 % jämfört med basåret 2017. Detta gör att målet -10 % jämfört med basåret 2017 inte bedöms kunna nås p.g.a. att mätmetoden ändrats sedan 2017.
 Matsvinn per patientportion	-10 %	12,2 % 	Matsvinnet uppgår till 128 g per portion, vilket är 25 g över målvärdet 103 g/portion. Den främsta orsaken tros vara Coronapandemin med fler svårt sjuka patienter (med minskad matlust), förändrat antal öppna vårdavdelningar och svårigheter att prognostisera antal patienter. Målet uppnås dock i Värnamo där enheten har arbetat med dialoger med vården och att minska produktionssvinn i den egna verksamheten. Eksjö ser en problematik kring överbeställning från vårdens sida som resulterar i orörda matbrickor, vilket innebär matsvinn. I mars månad har enportionslådor med längre hållbarhet lanserats till vården i Eksjö, dessa är tänkta att användas som buffert om behovet skulle överstiga prognosen vilket bedöms minska risken för överbeställningar "för säkerhets skull". Övergång till den fasta 15-rättersmenyn bedöms minska matsvinnet genom att underlätta för patienten att hitta mat som hen tycker om. I kommande hållbarhetsprogram planeras vårdenheterna få ett tydligare ansvar för att medverka i arbetet med att minska matsvinnet. Det finns fortfarande osäkerheter i mätmetoden vilket försvårar uppföljningen (bl.a. att olika stora portioner serveras och menyvariationer under mätveckorna).

Aktiviteter	Analys
Mätning av matavfall och åtgärder för minskning av matsvinnet	Mätningar av matsvinnet sker sex gånger per år och aktiviteter kopplade till dessa tas fram kontinuerligt.
Användning av engångsmaterial ska utredas	Statistik för respektive klink utifrån produkterna i "Handbok för klokare materialval" har tagits fram och ska användas för att kartlägga de som förbrukar relevanta produkter mest. För att möjliggöra materialval med lägre miljöpåverkan görs en marknadsanalys inför kommande upphandling av hygienpapper och plast. Detta är i sammanhanget en strategiskt viktig upphandling.
Utveckla metoder och arbetssätt för uppföljning av miljökrav	En ny modell för att tidigare i upphandlingsprocessen kunna sätta en strategi för miljökrav har tagits fram. Strategin ska lyfta effekterna och eventuella ekonomiska konsekvenser av

Aktiviteter	Analys
	ställda miljökrav. Rutin finns för uppföljning av hållbarhetskrav för avtalade produkter. Pågående förbättringsarbete sker i samverkan mellan område miljö och område inköp.
Vara aktiva och medverka i utvecklingen av det nationella samarbetet (CSR)	Arbete pågår enligt plan tillsammans med sydöstra sjukvårdsregionen.
Minska användningen av buteljerat vatten.	Område måltid har en liten andel buteljerat vatten. På patientsidan finns Vichyvatten att beställa av medicinska skäl. Kolsyrat vatten på flaska efterfrågas av vårdavdelningarna/patienterna och är en viktig del för att främja aptiten. I restaurangerna används inte buteljerat vatten utan vatten på tappkran tillhandahålls. Vår butik på Högländet säljer buteljerat vatten då det efterfrågas av kund. Inom intern service tappas vatten upp på kanna/flaska då det är möjligt, i undantagsfall skickas buteljerat vatten med beställningen om det har beställts av kund.

Framgångsfaktorer: Vi är socialt hållbara

Aktiviteter	Analys
Grönstrukturplan Eksjö och Värnamo	Arbetet med grönstrukturplaner för Värnamo sjukhus och Högländssjukhuset Eksjö pågår.

Uppdrag/mål: Vi arbetar för tillit och förtroende hos invånare, samarbetspartners och inom organisationen.

Aktiviteter	Analys
Hållbarhetsutbildning via webb med fokus på vad medarbetare kan göra	Miljödelen av denna hållbarhetsutbildning har tagits fram och den genomförs av alla nyanställda.

Uppdrag/mål: Mångfald; verksamheten och arbetsplatsen präglas av mångfald.

Aktiviteter	Analys
Inga hinder läggs för mångfald, kompetens är styrande.	Alla områden arbetar utifrån detta, chef ansvarar.

Uppdrag/mål: Likabehandling; verksamheten och arbetsplatsen präglas av likabehandling



Aktiviteter	Analys
Verksamheten och arbetsplatsen ska präglas av likabehandling.	Alla områden arbetar utifrån detta, chef ansvarar.

Uppdrag/mål: Integration

Aktiviteter	Analys
Sociala aspekter beaktas i samtliga omfattande byggprojekt	I våra större investeringsprojekt har våra upphandlade entreprenörer egna program för att beakta sociala aspekter.



Framgångsfaktorer: Vi bidrar till en sund livsmiljö









Uppdrag/mål: Vi arbetar strukturerat med att minska negativ påverkan från kemikalier i produkter och varor utifrån en tydlig kemikaliestrategi.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel A- och B-klassade byggmaterial vid om- och nybyggnation.	80 %	62,7 % 	Efter en negativ trend tertial 3 år 2019 och tertial 1 år 2020 kan en liten ökning av andelen A- och B-klassade produkter konstateras jämfört med tertial 1 år 2020. Resultatet för tertial 2 är 62,7 % men det uppfyller inte målet 80 %. I byggnader med extra mycket avancerad teknik kan det vara svårare att hitta A-och B-klassade alternativ.

Aktiviteter	Analys
Utveckla strategier, mål och arbete med att minimera mängden hormonstörande ämnen i upphandlade varor	Pågår enligt plan. Hormonstörande ämnen är med i vår kemikaliestrategi och krav ställs i prioriterade upphandlingar.
Genomföra projektet giftfri sjukvård för barn för att säkerställa en kemikaliesäkrad miljö	<p>Del 1 – Leksaker</p> <ul style="list-style-type: none"> Fr.o.m. september 2020 kommer Region Jönköpings läns verksamheter kunna avropa belöningsleksaker från SKI:s ramavtal. Avtal för övriga leksaker finns sedan tidigare. Guiden för rensning av leksaker är uppdaterad och publicerad. <p>Del 2 - Sjukvårdsmaterial</p> <ul style="list-style-type: none"> Planerad slutrapportering av projektet för sydöstra sjukvårdsledningen den 8 april 2020 har skjutits till hösten på grund av Coronapandemi, men presentationsmaterial är klart. Plan finns för produkter som skulle kunna innehålla farliga ämnen. Vi arbetar fram presentationsmaterial för verksamheterna.
Ha en bra kännedom om de mjukgörare som ingår i plastprodukter som används inom sjukvården	Pågår enligt plan. Information samlas in i samband med avtalsuppföljningar.





Uppdrag/mål: Vi väljer i första hand ekologiska livsmedel som uppfyller svenska krav avseende djurhållning och övriga livsmedelskrav. I andra hand väljer vi livsmedel som uppfyller svenska krav avseende djurhållning och övrig livsmedelskrav. I tredje hand väljer vi ekologiska livsmedel.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel svenskproducerat oberett kött, mjölk och ägg	95 %	96,9 % 	Målnivån (95%) för andel svenskproducerat kött, mjölk och ägg nås under tertial 2 2020 med ett resultat på 97 %. Resultatet visar en marginell minskning sedan 2019. Att leverantörerna har minskat sitt utbud med anledning av Coronapandemin påverkar utfallet samt att vissa utbytesprodukter inte alltid når upp till de krav som är ställda på den först beställda produkten.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel svenskodlad frukt och grönt	20 %	35 % 	På totalen klarar område måltid målsättningen med marginal, andel svenskodlad frukt och grönt motsvarar 35%. Enheten i Eksjö klarar dock inte målet och ett arbete har påbörjats för att hitta orsakerna och sätta in åtgärder.
 Andel MSC-märkt fisk och skaldjur	70 %	86,6 % 	Målnivån (70 %) för MSC-märkt fisk och skaldjur uppnås med god marginal med utfallet 87 %. En minskning har dock skett med fem procentenheter sedan tertial 1.
 Andel ekologiska livsmedel	60 %	55,1 % 	Andel ekologiska livsmedel uppgick till 55 % under perioden och målvärdet (60 %) uppnås inte. Problematik finns med att ej ekologiska utbytesprodukter levereras. Coronapandemin har medfört att leverantörerna begränsat sitt sortiment vilket påverkar resultatet. Den regionala EKO-gruppen som syftar till förbättrad måluppfyllelse träffas månadsvis.
 Andel kaffe, te och kakao med sociala och etiska krav	100 %	90,5 % 	Målet (100 %) för andel kaffe, te och kakao med sociala och etiska krav uppnås inte (utfall 90 %). Resultatet har minskat sex procentenheter sedan tertial 1 och det tros bero på leverantörernas sortimentsförändringar som en följd av Coronapandemin.

Aktiviteter	Analys
Inköp av livsmedel anpassas efter säsong	Att anpassa livsmedelsinköp efter säsong är ett ständigt pågående arbete. Dialog förs i den regionsgemensamma eko/krav-gruppen, ortens menygrupp samt andra arbetsgrupper. Respektive enhetschef för också individuella samtal om inriktningar med de medarbetare i organisationen som planerar menyer och gör inköp. Kunskap och erfarenheter utbyts mellan orterna för att nå ett så bra resultat som möjligt.
Arbeta för att uppnå ställda mål i Hållbarhetsprogrammet	Arbete genomförs i våra områden med gott resultat.

Uppdrag/mål: Genom krav i upphandling och andra åtgärder erbjuder vi hälsosamma val i våra restauranger och caféer.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Andel hälsofrämjande fikautbud för möten/konferens	20 %	31 % 	Område måltid har tagit fram ett nytt regiongemensamt utbud för hälsofika. Det nya sortimentet lanserades i juni och kommer användas fullt ut under T3.
 Andel vegetariska portioner i regionens restauranger	20 %	13,7 % 	Andelen vegetariska portioner i Region Jönköpings läns restauranger totalt har minskat under tertial 2 och uppgår till 14 % (målet är 20 %). Andelen vegetariska portioner har dock ökat på restaurang Matglädje i Eksjö vilket bedöms bero på nysatsningen i samband med ny restaurang i hus 37. Minskningen på övriga orter tros bero på lägre volymer totalt i samband med Coronapandemin, semesterperioden samt den portionering som numera utförs som inte möjliggör smakprov på samma sätt. Fortsatt arbete med attraktiva gröna rätter fortsätter under hösten. Område måltid kan dock inte nå målet själva eftersom resultatet avgörs av matgästens egna val. För närvarande är

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			prognosen osäker för om målet för andelen vegetariska portioner kommer uppnås på årsbasis.

Aktiviteter	Analys
Säkerställa att utbud finns avseende hälsofika och vegetariska rätter för att underlätta för våra kunder att göra hälsosamma val.	Nytt enhetligt utbud avseende hälsofika lanserades 1 juni. Det nya utbudet kommer att utvärderas i september/oktober. En vegetarisk maträtt serveras varje dag i områdets restauranger. Arbete med attraktiv meny av gröna maträtter pågår kontinuerligt. En ny vegansk fralla har tagits fram till det interna fikautbudet.

Uppdrag/mål: Vi har en effektiv läkemedelsanvändning - när det gäller hälsoeffekter, miljöpåverkan och social påverkan.

Aktiviteter	Analys
Kartläggning av tillgängliga system och metodik för läkemedels miljöpåverkan ska genomföras i samverkan med läkemedelskommittén	Område miljö har tillsammans med Läkemedelskommittén kommit fram till vilka läkemedelssubstanser som kommer att följas inom ramen för kommande hållbarhetsprogram.

Uppdrag/mål: Arbeta fram ett nytt program för hållbar utveckling (2021-2025)

Aktiviteter	Analys
Arbeta med att ta fram ett nytt program för hållbar utveckling 2021-	Hållbarhetsprogram 21-25 har tagits fram och kommer att lyftas för politiskt beslut under hösten.

Delårsrapport 2

Tertial 2 2020

Regionledningskontor med verksamhetsnära funktion

Dnr 2020/85
Jane Ydman, regiondirektör
Regionledningskontor med verksamhetsnära funktion
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning	4
Medborgare och kund	5
Strategiska mål: Tillsammans för framtidens hälso- och sjukvård.....	5
Strategiska mål: Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder.....	6
Strategiska mål: Sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Jämlik hälsa, jämlik verksamhet och mångfald.....	10
Process och produktion	11
Strategiska mål: Bra folkhälsoarbete	11
Strategiska mål: Säker hälso- och sjukvård, och tandvård.....	14
Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård	15
Strategiska mål: Högsta möjliga värde till lägsta möjliga resursinsats	20
Lärande och förnyelse	22
Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap.....	22
Medarbetare	24
Strategiska mål: En hälsofrämjande, hållbar och attraktiv arbetsplats	24
Ekonomi	28
Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt.....	28
Regional utveckling	29
HÅLLBARHET	39
Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020	39

Bilagor

Bilaga 1: Ekonomiblanketter RO11_2020_T2

Inledning

Regionledningskontoret består av avdelningarna folkhälsa och sjukvård, regional utveckling, kansli, kommunikation, HR, ekonomi, Futurum och Qulturum och arbetar med så väl ledning som stöd. Nettobudgeten för 2020 är cirka 456 miljoner kronor och verksamheten har cirka 410 faktiska årsarbetare. Regionledningskontoret och verksamhetsnära funktion arbetar regionövergripande med uppdrag och aktiviteter inom huvudområdena regional utveckling och hälso- och sjukvård för ett bra liv i en attraktiv region. En väl fungerande verksamhet som ständigt förbättras och förnyas med utgångspunkt i invånarnas behov är verktyget.

Under februari-augusti riktades regionledningskontorets arbete till stor del om och anpassades efter de behov av ledning och insatser som coronapandemin förde med sig. För att leda arbetet användes ändå så långt möjligt ordinarie ledningsstrukturer. Från mitten av mars till mitten av augusti var en särskild regional sjukvårdsledning aktiverad som ledde det dagliga arbetet med hälso- och sjukvården avseende coronapandemin. Det har även funnits en tät samverkan nationellt med såväl Sveriges kommuner och regioners nätverk som myndigheter. I länet sker en stor del av samverkan med andra aktörer inom ramen för F-samverkan. När det gäller regionala utvecklingsfrågor har Regional utveckling under våren haft en daglig styrning av arbetet. Även här sker på samma sätt samverkan på nationell nivå och inom länet. Sedan augusti är den särskilda ledningsstrukturen för hälso- och sjukvården avaktiverad och nationella avstämningar har glesats ut. Inom området regional utveckling är dock fortsatt stort fokus på att hantera effekterna på näringsliv och andra samhällsaktörer.

Många planerade aktiviteter såväl interna, regionala som nationella ställdes in under våren och mycket pausades. Vårens budgetarbete och några större programarbeten är framskjutet till hösten. Samtidigt har mycket också hänt oväntat snabbt, utveckling har skett trots och i vissa fall tack vare pandemin. Vi ser många exempel på förändrade arbetssätt som införts och som kommer att bidra även efter den här pandemin.

Trots att coronapandemin sedan början av mars upptagit mycket tid och resurser har mycket av det ordinarie arbetet fortgått. I uppföljningen av aktiviteterna som följer redovisas status för dessa.

Arbete med nätverk för engagerat ledarskap, chefers kommunikation och chefsprogram har fortsatt men formerna har anpassats utifrån rådande omständigheter.

Inom regionledningskontoret ligger sjukfrånvaron på en fortsatt låg nivå och ekonomin är i balans. Resfria möten och alternativ till transporter med bil är områden för utveckling och förbättring. Inom området medarbetarsamtal/kompetensutvecklingsplaner återstår många samtal som flyttats framåt på grund av vårens fokus på coronapandemin.

Måluppfyllelse ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet

	2020-08-31	Andel	2019-08-31	Andel
Antal mätetal som är uppfyllda	2	40 %	5	100%
Antal mätetal som är delvis uppfyllda				
Antal mätetal som inte är uppfyllda	3	60 %		
Antal mätetal som mäts	5	100 %	5	100 %

Mätetal som är uppfyllda är ekonomi i balans samt prognos. Mätetal som inte är uppfyllda är medarbetarsamtal/kompetensutvecklingsplaner som har flyttats fram och sjukfrånvaron som har ökat något till följd av rekommendationer från Folkhälsomyndigheten att stanna hemma vid minsta symtom.

Medborgare och kund

Strategiska mål: Tillsammans för framtidens hälso- och sjukvård

Framgångsfaktorer: Nära vård

Uppdrag/mål: Trygg och säker vård och omsorg

Aktiviteter	Analys
Trygg och säker in och utskrivning från sjukhuset	Arbetet med att utveckla in- och utskrivningsprocessen har fortsatt under 2020. Arbetet ingår i länsgrupp i samverkan Trygg och säker vård och omsorg under Strategigrupp Äldre. Arbetssätten fungerar bra och antal personer som vårdas utskrivningsklara på sjukhus ligger på en lägre stabil nivå. Även de psykiatriska klinikerna har arbetat med översyn av vårdordningsprocessen under våren efter uppdrag från strategigrupp psykiatri och missbruk.
Trygg och säker vård och omsorg i hemmet	Ny överenskommelse tillsammans med länets kommuner ang gemensamma arbetssätt är under framtagande. Underlättar samarbetet i vården runt personer med behov från bäge huvudmännen.

Uppdrag/mål: Arbeta med omställning till den nära vården

Aktiviteter	Analys
Ta fram en plan för utveckling av den nära vården	Arbetet med att ta fram planen för framtidens hälso- och sjukvård har fortsatt. Ett tjänstemannaförslag "Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020-2030" är framtaget och lämnat till Nämnden för Folkhälsa och sjukvård.
Dietister i den nära vården	Möjligheten att tillgängliggöra dietister i den nära vården undersöks.

Uppdrag/mål: Organisera verksamheten så att de mest sjuka invånarnas behov av hälso- och sjukvård tillgodoses.

Aktiviteter	Analys
Erbjuda patientkontrakt	Införandet av patientkontrakt har fortsatt enligt plan med spridning inom flertalet verksamheter, bl a har genombrottsmetodiken använts som spridningsmodell. Mätningar och berättelser visar på lärande och värde för både patienter och medarbetare. Patientkontrakt som arbetssätt bidrar till att konkretisera personcentrering och samskapandet i praktiken. Flera av angreppssätten och sprids nu också nationellt inom ramen för Sveriges kommuner och regioners arbete med införandet av patientkontrakt
Erbjuda patienter en fast vårdkontakt	Arbete pågår både inom arbetsgrupp Trygg och säker, patientkontraktsarbetet och i samband med utskrivning från slutenvård där personer med behov av samordning får fast vårdkontakt.
Läkarstödet i kommunerna	Översyn av avtal för läkarmedverkan i särskilda boendena

Aktiviteter	Analys
	och den kommunala hemsjukvården genomförs under hösten 2020 och fastställs i REKO.

Uppdrag/mål: Tvärprofessionella närsjukvårdsteam

Aktiviteter	Analys
Arbete med mobila tvärprofessionella närsjukvårdsteam	Integreras med arbetet med Trygg och säker vård och omsorg i hemmet.

Uppdrag/mål: Livsstilsutmaningen

Aktiviteter	Analys
Ta fram en handlingsplan för utveckling kring livsstilsutmaning	<p>Livsstilsutmaningen knyts an till arbetet med framtidens hälso- och sjukvård. Ingående delar är tilläggsuppdrag via vårdval om förebyggande arbete i samverkan med närsamhället, samt etableringen av hälsocenter i Jönköpings län.</p> <p>Tilläggsuppdraget är riktat under tre år till de sju vårdcentraler som har högst CNI och befinner sig i närområden med hälsomässiga utmaningar. Ett utkast för uppdrag, ansvarsfördelning och kompetens för Hälsocenter är framtagen. Pandemin har haft viss påverkan på arbetet men har också motiverat en satsning kring hälsa för riskgrupper lokalt och över länet.</p>

Uppdrag/mål: Lärcaféer utvecklas inom ett antal prioriterade diagnoser.

Aktiviteter	Analys
Fortsatt utveckling av lärcaféer	<p>Det finns ledare till Lärcafé och självhjälpsgrupper inom specialistvården i hela länet. På höglandet finns det även utbildade ledare inom primärvården. Arbetet fortgår för att få Lärcafé som en integrerad del av vården.</p> <p>Ett arbete är påbörjat för gemensam administration och grundutbildning för personer med egen erfarenhet såsom levande bibliotek, peer och volontärer.</p>

Strategiska mål: Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder

Framgångsfaktorer: Personcentrerad vård med hög tillgänglighet

Uppdrag/mål: Utveckla den personcentrerade vården

Aktiviteter	Analys
Fortsätta utveckla den personcentrerade vård och inkludera patientföreningar och brukarråd i arbetet.	I arbetet med planen för framtidens hälso- och sjukvård är den personcentrerade vården central och utgår från patienten/brukarens och närståendes behov och förmåga att hanteras sin sjukdom.

Uppdrag/mål: Existentiell hälsa och andlig vård

Aktiviteter	Analys
Arbeta med WHO:s åtta existentiella dimensioner	Samtalsgrupper för främjande av existentiell hälsa har under tertiälet legat nere under sommarperioden och med anledning av pandemin. Inför hösten är emellertid flera grupper inbokade för personal i hela länet. För patienter har tester inletts vad gäller digitala samtalsgrupper.

Uppdrag/mål: Arbeta aktivt med etik och bemötande

Aktiviteter	Analys
Höja den etiska kompetensen hos medarbetare och förtroendevalda	Utbildningsaktiviteter för personal i större grupper har inte varit möjliga att genomföra under andra tertiälet på grund av pandemin och med anledning av semesterperioden. Etikrådet medverkar emellertid som vanligt på begäran enskilda arbetsplatser.
Främja samtal och etisk reflektion i planering, beslut och daglig verksamhet	Etikombudsverksamheten är ett sätt att främja den etiska reflektionen på arbetsplatsnivå. Utöver utbildningsarrangemang medverkar Etikrådet löpande i framför allt intern debatt och opinionsbildning. Det sker bland annat genom krönikor i personaltidningen Pulsen och via övriga kommunikationskanaler.
Ge vägledning och stöd kring etik och förhållningssätt	Etikrådet utgör i förekommande fall remissinstans i frågor med etisk anknytning. Behov av etisk vägledning efterfrågas kontinuerligt från regionens verksamheter, både i generella frågor och i specifika kliniska fall. Skriftliga riktlinjer publiceras på folkhalsaochsjukvard.rjl.se.

Uppdrag/mål: Förbättra tillgängligheten

Aktiviteter	Analys
Uppföljning och åtgärder för att förbättra tillgänglighet utifrån ny kömiljad	På grund av coronapandemin har arbetet med tillgängligheten avstannat och antalet som väntar till en operation ökat med 30-40%. Samtliga regioner erhöll ersättning avseende Kömiljarden i början av året, för Region Jönköpings län något mer än befolkningsandelen. Under hösten måste arbetet med att normalisera väntetiderna ta full fart för att så snart som möjligt uppnå en nivå som fanns före pandemin.

Uppdrag/mål: Anpassa öppettider utifrån patientens behov

Aktiviteter	Analys
Stöd för flexibla öppettider på vårdcentralerna	Region Jönköpings län ersätter leverantören för utökade öppettider utöver 9 timmar per dag 08:00–17:00 vardagar. Vårdenheten ska under den utökade öppettiden erbjuda läkarbesök och vara tillgänglig för telefonrådgivning. De utökade öppettiderna ska gälla under en längre period, kommuniceras tydligt till invånarna som valt vårdenheten samt meddelas Region Jönköpings län i god tid i förväg. Tio vårdcentraler erbjuder utökade öppettider.

Uppdrag/mål: Sveriges bästa digitala vård

Aktiviteter	Analys
Fortsatt utveckling och implementering av e-hälsa som skapar värde för invånare och på ett kostnadseffektivt sätt leder till kvalitetsförbättringar inom vården.	<p>Visiba care och e-besök har gått bra och nu kan i princip alla vårdverksamheter i länet genomföra videomöten. Stort arbete kvarstår under hösten och 2021 med att bredda användningen till fler medarbetare och säkerställa arbetssätten. Användningen av digitala vårdmöten var som högst i april med ca 6500 genomförda digitala möten. Projekt för att jobba vidare utifrån målbilden ”Digitalt när det går, fysiskt om det behövs” startar i september.</p> <p>Användningen av Journalen via nätet har ökat under våren och i juni ökade användningen kraftigt på grund av provsvaren för Covid-19 till 9000 inloggningar per dag. Arbete pågår med att utöka antalet informationsmängder i Journalen via nätet med Läkemedel, uppmärksamhetssignal och remisstatus.</p> <p>Under vårens coronapandemi har vi haft stor nytta av 1177.se för paketering och spridning av information. I mars var användningen uppe i 452 000 besökare från Jönköpings län. Tillsammans i Sverige har vi tagit fram en självskattningstjänst som i dagsläget används av ca 100 personer per dag och en chatbot som svarar på frågor. Användningen av Fråga sjuksköterskan har haft mer än dubbelt så många frågor än normalt under våren.</p>

Framgångsfaktorer: Jämlig hälsa och vård

Uppdrag/mål: Arbeta för jämlig hälsa att vården erbjuds och fördelas på lika villkor.

Aktiviteter	Analys
Utbildning och diplomering i hbtq-frågor	<p>En grupp AT-läkare har avslutat sin diplomeringsutbildning och en ny grupp AT-läkare har börjat. En webbföreläsning för all personal på länets samtliga simhallar är genomförd.</p> <p>Utbildningar och diplomeringar har påverkats av pandemin, men har kunnat fortgå i begränsad omfattning. Årets Qom-ut-vecka genomfördes som ett digitalt evenemang och Region Jönköpings del var en av de sammanhållande aktörerna.</p>

Uppdrag/mål: Arbeta med asyl och flyktingfrågor

Aktiviteter	Analys
Hälsoundersökningar	Hälsoundersökningarna för nyanlända genomförs. Dessa påverkas delvis av pågående coronapandemi.
Anpassad kommunikation kring hälsa och svensk sjukvård	<p>Hälsoskolan fortsätter att genomföras på olika samhällsarenor i hela länet. Vi inriktar oss på människor som står långt ifrån arbetsmarknaden. Pågående pandemi har intensifierat det utåtriktade arbetet med hälsokommunikation för nyanlända och utlandsfödda invånare.</p> <p>Hälsoskolan är utökad med nya ämnen som fysisk aktivitet och Patientkontrakt. Parallellt sker arbete för att hitta bra sätt att utvärdera Hälsoskolan.</p>

Aktiviteter	Analys
Fortsatt samverkan och samarbete tillsammans med kommuner	Utvecklingsarbete inom "Bästa plats att växa upp, leva och bo" sker på uppdrag av Strategigrupp barn. Hälsocenter sprids till länets kommuner och vårdcentraler. Inom äldreområdet är fokus på psykisk hälsa och samverkan med samhällsaktörer genom gruppverksamheter

Framgångsfaktorer: Bästa plats att växa upp och åldras på

Uppdrag/mål: Barn och ungdomars hälsa

Aktiviteter	Analys
Metodstöd för ungas psykiska hälsa.	Pågår enligt plan och nationella stimulansmedel inom psykisk hälsa nyttjas för riktade insatser för barn och unga. Ingående delar i fokus är: <ul style="list-style-type: none"> DISA (Din Inre Styrka Aktiveras):Handledningstillfällen är inplanerade under hösten. Mindfulness i skolan: Ett utbildningspaket tas fram, vilket ska kunna erbjudas till skolorna. Dansa utan krav: Länet deltar i ett nationellt utvärderingsarbete för att följa hälsoeffekterna. En förälder blir till: Ny utbildningsomgång startar den 1 september. Förbättringsarbeten planeras på varje enskild familjecentral och stöd erbjuds på hemmaplan av coach. Folkhälsoenkät Ung och Kultur: Analys pågår. En film har tagits fram till marknadsföring med klipp från inspelat material från föreställningar. Metodstöd har tagits fram för samtliga pilotarbeten.

Uppdrag/mål: Främja barn och ungdomars hälsa och förebygga psykisk ohälsa

Aktiviteter	Analys
Fortsätta arbetet med Barnskyddsteamet	Arbetet med barnskyddsteamet har fungerat väl över sommaren. Ingen ökning av samtal med anledning av Covid-19. Besök hos verksamheterna är inplanerade samt utbildning för ST-läkare. Barnskyddsteamet kommer att delta vid nationella nätverksdagar för Barnhus Sverige och Barnskyddsteam. Broschyr framtagen gällande information till vårdnadshavare vid orosanmälan.

Uppdrag/mål: Äldres psykiska hälsa

Aktiviteter	Analys
Ta fram en plan för arbetet med att förbättra äldres psykiska hälsa	Arbete med framtagandet av planen pågår. Ingående delar berör integrering av äldres hälsa i etableringen av hälsocenter i Jönköpings län, samverkan med civil- och pensionärsrörelsen, samt digital inkludering och insatser för minskad ensamhet,.

**Strategiska mål: Sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.
Jämlik hälsa, jämlik verksamhet och mångfald**

Uppdrag/mål: Arbete med mänskliga rättigheter och diskrimineringsgrunderna för en jämlik hälsa och jämlik verksamhet

Aktiviteter	Analys
Ett tydligt jämställdhetsperspektiv i samtliga verksamheter	Jämställdhetsarbete pågår utifrån programmet för Hållbar utveckling. I arbetet med det nya hållbarhetsprogrammet har området social hållbarhet/vi är till för alla stort fokus och här tas delmål och aktiviteter/handlingsplan fram. Tidplanen för revideringen av hållbarhetsprogrammet har skjutits fram med anledning av coronapandemin. Det finns även ett uppdrag i budget 2020 att ta fram en jämställdhetspolicy, även detta arbete är framskjutet.
Möjligheten att ta del av regionfullmäktiges sammanträden ska utvecklas, ett exempel är att under 2020 införa teckenspråks- och skrivtolkning	Delvis påbörjad i och med ny upphandling av system.

Uppdrag/mål: Fortsatt arbete med Barnkonventionen

Aktiviteter	Analys
Revidering av handlingsplanen	Handlingsplanen kring Barnkonventionen för åren 2020-2023 har föredragits och antagits vid regionens ledningsgrupp i augusti. Den övergripande målsättningen är att samtliga medarbetare inom regionens verksamheter arbetar utifrån Barnkonventionen. Målgrupp för planen är politiker och medarbetare inom Region Jönköpings län. Handlingsplanens syfte är att fungera som ett styrdokument där alla verksamheter har ansvar för att tillämpa Barnkonventionen inom sitt uppdrag.
Webb-utbildning om barnkonventionen	Webbutbildningen kring Barnkonventionen från Barnombudsmannen finns tillgänglig på webben för folkhälsa och sjukvård. Information sprids genom befintliga nätverk och genom verksamheternas barnrättsombud.

Process och produktion

Strategiska mål: Bra folkhälsoarbete

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Hälsöfrämjande och sjukdomsförebyggande

Aktiviteter	Analys
Hälsöfrämjande och sjukdomsförebyggande	<p>Personlig rådgivning via tobaksavvänjare, kvalificerade matrådgivare och Fysisk aktivitet på recept (FaR)-samordnare har kompletterats med digitala stöd via Stöd och behandlingsplattformen 1177 Mina vårdtjänster. Rutiner och arbetsätt för rök- och alkoholstopp inför operation har införts och samverkan har skett inom sydöstra sjukvårdsregionen.</p> <p>En ny överenskommelse för "Idrott och folkhälsa" är under framtagande.</p> <p>Inom området kultur för hälsa har aktiviteterna påverkats märkbart av rådande coronapandemi. Dans för dig med Parkinson har kunnat pågå digitalt via programmet Zoom i Jönköping. I Nässjö och Värnamo blev dansen inställd på grund av Covid19. Region Jönköpings län har medverkat för att anordna ett Minidansläger för personer med Parkinson online. Arbetet kring forskningen pågår enligt plan. Rehabilitering för dig med stroke har pågått utan avbrott i Jönköping, men i Nässjö var den inställd på grund av rådande omständigheter.</p> <p>Under våren har fyra fulltecknade grupper utifrån Kulturunderstödd rehabilitering (KUR) startats. KulturLust är en metod för seniorer i ordinärt boende som tagits fram och testats under 2019 i Nässjö kommun med syfte att bryta ensamhet och isolering. Två grupper har genomförts. Utvärderingen som gjordes i förprojektet visar på goda resultat. Stort intresse finns i länet och även nationellt.</p> <p>Arbetet i det regionala språklustnätverket har löpt på i samverkan mellan bland annat bibliotek, barnhälsovård och länets förskolor.</p> <p>Region Jönköpings län är medlem i det nationella nätverket Hälsöfrämjande hälso- och sjukvård som används för medfinansiering och spridning av nya arbetsätt inom området levnadsvanor.</p> <p>Gällande området sexuell och reproduktiv hälsa inväntas nationell strategi för SRHR i september. Fokus för perioden har bland annat varit på fortsatt utveckling av länets ungdomsmottagningar.</p> <p>En artikel om genomfört förbättringsarbete för multifunktionella förskolegårdar har blivit publicerad. Lärdomarna summeras för att sprida till fler förskolor om hur de kan förbättra sin utemiljö på förskolegården.</p>
Handlingsplan för jämlik hälsa.	<p>Handlingsplanens revidering är framskjuten med anledning av pandemin. Ny plan antas inför 2022.</p> <p>Många av insatserna i nuvarande plan fortsätter och ingår till stora delar i tillsammans-arbetet samt i respektive strategigrupps handlingsplaner kopplat till ledningssystemet</p>

Aktiviteter	Analys
	för samverkan med länets 13 kommuner.
Utvärdering av hälsosamtal och fortsatt arbete	Det är fortfarande oklarheter kring om det kommer att avsättas IT-resurser för att kunna genomföra den planerade 12-månadersuppföljningen av deltagarna i hälsosamtal. Övriga delar fortsätter framåt eller har precis återupptagits, försenade med anledning av pandemin. Utvecklingsarbete utifrån bland annat den pågående utvärderingen har påbörjats och blir från och med hösten en tydligare del i Tillsammans för bästa möjliga hälsa och jämlik vård.

Uppdrag/mål: Bidrag inom folkhälsoområdet

Aktiviteter	Analys
Uppföljningsbesök till föreningar genomförs	Uppföljningsbesök genomförs kontinuerligt och sker i dialog form med ansvariga från verksamheterna. Årets dialoger genomfördes under juni månad och digital mötesform erbjuds som komplement med anledning av coronapandemin.
Fördelning av bidrag inom folkhälsoarbetet	Många föreningar meddelar att årets medel har varit svårt att omsätta med anledning av pågående pandemi. Kommunikation sker med dessa och uppföljningsbesöken har genomförts enligt plan. Perioden för omsättning av bidragen föreslås förlängas.

Uppdrag/mål: Hälsa för livet

Aktiviteter	Analys
Meny till invånare	Arbetet med meny till invånare är en del av uppdraget i <i>Hälsa för livet</i> där såväl digitala som fysiska stöd för invånarnas hälsa testas, conceptualiseras och sprids i länet. Delar av arbetet har högaktualiserats i samband med coronapandemin. Efterfrågan på stöd att sluta röka har gjort att framtagna meny - tobakshjälpen - har fått spridning. Motsvarande meny etableras inom området mat och har börjat pilotas. Stöd- och behandlingsplattformen används som ett digitalt alternativ för behandling av ohälsosamma levnadsvanor. Uppdraget kring sammanhållna och personcentrerade vårdförlopp har meny till invånare med som en viktig del kring stöd för hälsan. Även kopplingen till patientkontraktet är tydlig. Hälsocoach-online prövas på hälsocentret i Värnamo med målet att komplettera de fysiska besöken.
Utveckling och spridning av fler mötesplatser och hälsocaféer likt hjärtats hus i länet	Mötesplatsen Hjärtas hus har startats upp även i Tranås, vilket innebär att Hjärtas hus finns på fyra platser i länet - Jönköping, Värnamo, Eksjö och Tranås. De fyra patientstöderna i länet har påbörjat en utbildning i existentiell hälsa som genomförs digitalt. Planering har påbörjats för gemensam administration och grundutbildning för personer med egen erfarenhet såsom levande bibliotek, peer och volontärer. Nu finns ledare till Lärcafé och självhjälpgrupper inom specialistvården i hela länet. På höglandet finns det även

Aktiviteter	Analys
	utbildade ledare inom primärvården. Arbetet fortgår att få Lärcafé som en integrerad del av vården.

Uppdrag/mål: Jämlig rehabilitering

Aktiviteter	Analys
Fortsatt arbete med att utveckla jämlig rehabilitering utifrån patientens behov, tillsammans med kommun, primärvård och specialistvård	Utvecklingen av rehabkedjan bedrivs i samarbete mellan primärvård, kommun och specialiserad vård. Samordningsgrupp rehabilitering är en arbetsgrupp under REKO. I samarbetet har det varit fokus på arbete med rehabiliteringsplan och digital artrosskola. Arbetet har skett med patientmedverkan och involvering av alla vårdnivåers rehabpersonal från början dvs hela rehabkedjan. Under coronapandemin har gruppen arbetat med att utveckla och kunskapsstyra Covid-19 rehabiliteringen på alla vårdnivåer inklusive den kommunala hälso- och sjukvården.

Uppdrag/mål: Arbeta för att minska sjukskrivningarna inom olika områden.

Aktiviteter	Analys
Optimera sjukskrivningarna inom området psykisk ohälsa	Vårdcentraler inom Region Jönköpings län deltar i ett förbättringsarbete gällande sjukskrivningar inom främst psykisk ohälsa och ospecifik smärta. Det övergripande syftet med förbättringsarbetet är att förenkla och optimera sjukskrivningsprocessen för såväl patient som vårdcentral samt frigöra tid för andra patientgrupper bland annat genom: <ul style="list-style-type: none"> att vårdcentralen utvecklar enhetligt förhållningsätt kring sjukskrivningar – attityder, rutiner, arbetssätt. att stärka patientens delaktighet i sjukskrivningsprocessen att öka kunskapen om stressrelaterad ohälsa inklusive diagnosättning/behandling. att möjliggöra tidigare samverkan mellan hälso- och sjukvården och Försäkringskassan. Förbättringsarbetet har resulterat i att man tagit fram enhetliga rutiner för sjukskrivningsprocessen. Rutinerna kommer att spridas till alla länets vårdcentraler.
Optimera sjukskrivningar för de med problem med rörelseapparaten	Vårdcentraler inom Region Jönköpings län deltar i ett förbättringsarbete gällande sjukskrivningar inom främst psykisk ohälsa och ospecifik smärta. Samma arbete som ovan gäller även här.

Uppdrag/mål: Samordningsförbunden

Aktiviteter	Analys
Översyn samordningsförbund	En översyn har genomförts utifrån uppdraget att belysa fördelar, nackdelar och konsekvenser utifrån tre huvudalternativ: <p>Alternativ 1: Organisation och arbetsformer är kvar som idag.</p> <p>Alternativ 2: Samordnad administration för de tre samordningsförbunden.</p> <p>Alternativ 3: Sammanslagning till ett länsförbund.</p>

Aktiviteter	Analys
	Rapporten redovisades på Kommunalt forum den 12 juni. Under hösten fortsätter arbetet med utgångspunkt i rapporten hos alla medlemsorganisationer.

Uppdrag/mål: Strategi för hälsa

Aktiviteter	Analys
Gemensam handlingsplan för hälsa	Strategigrupp barn har en aktiv samverkan med Skottland och Cincinnati Children Hospital, med syfte att förbättra barn och ungas hälsa i länet. Tre förbättringsområden är valda utifrån SKR:s uppdrag Strategi för hälsa: Fullföljda studier, fysisk aktivitet och psykisk/mental hälsa. Ett lärande nätverk, "Bästa platsen att växa upp, leva och åldras på", med lokala team från länets kommuner träffas regelbundet för att utbyta erfarenheter och stämma av sitt pågående förbättringsarbete.

Uppdrag/mål: Samordning av det suicidpreventiva arbetet

Aktiviteter	Analys
Arbeta med samordning av suicidprevention	En uppdragsbeskrivning för perioden 2020-2023 är framtagen och förankrad i ReKo. En samordningsgrupp håller samman arbetet tillsammans med den regionala samordnaren för uppdraget. Folkhälsomyndigheten har dialog med Region Jönköpings län för att erbjuda medel och utvecklingsstöd inom området anti-stigma, suicidprevention och psykisk hälsa.

Strategiska mål: Säker hälso- och sjukvård, och tandvård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Säker vård alla gånger

Aktiviteter	Analys
Säker vård alla gånger	Mycket av det ordinarie strategiska och utvecklande patientsäkerhetsarbetet har fått gå på sparlåga hittills under pandemin, då vårt fokus har fått vara att stödja patientsäkerhetsarbetet under de speciella förutsättningar som varit i den omställda sjukvården. Under hösten 2020 kommer det ordinarie arbetet kunna återupptas.
Genomföra patientsäkerhetsberättelser.	Patientsäkerhetsberättelsen för föregående år är klar, diarieförd och förankrad i organisationen.
Genomför patientsäkerhetsronder	Vårens inplanerade patientsäkerhetsronder kunde inte genomföras fullt ut som planerat då verksamheterna hade fokus på coronapandemin. Ett nytt koncept med patientsäkerhet i realtid (PiR) för covid-19 enheter har testats med bra resultat
Patientsäkerhetsdialoger	Planering av höstens patientsäkerhetsdialoger och uppföljning av patientsäkerhetsarbetet pågår med fokus på att stödja patientsäkerhetsarbetet under de speciella förutsättningar som varit i den omställda sjukvården.

Uppdrag/mål: Arbeta med strategiska fokusområden för patientsäkerheten

Aktiviteter	Analys
Utveckla arbetssätt och uppföljning av strategiska fokusområden	Under pandemin har mycket arbete fått läggas på att stödja arbetet med patientsäkerhet i verksamheterna i vårdens omställning. Arbetet med nationella handlingsplanen för patientsäkerhet och patientsäkerhet i det nationella systemet för kunskapsstyrning har också pausat på den nationella nivån. Nu under hösten 2020 förväntas vi kunna återta arbetet både nationellt och regionalt enligt tidigare planering.

Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Kunskapsstyrning

Aktiviteter	Analys
Utveckla kunskapsstyrning utifrån nationell och sjukvårdsregional modell	<p>Samarbete i och nätverksbyggande mellan de olika grupperna inom kunskapsstyrningssystemet både nationellt, sjukvårdsregionalt samt lokalt har på olika sätt etablerats med anledning av arbetet med coronapandemin. På ett smidigt sätt har vägar skapats för kontakt och informationsutbyte. Rekommendationer och riktlinjer har tagit fram inom systemet som regioner och vårdgivare ställt sig bakom för användning i vården.</p> <p>Arbete med att införa de tre personcentrerade och sammanhållna vårdförloppen, Höftledsartros, Reumatoid artrit samt Stroke och TIA pågår enligt plan. Utkast till nytt MPG-direktiv är framtaget och kommer testas i och med införandet av vårdförlopp. Dessutom kommer strategidokumentet - Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso-och sjukvård när det är klart och beslutat vara ett underlag till det slutliga förslaget för den lokala modellen för kunskapsstyrning.</p>
Följer den nationella utveckling och genomför lokala anpassningar vid behov	<p>Skåne förstärker det redaktionella stödet på nationell nivå och erbjuder regionerna stöd för revidering av nationella riktlinjer. För levnadsvanor som regionen är ansvarig för återstår fortfarande en del arbete.</p> <p>Lokala riktlinjer i FAKTA för de tre vårdförloppen kroniska sjukdomar har reviderats och ska godkännas.</p> <p>Samlad information samt kunskapsstöd för Covid-19 finns publicerats på intranätet.</p>
Praktisk användning av nationella kvalitetsregister.	<p>Att tydliggöra uppdrag samt syfte och mål med Registercentrum Sydost (RCSO) är en del i arbetet. Organisationen har både ett nationellt och ett regionalt uppdrag, där det nationella uppdraget fokuserar på utveckling och stöd till de nationella kvalitetsregistren, medan det regionala uppdraget fokuserar på implementering av kvalitetsregister, främst i det regionala kunskapsstyrningsarbetet, men också med koppling till det nationella kunskapsstyrningsarbetet. RCSO är således att ses som en Regional Samverkansgrupp (RSG) och därmed en</p>

Aktiviteter	Analys
	<p>del av sydöstra sjukvårdsregionens kunskapsstyrningsmodell.</p> <p>RCSO ska</p> <ul style="list-style-type: none"> • aktivt stödja registren i anpassning till det nya kvalitetsregistersystemet som inkluderar: att integrera kvalitetsregistren i systemet för den samlade kunskapsstyrningen och uppföljning av hälso- och sjukvård för att uppnå en kunskapsbaserad och jämlik hälsa och resurseffektiv vård och omsorg. • underlätta registrens datainsamling. • erbjuda registren funktioner för att presentera data och resultat (utdatalösningar) • understödja god datahantering i registren och verka för ökad tillgänglighet av registerinnehåll för forskning och Life Science, samt säkerställa säker datautlämning och stödja registren i anslutning till RUT verktyget hos Vetenskapsrådet. • bidra med kompetens i den lokala och regionala utvecklingen mot ett sammanhållet system för kunskapsstyrning.

Uppdrag/mål: Personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp

Aktiviteter	Analys
Påbörja arbetet med personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp	Implementering på klinik och vårdcentralsnivå påbörjas enligt planering oktober 2020 med vårdförloppen stroke och TIA, Reumaotid artrit samt Höftledsartros.

Uppdrag/mål: Anpassa verksamheten till nationella riktlinjer

Aktiviteter	Analys
Riktlinjerna för rörelseorganens sjukdomar	<p>Implementering av riktlinjerna för rörelseorganens sjukdomar samt det försäkringsmedicinska beslutsstödet har påbörjats.</p> <p>Vården gäller vuxna med de inflammatoriska reumatiska sjukdomarna reumatoid artrit, axial spondylartrit och psoriasisartrit samt artros och osteoporos. Det har även tagits fram ett försäkringsmedicinskt beslutsstödet som innehåller vägledning för sjukskrivningsprocessen för inflammatoriska reumatiska sjukdomarna ankyloserande spondylit (axial spondylartrit), höft- och knäartros, psoriasisartrit och reumatoid artrit.</p> <p>Dessutom revideras målnivåerna och kommer publiceras vid årsskiftet 2020/2021.</p>

Uppdrag/mål: Funktionsvariation

Aktiviteter	Analys
Samverkan med länets kommuner och föreningsliv inom funktionshinderområdet.	Samverkan med föreningar inom funktionshinderområdet sker på flera olika nivåer. Dialogmöten med politiker hålls 2 ggr/år. Länsrådet för funktionsnedsättningar sammanträder 4 ggr/år. Däremellan sker samverkan i gemensamma

Aktiviteter	Analys
	aktiviteter som Hälsocafé, brukarråd, projekt etc.
Arbeta med att förbättra tillgängligheten	Anpassning av lokaler utifrån ett funktionsnedsättningsperspektiv görs kontinuerligt. Coronapandemin har påverkat på många sätt och det är viktigt att kunna erbjuda olika sätt för invånare och patienter att få tillgång till information, stöd och miljö. Övriga aspekter är aktuella att fänga genom revideringen av regionens hållbarhetsprogram.

Uppdrag/mål: God läkemedelsanvändning

Aktiviteter	Analys
Regelbundet genomföra läkemedelsdialoger samt arbeta med identifierade förbättringsområden.	2 dialoger genomförda efter sommaren. Arbeta med att planera in fler kommer att återupptas.
Förstärkning av läkemedelskommittén	Apotekares halvtidsarbete har återupptagits efter sommaren.
Arbeta med identifierade förbättringsområden för läkemedel t.ex. för ökad kostnadseffektivitet, ordnat införande eller patientsäker.	Flera åtgärder genomförs såsom läkemedelsdialoger, identifiera budgetbehov och ordnat införande enligt nationella beslut. Läkemedelsdialoger sker via kliniska apotekare och patientsäkerhetsarbete tillsammans med verksamhetsområdena. Arbetet har avstannat något med anledning av coronapandemin.
Minska olämplig polyfarmaci	Fortsatt arbete med läkemedelsgenomgångar. Nystartat arbete med statistik genomgång. Arbeta med TLV utifrån tjänsteplattformen kan kanske ge något på sikt. Utbildning av primärvården.

Uppdrag/mål: Smittskydd och vårdhygien

Aktiviteter	Analys
Införa vaccination mot humant papillomvirus (HPV) för pojkar.	Vaccination mot HPV startar nu under höstterminen för pojkar i åk 5. Elevhälsan är utförare av detta, Smittskydd Vårdhygien är kunskapsstöd vid behov.

Uppdrag/mål: Kris- och katastrofberedskap

Aktiviteter	Analys
Planläggning, utbildning och övningar	Arbetet fortgår med viss anpassning pga ökad belastning under coronapandemin på övning och utbildningsverksamheten. Den kris och katastrofmedicinska planen är reviderad men ej fastställd och kommer sannolikt att behöva ytterligare revidering efter utvärdering av coronapandemin.
Risk och sårbarhetsanalyser	Arbetet med ny riskanalys 2020 har påbörjats vilket är första steget i en ny Riska och sårbarhetsanalys (RSA).
Tjänsteman i beredskap	Under januari-augusti har 164 TiB larm samt 107 paratuslarm inkommit. Det är en minskning av larmen jämfört med tidigare år. De 5 vanligaste larmen gäller vårdplatsbrist, driftstörning, ambulansfrågor, bränder samt vädervarningar. Endast coronapandemin har hanterats som särskild händelse, där regional särskild sjukvårdsledning har aktiverats.

Aktiviteter	Analys
Civilt försvar	Planeringsarbetet med civilt försvar fortgår, pga. coronapandemin har vissa områden fått prioriteras. Detta har gjorts utifrån gällande överenskommelser med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2018-2020). De prioriterade områdena är säkerhetsskydd, signalskydd samt ett första steg inför att påbörja krigsorganisation.

Uppdrag/mål: Idéburen offentligt partnerskap

Aktiviteter	Analys
Ta fram en strategi för arbetet med idéburen offentligt partnerskap	Arbete pågår. Nationellt finns framtaget underlag om principer och riktlinjer för olika samverkansformer, bl.a. IOP. Arbetet har delvis påverkats av coronaepidemin, men uppdraget bör kunna avslutas under 2020.

Uppdrag/mål: Tydliggöra länsklinikernas uppdrag

Aktiviteter	Analys
Nya riktlinjer för länsklinikerna	Arbetet ingår som delprojekt under akutsjukhusens uppdrag. Arbetet är påbörjat lite senare än planerat med anledning av coronapandemin. Oklart hur mycket som hinner bli klart under året.

Uppdrag/mål: Akutsjukhusens uppdrag

Aktiviteter	Analys
Tydliggöra akutsjukhusens uppdrag	Projektledare är tillsatt och arbetet är påbörjat något förenat på grund av coronapandemin.

Uppdrag/mål: Införa tjänsten SMS livräddare i Region Jönköpings län under 2020

Aktiviteter	Analys
Införa och marknadsföra tjänsten SMS-livräddare	Kommit igång men kan inte slutföras 2020. På grund av coronapandemin kan vi inte rekrytera livräddare till HLR-utbildningar och till tjänsten. Vi återupptar införandet så snart vi ser en möjlighet att göra det på ett säkert sätt.

Framgångsfaktorer: Samverkan med kommunerna

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Barn och unga

Aktiviteter	Analys
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan	Bästa platsen att växa upp, leva och bo på har haft tre lärandeseminarier med de fyra teamen som ingår i projektet. Familjecentralen och BHV i Rydaholm har som mål att öka den fysiska aktiviteten och det psykiska välbefinnandet för gravida och barn 0-6 år. Attarpsskolan har som mål att få ner generellt höga frånvaron samt få tillbaka de elever till skolan som är på väg att bli hemmasittare, BUMM, BUH och HUV (hälsosam uppväxt i Värnamo) vill öka den fysiska aktiviteten, skolnärvaron och den psykiska hälsan

Aktiviteter	Analys
	hos ungdomar 13-17 år med obesitas i GGVV-området, Nässjö familjecentral har som mål att stärka föräldrarollen genom ett utökat/förbättrat föräldraskapsstöd och på så sätt förbättra den psykiska- och fysiska hälsan med 2 hos barn i åldern 0-5 år i Nässjö kommun.

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Psykiatri och missbruk

Aktiviteter	Analys
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan	Tillsammans med länets kommuner drivs flera aktiviteter och projekt, arbetet utgår från statliga satsningar och de krav på prestation som funnits tidigare år. Kraven har varierat mellan åren. Samordnas och leds av strategigrupp Psykiatri och missbruk.

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Äldre

Aktiviteter	Analys
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan	Strategigrupp Äldre har i samband med coronapandemin intensifierat sitt arbete och haft avstämningsmöten varje vecka. Goda erfarenheter från arbetet tas nu till vara i det fortsatta samarbetet.

Uppdrag/mål: Samverkan i eHälsorådet

Aktiviteter	Analys
Länsövergripande strategi för e-hälsa - Handlingsplan 2020	Arbetet tillsammans med kommunerna har fortsatt. Exempelvis kring hur man främjar införandet av digitaliserad välfärdsteknik för att öka trygghet och självständighet samt avlasta för personalen. Arbetet har under coronapandemin haft fokus på utökad användning av digitala mötesformer vid vårdplanering i samverkan.

Uppdrag/mål: Stärka samverkan och samarbetet med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen

Aktiviteter	Analys
Samverkan med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen	Samverkan med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen sker inom ramen för arbetsgruppen samordningsgrupp rehabilitering under REKO.

Framgångsfaktorer: God cancervård

Uppdrag/mål: Mottagning för uppföljning av sena komplikationer till följd av cancersjukdom hos barn

Aktiviteter	Analys
Utreda möjligheterna för mottagning	Arbetet är påbörjat inom Sydöstra sjukvårdsregionen. Regionala cancercentrum har satsat statliga medel på att etablera kompetenscentrum/nätverk för långtidsuppföljning för barncancerpatienter. En projektledare är utsedd.

Uppdrag/mål: Standardiserade vårdförlopp cancer

Aktiviteter	Analys
Fortsatt utveckling och förvaltning av standardiserade vårdförlopp	Standardiserade vårdförlopp (SVF) är en del i det ordinarie arbetssättet. Cancervården fortsätter med processororienterat arbetssätt utifrån patienternas väg i vården.

Uppdrag/mål: Förebyggande arbete inom cancersjukvården

Aktiviteter	Analys
Cancerpreventionsplan	Arbete pågår inom respektive klinik.

Strategiska mål: Högsta möjliga värde till lägsta möjliga resursinsats

Uppdrag/mål: Förbättrings- och utvecklingsarbete, utveckling av processer och arbetssätt.

Aktiviteter	Analys
Allt arbete bedrivs så att samverkansmöjligheter tas till vara.	I Regionens hus har aktivitetsbaserade arbetsplatser utformats som ska underlätta och stimulera teamarbete. Regional utvecklingsavdelningen har under året flyttat in i nya lokaler som helt bygger på aktivitetsbaserat arbetssätt. Arbetssätten har under våren förändrats mycket i och med coronapandemin där digitala möten blivit en stor del. Arbetsformer, både i team och digitalt kan vidareutvecklas mer.

Uppdrag/mål: Jämförelser med riket samt utvalda regioner avseende kostnad per invånare inom olika verksamheter.

Aktiviteter	Analys
Följa upp nyckeltal	Uppdraget att årligen ta fram ett antal relevanta nyckeltal för Regionens ekonomi totalt och för olika verksamhetsområden jämfört med riket och övriga regioner sker då Kolada har uppdaterats med utfall 2019 för samtliga Regioner. Innan sommaren var detta inte uppdaterat men målsättningen är att det ska vara klart under augusti månad.

Uppdrag/mål: Kommunikation som verktyg för måluppfyllelse

Aktiviteter	Analys
Kommunikationsinsatser för ökad kunskap, insyn och delaktighet	Första halvåret 2020 har präglats av coronapandemin. Utgångspunkten i kommunikationen från Region Jönköpings län gällande coronapandemin har varit att den ska vara transparent, tydlig och ärlig. Den ska vara informativ och inge förtroende och trygghet. Region Jönköpings län har i sin kommunikation vänt sig till målgrupper internt och externt; chefer och medarbetare, länets invånare, media samt samarbetspartners, samhällsaktörer och näringsliv. Kommunikationsinsatser internt och externt har belyst, förklarat och gett insyn i organisationens processer, prioriteringar samt fakta och beslut som legat till grund för dessa gällande Region Jönköpings län hantering av corona

Aktiviteter	Analys
	<p>och covid-19</p> <p>Mycket stort tryck från media. Hög prioritet i resurser (personal) för att hantera, samordna, besvara förfrågningar och skapa struktur för egna publiceringar.</p> <p>Övrigt</p> <p>Ett arbete startade upp enligt plan gällande förstärkning av kommunikationsinsatser för att spegla och belysa demokrati och delaktighet i våra externa kanaler.</p> <p>Utveckling av närvaron i sociala kanaler har ökat tvåvägskommunikation/interaktion med invånare/potentiella nya medarbetare</p>
<p>Utveckling av ledarnas kommunikativa förmågor</p>	<p>Arbete för utveckling av koncept för utbildningar för chefer och regiongemensam introduktion för chefer, där ledarnas kommunikativa förmågor ingår, har fortsatt enligt plan. Fortsatt kontinuerligt stöd till chefer/ledare. Fortsatt lyft goda exempel i våra kanaler.</p>

Uppdrag/mål: Digitalisering av arbetsprocesser

Aktiviteter	Analys
<p>Översyn av processer som går att automatisera</p>	<p>Inom Verksamhetsstöd och service pågår arbete inom t ex ekonomiområdet med att automatisera rutinuppgifter. Arbete pågår även inom andra områden men ingen samlad gemensam plan för arbetet med automatisering finns och ingen uppföljning har därmed skett. Detta är ett område som vi behöver arbeta mer systematiskt med men som inte har varit prioriterat i början av 2020.</p>

Lärande och förnyelse

Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap

Framgångsfaktorer: Lärande i vardagen

Uppdrag/mål: Forskning och utveckling av hälso- och sjukvården

Aktiviteter	Analys
Learnovation och CoProduction	Projektet är i sin slutfas och kommer att avrapporteras under hösten

Framgångsfaktorer: Lärande och innovation

Uppdrag/mål: Skapa förutsättningar för lärande, utveckling och delaktighet

Aktiviteter	Analys
Esther coacher och SimLab, psykisk hälsa i arbetsmiljön, ledarutveckling, vård i hemmet	Arbetet har fortsatt

Framgångsfaktorer: Forskning och utveckling

Uppdrag/mål: Stöd till klinisk forskning och kunskapsbaserad vård

Aktiviteter	Analys
Verksamhetsförlagd utbildning	Avtal på plats och bra samverkan mellan parterna nu. Coronapandemin har krävt ett nära samarbete mellan Hälsohögskolan och Region Jönköpings län kring verksamhetsförlagd utbildning (VFU) vilket har krävt mycket arbete men frågor har lösts i god anda. Även mycket god samverkan med Linköpings Universitet.
Skapa en ledningsstruktur för samverkan mellan Region Jönköpings län, Jönköping University och Linköpings Universitet	Arbetet med att skapa en hållbar och ändamålsenlig ledningsstruktur för samverkan mellan Region Jönköpings län och Jönköping University klart.
AT-organisationen	AT-organisationen har nu förts över till Futurum till alla delar inklusive ekonomin. Verksamheten är välfungerande.

Uppdrag/mål: Decentraliserad läkarutbildning

Aktiviteter	Analys
Decentraliserad läkarutbildning i samverkan i sydöstra sjukvårdsregionen.	Gott samarbete. Frågor klaras av löpande. Aktuella frågor är: avtal om lokaler och personal vid Metodikum, distansutbildning/fysisk utbildning, tredje föreläsningssalens driftsättning.
Utveckling av universitetssjukvård inom RJL kopplat till RALF avtalet	Det pågår ett arbete med att utveckla universitetssjukvården i Region Jönköpings län.

Uppdrag/mål: Öka fokus på att utvärdera och implementera nya innovativa teknologier

Aktiviteter	Analys
Arbete utifrån Life Science strategin	Arbetet med Life science frågor i sjukvårdsregionen pågår i två parallella spår vilket inte är optimalt. Dels leder utvecklingsdirektörerna ett arbete och dels har cheferna för FoU-verksamheten utarbetat en strategi som genomförs bland annat via universitetssjukvården. Samordning krävs. Inom Region Jönköpings län har denna samverkan börjat men fortfarande saknas en mer formaliserad samverkan.

Uppdrag/mål: Utveckling av tandvården

Aktiviteter	Analys
Ansöka om att etablera tandläkarutbildning	Ansökan om etablering av tandläkarutbildning inskickad. Planeringsarbete pågår inför granskningsmöte i oktober. Internat genomförs i Region Jönköpings län av styrgruppen för att stärka samverkan mellan Region Jönköpings län och Jönköping University. Linköpings Universitet är också delaktiga i planeringen framförallt av den prekliniska delen av den tänkta utbildningen. Arbetsgrupper för olika frågor har bildats (exempelvis rörande kompetensförsörjning) som behöver aktiveras.

Framgångsfaktorer: Vi arbetar med ständiga förbättringar

Uppdrag/mål: Utveckling av Region Jönköpings läns intranät

Aktiviteter	Analys
Utveckla Region Jönköpings läns intranät och vårdgivarwebb	Enligt plan lanseras för delen av nya intranätet (gemensam startside och regiongemensamt innehåll) i mitten av september. Därefter tar ett nytt projekt vid för att bygga om verksamhetsfilkarna.

Medarbetare

Strategiska mål: En hälsofrämjande, hållbar och attraktiv arbetsplats

Framgångsfaktorer: Attrahera och rekrytera

Uppdrag/mål: Attrahera nya medarbetare



Aktiviteter	Analys
Målgruppsarbete	Utveckling av målgruppsplaner pågår. Fokus på gemensamma aktiviteter inom attrahera, rekrytera, utveckla, behålla, avveckla.
Stärka arbetsgivarvarumärket	Utveckling av arbetssätt tillsammans med kommunikationsavdelningen pågår. Profilerings utlandsrekrytering genomfört.

Uppdrag/mål: Kompetensbaserad rekrytering

Aktiviteter	Analys
Utveckla anställningsprocessen	Uppdatering av "underlag för anställning" i Rekryteringsportalen genomfört i augusti. Långsiktigt mål att digitalisera anställningsprocessen, bland annat genom digitala anställningsavtal. Test av digital referenstagning genomfört, dialog om fortsatt arbete pågår.
Implementering tester i rekrytering	Integrering samt arbete med kravprofiler för screeningtester pågår. Fördjupade tester testas som en del av chefsrekryteringsprocessen och specialistroller.
Utveckla Kompetensförsörjningsenheten	Utveckling av arbetssätt och uppdrag pågår löpande.

Framgångsfaktorer: Kompetenta och engagerade medarbetare

Uppdrag/mål: Kompetensplanering och rätt använd kompetens

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Kompetensutvecklingsplan	90 %	54 % 	Vissa enheter har skjutit upp medarbetarsamtalen och framtagandet av kompetensutvecklingsplaner till hösten till följd av coronapandemin.



Aktiviteter	Analys
Regionledningskontoret: kompetensplan	Våra verksamhetsområden arbetade under 2019 med att ta fram en kompetensförsörjningsplan. Det är framför allt HR-avdelningen som arbetar med stöd ut i verksamheten på den regionövergripande nivån. Vad gäller regionledningskontorets egen kompetensförsörjning utgår arbetet från att varje avdelning löpande ser över vilka kompetenser och funktioner som behövs utifrån våra uppdrag. När vakanser uppstår prövas om och med vilken kompetens funktionen ska återbesättas. För medarbetarna på regionledningskontoret sker kompetensplanering i dialog med närmaste chef.

Aktiviteter	Analys
Utbildningsanställningar 2020	Ca 100 medarbetare har just nu en pågående utbildningsanställning, det motsvarar ca 75 årsarbetare. Höstens tillsättning är inte helt klar men de flesta verksamheter har fått det antal platser som efterfrågats. Överlag är det många som har sökt men inom vissa specialiteter är det brist på sökande. Det har genomförts utökade marknadsföringsinsatser för att få upp intresset.
Länsövergripande resursenhet för sjuksköterskor	Underlag för en bemanningsenhet är framtaget och samverkat. Bemanningsenheten blir en enhet under område kompetensförsörjning med en egen enhetschef och en administrativ resurs. Enhetschef är rekryterad och påbörjar sin anställning under hösten.
Implementering av ny kompetensplattform	Prioritering för införande 2020. Börjar med medarbetarsamtal genom att se över befintlig process och sedan föra in den i LoK. Ge möjlighet att använda för de som vill under hösten med breddinförande under nästa år. Aktiviteten med introduktion av nya medarbetare kommer också delvis lösas i LoK.
Arbete med kompetensförsörjningsplan	Utveckling av arbetssättet för kompetensförsörjningsplaner pågår och systemstöd kommer utvecklas i LoK (plattform för lärande och kompetens). Införande av LoK pågår med ambition att utveckla kompetensdelarna under 2021. Arbetet med kompetensplanering och behov bör ha sin utgångspunkt i verksamhetens uppdrag och vara del i arbetet med det årliga planeringsarbetet inom respektive verksamhet. I kartläggningen/kompetensplanen bör följande delar ingå:- Nuvarande och framtida bemanningsstruktur, kompetensbehov samt eventuella kompetensgap och/eller behov av kompetensväxling- Yrkesroller, nyckelfunktioner och utveckling av dessa- Åtgärder och aktiviteter för att möta framtida behov.
Förutsättningar för äldre medarbetare	Mycket pågår i den dagliga verksamheten, schemaplanering och mentorskap. Kan finnas möjligheter i LoK att arbeta med bl a successionsplanering mm. Dock kommer detta systemstöd inte utvecklas förrän under nästa år och kan då leda till en mer övergripande bild och systematisering av arbetssätten.

Uppdrag/mål: En välfungerande lönebildning

Aktiviteter	Analys
Riktlinjer för lönebildning	Nya riktlinjer för lönebildning och principer för ingångslönesättning (lathunden) är framtagna och beslutade och samverkade. Införande sker löpande under året.
Riktad lönesatsning	Stor del av satsningen genomförd och utbetald med löneöversynen 2020. De yrkesgrupper som är identifierade och ligger längst från den önskade målbilden har prioriteras och tagit del av del av den riktade satsningen enligt plan. Fördelning har skett utifrån gruppernas relativa löneläge i förhållande till önskad målbild. Prioriterade yrkesgrupper som tillhör AKV eller Kommunals avtalsområde hanteras med deras respektive lönerevision när centrala avtal finns.

Framgångsfaktorer: Hälsa, delaktighet och likabehandling

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Personalhälsa - sjukfrånvaro	2,8 %	3,3 % 	Sjukfrånvaron under 2020 ligger sedan några månader något högre än jämförande värden föregående år.

Aktiviteter	Analys
Regionledningskontor: Hälsofrämjande arbetet och minskad sjukfrånvaro	I avdelningarna som ingår i Regionledningskontoret arbetar varje avdelning utifrån sina förutsättningar och behov för ett hälsofrämjande arbete och insatser för att sjukfrånvaron ska hållas på en låg nivå. Regionledningskontoret har generellt en låg sjukfrånvaro och medarbetarenkäten från visade i huvudsak goda resultat. Arbetet inriktas därför mycket på att utveckla det som är bra.



Uppdrag/mål: Systematiskt arbetsmiljöarbete

Aktiviteter	Analys
Arbete med resultat från medarbetarundersökning	Arbete har skett inom respektive avdelning vad gäller resultaten för Regionledningskontoret med verksamhetsnära funktion. För Region Jönköpings län som helhet genomfördes under våren ett arbete i regionens ledningsgrupp med fördjupning av de områden som på en aggregerad nivå visade behov av utveckling. På grund av coronapandemin kom våra verksamheter olika långt i sitt arbete utifrån resultaten i enkäten. Under hösten ska varje verksamhetsområde bedöma vad som är gjort och vad som behöver göras och förankra detta i respektive samverkansgrupp.

Uppdrag/mål: Anställda ska kunna erbjudas att köpa reseprodukter till ett subventionerat värde av arbetsgivaren.

Arbetet uppskjutet på grund av coronapandemin.

Uppdrag/mål: Medarbetarskap och delaktighet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Medarbetarsamtal	90 %	61 % 	Vissa enheter har skjutit upp medarbetarsamtalen till hösten till följd av coronapandemin.

Aktiviteter	Analys
Introduktion till att jobba i RJL	Ej påbörjat men finns planer på att starta ett projekt för att jobba med frågan. Koppling till pågående projekt med chefers introduktion. Mycket borde kunna utvecklas gemensamt.
Avslutningssamtal	Kommer på övergripande nivå hanteras i samband med införandet av plattformen för lärande och kompetens. Initialt utveckling av process och systematik för medarbetarsamtal. När det är på plats utvecklas och digitaliseras processen för avslutningssamtal. Arbete med avgångsenkäter pågår inom vissa verksamhetsområden och kommer vara grund i

Aktiviteter	Analys
	utvecklingen på Regionnivå.
Översyn samverkansavtal	Har varit pausat på grund av läget med covid-19. Ambition att ta upp arbetet under hösten när pågående tvister är lösta.

Framgångsfaktorer: Chef- och ledarskap

Uppdrag/mål: Utredda lokala sjukhusledning

Aktiviteter	Analys
Utredning av lokala sjukhusledning	Arbetet har förskjutits med anledning av coronapandemin. Arbetet återupptas tidigast till hösten.

Uppdrag/mål: Ett stärkt- chef och ledarskap





Aktiviteter	Analys
Chefer och ledare ska delta i chefs-/ledarutvecklingsprogram och chefsutbildningar.	<p>Fyra chefsutvecklingsprogram beroende på chefsroll och erfarenhetsgrad genomförs löpande. Under 2020 startar fyra nya grupper i tre av programmen där sammanlagt 53 chefer deltar. Utöver det genomförs programmet Framtida chefskap för medarbetare som är nyfikna på ett chefs- och ledarskap i Region Jönköpings län, den omgång som startade hösten 2019 avslutades maj 2020, en ny omgång startar hösten 2020.</p> <p>Samtliga verksamhetschefer och första linjens chefer, drygt 500 chefer sammantaget, deltar i Nätverk för engagerat ledarskap. Vårens träffar har med anledning av Coronapandemin fått anpassas efter nya förutsättningar. Första träffen handlade om hälsofrämjande arbetsmiljö och kunde genomföras som planerat i vintras med gott resultat, andra och tredje träffen har anpassats till att handla om att ta roll som chef under pågående pandemi. Alla grupper har inte haft möjlighet att genomföra träffar men de som haft möjlighet har gjort det genom videomöte och varit nöjda med innehållet och samtalet. Inför hösten återupptas vårens tema - hälsofrämjande ledarskap, förhoppningen är att våra chefer ska kunna prioritera deltagande. Att få möjlighet att diskutera och reflektera kring sitt ledarskap är viktigt inte minst när verksamheten utmanas som den gjort och gör i år.</p>
Chefsutbildningar HR	Utbildningar genomförs i den mån det går i dagsläget. Digitala delar samt distansutbildningar kan ofta genomföras medan de moment/utbildningar som bygger på fysisk närvaro under våren har skjuts på framtiden. Under hösten återupptas vissa utbildningar som bygger på fysisk närvaro.

Ekonomi

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Ekonomi i balans	0 tkr	27 735 tkr 	Det positiva resultatet förklaras huvudsakligen av överskott inom Folkhälsa och Sjukvård (+22,5 mnkr). Men även AT-organisationen och Futurum redovisar större överskott. Utlåning av personal från vissa enheter till vården samt minskad aktivitet avseende projekt/utbildningar etc förklarar vissa delar av överskottet. Qulturum har däremot påverkats av intäktsbortfall till följd av coronapandemin.
 Prognos	0 tkr	35 100 tkr 	Prognosen är +35,1 mnkr jämfört med budget. Det positiva resultatet förklaras främst av överskott inom Folkhälsa och sjukvård. (+30,0 mnkr). Utlåning av personal från vissa enheter till vården samt minskad aktivitet avseende projekt/utbildningar etc förklarar stora delar av överskottet. Qulturums prognos är -4,6 mnkr vilket främst förklaras av lägre intäkter till följd av inställda aktiviteter och ej sålda tjänster på grund av coronapandemin. Inom den nya AT-organisationen under Futurum beräknas en positiv budgetavvikelse på +4,5 mnkr.

Aktiviteter	Analys
Handlingsplan för ekonomi i balans	

Uppdrag/mål: Regionsjukvård, rikssjukvård och EU-vård

Aktiviteter	Analys
Se över den ekonomiska styrmodellen för köpt och såld vård	Översynen har inte kunnat prioriteras under hösten 2019, frågan aktualiseras åter 2020. Avstämning om status sker i samband med genomgå av delår 2 på APT.

Regional utveckling

I nära samverkan med länets kommuner, högskolan, näringslivet, civilsamhället och Länsstyrelsen skapar Region Jönköpings län förutsättningar för tillväxt och regional utveckling. En utveckling som är långsiktigt hållbar både socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Förutsättningar för innovation, utbildning, forskning och hållbart resande prioriteras föra att skapa ett attraktivt och konkurrenskraftigt län.

Arbetet med regional utveckling utgår från lagar och nationella styrdokument samt nationella strategier kopplade till områden som berörs inom dessa styrdokument. Dessa anger att ansvarig för regional utveckling ska leda arbetet genom att utarbeta och fastställa en regional utvecklingsstrategi för länets utveckling (RUS) och samordna insatser för genomförande av strategin. Detta arbete ska utformas och bedrivas i sektorsövergripande samarbete mellan aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Utvecklingen i länet ska kontinuerligt analyseras, följas upp och utvärderas. Utifrån dessa analyser ska resultatet av det regionala tillväxtarbetet årligen redovisas till regeringen. Den regionala utvecklingsstrategin för Jönköpings län 2020-2035 utgår från lagar och nationella styrdokument samt nationella strategier kopplade till områden som berörs inom dessa styrdokument och en omfattande analys och förankringsarbete tillsammans med länets aktörer och berörda myndigheter. Den regionala utvecklingsstrategin utgår från de fyra nationella utmaningarna:

- demografisk utveckling
- globalisering
- klimat, miljö och energi
- social sammanhållning

De fyra utmaningarna ska vändas till möjligheter genom följande prioriteringar:

- En hållbar region
- En attraktiv och tillgänglig region
- En smart region
- En kompetent region
- En global region

Den regionala utvecklingsstrategin är ett långsiktigt dokument som siktar mot 2035. Budgeten är, tillsammans med de handlingsplaner som finns för den regionala utvecklingsstrategins genomförande, det viktigaste styrdokumentet för den regionala utvecklingsstrategins genomförande. Region Jönköpings län säkerställer den regionala utvecklingsstrategins genomförande genom att leda och samordna arbetet med strategin och dess handlingsplaner i länet. Samverkan organiseras genom ett ledningssystem där råd, grupper och nätverk beskrivs tillsammans med vem som sitter i respektive grupp, vilket ansvar gruppen har, varifrån den får sitt uppdrag och till vem den återrapporterar. Finansiering av insatserna beskrivs i den finansieringsplan som kopplas till den regionala utvecklingsstrategin och de statliga 1:1 medlen. Utöver arbetet med aktörerna i länet bidrar Region Jönköpings läns egna verksamheter till regional utveckling och tillväxt, attraktiva, tillgängliga miljöer, kompetensförsörjning, en långsiktig hållbar utveckling, stimulerande upplevelser, en rik och varierad fritid och internationellt samarbete.

Arbetet under den första delen av året har till stor del präglats av Covid-19. Regionalt utvecklingsarbete har varit fokuserat på att effektivt och utifrån den regionala utvecklingsstrategin stötta de aktörer som påverkats av krisen samtidigt tillsammans med en fokusering på en hållbar omställning i samband med återstarten av ekonomin.

Flera projekt och samarbeten har påbörjats, utvecklats och fördjupats.

Region Jönköpings län har fått ett stort nationellt ansvar i och med projektet Nationell Företagsakut. Inom regionen har utbildningsinsatser genomförts riktat mot besöksnäringen, Kulturella och kreativa näringar (KKN) samt små och medelstora företag

Fokus är en hållbar omställning och kompetensutveckling för att kunna möta framtiden väl rustade. Samråd med myndigheter och regeringskansliet sker med täta mellanrum och delaktighet att få till stånd förändringar i förordningar och utlysningar har varit en del av arbetet.

Hållbar utveckling

Strategiska mål: Region Jönköpings län leder arbetet för en hållbar utveckling och att målen i Agenda 2030 ska nås i tid i länet. Detta arbete ska bidra till en hållbar tillväxt och utveckling i hela Jönköpings län.

Aktiviteter	Analys
Utvecklingsprojekt	Genom att använda den kapacitet företagen har i krisen föranledd av Coronapandemin till att utbilda företagens medarbetare i hur hållbarhetsarbetet kan bidra till stärkt konkurrenskraft stärker vi länet inför framtiden. Utbildningen har genomförts med goda resultat där flera företag tagit fram en handlingsplan för hållbar utveckling. Utbildningen kommer att följas upp under tre år i ett projekt finansierat av Tillväxtverket.

Prioriterade uppdrag: Perspektiven en jämställd regional tillväxt samt hållbarhet ur de tre perspektiven ska prägla alla regionala utvecklings- och tillväxtprocesser i syfte att skapa ett på alla områden jämställt och hållbart län.

Aktiviteter	Analys
Agenda 2030	Arbetet har fokuserats på att stödja kommunerna i arbetet med mål och indikatorer för Agenda 2030. Det har lett till en ökad medvetenhet och kunskap om hur vi tillsammans kan arbeta effektivt med mål och indikatorer.
Miljöprojekt för att minska andel läkemedelsrester i vattnet.	Inventering av behov och möjliga insatser har startat. Arbetet har kommit igång men kommer inte att kunna slutföras under 2020.

Prioriterade uppdrag: För att få en bättre tillgänglighet behöver Region Jönköpings län investera i och tillhandahålla fler laddstolpar för elfordon och andra drivmedel som innebär mindre klimatpåverkan.

Aktiviteter	Analys
Etablering av Grön mack i länet	Arbetet med en etablering av Grön mack i länet har resulterat i en djupare dialog mellan det etablerande företaget och en av länets kommuner. Fortsatt samverkan sker där RJL stöttar och bidrar till en plattform för dialog.

Prioriterade uppdrag: Tenhult naturbruksskola och Stora Segerstad naturbrukscentrum ska kunna använda sina producerade livsmedel både till de egna eleverna och till att försörja övriga kök och restauranger i verksamheten inom Region Jönköpings län.

Aktiviteter	Analys
Livsmedelsstrategi för Jönköpings län	Arbete med livsmedelsstrategin fortgår enligt plan. Handlingsplanerna är klara och flera av dess aktiviteter genomförs nu digitalt under hösten. Inom arbetet för livsmedelsstrategin märks en tydlig ökning av intresse för bland annat lokalt producerad mat och förmågan till självförsörjning.

Innovation och företagande

Strategiska mål: Region Jönköpings län strävar efter det hållbara samhället med tillväxt av jobb och företag i hela länet, utvecklade forsknings- och innovationsmiljöer, jämställdhet, integration och mångfald, en miljödriven näringslivsutveckling samt ökad konkurrenskraft för landsbygdsföretag.

Aktiviteter	Analys
Skapa ett ledningssystem	Ledningssystemet är under implementering i både samverkansplattformarna och innovation och kompetensråden enligt plan.
E-merge	Projektet fortlöper i stort sett planenligt i två av delmålen. En fördröjning med anledning av Coronapandemin har konstaterats i det tredje, dels ute hos företagen där vi nu har svårt att få komma in och dels hos kommunernas näringslivsavdelningar som har behövt prioritera pandemiinsatser. En ansökan om förlängning med 6 – 12 månader har därför lämnats in till TVV.
Projekt Innovation Runway	Projektet har fram till Corona-utbrottet löpt på enligt plan. Därefter har man delvis fått ställa om så som redovisats den 8 maj till finansierarna. En projektförlängning är också aktuell till följd av denna utveckling. Ett vidareutvecklat fortsättningsprojekt lämnas in till ERUF i septemberutlysningen.
Klustersatsningen ”Automation Småland”	Strukturfondsprojektet ARK-II avslutades vid årsskiftet. Nu pågår enbart det S3-projekt (Smart Specialisering), STURK som enligt beslutet ska avslutas vid årsskiftet. Som följd bl.a. av projekthemvistflytt till Högskolan (JTH) under 2019 samt coronapandemin, finns ett stort behov av projektförlängning. En sådan avses sändas in till finansierarna för att möjliggöra verksamhet även under våren 2021.
Klustersatsningen ”Kkraft Interior Cluster Sweden”	Projektsatsningen Kkraft som är det andra projektet i Tillväxtverkets S3-satsning som drivs med koppling till länet, löpte fram till pandemiutbrottet enligt plan. Därefter har arbetet fått anpassas vilket bl.a. medfört att internationella delar i projektet inte kunnat genomföras som tänkt. Projektet förväntas slutredovisas vid årsskiftet.
Handlingsplaner som stärker företagets långsiktiga konkurrenskraft	Arbetet med handlingsplanen för en smart region pågår. De insatser som planerats under fyraårsperioden kommer att behöva genomföras tidigare som en konsekvens av Coronapandemin. Beroende på tilldelning av ytterligare 1:1 medel och hur utlysningar av ESF och ERUF kommer att se ut görs en plan för arbetet. Vi kan dock konstatera att de insatser som identifierats i den regionala utvecklingsstrategin väl möter behoven även i krissituationen.
En översyn av verksamhetsbidragen ska ske med syftet att koppla dessa till genomförandet av handlingsplanerna i den regionala utvecklingsstrategin	Arbetet är inlett och förväntas bli klart under detta år. Arbetet inriktas i första hand på att ta fram ett standardiserat redovisnings- och uppföljningsmaterial till aktörer med verksamhetsbidrag som ska kunna ligga till grund för uppdraget och utvärdering av beviljade verksamhetsbidrag.

Prioriterade uppdrag: Stödja utvecklingsarbetet i Nässjö och genom analyser och påverkansprocesser bidra till att göra Nässjö till ett nationellt centrum för järnvägsutbildningar och järnvägsutveckling

Prioriterade uppdrag: Perspektiven en jämställd regional tillväxt och hållbarhet ur de tre perspektiven ska prägla alla regionala utvecklings- och tillväxtprocesser i syfte att skapa ett jämställt och hållbart län på alla områden

Aktiviteter	Analys
Jämställd regional tillväxt	Insatser för jämställd regional tillväxt pågår enligt handlingsplanen en hållbar region. Vidare insatser planeras men kommer inte att kunna slutföras under 2020 på grund av Coronapandemin.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska driva på arbetet med en hållbarhetsdriven näringslivsutveckling

Aktiviteter	Analys
Förstudie som identifierar länets potential när det gäller förnybara energikällor	En förstudie är initierad och kommer att slutföras under början på 2021

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska driva på digitaliseringen inom offentlig verksamhet och näringslivet

Aktiviteter	Analys
Affärsutvecklingscheckar	En analys av checkarna strukturomvandlade effekt pågår och beräknas vara klar under året. Kvar att fatta beslut för under resten av året på Tillväxtverkets anslag utgörs av 555 000 kr. Till 31 augusti har totalt 3 st beslut fattats, 2 st inom internationalisering på sammanlagt 295 000 kr, och 1 st avseende digitalisering på 150 000 kr av totala ramen på 1 miljon kronor. Almi som också avsätter egna medel för checkar har utökat sin ram under hösten med ytterligare 1 miljon kronor.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska främja socialt företagande

Kompetensförsörjning och utbildning

Strategiska mål: Region Jönköpings län bidrar till att alla människor kan säkra sin egen försörjning genom ett arbete, en väl fungerande arbetsmarknad och varaktigt ökad sysselsättning, stärka kopplingen mellan utbildning och arbetsliv samt till att matchningen på arbetsmarknaden i länet stärks.

Aktiviteter	Analys
Omlokalisering av myndigheter	Frågan bevakas och analys av förändring av statliga jobb i länet görs regelbundet.
Ny nationell utbildning till regionen	Arbetet med att etablera en ny tandläkarutbildning vid JU pågår i stor samverkan. Coronapandemin påverkar till viss del påverkansarbetet.
Samla aktörerna och ta fram en gemensam plattform för arbetet med kompetensförsörjningen	Detta utgör en del av det ledningssystem som ska göra verkstad av den regionala utvecklingsstrategin.

Aktiviteter	Analys
för näringslivets och offentlig sektors behov	
Arbeta för att öka antalet utbildningsplatser vid JU och YH-utbildningar	JU fick utökad antal utbildningsplatser i regeringens senaste budget (BP 20). Fler platser har tillkommit under året. Fler högskoleplatser förväntas komma i höstens regeringsbudget (BP 21). Regional utveckling har en kontinuerlig dialog med JU i syfte att verka för att högskolan tilldelas fler utbildningsplatser. Jönköpings län har många YH-utbildningar idag. I och med det nya beviljandet har Jönköpings län 5 574 utbildningsplatser på yrkeshögskola under perioden 2020-2026. Det innebär att länet har 280 platser per 10 000 invånare, vilket är mest i hela Sverige. Analys av kompetensbehov har inlämnats till MYH.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska verka för en utveckling av arbetsmiljön på länets arbetsplatser.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska driva på arbetet med en jämställd regional tillväxt

Aktiviteter	Analys
Stärka och utveckla arbetsmiljön i länet samt arbeta mot en jämställd regional tillväxt	Genom de egna nya kontorslokalerna kan företag se exempel på hur arbetsmiljön kan utvecklas på ett yteffektivt och samtidigt kreativt sätt. Insatser för jämställd regional tillväxt pågår enligt handlingsplanen en hållbar region. Vidare insatser planeras men kommer inte att kunna slutföras under 2020 på grund av Coronapandemin.

Prioriterade uppdrag: Utbudet på länets lärcentra behöver breddas för att möta näringslivets och det offentligas kompetensbehov och möjliggöra studier parallellt med arbete i hela länet.

Aktiviteter	Analys
Lärcentra i alla länets kommuner	Lärcentra finns i sex av länets kommuner. Arbetet pågår utifrån handlingsplanen en kompetent region. Coronapandemin påverkar arbetet med detta mål och målet kommer inte att nås 2020.

Prioriterade uppdrag: Ett länsövergripande system för livslångt lärande i syfte att stärka matchningen på arbetsmarknaden ska utvecklas

Aktiviteter	Analys
Projekt som fokuserar på kompetensutveckling av yrkesverksamma	Några projekt har startat och fortsätter under hösten och kommande år. Arbetet kommer att utvecklas vidare utifrån handlingsplanen för en kompetent region.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län behöver bli en starkare aktör som erbjuder stöd till de branscher eller företag som behöver nyanställa eller uppgradera kompetensen hos befintliga medarbetare

Aktiviteter	Analys
Utveckla och förbättra stöd till länets branscher och företag	Arbetet pågår i enlighet med handlingsplanen för en smart region. Arbetet kommer utvärderas inför revideringen 2024.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska stärka stödet till nyföretagande bland utrikesfödda.

Aktiviteter	Analys
Främja utrikesfödda kvinnors företagande	Ett projekt pågår men Coronapandemin påverkar planerade aktiviteter. På grund av nytt projekt, Framtidssäkrad industri, minskas projektomfattningen till hälften. Projektet avslutas under hösten.

Prioriterade uppdrag: Den språkliga och etnokulturella kompetensen inom de regionala innovationssystemen och de företagsstödande aktörerna behöver förbättras

Aktiviteter	Analys
Stärka integrationsperspektivet i kompetensförsörjningsarbetet	Projektet "Stärka integrationsperspektivet i kompetensförsörjningsarbetet" har pågått under ett år och kommer att avslutas i höst. Coronapandemin har påtagligt försvårat genomförandet av planerade insatser.

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska även stötta etableringar av mindre traditionella företagsformer såsom Kooperationer och sociala företag.

Aktiviteter	Analys
Utveckling av socialt entreprenörskap i Jönköpings län	Projektet löper enligt plan, men kan komma att bli fördröjt på grund av Coronapandemin. Projektet avslutas under hösten.

Attraktivitet och livsmiljö

Strategiska mål: RJL verkar för att; alla har lika möjlighet att delta och bidra i ett tillgängligt, sammanhållande och hälsofrämjande samhälle som präglas av jämlikhet, jämställdhet och mångfald; vara en del av det framväxande e-samhället; utveckla tillgänglighet, implementering av offentliga digitala tjänster, ett ökat serviceutbud på landsbygden samt förbättra förutsättningarna för turism, rekreation, kultur och fritid

Aktiviteter	Analys
Service på landsbygden/kommersiell service	Arbetet pågår, Med anledning av pandemin har kommunerna fått extra information om hur bidraget kan användas, fler kommuner än de fyra som upprätthåller bidraget kommer att söka framöver.
Digitaliseringsrådet	Enligt plan, samverkansupplägg är upprättat med kommunal utveckling,
Skapa en överenskommelse mellan Region Jönköpings län och länets organisationer inom den sociala ekonomin	Arbetet pågår med fördröjning på grund av pandemin, kommer ej att slutföras under 2020,
Socialt företagande	Projektet pågår enligt plan men har reviderat projektplanen och budget för att anpassa tiden som är kvar
Utveckla den digitala kompetensen i länets kommuner	Arbetet har påbörjats men har stannat av på grund av andra prioriteringar, kommer ej att slutföras under 2020
Projekt – kartlägga digitaliseringens effekter	Inom digitaliserings rådet fortsätter samarbetet med Handelshögskolan , Ju och Jönköping Academy med syftet att kartlägga de effekter digitaliseringen medför, dels för den offentliga styrningen, dels för

Aktiviteter	Analys
	interaktionen mellan invånare och offentlig sektor
Affärsutvecklingscheckar inom digitalisering	Arbetet pågår enligt plan och kommer slutföras 2020
En branschanalys tas fram som underlag för prioritering av investeringar i småskalig infrastruktur för besöksnäringens utveckling	Arbetet ej påbörjat, kommer vara en del av arbetet i den kommande regionala besöksnäringstrategin

Samhällsplanering och tillgänglighet

Strategiska mål: Region Jönköpings län verkar för att; alla har lika möjlighet att delta och bidra i ett tillgängligt, sammanhållande och hälsofrämjande samhälle som präglas av jämlikhet, jämställdhet och mångfald; utveckla tillgänglighet, främja utvecklingen av koldioxidsnåla, energieffektiva infrastrukturer och transporter

Aktiviteter	Analys
Projekt Nya stambanor	Regional utveckling (regionledning) Rekrytering av projektledare är genomförd. Samarbete har etablerats med grannregionerna i Västra Götaland, Östergötland och Skåne. Informationsinsatser är under pågående utarbetande.
Skapa en testbädd för fossilfritt flygbränsle med koppling till skogsindustrin	Inledande kontakter har tagits och följts upp, men med anledning av Coronapandemin kommer arbetet inte att slutföras under 2020.
Strukturbilder	Projektledare rekryterad. Förberedande kartläggningsarbete genomfört. Projektplan framtagen.
Ökad kommunal samverkan för bostadsbyggande i länet	Projektledare rekryterad. Projektplan under framtagande.

Prioriterade uppdrag: Regional utveckling ska i en förstudie belysa hur behovet av turer mellan närliggande kommunhuvudorter enligt trafikförsörjningsprogrammet ser ut i syfte att säkerställa turtäthet efter behov och att bidra till kompetensförsörjning och arbetsmarknadsförstoring

Prioriterade uppdrag: Under våren 2020 ska arbetet med en kommande nationell och regional transportplan påbörjas

Aktiviteter	Analys
Nationella och regionala transportplanen	Arbetet pågår enligt plan. Projektledare utsedd och projektplan framtagen. Politisk referensgrupp är under tillsättande.

Prioriterade uppdrag: Enligt prognosen kommer det bli svårt att nå målet om att alla invånare i Jönköpings län ska ha tillgång till snabbt bredband år 2025. Framförallt är det boende på landsbygden och vid kommungränser som är svårast att nå med bredband. För att kunna nå målet ska Region Jönköpings län ta ett större ansvar för samordningen med kommuner och andra aktörer som hanterar bredbandsutbyggnaden.

Aktiviteter	Analys
Regionala bredbandskoordinatorer	Arbete pågår genom övergripande samordning med aktörer av betydelse för bredbandsutbyggnaden och ett omfattande kartläggningsarbete som är en viktig del i uppdragsbeskrivningen. Uppdraget som regionala bredbandskoordinatorer sträcker sig till december 2020 i det nuvarande upplägget, beslut om steget därefter har inte fattats på nationell nivå. Arbete pågår med förberedelser inför vad ett kommande stödsystem skulle kunna komma att innebära.
Regional cykelstrategi	

Prioriterade uppdrag: Region Jönköpings län ska vara pådrivande i arbetet att nå de nationella målen såväl som målen i den regionala bredbandsstrategin så att hela länet kan ta del av digitaliseringens möjligheter och nå målen i den regionala digitaliseringsstrategin.

Aktiviteter	Analys
Regionala bredbands- och digitaliseringsstrategi	Personalresurserna med bredbandskompetens har förstärkts. Arbetet med handlingsplaner har på grund av pandemin. Arbetet har kommit igång men kan inte slutföras under 2020

Internationellt samarbete

Strategiska mål: Region Jönköpings län stärker det gränsövergripande innovationssystemet, bidrar till hållbara transporter, främjar anpassningen till energi-, miljö- och klimatutmaningen, utvecklar strategiska samarbeten och partnerskap i Sverige och andra länder för en hållbar utveckling på en global marknad.

Aktiviteter	Analys
Affärsutvecklingscheckar inom internationalisering	Internationaliseringssatsningar påverkas uppenbart pga. reserestriktioner m.m. av coronapandemin. En del igångvarande satsningar har därmed fått gå ner på sparlåga eller pausas. Två beslut på Tillväxtverkets anslag är fattade under året. Hur resten av året utvecklar sig är svårbedömt. Eftersom grundanslaget även får användas till satsningar inom digitalisering, förväntas den delen kunna utnyttja ev. kvarvarande medel från Tillväxtverket under hösten.
Utländska direktinvesteringar	Arbetet har under perioden mer och mer kommit att präglas av handelsprotektionism och senare av alla restriktioner som Coronapandemin resulterat i. Aktiviteterna med utländska direktinvesteringar har dock under inledningen av året utökats med möjligheter till ett mer proaktivt sätt att erbjuda intressenter tillgängliga siter genom verktyget Site Finder som är en GIS baserad applikation tillhandahållen av Business Sweden där tillgängliga siter exponerats mycket fördelaktigt. Genom partnerskap med NodePole når vi dessutom ut till intressenter i Datacentervärlden.

Aktiviteter	Analys
Be Global 2.0	Strukturfondprojektet löpte enligt plan fram till coronapandemins utbrott. Internationaliseringsåtgärder påverkas starkt bl.a. till följd av reserestriktioner etc. Vissa företag har därför fått pausa sina satsningar och andra gått ner på sparlåga. Även kompetensutvecklingsinsatser etc. av deltagande företag har fått ställas om till övervägande digitala kanaler eller skjutits fram. Projektet avser att begära tidsförlängning pga. denna fördröjning.

Verktyg för att leda regional tillväxt och utveckling

Strategiska mål: Region Jönköpings län leder det regionala tillväxt- och utvecklingsarbetet genom en strategisk samordning av länets kommuner, näringsliv och civilsamhälle, ökad samverkan nationellt såväl som internationellt, ett starkt analysarbete, strategiska satsningar inom målområdena samt riktade projektutlysningar.

Aktiviteter	Analys
Utveckla analysarbetet	Regional utveckling (regionledning) Kommit igång och är ett pågående arbete inom regional utveckling Stort fokus på att ta fram underlag och rapporter som stöd i corona krisen. Arbete pågår med att utveckla en regional företagsbarometer. Arbete pågår med att uppgradera ArcGIS för att på ett bättre sätt möta behov och utveckla vårt arbete med regionala strukturbilder.
Arbeta för ökad tilldelning av 1:1 medel och andra nationella utvecklingsmedel till länet	I lämnade prognoser under året gällande bemyndigandet och vårt anslag visade RJL på önskemål om ytterligare ökning över kommande år vad gäller både bemyndiganderamen och anslaget. Insatser har beviljats för att stötta besöksnäringen, kulturella och kreativa näringar samt små och medelstora företag i vårt län som ett led i den Coronapandemin vi befinner oss i. Dessa insatser kommer belasta främst vårt anslag varav inlämnad prognos visat på behov av ett ökat anslag.
Förbereda nästa programperiod för EU:s samhällningspolitik	Arbetet med ERUF-programmering pågår och kommer att slutföras under 2020. Region Jönköpings län koordinerar arbetet för Småland och öarna. Programgrupp och styrgrupp för hela NUTS2-området finns. Fler funktioner involveras vid behov. Tidsfristen är förlängd till 31 december 2020. Uppdraget att ta fram regional handlingsplan för ESF har inte kommit.

Prioriterade uppdrag: För att klara det nationella regionala utvecklings- och tillväxtuppdraget och för att säkerställa länets fortsatta positiva utveckling prövas medel till regional utveckling utifrån den plan som gjordes inför 2019.

Aktiviteter	Analys
Riktade projektutlysningar	Arbetet är beroende av arbetet med handlingsplaner, ledningssystem och finansieringsstrategi kopplade till den regionala utvecklingsstrategin. Arbetet har delvis påverkats av coronapandemin. Under förutsättning att finansieringsstrategin beslutas under hösten kommer utlysningar att kunna genomföras framåt.
Ta fram en finansieringsstrategi för Regionala	Regional utveckling (regionledning) Arbete pågår fortsatt med att ta fram en finansieringsstrategi som visar vilka framtida projektutlysningar vi kommer ha för att stötta ett hållbar









Aktiviteter	Analys
utvecklingsstrategins genomförande	utveckling och tillväxt i länet. I och med Coronapandemin så kan eventuellt beslut flyttas fram då denna situation kommer förändra förutsättningarna i framtiden.

HÅLLBARHET

Strategiska mål: Hållbar utveckling 2017-2020

Framgångsfaktorer: Vi är klimatsmarta

Uppdrag/mål: Klimatpåverkan från våra egna transporter minskar

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
 Tjänsteresor, antal km egen bil (privatbil)	-30 %	-7,9 % 	Akkumulerat värde för T2 2020 är 8 % lägre jämfört med ack T2 2017, d.v.s. målet -30 % uppnås inte. Coronapandemin har påverkat resultatet, bl.a. ökad användning av Skypemöten.
 Tjänsteresor, antal km poolbil och hyrbil (korttid)	-15 %	-34,9 % 	Akkumulerat värde för T2 2020 är 35 % lägre jämfört med ack T2 2017, d.v.s. målet -15 % uppnås med marginal. Coronapandemin har påverkat resultatet, bl.a. ökad användning av digitala möten.
 Tjänsteresor, antal km inrikesflyg	-40 %	-76 % 	Inrikes flygresor har minskat med 76 % jämfört med samma period 2017, d.v.s. målet -40 % uppnås. Coronapandemin har påverkat resultatet starkt.
 Tjänsteresor, antal km utrikesflyg	-55 %	-86 % 	Utrikes flygresor har minskat med 86 % jämfört med samma period 2017, d.v.s. målet -55 % uppnås. Coronapandemin har påverkat resultatet starkt.

Aktiviteter	Analys
Använda poolbilar.	Resandet påvisar en betydande minskning. Resultatet påverkas av Coronapandemin.
Öka andel digitala möten.	Antalet digitala möten har ökat under coronapandemin.
Undvika inrikes flygresor	Inrikes flygresor minskar i stor omfattning. Detta påverkas av Coronapandemin.
Minska utrikes flygresor.	Flygresorna utomlands minskar i stor omfattning. Detta påverkas av Coronapandemin.
Arbeta med hållbart resande.	Hittills under 2020 har Coronapandemin inneburit en kraftig omställning till webb- och videomöten och därmed ett minskat resande såväl inom länet som i övrigt.
Erbjuda förmånscyklar (handlingsplan reseanalys)	Möjlighet till förmånscykel har funnits sedan 2016 och erbjuds två gånger årligen till våra medarbetare. Ca 10% av medarbetarna har en förmånscykel.

Framgångsfaktorer: Vi använder våra resurser klokt

Uppdrag/mål: Vi utvecklar långsiktigheten i våra beslut och fokuserar på livscykelkostnaden vid investeringar och upphandlingar.

Aktiviteter	Analys
Genomföra hälsoekonomiska beräkningar	Nätverksträffar har varit svåra att genomföra med anledning av pandemin. Finns ett uppbyggt nätverk i samverkan med Jönköpings University där ekonomer och verksamhetsutvecklare från länets kommuner och Region

Aktiviteter	Analys
	Jönköpings län träffas.

Uppdrag/mål: Det gemensamma ledningssystemet, som omfattar alla verksamheter i organisationen, främjar ett totalt hållbarhetsperspektiv vid styrning av verksamheten

Aktiviteter	Analys
Sprida hållbar utvecklingsprogrammet	Hållbarhetsprogrammet är integrerat i verksamhetsplanerna och arbetet följs upp i den ordinarie planerings- och uppföljningsprocessen. Med detta kan konstateras att programmets mål och insatser är väl spridda i verksamheten.

Framgångsfaktorer: Vi är socialt hållbara

Uppdrag/mål: Vi arbetar för tillit och förtroende hos invånare, samarbetspartners och inom organisationen.

Aktiviteter	Analys
Förtydliga och ta fram kriterier, metoder och mätningar avseende projektmedel och andra stödformer	Arbete pågår fortsatt med att ta fram en finansieringsstrategi som visar vilka framtida projektutlysningar vi kommer ha för att stötta ett hållbar utveckling och tillväxt i länet. I och med Coronapandemin så kan eventuellt beslut flyttas fram då denna situation kommer kräva flexibilitet och en förmåga till att ta snabba beslut för att stödja aktörer i kris.
Stötta länets näringsliv i insatser riktade mot hållbarhet	I den uppkomna situationen med corona så har arbetet fokuserat på att stötta näringslivet på olika sätt. Avstämningar har gjorts löpande med näringslivsrepresentanter i hela länet, en nationell företagsakut har startat inom regional utveckling som ett led i att hjälpa och lotsa företag i den kris som vi befinner oss i. Ett antal insatser och projekt har beslutats som ett led av coronapandemin. Insatserna har hela tiden två perspektiv; att hjälpa aktörer/näringslivet i krisen samt att verka för en omställning mot ett mer hållbar framtid.
Hållbarhetsutbildning via webb med fokus på vad medarbetare kan göra	Utbildningen är slutförd
Belysa goda exempel, resultat, förebilder och förbättringsarbeten	Vi jobbar systematiskt för att Region Jönköpings läns kommunikation ska genomsyras av de viktigaste budskapen och samlas under rätt varumärke i rätt kanal. Vi belyser goda exempel, resultat, förebilder och förbättringsarbeten som bidrar till att skapa stolthet och vi-känsla hos de anställda.

Uppdrag/mål: Mångfald; verksamheten och arbetsplatsen präglas av mångfald.

Aktiviteter	Analys
Arbete i enlighet med program för hållbar utveckling	Arbetsgruppen för social hållbarhet har varit aktiva i revideringsarbetet av hållbarhetsprogrammet. I remissutgåvan är den sociala hållbarheten en utökad del med uttalade aktiviteter, mål och mått. I nätverket för engagerat ledarskap fanns Agenda 2030 och social hållbarhet med som samtalsämnen i 2019 års chefsträffar. Nuvarande träffar fångar även det

Aktiviteter	Analys
	hälsofrämjande ledarskapet.

Uppdrag/mål: Likabehandling; verksamheten och arbetsplatsen präglas av likabehandling

Aktiviteter	Analys
Webb och informationsmaterial ska granskas årligen - mångfald och tillgänglighet	Med anledning av ny förordning görs under hösten en tillgänglighetsöversyn av Region Jönköpings läns webbplatser.
Återkommande kompetensutveckling i jämlikhet, jämställdhet, mångfald och likabehandling	Vi erbjuder arbetsmiljöutbildning i det systematiska arbetsmiljöarbetet till chefer, medarbetare och politiker. I den ingår delar av områdena. En särskild fördjupningsmodul om kränkande särbehandling/likabehandling kommer arbetas fram.
Arbeta med CEMR-deklarationen	Pågår i ordinarie jämställdhetsarbete.

Uppdrag/mål: Integration

Aktiviteter	Analys
Arbeta med social hållbarhet	Det reviderade hållbarhetsprogrammet innehåller en förstärkt del inom perspektivet social hållbarhet. Satsningar inom normmedvetenhet och hur olika verksamheter kan stärka sitt hållbarhetsarbete är viktiga delar.

Resultaträkning	Tertialutfall 2020T2	Prognosutfall 2020	Diff mot budget	Tertialutfall 2019T2	Utfall 2019
Verksamhetens intäkter	1 659,9	2 764,5		1 767,8	2 761,3
Verksamhetens kostnader	-8 831,1	-13 554,0		-8 500,6	-13 051,9
Avskrivningar	-255,4	-390,0		-239,2	-360,8
VERKSAMHETENS NETTOKOSTNAD	-7 426,5	-11 179,6	265,4	-6 972,0	-10 651,4
Skatteintäkter	6 140,6	9 210,9	-137,1	6 067,8	9 122,5
Generella statsbidrag o utjämningsystem	2 040,3	3 060,3	627,3	1 583,4	2 374,7
VERKSAMHETENS RESULTAT	754,4	1 091,6	755,6	679,3	845,9
Finansnetto tillgångar	13,5	52,8	-195,2	478,0	592,7
Finansnetto skulder (värdesäkring pensioner)	-196,2	-294,4	-51,4	-226,6	-242,5
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER	571,7	850,0	509,0	930,7	1 196,0
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ÅRETS RESULTAT	571,7	850,0	509,0	930,7	1 196,0

Finansiella nyckeltal	Tertialutfall 2020T2	Prognosutfall 2020		Tertialutfall 2019T2	Utfall 2019
Likviditet	3,40			3,91	3,41
Soliditet fullfondering	19,9%	21,0%		15,4%	16,7%
Nettokostnad/skatt och generella statsbidrag	90,8%	91,1%		91,1%	92,6%
Resultat efter finansiella poster/skatter och generella statsbidrag	7,0%	6,9%		12,2%	10,4%
Nettkostnadsökning mot föregående år	6,5%	5,0%		2,4%	2,3%
Skatte- och generella statsbidragsökning mot fgår	6,9%	6,7%		7,5%	7,8%
Skatte- och generella statsbidragsökning mot fgår exkl ny kostnadsutj o skattehöjning	5,4%	5,3%			4,2%
Egenfinansieringsgrad investeringar (verksamhetens res)		141,3%			101,8%
Rörelsekapital miljoner kronor	6 143			6 109	5 920
Rörelsekapital exkl pensionsplaceringar miljoner kronor	696			855	455

Definitioner:

Likviditet: Visar regionens betalningsförmåga på kort sikt. Omsättningstillgångar / Kortfristiga skulder

Soliditet: Visar regionens betalningsförmåga på lång sikt. Eget kapital / Totala tillgångar

Egenfinansieringsgrad investeringar: Verksamhetens resultat exkl avskrivningar / nettoinvestering

Rörelsekapital: Avspeglar regionens finansiella styrka. Omsättningstillgångar - Kortfristiga skulder

Uppgiftslämnare	Förvaltning/resultatområde	
	Regionen totalt	
BALANSRÄKNING (mnkr, en decimal)	Tertialbokslut per 2020-08-31	Bokslut 2019
<u>Tillgångar</u>		
A. Anläggningstillgångar		
I. Immateriella anläggningstillgångar 10xx	32,8	39,2
II. Materiella anläggningstillgångar		
1. Mark och byggnader 11xx	4 453,8	4 225,7
2. Maskiner och inventarier 12xx	1 070,2	999,5
III. Finansiella anläggningstillgångar 13xx	334,9	197,3
Summa Anläggningstillgångar	5 891,7	5 461,7
C. Omsättningstillgångar		
I. Förråd 14xx	106,5	64,7
II. Fordringar 15xx-17xx	784,0	904,4
III. Kortfristiga placeringar 18xx	7 080,8	6 840,5
IV. Kassa och bank 19xx	730,9	563,2
Summa Omsättningstillgångar	8 702,2	8 372,8
Summa Tillgångar	14 593,9	13 834,6
<u>Eget kapital, avsättningar och skulder</u>		
A. Eget kapital		
Regionkapital	2 306,9	1 110,9
Justering ingående Eget kapital pga icke offentliga investeringsbidrag	18,3	0,0
I. Årets resultat 3xxx-8xxx	571,7	1 196,0
Summa Eget kapital	2 897,0	2 306,9
B. Avsättningar		
I. Avsättningar för pensioner 221x-222x	9 091,1	9 007,9
II. Andra avsättningar 223x	0,0	0,0
Summa Avsättningar	9 091,1	9 007,9
C. Skulder		
I. Långfristiga skulder 23xx	46,5	66,7
II. Kortfristiga skulder 24xx-29xx	2 559,3	2 453,0
Summa Skulder	2 605,8	2 519,7
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder	14 593,9	13 834,6

Panter och Ansvarsförbindelse:

Pensionsåtagande som inte upptagits bland skulderna eller avsättningarna

Övriga ansvarsförbindelser

171,4

171,4

Regionstyrelsen

Budget och verksamhetsplan 2021 med flerårsplan för 2022-2023 - TIM

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

1. Överlämnar förslag till Budget och verksamhetsplan 2021 med flerårsplan 2022-2023 avseende Regional utveckling till budgetberedningen.
2. Uppdrar åt regionledningskontoret att säkerställa att de uppdrag och aktiviteter i beslutad Budget 2020 som inte kunnat slutföras under 2020 finns i de verksamhetsplaner för 2021 som fastställs i januari 2021.

Sammanfattning

Nämnden redovisar i föreliggande skrivelse sitt förslag till Budget och verksamhetsplan 2021 med flerårsplan 2022-2023. Förslaget överlämnas till regionstyrelsen.

Information i ärendet

Budgetförslaget utgår från regionstyrelsens direktiv för styrelsen och nämndernas arbete med Budget och verksamhetsplan 2021 med flerårsplan för 2022-2023. Nämnden överlämnar ett förslag till budgetberedningen för det fortsatta budgetarbetet. Budgetförslaget bygger på de ekonomiska förutsättningar som regionstyrelsen lämnat i direktiven.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2020-10-12
- Förslag till Budget och verksamhetsplan 2021 med flerårsplan för 2022-2023 för nämnd trafik, infrastruktur och miljö.

Beslut skickas till

Regionstyrelsen

NÄMND FÖR TRAFIK INFRASTRUKTUR OCH MILJÖ

Marcus Eskdahl
Ordförande

Ulf Fransson
T.f. Regional utvecklingsdirektör

Regional utveckling



Koalitionens förslag till budget ANA nämnden (TIM)

Jönköpings län - Sverige mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region

Inledning

För drygt ett år sedan enades länets kommuner och Region Jönköpings län om en gemensam regional utvecklingsstrategi. Den ska leda till att Jönköpings län år 2035 är Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga län där alla människor trivs, utvecklas och mår bra. Arbetet med att nå målen i strategin genomsyrar all verksamhet under kommande år. Det ställer krav på det regionala ledarskapet som behöver stärkas i samverkan med länets kommuner, andra aktörer som företräder olika delar av samhället och i partnerskap med civilsamhället och dess organisationer

Målen i Agenda 2030 för en hållbar utveckling har integrerats i den regionala utvecklingsstrategin. Arbetet med de 17 målen ska förändra vår värld i en mer hållbar riktning. Utvecklingen i vårt län ska präglas av de tre aspekterna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Region Jönköpings läns antagna hållbarhetsprogram för 2021–25 är ett av verktygen för att nå målen i Agenda 2030.

Klimatförändringarna är en av vår tids allra största utmaningar. Jönköping län har, förutom det nationella målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp år 2050, också målsättningen att vid samma tidpunkt vara ett plusenergilän. För att uppnå målen krävs ett aktivt och långsiktigt arbete på alla politiska nivåer. Region Jönköpings län har ett stort ansvar för omställningen till en mer grön och hållbar regional tillväxt. Beslutade livsmedels- och skogsstrategier är delar i detta arbete tillsammans med insatser för en hållbar utveckling inom näringsliv och på landsbygden.

Alla invånare i Jönköpings län ska ha mer jämlika förutsättningar att leva ett bra liv i en attraktiv region. Vårt län har likt övriga landet en demografisk utmaning med en åldrande befolkning och fortsatt urbanisering. Pensionsavgångarna är större än tillträdet av unga på arbetsmarknaden vilket leder till en brist på arbetskraft och kompetens under kommande årtionde samt en ökad försörjningskvot.

Möjligheterna att fortsätta utveckla ett hållbart välfärdssamhälle hänger därför nära samman med att människor har sysselsättning, ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv som skapar hållbar tillväxt utan att äventyra miljön eller människors hälsa. Genom ökad samverkan mellan utbildning, arbetsmarknad, näringsliv och offentlig sektor ska kompetensförsörjningen stärkas. Jobbmatchningen på arbetsmarknaden måste fungera bättre. Det finns en stark tradition av företagande och entreprenörskap i länet. För att behålla och utveckla fler företag behöver förutsättningarna för att nå framgång med innovativa idéer och nya affärsmöjligheter förbättras. Delar i detta arbete är strategierna för smart specialisering och innovation.

Satsningar inom kultur har betydelse för att stärka människors kreativitet och lokala identitet. Möjligheten att aktivt ta del av och delta i ett rikt föreningsliv eller kulturutbud är viktig för individens välfärd och välbefinnande. Kulturen bygger broar mellan människor och verksamheter. I samverkan med andra politikområden skapar kulturen nya arbetstillfällen och påverkar människors val av bostadsort. Stöden till det fria kulturlivet förstärks i budget för 2021. En ny regional kulturplan ska tas fram under kommande år och börjar gälla från år 2022.

Jönköpings läns strategiska läge i Sverige ger utmärkta förutsättningar för besöksnäringen och logistikbranschen. Övertagandet av kommunernas aktier i bolaget Smålands Turism ger möjlighet till en fortsatt långsiktig utveckling av besöksnäringen i länet.

I Jönköpings län behövs en fortsatt satsning på vägar och järnvägar. Under 2021 påbörjas arbetet med såväl regional- som nationell plan för investeringar i transportinfrastrukturen efter år 2029.

Region Jönköpings län ska fortsätta vara en aktiv part i förverkligandet av nya stambanor som binder samman regionen med kringliggande regioner och storstadsområden och som erbjuder möjlighet till ökad kapacitet och kortare restider.

Andelen som reser med kollektivtrafiken ska öka. De senaste årens satsningar på utbyggd trafik och ökad tillgänglighet har ökat antalet resor. Den pågående pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer har inneburit en annan utveckling av resandet. Människor som väljer i högre grad att arbeta hemifrån samt andra resealternativ när behov finns. Detta har lett till att färre åker med kollektivtrafiken. Hur länge denna påverkan kommer att bestå är svårt att överblicka.

Den nya bussdepån för stadstrafiken i Jönköping ska vara färdig under 2021 vilket sammanfaller med att ett nytt stadsbussavtal träder i kraft. Under planperioden kommer också den nya tågdepån i Nässjö att färdigställas och stå redo att ta emot de nya krösatåg som levereras under 2023. Beslut om nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2022-2035 tas innan sommaren 2021.

Takten för utbyggnaden av bredband behöver öka för att länet ska nå de nationella målen. Fem av regionerna i Regionsamverkan Sydsverige ska förstärka sin samverkan runt utbyggnationen av bredband under 2021. Som grund för Region Jönköpings läns fortsatta arbete finns antagna strategier för bredband- och digitalisering. Alla invånare i länet ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter.

Coronaviruset och den pandemi som den orsakat har skakat om vårt samhälle i grunden. Åtgärder för att begränsa smittspridningen har i det korta perspektivet lett till varierande grad av nedstängningar runt om i världen. Detta har resulterat i minskat resande och efterfrågan på varor och tjänster inom en rad branscher. Vårt företagsteta län är starkt påverkat av pandemin. Nivån av kortidspermitteringar och varsel är hög här i förhållande till övriga landet. En ökad arbetslöshet är att vänta inom vissa särskilt utsatta branscher. Detta behöver mötas med riktade insatser. Osäkerheten om när pandemin är över och när ett vaccin finns att tillgå är fortfarande stor. Detsamma gäller för den långsiktiga påverkan på näringsliv och samhälle. Region Jönköpings län behöver ha beredskap att kunna arbeta med riktade insatser för att möta konsekvenserna av pandemin under 2021.

Regional utvecklingsstrategi 2020-2035

Under 2019 tog Region Jönköpings län beslut om den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för åren 2020-2035. Den består av en vision och sex utpekade strategiområden.

Framtagandet av RUS har skett i nära samverkan med länets kommuner och en rad andra aktörer i länet. Genomförandet av strategin bedrivs i ett sektorsövergripande samarbete mellan berörda aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Regionen har som regionalt utvecklingsansvarig uppdraget att leda arbetet med genomförandet.

Visionen i den regionala utvecklingsstrategin är inte bara en vägvisare, den är också ett löfte till länets invånare. Den innebär att Jönköpings län har bestämt sig för hur länet ska uppfattas i det långsiktiga perspektivet, såväl inifrån som utifrån. Tillsammans med strategins mål ska den leda till utvecklingen av ett hållbart län med goda möjligheter till boende i attraktiva miljöer. Skapa förutsättningar för arbete, företagande, utbildning, bra kommunikationer samt ett rikt fritids- och kulturliv som ger förutsättningar för ett bra liv och god hälsa för alla länsbor. Strategin ska också bidra till att människor vill söka sig till och stanna i länet.

Den regionala utvecklingsstrategin är den långsiktiga planen för Jönköpings län. Arbetet med länets tillväxt och utvecklingsfrågor utgår från denna. Genomförandet av strategins handlingsplaner, andra beslutade program och planer för delområden som till exempel infrastruktur, trafik, kultur, digitalisering och hållbarhet, sker i ett etappvist arbete för att nå målen..

Ansvar för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin och för att nå målen till 2035 faller på många olika aktörer. Regionen har uppdraget att leda och hålla samman arbetet i länet. Det sker inom ramen för ett ledningssystem där arbetet bedrivs i nära samverkan med kommuner, näringsliv, civilsamhälle, Jönköping University, övriga utbildningsaktörer, Länsstyrelsen och statens verksamheter i länet. Regionen svarar också för analyser och utvärderingar samt nationella redovisningar.

Agenda 2030

År 2015 antog världens stats- och regeringschefer en ny utvecklingsagenda. Agenda 2030. Den består av 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringar och skapa fredliga och trygga samhällen. År 2018 kom regeringen med en handlingsplan för Sveriges nationella arbete med agendan. Sverige ska vara ledande och genomförandet innebär en successiv omställning av Sverige som modern och hållbar välfärdsstat, på hemmaplan och som en del av det globala systemet. Regeringen har tagit beslut om ett antal centrala åtgärder för hållbar utveckling som förväntas ge önskade effekter. Men det är på regional och lokal nivå som agendan ska omsättas i praktisk handling. Till grund för insatserna på detta område i den regionala utvecklingsstrategin finns på länsnivå en genomförd GAP-analys. Nyckel till ett framgångsrikt genomförande är att det finns en bred delaktighet i omställningen. Genom att arbeta systematiskt kan Jönköpings län utvecklas till Sveriges mest hållbara län. Agenda 2030 mål är därför integrerad i den regionala utvecklingsstrategin, dess handlingsplaner och Region Jönköpings läns budget.

Regional utvecklingsstrategi i budget och flerårsplan

Den regionala utvecklingsstrategin består av sex strategiområden med var sitt strategiskt mål. Varje område är i sin tur indelat i delstrategier som följs upp i handlingsplaner. Genomförandet av dessa planer sker med aktiviteter och projekt som ska bidra till att målen uppnås.

Regionen har flera roller i detta arbete. Utöver att leda och samordna ska regionen också bedriva aktiviteter i den egna verksamheten, besluta om projekt samt medverka i finansieringen av olika insatser. I den sektorsövergripande samverkan och samplaneringen med länets kommuner ingår också att svara för analyskapaciteten för regionala analyser till nationella redovisningar.

Inom respektive strategiområde redovisas aktuella planer och program samt pågående arbete och de prioriteringar-som gäller för budget 2021 och flerårsplanen

Strategiområden i den Regionala utvecklingsstrategin

En hållbar region

För en långsiktigt hållbart regionalt tillväxt-och utvecklingsarbete krävs att social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet genomsyrar alla aspekter av arbete och att länet genom samhandling utvecklas till en förebild i genomförandet av målen

Medvetet individuellt och kollektivt ansvarstagande och förändringsvilja är grundförutsättningar för att länet ska nå de långsiktiga hållbarhetsmålen

Satsningar på länets rika kulturarv och mångfald bidrar till attraktivitet nu och i framtiden

STRATEGISKT MÅL

2035 är Jönköpings län ett hållbart län

Målet omfattar tio delstrategier:

1. **Säkerställa ett miljömässigt hållbart län som minskar belastningen på miljö, klimat och förbrukningen av jordens resurser.**
2. **Skapa en hållbar social utveckling för människor och företag.**
3. **Skapa en hållbar ekonomisk tillväxt i näringsliv och samhälle.**
4. **Säkerställa att länet står väl rustat och är motståndskraftigt inför kommande klimatförändringar med mer extremväder.**
5. **Säkerställa en jämställd regional tillväxt och jämlika förutsättningar i samhället.**
6. **Skapa förutsättningar för individuellt och kollektivt ansvarstagande och lärande för en hållbar konsumtion.**
7. **Säkerställa en ökad hållbar produktion av livsmedel och en god vattenkvalitet i hela länet.**
8. **Skapa förutsättningar för god hälsa och hög livskvalitet i hela länet.**
9. **Säkerställa invånarnas tillgång till god vård i hela länet där hälso- och sjukvården är en viktig tillväxtfaktor och de tre akutsjukhusen har stor betydelse för länets attraktivitet och arbetsmarknad.**
10. **Säkerställa god samverkan som ger förutsättningar att nå målet: 2035 är Jönköpings län hållbart.**

PROGRAM OCH STYRDOKUMENT

Arbetet för ett hållbart län utgår, förutom från den regionala utvecklingsstrategin, från flera viktiga styrdokument och program. De viktigaste är:

Program för hållbar utveckling 2021-2025

Programmet visar vägen för hur Region Jönköpings län på ett ansvarsfullt, ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt ska bedriva verksamheten för att nå hållbar utveckling utifrån sociala, miljömässiga och ekonomiska perspektiv. Detta är en viktig utgångspunkt för att vi ska bli trovärdiga i det regionala utvecklingsuppdraget som fokuserar på hållbar samhällsutveckling för hela länet.

Livsmedelsstrategin

Region Jönköpings län har i nära samverkan med Länsstyrelsen i Jönköpings län, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) och flera viktiga aktörer tagit fram en regional livsmedelsstrategi. Den beslutades av regionstyrelsen 12 juni 2018. Siktet är ställt på år 2030 och målet är en ökad och hållbar produktion av mat som samtidigt leder till fler jobb och tillväxt. Livsmedelsstrategin kommer att stödja arbetet med att utveckla länets gröna näringsliv och ge konsumenter bättre möjligheter att göra medvetna val.

Regional handlingsplan för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet

Samtliga aktörer med regionalt utvecklingsansvar har fått regeringens uppdrag att ta fram och genomföra en regional handlingsplan för att integrera och stärka klimat- och miljöperspektiven i det regionala tillväxtarbetet för perioden 2017–2020. Energifrågor kopplade till klimat och miljö ingår i uppdraget. Syftet är att få ett ökat genomslag för dessa perspektiv i strategier, program och insatser inom det regionala tillväxtarbetet. Handlingsplanen kommer att ersättas av någon form av nytt vägledande dokument under 2021.

Tillsammans för jämlik hälsa och ett bra liv i Jönköpings län (folkhälsa) 2016-2025

Strategin skapar förutsättningar för invånarna i Jönköpings län att må bra och trivas med livet. För att alla invånare ska göra det måste beslut som fattas av politiker och i verksamheter som berör invånarna, utgå från att alla människor är unika och samtidigt jämlika. Strategin utgör en grund för samverkan och samlärande kring jämlik hälsa. Det handlar om ett aktivt folkhälsoarbete där många parter samarbetar kring olika insatser.

VERKSAMHET KOPPLAD TILL EN HÅLLBAR REGION

Energikontoret Norra Småland

Energikontoret genomför utvecklingsprojekt kopplade till hållbar regional utveckling. Energikontorets profilområden är:

- Energieffektiva företag: Energi i processer, omställning från fossila bränslen till förnybar energi, managementfrågor.
- Hållbart byggande och renovering: Energi i byggnader och tillförsel av förnybar energi.
- Hållbart resande och transporter: Infrastruktur för förnybara drivmedel

Energikontorets profilområden stödjer flera av delstrategierna under Hållbar utveckling i den regionala utvecklingsstrategin och verksamheten är således en viktig kraft för att snabba på utvecklingen mot målen. Energikontoret har flera pågående projekt som sträcker sig in på 2021, t.ex. FASTR som verkar för snabbare omställning till fossilfria transporter och Hela Resan som är ett stöd för hållbart resande i ett expansivt Jönköpings län. Planerade projekt för 2021 är bland annat en förstudie för hållbart byggande och cirkulär ekonomi samt ATTRACT för omställning till hållbara pendlingsresor.

Tenhults naturbruksgymnasium och Stora Segerstad naturbrukscentrum

Naturbruksskolorna har en viktig koppling till hållbar utveckling inom flera områden. Det handlar bland annat om livsmedelsproduktion, testbäddar för nya grödor, social innovation och integration. Ett utvecklat samarbete med naturbruksskolorna skapar ännu bättre förutsättningar för att flera av delstrategierna ska uppfyllas.

PÅGÅENDE VERKSAMHET

Vägar till hållbar utveckling

Under åren 2020 – 2022 leder vi projektet ”Vägar till hållbar utveckling” som finansieras av Tillväxtverket och Region Jönköpings län. Syftet med projektet är att stärka hållbarhetsarbetet i det regionala utvecklingsuppdraget. Projektet omfattar fyra insatsområden:

1. *Ingen ska lämnas utanför den digitala regionen.* Målet är att minska det digitala utanförskapet samt säkerställa intersektionalitet i digitala tjänster. Under sommaren 2020 genomfördes koppla upp – dagarna för att motverka digitalt utanförskap under Corona-pandemin.
2. *Hållbarhetsdriven näringslivsutveckling och cirkulär ekonomi.* Målet är att mobilisera kunskap och förmåga hos företagsfrämjande aktörer och företag för att påskynda en hållbar näringslivsutveckling och omställning till cirkulär ekonomi. Under sommaren 2020 genomfördes en hållbarhetsutbildning på sex veckor för företag i regionen som en stödinsats under Corona-pandemin.
3. *Hållbarhetssäkrad finansiering* – Målet är att ta fram processtöd och verktyg för att hållbarhetssäkra den finansiering som sker genom det regionala utvecklingsuppdraget. En hållbarhetssäkrad finansieringsstrategi är ett exempel.
4. *Övergripande omställning* – Målet är att ta fram nya arbetssätt och metoder som leder till att Regiona Jönköpings län lyckas påverka omställningen till ett hållbart samhälle.

Jämställd regional tillväxt

Uppdraget ”Jämställd regional tillväxt” pågår och fokuserar på två insatsområden som kommer sträcka sig in på 2021.

- *Kommunikation och samverkan.* Målet är att i nära samverkan med Länsstyrelsen och andra aktörer genomföra kunskapshöjande tema-seminarier samt förvalta och utveckla kommunikationsplattformen Jäj.
- *Utbildning.* Målet är att erbjuda fler inom Region Jönköpings län samt det företagsfrämjande systemet utbildning i jämställdhetsintegrering.

Agenda 2030

Agenda 2030 var en central utgångspunkt då den regionala utvecklingsstrategin arbetades fram. Den regionala utvecklingsstrategin kan ses som svaret på vilka utvecklingsområden som måste aktiveras för att vi ska nå målen i Agenda 2030 i länet. Med det följer ett ansvar för att samordna arbetet med vägledning och uppföljning av Agenda 2030. Under 2021 ska processer utvecklas. I samverkan med Länsstyrelsen samordnar vi insatser för ett ökat fokus på Agenda 2030.

Livsmedelsstrategin

Region Jönköpings län driver projektet för den regionala livsmedelsstrategin och det sträcker sig till och med 2021. Arbetet fokuseras på olika aktiviteter i handlingsplanen som sker i nära samverkan med alla aktörer i livsmedelskedjan. Handlingsplanens fokusområden är:

1. Produktion
2. Innovation
3. Göra affärer
4. Attityder
5. Självförsörjningsgrad

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län skall motverka utanförskap
- Region Jönköpings län skall främja cirkulära affärsmodeller
- Region Jönköpings län skall främja en ökad förmåga till elförsörjning
- Region Jönköpings län skall främja en säkrad tillgång till dricksvatten av hög kvalitet

Pågående uppdrag

Tenhult naturbruksgymnasium och Stora Segerstad naturbrukscentrum ska kunna använda sina producerade livsmedel både till de egna eleverna och till att försörja övriga kök och restauranger i verksamheten inom Region Jönköpings län

Kommentar: En analys påbörjas under senare delen av 2020 och uppdraget ska slutföras under 2021.

Perspektiven en jämställd regional tillväxt samt hållbarhet ur de tre perspektiven ska prägla alla regionala utvecklings- och tillväxtprocesser i syfte att skapa ett på alla områden jämställt och hållbart län.

Kommentar: Ett löpande uppdrag som pågår

Perspektiven en jämställd regional tillväxt och hållbarhet ur de tre perspektiven ska prägla alla regionala utvecklings- och tillväxtprocesser i syfte att skapa ett jämställt och hållbart län på alla områden.

Kommentar: Ett löpande uppdrag som pågår. Utvecklingen av processer och stöd för detta pågår och kommer slutföras under 2021.

Region Jönköpings län ska driva på arbetet med en hållbarhetsdriven näringslivsutveckling

Kommentar: Detta uppdrag hanteras inom bl.a. projektet ”Vägar till hållbar utveckling” som pågår till 2022. Under 2020 har en sex veckor lång hållbarhetsutbildning för små företag genomförts i ämnet hållbar utveckling.

Region Jönköpings län ska driva på digitaliseringen inom offentlig verksamhet och näringslivet

Kommentar: Detta hanteras delvis inom ”Vägar till hållbar utveckling” där stöd utvecklas för att säkra en intersektionellt perspektiv i utvecklingen av ffa samhällstjänster.

Region Jönköpings län ska främja socialt företagande.

Kommentar: Har hanterats inom projektet ”Utveckla socialt entreprenörskap i Jönköpings län” som leds av Regional utveckling.

Region Jönköpings län ska driva på arbetet med en jämställd regional tillväxt.

Kommentar: Utgår från jämställdhetsplattformen Jäj. Seminarier anordnas löpande. Under 2020 genomfördes den nationella konferensen Forum Jämställdhet som nu dokumenteras i återanvändbara filmer och föredrag.

En attraktiv region

Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser, företag och kapital är avgörande för att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig region - en region som ser möjligheter i förändringar och värdesätter samverkan. Det är människor som bidrar med kompetens, som driver företag, som investerar i kapital och som utvecklar samhällen. De attraheras av en öppen inkluderande, jämställd, mångkulturell och barnvänlig livsmiljö som ger möjligheter att kombinera ett bra boende med bland annat ett rikt kulturliv, god utbildning, arbete, service god hälsa, omsorg och fritid. En livsmiljö som lockar människor till attraherar ännu flera.

Attraktiv region omfattar nio delstrategier

- Attrahera, behålla och utveckla människor, företag och kapital.
- Stärka trygghet och tillit i samhället.
- Skapa meningsfulla och inkluderande mötesplatser som främjar hälsa, kreativitet och integration i samverkan med civilsamhället.
- Se möjligheter i förändring och stimulera organisationers förändringskraft.
- Skapa en öppen, inkluderande, jämställd och barnvänlig livsmiljö.
- Utveckla ett attraktivt kultur- och fritidsutbud som präglas av mångfald.
- Utveckla attraktiva besöksmål i både stad och landsbygd.
- Driva en hållbar digital utveckling.
- Skapa och upprätthålla en samverkansmodell med civilsamhället.

STRATEGISKT MÅL

2035 är Jönköpings län den bästa platsen att besöka, växa upp, bo leva verka åldra på och flytta till för alla

PROGRAM OCH STYRDOKUMENT

Regional kulturplan och kultursamverkansmodellen

Jönköpings län ingår i samverkansmodellen för statens stöd till regional kulturverksamhet. Målet med modellen är att öka utrymmet för regionala prioriteringar och variationer vilket innebär att Region Jönköpings län ansvarar för fördelning av statsbidrag till regional kulturverksamhet. Samtliga verksamheter inom kultursamverkansmodellen har uppföljningsbara uppdragsbeskrivningar.

De kulturpolitiska målen och prioriteringarna i kulturplanen förhåller sig till den regionala utvecklingsstrategin. Den regionala kulturplanen och den regionala utvecklingsstrategin verkar tillsammans för att nå gemensamma målsättningar. Budgeten utgår ifrån båda dessa mål och innehåller de aktiviteter som verksamheterna ska prioritera under år 2021 för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin och kulturplanen. Kulturplanen kommer att revideras under år 2021 då den nuvarande upphör att gälla.

De regionala målen i kulturplanen är:

- *Kulturen ska vara vital och närvarande i hela länet.*
De kulturverksamheter som huvudsakligen har regional finansiering har ett särskilt ansvar att bedriva verksamhet riktad till hela länet samt samverka med civilsamhället.
- *Möjligheter för alla att delta och ta del av kulturliv och kulturupplevelser.*
Ett ökat deltagande i kulturlivet bidrar till invånarnas välmående och länets utveckling. Möjligheten till upplevelse av och deltagande i kultur ska göras tillgängligt för länets invånare. Kulturen ska bidra till att ge människor god livskvalitet, utifrån den enskildes förutsättningar.
- *Ett välutvecklat konst- och kulturliv präglad av hög kvalitet inom både bredd och spets.*
Det konstnärliga uttryckets frihet ska värnas och stödjas även när det utmanar och provocerar rådande normer. I samverkan mellan starka kulturinstitutioner, utvecklingsverksamheter och det ideella kulturlivet läggs en bra grund för en hållbar och långsiktig samhällsstruktur.

Kultursamverkansmodellen

Den regionala kulturplanen för Jönköpings län är en plan för utvecklingen av kulturen i länet och hur dessa relaterar till de nationella kulturpolitiska målen. Den utgör också underlaget för hur Kulturrådet fördelar statliga bidrag utifrån kultursamverkansmodellen i de delar som ska ha statlig finansiering. Kulturplanen revideras årligen genom särskilt framtagna uppdragsbeskrivningar för samtliga verksamheter som finansieras med statliga medel, samt handlingsplaner för kulturpolitiskt prioriterade områden och särskilda satsningar

Regionala kulturverksamheter som finansieras med statliga medel:

- Region Jönköpings län
- Bild och form
- Dans
- Film
- Hemslöjd
- Regionbibliotek
- Smålands Musik och Teater
- Jönköpings läns folkrörelsearkiv
- Jönköpings läns museum
- Riksteatern Jönköpings län
- Vandalorum centrum för konst och design

Regionsamverkan Syd Positionspapper kultur

Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Kultursverige

Målsättningen är att skapa en hållbar utveckling i Sydsverige till förmån för hela landet. Regionsamverkan Sydsverige arbetar tillsammans med staten för att uppnå de nationella kulturpolitiska målen och verkar dessutom för att Regionsamverkan Sydsverige ska få ett större ansvar för nationella kulturpolitiska uppdrag. Genom att överbygga administrativa gränser och samverka tas kulturens potential tillvara och betydelse för utveckling och en god välfärd. För att nå målen har Regionsamverkan Sydsverige enats kring tre kulturpolitiska prioriteringar:

- *Sydsverige lockar, Dynamiskt och öppet med internationell lyskraft*
- *Sydsverige samverkar, En kulturpolitik som stimulerar samverkan*
- *Sydsverige tillgängliggör, Ett gränslöst Sydsverige tillgängligt för alla*

Prioriteringarna är utgångsläget i planering, regionala styrdokument samt i dialog med nationella aktörer.

VERKSAMHET KOPPLAD TILL EN ATTRAKTIV REGION

Smålands Musik och Teater

Smålands Musik och Teater har ett länsuppdrag inom musik, teater och dans och ska, som nav för länets scenkonst, verka i länets samtliga kommuner. Genom sin teaterensemble och orkester, Jönköpings Sinfonietta, är Smålands Musik och Teater den största arbetsgivaren för konstnärlig personal i länet. Samverkan ska ske med det fria professionella kulturlivet, ideella krafter och civilsamhället. Smålands Musik och Teater ska bidra till att bredda intresset och engagemanget för kulturen i allmänhet och scenkonsten i synnerhet. Verksamheten inom Smålands Musik och Teater omfattar framtagandet och uppsättandet av egna produktioner inom musik, teater och dans med verksamhetens egna resurser som grund. Verksamhet ska bedrivas både i Kulturhuset Spira och ute i länet. För att främja och säkerställa sin regionala närvaro ska Smålands Musik och Teater verka för att utveckla långsiktiga överenskommelser och samarbeten med kommuner och lokala aktörer. Samverkan med andra professionella scenkonstverksamheter ska eftersträvas. Smålands Musik och Teaters verksamhet utgår ifrån Kulturhuset Spira i Jönköping. I den ingår att ansvara för att utbudet på Spiras fyra scener är brett. Detta säkerställs genom egna produktioner, samarbeten, inköpta produktioner samt uthyrningar. Smålands Musik och Teater anordnar också konferenser med kulturinslag.

Kultur och utveckling

Kultur och utveckling är en verksamhet som, med den regionala kulturplanen som grund, arbetar strategisk för att stödja länets aktörer inom musik, teater, dans, film, bild och form, gestaltning, hemslöjd samt litteratur och regional biblioteksverksamhet. Med sin kompetens ska verksamheten förbättra förutsättningarna för ett rikt kulturliv och stimulera utvecklingen av densamma. Verksamheten sker i dialog med och mellan civilsamhället och länets kulturaktörer. Verksamheten har i uppdrag att vara främjande, kunskapsbärande och bildande. Kultur och utveckling ansvarar för att utveckla de stöd som utgår till kulturlivet. I verksamheten Kultur och utvecklings uppdrag ingår att svara för forum och möten för dialog mellan kulturaktörerna och Region Jönköpings län. Samråd och samverkan med länets kommuner, civilsamhället, studieförbund, fria kulturutövare och institutioner är en central del av verksamheten. Ökat fokus ska läggas på det fria kulturlivet. Region Jönköpings läns kulturbidrag ska inte användas för organisationens egna kulturprojekt utan riktas till fristående kulturarbetare och det ideella kulturlivet. Genom den konstnärliga gestaltningen bidrar verksamheten till stimulerande miljöer i Region Jönköpings läns lokaler. Konstnärer, nationella såsom internationella, ges möjlighet till arbete och länets invånare får tillfälle att möta samtidskonst i sin närmiljö. Kultur och utveckling verkar utifrån den beslutade uppdragsbeskrivningen.

Stiftelsen Jönköpings läns museum

Region Jönköpings län är tillsammans med Jönköpings kommun och Hembygdsförbundet, stiftare av Jönköpings läns museum. Verksamheten är baserad på statens kulturpolitiska mål (resultatet av SOU2009:16). Särskilt centralt är det mål som uttrycks som ”främja ett levande kulturarv, som bevaras, används och utvecklas”. Museet ska arbeta för att människor får möjlighet att ta tillvara kulturarv i ökad omfattning och i nya sammanhang. Ett särskilt ansvar finns för att utveckla och förnya engagemanget kring kulturmiljövårdsområdet, vilket sker utifrån de nationella målen för kulturmiljöarbetet. Region Jönköpings län ansvarar för verksamhetens innehåll och utveckling. Jönköpings kommun ansvarar för att tillhandahålla ändamålsenliga lokaler. Stiftelsen Jönköpings läns museum har som huvudsyfte att ge allmänheten möjlighet att ta aktiv del av sin historia, nutid och framtid. Jönköpings läns museum verkar utifrån den beslutade uppdragsbeskrivningen.

Smålands Turism AB

Smålands Turism AB har i uppdrag från sin ägare att fungera som regionens expertorganisation inom besöksnäringen. Bolaget utvecklar och marknadsför turistprodukter, samt utvecklar och främjar turismen genom insatser på regional, nationell och internationell nivå. Smålands Turism AB är sedan år 2020 helägt av Region Jönköpings län. Syftet är ett fortsatt nära samarbete med länets 13 kommuner samt att bygga vidare på den regionala utvecklingsstrategin. Ägardirektiv för verksamheten ses över under 2021.

Bidrag för kultur, demokrati och folkhälsa.

Organisationer som får bidrag från Region Jönköpings län ska vara demokratiskt uppbyggda och ha hälsofrämjande, inkluderande, ideologiska, opinionsbildande, demokratiska och/eller sociala funktioner. Med demokratiskt uppbyggda avses att medlemmarna ska ha ett reellt inflytande över verksamheten. De organisationer som stöds av Region Jönköpings län ska bedriva sin verksamhet över större delen av länet. Policy för bidragsgivning inom områdena folkhälsa, utbildning och kultur reviderades år 2020. Policyn antogs i Regionfullmäktige och gäller från och med 2020-06-08. Målet med bidragen i denna policy är att stödja och stimulera verksamheter i hela länet som bidrar till denna utveckling. Det är även av stor vikt att skapa meningsfulla och inkluderande mötesplatser som främjar hälsa, kreativitet och integration i samverkan med civilsamhället. Stöd ges till organisationer som arbetar länsövergripande, självständigt och kontinuerligt för att bidra till demokrati, social inkludering och en meningsfull fritid för länets invånare. Bidragsgivningen inom kultur, demokrati och folkhälsa ska utgå från regionens grundläggande värderingar och alla människors lika värde.

Stöden ska bidra till att:

- stärka och utveckla demokratin i hela länet
- ge människor möjlighet att påverka sin livssituation i hela länet
- utjämna utbildningsklyftor och höja bildnings- och utbildningsnivån i hela länet
- bredda intresset för och öka delaktigheten i kulturlivet i hela länet
- främja god hälsa och bättre livskvalitet för länets invånare

Stad och land

I den smarta staden skapar innovationer, digitalisering och miljö- och klimatteknik möjligheter att möta samhällets utmaningar på ett effektivt och hållbart sätt. Städerna behöver vara goda livsmiljöer för människor att leva i utan att för den skull slösa på jordens resurser. Hållbar utveckling är med andra ord en viktig utgångspunkt för smarta städer. Den pågående urbaniseringen innebär en växande miljöbelastning. Urbaniseringen och den demografiska utvecklingen kan skapa motsättningar mellan befolkningsgrupper och utmaningar kring frågor som hälsa och omsorg. Samtidigt finns det i städerna stora möjligheter att ta sig an utmaningarna på ett effektivt sätt – till exempel genom effektiva infrastrukturlösningar och genom att den byggda miljön kan användas på ett smart sätt och delas av många. Länet har stora möjligheter att gå före i en hållbar stadsutveckling, och det blir då viktigt att ta vara på innovationskraften och på de tekniska verktyg som idag finns tillgängliga. Landsbygden har långsiktigt goda utvecklingsförutsättningar. Det finns areella näringar som kan erbjuda hållbar tillväxt och som kommer att ha en avgörande betydelse för samhällets omställning till en biobaserad och klimatanpassad ekonomi. Landsbygden rymmer stora naturresurser och kulturvärden som erbjuder miljöer för attraktiva permanent- och deltidsboenden, friluftsliv och rekreation. Landsbygden är en värdefull tillgång med många utvecklingspotentialer. Landsbygdens sociala och ekonomiska utveckling bygger i högre grad än tätortens på ett samspel mellan privata, offentliga och ideella insatser. Insatser behöver göras för att utöka möjligheten till gröna jobb. Insatser behöver också göras för att ta tillvara, tillgängliggöra och utveckla värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Besöksnäringen bedöms ha en stor potential i länet både när det gäller turism, konferenser och olika event. Det finns ett stort intresse för att besöka länet som turist, inte minst landsbygden. För att potentialen ska tas tillvara krävs framförallt satsningar på den småskaliga infrastrukturen för besöksnäringen som cykel-, vandrings- och ridleder.

Landsbygd – servicenäringar

Tillgänglighet till olika typer av service är en förutsättning för hållbar tillväxt i hela länet. Vissa tjänster kan med fördel skötas på distans med stöd av en väl fungerande digitalisering, post och paketservice. Andra serviceformer kräver fysiska besök på serviceställen. Avgörande för serviceställets funktion är dess lokalisering och hur transportsystemet fungerar. För en attraktiv boendemiljö krävs tillgång till dagligvaror, drivmedel, post, grundläggande betaltjänster och apoteksombud på rimligt avstånd. Servicepunkterna på landsbygden har en stor potential att utvecklas för att bidra till attraktiva miljöer och förutsättningar på landsbygden.

Civilsamhället

Det är viktigt att stärka och skapa goda förutsättningar för civilsamhället. Det innebär bland annat att civilsamhällets aktörer ska kunna bidra till en mångfald av både associationsformer och verksamhetsområden, företrädare medlemmar eller grupper i det demokratiska samtalet och driva verksamheter i olika form och med olika syfte. Det innebär också att civilsamhället ska ha goda förutsättningar att bidra till samhällsutvecklingen och välfärden i samhället. Offentlig verksamhet, näringslivet och civilsamhället är viktiga aktörer för att skapa och utveckla trygga och attraktiva miljöer som bidrar till tillväxt. En framgångsfaktor är att formalisera samverkan mellan aktörerna och identifiera prioriterade samverkansområden.

PÅGÅENDE VERKSAMHET

Framtagande av handlingsplan för Region Jönköpings läns digitaliseringsstrategi

Region Jönköpings läns digitaliseringsstrategi anger inriktningen för regionens digitaliseringspolitik. Region Jönköpings län ska bli bäst i Sverige på att ta till vara på digitaliseringens möjligheter. Detta är ett mycket offensivt mål eftersom regeringens ambition är att Sverige ska bli bäst i världen. Bakgrunden till arbetet är den digitalisering som sker i samhället samtidigt som utvecklingen av digitala tjänster och infrastruktur är ett utpekat område i Region Jönköpings läns regionala utvecklingsstrategi (RUS). De möjligheter och utmaningar som kommer med den digitala utvecklingen måste hanteras på rätt sätt för att tjäna människan, verksamheter och organisationer i hela länet. Vårt huvudmål är en hållbar digitaliserad region och vår målbild är att Jönköpings län är bäst i Sverige på digitalisering. Alla i Jönköpings län ska ha möjlighet att använda sig av digitala samhällstjänster. Därför är tillgången till bredband och den digitala världen idag en demokratifråga. Motverkandet av utanförskap är en fråga som blir allt viktigare. Vi vill att våra invånare ska känna sig trygga och bekväma med den nya tekniken både privat men också i sitt arbetsliv. Digitaliseringsstrategin antogs 2020. Arbetet med handlingsplaner kopplat till de fem delmålen, digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning, digital infrastruktur påbörjas under 2021.

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län skall driva på arbetet med att formalisera samverkan med civilsamhället i länet
- Region Jönköpings län skall medverka till framtagande av regional besöksnäingsstrategi
- Region Jönköpings län skall revidera liggande kulturplan. Ny flerårig kulturplan skall antas 2022

En tillgänglig region

Länets geografiskt strategiska läge har genom historien skapat förutsättningar för möten och handel som gett länet utmärkta förutsättningar att ta vara på framtidens möjligheter.

En långsiktigt hållbar livsmiljö i länet förutsätter bostäder för människor i livet alla skeenden, attraktiva möjligheter att bo och leva i länets alla delar samt snabba och långsiktigt hållbara kommunikationer.

En god tillgänglighet är en förutsättning för alla länsinvånare potential ska komma till sin rätt.

Genom fysisk och digital infrastruktur skapar länet förutsättningar för att vara en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion.

Målet omfattar nio delstrategier:

1. Skapa attraktiva och hållbara bostäder och boendemiljöer för människor i alla livets skeenden i hela länet genom samverkan för hållbar, trygg och jämlik samhällsplanering över administrativa gränser.
2. Skapa en hållbar, attraktiv och innovativ samhälls- och landsbygdsutveckling genom stärkt samverkan i samhällsplaneringen.
3. Delta aktivt och drivande i arbetet för nya stambanor för höghastighetståg.
4. Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar.
5. Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur.
6. Utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism,
7. Tillgänglighetsanpassa samhällets alla delar för jämlika möjligheter att ta del av och bidra till utvecklingen.
8. Skapa hållbar digital utveckling i hela länet genom tillgång till höghastighetsuppkoppling.
9. Ta fram gemensamma strukturbilder för länets framtida infrastruktursystem.

STRATEGISKT MÅL

2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län

PROGRAM OCH STYRDOKUMENT

Samhälls- och bostadsplanering

I det nationella uppdraget lyfts betydelsen av hållbara och effektiva fysiska strukturer som stärker sambanden inom och mellan regioner. För att lyckas med det krävs en sektorsövergripande samverkan och samplanering mellan Region Jönköpings län och kommunerna, som utgår från ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbara perspektiv. Särskilt ska frågor om fysisk planering och boendemiljöer prioriteras i det regionala tillväxtarbetet. Hur den fysiska miljön utformas har stor betydelse för såväl näringslivets utveckling och konkurrenskraft som för utvecklingen av attraktiva livs- och boendemiljöer.

Bostadsbyggandet är primärt ett kommunalt ansvar. Samtidigt behöver enhetligheten mellan olika kommuner förbättras för att korta tiden från idé till färdigt hus. I dag ligger byggplaneringsansvaret på olika nivåer: kommunernas planmonopol och ansvar för bostadsförsörjning, samt regionernas ansvar för utvecklingsfrågor, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering. Genom bättre samverkan mellan nivåerna och genom att koppla samman den regionala planeringen med de kommunala, stärks de enskilda kommunernas utveckling och regionen som helhet. Genom regional översiktsplanering går det bättre att tillmötesgå en ökad efterfrågan på ny bebyggelse och infrastruktur. I mer glesbefolkade områden kan planeringen användas som verktyg för att långsiktigt stärka underlaget för olika typer av service och tjänster.

I plan och bygglagen, PBL, är det angivet att regional fysisk planering ska ske i Stockholms län och i Skåne län. I övriga län ska regional utvecklingsplanering ske enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar. Regional fysisk planering är tänkt att, som ett led i att åstadkomma mer enhetlighet i landet, införas i ytterligare län när behov av och förutsättningar för sådan planering finns. Region Jönköpings län skall successivt stärka kapaciteten inom samhälls- och bostadsplanering på så sätt att uppdraget om regional planering enligt PBL kan vara en möjlighet, som stöd för länets kommuner.

Strukturbilder

Regionala strukturbilder är viktiga för att möta de nya krav som ställs på den kommunala översiktsplaneringen genom globaliseringen, specialiseringen, urbaniseringen och en ökande rörlighet. Strukturbilderna leder till relevanta och konkreta besluts- och planeringsunderlag för både lokal och regional utveckling när det gäller till exempel infrastruktur, boende, fritid, kultur, kompetensförsörjning och näringsliv.

Regionens roll är att bidra med ett regionalt perspektiv till översiktsplaner och bostadsförsörjningsplaner. På så sätt stärks hela länets konkurrenskraft. De regionala strukturbilderna är ett viktigt kunskapsunderlag för planerings- och strategiarbete, för både kommunala och regionala aktörer.

Genom arbetet med regionala strukturbilder främjas samverkan mellan olika aktörer i olika delar av regionen, på både kommunal och regional nivå. Tillsammans kan vi skapa en attraktiv plats för både näringsliv, arbetskraft och besökare, där alla delar av länet får verktyg till att utvecklas.

De regionala strukturbilderna stärker kommunernas roll i regionen och skapar förutsättningar för att möjligheterna i kommunerna ska komplettera varandra. Det finns stor variation mellan och inom kommuner i vårt län, vilket innebär att utmaningarna och möjligheterna skiljer sig åt i geografien. Genom de regionala strukturbilderna sätter vi därför ett tydligare geografiskt perspektiv på den regionala utvecklingsstrategin.

Transporter och infrastruktur

Jönköpings län är det sjätte största länet i Sverige sett till folkmängd och Jönköpings kommun är den tionde största kommunen i Sverige, med Jönköping som länets största stad. Länet har en unik strategisk position i Sverige och i Skandinavien och är en naturlig nod i stråken mellan storstadsregionerna Stockholm/Mälardalen, Malmö/Öresund och Göteborg.

Jönköpings län har alltid varit en mötesplats och ett centrum för kreativitet och skaparkraft. Duktiga entreprenörer och driftiga företagsledare har gjort att länet har utvecklats till en av landets mest dynamiska småföretagarregioner.

En god tillgänglighet skapas genom bland annat effektiva, pålitliga och hållbara transportsystem. Dessa är en förutsättning för att utvidga och knyta ihop arbetsmarknadsregioner och att stärka kopplingen mellan stad och land. Även när det gäller tillgänglighet och attraktiva miljöer är digitaliseringen och infrastruktur för denna central. Framgångsfaktorer när det gäller attraktiva miljöer är helhetssyn och sektorsövergripande samordning. Samordningen mellan insatser och åtgärder som regional tillväxt, transport, informationsteknik, klimat, miljö och energi, fysisk planering, kompetensförsörjning, näringslivsutveckling, innovationer, bostadsbyggande, kultur och kulturmiljöer samt servicefrågor behöver därmed stärkas i länet.

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag, som ska ligga till grund för regeringens infrastrukturproposition som väntas läggas fram våren 2021. När denna är behandlad kommer Trafikverket att få uppdrag om att ta fram förslag om ny nationell plan, och regionerna kommer att uppdras att ta fram nya förslag till länstransportplaner.

Inriktningsunderlaget innebär att Trafikverket kommer att bedöma den kommande utvecklingen i transportsystemet i Sverige på väg och järnväg samt inom luftfart och sjöfart. Detta kommer att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Regeringen avser sedan i en proposition till riksdagen lämna förslag till en ny planperiod och ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen som följer av regeringens inriktning för transportsystemets utveckling. När riksdagen har slagit fast planperiod och ekonomiska ramar följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen.

Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås. Klimatomställningen ska genomsyra politiken. Klimatmålen ska nås. Därför är klimatmålen även en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Regeringen bedömer att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, ska vara vägledande för Trafikverkets genomförande av uppdraget.

Nya stambanor

Järnvägens betydelse för en hållbar tillväxt och utveckling är avgörande för Sverige som helhet och för Jönköpings län. För att kunna öka kapaciteten med järnväg för såväl person- som godstransporter behöver Sverige och Jönköpings län bygga nya stambanor. Det är den viktigaste samhällsbyggnadsfrågan för Sverige i modern tid. Nya stambanor för höghastighetståg ska byggas i ett sammanhållet system och kommer att bygga ihop stad och landsbygd. Det kommer generera fler arbetstillfällen, nya bostäder och bättre förutsättningar för omställningen till ett hållbart samhälle.

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att ta fram ett förnyat kunskapsunderlag om nya stambanor, som kommer att ligga till grund för regeringens aviserade infrastrukturproposition. Trafikverket ska redovisa uppdaterade kostnader och samlade effektbedömningar för olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ för nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. En utgångspunkt är att alternativen ska ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg samt öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Analysen ska innehålla en bedömning av möjliga järnvägskorridorer/linjestreckningar, alternativa hastighetsstandarder och tekniska utformningar för olika delar av banan, samt alternativ för lokalisering och utformning av stationslägen och bibanor. Trafikverket har genom detta uppdrag också instruerats att inrätta en särskild organisation för projektet nya stambanor. Ur regeringens beslut framgår att Jönköping kommer att vara nod i systemet, vilket innebär att regionen kommer att behöva vara nära involverad i arbetet såväl med sträckningen Stockholm–Jönköping, Jönköping–Göteborg som Jönköping–Malmö.

Trafikverket ska redogöra för vilken effekt olika alternativ bedöms ha på långväga respektive kortväga resande och på godstransporter samt hur väl de nya stambanorna integreras med den befintliga järnvägsanläggningen. Möjlighet till trafikering för bl.a. långväga persontågstrafik, trafik med snabba regiontåg, pendeltågstrafik samt godstrafik ska beskrivas liksom en bedömning av möjligheten att bedriva kommersiellt lönsam trafik med höghastighetståg för de olika alternativen. Effekter på restider och möjligheten till överflyttning av resor från flyg till tåg ska beskrivas.

Av redovisningen ska, kopplat till de föreslagna alternativen, därutöver framgå:

- kostnader för drift och underhåll inklusive livscykelkostnadsanalys,
- påverkan på investeringskostnader av industriella metoder som t.ex. prefabricering,
- risker i kostnadsutveckling samt övriga projektrisker, samt hur dessa är hanterade i beräkningarna,
- klimatpåverkan under byggskede och driftstiden,
- konsekvenser på bostadsbyggandet och bostadsmarknaden, inklusive konsekvenser för planeringen i berörda kommuner och regioner,
- effekter för landskap, kulturmiljö och biologisk mångfald under byggskede och driftstiden,
- tidpunkt för tidigast möjliga byggstart respektive trafikstart, samt
- övriga konsekvenser.

Kompetensbehov inom den spårbundna trafikbranschen

I länet, i synnerhet på höglandet, finns många företag inom den spårbundna trafikbranschen med ett stort behov av fler medarbetare med olika kompetenser. I framförallt Nässjö finns många utbildningar inom järnvägsnäringen. Inom fem år kommer det, enligt beräkningar, att saknas cirka 2200 järnvägs- och tågtekniker i landet. Även behovet av lokförare, administratörer, projektledare och ingenjörer är stort. För att kunna rusta upp och bygga nya stambanor krävs förutom arbetskraft och kompetens också ett omfattande samarbete. Nässjö har goda förutsättningar att stärka järnvägsbranschen.

Positionspapper Regionsamverkan syd (infrastruktur och kollektivtrafik)

Som del i arbetet med Trafikverkets inriktningsunderlag har regionerna i Regionsamverkan syd valt att uppdatera det positionspapper som togs fram i samband med arbetet i innevarande planperiod. Som underlag för detta har en systemanalys tagits fram, och med stöd i denna kan positionerna i det befintliga positionspapperet aktualitetsprövas och uppdateras.

Upprustning av det befintliga järnvägsnätet

Regionen deltar aktivt i och påverkar Trafikverkets arbete för att stärka den befintliga järnvägsanläggningens funktion, och göra det möjligt för en större andel av person- och godstransporterna att gå på järnväg. Detta handlar både om att få ut den fulla potentialen i de investeringar som historiskt gjorts i järnvägsanläggningen, om att stärka denna ytterligare för att motsvara dagens och framtidens behov utifrån utvecklingen i befolkning och näringsliv i länet. Detta gäller såväl regionala transporter som transporter över länsgränserna.

Ett exempel på sådan järnvägslinje är den mellan Nässjö och Vetlanda som behöver elektrifieras. Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie för elektrifieringen och berörda kommunerna är involverade. Processen i detta arbete behöver drivas på.

Cykelstrategi

Regionen har under 2020 inlett arbetet med att ta fram en regional cykelstrategi. Syftet är att komplettera den regionala länstransportplanen för att förtydliga hur Region Jönköpings län kan bidra till en ökad, enkel och säker cykling till och från arbete och skola, samt turist och fritidscykling, i hela länet.

En regional cykelstrategi som kompletterar den regionala länstransportplanen kommer att behöva ta hänsyn till glappet mellan fysiska investeringar och övrigt regionalt och kommunalt ansvar för cykel frågan. En regional cykelstrategi tar sig an den del av länets transportinfrastruktur med cykelfokus som inte fullt ut fångas av den regionala länstransportplanens ansvar, Trafikverkets ansvar eller kommunernas ansvar. Istället bör den fokusera på att ena länet kring cykel frågan med utgångspunkt i de mjuka frågorna som folkhälsa, samhällsplanering, klimatpåverkan, ökad säker cykling, mobility management och liknande frågor.

Godsstrategi

En av samhällets grundläggande uppgifter är att möjliggöra resor och transporter. För att både personresor och godstransporter ska kunna hanteras på ett likartat sätt i planeringen är det viktigt att det finns en god kunskapsnivå och förståelse för de ibland skiftande behov, utmaningar och möjligheter som personresor respektive godstransporter står inför. Syftet med en godsstrategi för Jönköpings län är att ge en gemensam kunskapsplattform och skapa en samsyn om godshanteringen i länet.

Genom att synliggöra nuläge, trender och utveckling samt beskriva behovet av en strategisk inriktning kan godstransporterna bidra till en mer hållbar regional tillväxt. En godskartläggning är ett första steg i den nulägesanalys som kommer att utgöra grunden i det fortsatta arbetet med godsstrategin.

Bredband

Enligt prognosen blir det svårt att nå målet om att alla invånare i Jönköpings län ska ha tillgång till snabbt bredband år 2025. Framförallt är det invånare på landsbygden och vid kommungränserna som är svårast att nå med bredband. För att uppfylla målet ska Region Jönköpings län ta ett större ansvar för samordningen med kommuner och andra aktörer som hanterar bredbandsutbyggnaden. Här behövs ett ökat arbete för att koordinera de insatser som idag pågår för att länets invånare och företag ska ha tillgång till ett snabbt och stabilt bredband. Arbetet görs inom samarbete med Regionssamverkan i Sydsverige. Region Jönköpings län ska ta tillvara de medel som kommer från med regeringens budget för att fler hushåll och företag får tillgång till fiber/bredband.

Nationellt uppdrag som regional bredbandskoordinator

Region Jönköpings län har antagit ett nationellt uppdrag för att stimulera och stödja utbyggnaden av bredband i länet. Uppdraget har löpt mellan 2015-2020. Regeringen har ännu inte aviserat om de avser förlänga uppdraget, men regeringen har aviserat kraftigt ökat stöd för bredband i budgetpropositionen och det är troligt att den regionala nivån kommer att få en roll i hur dessa ska fördelas.

Ny modell för nationellt stöd för bredbandsutbyggnad

År 2019 beslutade riksdagen att inrätta ett nytt nationellt bredbandsstöd för åren 2020-2022. Regionerna ges möjlighet att efter länets förutsättningar och mål i utvecklingsstrategier eller motsvarande, prioritera kriterier för stödfinansierad bredbandsutbyggnad. Regionerna förväntas genom medverkan av bl.a. regionala bredbandskoordinatorer bidra i arbetet med nya stödmodellen.

Bredbandsstrategi – Jönköpings län helt uppkopplat 2025

Bredbandsstrategin omfattar perioden 2020-2025 med uppdaterad målbild för bredbandsutbyggnaden. Strategin beskriver hur den nationella strategin för bredbandsutbyggnad kan brytas ned på regional nivå, med utgångspunkt i de specifika förutsättningar för bredbandsutbyggnad som gäller i Jönköpings län. Handlingsplanen för bredbandsstrategins genomförande har börjat tas fram och arbetet kommer att fortsätta under 2021. Tonvikt i strategin är betydelsen av en väl genomarbetad förankringsprocess med aktörer inom bredbandsområdet.

Samverkansavtal för bredbandsutbyggnad

Utbyggnaden av bredband har tillmätts hög prioritet från regionen inom samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige (RSS). Målsättningen är ett fullt utbyggt, robust och framtidssäkert bredbandsnät som är en förutsättning för en hållbar utveckling ur ett demokratiskt-, hållbarhets-, och samhällsekonomiskt perspektiv. Genom samverkan inom RSS har de regionala bredbandskoordinatorerna i respektive region kunnat finna nya effektiva former för samverkan och fördelning av arbetsinsatser.

RSS och IP-Only har slutit ett samverkansavtal angående bredbandsutbyggnaden. Avtalet säkerställer en effektivering av RSS höga ambitioner inom bredbandsområdet.

VERKSAMHET KOPPLAD TILL EN TILLGÄNGLIG REGION

Kollektivtrafik

En viktig förutsättning för ett gott liv i en attraktiv region är goda möjligheter att resa i det dagliga livet. Det innebär att kollektivtrafiken genom ett så bra trafikutbud som möjligt ska erbjuda resenärerna en prisvärd, enkel och säker resa till sitt arbete, sina studier eller fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken ska ses som det naturliga resvalet och bedrivs med omtanke om resenärer och omvärld.

God tillgång till kollektivtrafik är inget mål i sig utan ett verktyg för att möjliggöra människors resor till arbete, studier, kultur- och fritidsaktiviteter, för att vidga arbetsmarknadsområdena inom länet men också utanför. Det skapar utveckling och attraktivitet.

Trafikförsörjningsprogram

Av kollektivtrafiklagen följer att den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras. Detta regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet. Lag (2019:950).

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska i enlighet med denna lag innehålla en redovisning av:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

En övergripande strategi för utveckling av kollektivtrafiken bygger på koncentration till stråk där förutsättning för ökat resande är goda. Stråken måste samtidigt balanseras med en grundläggande trafikförsörjning för hela länet. Detta för att stödja en socialt hållbar utveckling och ge förutsättningar för en samhällsservice i hela länet. Områden som inte har förutsättningar för en utbyggd kollektivtrafik eller som har långa gångavstånd till hållplatser där stråk utvecklas, kan få tillgång till en bra kollektivtrafik genom lösningar som kombinerar bil- och kollektivtrafik eller cykel- och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska utvecklas med fokus på fyra områden:

- Skapa möjligheter till arbets- och studiependling.
- Skapa goda resmöjligheter mellan större orter i länet och till angränsande län.
- Garantera ett grundläggande trafikutbud.
- Underlätta resor med flera färdmedel.

Väl fungerande kollektivtrafik är också en av förutsättningarna för att nå miljömålen och en långsiktig och hållbar utveckling.

Nuvarande regionala trafikförsörjningsprogram för länet antogs 2012 och gäller till 2025. En mindre revidering gjordes hösten 2016 och arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram påbörjades under 2019 och beräknas vara klart för beslut i början av 2021. Programmet, som är en viktig del i den regionala utvecklingsplaneringen, anger långsiktiga och strategiska mål för hur kollektivtrafiken kan bidra till regional utveckling och ett hållbart samhälle.

Programmet bygger på de samråd med kommuner, kollektivtrafikföretag och organisationer som har genomförts i länet samt även på de samråd som har ägt rum med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter, myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag och näringsliv. Det regionala trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga målsättningar är utgångspunkt för de årliga målen i budget.

Tillgänglig kollektivtrafik

Väl fungerande kollektivtrafik är i högsta grad avgörande för den regionala utvecklingen. En god tillgång till tåg och bussar möjliggör att människor kan ta sig från hemmet till arbete, studier samt kultur- och fritidsaktiviteter. Tillgängliga resor med kollektivtrafik är en förutsättning för att bo och verka i hela Jönköpings län. Människor ska kunna lita på att tåg och bussar avgår och kommer i tid.

Kollektivtrafiken behöver ha prisvärda taxor som stimulerar till ökat resande. Under det senaste året har arbetet med att öka resandet med kollektivtrafiken hindrats på grund av den pågående pandemin, då resandet och intäkterna istället nära har halverats. Region Jönköpings län har valt att upprätthålla trafiken för att minska trängsel samt för att människor ska kunna tas sig till arbete och studier. Ett digt arbete krävs dock för att få en budget i balans.

Under 2021 görs en utredning som beskriver nyttan av, samt kostnaden för en bussförbindelse Eksjö - Sävsjö - Värnamo för att möjliggöra enkelt resande mellan de två sjukhusen i Eksjö och Värnamo. Linjen skulle även bli en förbindelse mellan de två kommunhuvudorterna Värnamo och Sävsjö, både för arbetsresor och studier. Detta är en del i att uppnå målet med att restiden mellan närliggande kommunala huvudorter ska vara som längst 60 minuter. För att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet har regionfullmäktige beslutat avsätta 25 miljoner kronor årligen i finansiellt tillskott. Under 2019 avsattes inga utökningsmedel till kollektivtrafiken kopplade till trafikförsörjningsprogrammet. Med tanke på de nya utmaningar kollektivtrafiken står inför behöver pengar satsas för att täcka intäktsbortfall och för att öka resandet under de närmsta åren. Region Jönköpings län behöver, tillsammans med RJL Tågdepån AB, ta fram en driftkalkyl för den kommande tågdepån efter 2023.

Utveckla egna prizoner

Det måste bli mycket enklare och mer lättförståeligt för kund att lösa biljett för sin resa. Region Jönköpings län vill utveckla en modell med personliga zoner för att resans pris ska vara lika oberoende var invånarna reser i länet. Med hjälp av ny teknik som är under utveckling skapas nya lösningar för enkla och kundvänliga betallösningar. Regionen följer noga de projekt som pågår, bland annat i Skåne.

Tillgänglighet för alla

Personer med synskador eller andra funktionsvariationer ska ha goda möjligheter att resa med kollektivtrafiken. En utredning ska göras för att undersöka möjligheten att människor med funktionsvariationer ska kunna använda ett motsvarande kort som seniorkortet. Regelverket för serviceresor ska ses över.

Anropsstyrd trafik

För att möta behoven i länets alla delar ska Region Jönköpings län vidareutveckla konceptet med anropsstyrd trafik. Framförallt är förutsättningarna för att resa med kollektivtrafiken på landsbygden begränsad i jämförelse med mer tätbebyggt område. Invånare på landsbygderna i länet ska ha mer likvärdiga möjligheter att kunna bo och verka som i övriga länet. Om konceptet faller väl ut och förbättrar tillgängligheten kan det innebära att anropsstyrd trafik kommer att ersätta linjelagd trafik som har minskande reseunderlag.

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län skall driva på och stödja satsningen på nya stambanor. Detta inkluderar att vara en samlande roll i länet och samverka med andra län längs den planerade sträckningen samt att vara en aktiv samarbetspartner till Trafikverket.
- Region Jönköpings län skall ta fram en trafikslagsövergripande länstransportplan. Som stöd i planeringen ska nödvändigt kunskapsunderlag tas fram, exempelvis om godsflöden i länet.
- Region Jönköpings län skall utveckla arbets- och samverkansformer för att implementera den nya statliga stödformen för bredbandsutbyggnad.
- Region Jönköpings län skall utveckla arbets- och samverkansformer för framtagandet av strukturbilder. Denna arbetsmetod skall ske parallellt med utvecklandet av regional planering.
- Region Jönköpings län ska stödja utvecklingsarbetet i Nässjö och genom analyser och påverkansprocesser bidra till att göra Nässjö till ett nationellt centrum för järnvägsutbildningar.
- Region Jönköpings län ska revidera regelverket för serviceresor.

En smart region

Företagsamhet och samverkan är kännetecknande för länet sedan lång tid tillbaka. Genom innovations- och förändringskraft har länets näringsliv utvecklats och gått starkt ur kriser och strukturomvandlingar. Mod, handlingskraft, stolthet och uppfinningsrikedom präglar företagen, deras ledare och medarbetare. Genom framgångsrika och prestigelösa småföretag blomstrar hela länet och sysselsättningen är hög.

Målet omfattar nio delstrategier:

1. Förstärka näringslivets och det offentliga innovations- och förändringskraft.
2. Utveckla ett hållbart, diversifierat och kunskapsintensivt näringsliv i hela länet genom smart specialisering.
3. Bidra till framgångsrika små och medelstora företag med ett högt kunskaps- och teknologiinnehåll i produkter och produktion.
4. Inspirera till en arbetsmiljö i världsklass.
5. Säkerställa en hög sysselsättning.
6. Aktivt jobba för en hållbarhetsdriven näringslivsutveckling.
7. Säkerställa ett jämställt och jämlikt arbets- och näringsliv samt företagande i hela länet.
8. Bidra till en ökad digital mognad för en hållbar digitalisering och utveckling.
9. Samverka för näringslivsutveckling och kompetensförsörjning.

STRATEGISKT MÅL

2035 är Jönköpings län en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion

PROGRAM OCH STYRDOKUMENT

Regionala innovationsstrategin

Den regionala innovationsstrategin (RIS) tar sin utgångspunkt i samhällets utveckling och ger innovation ett tvärsektorielt perspektiv. Det betyder att näringslivsdriven innovation, som ofta handlar om att tjäna pengar, berörs lika mycket som offentligt driven innovation, som ofta handlar om att effektivisera och utveckla nya processer. Akademins roll forskning och utbildning blir i allra högsta grad betydelsefull för länets samlade vitalitet och kreativitet liksom civilsamhällets engagemang i utveckling och förnyelse. Förmågan till förnyelse och förmågan att ta tillvara på ny kunskap och ny teknologi är central i dagens samhälle.

Målbild: Idéer stimuleras, valideras och förädlas till innovationer i en effektiv värdekedja, där främjandesystemets erbjudanden är anpassade för olika typer av innovatörer i länets näringsliv, offentliga sektor, akademi och civilsamhälle.

Digitaliseringsstrategi

Vårt huvudmål är att Jönköpings län är bäst i Sverige på digitalisering. Region Jönköpings län är en attraktiv region att besöka, leva, och verka i. Visionen i den nationella digitaliseringsstrategin är ett hållbart digitaliserat Sverige och det övergripande målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Den regionala digitaliseringsstrategin anknyter till våra sex strategier i Region Jönköpings läns Regionala utvecklingsstrategi (RUS) och delmålen i den nationella digitaliseringsstrategin.

Delmål:

1. *Digital kompetens: I Jönköpings län kan alla utveckla och använda sin digitala kompetens.*
2. *Digital trygghet: I Jönköpings län finns de bästa förutsättningarna för att alla på ett säkert sätt kan ta del av, ta ansvar för samt ha tillit till det digitala samhället.*
3. *Digital innovation: I Jönköpings län finns de bästa förutsättningarna för att digitalt drivna innovationer ska utvecklas, spridas och användas.*
4. *Digital ledning: I Jönköpings län sker relevant, målmedveten och rättssäker effektivisering och kvalitetsutveckling genom digitalisering.*
5. *Digital infrastruktur: Alla i Jönköpings län har tillgång till infrastruktur som medger snabbt bredband, stabila mobila tjänster och som stödjer digitalisering.*

Skog- och trästrategierna

Skogsstrategin ska bidra till en utveckling där företagande med koppling till skogens resurser stärks och där fler av skogens värden nyttjas på ett hållbart sätt. Den ska tydliggöra skogens roll för Smålands utveckling och synliggöra skogens värden idag och i framtiden. Den regionala skogsstrategin ska leda till förbättringar när det gäller ekonomi, sysselsättning, miljö och klimat, jämställdhet och integration. En revidering och uppdatering av Skog och trästrategin ska vara klar hösten 2021.

Skogsstrategin innehåller 6 insatser:

1. *Öka attraktiviteten kring den småländska skogen och stärk kompetensförsörjningen inom skogsbruk och skogsindustri.*
2. *Öka förädlingsgraden och innovationsgraden.*
3. *Öka produktionen och variationen för att nyttja en större del av den småländska skogens potential.*
4. *Stärk det lönsamma företaget på skogsgården.*
5. *Bevara och stärk våra naturvärden, vårt gemensamma kulturarv och friluftslivet.*
6. *Uppnå balans mellan skog och vilt.*

Trästrategin innehåller 5 fokusområden:

1. *Kompetens*
2. *Affärsutveckling*
3. *Innovation*
4. *Export*
5. *Kommunikation*

Stöd inom främjandesystemet

Region Jönköpings län bidrar till det samlade främjandesystemet som ägare eller bidragsgivare till centrala aktörer såsom Almi Företagspartner AB, Science park-system, Ung företagsamhet och Coompanion. Verksamhets- och ägarbidragen skall bidra till att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Kompetens- och innovationsråden

Kompetens- och innovationsrådets arbete handlar om verkställighet av den regionala utvecklingsstrategin och det ska leda till att aktuella mål i den regionala utvecklingsstrategin och dess handlingsplaner nås inom given tid. Fokus i råden ligger på omställningsbehov, innovation och kompetensförsörjning på kort, medellång och lång sikt. Råden har startats och ska utvecklas under 2021 tillsammans med det företagsfrämjande systemet, JU, Science Park och Science Park-systemet, Almi samt övriga aktörer inom områdena.

Företagsklimat

Sex av länets kommuner ligger på topp 50 i Svenskt Näringslivs rankning och ytterligare tre ligger på topp 100 när det gäller näringslivsklimat. För att hela länet ska utvecklas över tid behöver företagsklimatet vara starkt i hela länet. Andelen nystartade företag är lägre än i landet i övrigt och andelen kvinnor som startar företag är låg. Detta är en trend som behöver vändas. För att uppnå ett breddat näringsliv måste förutsättningar skapas för att företagsutveckling kan ske på jämlika grunder. Jämställdhet behöver främjas och mångfalden måste tas tillvara. Alla entreprenörer och företagare ska ha samma rättigheter och möjligheter att utveckla sina idéer och sina företag.

Socialt företagande behöver främjas genom uppmaning till socialt ansvarfull upphandling, underlättande av socialt företagande samt genom att stärka arbetsmarknadspolitiska insatser på området. Även ungdomar behöver tidigt få vetskap om att också det sociala området erbjuder möjlighet till entreprenörskap och eget företagande. Nyföretagandet är för lågt samtidigt som fler företag behövs. Företagarna har en hög medelålder och många företag har utmaningar med generationsväxling. Klimat-, miljö- och energiutmaningarna utgör en drivkraft för teknik-, varu- och tjänsteutvecklingen i alla branscher och därmed en miljödriven näringslivsutveckling. Affärsmöjligheter skapas för länets företag i och med den växande globala efterfrågan på hållbara och resurseffektiva varor och tjänster samt på förnybar energi och produktion med låga utsläpp till luft, mark och vatten.

VERKSAMHET KOPPLAD TILL EN SMART REGION

Smart Housing Småland

Innovationsmiljön Smart Housing Småland (SHS) är en av Vinnova sedan andra halvåret 2013 under 10 år finansierad s.k. ”Vinnväxt-miljö”. Visionen för SHS har under innevarande treårsperiod reviderats något och är nu en ”innovationsarena för livsmiljöer i glas och trä”. Målsättningen är att innovationsmiljön ska fortleva även efter 2023 men då utan fast finansiell medverkan från Vinnova. Förberedelser inför detta utgör en central del under projektperioden.

Visionen för SHS är att bli en ”internationellt ledande innovationsmiljö som med användaren i centrum skapar smart boende och hållbar byggd miljö med bas i glas och trä.”. Pågår till och med 2023-06-30.

Vart i hela världen är världen på väg

I den regionala utvecklingsstrategin konstateras, med stöd såväl av den egna analysen som de analyser som gjorts av bland andra OECD och Nord Regio, att Jönköpings län står inför stora behov av strukturomvandling. Det starka och framgångsrika näringslivet som burit länet under lång tid har i stora delar haft så höga orderingångar att det inte funnits tid för det framtidsinriktade strukturomvandlingsarbetet. Länets näringsliv har med anledning av det ett relativt sett lågt kunskaps- och teknologinnehåll i produkter och tjänster, en låg digital transformationstakt, en lägre grad av hållbarhetsdriven näringslivsutveckling än andra samt bedöms ligga lågt när det gäller jämställd regional tillväxt. Dessa faktorer är samtidigt identifierade som avgörande för länets långsiktiga konkurrenskraft och fortsatta välfärd.

Projektet *Vart i hela världen är världen på väg* kommer på kort sikt att leda till att en ökad innovations-, och förändringskraft i näringslivet i Jönköpings län, bidrar till ett: hållbart, diversifierat och kunskapsintensivt näringsliv i hela länet; framgångsrika små- och medelstora företag med högt kunskapsinnehåll i produkter och tjänster; en ökad digital mognad samt ett jämställt och jämlikt företagande i hela länet.

Projektet *Vart i hela världen är världen på väg* kommer på lång sikt att bidra till att Jönköpings län är en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion. Resultatet är ett breddat näringsliv, fler kunskapsintensiva företag, högt kunskaps- och teknikinnehåll i produkter och processer, god tillväxt och lönsamhet samt ett jämställt och jämlikt näringsliv präglad av mångfald. Pågår till och med 2023-02-28.

Kvalitetsledning 2.0

Projektet syftar till att stärka konkurrenskraft, kapacitet och förändringsledningsförmågan hos länets företag och organisationer genom ett samlat arbete med utvecklad kvalitetsledning och processutveckling. Projektet syftar också till förbättrade resultat, utvecklade servicekoncept, utvecklad kvalitetsledning och processutveckling för länets företag och organisationer. Pågår till och med 2022-12-31.

Effekter på kort sikt:

Aktiviteterna kommer på kort sikt leda till att stärka kapaciteten och förändringsledningsförmågan hos länets företag och organisationer genom ett samlat arbete med utvecklad kvalitetsledning och processutveckling, samt en länsgemensam nod för kunskapsspridning och kollektivt lärande.

Effekterna på lång sikt:

De långsiktiga effekterna av projektet kommer att vara stärkt konkurrenskraft, kapacitet och förändringsledningsförmåga hos länets företag och organisationer, samt förbättrade resultat, utvecklade servicekoncept, utvecklad kvalitetsledning och processutveckling.

E-handel och logistik

Digitaliseringen har förändrat behovet av kanaler för handel som i sin tur påverkat många företags affärsmodeller. När fysiska och digitala kanaler måste kombineras på nya sätt måste också e-handel och logistik anpassas. Projektet ska stödja de befintliga företagens arbete med att utveckla sina affärsmodeller, samt stödja utveckling av nya företag inom modern handel och logistik. vision om att *Jönköpings län är ledande nationellt i utvecklingen av modern handel och logistik*. Pågår till och med 2021-12-31.

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län ska leda och samordna innovationssystemet mot faktorer som driver morgondagens innovation.
- Region Jönköpings län ska initiera omställningsfokus från produkt till funktion/tjänst – Digitaliseringseffekt
- Region Jönköpings län ska driva på arbetet med en hållbarhetsdriven näringslivsutveckling med fokus ökat nyföretagande och nyföretagande bland nya grupper.
- Region Jönköpings län ska analysera ägarskiftesfrågan och andra demografiska utmaningar

- Region Jönköpings län ska tydliggöra utpekade styrkeområden för att attrahera kapital och etableringar
- Region Jönköpings län ska utarbeta en smart specialiserings strategi
- Region Jönköpings län ska utvärdera ett länsövergripande resurscenter för innovation och kompetens

En kompetent region

Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser är helt avgörande för att säkra näringslivets och den offentliga sektorns behov av medarbetare för att kunna möta välfärdens utmaningar

Förutsättningarna och utgångsläget varierar mellan länets kommuner, Genom en väl fungerande samverkan i länet mellan Region Jönköpings län, kommunerna näringslivet akademi och utbildningssamordnare arbetsförmedling och arbetsmarknadens parter säkerställs den långsiktiga kompetensutvecklingen och matchningen på arbetsmarknaden i hela länet

Målet omfattar åtta delstrategier

- *Stärka länets förmåga att attrahera, behålla och utveckla kompetenser.*
- *Stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen och matchningen för integration och hållbar tillväxt.*
- *Höja den formella utbildningsnivån i länet.*
- *Vidareutveckla högskolans betydelse för länets utveckling genom fler forsknings-, innovations- och utvecklingsmiljöer.*
- *Säkerställa en integrerad arbetsmarknad och ett inkluderande arbetsliv.*
- *Etablera jämlika möjligheter till utbildning och livslångt lärande i hela länet.*
- *Förbättra förutsättningarna för länsinvånarna att kompetensutveckla och vidareutbilda sig under pågående anställning.*
- *Etablera en väl fungerande samverkan mellan regionen, kommunerna, övriga utbildningssamordnare och arbetsmarknadens parter*

STRATEGISKT MÅL

2035 säkerställs matchningen på arbetsmarknaden i Jönköpings län genom det livslånga lärandet

PROGRAM OCH STYRDOKUMENT

Regionsamverkan Sydsverige – Positionspapper

De sex regionerna i södra Sverige har antagit positionspappret – *Ett enat Sydsverige – för en stark och växande arbetsmarknad*. Dokumentet anger vad regionerna vill på området arbetsmarknad och kompetensförsörjning. Regionsamverkan har enats kring fyra prioriteringar för den nationella politiken för kompetensförsörjning som de sydsvenska regionerna vill se genomförda:

- Stärkt regionalt inflytande över regional utbildningsplanering
- En arbetsförmedling med flexibla regionala uppdrag kring samverkan och dimensionering
- Ökade insatser för det livslånga lärandet på en föränderlig arbetsmarknad
- En stärkt rekrytering till utbildningar som leder till yrken med brist på personal

Jönköping University

Samverkan med Jönköping University har en strategisk roll för att skapa förutsättningar för forskning, innovation, utveckling och kompetens i hela länet. Tillsammans arbetar Region Jönköpings län och Jönköping University för att stärka forskningsfinansieringen för högskolan. Att Jönköping University får tillräckligt med utbildningsplatser inom kritiska utbildningsområden är av stor betydelse för att långsiktigt försörja länet med relevant arbetskraft – både inom offentliga och privata näringar – och för att höja den formella kompetensnivån i länet. För regionens utveckling är det också angeläget att verka för att Jönköping University får universitetsstatus. Region Jönköpings län stöder aktivt Jönköping University's ansökan om att få starta en högteknologisk tandläkarutbildning i Jönköping och som stärker länets samt landets tandvård.

Folkhögskolorna

För att stärka det livslånga lärandet och demokratin har folkbildningen genom folkhögskolorna en viktig roll att fylla. Folkhögskolan skiljer sig från andra skolformer genom den långa bildningstraditionen och att den enskilda skolan har stor frihet att utforma sina kurser utifrån skolans speciella inriktning och profil. Den har också möjlighet att göra anpassningar efter förkunskaper, intressen och behov hos deltagare. Basen för folkhögskolornas utbildningsinriktning är den allmänna linjen, som främst är avsedd för dem som saknar grundskole- eller gymnasieutbildning. Folkhögskolorna spelar en stor roll för utbildning av personer med kort utbildning, deltagare med utländsk bakgrund och personer med funktionsvariationer. Folkhögskoleutbildningen finansieras huvudsakligen av statliga medel och bidrag från regionerna.

Naturbruksgymnasierna

På uppdrag av länets kommuner driver Region Jönköpings län naturbruksutbildning inom ramen för gymnasieskolan. Nu gällande samverkansavtal med kommunerna gäller till 31 december 2022. Avtalet har kompletterats med en överenskommelse om fortsatt samverkan fram till 2023. Naturbruksskolorna ska utvecklas i samråd med länets kommuner. Det sker genom utvecklingsrådet för naturbruk, där både Region Jönköpings län och länets kommuner har representanter. Naturbruksprogrammet ska erbjuda ett brett utbud av olika inriktningar. Utöver gymnasieutbildning ska även eftergymnasiala utbildningar och uppdragsutbildningar på olika nivåer som är anpassade efter näringsens behov erbjudas. Naturbruksskolorna ska utvecklas till kunskapscentra för den gröna näringen. Förutom utbildning är naturbruksskolorna också en regional mötesplats för forskning, näringsliv, organisationer och andra som söker kunskap inom naturbruk och utveckling av landsbygdsföretagande.

Stöd till folkbildningen

Folkbildningens organisationer, studieförbund och folkhögskolor, är en resurs för länet ur flera perspektiv. Folkbildningens aktörer bidrar till att stärka och utveckla demokratin, gör det möjligt för människor att påverka sin livssituation, samt skapar engagemang att delta i samhällsutvecklingen. De bidrar till att utjämna utbildningsklyftor och höjer bildnings- och utbildningsnivån i samhället. Folkbildningens organisationer arbetar också för att bredda intresset för, och öka delaktigheten i, kulturlivet. Folkbildningen är särskilt viktig för att stärka integrationsperspektivet i det regionala kompetensförsörjningsarbetet, särskilt genom språkkurser, samhällsinformation och att anordna mötesplatser. De kan även bidra med bildningsaktiviteter för anställda med utländsk bakgrund som har behov av att stärka det svenska språket samt av att få en bättre insikt i hur det svenska samhället fungerar. Region Jönköpings län arbetar för att bättre ta tillvara folkhögskolors och studieförbunds kompetens.

VERKSAMHET KOPPLAD TILL EN KOMPETENT REGION

Region Jönköpings län har i egenskap av att vara en regionalt utvecklingsansvarig aktör (RUA) ett särskilt ansvar för att stärka den regionala kompetensförsörjningen i länet. Mycket av arbetet fokuseras på följande ansvarsområden:

- Tillhandahålla analyser och prognoser av privat och offentlig sektors behov av kompetens.
- Bidra till att etablera effektiva strukturer för validering på regional nivå.
- Medverka i planeringen av utbud och inriktning för regionalt yrkesvux inom kommunal vuxenutbildning.
- Bidra till etablering och utveckling av kommunala lärcentrum i hela länet.

Sedan september 2019 har Region Jönköping drivit tre projekt och som avslutades under 2020. Det har varit "Stärka integrationsperspektivet i kompetensförsörjningsarbetet", "Främja utrikesfödda kvinnors företagande" och "Utveckla socialt entreprenörskap i Jönköpings län". Erfarenheter och slutsatser från dessa projekt ska tas med in i det löpande arbetet med regional kompetensförsörjning.

Dessutom genomför samarbetsorganisationer kompetensförsörjningsprojekt över budgetåren som regionen medfinansierar eller handlägger.

PÅGÅENDE VERKSAMHET

Framtidssäkrad industri

Ett ESF-projekt som fokuserar på kompetenskartläggning, branschvalidering och kompetensutveckling. Projektet riktar sig i första hand till permitterade, varslade och anställd personal inom ekonomiskt utsatta branscher. Projektet bidrar till att stärka kompetensförsörjningen. Kompetensutvecklingens syfte är att stärka den enskildes ställning på arbetsmarknaden utifrån arbetsmarknadens behov. Projektet pågår t.o.m. 31 december 2022.

Ett hållbart arbetsliv

En förstudie finansierad av ESF och socialfonden. Syftet är att förbereda för den nya sjuåriga programperioden som startar 2021. Genom projektet ska vi dra lärdomar av den programperiod som avslutades 2020 och med dessa erfarenheter skissa på tänkbara projekt under de kommande åren. Genom förstudien ska vi också utveckla samarbetet med viktiga samverkansaktörer.

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län ska tillsammans med relevanta aktörer ta fram fungerande samverkansmodeller kring kompetensförsörjning som möter arbetsmarknadens kompetensbehov och stöder det livslånga lärandet.
- Region Jönköpings län ska stärka utbudet av yrkesvux- och yrkeshögskoleutbildningar.

- Region Jönköpings län ska utveckla arbetet med att etablera effektiva strukturer för validering.
- Region Jönköpings län ska uppmärksamma värdet av kommunala lärcentra som möjliggörare av det livslånga lärandet.
- Naturbruksskolorna ska vara kunskaps- och kompetenscenter för den gröna sektorn i länet.
- En skolplan för Naturbruksskolorna uppdrag, både det kommunala och det regionala ska tas fram.
- En skolplan för de egna folkhögskolornas uppdrag inklusive det regionala uppdraget tas fram.
- Folkhögskolors och studieförbunds möjligheter att stärka det regionala kompetensförsörjningsarbetet ska tillvaratas.

Uppdrag på längre sikt

Region Jönköpings län har i egenskap av att vara en regionalt utvecklingsansvarig aktör (RUA) ett särskilt ansvar för att stärka den regionala kompetensförsörjningen. I enlighet med den nationella strategin för regional utveckling vill regionen arbeta för en väl fungerande arbetsmarknad och en varaktigt ökad sysselsättning. Vi vill stimulera kompetensutveckling som stärker kvinnors och mäns ställning på arbetsmarknaden, samt stärka kopplingen mellan utbildning och arbetsliv. Regionen ska också arbeta för att öka övergången till arbete bland kvinnor och män som står långt ifrån arbetsmarknaden, samt underlätta unga kvinnors och mäns etablering i arbetslivet och deltagande i utbildning.

Det regionala kompetensförsörjningsarbetet innebär också ett fokus på följande ansvarsområden:

- Tillhandahålla analyser och prognoser av privat och offentlig sektors behov av kompetens.
- Bidra till att etablera effektiva strukturer för validering på regional nivå.
- Medverka i planeringen av utbud och inriktning för regionalt yrkesvux inom kommunal vuxenutbildning.
- Bidra till etablering och utveckling av kommunala lärcentrum i hela länet.

Pågående uppdrag

Tenhults naturbruksgymnasium och Stora Segerstads naturbrukscentrum ska kunna använda sina producerade livsmedel både till de egna eleverna och till att försörja övriga kök och restauranger i verksamheten inom Region Jönköpings län.

Utveckla naturunderstödd rehabilitering till att vara en resurs för Region Jönköpings läns medarbetare/chefer.

En global Region

Länets strategiska läge, den internationellt profilerade högskolan och den ökande globaliseringen skapar förutsättningar för länet att bli en långsiktig hållbar och innovativ tillväxtregion. Exportmarknaden är central för många av länets företag. En förutsättning för länets långsiktigt hållbara utveckling är att länets företag erövrar och blir en del av de globala värdekedjorna. Insatser behöver därför kontinuerligt göras för att stödja företagets internationalisering- och exportambitioner. Globaliseringen ger även möjlighet till kunskaps- och kompetensinflenser samt ökar möjligheten för internationella företags direktinvesteringar och nyetableringar i länet.

Målet omfattar 8 delstrategier

- *Positionera länet på den internationella kartan.*
- *Stödja företagets internationaliserings- och exportambitioner.*
- *Utveckla länets förmåga och attraktivitet för att ta emot direktinvesteringar och nyetableringar.*
- *Bidra till att utveckla EU och övriga världen i en mer hållbar riktning.*
- *Utöka och utveckla kompetens- och arbetsmarknadsregionen.*
- *Utveckla förmågan att dra nytta av de resurser som EU erbjuder.*
- *Arbeta proaktivt med omvärldsanalys.*
- *Samverka för samhandling inom internationalisering.*

STRATEGISKT MÅL

2035 är Jönköpings län ett internationellt konkurrenskraftigt län

PROGRAM OCH STYRDOKUMENT

Internationell policy och internationellt fokus som ett tvärsektoriellt perspektiv

När beroendet av omvärlden ökar och en del av de politiska besluten fattas på europeisk nivå blir det internationella arbetet en förutsättning för att skapa en långsiktig regional utveckling. Detta är bakgrunden till Region Jönköpings läns internationella policy. Den internationella policyn slår fast att Region Jönköpings läns internationella arbete ska främja den regionala utvecklingen och främja Region Jönköpings läns olika verksamheter. Region Jönköpings län är genom sina kunskaper och nätverk en resurs för länet vad gäller EU-finansiering och projektstöd.

Ett internationellt fokus är nödvändigt och kan öka potentialen för utveckling inom samtliga områdena i den regionala utvecklingsstrategin. Förutom att det internationella arbetet genomförs som ett eget område inom utvecklingsstrategin ska det därför dessutom integreras tvärsektoriellt inom andra områden.

VERKSAMHET KOPPLAD TILL EN KOMPETENT REGION

Brysselkontor

Tillsammans med regionerna i Kalmar län, Kronobergs län, Blekinge län och Hallands län samt lärosäten driver Region Jönköpings län ett Brysselkontor med namnet Småland Blekinge Halland South Sweden. Verksamheten planeras utifrån länsspecifika dokument med tydlig utgångspunkt i länens regionala utvecklingsstrategier.

Europa Direkt

Region Jönköpings län är värdorganisation för Europa Direkt Jönköpings län. Europa Direkt är EU-kommissionens informationsnätverk med 16 kontor i Sverige och cirka 500 kontor i Europa. Uppgiften är att sprida information om den Europeiska Unionen till allmänheten.

Assembly och Europeans Regions (AER)

Region Jönköpings län är medlem i Assembly of Europeans Regions (AER) där Region Jönköpings län har en politisk representation.

PÅGÅENDE VERKSAMHET

Samordning och mobilisering inför EU:s nya programperiod 2021-2027

EU-samarbetet sätter ramarna för många utvecklingsfrågor och påverkar också förutsättningarna genom de fonder och program som möjliggör och skapar incitament för projekt, företagsutveckling och innovation. EU:s strukturfonder är viktiga verktyg för att genomföra EU:s gemensamma sammanhållningspolitik. Jönköpings län tillhör NUTS 2-området Småland och Öarna tillsammans med Kalmar län, Kronobergs län och Gotlands län. Ny programperiod infaller 2021-2027. Tidigare programperiod förlängs vilket innebär ett troligt scenario att två perioder löper parallellt under delar av 2021. EU:s sektorsprogram (Horisont, Erasmus, Digitala Europa m.fl.) kan användas för att skala upp satsningar som utförs med EU:s strukturfonder. När aktiviteter knyts till målsättningar i regionala strategier och/eller när aktiviteter syftar till att positionera regionala innovationsmiljöer till europeisk samverkan, finns goda förutsättningar för att öka antalet utvecklingsprojekt som medfinansieras från EU:s sektorsprogram och på så sätt bredda det regionala utvecklingskapitalet. Region Jönköpings län samordnar programmeringsprocessen gällande Europeiska Regionala Utvecklingsfonden samt framtagandet av regional handlingsplan gällande Europeiska Socialfonden för NUTS 2- området Småland och Öarna.

Stöd till Grants Office

Som ett led i att bättre ta tillvara de resurser som EU erbjuder och att öka nyttjandet av EU-medel i länet stödjer Region Jönköpings län till och med 2021 etablerandet av ett Grants Office på Jönköping University. Med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin ökar detta initiativ på sikt möjligheten att mobilisera och söka medel framförallt ur EU:s sektorsprogram.

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län ska verka för ett internationellt perspektiv inom samtliga områden i den regionala utvecklingsstrategin
- Region Jönköpings län ska mobilisera internt och externt inför nästa programperiod för EU:s sammanhållningspolitik för att öka utvecklingskapitalet som verkar i länet.

Finansieringen av regionala utvecklingsinsatser och regionala utvecklingsstrategin

Finansiering av arbetet med att leda, samordna och följa upp det regionala utvecklingsarbetet inklusive RUS sker inom budgeten för Region Jönköpings län. Till stöd för olika former av projekt och verksamhet för riktade insatser som bidrar till tillväxt och utveckling avsätts 2021 egna regionala utvecklingsmedel på 19,5 miljoner kr.

Region Jönköpings län disponerar årligen statliga utvecklingsmedel, så kallade 1:1 medel. Dessa styrs av förordning 2003:596. Med projektverksamhet avses i denna förordning sådan verksamhet som avser projekt med syfte att uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken. Projektverksamheten ska vara förenlig med regionala strategier och program. Bidrag får lämnas med maximalt 50 procent för att genomföra projekt som bidrar till att uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken. Dessa pengar fördelas mellan olika projektstöd, företagsstöd och till kommersiell service. Region Jönköpings läns finansiering ska i första hand inriktas till områden av strategisk kapacitetshöjande betydelse. Den årliga bemyndiganderamen för 2021 beräknas till 65 miljoner kronor och anslaget som kan betalas ut till 26 miljoner kr. Därutöver kommer aktiviteter kunna finansieras från olika källor som t.ex. EU:s strukturfonder och program samt svenska nationella insatser. Det finns enligt regeringens villkorsbeslut kring regionalt utvecklingsarbete krav på att återrapportera arbetet med hållbarhetsintegrering i det regionala tillväxtarbetet. Detta berör även regionala tillväxtmedel. Inför EU:s nya programperiod finns krav från EU-kommissionen att 30 procent av insatserna ska genomföras inom politiskt mål 2 Ett grönnare och koldioxidsnålare Europa 2021-2027.

Utöver ovanstående har Region Jönköpings län möjlighet att själv eller tillsammans med andra aktörer söka EU-medel eller statliga medel från särskilda utlysningar och insatser som ytterligare kan stärka det regionala utvecklingsarbetet.

Den fleråriga finansieringen av regionala utvecklingsstrategin fastställs i egen process. En särskild finansieringsstrategi för 1:1-medel och förverkligandet av RUS kommer att fastställas under början av 2021. Strategin tydliggör ansökningskriterier och prioriteringsgrunder för att skapa bästa möjliga effekt av beslutade projekt. Finansieringsstrategin kommer på sikt att underlätta arbetet med utvärdering och uppföljning av insatser finansierade av 1:1-medel. Uppföljning och utvärdering görs idag primärt på projektnivå och som övergripande uppföljning av bemyndigande och anslag.

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län skall påbörja arbetet med att utarbeta verktyg för uppföljning och utvärdering med fokus på projektverksamhetens effekter i länet på en aggregerad nivå.

Verktyg för att leda regional tillväxt och utveckling

Region Jönköpings län leder det regionala tillväxt- och utvecklingsarbetet genom en strategisk samordning av länets kommuner, näringsliv och civilsamhälle, ökad samverkan nationellt såväl som internationellt, ett stärkt analysarbete, strategiska satsningar inom målområdena samt riktade projektutlysningar.

Utvecklingen i länet ska kontinuerligt analyseras, följas upp och utvärderas. Utifrån dessa analyser ska resultatet av det regionala tillväxtarbetet årligen redovisas till regeringen. I denna analys ska särskild hänsyn tas till funktionella regionala samband såväl inom som över läns- och landsgränserna samt olika typer av landsbygder och tätorter. Analysen ska göras utifrån social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet med kön som övergripande indelningsgrund. Arbetet med strukturbilder ska utvecklas och ansvaret för den övergripande samhällsplaneringen förflyttas stegvis över till regionerna. I det nationella uppdraget anges att de regionala utvecklingsaktörerna ska stärka och utveckla analyskapacitet och kompetens avseende såväl kvalitativa som kvantitativa regionala analyser. Detta är ett arbete som behöver intensifieras och breddas för att klara de nationella redovisningarna och för att utveckla den sektorsövergripande samverkan och samplaneringen med kommunerna.

PRIORITERADE UPPDRAG

- Region Jönköpings län skall utveckla analysarbetet
- Region Jönköpings län skall utveckla strukturen och formerna för projekt drivna i egen regi.

Utbildning och kultur-ANA

Perspektiv: Medborgare och kund

Utbildning

Naturbruksskolorna

Naturbruksskolorna ska utvecklas i samråd med länets kommuner. Detta sker genom utvecklingsrådet för naturbruk, där både Region Jönköpings län och länets kommuner har representanter. Naturbruksskolorna har goda förutsättningar att vara goda förebilder, sprida kunskap och arbetssätt som bidrar till att nå de globala målen och Sveriges miljömål.

Folkhögskolorna

I det livslånga lärandet och för att stärka demokratin har folkbildningen genom folkhögskolorna en viktig roll att fylla. Folkhögskolan skiljer sig från andra skolformer genom den långa bildningstraditionen och att den enskilda skolan har stor frihet att utforma sina kurser utifrån skolans speciella inriktning och profil. Den har också möjlighet att göra anpassningar efter förkunskaper, intressen och behov hos deltagare. Basen för folkhögskolornas utbildningsinriktning är den allmänna linjen, som främst är avsedd för dem som saknar grundskole- eller gymnasieutbildning. Folkhögskolorna spelar en stor roll för utbildning av personer med kort utbildning, deltagare med utländsk bakgrund och personer med funktionsvariationer.

För Region Jönköpings läns egna folkhögskolor gäller den profilering som lagts fast 2013 och som innebär kultur för Sörängens folkhögskola och hälsa för Värnamo folkhögskola. Folkhögskolorna är också en resurs för regionens kompetensförsörjning, i sig själva eller i samverkan med övriga delar av regional utveckling.

Folkhögskolorna utgör en arena som möjliggör för alla människor inkluderas i det sociala och politiska livet. Studieförbund och folkhögskolor skapar mötesplatser som både bidrar till social sammanhållning och till en öppen och fri debatt. Folkbildningen ska ge alla möjlighet att tillsammans med andra öka sin kunskap och bildning för personlig utveckling och delaktighet i samhället. Det innebär att folkbildningens målgrupp är bredare än målgruppen för vuxenutbildningen.

Verksamheten kan utvecklas vidare för att ytterligare bidra till demokratin, att stödja människors handlingskraft, fylla utbildnings- och bildningsbehov i samhället och ge alla tillgång till kulturlivet. Folkhögskolorna kan snabbt och anpassa sig till skiftande behov i samhället och hos individer och grupper med olika utmaningar. Folkhögskolorna har en viktig roll när det gäller att ge människor en andra chans till vidare studier, att möta människors unika behov och förutsättningar samt att bidra till det livslånga lärandet.

STRATEGISKT MÅL - Ett attraktivt och framtidsinriktat utbildningsutbud på naturbruksprogrammet och folkhögskolor med hög kvalitet, anpassat efter befolkningens och arbetsmarknadens behov.

Framgångsfaktor Utgå från behovsanalyser som ger underlag för utbildningarnas dimensionering och inriktning.

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Antal antagna i förhållande till antal elever som slutar årskurs 9 i länet (Naturbruksskolorna)	Statistik	nytt mått		1,1

Uppdrag/Mål

- Bedriva vuxenutbildning inom den gröna sektorn på uppdrag av olika aktörer i samhället
- Naturbruksskolorna fortsätter att utveckla djurhållningen för att vara ett föredöme när det gäller djurhälsa och djurvälstånd.
- Naturbruksskolorna ska vara naturliga mötesplatser för den gröna sektorn i regionen/för regionen

- Utveckla naturunderstödd rehabilitering till att vara en resurs för Region Jönköpings läns medarbetare/chefer
- En skolplan för Naturbruksskolorna uppdrag, både det kommunala och det regionala, tas fram.
- Utbildningar inom eftergymnasiala utbildningar och uppdragsutbildningar på olika nivåer som är anpassade efter näringsens behov ska erbjudas.

STRATEGISKT MÅL - Säkerställa en inkluderande och likvärdig utbildning av god kvalitet och främja livslångt lärande för alla

Framgångsfaktor Utgå från behovsanalyser som ger underlag för utbildningarnas dimensionering och inriktning.

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Sökande per utbildningsplats (Folkhögskolorna) (folkhögskolan) – könsuppdelas (kvinnor/män/övriga)	Statistik	≥ 2,0	2,0	2,3

Uppdrag/mål

- Tillsammans med aktörerna i kompetens- och innovationsråden identifiera vilken roll folkhögskolorna i Region Jönköpings läns regi kan fylla för att ytterligare bidra till det livslånga lärandet
- En skolplan för de egna Folkhögskolornas uppdrag inklusive det regionala uppdraget tas fram

Kultur

Kulturverksamheterna ska långsiktigt planera och agera enligt den regionala utvecklingsstrategin, de nationella och regionala kulturpolitiska målen samt aktivt arbeta med kulturplanens och den regionala biblioteksplanens genomförande.

Det ska finnas ett välutvecklat konst- och kulturliv präglad av hög kvalitet inom både bredd och spets i länet.

I kulturplanen fastställs följande prioriteringsområden utifrån vilka samtliga verksamhetsområden ska arbeta:

- kulturell infrastruktur
- villkor för konstnärligt skapande
- fokus på barn och ungas kultur
- tillgängligt kulturliv
- interregionalt, internationellt och interkulturellt samarbete
- samverkan och dialog

STRATEGISKT MÅL- Kulturen ska vara vital och närvarande i hela länet

Uppdrag/mål:

- Utveckla och främja digitaliseringens möjligheter för genomförande och spridning av kultur och bildning
- Delta i kunskapsutvecklingen med aktiviteter kopplade till kulturens roll för god hälsa.
- Utveckla strukturer för samråd inom berört konst/bildningsområde.
- Främja interkulturella möten.

STRATEGISKT MÅL - Det ska finnas möjligheter för alla att delta i och ta del av kulturliv och kulturupplevelser

Uppdrag/mål:

- Stärka barn och ungas, samt personer med funktionsvariationers, möjlighet att ta del av och skapa kultur i Jönköpings län
- Stärka och utveckla verksamheter för barn och unga samt det kulturpedagogiska arbetet i samarbete och samverkan med länets kulturskolor
- Verka för ett inkluderande arbetssätt för konstnärer med funktionsvariationer

Verksamhetsområde Kultur och utveckling

Uppdrag/Mål till Kultur och Utveckling

- Utveckla verksamheterna inom kulturens förmåga att initiera, stödja och genomföra publika arrangemang med god konstnärlig kvalitet inom litteratur, konst, film, hemslojd och dans i hela länet.

- Aktivt stödja och med hjälp av riktad kunskap främja kulturell verksamhet av god kvalitet i hela länet.
- Aktivt främja och delta i kulturellt samarbete inom och utanför länet, delta i och utveckla internationell samverkan och samspel, samt delta i de nationella och regionöverskridande samtalen om kulturens och bildningens möjligheter och utveckling.
- Aktivt arbeta med att utveckla tvärkonstnärlig samverkan, interkulturella möten och samverkan med det fria kulturlivet.
- Aktivt utveckla arbetet med att initiera och främja samtal om yttrandefrihet, mångfald, demokrati och mänskliga rättigheter samt väcka uppmärksamhet för frågorna.
- Skapa bättre förutsättningar att verka som professionell utövare i länet.
- Skapa bättre förutsättningar för de ideella kulturaktörerna i länet.
- Skapa bättre förutsättningar och utveckla möjligheterna för professionella författare och verksamheter som arbetar med dessa.
- Bevaka, tillgängliggöra och stärka samtidskonsten i länet.
- Stödja och utveckla konstnärliga residensprogram i länet.
- Verka för samordning och öka kunskapen om fristadsprogrammet i hela länet.
- Utveckla de regionala biblioteksverksamheterna.
- Vara stödjande och kunskapsbärande i dialog med och mellan civilsamhället och de konstnärliga utövarna.

Smålands Musik och Teater

STRATEGISKT MÅL- Kulturen ska vara vital och närvarande i hela länet

Framgångsfaktorer Genom egna insatser och stöd till föreningslivet skapa engagerade och kulturintresserade medborgare och fler mötesplatser. Kulturverksamhet i alla kommuner i Jönköpings län.

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Betalande Publik Smålands Musik och Teater	Statistik	≥ 70 000	70 121	
– Kulturhuset Spira/Jönköpings kommun		Nytt mått		61 136
—Övriga länet		Nytt mått		24 987
Publik vid föreställningar för barn och ungdom	Statistik	≥ 25 000	24 968	29 672
-Kulturhuset Spira/Jönköpings kommun		Nya mått		
- Övriga länet		Nytt mått		

Uppdrag/mål till Smålands Musik och Teater

- Vara professionell scenkonstinstitution och ett nav för scenkonsten.
- Producera och/eller arrangera ett varierat utbud av musik, teater och dans av hög kvalitet med både spets och bredd för barn, ungdomar och vuxna.
- Bedriva turnéverksamhet främst i länets 13 kommuner samt, vid möjlighet, på den nationella och internationella kulturarenan.

STRATEGISKT MÅL - Det ska finnas möjligheter för alla att delta i och ta del av kulturliv och kulturupplevelser

Uppdrag/mål till Smålands Musik och Teater

- Aktivt bidra till utvecklingen av det fria kulturlivet och skapa förutsättningar för dess kulturutövande i Kulturhuset Spira.
- Samverkan i olika former med det fria kulturlivet och amatörgrupper inom musik och teater ska vara en viktig del i verksamheten och skapa förutsättningar för nya mötesplatser och ny publik.
- Komplettera de egna produktionerna med gästspel och samarbete med externa arrangörer.
- I kulturhuset Spira bedriva konferensverksamhet där kulturinslag kan inkluderas

Museiverksamhet

Verksamheterna baseras på statens kulturpolitiska mål (resultatet av SOU2009:16). Särskilt centralt är det mål som uttrycks som ”främja ett levande kulturarv, som bevaras, används och utvecklas”. Museerna ska arbeta för att människor får möjlighet att ta tillvara kulturarv i ökad omfattning och i nya sammanhang. Ett särskilt ansvar finns för att utveckla och förnya engagemanget kring kulturmiljövårdsområdet, vilket sker utifrån de nationella målen för kulturmiljöarbetet.

Stiftelsen Jönköpings läns museum

Stiftelsen Jönköpings läns museum har som huvudsyfte att ge allmänheten möjlighet att ta aktiv del av sin historia, nutid och framtid. Museet ska arbeta för att människor får möjlighet att ta tillvara kulturarv i ökad omfattning och i nya sammanhang. Region Jönköpings län är tillsammans med Jönköpings kommun och Hembygdsförbundet, stiftare av Jönköpings läns museum. Region Jönköpings län ansvarar för verksamhetens innehåll och utveckling. Jönköpings kommun ansvarar för att tillhandahålla ändamålsenliga lokaler.

STRATEGISKT MÅL - Alla länsinvånare ska ha möjlighet att vara delaktiga i kulturlivet, till kulturupplevelser och till eget skapande.

Uppdrag/mål

Fortsatt utveckling och säkerställande av museernas pedagogiska verksamhet för barn och unga och satsningar på samtidskonst.

PERSPEKTIV: PROCESS OCH PRODUKTION

Utbildning

STRATEGISKT MÅL:

- Eleverna på naturbruksgymnasierna ska slutföra sin utbildning med godkänd examen inom tre år.
- Deltagarna inom folkhögskolan ska slutföra sina kurser.

Framgångsfaktor Utbildningsinnehåll anpassat till elevens behov.

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Andel elever på naturbruksprogrammet som slutför sin utbildning med godkänd examen	Statistik	90 %	76 %	87 %
Andel deltagare som slutför kurs inom folkhögskolan - könsuppdelas (kvinnor/män/övriga)	Statistik	85 %	94 %	90 %

PERSPEKTIV: LÄRANDE OCH FÖRNYELSE

Utbildning

STRATEGISKT MÅL: Naturbruksskolorna ska vara ledande inom sina områden och det ska ske ett kontinuerligt utvecklingsarbete i syfte att bidra till de gröna näringarnas utveckling.

Naturbruksskolornas betydelse för den framtida utvecklingen av livsmedelsproduktionen i länet och dess långsiktiga hållbarhet kan bli ännu större. Naturbruksskolorna ska vara ledande inom sina områden och att det ska ske ett kontinuerligt utvecklingsarbete i syfte att bidra till de gröna näringarnas utveckling. För att bidra till det behöver tillämpad forskning, försöksverksamheter och öppna testbäddar utvecklas på skolorna i samarbete med akademi, forskningsinstitutioner och näringsliv. Detta skapar förutsättningar för att utveckla skolorna till reella kompetenscentrum för de gröna näringarnas långsiktigt hållbara utveckling. Skolorna har goda förutsättningar att vara förebilder och föregångare när det gäller att kontinuerligt utveckla djurskydd, djurhälsovård och djurvälstånd. Med ändamålsenliga och flexibla lokaler som kan utvecklas i takt med lagstiftning och nya rön kan både elever och näringen utbildas och inspireras att ständigt utveckla djurhållningen.

Naturbruksskolornas förutsättningar till förädlingsprocesser behöver utredas vidare i syfte att säkerställa matleverans till Region Jönköpings läns sjukhus i händelse av kris eller katastrof.

Uppdrag/mål

- Naturbruksskolorna utvecklas till kompetenscentra där tillämpad forskning, försöksverksamheter och öppna testbäddar bidrar till ökad självförsörjningsgrad av livsmedel och ett långsiktigt hållbart jordbruk.
- Naturbruksskolornas förutsättningar att bidra med mat till kök och restauranger i Region Jönköpings läns verksamheter vid händelse av kris eller katastrof utreds vidare.
- Naturbruksskolorna arbetar aktivt med att utveckla miljöer och sprida kunskap som syftar till att länet ska nå de globala målen och de svenska miljömålen.
- Naturbruksskolorna bidrar till att sprida kunskap om de gröna näringarnas potential när det gäller fossilfria råvaror baserade på bioråvara, green tech och ett hållbart skogsbruks funktion som kolsänka.

PERSPEKTIV: MEDARBETARE

PERSPEKTIV: EKONOMI

KULTUR OCH UTBILDNING-ANA STRATEGISKT MÅL

God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktor Kostnadseffektiv verksamhet.

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Ekonomi i balans ANA nämnden	Ekonomisystem	Inte överstiga budget	+ 13,2 mnkr	+7,1 mnkr

Länstrafiken-TIM

Region Jönköpings läns vision ”För ett bra liv i en attraktiv region” förutsätter bland annat goda möjligheter att resa i det dagliga livet. Det innebär att kollektivtrafiken genom ett så bra trafikutbud som möjligt ska erbjuda resenärerna en prisvärd, enkel och säker resa till sitt arbete, sina studier eller kultur- och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken ska ses som det naturliga resvalet och bedrivs med omtanke om resenärer och omvärld.

God tillgång till kollektivtrafik är inget mål i sig utan ett verktyg för att möjliggöra människors resor till arbete, studier, kultur- och fritidsaktiviteter, för att vidga arbetsmarknadsområdena inom länet men också utanför. Det skapar utveckling och attraktivitet.

Kollektivtrafikmyndighet

Region Jönköpings läns uppgifter som kollektivtrafikmyndighet regleras i Kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065). Lagen innebär bland annat att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell trafik. En kollektivtrafikmyndighet ska ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som beskriver den trafik som kan bli föremål för offentlig finansiering.

Kollektivtrafikövergripande

Valet av trafikslag och kapacitetsutnyttjandet i fordonen har stor påverkan på trafik kostnaderna. Aktiv marknadsföring, effektiva försäljningskanaler, till exempel till arbetsgivare och företag och bra information till resenärer och länsinvånare är viktigt för att öka resandet.

Stadstrafik

En avsiktsförklaring mellan Jönköpings kommun och Region Jönköpings län har tecknats avseende stadstrafiken i Jönköping. Avsiktsförklaringen innebär bland annat införande av elbussar på stomlinjerna, en helt ny stomlinje samt åtgärder som Jönköpings kommun behöver vidta för att förbättra framkomligheten i trafiken. För att genomföra satsningarna uppförs en ny bussdepå i Jönköping.

Perspektiv: Medborgare och kund**Strategiska mål**

- Ökad andel kollektiva resor samt behovsanpassade serviceresor – för hållbar utveckling

Framgångsfaktorer: Konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet, Prisvärt, Nöjda kunder

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Andel nöjda kvinnor och män-index (NKI)	Kollektivtrafik barometern			
Allmän trafik				
- alla länsbor		55 %	52% ●	50 %
- resenärer		65 %	63% ●	59 %
- prisvärdhet		50 %	44% ●	42 %
Serviceresor	ANBARO	85 %	81 % ●	79 %
Andel tåg som går enligt tidtabell		nytt mått		

* Ny mätmetod för Kollektivtrafikbarometern från och med 2017

Perspektiv process produktion**Strategiskt mål:**

- Kostnadseffektiv upphandling, Ändamålsenlig och kostnadseffektiv trafik

Framgångsfaktorer: Rätt beteende – avtal, Trafikutbud med högt resande. Tryggt och säkert

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Antal resor	Biljettsystem	Resande 22,7 miljoner totalt*	22,6 miljoner ●	22,1 miljoner ●
Antal påstigande/mil (regional trafik)	Biljettsystem	9,2	9,2 ●	9, ●

* för att uppnå det långsiktiga målet enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet är de årliga målen linjärt fördelade:

År Miljoner resor

2020: 22,1

2021: 22,7

2022: 23,3

2023: 23,8

2024: 24,4

2025: 25,0

Perspektiv Lärande förnyelse**Perspektiv Medarbetare****Perspektiv Ekonomi****Subventioneringsgrad av taxor inom länstrafiken**

Sedan målet om skattesubventionsgrad inom kollektivtrafiken sattes till 50 procent har de ekonomiska förutsättningarna förändrats. I dag följs inte det uttalade målet. Region Jönköpings län behöver se över målet för subventioneringsgraden av taxorna inom Länstrafiken till det kommande trafikförsörjningsprogrammet.

Strategiskt mål:

- God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktor: Kostnadseffektiv verksamhet. Högt resandeunderlag.

Systemmätetal	Mätmetod	Mål 2021	Resultat 2018	Resultat 2019
Ekonomi i balans	Ekonomisystem	Inte överstiga budget	+0,6miljoner kr ●	-7,3 miljoner kr ●
Kostnad/per resenär-km (serviceresor)	Planeringssystem	Inte öka mer än index	17:15 kr ●	21:38 kr ●
Skattesubventionsgrad allmän trafik	Ekonomisystem	60 %	61 % ●	61 % ●

Uppdrag

- Se över måtalet för subventionsgraden av taxorna inom Länstrafiken inför det kommande trafikförsörjningsprogrammet

Regionstyrelsen

Bilaga till budget och verksamhetsplan 2021 - Kollektivtrafikpriser

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Överlämnar bilaga gällande kollektivtrafikpriser till budgetförslag med verksamhetsplan för 2021 till regionstyrelsen

Sammanfattning

Nämnden överlämnar bilaga till budgetförslag, avseende priser i kollektivtrafiken.

Information i ärendet

Nämnden lämnar förslag till bilaga avseende priser i kollektivtrafiken.

- Biljettpriserna behöver höjas med ca två procent i syfte att täcka generella kostnadsökningar i verksamheten. Två procent är Sveriges Kommuner och Regioners bedömning av kostnadsutvecklingen vilket också används inom Region Jönköpings län som allmän indexuppräkning 2021.
- Prishöjningarna fördelas på samtliga biljettyper och börjar gälla 2021-01-01.

Innan det nya återbäringsystemet är driftsatt föreslås en rabatt på 20% på enkelbiljetter i appen eller förköpta enkelbiljetter på resekort.

Beslutsunderlag

- Missiv med bilaga daterad 2020-09-15

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

Priser fr.o.m. 2021-01-01 (kr)										
Biljettyp	Zoner			Höjning, kr			Höjning, %			
	1	2	Län	1	2	Län	1	2	Län	
Enkelbiljett										
Enkel, vuxen	33	66	132	1,00	2,00	4,00	3,1%	3,1%	3,1%	
Enkel, ungdom	20	40	79	0,60	1,20	2,40	3,1%	3,1%	3,1%	
Period 30 D										
Normalpris	730	860	1230	10	15	20	1,4%	1,8%	1,7%	
Ombord på buss/tåg	760	890	1260	10	15	20	1,3%	1,7%	1,6%	
Period 20 D										
Normalpris	740	875	1310	10	10	20	1,4%	1,2%	1,6%	
Ombord på buss/tåg	770	905	1340	10	10	20	1,3%	1,1%	1,5%	
Resdagar 10D										
Normalpris	410	485	725	0	0	0	0,1%	0,0%	0,0%	
Ombord på buss/tåg	440	515	755	0	0	0	0,1%	0,0%	0,0%	
24-timmars biljett										
Normalpris	66	132	264	2,00	4,00	8,00	3,1%	3,1%	3,1%	
Ungdom	40	79	158	1,20	2,40	4,80	3,1%	3,1%	3,1%	
Period Student 30 D (25% rabatt)										
Normalpris	550	645	925	10	10	15	1,8%	1,6%	1,6%	
Ombord på buss/tåg	580	675	955	10	10	15	1,7%	1,5%	1,6%	
Period Ungdom 30D Län										
Normalpris	205	205	205	5	5	5	2,5%	2,5%	2,5%	
Ombord på buss/tåg	235	235	235	5	5	5	2,2%	2,2%	2,2%	
Period Senior 30D Län										
Normalpris	205	205	205	5	5	5	2,5%	2,5%	2,5%	
Ombord på buss/tåg	235	235	235	5	5	5	2,2%	2,2%	2,2%	
Period 365	6 935	8 172	11 685	95	143	190	1,4%	1,8%	1,7%	
Länsgårdsrabatt Sydtaxan 2.0										
Enkelbiljett 25% och periodbiljett (30D och 365D) 35% rabatt i första zonen i Jönköpings län, tillkommer angränsande pris med samma rabattsats.										
Period Student Länsgårds 30 D										
25% rabatt på ovanstående										
Länsgårdsrabatt Västtrafik										
Periodbiljett 15% i första zonen i Jönköpings län, tillkommer Västtrafiks pris med samma rabattsats.										
Period Barnvagn (årskort)										
Normalpris	700	750	900	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	
Ombord på buss/tåg	730	780	930							
Skol- och förskolebiljett										
6-15 resande	119	238	474	3,60	7,20	14,40	3,1%	3,1%	3,1%	
16-25 resande	238	474	948	7,20	14,40	28,80	3,1%	3,1%	3,1%	
26-35 resande	355	712	1424	10,80	21,60	43,20	3,1%	3,1%	3,1%	
Tillsammansrabatt										
(på enkel- samt 24-timbiljett)	25%	25%	25%	0	0	0				
Återbäring på enkelbiljetter										
Efter tre köp av enkelbiljetter	20%	20%	20%	0	0	0				
Ombordavgift	30									
Tilläggsavgift, vid ogiltig biljett	1500									

Regionstyrelsen

Bilaga till budget och verksamhetsplan 2021 med flerårsplan 2022-2023 – Regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- överlämnar bilagor gällande regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksferdtjänst till budgetförslag med verksamhetsplan för 2021 till regionstyrelsen.

Sammanfattning

Nämnden överlämnar bilagor till tidigare lämnat budgetförslag med verksamhetsplan.

Information i ärendet

Nämnden lämnar förslag till budget och verksamhetsplan med flerårsplan till regionstyrelsen. Förslaget kompletteras med bilagor avseende regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksferdtjänst.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-10-05
- Bilagor regelverk för sjukresor, färdtjänst och riksferdtjänst

Beslut skickas till

Regionstyrelsen

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Carl-Johan Sjöbrg
Trafikdirektör

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

2021 Regelverk för färdtjänst och riksfärdtjänst till fullmäktige

Regelverk för färdtjänst

Allmänt

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform till de allmänna kommunikationerna. Val av fordon eller transportform för resan avgörs utifrån funktionshindrets art och resenärens hjälpbehov vid varje restillfälle.

Syfte

Region Jönköpings län i Jönköpings län och dess förvaltning Jönköpings Länstrafik ansvarar för att utreda och pröva tillstånd till färdtjänst för invånare i Jönköpings län. Som stöd i handläggningen av färdtjänst har Region Jönköpings län förutom Lag om färdtjänst (1997:736) samt domstolarnas domar och prejudikat. Som komplement har Region Jönköpings län skapat ett regelverk för färdtjänst.

Syftet med regelverket är att det ska fungera som en vägledning vid myndighetsutövning/handläggning och som ett hjälpmedel för att den som ansöker om färdtjänst skall kunna bedömas rättssäkert utifrån samma grund. Regelverket kan inte inskränka en persons rättigheter i förhållande till lagen men kan däremot ha bestämmelser i frågor som inte regleras i färdtjänstlagen.

Tillstånd till färdtjänst

Tillstånd för färdtjänst beskrivs i Lag om färdtjänst (1997:736) enligt följande paragrafer:

6§ Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det. Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, av denna myndighet (tillståndsgivaren).
Lag (2010: 1068).

7§ Tillstånd till färdtjänst skall meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Om sökanden är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av

det allmänna. Lag (2006:1114).

8§ Om den som söker tillstånd till färdtjänst behöver ledsagare under resorna, skall tillståndet gälla även ledsagaren.

9§ Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare.
Tillstånd får i skälighets omfattning förenas med föreskrifter om

1. vilket färdmedel som får användas,
2. inom vilket område resor får göras, och
3. hur många resor tillståndet omfattar.

Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl. Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor. Lag (2006:1114).

Färdtjänstformer

För den som är folkbokförd i Jönköpings län finns det möjlighet att ansöka om färdtjänsttillstånd. Färdtjänst finns i följande former:

Färdtjänst

Med färdtjänst avses resor inom den egna kommunen. Resorna regleras i detta regelverk.

Länsfärdtjänst

Med länsfärdtjänst avses resor inom Jönköpings län och max 3 mils resväg in i angränsande län. Resorna regleras i detta regelverk.

Resa i annan kommun utanför länet

Med resa i annan kommun avses resa vid vistelse i annan kommun utanför länet. Om inget annat anges gäller regelverk "Färdtjänst" även för resa i annan kommun utanför Jönköpings län.

Övrigt

Under de närmaste åren kan en del försök med utvidgad och tidtabellagda serviceresor och kombination av resor, till exempel anslutning till tåg för resor inom länet, komma att prövas. Vid sådana försök blir de regler som i förekommande fall beslutas i särskild ordning överordnade detta regelverk.

Regelverk

1. Ansvar för färdtjänst

Varje kommun, eller om kommunen överlåtit ansvaret till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, ansvarar för att anordna färdtjänst av god kvalitet enligt Lag om färdtjänst, SFS 1997:736.

Med den ansvariga myndigheten avses i detta regelverk Region Jönköpings län med dess verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik.

2. Rätt till färdtjänst

Den som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel har rätt till färdtjänst.

3. Ansökan om tillstånd

Ansökan om färdtjänstillstånd görs hos den ansvariga myndigheten. Färdtjänst medges jämlikt 7 § i Lag om färdtjänst till personer med varaktigt funktionshinder av minst tre månader.

4. Beslut

Den ansvariga myndigheten svarar för myndighetsutövningen för färdtjänst och meddelar beslut.

5. Överklagande av beslut

Tillståndsgivarens beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Lag (2010:1068). Överklagandet ska ske skriftligt och vara den ansvariga myndigheten tillhanda inom tre veckor efter att sökanden fått del av beslutet.

6. Giltighetstid

Färdtjänstillstånd är som regel tidsbegränsat i högst tre år.

En person kan få tillstånd utan tidsbegränsning om funktionsnedsättningen bedöms vara livslång, trots eventuell framtida medicinsk utveckling. I bedömningen ska även tas hänsyn till förbättrad tillgänglighet i kollektivtrafiken och framtida nya trafiklösningar med olika servicenivåer i samband med/eller under resan.

7. Återkallande

Färdtjänstillstånd kan återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänst.

8. Färdtjänstens omfattning

Färdtjänsten omfattar arbets-, studie- och fritidsresor. Resa får ske inom Jönköpings län och max 3 mils resväg in i angränsande län. Vid resa utanför länsgränsen ska resan påbörjas eller avslutas i Jönköpings län. För resor inom annan kommun utanför länsgränsen, se punkt 9. Färdtjänst får inte användas till tjänsteresor.

9. Resa inom annan kommun

Tillstånd för färdtjänst kan ges vid tillfällig vistelse i annan kommun utanför Jönköpings län. Resan prövas resa för resa och kan förenas med speciella villkor.

Under en 14-dagarsperiod beviljas max 6 enkelresor och under en 12-månadersperiod beviljas max 60 enkelresor.

10. Färdsätt

Fordonsvalet görs utifrån vad som framgår av tillståndet.
Länstrafiken avgör vilket fordon som lämpar sig bäst för den aktuella resan.

11. Beställning av resa

Beställning av färdtjänstresa ska ske i god tid via beställningscentralen för Serviceresor. Resa inom den egna kommunen ska dock beställas senast en timme före avresa. Länsfärdtjänstresa ska beställas senast fyra timmar före avresa, resa före kl.10.00 måste beställas dagen innan senast kl. 19.00.
Fram- och återresa går att beställa vid samma tillfälle.
Avbeställning av resa ska ske senast 30 min innan resan skulle påbörjats.
Ändring av bokad resa resulterar i en ny beställning.
Begäran om avresetid eller ankomsttid ska anges vid beställning av resan.
Beställningscentralen anger lämplig avresetid utifrån begärd ankomsttid.

12. Justerad avresetid

För att kunna samordna resorna på bästa sätt kan resan senareläggas eller tidigareläggas 30 minuter utifrån önskad avresetid. Saknas lediga fordonsresurser vid beställningstillfället erbjuds alternativ restid.

13. Hämtning

Resenären ska vara klar för hämtning i god tid. Hämtning kan ske 5 minuter före eller 10 minuter efter avtalad hämtningstid. Detta betraktas inte som försening. Efter denna tid bör resenären kontakta Serviceresor för besked. Resenären ska meddelas när avtalad tid inte kan hållas.

14. Samåkning

Färdtjänstresor samordnas via Serviceresor. Begäran om särskild chaufför, fordon eller transportör kan inte tillgodoses.

15. Resväg

Acceptabel omväg och restid motsvarar restiden för en genomsnittstid för olika resealternativ på likvärdig sträcka inom linjetrafiken inklusive väntetid för byten inom linjetrafiken. Uppehåll under resan medges inte.

16. Antal resor

Den enskilde avgör som regel själv i vilken utsträckning färdtjänst behöver användas. Tillståndsgivaren äger rätt att föreskriva hur många resor tillståndet omfattar (9 §).

17. Tider

Färdtjänstresa får företas följande tider:
Måndag - torsdag kl. 06.00-24.00.

Fredag kl. 06.00-02.00.

Lördag kl. 07.00-02.00.

Söndag och helgdag kl. 07.00-24.00.

Resan ska vara avslutad före kl. 24.00 alternativt kl. 02.00.

Härutöver kan Länstrafiken efter samråd med brukarorganisationerna besluta om resor till kl. 02.00 vid några av årets helgdagar.

18. Avgifter och faktura

För färdtjänstresa uttas en egenavgift motsvarande enkelbiljett i Länstrafikens gällande prislista (lägst en zon).

Vid resa utanför länsgränsen tillkommer, utöver aktuellt zonpris, en extraavgift motsvarande priset 2 gånger för första zon.

Färdtjänstberättigade barn (0-6år) och ungdomar betalar enligt Länstrafikens prislista för skolungdom.

Vid erläggande av egenavgift eftersträvas så jämna pengar som möjligt och förare växlar max 200-kronorssedel.

Om resa beställts och inte ska genomföras ska avbokning ske senast 30 minuter innan resan skulle påbörjas, om avbokning inte sker kan avgift faktureras med 100kr/beställd resa.

Samtliga egenavgifter (inkl. pris för arbetsresor) kan faktureras kund. Kund anmäler detta vid ett tillfälle t.ex. i samband med beställning av resa alt vid erhållande av tillstånd och gäller tills vidare. Kund erhåller faktura på samtliga utförda resor i efterskott avseende färdtjänst, arbetsresor, sjukresor. Sker inte betalning enligt faktura kan kund stängas av från tjänsten faktura och betalning sker då med kontant betalning/kortbetalning innan resan påbörjas.

Egenavgift för resa inom kommun utanför länet (enligt punkt 9) är 10 kr per km, dock minst 50 kr per enkelresa. Priset inkluderar även en (1st) medresenär/ledsagare.

19. Assistans

Den som är i behov av assistans till och från bostaden kan erbjudas detta. Assistans innebär att chauffören hämtar och lämnar den färdtjänstberättigade i bostaden eller i annan lokal.

20. Ledsgare

Den som är i behov av hjälp under resan kan beviljas ledsagare. Behovet av ledsagare ska vara knutet till resan och inte vistelsen på resmålet. Med ledsagare avses en person som följer med den färdtjänstberättigade för att denna ska kunna genomföra en resa. Ledsgaren ska kunna bistå med all den service som behövs och även vara behjälplig mellan bostad och påstigningsplats. Ledsgare får inte själv vara innehavare av färdtjänstillstånd eller ha behov av förarens assistans eller medtaga hjälpmedel.

Behovet av ledsagare ska framgå av tillståndet. Barn under 7 år reser alltid med ledsagare. Ledsgare betalar ingen avgift.

21. Medresenär

Den färdtjänstberättigade har rätt att ha med en (1) medresenär som inte är ledsagare. Egna barn under 12 år har också rätt att följa med på resan och räknas då som

medresenär utöver ovan angivna medresenär. Önskemålet om medresenär ska meddelas vid beställning av resan.

Medresenärer betalar samma zonavgift som den färdtjänstberättigade. Ungdom som är medresenär betalar ungdomspris och barn 0- 6 år betalar ingen avgift vid resa tillsammans med vuxen.

Medresenär betalar egenavgift motsvarande enkelbiljett i Länstrafikens gällande prislista (lägst en zon) och barn 0-6 år åker gratis om vuxen finns i samma bokning.

22. Arbetsresor

Den färdtjänstberättigade kan använda färdtjänst för resa mellan bostaden och arbetsplatsen. Här inräknas även resa till och från skola för den som vuxenstuderar. För den som regelbundet måste resa före kl. 06.00 eller efter kl. 24.00 beviljas undantag från ovanstående restider. Arbetsresor kan betalas med en fast månadskostnad som följer priset på Länstrafikens periodkort, 30-dagarskort för vuxen, och antal zoner.

Vid arbetsresa över länsgräns gäller Länstrafikens periodkort, 30-dagarskort för vuxen, med lämsgiltighet. Villkoret för en månadskostnad är att den betalas via faktura i efterskott. Vid utebliven betalning av fakturan förfaller möjligheten till en månadskostnad och resorna betalas vid varje enskild resa enligt avgiften för övriga färdtjänstresor enligt punkt 18.

För den som åker arbetsresa finns möjlighet att inkludera lämning/hämtning på förskola/fritids för egna barn (max 12 år) i anslutning till resa till/från arbetet.

23. Skolskjuts

Färdtjänst kan inte utnyttjas av elever till och från grundskola eller särskola inklusive gymnasiesärskola eller för resor under skoltid.

24. Hjälpmedel

Det ska framgå av färdtjänstillståndet vilka förflyttningshjälpmedel som får medtas under resan. Vid beställning av resa ska den resande anmäla vilka hjälpmedel som ska medtas under resan. Ledsagare och medresenär kan inte medtaga egna hjälpmedel eller egen rullstol på resan, krycka/käpp är undantaget.

Hjälpmedlet ska vara förskrivet av hjälpmedelscentralen (max mått: L1500 mm och B850mm) samt vara avsedd för transport i fordon. Övriga hjälpmedel prövas i varje enskilt fall.

25. Trappklättrare/förflyttning i trappor

För färdtjänstberättigad som inte själv kan förflytta sig i en trappa till/från den egna bostaden kan förflyttning beviljas med trappklättrare.

Förflyttning med trappklättrare kan beviljas under max 18 månader *eller* med max 24 enkelresor per år så länge färdtjänstillståndet är giltigt. Endast ett av alternativen kan väljas.

Om kund bor på särskilt boende, enligt beslut från äldre- och funktionshinderomsorgen, finns möjlighet till max 24 enkelresor per år för besök på tidigare folkbokföringsadress.

Förflyttning med trappklättrare utförs inte inne i bostad/lägenhet.

Vid liggande transport kan förflyttning i trappa utföras om förflyttningen gäller till/från den egna bostaden.

För samtliga förflyttningar i trappor gäller att uppdraget ska vara genomförbart och ska kunna ske utan risker för förare och/eller kund. Bedöms risker finnas utförs inte förflyttning.

26. Bagage

Bagage får tas med på resan, i normalfallet två normalstora väskor/kassar. Bagage för ledsagare och/eller medresenär får per person medtagas max en normalstor väska/kasse. Med bagage därutöver kan färdtjänstresa inte utföras.

27. Husdjur

Husdjur får inte medföras. Undantaget är ledarhund/ servicehund som vid behov får medtas.

28. Allmän kollektivtrafik

Vid resa i den allmänna kollektivtrafiken inom Jönköpings län med Länstrafiken kan färdtjänstberättigad med giltigt tillstånd ta med en medresenär som hjälper till på resan. Färdtjänstberättigad betalar enligt Länstrafikens ordinarie priser och den som följer med på resan åker fritt på det så kallade Ta-med-en-vän-kortet som den färdtjänstberättigade erhåller från Länstrafiken. För att medresenär ska åka fritt måste färdtjänstberättigad vara med under hela resan. Ta-med-en-vän-kortet stämplas vid påstigning.

29. Förändringar

Inför större förändringar i färdtjänstverksamheten ska synpunkter inhämtas genom kommunala handikappråd, kommunala pensionärsråd och Länsrådet för funktionsnedsättning.

30 Tillämpningsföreskrifter

Reglernas praktiska tillämpningsföreskrifter utformas av ansvarig förvaltning Jönköpings Länstrafik.

31. Ikraftträdande

2021-01-01, om inget annat anges.

Regelverk för riksfärdtjänst

Allmänt

Riksfärdtjänst är en ersättning för reskostnad för den som på grund av stor och varaktig funktionsnedsättning inte kan resa till normala reskostnader inom Sverige utan måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

Riksfärdtjänst är avsedd för personer vars funktionsnedsättning är varaktig. Med varaktig menas att funktionsnedsättningen förväntas bestå i minst tre månader.

Syfte

Region Jönköpings län i Jönköpings län och dess förvaltning Jönköpings Länstrafik ansvarar för att utreda och pröva tillstånd till riksfärdtjänst för invånare i Jönköpings län. Som stöd i handläggningen av riksfärdtjänst har Region Jönköpings län förutom Lag om riksfärdtjänst (1997:735) samt domstolarnas domar och prejudikat. Som komplement har Region Jönköpings län skapat ett regelverk för riksfärdtjänst.

Syftet med regelverket är att det ska fungera som en vägledning vid myndighetsutövning/handläggning och som ett hjälpmedel för att den som ansöker om riksfärdtjänst skall kunna bedömas rättsäkert utifrån samma grund. Regelverket kan inte inskränka en persons rättigheter i förhållande till lagen men kan däremot ha bestämmelser i frågor som inte regleras i riksfärdtjänstlagen.

Tillstånd till riksfärdtjänst

Tillstånd för riksfärdtjänst beskrivs i Lag (1997:735) om Riksfärdtjänst enligt följande paragrafer:

4 § Riksfärdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det. Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen (tillståndsgivaren). Lag 2006:1115).

5 § Tillstånd ska meddelas om

1. resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare,
2. ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet,
3. resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun,
4. resan görs med taxi, ett förändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och
5. resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

Om sökande är under 18 år skall prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder. Lag (2006:1115).

6§ Om den som söker tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under resan, skall tillståndet gälla även ledsagaren.

7 § Tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färd sätt.

Regelverk

1. Ansökan

Den som är folkbokförd i Jönköpings län kan ansöka om och få tillstånd för riksfärdtjänst. Ansökan bör vara Länstrafiken tillhanda senast 21 dagar innan avresa,

Inför storhelger bör ansökan göras tidigare, till exempel vid jul- och nyårshelg då ansökan ska göras senast den 15 november.

2. Tidpunkt för resa

Vid resa med allmänna kommunikationer gäller aktuella tidtabeller.

Vid resa med serviceresefordon gäller samma tider som för resa med färdtjänst (se punkt 17 i regelverket för färdtjänst).

3. Ändamål eller annan betalare

Ändamålet med resan ska vara rekreation, fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet av fritidskaraktär. Resan ska ske inom Sverige, från en kommun till en annan.

Riksfärdtjänst är inte avsedd för resor med ändamålen tjänsteresor, arbete, utbildning, sjukvård eller medicinsk behandling. Ersättning enligt riksfärdtjänstlagen beviljas inte för resor som bekostas av det allmänna (det vill säga staten, en kommun eller ett landsting).

4. Val av färdmedel

Region Jönköpings län beslutar om färdmedel med beaktande av resenärens funktionshinder. Val av färdmedel ska användas utifrån följande prioriteringar med hänsyn till resenärens funktionshinder:

1. Allmänna kommunikationer
2. Allmänna kommunikationer i kombination med bil eller specialfordon
3. Bil eller specialfordon.

Ersättning för resor med hyrbil eller privatbil medges inte.

Riksfärdtjänstresor sker i första hand med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare och i andra hand med särskilt anpassade fordon. Det är funktionshindret samt vilka förbindelser som finns samt hur tillgängliga dessa är som avgör vilket färdmedel som ska användas och om ledsagare behövs. Resa med bil eller specialfordon beviljas inte på grund av avsaknad av allmänna kommunikationer.

Om en del av resa kan göras med allmänna kommunikationer på egen hand, kan riksfärdtjänst beviljas för den del av resan som måste ske med anslutningsfordon. Dyrare färdmedel för att ledsagare inte kan anskaffas beviljas inte.

Förskjutning av resa kan ske för att möjliggöra lägre biljettpris alternativt samåkning. För resor upp till 20 mil kan avresetiden förskjutas eller tidigare läggas maximalt 6 timmar och för längre resor kan avresetiden förskjutas eller tidigare läggas maximalt 12 timmar.

Den som fått tillstånd till riksfärdtjänst ska betala en egenavgift. Egenavgiften betalas i enlighet med regeringens föreskrifter (f.n. 1993:1148).

Jönköpings Länstrafik – Färdtjänstenheten anvisar hur biljetter erhålls eller om den enskilde själv ska köpa biljetter på billigaste sätt. Ersättning för resan återbetalas vid uppvisande av biljetter eller kvitton.

Samordning av resorna sker regelmässigt där det är möjligt och planeras i sin helhet av Jönköpings Länstrafik eller av företag som på uppdrag av Jönköpings Länstrafik ska samordna resorna.

Uppehåll under resa utöver toalettbesök medges ej. Vid längre resor kan matpaus bli aktuell.

5. Ledsagare

Med ledsagare avses en person som måste följa med tillståndshavaren för att denne ska kunna genomföra en riksfärdtjänstresa. För att ha rätt till ledsagare ska situationen vara sådan att resenären inte kan klara av att genomföra resan med den service som ges av trafikföretaget. Behovet av antal ledsagare skall vara knutet till själva resan. Ledsagaren får själv inte vara i behov av assistans från föraren. Barn under 7 år reser alltid med ledsagare.

6. Medresenär

Vid resa med allmänna kommunikationer betalar medresenären faktisk resekostnad.

En (1) medresenär får följa med. Vid resa med taxi/specialfordon/serviceresefordon betalar medresenären samma egenavgift som den

riksfärdtjänstberättigade och detta gäller även barn under 12 år.

Vid resa med allmänna kommunikationer får obegränsat antal medresenärer följa med och medresenären betalar pris enligt linjetrafikens priser.

Finns egna barn under 12 år kan fler medresenärer förekomma.

7. Hjälpmedel och bagage

I normalfallet får endast personligt förskrivna hjälpmedel, som inte går att låna eller hyra på plats, tas med på en riksfärdtjänstresa.

Hjälpmedlet ska vara förskrivet av hjälpmedelscentralen (max mått: L1500 mm och B850mm) samt vara avsedd för transport i fordon. Övriga hjälpmedel prövas i varje enskilt fall.

Hygienartiklar, till exempel blöjor, får normalt inte medföras i större utsträckning än vad som behövs under själva resan och ett par dagar på resmålet. Ledsagare och/eller medresenär får medtaga max en normalstor väska/kasse per person.

Hjälpmedel och bagage ska tillsammans med kund och eventuellt beviljad ledsagare/medresenär rymmas i ett fordon.

8. Husdjur

Vid resa med allmänna kommunikationer får djur medfölja enligt de regler som gäller hos respektive trafikföretag. Vid resa med taxi/specialfordon/serviceresefordon får ledarhund/servicehund medfölja, övriga husdjur får inte medföras.

9. Avbokning

Avbokning sker så snart det är känt att resan inte kan genomföras.

Under kontorstid sker avbokning till företag som på uppdrag av Jönköpings Länstrafik ska utföra resorna och för kännedom till Jönköpings Länstrafik – Färdtjänstenheten.

Behöver avbokning ske utanför kontorstid kontaktas i första hand det företag som på uppdrag av Jönköpings Länstrafik ska utföra resorna (f.n. Riksfärdtjänsten Sverige AB). I andra hand kontaktas respektive trafikföretag.

Vid försent avbokad resa kan kostnader för hela/delar av resan faktureras den enskilde.

10. Återkallelse av tillstånd

Enligt riksfärdtjänstlagen, 6§ kap, får en tillståndsgivare återkalla ett tillstånd för riksfärdtjänst om förutsättningarna inte längre finns eller om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänst. Föreskrifter får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det. Återkallelse av tillstånd kan i praktiken förekomma endast i de fall vederbörande har ett tillstånd som gäller tillsvidare, för viss tid eller för ett visst antal resor.

11. Vilka beslut får överklagas

Alla beslut enligt 4-7 samt 9 §§ riksfärdtjänstlagen får överklagas enligt förvaltningslagens bestämmelser.

12. Tillämpningsföreskrifter

Reglernas praktiska tillämpningsföreskrifter utformas av ansvarigt verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik.

13. Ikraftträdande

2021-01-01, om inget annat anges.

Regelverk för sjuk- och behandlingsresor

1. Inledning

Rätten till sjukresor regleras i lagen (1991:419) om sjukreseersättning vid sjukresor. I lagen ges hänvisningar till lagar och förordningar som i sin tur pekar ut den vård och de behandlingar som berättigar till ersättning för resekostnader. Vidare anges att frågor om resekostnadsersättning skall prövas av sjukvårdshuvudmannen och att denna prövning skall ske enligt de grunder som sjukvårdshuvudmannen bestämmer.

Sjukvårdshuvudmannen har med andra ord stora friheter att själv utforma innehållet och omfattningen av sjukreseverksamheten.

1.1 Vem omfattas av regelverket för sjukresor?

Alla personer som omfattas av AFL (Lagen om allmän försäkring) har rätt till sjukreseersättning enligt detta regelverk. Försäkrade enligt AFL är alla svenska och utländska medborgare som är bosatta i Sverige. EU/EES medborgare, samt medborgare i Schweiz, som inte är bosatta i Sverige, har rätt till akutsjukvård och sjukresa när de tillfälligt vistas här. Detta enligt samma regler som gäller för svenska medborgare. Även asylsökande omfattas av detta regelverk.

1.2 Utbetalning av sjukreseersättning

Begäran om sjukreseersättning ska lämnas till Sjukreseenheten inom 2 år efter resedatum. Lämnas begäran senare får patienten ingen ersättning. Utbetalningar under 50 kr betalas inte ut. Patient kan däremot spara flera kvitton och få ersättning för dem.

1.3 Preskriptionstid

Om patient eller dödsbo inte hämtat ut pengar som Sjukreseenheten utanordnat är preskriptionstiden 10 år.

1.4 Omprövning av beslut

Beslut som grundar sig på det av Regionstyrelsen antagna regelverket kan inte omprövas på tjänstemannanivå.

1.5 Övrigt

Vid missbruk eller otillbörligt nyttjande av sjukresor har Regionen möjlighet att hänvisa sökanden till eget transportalternativ.

Detsamma gäller om resenären utsatt transportör för hot, våld eller olämpligt beteende i övrigt.

Ovanstående gäller sjukresor och ska ej påverka resenärens möjlighet till icke-planerade sjuktransporter.

Sjukresa genom eget transportalternativ ersätts i efterhand enligt regelverket för sjukresor under förutsättning att sjukresan varit behövligt med hänvisning till resenärens hälsotillstånd.

Med missbruk eller otillbörligt nyttjande avses nyttjande av sjukresa i avsaknad adekvat medicinsk behov som ej kan styrkas med intyg.

Med hot, våld eller olämpligt beteende i övrigt avses ärende där resenär polisanmälts på grund av dennes beteende eller omständigheter i övrigt vid sjukresa.

2. Färdsätt

Generellt är det alltid billigare färdsätt som gäller. Det är alltid hälsotillståndet som avgör vilket färdsätt som patienten kan få ersättning för.

Hälsotillståndet avgör hur länge en patient kan vänta när tiden i vården inte passar med tåg- eller busstider. Bedömning om patient får åka med serviceresefordon istället för med tåg/buss med anledning av hälsotillståndet kan endast göras av legitimerad behandlande vårdpersonal.

2.1 Privat bil

Milersättning inom länet lämnas endast för resor till vissa återkommande kvalificerade behandlingar vid länets sjukhus se punkt 3.

Ersättning ges för närmaste (inte snabbaste) resväg och beräknas från patientens folkbokföringsadress till närmaste vårdgivare som kan ge relevant vård.

Om en patient som fått specialist- eller vårdgarantiremiss är berättigad att få åka sjukresa istället blir skjutsad till vården av en person som därefter reser tillbaka, utan att patienten följer med, dras ingen egenavgift för returreisan. Detta gäller endast för resor utanför länet med egen bil.

2.2 Buss eller tåg

I första hand ska patienten åka buss eller tåg. Patienten bör försöka få tid på vårdcentral eller sjukhus som passar med buss- eller tågtiderna. Busshållplats finns oftast vid vårdinrättningarna.

Innan patienten får åka sjukresa på grund av att buss- eller tågtider inte passar måste patienten ha försökt ändra tiden för besöket.

Ersättning för buss- och tågresor inom länet lämnas endast för vissa resor till återkommande kvalificerad vård vid länets sjukhus se punkt 3.

2.3 Sjukresa med serviceresefordon

Den som på grund av sitt hälsotillstånd inte själv kan köra, åka kollektivt eller på annat sätt ta sig till vården har rätt till sjukresa med serviceresefordon. Resan beställs via Beställningscentralen för Serviceresor.

Barn under 16 år som inte har färdtjänst kan i undantagsfall beviljas sjukresa med Serviceresefordon vid enstaka tillfällen, men då krävs ett godkännande från Beställningscentralen för Serviceresor. Vid återkommande resor krävs läkarintyg.

Patienten kan åka sjukresa med serviceresefordon från olycksplats eller sin folkbokföringsadress till valfri vårdcentral inom länet som ingår i Vårdval och i övrigt till närmaste vårdgivare som kan ge relevant vård. För vårdval som inom ögon likställs som valfri vårdcentral. Saknas allmänna kommunikationer helt kan patienten få resa med sjukresa med serviceresefordon till närmaste busshållplats eller tågstation.

Sjukresan måste alltid beställas via Beställningscentralen för Serviceresor senast kl. 16.00 en vardag i förväg. Sjukresorna ska i möjligaste mån samordnas. Behandlande vårdgivare kan bevilja ensamåkning om synnerliga skäl finns, t ex att patienten är mycket

infektionskänslig, om patienten pga. sin sjukdom är utåtagerande och aggressiv eller om patienten själv har en smittsam sjukdom.
Vid akuta besök i vården kan beställning ske dygnet runt. Vården använder Cosmickvittot eller sjuktransportkvittot som både styrker besöket i vården samt behovet av färdsätt. Egenavgift som för sjukresa erläggs.
I de fall som vårdgivaren inte intygar att hälsotillståndet kräver serviceresa kan Sjukreseenheten i efterhand fakturera patienten.
Den som inte utnyttjar en beställd resa kan faktureras för den kostnad som uppstår om avbeställning av resan inte görs senast 30 minuter före planerad hämtning.
Resor till/från vården sker i samband med vårdbesöket, d v s det är inte tillåtet att bryta vårdkedjan med privata ärenden före eller efter vårdbesöket.
Finns färdtjänstillstånd berättigar detta till att åka sjukresa enligt villkoren i giltigt färdtjänstillstånd.

2.4 Flyg

För att flygresor ska beviljas krävs intyg från remitterande läkare/vårdgivare att hälsotillståndet kräver detta färdsätt.

2.5 Övrigt vid sjukresa

Resor medges till valfri vårdcentral inom länet som ingår i vårdval och i övrigt till närmaste vårdgivare inom länet som kan ge vård. Den som själv väljer att söka vård på annan ort får stå för merkostnaderna som den längre resan innebär. Detta gäller såväl inom som utanför länet. Det gäller även när personen på eget initiativ begärt att få bli remitterad till annan vårdgivare (valfrihetsremiss).
I vissa fall kan ersättning ges för resa till annan plats än bostaden (folkbokföringsadress).
Vid alla resor med serviceresefordon utanför länet krävs en specialistvårdsremiss. Vårdgivaren ska även ha gjort en bedömning av patientens behov av sjukresa med serviceresefordon. Detta gäller bara när patientens hälsotillstånd är sådant att privat bil och allmänna kommunikationer inte kan användas.

3. Sjukresor inom länet

Ersättningen för buss, tåg och privat bil inom länet ersätts inte, med undantag av sjukresor till vissa återkommande kvalificerade behandlingar vid länets sjukhus. Med återkommande menas:

- 1 gång i veckan under minst 10 veckor i följd
- 2 gånger i veckan under minst 5 veckor i följd
- 3 gånger i veckan under minst 4 veckor i följd
- 4-5 gånger i veckan under minst 2 veckor i följd

Det är alltid den planerade behandlingen (vårdformen) som avgör. Det innebär att om en patient som får strålbehandling 1 gång i veckan under en 10-veckorsperiod blir förkyld och uteblir en av gångerna, ändå kan få ersättning. Det innebär också att en dialyspatient som bryter armen har rätt till ersättning för resorna till dialysen men inte till ortopedien. Cosmickvittot gäller för sjukresor och för resa med serviceresefordon. För de ersättningsberättigade bil, buss- och tågresorna finns en särskild blankett. Respektive avdelning/mottagning skriver under och skickar in denna blankett till Sjukreseenheten för utbetalning. Underskriften innebär att avdelningen/mottagningen intygar att behandlingen är en av de godkända behandlingarna samt att patienten deltagit angivna datum.

Följande behandlingar ger rätt till ersättning under förutsättning att tidsramarna ovan uppfylls:

- Dialysbehandling
 - Strålbehandling
 - Cytostatikabehandling
 - Lung- och allergimottagningen
 - Dagsjukvård Anorexienheten (inkl. uppföljningsbesök)
 - Dagsjukvård Ätstörningsenheten på Psykiatriska kliniken, Värnamo
 - Dagsjukvård på Reumatologmottagningen på Ortoped och Reumatologkliniken, Ryhov
 - Dagsjukvård Rehabiliteringsmedicinska kliniken, Ryhov
 - Övriga besök hos läkare som uppfyller tidsramarna nedan, till exempel ECT-behandling
- För besök till Hematologen Cytostatika kan man få ersättning för resa med bil, buss eller tåg vid minst 10 behandlingar inom en period av 6 månader.
- För barn och unga under 18 år gäller att man kan få ersättning för bil, buss eller tåg om barnet behandlats på Barn- och ungdomsmedicinska kliniken, Länssjukhuset Ryhov eller Habiliteringscentrum.
- Barnet måste behandlas fem gånger eller mer under en period på 10 veckor på Barn- och ungdomsmedicinska kliniken, Länssjukhuset Ryhov eller Habiliteringscentrum. Detta gäller dock inte regelbundna rehabiliteringsresor.

4 Sjukresor utomläns, specialistvårdsremiss

För att få sjukreseersättning vid utomlänsvård krävs alltid specialistvårdsremiss eller vårdgarantiremiss utfärdad av behörig läkare inom Region Jönköpings län såvida vårdbehovet inte uppstått akut vid vistelse i annat län eller region. För resa med serviceresefordon utanför länet ska remitterande läkare göra en bedömning av patientens hälsotillstånd och upprätta en specialistvårdsremiss

5 Utomlänspatienters hemresor och våra länsbors hemresor från annat län

Olika regler för sjuk- och behandlingsresor gäller när man får vård i annat landsting. Vårdlandstinget ska informera patienten om att denna kan få stå för resekostnaden själv beroende på vilka regler som gäller.

Kontakta alltid hemlandstinget före hemresan. Dessa resor beställs via Beställningscentralen för Serviceresor i patientens hemlandsting. Med hemlandsting avses det landsting eller den region där patienten är folkbokförd.

Regionen ersätter kostnad för resa till närmaste vårdinrättning efter akut insjuknande eller olycka vid vistelse i annat län.

Hemresa efter sådant akut insjuknande eller olycka ansvarar patienten själv för. Fakturor på sådana resor från andra landsting betalas inte av Region Jönköpings län.

6 Regler för personer från EU/EES-länder och övriga länder

6.1 EU/EES-medborgare och nordiska medborgare.

Utländska medborgare som under tillfällig vistelse inom landstingsområdet, drabbas av akut sjukdom eller olycksfall har rätt till akut sjukvård enligt hälso- och sjukvårdslagen (HSL). Patienter som omfattas av EU/EES-avtalet ska visa EU-kort och intyg som styrker identiteten för att få sjukvårdsförmåner till samma kostnad som svenska medborgare. För patienter från nordiska länder räcker det med pass eller annan ID-handling som styrker identitet och nationalitet.

Sjukvårdsförmånerna för EU/EES-medborgare och nordiska medborgare omfattar även akut sjukresa från vistelseort alternativt olycksplats till närmsta vårdgivare.

Sjukresan ska ske med det färd sätt som patientens tillstånd kräver. Patienten betalar samma egenavgift som länsinvånare för sin sjukresa
Patient från EU/EES-land har också rätt till returreisa till vistelseort eller tillfällig bostad i Sverige efter avslutad vård. Samma regler som för svenska medborgare gäller.

6.2 Medborgare från övriga länder

Medborgare från övriga länder har inte rätt till sjukresor eller till ersättning för resor till och från sjukvården. Detta gäller även överflyttningsresor. För asylsökande se punkt 5.

7 Reseersättning och egenavgift

Generellt sett är det endast den del av resekostnaden som överstiger egenavgiften, som ersätts av regionen.

7.1 Privat bil

Privat bil ersätts med 18,50 kr/mil med avdrag för egenavgift 125 kr enkel resa.
Ersättning inom länet lämnas endast för resor till viss återkommande kvalificerad vård vid länets sjukhus. Se punkt 3.
Parkeringsavgifter ersätts endast när det är en anslutningsresa till tåg eller buss.
Övriga parkeringsavgifter, biltullar, broavgifter samt trängselskatt ersätts inte.
Vid resan med privat bil är det samma ersättning per kilometer oavsett hur många som åker med i fordonet.

7.2 Buss, tåg, flyg och färja

Biljettkostnader för 2:a klass ersätts med avdrag för egenavgift 22 kr enkel resa, undantag flyg där egenavgiften är 125kr. I annat fall Länstrafikens lägsta zonpriser. Vid beställning av resa via Internet ersätts även bokningsavgift.
Vid behandlingsserier förutsätts t ex zonkort eller länskort.
Ersättning inom länet lämnas endast för resor till viss återkommande kvalificerad vård vid länets sjukhus. Se punkt 3.

7.3 Serviceresor

Egenavgift för sjukresa med som beställs hos beställningscentralen för Serviceresor är 125 kr enkel resa.
Patienten ska betala en egenavgift enkel resa, t ex en patient som åkt sjukresa till vårdcentralen och därefter remitterats vidare betalar ingen ny egenavgift. Detsamma gäller för de som betalat egenavgift för anslutningsresa till annat fordon.
Serviceresor ser om patienten åkt sjukresa till vårdcentralen och tar då bort egenavgiften för fortsättningsresan. Cosmickvittot eller sjuktransportkvittot används.
Intagna på kriminalvårdsanstalt betalar ingen egenavgift. Hemlandstinget debiteras.
Ålderspensionärer (över 65 år) som reser till geriatrisk dagsjukvård betalar ingen egenavgift.
Patient som reser till/från vården på grund av allmänfarlig sjukdom enl. Smittskyddslagen (SML) betalar egenavgift och kan ansöka om återbetalning av egenavgift f.n. hos Försäkringskassan.
Donator och ledsagare betalar ingen egenavgift.
Den som har en förfallen skuld till Region Jönköpings län erhåller ingen ersättning. Istället sker kvittning mot skulden.

7.4 Asylsökande

Hälsotillståndet avgör färd sätt till vården för akut vård.

Enligt lag ska de asylsökandes egenavgift för sjukresor i vara högst 40 kronor. För att den lägre avgiften ska gälla måste patienten visa LMA-kortet för föraren i samband med betalning. Justering i efterhand tillåts inte. Fakturering kan inte ske. Egenavgift 40kr gäller även för dem som fått permanent uppehållstillstånd (PUT) men inte blivit kommunplacerad. Dessa personer ska uppvisa LMA-kort eller PUT-bevis. Asylsökande har inte rätt till reseersättning för resor med egen bil, buss eller tåg.

7.5 Reseersättning ledsagare

Behovet av ledsagare ska alltid vara styrkt av vårdgivaren.

En förutsättning för att ledsagarens kostnader för allmänna kommunikationer ska ersättas är att patientens ålder eller tillstånd motiverar att någon följer med och att ledsagaren hjälper patienten med t ex betalning, bagage och liknande. Gäller endast för resor utanför länet.

För barn under 18 år krävs inte vårdgivarens intyg om att en ledsagare behövs. I normalfallet godkänns endast en ledsagare. I de fall barnet behöver tillsyn/hjälp under färden av fler, kan två ledsagare accepteras.

Endast de faktiska kostnaderna för resan ersätts enligt detta regelverk. Förlorad arbetsförtjänst, utlägg för kost etc. ersätts inte.

En ledsagare kan följa med patienten i serviceresefordonet om patientens ålder eller tillstånd motiverar att någon följer med och att ledsagaren hjälper patienten med t ex betalning, bagage och liknande. Ledsagaren betalar ingen egenavgift. Behandlande legitimerad personal kan intyga att ytterligare en ledsagare behövs under färden (alternativt en ledsagare utöver vad färdtjänstillståndet medger). Om fler ledsagare följer med faktureras patienten för kostnaden i efterhand.

Stannar patienten kvar för vård (utanför länet) får ledsagaren resa hem med billigaste färd sätt (tåg eller buss). Ingen egenavgift dras. Observera att den som följer med i ambulans inte får ersättning för hemresan. Resor för enbart följeslagare med Serviceresefordon medge inte. Om vården beställer resa för person som inte är patient faktureras avdelningen/mottagningen för resans totala kostnad.

All reseersättningen söks av patient och betalas till patient.

Boende på särskilt boende jämföras med eget boende. Om kommunens personal är med som ledsagare gäller samma regler som för medföljande anhöriga.

Eventuella merkostnader för personalens återresa med taxi ersätts inte enligt detta regelverk.

När personal följer med som vårdare under transport vid t ex överflyttning ska detta anges vid beställningen. Detta gäller även för återresa utan patient. Samåkning enligt gällande regler ska ske för återresa.

7.6 Forskning och donation

För patienter som kallas i forskningssyfte till annat landsting ges reseersättning endast om remitterande klinik i vårt landsting givit sitt godkännande till fortsatt forskning/uppföljning. Specialistvårdsremiss krävs. För patienter som är skrivna i Jönköpings län och som ingår i studie- och forskningsprojekt i vårt landsting, gäller följande:

Den som av hälsoskäl inte förmår att resa med allmänna kommunikationer eller privat bil kan beställa sin resa via Serviceresor. Ingen reseersättning för privat bil, buss eller tåg utgår inom länet.

Patientens hemlandsting står för donatorns resor. Sjukreseenheten betalar ut ersättning utan avdrag för egenavgift.

7.7 Barn o barnperspektivet

Ersättning för resa till besök hos sjukt barn (ej fyllt 18 år) kan i vissa fall betalas.

Bestämmelserna om färdsätt, belopp och egenavgift gäller även för dessa resor.

Resersättning ges när förälderns/föräldrarnas eller den anhöriges besök ingått som en aktiv del i behandlingen av barnet. Det kan gälla besök till Anorexienhetens dagsjukvård inom länet eller efter remitterad vård till sjukhus utanför länet.

Ersättning för resa och övernattningsresa kan ges för en besöksresa i veckan (oavsett om det är en ren besöksresa eller om besöket kombineras med t ex läkar-kurator- psykologsamtal) hos barn som vårdas akut eller efter specialist- eller vårdgaranti på sjukhus utanför länet. Ett besök per vecka ersätts även om den andra föräldern eller annan anhörig vistas stadigvarande hos barnet på sjukhuset.

Barnets folkbokföringsadress avgör varifrån reseersättning utbetalas. I vissa enstaka fall kan ersättning beviljas för resa från annan ort i eller utanför vårt län.

Om ett barn, som t ex bor med sin mor i Jönköping, får behandling på Universitetssjukhuset i Linköping kan fadern, som är bosatt i Halmstad, få reseersättning från Halmstad till Linköping för deltagande vid exempelvis psykologsamtal. En individuell prövning görs alltid. Vikten av att båda föräldrarna deltar i behandlingen ska styrkas av vårdgivaren.

För barn under 18 år krävs inte vårdgivarens intyg om att en ledsagare behövs. I normalfallet godkänns endast en ledsagare. I de fall barnet behöver tillsyn/hjälp under färden av fler, kan 2 ledsagare accepteras. Barn under 7 år reser alltid med ledsagare.

7.8 Övernattning

Kostnader för övernattningsresa på patienthotell eller på särskilt anvisat hotell kan ersättas om det blir billigare än att resa fram och tillbaka två eller flera dagar i rad.

Övernattning kan även ersättas om det blir orimligt att resa samma dag som besöket är planerat, t.ex. planerat läkarbesök före kl. 10:00 kan vara skäl till övernattningsresa. (Billigaste boende ersätts dock max 1.500kr/natt t.ex. om resa måste påbörjas före kl. 04:30.)

Om övernattningsresa ordnas i privat boende kan ersättning ges enligt de bestämmelser som gäller för Sveriges Kommuner och Landsting.

7.9 Ej ersättningsberättigade resor

Följande är exempel på resor som inte omfattas av regelverket för sjuk- och behandlingsresor:

- Taxiresor som beställs direkt via taxi.
- Resor till vårdgivare utan avtal med regionen eller anslutna till Försäkringskassan.
- Anhörigas besöksresor (vissa undantag för besök hos barn på sjukhus).

- Resor mellan privat adress och särskilt boende som jämföras med eget boende
- Dagvård med social inriktning
- Förebyggande hälsovård (t.ex. MVC, BVC, familjecentral, BB-hemvård, vaccinationer, hälsokontroller efter generella kallelser till vissa målgrupper t.ex. mammografi, cellprovtagning, aortascreening etc.)
- Friskvård
- Bassängträning i kommunalt eller privat badhus som inte leds av sjukgymnast
- Företagshälsovård (läkare, sjukgymnast etc.)
- Apotek
- Optiker
- Frisör (undantag: Efter remiss från Onkologkliniken godkänns en resa till frisör inom länet för utprovning av peruk)

- Familjerådgivning

8. Regler för gästdialys

Patienten måste ha en remiss (valfrihetsremiss). Ersättning för resa som är längre än resan från hemorten till hemsjukhuset betalas under en sjukdagsperiod per år. Under denna vecka får egenavgiften tillgodoräknas i högkostnadsskyddet alternativt högkostnadsskydd utnyttjas. Sjukreseenheten kan utfärda betalningsförbindelse för taxi under denna tid. För övriga längre resor gäller de vanliga reglerna om valfrihet utanför länet. Det innebär att patienten får stå för merkostnaden för längre resor. Egenavgiften får inte tillgodoräknas i högkostnadsskyddet och betalningsförbindelse för taxi kan inte skrivas. Kortare resor ersätts alltid men endast en sjukdagsperiod per år räknas in i högkostnadsbeloppet. Under denna vecka får egenavgiften tillgodoräknas i högkostnadsskyddet. Sjukreseenheten kan utfärda betalningsförbindelse för taxi under denna tid.

9. Permission och permissionsresor

9.1 Betalning vid permissioner

För resdag betalar patienten patientavgift för slutna vård. För permissionsdag betalar patienten ingen patientavgift.

9.2 Resdag

Som resdag räknas den dag patienten lämnar avdelningen för att gå på permission. Som resdag räknas också den dag patienten återkommer till avdelningen efter avslutad permission.

9.3 Permissionsdag

Som permissionsdag räknas den dag då patienten vistas utanför sjukhuset i minst 12 timmar mellan kl. 00.00 och kl. 24.00. Detta gäller även de dagar när man reser till och från sjukhuset.

9.4 Omfattning av permissionen

Permissionen får omfatta högst tre dagar, detta exklusive resdagar. Undantag: Avsteg från denna regel får i undantagsfall göras för patienter som vårdas på psykiatriska kliniken och där permissionen ingår som ett led i behandlingen.

9.5 Permissionsresor

För att ersättning ska utgå måste permissionen vara på initiativ av behandlande vårdpersonal och ingå som ett led i behandlingen.

Huvudregeln är att reseersättning ges för resa till/från bostaden. I vissa fall kan ersättning ges för resa till annan plats än bostaden t ex till en anhörig. Merkostnader överstigande en mils längre resa får patienten stå för själv.

Om patientens hälsotillstånd är sådant att allmänna kommunikationsmedel inte kan användas och anhöriga inte kan skjutsa så kan serviceresefordon beställas via Serviceresor. För barn upp till 16 år (som inte har färdtjänst) krävs särskilda skäl för att beviljas sjukresa, eftersom det i normalfallet är vårdnadshavares ansvar att skjutsa. Andra resor i samband med permission är inte sjukresor och får inte beställas via Serviceresor.

Taxirekvisition används om patienten av hälsoskäl inte själv kan köra, inte klarar av att åka tåg eller buss och inte har någon närstående som kan skjutsa. Patienten betalar ingen egenavgift.

10. Högkostnadsskydd för sjukresor

För att få högkostnadsskydd för sjukresor ska man inom tolv månader ha betalat minst 2 250 kr i egenavgifter. Endast ersättningsberättigade resor ingår i högkostnadsskyddet och patienten är själv ansvarig för att spara kvitton och underlag.

Barn under 18 år i samma familj har gemensamt högkostnadsskydd. Det åligger förälder att meddela sjukreseenheten vilka barn som ska omfattas av högkostnadsskyddet.

Vid resa med egen bil registrerar Sjukreseenheten resekostnaderna manuellt efter att underlag lämnats in. Beräkning av högkostnadsskydd sker med automatik för resor som beställs och utförs med Länstrafikens Serviceresefordon. Detta innebär att när första sjukresan sker (alt nuvarande högkostnadsskydd går ut) påbörjas beräkning av egenavgiften och när belopp (f.n.) 2 250 kr uppnåtts inom en 12-månadsperiod sker ingen debitering av avgift inom 12-månadsperioden. Manuella justeringar av datum kan inte ske.

Högkostnadsskydd för sjukresor får endast utfärdas för personer som är folkbokförda i Jönköpings län.

11. Ikraftträdande

2021-01-01, om inget annat anges.

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 113-123

Tid: 2020-09-23 kl. 08:30

Plats: Regionens hus, sal B

§ 118

Yttrande - Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik SOU 2020 25

Diarienummer: RJL 2020/1945

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar på betänkande av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU 2020:25).

Sammanfattning

Region Jönköpings län har tillsammans med länen Kalmar, Kronoberg, Halland samordnat ett yttrande över förslaget om nationellt biljettsystem.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-14
- Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik SOU 2020 25

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Carl-Johan Lundberg (M) anmäler att Moderaterna återkommer i ärendet på nämndsammanträdet.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Yttrande över förslag på nationellt biljettsystem

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar på betänkande av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU 2020:25)

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag på nationellt biljettsystem.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-14

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
RegiondirektörCarl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

Yttrande över förslag på nationellt biljettsystem

Sammanfattning

Utredaren Gerhard Wennerström VD Samtrafiken AB, har på uppdrag av regeringen lagt fram ett betänkande av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU 2020:25). Länen inom LynX (Kalmar, Kronoberg, Halland och Jönköping) samordnar i detta yttrande sina synpunkter på förslaget.

Information i ärendet

Sammanfattning

Genom åren har branschen försökt att skapa interoperabilitet mellan biljettstrukturer men inte lyckats, branschen behöver en standard. Först ut var resekortet med sin standard som välgörande skulle lösa alla problem. När det inte gick kom så kollektivtrafiklagen där branschen fick till ansvar att utveckla en gemensam standard – därav kom BoB standarden som alla enats kring. Det är i skenet av detta lyckade arbete och branschansvar, som det är svårt att acceptera en ny standard som inte ingick i förutsättningen vid framtagandet av LynX nya biljettsystem. Utredningen saknar tankar om hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbetena som finns och samtidigt skapa ett enhetligt harmoniserat system som fungerar i hela landet. Avsikten med utredningsdirektivet var väl inte att utredaren skulle föreslå en ny teknisk lösning. Ett nationellt biljettsystem bör utgå från befintliga standarder och i möjligaste mån från befintliga system.

En gemensam lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik, men endast förslag på biljettsystem som stödjer det ena benet (den allmänna kollektivtrafiken). Det är av stor vikt att struktur och beskrivning finns även för den särskilda och anropsstyrda kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiksverige bygger sina nya biljettsystem på att huvudbärare där framtiden är mobiltelefonen, utredningen har fastnat på kortbaserade lösningar vilket vi tycker hör till dåtiden.

För att skapa en större trovärdighet i denna utredning borde alternativen utvärderats tydligare. Varför finns det ingen motivering till att BoB-lösningen inte kan fungera som nationell standard? MTS7 istället för EMV?

Det är mycket bra att det arbetas och utreds hur ett nationellt biljettsystem ska se ut och konstrueras. Men utredning är för dåligt underbyggd och har till del stora kunskapsluckor, varför en återremittering för fortsatt utredning och komplettering är ett måste.

Övergripande

Det är bra att det äntligen utreds och att det kommer förslag på ett samlat nationellt biljettsystem, något synd att det inte lyfts tidigare. Det är med mycket liten vägledning från de politiska leden som uppdraget har lagts upp. Efter branschens tidigare försök, vilka misslyckats, så krävs kraftfull styrning för att samla parterna. Grundläggande för att få till ett gemensamt biljettsystem kan endast ske genom att det skapas en gemensam trafikdatabas där all trafik finns med och är sökbar för alla. Man kan säga att ett nationellt biljettsystem startar med att en reseplanerare för all kollektivtrafik (buss – tåg – båt – flyg – bil) i Sverige.

Utredningen är som helhet svår genomträngd då nivån varierar kraftigt, från i vissa delar en övergripande nivå, medan i andra delar går ner på detaljnivå. Detta gör att det är svårt att bilda sig uppfattning om tankar och lösningar för hur flera avgörande frågor är tänkta att lösas. Ett par av de svåraste och otydligaste frågorna är vem som äger kunden i förhållande till den som sålt biljetten och hur avräkning av sålda biljetter kommer att ske. Det saknas helt enkelt information om den tekniska lösningen och vad den skulle innebära för de olika medverkande parterna.

En av rekommendationerna var att harmonisera affärsreglerna, detta ser vi bör lyftas som ett krav då det är en lika viktig del i ett gemensamt system som att det används en gemensam teknisk standard. Ett bra exempel på hur uppbyggnad och lösning på detta är ”Sydntaxan”, vilket skulle kunna utvecklas att gälla för hela Sverige.

Det nämns mellan raderna att det finns bärare av biljetter eller resedokument i mobiltelefonen, men att nya systemet ska bygga på identifikator (IDF). Vilket är ett elektroniskt chip som kan finnas på kort, i en mobil, i en klocka eller som ett chip under huden. Låter som ett utvecklings steg men... är det verkligen det? Stor del av kollektivtrafik-sverige bygger sina nya system på att biljetten till största del (75%) ska finnas i kundens mobiltelefon. Därför känns dialog om placering av chip på kort som ett stadie större delen av Sverige redan lämnat bakom sig.

Infrastrukturen

Grundläggande är den standard som vi sedan flera år har fastställt för skapande av biljetter, BoB-standard. BoB är också en lösning för att skapa interoperabilitet mellan de olika BoB-systemen och även för att skapa samverkan med tredjepartaktörer. Detta är den branschstandard som förvaltas av Samtrafiken och som ska vara den som bygger biljettprodukten. Något besynnerligt bygger förslaget

på ytterligare en standard, för att identifiera kunden. Finns det behov av ytterligare en standard för detta, eller skulle detta kunna ske inom den redan befintliga BoB-standarderna?

Förslaget pekar här på den standard som ägs och förvaltas av Visa/Mastercard för kort, EMV standard 5. En fråga är vad som gör att valet i så fall stannade vid standard 5 och inte gick hela vägen som Skåne till standard 3? Bör belysas på vilka grunder som valet har gjorts. Det innebär även att vi avstår från huvudkontroll på standarden och lämnar den till bankvärlden. Det är viktigt att vi förstår skillnaden mellan IDF som är ett kontobaserat resande medan Tap and Go får sin biljettbärare genom konto- och kreditkortet.

Vi ser inom södra Sverige att det fungerar bra med BoB som standard för att knyta samman län och radera ut gränserna. Vid starten av arbetet inom LynX för utveckling av nytt biljettsystem gjordes val av standard i förhållande till branschens sedan tidigare val, vilket för närvarande är BoB.

Ovisshet för flera län (5 st) gäller inte minst den utrustning som används för att läsa mobila biljetter, optiska validatorer. Kommer utrustningen att kunna anpassas eller blir det att köpa in nya läsare igen. En redan utdragen och dyr process som kommer tillbaka i repris i så fall.

Viktig funktion som eftersöks men som utnyttjas av få är den nationellt övergripande biljetten. Enkelt förklarat så är det stora behovet hos tjänsteresande och besökande i våra större städer Malmö, Göteborg och Stockholm att kunna lägga sitt bankkort på spärren eller på biljettläsaren och få avräkning månaden efter i en samlad faktura. Behovet av en kombinerad biljett för nationellt bruk är mycket försumbart. Här kanske det vore bättre med full EMV standard (3) som klarar den funktionen.

Innovationsmässigt och konsumenttillgängligt

Ett underlättande för försäljning av biljetter från tredjeparts företag är positivt. Det är självklart med öppna API för försäljning av huvudmännens biljetter. Men det bör vara lika självklart att tredjepartsföretaget själv kommer fram till hur det blir ekonomi i försäljningen av biljetterna. Det finns ingen rimlighet att tredjepartsförsäljning har rätt till del av biljettens normalpris. Men beskrivningen i utredningen är för dåligt underbyggd för att RKM ska förstå hur det ska fungera, därför är det svårt att uttala sig i frågan.

Enkelhet och närhet är bra ledord för framtidens försäljningskanaler, men behöver vi verkligen tre metoder för att sälja samma produkter:

”Egen försäljning – Tredjeparts försäljning – Nationella biljetter”

Saknar hur biljetter för företagskunder och för den särskilda kollektivtrafiken ska lösas. Båda dessa grupper är av stort behov av enkelt insteg och faktureringsrutiner.

Ledorden stämmer mycket väl in på den mobila appen som är enkel, nära och kundvänligare än föreslagen IDF-lösning.

Viktigt att varje RKM är suverän gällande prissättning och rabattering inom sitt eget område. Den politiska styrning som finns varierar och visar tydligt olika värdering av kollektivtrafiken, vilket inte beaktas i utredningen.

Tillsynsmyndighet

Trafikverket som i flera andra sammanhang har rollen som bevakare och fördelare bör ha rätt förutsättningar för att erhålla uppdraget som tillsynsmyndighet för det nya nationella biljettsystemet inklusive standard och sammanhållare för trafikdata från samtliga aktörer.

Det är av stor vikt att en part har denna uppgift och det kan mycket väl vara så att det kan vara Trafikverket, men skulle i vissa delar även kunna företrädas av Samtrafiken AB.

De olika rekommendationerna

Sverige kortet

Ingen svårare lösning med finns verkligen det behovet. Kan kännas något överflödigt med förslaget om överbyggnaden av EMV standarden.

Tap and Go

En mycket bra funktion, men det kräver enhetstaxa för att det ska gå att läsa av. I annat fall krävs ”check in – check out”. Är definitivt ett gränsfall för att någon av städerna inom LynX (Kalmar, Växjö, Jönköping, Halmstad) har den storlek som gör att det är intressant. Troligen kommer det även att krävas harmonisering av ex capping-regler m.m.

Harmonisering av affärsregler

Ett övergripande regelverk en hund är en hund, en ungdom är en ungdom och en pensionär är en pensionär (eller senior). Det kan variera mellan vilka rabatter de olika grupperna har, men det måste vara samma ålder för de olika i strukturen. Detta bör inte vara en rekommendation utan ingå i kraven.

Ekonomi och genomförande

Ekonomi ser vi redan idag oavsett hur vi budgeterar och lägger prognoser så blir det betydligt dyrare. De 200 miljoner kronor som beräknats som kostnad för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen kommer inte att räcka långt. Det blir inte bättre av att förslaget bygger på att RKM ska ta 50% ur egen ficka. Nej här krävs helt andra resurser, mycket troligt att det kommer att krävas ytterligare en nolla för att kunna genomföra förslaget.

Det är också mycket knappt med tid för genomförandet. Flera av RKM ligger långt efter och är på väg att starta upp nya projekt för utbyte av sina befintliga biljettsystem. Andra är klara och har lanserat sina nya system, vilket är fallet för

LynX. En mer realistisk sista datum för installation av nytt biljettsystem är den 31 dec 2026, men med möjlighet att starta upp som utredningen föreslår under första halvåret 2022.

REGIONLEDNINGSKONTORET

Marcus Eskdahl
Ordförande, nämnd för trafik
infrastruktur och miljö

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

*Betänkande av Utredningen om
ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige*

Stockholm 2020



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2020:25

SOU och Ds kan köpas från Norstedts Juridiks kundservice.
Beställningsadress: Norstedts Juridik, Kundservice, 106 47 Stockholm
Ordertelefon: 08-598 191 90
E-post: kundservice@nj.se
Webbadress: www.nj.se/offentligapublikationer

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Norstedts Juridik AB
på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.
Svara på remiss – hur och varför
Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).
En kort handledning för dem som ska svara på remiss.
Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remisser

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet
Omslag: Elanders Sverige AB
Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2020

ISBN 978-91-38-25048-8
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Infrastrukturdepartementet Tomas Eneroth

Regeringen beslutade den 8 augusti 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras (Dir. 2019:48). Verkställande direktören Gerhard Wennerström anställdes samma dag som särskild utredare. Som sekreterare i utredningen anställdes fr.o.m. den 2 september 2019 pol. mag. Rebecka Johansson, fr.o.m. den 10 september 2019 juristen Håkan Östlund, fr.o.m. den 24 september 2019 direktören Bengt Nyman och fr.o.m. den 1 december 2019 t.f. rådmannen Erik Havelius. Utredningen har antagit namnet Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik.

Som sakkunniga i utredningen förordnade infrastrukturministern fr.o.m. den 24 september 2019 kanslirådet Lars Falksveden och den rättssakkunnige Alexander Nilsson. Fr.o.m. samma dag förordnades att vara experter i utredningen utredaren Alexander Lindbom, utredaren Hanna Lindgren, kvalificerade utredaren Pia Bergdahl, verkställande direktören Helena Leufstadius, experten Sara Rhudin, branschchefen och vice verkställande direktören Anna Grönlund samt policychefen Gustaf Engstrand. Utredaren Alexander Lindbom entledigades fr.o.m. den 15 oktober och i hans ställe förordnades fr.o.m. samma dag den sakkunnige Clas Roberg.

Utredningen har bedrivits i nära samarbete med sakkunniga och experter, som har sammanträtt vid fyra tillfällen. Betänkandet har skrivits i vi-form. Jag är emellertid ensam ansvarig för såväl analysen som samtliga bedömningar och förslag.

Mitt uppdrag är härmed slutfört och jag överlämnar mitt betänkande Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25).

Stockholm i april 2020

Gerhard Wennerström

/Rebecka Johansson
Erik Havelius
Bengt Nyman
Håkan Östlund

Innehåll

Sammanfattning	13
Summary	27
1 Författningsförslag.....	41
1.1 Förslag till lag om ändring av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	41
1.2 Förslag till förordning om ändring av förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik.....	45
2 Utredningens uppdrag och betänkandets disposition	49
2.1 Vårt uppdrag.....	49
2.2 Utredningens utgångspunkter	52
2.2.1 Vad är kollektivtrafik?.....	53
2.2.2 Syftet med ett nationellt biljettsystem.....	55
2.2.3 Möjliggöra överflyttning till klimatsmart kollektivtrafik	55
2.2.4 Skapa nyttor för resenären med funktioner i biljettsystemet.....	56
2.2.5 Vad är det för system som ska utredas?	58
2.2.6 Harmonisera resevillkor.....	60
2.2.7 Skapa en konkurrensneutral plattform med lika villkor mellan olika aktörer	61
2.3 Några reflektioner kring utredningens uppdrag	62
2.3.1 Klimatomställningen kräver ett nytt beteende	63
2.3.2 Digitaliseringens möjligheter.....	65
2.3.3 Resenären i fokus.....	67

2.3.4	Framtidens mobilitet	69
2.3.5	Varför behövs ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik?	71
2.4	Arbetsformer och betänkandets disposition	72
2.4.1	Några uttryck och begrepp.....	73
2.4.2	Betänkandets disposition.....	73
3	Kollektivtrafikens utveckling – från samhällsservice till konsumentperspektiv och klimathänsyn.....	75
3.1	Avreglering och ökad konkurrens i ordnade former.....	76
3.1.1	1960- och 70-talets trafikpolitiska beslut	76
3.1.2	Huvudmannaskapsreformen 1979	79
3.1.3	1990-talets trafikpolitik	81
3.1.4	Järnvägen öppnas för konkurrens	85
3.1.5	Ny lag för trafikhuvudmännen och lagar om färdtjänst.....	86
3.1.6	Trafikpolitik blir transportpolitik.....	87
3.2	Transportpolitik för medlemskapet i EU	89
3.2.1	Första järnvägspaketet 1991	89
3.2.2	Andra järnvägspaketet 2004	91
3.2.3	Tredje järnvägspaketet 2007 och beslutet om EU:s kollektivtrafikförordning.....	92
3.2.4	Vitboken 2011 om EU:s framtida transportpolitik	95
3.2.5	Fjärde järnvägspaketet 2016	98
3.3	Konsumentperspektivet tar plats.....	100
3.3.1	En vision för 2020-talet	100
3.3.2	Kollektivtrafikkommitténs bedömningar och förslag	102
3.4	Samlad lagstiftning för kollektivtrafiken	103
3.4.1	EU:s kollektivtrafikförordning.....	103
3.4.2	Utredningen om en ny kollektivtrafiklag	104
3.4.3	Regeringsförslag och riksdagsbeslut om ny lagstiftning.....	105
3.4.4	Lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter.....	112
3.4.5	Komplettering av kollektivtrafiklagen.....	113

3.4.6	Näringsdepartementets utredning om betallösningar, biljettsystem och trafikinformation.....	113
3.4.7	Trafikutskottets uppföljning av kollektivtrafiklagen.....	115
3.5	Kollektivtrafikens avgränsningar för ett nationellt biljettsystem	117
3.5.1	Samlad lagstiftning för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter?	118
3.5.2	Samordning av särskilda persontransporter	119
3.5.3	Taxitrafik och samåkning.....	120
3.5.4	Samhällsstöd för bilpooler?	121
4	Kollektivtrafikens resenärer, marknad, mål och regelverk.....	123
4.1	Resenärernas behov och hinder för ett enkelt resande	123
4.1.1	Skäl, drivkrafter och hinder för att använda kollektivtrafiken	125
4.1.2	Vad tycker resenärer och allmänheten om kollektivtrafiken?	128
4.2	Hur ser marknaden för kollektivtrafik ut?	130
4.2.1	Regional kollektivtrafik.....	131
4.2.2	Järnväg, spårväg och tunnelbana.....	134
4.2.3	Busstrafik	136
4.2.4	Taxi.....	137
4.2.5	Kollektivtrafik på vatten	139
4.3	Transport- och klimatpolitiska mål och måluppfyllelse	140
4.3.1	De transportpolitiska målen	140
4.3.2	Ett klimatpolitiskt ramverk	141
4.3.3	Ett preciserat klimatmål för transportsektorn.....	142
4.3.4	Resultat utifrån de transportpolitiska målen	143
4.3.5	Den klimatpolitiska handlingsplanen.....	146
4.4	Lagstiftning som reglerar ansvar, befogenheter eller tekniska krav på ett nationellt biljettsystem	148
4.4.1	EU:s kollektivtrafikförordning	150
4.4.2	Kollektivtrafiklagen.....	151

4.4.3	Särskilda persontransporter – Färdtjänst, riksferdtjänst, skolskjuts och sjukresor	152
4.4.4	Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service.....	154
4.4.5	Taxitrafiklagen.....	155
4.4.6	Fjärde järnvägs paketet	156
4.4.7	Teknisk specifikation (TSD) gällande driftskompatibilitet för TAP.....	158
4.4.8	ITS-direktivet	158
4.4.9	Förordningen om specifikationer för trafikinformation.....	160
4.4.10	Öppna data-direktivet.....	161
4.5	Bestämmelser om passagerarrättigheter.....	163
4.5.1	Tågpassagerares rättigheter	163
4.5.2	Busspassagerares rättigheter	164
4.5.3	Fartygspassagerares rättigheter	164
4.5.4	Kompletterande svensk lagstiftning	165
4.5.5	Rättigheter för lokalt och regionalt resande.....	165
4.6	Statens roller inom kollektivtrafiken.....	166
4.6.1	Trafikverket ska tillhandahålla infrastruktur.....	166
4.6.2	Trafikverket ska ge stöd när RKM upprättar trafikförsörjningsprogram	167
4.6.3	Trafikverket kan komplettera RKM:s ansvar för att tillhandahålla regional kollektivtrafik.....	167
4.6.4	Transportstyrelsen och Konsumentverket utövar tillsyn över kollektivtrafiken	168
5	Biljettsamarbeten och systemutveckling inom kollektivtrafiken.....	171
5.1	Organisationer och utvecklingsinitiativ.....	171
5.1.1	Samtrafiken – ett gemensamt företag för samverkan och utveckling.....	172
5.1.2	Nationellt initiativ för kollektivtrafikens utveckling	174
5.2	Kollektivtrafikens system för biljetter, bokning och trafikantinformation.....	176

5.2.1	Biljettsystem hos regionala kollektivtrafikmyndigheter	177
5.2.2	Bokningssystem.....	191
5.2.3	Utveckling av trafikdata i kollektivtrafikbranschen	193
5.3	Biljettsamarbeten	194
5.3.1	Resplus	195
5.3.2	ResRobot – ett kundgränssnitt för nationell reseplanering och biljettköp av kollektivtrafik	199
5.3.3	Andra biljettsamarbeten.....	204
5.4	Andra mobila kundgränssnitt för biljettförsäljning och reseplanering i kollektivtrafiken.....	208
5.5	Affärsreglerna.....	212
5.5.1	Vad krävs för att harmonisera biljettprodukter?.....	215
5.6	Reflektioner.....	216
6	Biljettlösningar i andra länder	219
6.1	Nationella biljettlösningar.....	219
6.1.1	Danmark.....	219
6.1.2	Nederländerna	223
6.1.3	Schweiz.....	225
6.1.4	Norge	228
6.1.5	Finland	233
6.1.6	London.....	235
6.1.7	Asien.....	235
6.1.8	USA och Kalifornien.....	236
6.2	Analys och reflektioner	237
6.2.1	Digital infrastruktur	237
6.2.2	Nationell försäljning av biljetter.....	238
6.2.3	Förhållningssättet till öppna data, tredjepartsförsäljning och innovation	239
6.2.4	Reflektioner	240

7	Mobilitet som en tjänst i Sverige	241
7.1	Bakgrund och definition	241
7.2	Pågående insatser inom mobilitet som en tjänst	243
7.3	Initiativ som främjar mobilitet som en tjänst	244
7.3.1	Mobilitetstjänster riktade till allmänheten	245
7.3.2	Mobilitetstjänster riktade till landsbygden.....	247
7.3.3	Mobilitetstjänster riktade till anställda	248
7.3.4	Mobilitetstjänster riktade till boende	249
7.4	Behov av ytterligare insatser för att etablera mobilitet som en tjänst.....	250
7.4.1	Aktörsanalys.....	251
7.4.2	Vad krävs för tredjepartsförsäljning?.....	264
7.5	Avslutande reflektioner.....	267
8	Ett nytt biljettsystem för kollektivtrafiken i hela landet.....	269
8.1	Ett nationellt biljettsystem inrättas för all kollektivtrafik i hela landet.....	270
8.1.1	Gällande bestämmelser	274
8.1.2	Utredningens överväganden om ett nytt biljettsystem	276
8.1.3	Utredningens bedömningar och förslag	280
8.2	En digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem	283
8.2.1	Gällande bestämmelser	285
8.2.2	Utredningens överväganden.....	287
8.2.3	Utredningens bedömningar.....	293
8.3	En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter	299
8.3.1	Gällande bestämmelser	302
8.3.2	Utredningens överväganden, bedömningar och förslag	305
8.4	En konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.....	312
8.4.1	Gällande bestämmelser	314

8.4.2	Utredningens överväganden	316
8.4.3	Utredningens bedömningar och förslag	320
8.5	Övriga bedömningar	329
8.5.1	Myndighetsansvar för digital infrastruktur inom mobilitet	329
8.5.2	Några rekommendationer till landets regionala kollektivtrafikmyndigheter	331
9	Förslagets genomförande, finansiering och konsekvenser	337
9.1	Översiktlig bedömning av konsekvenserna av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.....	338
9.2	Tidsplan för ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.....	340
9.3	En digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.....	342
9.3.1	Berörda organisationer och ansvar	343
9.3.2	Konsekvenser för resenärer och det kollektiva resandet	358
9.3.3	Ekonomiska konsekvenser för RKM.....	361
9.4	En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.....	366
9.4.1	Berörda organisationer och ansvar	368
9.4.2	Konsekvenser för resenärer och det kollektiva resandet	379
9.5	En nationell försäljningskanal för reseplanering och försäljning av kollektivtrafikens biljetter.....	382
9.5.1	Konsekvenser för kollektivtrafikföretag.....	383
9.5.2	Konsekvenser för staten bör utredas när det gäller huvudmannskapet för en gemensam försäljningskanal	385
9.5.3	Konsekvenser för resenärer och det kollektiva resandet	386
9.6	Statsfinansiella konsekvenser	387
9.7	Övriga konsekvenser	388

9.7.1	Påverkan på klimatet.....	388
9.7.2	Påverkar de föreslagna insatserna brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet?	388
9.7.3	Konsekvenser för möjligheten att nå de jämställdhetspolitiska målen.....	389
9.7.4	Konsekvenser för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.....	390
9.7.5	Juridiska konsekvenser	390
9.7.6	Påverkas det kommunala självstyret? Vad blir obligatoriskt som tidigare var frivilligt?	391
9.7.7	Hur påverkar förslagen regional utveckling?	392
9.7.8	Påverkar förslagen sysselsättningen?	392
9.7.9	Fördelningsekonomiska effekter	392
10	Författningskommentar	395
10.1	Förslaget till lag om ändring av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	396
10.2	Förslaget till förordning om ändring av förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik.....	404
Bilagor		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2019:48.....	407
Bilaga 2	Sammanställning av enkäter.....	419

Sammanfattning

Utredningens uppdrag har varit att lämna förslag om hur behovet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige kan tillgodoses. I den sakpolitiska överenskommelsen (Januariavtalet) som slutits mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna anges att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas 1 januari 2022. Bakgrundsanalysen visar att frågan inte är ny, tvärtom har ambitionen funnits under lång tid. Kollektivtrafikbranschen har tagit ett viktigt steg genom att införa Biljett- och betalstandard. Däremot har den inte av egen kraft och på frivillig väg lyckats skapa ett nationellt biljettsystem. Det finns i dag ett antal biljettsamarbeten mellan kollektivtrafikföretag, men den samverkan som finns är inte för alla och sällan nationell. Därför föreslår vi nu hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Förslagen utgår från utredningens direktiv och dialoger med intressenter inom branschen.

Våra förslag i korthet

Ett system för framtiden – för resenären och klimatet!

Utgångspunkter för förslagen är att de ska verka för ökad tillgänglighet av kollektivtrafikens biljetter, främja innovation och ligga i linje med framtida investeringar som branschen står inför.

Våra förslag är indelade i tre huvudsakliga områden – infrastruktur, innovation och konsumenttillgång.

Därtill ger vi ett antal rekommendationer till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Vi anser dessa viktiga för utvecklingen, men väljer att endast ge dem som rekommendationer, eftersom de delvis ligger utanför utredningens direktiv.

Den digitala infrastruktur som vi föreslår är endast en del av den infrastruktur som framtidens digitala mobilitetssamhälle kommer att kräva. Därför föreslår vi att regeringen tillsätter en särskild utredning som analyserar behovet av en statlig organisation för en nationell digital infrastruktur inom mobilitetsområdet.

Tvingande respektive frivilliga åtgärder för RKM och kommersiella kollektivtrafikföretag enligt utredningens förslag



Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) inkluderas i kollektivtrafiklagens definition av kollektivtrafikföretag. Här särskiljs RKM från övriga kollektivtrafikföretag för att göra deras olika åligganden enligt utredningens förslag synliga.

Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

Det ska vara lika lätt att resa kollektivt i Sverige, som det är att använda mobilen i världen.

I arbetet med utredningen har vi hämtat inspiration från mobiltelefonvärlden och haft målsättningen att föreslå ett biljettsystem som gör det lika lätt att resa kollektivt i Sverige som det är att använda mobilen i världen. Som resenär ska du kunna vara kund hos din regionala kollektivtrafikmyndighet och använda densamma i hela Sverige, utan att behöva bli kund lokalt i andra delar av landet. Systemet ska se till att rätt part får rätt betalt för ditt resande.

För att göra det möjligt ska staten reglera standarder, vilka kollektivtrafikföretag som ska ingå och säkerställa att centrala funk-

tioner finns på plats. Vi anser att Trafikverket är den myndighet som är bäst lämpad att axla det statliga ansvaret med tanke på andra myndighetsuppgifter inom kollektivtrafiken. Skulle det bildas en myndighet framöver som är bättre lämpade för uppdraget kan ansvaret övergå till den.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna får även i uppdrag att i sina trafikförsörjningsprogram beskriva vilka digitala åtgärder de gör för att underlätta reseplanering och försäljning av såväl upphandlad som kommersiell trafik.

Som alltid när det handlar om infrastruktur så är det upp till användarna att dra nytta av den. Förslaget erbjuder stor potential för kollektivtrafikföretagen att successivt ersätta i dag olika och mer eller mindre tekniskt välfungerande samarbeten med den nationella infrastrukturen. Vi ser också att en gemensam digital infrastruktur kommer att bidra till arbetet med en harmonisering av regler avseende biljetter och tjänster inom kollektivtrafiken.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter föreslås kunna ansöka om statlig kompensation för merkostnader av de investeringar som de behöver göra för att ansluta till det nationella biljettsystemets digitala infrastruktur. Den part som blir ansvarig för att bygga upp de centrala funktionerna kan också ansöka om medel för det. I bägge fallen föreslår utredningen att det ska krävas en motfinansiering på 50 procent, som även kan bestå av nedlagda mantimmar inom den egna organisationen. Totalt beräknas kostnaderna för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen till cirka 200 mkr. Utredningen föreslår att staten bidrar med hälften av detta eller 100 miljoner kronor. Driften av systemet finansieras av de företag som använder systemet, på motsvarande sätt som driften finansieras inom Resplus-samarbetet.

Teknik för förmedling av biljettjänster

Det nationella biljettsystemet utgår ifrån de regionala kollektivtrafikmyndigheternas egna biljettsystem, som är baserade på den branschgemensamma biljett- och betalstandard (BoB-standard). Det finns en överenskommelse inom branschen om att använda BoB-standard för biljettsystem. Staten ska se till att det finns en så kallad biljettväxel med tillhörande programmeringsgränssnitt (API

– *Application Programming Interface*). Försäljningstjänster anropar biljettväxelns API med förfrågningar om biljettprodukter. Biljettväxeln anropar å sin sida de 21 regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem för att förmedla rätt produkter.

Transportstyrelsen bör genom föreskrifter definiera vilka standarder för dataformat som ska användas. Trafikverket bör ansvara för att tillhandahålla funktionen, men kan föreskriva den till en annan organisation.

Standard för identifiering av resenärer

Digitaliseringen gör att de flesta branscher genomgår någon form av fundamental anpassning till de möjligheter som den innebär. En styrka med digitaliseringen är möjligheten att möta individuella behov med massproducerade tjänster. Kollektivtrafiken är en massproducerad tjänst för miljoner människor. För att lättare kunna möta varje persons behov av mobilitetstjänster föreslår vi ett system, där resenären skapar ett konto hos sitt kollektivtrafikföretag och får ett färdbevis i form av en identifikator (IDF). Systemet möjliggör även anonymt köp av biljetter över disk i butiker. Identifikatorn är ett elektroniskt chip som kan finnas i till exempel ett kort, i en mobiltelefon, i ett klockarmband eller under huden. Identifikatorn ska inte förväxlas med en personlig ID-handling.

Det är kollektivtrafikföretag och tredjepartsförsäljare som ställer ut IDF, på motsvarande sätt som de i dag säljer biljetter. Skillnaden är att de för kontobaserade tjänster måste följa en nationell standard för IDF och tilldelas rätt att utfärda IDF från en central funktion.

Vi anser att Trafikverket bör svara för att det finns en nationell struktur för hur dessa identifikatorer hanteras. Vi föreslår att den baserar sig på en internationell standard för kort, det vill säga EMV (Europay, Mastercard, Visa). En internationellt etablerad standard underlättar för fler kollektivtrafikföretag att bli del av det nationella biljettsystemet.

Avräkning mellan parter

När biljetter förmedlas genom biljettväxeln och då resenärer reser med sin identifikator uppstår fordringar mellan de olika parter som tillhandahåller trafiktjänsterna. För att hantera dessa transaktioner på ett kostnadseffektivt och smidigt sätt föreslår vi att det upprättas en nationell avräkningsfunktion. Vi anser att Trafikverket är den myndighet som bör få i uppdrag att se till att en sådan funktion tillhandahålls i Sverige.

En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

Med ny teknik och öppna data ska Sverige bli ett föregångsland för innovation med nya mobilitetstjänster.

Innovationstakten inom kollektivtrafikbranschen har historiskt sett varit låg. Därför behöver staten reglera tillgängligheten till kollektivtrafikens biljetter och underlätta utvecklingen av tredjepartsförsäljning. Globalt finns det ett stort intresse för att utveckla innovativa tjänster och investera i nya lösningar inom mobilitetsområdet. Genom att skapa tillgång till kollektivtrafikens biljetter undanröjs ett hinder för innovation. Därför föreslår vi att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska göra sina biljetter tillgängliga i öppna försäljnings-API genom en nationell åtkomstpunkt. Andra kollektivtrafikföretag har möjlighet att göra sina biljetter tillgängliga genom denna åtkomstpunkt.

Förslaget skapar nytta för hela branschen, både för etablerade kollektivtrafikföretag och för framtidens företag inom mobilitetsområdet, eftersom enkel tillgång till kollektivtrafikbiljetter underlättar utveckling av nya tjänster och försäljningskanaler. Nya tjänster är något som inte minst landsbygden behöver för att utveckla kollektivtrafiken. Att tillgängliggöra öppna försäljnings-API på ett enhetligt sätt skapar också effektivitetsvinster, eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte behöver göra särskilda och ofta kostsamma tekniska integrationer vid varje nytt initiativ.

Trafikverket föreslås få i uppdrag att utöka tillgången på öppna data i den nationella åtkomstpunkten till att även inkludera information om biljetter och priser. Myndigheten bör även tillhandahålla

standardavtal för tredjepartsutvecklare för försäljning av biljetter tillgängliga genom den nationella åtkomstpunkten. Utredningen bedömer att EU inom en snar framtid kommer att ställa krav på medlemsländerna att fullfölja en utveckling som motsvarar vårt förslag.

Eftersom förslaget är en förlängning av ett uppdrag som Trafikverket redan har att tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt, föreslår vi att finansieringen sker inom ramen för det åtagande som redan finansieras inom den nationella planen för transportinfrastruktur.

Konsumentverket föreslås skapa en branschöverenskommelse med Svensk kollektivtrafik om regler för tredjepartsförsäljning som säkerställer att resenärers intressen tas om hand vid tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik

Kollektivtrafikföretag ska våga etablera sig i Sverige, eftersom alla – stora som små – ska finnas tillgängliga på lika villkor i den konkurrensneutrala försäljningskanalen.

Regeringen har sett ett behov av en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Konkurrensverket har uppmärksammat regeringen på de konkurrensmässiga missförhållanden som råder när det gäller försäljning av tågbiljetter. Det konkurrensmässiga problemet består i att det finns en dominerande försäljningskanal i Sverige – sj.se – som inte säljer biljetter från vissa konkurrerande bolag.

I dialog med brukargrupper har vi också uppfattat att det finns behov av en nationell försäljningskanal med hög tillgänglighet, eftersom det i dag finns brister i tillgängligheten när det gäller bokning och köp av kollektivtrafikbiljetter.

Vi föreslår därför att regeringen ska säkerställa att det finns en neutral, icke-diskriminerande försäljningskanal med god tillgänglighet för all kollektivtrafik i Sverige. Tjänsten ska även möjliggöra köp av kollektivtrafikbiljetter för resor i Europa. Vi föreslår att alla kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att på ett tydligt sätt hänvisa till denna kanal. Vi vill att försäljningskanalen ska följa principen om

universell utformning, vilket innebär särskild god tillgänglighet för resenärer oavsett funktionsnedsättning.

När vi har utrett frågan om huvudmannaskap för försäljningskanalen har vi konstaterat några förhållanden i tillägg till det som Konkurrensverket funnit, som dels motiverar kanalen, dels försvårar dess kommersiella potential. Det handlar om skattefrågor, där olika momssatser gäller för försäljning beroende på vem som genomför försäljningen samt om volymer och utmaningarna i att skapa varumärkeskännedom. Det handlar också om korssubventionering och optimering där det i dag sker till säljande tågoperatörs fördel och sist men inte minst om tillgång till värdefulla data om konsumentbeteenden.

Därför konstaterar vi att regeringen kan välja att lägga uppdraget på en myndighet eller ge det till ett statligt bolag, antingen genom att skapa en helt ny verksamhet eller utveckla en befintlig. För att kunna göra det valet behöver regeringen särskilt utreda SJ AB:s framtida roll när det gäller bokning och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken.

Kostnaden för förslaget beror dels på vilket genomförandeanternativ regeringen väljer, dels på vilken ambitionsnivå för kännedom om tjänsten hos resenärerna som regeringen önskar uppnå.

Genomförande

Våra förslag innebär en del ändringar och ett nytt kapitel 3a i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Tillsynen av bestämmelsernas tillämpning föreslår vi ska utövas av Transportstyrelsen på samma sätt som gäller för övriga bestämmelser i kollektivtrafiklagen. Den förslagna lagstiftningen beräknas kunna träda i kraft den 1 juli 2021.

Utredningen föreslår att en genomförandekommitté inrättas hösten 2020, som får ansvar för att förbereda införandet av den digitala infrastrukturen för biljettsystemet. Regeringen kan också ge kommittén ansvar för att bistå i uppbyggnad av de centrala funktionerna som ingår i den digitala infrastrukturen för biljettsystemet under de inledande åren. Efter förberedelse eller införande kan kommittén lämna ansvaret vidare för att tillhandahålla den digitala infrastrukturen till Trafikverket eller den myndighet regeringen bestämmer. Den 1 januari 2023 bör kommitténs ansvar föras över till

en annan myndighet. Bakgrunden till förslaget om en genomförandekommitté är att de myndigheter som ska ansvara för systemet i dag saknar relevant kompetens och behöver tid för att bygga upp den, vilket tidplanen för införandet inte tillåter.

För att stimulera branschen till att snabbt göra de tekniska anpassningar som krävs, föreslår vi att regeringen avsätter 100 miljoner kronor i statlig kompensation som regionala kollektivtrafikmyndigheter och den organisation som ska upprätta de centrala funktionerna i biljettsystemets digitala infrastruktur ska kunna ansöka om. Ansökningsmöjligheten om finansiering föreslår vi ska öppnas 2021, efter ikraftträdande av nödvändig lagstiftning, för att stängas den 31 december 2022, eller när medlen är slut. Åtgärder som ska kunna få medel måste vara installerade senast den 31 december 2023.

Den digitala infrastrukturen för biljettsystemet öppnas för anslutning av kollektivtrafikföretag under första halvåret 2022. Den 31 december 2023 ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt vårt förslag vara fullt ut anslutna till det nationella biljettsystemet. Åtkomstpunkten med öppna försäljnings-API för tredjepartsförsäljning och data om produkter och priser ska finnas på plats under 2022.

Driftskostnaderna för de centrala enheterna i det nationella biljettsystemet föreslår vi ska täckas genom transaktionsavgifter som genomförandekommittén kommer överens om tillsammans med branschen. Kostnaderna för att skapa den nationella åtkomstpunkten för tredjepartsförsäljning föreslår vi tas från de medel som Trafikverket har för att införa en nationell åtkomstpunkt.

Rekommendationer

Utredningens direktiv har avhållit oss från att lämna förslag som kan stå i strid med det kommunala självstyret. Under utredningens gång har det däremot blivit uppenbart att det finns åtgärder som regionala kollektivtrafikmyndigheter skulle kunna genomföra tillsammans för att underlätta biljettköp för resenärerna. Här vi presenterar vi de viktigaste som rekommendationer.

Sverigekort

I praktiken finns det redan ett Sverigekort som gäller för all offentlig kollektivtrafik i landet. Det kallas *Resplus årskortstillägg* och är en produkt som utvecklades som komplement till SJ:s årskort. Denna produkt kan i dag endast paketeras tillsammans med ett årskort hos kommersiella kollektivtrafikföretag. I dag finns produkten endast i kombination med SJ:s årskort.

Vi rekommenderar därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inför ett månadsabonnemang för all kollektivtrafik organiserad av regionala kollektivtrafikmyndigheter i hela landet. Intäktsfördelningen beslutar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om, men intäkten kan förslagsvis gå till den regionala myndighet där innehavaren är folkbokförd.

Kostnaden för att förverkliga detta skulle vara marginell, eftersom produkten redan finns och administreras av Samtrafiken.

Tap-and-go

För att sänka trösklarna för nya resenärer inom kollektivtrafiken, till exempel bilister, borde det gå att enkelt betala med ett giltigt kreditkort var som helst i kollektivtrafiken. En resenär som spontant vill göra ett biljettköp ska inte tvingas att först registrera sig som kund hos någon kollektivtrafikmyndighet eller lära sig var och hur biljetter kan köpas.

Vi rekommenderar därför att alla orter med stadstrafik inför så kallat *tap-and-go*-resande (resenären blippar sitt ordinarie kreditkort vid läsaren och har därmed gjort ett biljettköp). *Tap-and-go* kräver EMV-certifierade läsare och därmed finns synergier med utredningens förslag om den digitala infrastrukturen.

Harmonisera affärsregler

Den infrastruktur som vi föreslår för ett nationellt biljettsystem är enbart ett verktyg för att göra små och stora samarbeten möjliga. Affärsregler och taxeregler, som båda ligger inom ramen för det kommunala självstyret, kräver en harmonisering för att resenärer ska kunna erbjudas tydliga biljettprodukter. Vi menar att kollektiv-

trafikbranschen genom förenkling och harmonisering av sina erbjudanden kan locka nya resenärer.

Vi rekommenderar därför att branschen genom samarbeten i Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Regioner på allvar genomför ett arbete som syftar till att harmonisera dessa regler. Prissättning och subventioneringsgrad ska naturligtvis fortsatt vara en fråga för regionalpolitiska beslut. Däremot kan inte frågor om hur en familj bör definieras, vad som avses med en pensionär, vad som gäller vid övergång mellan olika transporter med mera skilja sig så mycket åt bara för att resenären råkar befinna sig på den ena eller andra sidan om länsgränsen.

Förbetalda abonnemang

Inom mobiltelefonin finns förbetalda kontantkort för dem som inte kan eller vill teckna ett abonnemang. På motsvarande sätt kommer det inom kollektivtrafiken att finnas behov för personer som till exempel inte har en smart telefon att kunna köpa biljetter. Den digitala infrastruktur som vi föreslår gör sådana förbetalda produkter möjliga, där identifikatorn kan vara ett kort som resenären köper i en kiosk eller i en jourbutik. Produkten kan antingen säljas som en produkt från ett kollektivtrafikföretag eller som en produkt framtagen av en tredjepartsförsäljare, till exempel det företag som bedriver butiken.

Vi rekommenderar därför alla regionala kollektivtrafikmyndigheter att antingen tillhandahålla denna typ av produkt genom fysiska ombud eller informera presumtiva försäljningsparter att genom tredjepartsutveckling erbjuda resenären denna produkt.

Bakgrund

Kollektivtrafiken har under de senaste fyrtio åren genomgått omfattande strukturförändringar med avreglering av järnvägen och utökat regionalt ansvar för kollektivtrafik. Vid tillkomsten av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik hade regeringen stora förhoppningar om att kollektivtrafikbranschen på egen hand skulle samordna sig och införa biljettsystem som fungerar i hela landet. Eftersom det

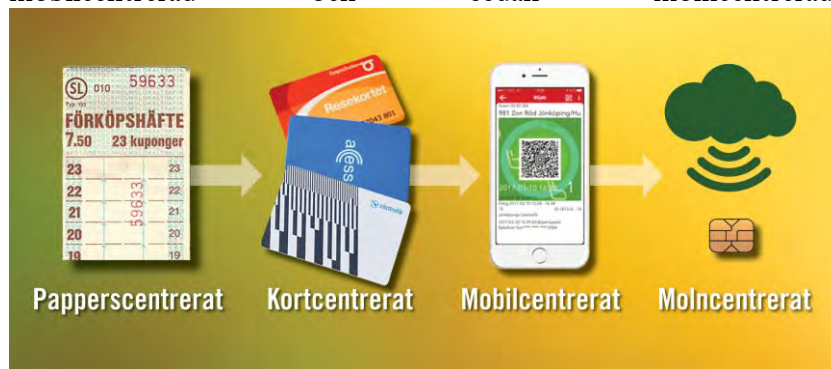
ännu inte finns något nationellt biljettsystem vill regeringen enligt våra direktiv skapa det.

Digitalisering

I utredningen beskrivs den utveckling inom biljettsystem som skett från pappersbiljetter via plastkort till mobiltelefonapplikationer. Nästa tekniska steg i digitaliseringen är att alla biljetter hanteras i molnet, det vill säga i bakomliggande och sammankopplade system. I utformningen av våra förslag har vi tagit fasta på de möjligheter som den nya tekniken möjliggör.

Kollektivtrafikbiljettens utveckling över tid

Bilden beskriver utvecklingen av biljetter inom kollektivtrafiken. Från att vara papperscentrerad, till att bli kortcentrerad, mobilcentrerad och sedan molncentrerad.



En internationell utblick

Sverige är inte det enda landet som ser fördelarna med att införa ett nationellt biljettsystem. I ett antal länder runt om i Europa finns nationella biljettsystem på plats eller under planering. Olika länder har olika förutsättningar, vilket också påverkar systemens utformning.

Ett nationellt biljettsystem med en betalningslösning från London, dess höga status från Schweiz, harmonisering från Danmark, öppenhet från Finland, nytänkande från Kalifornien och en organisation

från Norge kryddat med det existerande Resplus-systemet i Sverige vore möjligen den bästa vägen framåt.

Genom våra förslag kommer Sverige att ligga i framkant när det gäller digital infrastruktur för kollektivtrafikbiljetter, som i sin tur möjliggör innovation. Sverige har ambitionen att vara en permanent världsutställning för digital utveckling. Genom det föreslagna biljettsystemet för kollektivtrafik har Sverige goda förutsättningar för att båda skapa enkla biljettlösningar för resenärer och locka innovativa aktörer till att pröva nya mobilitetstjänster i Sverige.

Sverige kommer inte att vara först på alla områden, men genom ett IDF-baserat biljettsystem som bygger på en etablerad internationell standard, är öppet för många olika företag och med satsningar avseende öppna data och försäljnings-API har Sverige potential att bli ett föredöme inom kollektivtrafikområdet. Om regionerna också inför rekommendationerna, kommer tillgängligheten till kollektivtrafiken att öka ytterligare och underlätta en överflyttning till en energieffektivare mobilitet och minskad klimatpåverkan.

Konsekvensbedömning

Vilken klimatnytta som ett nationellt biljettsystem bidrar till är svårt att värdera. Det beror på vilken överflyttning från privatbilism till kollektivtrafik som biljettsystemet förmår att skapa. Som vi har nämnt är biljettsystemet en infrastruktur som kollektivtrafikföretag kan använda. I vilken utsträckning det används påverkar nyttan med systemet.

Utredningens utgångspunkt är att föreslå ett biljettsystem som för så stor andel av den regionala kollektivtrafiken som möjligt ligger i linje med planerade investeringar. Systemet använder en etablerad internationell standard för att underlätta för så många företag som möjligt att ta del av systemet.

Den konsekvensanalys vi har genomfört visar att ett nationellt biljettsystem enskilt och på kort sikt har begränsad betydelse när det gäller att skapa en överflyttning av persontransporter till mer kollektivtrafik. Biljettsystemet behöver sättas i ett sammanhang med andra åtgärder som görs parallellt och som tillsammans kan bidra till en märkbar överflyttning. Biljettsystemet kan på kort sikt ses som en

möjlighet att ta bort ett hinder för att använda kollektivtrafik, snarare än som en åtgärd som driver beteendeförändringar.

På lång sikt kan effekten bli mer betydande. På lång sikt är det de främjande insatserna för utvecklingen av nya mobilitetstjänster som har störst potential att öka kollektivtrafikresandet. Genom att göra regionala kollektivtrafikmyndigheters produkter tillgängliga för tredjepartsförsäljning, att utöka trafikantinformationen, att skapa enhetlighet i öppna dataformat och att erbjuda ett nationellt biljettsystem som är öppet för alla typer av företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter med nya paketeringslösningar menar utredningen att förslagen har potential att på sikt göra skillnad. Sverige kan i det avseendet bli ett föredöme och en inspiration för andra länder.

Vi bedömer att investeringen i den digitala infrastrukturen sammantaget kommer att kosta 200 miljoner kronor, där staten föreslås finansiera investeringarna med 100 miljoner kronor. Driften föreslås bekostas av deltagande företag genom användaravgifter. Att använda biljettsystemet kommer i slutändan att bygga på kommersiella överväganden hos kollektivtrafikföretagen. Utredningen menar att det finns effektivitetsvinster att hämta genom att delta i ett nationellt biljettsystem, men omfattningen av användning återstår att se.

Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att bedöma konsekvenserna av förslaget om en nationell konkurrensneutral försäljningskanal, eftersom det beror på valet av organisation för att genomföra förslaget. Utredningen bedömer att detta förslag har en mer begränsad påverkan på kollektivtrafikresandet än de två andra förslagen. På kort sikt har en konkurrensneutral försäljningskanal sannolikt mycket begränsad effekt, eftersom det redan finns en dominerande kanal där i stort sett all kollektivtrafik finns tillgänglig. Skillnaden kan bli beläggningen på de sträckor där konkurrerade kollektivtrafikföretag bedriver verksamhet och deras potential att utveckla sin verksamhet på den svenska tågmarknaden.

På sikt riskerar den konkurrensmässiga snedvridningen av försäljningsmöjligheter i Sverige att hindra kollektivtrafikföretag från att vilja etablera sig på den svenska marknaden, vilket kan få en större påverkan på kollektivtrafikresandet. Det faktum att data avseende resenärers resande nu i stor uträkning enbart tillfaller ett kollektivtrafikföretag kan också eventuellt skapa begränsningar för andra kollektivtrafikföretag och bidra till att transportsystemet inte

används på det mest effektiva sättet, vilket en nationell konkurrensneutral försäljningskanal skulle kunna skapa ändring kring.

Summary

The inquiry was tasked with submitting proposals for how the need for a national ticketing system covering all public transport in Sweden can be met. The January Agreement on government policy entered into between the parties in government (the Social Democratic Party and the Green Party), the Centre Party and the Liberals, states that a national ticketing system for all public transport across Sweden is to be introduced on 1 January 2022. The background analysis shows that the issue is not a new one and indeed this has been a longstanding ambition. While the public transport sector has taken an important step with the introduction of the National Ticket and Payment Standards (BoB), it has not managed to voluntarily create a national ticketing system on its own initiative. Today there are several collaborative ticketing partnerships between public transport companies but the partnerships that exist do not cover all providers and are rarely nationwide. Therefore, we are now proposing how a national ticketing system can be built up, regulated, financed and administered. The proposals derive from the terms of reference of the inquiry and dialogue with industry stakeholders.

Our proposals in brief

A system for the future – for passengers and the climate.

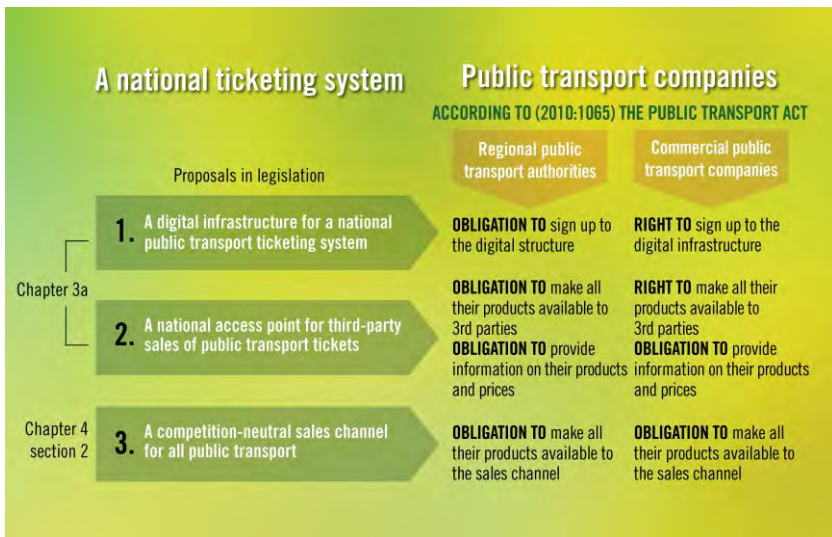
Assumptions underlying the proposals are that they are to make public transport tickets more accessible, encourage innovation, and be in line with the future investments faced by the industry.

Our proposals are divided into three main areas: infrastructure, innovation and consumer access.

In addition, we make several recommendations to the regional public transport authorities. We see these issues as being important to

development but have chosen merely to make them recommendations, as they partly lie outside the inquiry’s remit.

The digital infrastructure that we propose is only part of the infrastructure that the digital mobility society of the future will demand. Therefore, we propose that the government appoint a separate inquiry to analyse the need to commission a government organisation to put in place national digital infrastructure in the field of mobility.



Digital infrastructure for a national ticketing system

It must be as easy to travel on public transport in Sweden as it is to use a mobile phone around the world.

In working on the inquiry, we have drawn inspiration from the world of mobile telephony, our goal being to propose a ticketing system that makes it as easy to travel on public transport in Sweden as it is to use a mobile phone around the world. As a passenger, you must be able to be a customer of your regional public transport authority and use that entitlement across Sweden, without having to register as a local customer in other parts of the country. The system must ensure that the right party receives the right payment for your journey.

To make this possible, the state must regulate standards, determine which public transport companies are to be included, and ensure that central functions are in place. We consider that the Swedish Transport Administration is the agency best placed to shoulder this responsibility, considering its other public transport duties. If there should be a new government agency in the future better placed for this task the responsibility may be moved.

The regional public transport authorities will also be tasked with specifying in their transport provision programmes the digital measures they are carrying out to facilitate journey planning and the sale of both procured and commercial traffic.

As always where infrastructure is concerned, it is up to the users to make use of it. The proposal offers great potential for public transport companies to gradually replace partnerships that currently work with varying degrees of technological success with the national infrastructure. We also consider that a common digital infrastructure will play a part in efforts to harmonise rules on tickets and services in public transport.

It is proposed that regional public transport authorities will be able to apply for government compensation for the additional costs of the investments they will need to make to connect to the digital infrastructure of the national ticketing system. The party that becomes responsible for building the central functions will also be able to apply for funding to do so. In both cases, the inquiry proposes that 50 percent co-financing be required, which may also consist of man hours put in within the organisation in question. In total, the costs of building the digital infrastructure are estimated to be approximately SEK 200 million. The inquiry proposes that the state contribute SEK 100 million of this. Operation of the system will be financed by the companies that use the system in the same way as operation is funded in the Resplus combined ticketing system.

Technology for ticketing service provision

The national ticketing system will be based on the ticketing systems of the regional public transport authorities themselves, which are based on the industry-wide National Ticket and Payment Standards (BoB). There is an agreement within the industry on using the BoB

standards for ticketing systems. The state is to ensure that there is what is known as a ticket exchange with an associated application programming interface (API). Sales services call the ticket exchange's API with enquiries for ticket products. The ticket exchange then calls the 21 regional public transport authorities' ticketing systems to provide the right products.

The Swedish Transport Agency should produce regulations defining the data format standards to be applied. The Swedish Transport Administration should be responsible for providing the function but may delegate it to another organisation.

Passenger identification standard

Most industries are undergoing some form of fundamental process of adapting to the opportunities brought about by digitalisation. One strength of digitalisation is the opportunity to meet individual needs with mass-produced services. Public transport is a mass-produced service for millions of people. To make it easier to meet every person's need for mobility services, we propose a system in which the passenger creates an account with their public transport company and receives a ticket in the form of an identifier (IDF). The system also enables anonymous purchasing of tickets over the counter in shops. The identifier is an electronic chip that may be in a card, on a mobile phone, in a watch or under the skin. The identifier must not be confused with a personal ID document.

The identifiers will be issued by public transport companies and third-party sellers in the same way as they currently sell tickets. The difference is that for account-based services, they have to follow a national IDF standard and be allocated the right to issue IDFs from a central function.

We consider that the Swedish Transport Administration should be responsible for ensuring that there is a national structure for how these identifiers are to be handled. We propose that this be based on an international card standard, i.e. EMV (Europay, Mastercard, Visa). Using an internationally established standard will make it easier for more public transport companies to become part of the national ticketing system.

Settlement between parties

When tickets are administered via the ticket exchange and where passengers travel with their identifier, transactions will arise between the different parties that provide traffic services. To manage these transactions smoothly and cost-effectively, we propose that a national settlement function be established. We consider that the Swedish Transport Administration is the agency that should be tasked with ensuring that such a function is provided in Sweden.

National access point for mobility services and third-party sales of public transport tickets

New technology and open data will result in Sweden becoming a role model for innovation with new mobility services.

The pace of innovation in the public transport sector has historically been low. Therefore, the state needs to regulate access to public transport tickets and make it easier to develop third-party sales. Globally there is great interest in developing innovative services and investing in new mobility solutions. Creating access to public transport tickets removes an obstacle to innovation. Therefore, we propose that all regional public transport authorities make their tickets accessible in an open sales API through a national access point. Other public transport companies will have the opportunity to make their tickets available through this access point.

The proposal creates benefit for the whole sector, both for established public transport companies and the mobility companies of the future, because easy access to public transport tickets will make it easier to develop new services and sales channels. New services are needed to develop public transport in rural areas. Making an open sales API available in a consistent way will also create efficiency benefits, as the regional public transport authorities will not need to carry out separate and often costly technical integration for every new initiative.

It is proposed that the Swedish Transport Administration be tasked with expanding access to open data in the national access point such that it also includes information on tickets and prices. The agency should also provide standard agreements for third-party

developers for the sale of tickets available via the national access point. The inquiry judges that the EU will imminently require Member States to complete development equivalent to our proposals.

Because the proposal is an extension of a mandate that the Swedish Transport Administration already must provide a national access point, we propose that financing take place within the remit of the undertakings already funded in the national plan for transport infrastructure.

We propose the Swedish Consumer Agency to implement a branch agreement with the Swedish Public Transport Association on rules for third-party sales of public transport tickets securing the travellers interests.

National competition-neutral sales channel for all public transport

Public transport companies will be encouraged to set up in Sweden, because tickets from all companies, large and small, will be sold on equal terms in the competition-neutral sales channel.

The government has identified a need for a competition-neutral sales channel for public transport tickets. The Swedish Competition Authority has drawn the government's attention to distorted competition in the sale of rail tickets, arising due to the existence of a dominant sales channel in Sweden, sj.se, the website of the state-owned rail network operator, which does not sell tickets from some competing companies.

In dialogue with user groups, we have also found that there is a need for a national sales channel with a high level of accessibility, because accessibility in terms of booking and purchasing public transport tickets is currently lacking.

We therefore propose that the government ensure that there is a neutral, non-discriminatory sales channel with good accessibility for all public transport in Sweden. The service will also enable the purchase of public transport tickets for journeys in Europe. We propose that all public transport companies be obliged to clearly refer to this channel. We want the sales channel to follow the principle of universal design, which means particularly good accessibility for passengers irrespective of disability.

When investigating the issue of who is to run the sales channel, in addition to the findings of the Swedish Competition Authority in its investigation, we have identified some circumstances that a) justify the channel and b) reduce its commercial potential. This concerns tax questions where different VAT rates apply to sales depending on who makes the sale; volumes and the challenges of creating brand awareness; cross-subsidies and optimisation which today operate in favour of the selling rail operator; and, last but not least, access to valuable consumer behaviour data.

Therefore, we find that the government can choose to commission an agency to carry out the task or assign it to a state-run company, either by creating an entirely new entity or developing an existing one. In order to make that choice, the government needs to particularly investigate SJ AB's future role in bookings and the sale of public transport tickets.

The cost of the proposal partly depends on the implementation option chosen by the government and partly on ambitions regarding the level of awareness of the service among passengers that the government seeks to attain.

Implementation

Our proposals involve several changes and a new chapter (3a) in the Public Transport Act (2010:1065). We propose that the application of the provisions be supervised by the Swedish Transport Agency in the same way as other provisions in the Public Transport Act. It is estimated that the proposed legislation could enter into force on 1 July 2021.

The inquiry proposes that an implementation committee be set up in autumn 2020 with responsibility for preparing the introduction of the digital infrastructure for the ticketing system. The government can also ask the committee to support building the central functions included in the digital infrastructure for the ticketing system during the initial years. Following preparation or introduction, the committee can pass on further responsibility for provision of the digital infrastructure to the Swedish Transport Administration or the agency decided by the government. The committee's responsibility should be transferred to another agency on 1 January 2023. The proposal that an

implementation committee be set up is made in the light of the fact that the agencies that are to be responsible for the system currently lack the relevant expertise and need time to build such expertise, which the implementation timetable does not allow for.

To stimulate the sector to rapidly adapt technologically as required, we propose that the government earmark SEK 100 million in government compensation for which regional public transport authorities and the organisation that is to establish the central functions of the ticketing system digital infrastructure must be able to apply. We propose that applications for funding be opened in 2021, following the necessary legislation entering into force, and close on 31 December 2022, or once the funding has run out. Measures eligible for funding must be in place by 31 December 2023.

The digital infrastructure for the ticketing system will be open for public transport companies to sign up to in the first half of 2022. On 31 December 2023, all regional public transport authorities are to be fully linked to the national ticketing system in line with our proposal. The access point, with open sales API for third-party sales and data on products and prices, must be in place in 2022.

We propose that the operating costs of the central units in the national ticketing system be met by transaction fees that the implementation committee will agree on together with the sector. It is proposed that the cost of creating the national access point for third-party sales be drawn from the funding awarded to the Swedish Transport Administration to set up a national access point.

Recommendations

The inquiry's terms of reference prohibit us from submitting proposals that may conflict with municipal self-government. During the course of the inquiry, however, it has become clear that there are measures that regional public transport authorities could put in place together to make it easier for passengers to buy tickets. The most important of these are presented as recommendations below.

Sweden Card

In practice, there is already a Sweden Card covering all public transport across the country. This is *Resplus årskortstillägg*, a product developed as an add-on to SJ's annual travelcard. Today this product can only be packaged with an annual season ticket from a commercial public transport company. Now, the product only exists in combination with SJ's annual travelcard.

We therefore recommend that the regional public transport authorities introduce a monthly subscription for all public transport run by the regional public transport authorities throughout Sweden. The distribution of income will be decided by the regional public transport authorities themselves, but it is proposed that the income go to the regional authority where the holder is registered.

The cost of implementing this would be marginal, as the product already exists and is administered by Samtrafiken.

Tap-and-go

To lower the thresholds for new public transport passengers, such as motorists, it ought to be possible to pay easily with a valid credit card anywhere in the public transport system. A passenger who spontaneously wants to buy a ticket should not be forced to first register as a customer with a public transport authority or to work out where and how to buy a ticket.

We therefore recommend that all towns with an urban transport system introduce what is known as *tap-and-go*, where the passenger taps their ordinary bank card on a card reader and has thus bought a ticket. *Tap-and-go* requires EMV-certified readers, with synergies thus arising with the inquiry's proposed digital infrastructure.

Harmonise business rules

The infrastructure that we propose for a national ticketing system is solely a tool for enabling large-scale and small-scale collaboration. Business rules and fare rules, both of which fall within municipal self-governance, demand harmonisation if passengers are to be offered

clearer ticket products. In our view, the public transport sector could attract new passengers by simplifying and harmonising its products.

We therefore recommend that the industry work together in the Swedish Public Transport Association and the Swedish Association of Local Authorities and Regions to seriously harmonise these rules. Pricing and subsidy levels must naturally continue to be a matter to be decided in regional policy. On the other hand, questions about how a family should be defined, the definition of a pensioner, the procedure when switching between different modes of transport, etc. cannot be considered to differ that much depending on which side of a county boundary the passenger happens to be.

Prepaid cards

In mobile telephony, prepaid cards are available for those who are not able to or do not wish to enter into a contract. Similarly, in the public transport system there will be a need for people who do not have a smartphone, for example, to buy tickets. The digital infrastructure that we propose will make these kinds of prepaid products possible, as the identifier can be a card that the passenger buys at a kiosk or shop. The product can either be sold as a product from a public transport company or as a product produced by a third-party seller, e.g. the company that runs the shop.

We therefore recommend that all regional public transport authorities either provide this type of product through physical representatives or inform prospective sales partners that they could offer passengers this product through third-party development opportunities.

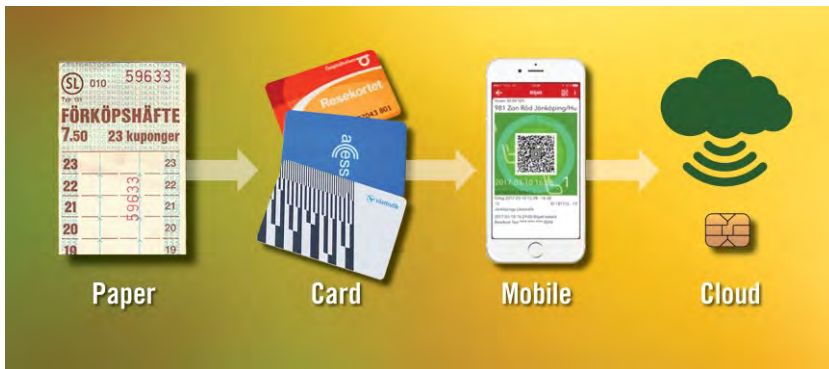
Background

In the past forty years, public transport has undergone wide-ranging structural changes, with deregulation of the railways and expanded regional responsibility for public transport. When the Public Transport Act (2010:1065) was introduced, the government had high hopes that the public transport sector would coordinate itself on its own and introduce ticketing systems that would work nationwide.

Because there is no national ticketing solution so far, the government now wants to create one in line with our terms of reference.

Digitalisation

The inquiry describes the developments in ticketing systems that have taken place, from paper tickets to plastic cards and more recently to mobile phone apps. The next technical stage in digitalisation is for all tickets to be managed in the cloud, i.e. in underlying connected systems. In designing our proposals, we have drawn on the opportunities made available by new technology.



An international outlook

Sweden is not the only country to recognise the advantages of introducing a national ticketing system. National ticketing systems are in place or are being planned in many countries in Europe. Conditions are different in different countries and this also affects the way the systems are designed.

Possibly the best way forward would be a national ticketing system with a payment solution from London, its high status from Switzerland, harmonisation from Denmark, transparency from Finland, innovation from California and organisation from Norway, with a dash of the existing Resplus system in Sweden.

Our proposals will see Sweden lead the way on digital infrastructure for public transport ticketing, which in turn enables innovation. Sweden has the ambition of being a permanent world

exhibition for digital development. The proposed public transport ticketing system makes Sweden well placed to both create simple ticketing solutions for passengers and attract innovative actors to test their new mobility services in Sweden.

Sweden will not be a pioneer in every area, but through an IDF-based ticketing system based on an established international standard and open to many different companies, and, through investments in open data and sales APIs, Sweden will have the potential to be a role model in the field of public transport. If the regions also adopt the recommendations, accessibility of public transport will increase further, encouraging the shift to more energy-efficient mobility and a lower climate impact.

Impact analysis

It is hard to evaluate the climate benefit offered by a national ticketing system, as this depends how much of a shift from private car use to public transport the ticketing system can achieve. As stated, the ticketing system is an infrastructure that public transport companies can use. The benefit the system produces depends on the extent to which it is used.

The starting point of the inquiry is to propose a ticketing system that is in line with the planned investments for as high a proportion of regional public transport as possible. The system uses an established international standard to make it easier for as many companies as possible to become part of it.

The impact analysis we have carried out shows that a national ticketing system will have limited significance on its own or in the short term in terms of creating a greater shift of passenger transport to public transport. The ticketing system needs to be contextualised with other measures carried out in parallel that together can contribute towards a marked shift. In the short term, the ticketing system will be an opportunity to remove an obstacle to using public transport rather than as a measure that drives behavioural change.

The effect may become more significant in the longer term. In the long term, the promotional measures encouraging the development of new mobility services will have the greatest potential to increase use of public transport. By making the products of regional public

transport authorities accessible for third party sale, expanding passenger information, creating uniform data formats and offering a national ticketing system open to all types of company looking to sell public transport tickets through new package solutions, the inquiry considers that the proposals have the potential to make a difference in the long term. In this respect, Sweden can become a role model and an inspiration for other countries.

In terms of cost, the investment in digital infrastructure is estimated to come in at a total of SEK 200 million, where it is proposed that the state will finance SEK 100 million of investment. It is proposed that the cost of operation will be borne by the participating companies by user fees. In the long run, use of the ticketing system will be based on commercial considerations made by public transport companies. The inquiry considers that there are efficiency gains to be obtained by participating in a national ticketing system, but the degree of take-up remains to be seen.

It is difficult, if not impossible, to judge the consequences of the proposal for a national competition-neutral sales channel, as they depend on the choice of organisation to implement it. The inquiry believes that this proposal will have a more limited impact on use of public transport than the two other proposals. In the short term, a competition-neutral sales channel is likely to have a very limited impact, as there is already a dominant sales channel through which largely all public transport is available. The difference here will concern load on the routes where competing public transport companies operate and their potential to develop their operations in the Swedish rail market. In the long term, the competitive distortion of sales opportunities in Sweden risks preventing public transport companies from seeking to set up operations in the Swedish market, which may have a major impact on use of public transport. The fact that data on passenger travel is now largely only gained by one public transport company can also be said to create restrictions for other public transport companies and lead to the public transport system not being used as efficiently as it could be, which is where a national competition-neutral sales channel could effect change.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lag (2010:1065) om kollektivtrafik
dels att 2 kap. 10 § och 4 kap. 2 § samt rubriken närmast före 4 kap. 2 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas ett nytt kapitel, 3 a kap., av följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 2 kap. 12 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a kap. Ett nationellt biljettsystem

1 §

För att främja kollektivt resande och underlätta resenärers köp av resor i hela landet ska det finnas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag som är anslutna till biljettsystemet.

2 §

Det nationella biljettsystemet ska tillhandahållas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de villkor som ska gälla för biljettsystemet.

3 §

En regional kollektivtrafikmyndighet ska vara ansluten till det nationella biljettsystemet.

4 §

En regional kollektivtrafikmyndighet är skyldig att ge tredje part möjlighet att utföra försäljning av den regionala kollektivtrafikmyndighetens produkter.

Sådan skyldighet föreligger inte i förhållande till tredje part beträffande vilken behörig myndighet prövar fråga om undantag i enskilt fall i enlighet med 7 § förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik.

5 §

Personuppgifter får endast behandlas om det är nödvändigt för att bedriva det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om begränsningar av vilka personuppgifter som får behandlas för ändamålet.

2 kap.

10 §

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,

3. digitala åtgärder för att underlätta reseplanering och försäljning vad gäller offentlig och kommersiell trafik så att dessa kan komplettera varandra och utökas till att omfatta nya mobilitetstjänster,

3. åtgärder för att skydda miljön,

4. åtgärder för att skydda miljön,

4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,

5. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,

5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

6. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

7. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

12 a §

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska genom att uppfylla de åtaganden som anges i kapitel 3 a och 4 kap. 2 § samverka

för att den regionala kollektivtrafiken ska vara väl fungerande mellan regioner och nationellt.

4 kap.

Gemensamt system för trafikantinformation

Ett kollektivtrafikföretag ska tillgängliggöra information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Gemensamt system för trafikantinformation och biljetter

2 §

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud *sa*mt om *sina produkter och priser* till ett gemensamt system för trafikantinformation *och biljetter*.

Den organisation som regeringen bestämmer ska upprätta en försäljningskanal för all kollektivtrafik i Sverige. Ett kollektivtrafikföretag ska lämna sina produkter till försäljning genom denna försäljningskanal. Ett kollektivtrafikföretag ska även från sin egen försäljningskanal på ett tydligt sätt hänvisa till denna försäljningskanal.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

1.2 Förslag till förordning om ändring av förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om förordning (2011:1126) om kollektivtrafik

dels att 4, 7 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubrikerna närmast före 4 och 7 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 4 a och 5 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Trafikantinformation

Trafikantinformation och biljettsystem

4 §

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna den information om sitt trafikutbud som avses i 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till

1. Transportstyrelsen, eller
2. det organ till vilket Transportstyrelsen med stöd av 5 § har överlämnat uppgiften att ta emot informationen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna information enligt första stycket. Innan Transportstyrelsen meddelar sådana föreskrifter ska myndigheten höra Konkurrensverket.

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna den information om sitt trafikutbud *samt om sina produkter och priser* som avses i 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till

1. Transportstyrelsen, eller
2. det organ till vilket Transportstyrelsen med stöd av 5 § har överlämnat uppgiften att ta emot informationen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna information enligt första stycket. Innan Transportstyrelsen meddelar sådana föreskrifter ska myndigheten höra Konkurrensverket.

4 a §

Trafikverket ska tillhandahålla det biljettsystem som avses i 3 a kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

5 a §

Trafikverket får överlämna uppgiften att tillhandahålla det biljettsystem som avses i 3 a kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till en enskild juridisk person.

Undantag från anmälnings- och informationsskyldighet

Undantag från anmälnings- och informationsskyldighet *m.m.*

7 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från skyldighet som anges i 4 kap. 1, 2 eller 3 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Transportstyrelsen får även besluta om sådana undantag i enskilda fall. Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från skyldighet som anges i 3 a kap. 4 § första stycket och 4 kap. 1, 2 eller 3 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Transportstyrelsen får även besluta om sådana undantag i enskilda fall. Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

Avgifter

Avgifter

8 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en ansökan om undantag enligt 7 § och för tillsyn enligt 5 kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–4 kap. i den lagen. Förordning (2016:1213).

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter

1. för prövning av en ansökan om undantag enligt 7 § och för tillsyn enligt 5 kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

2. för insamling av information om trafikutbud, produkter och priser som avses i 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

3. för tillhandahållande av biljettsystem som avses i 3 a kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och

4. enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–4 kap. i *lagen (2010:1065) om kollektivtrafik*.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2021.

2 Utredningens uppdrag och betänkandets disposition

2.1 Vårt uppdrag

Regeringen har gett Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige i uppdrag att ta fram ett beslutsunderlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik i landet kan införas. Därutöver ska ett antal kartläggningar göras. Utredningens direktiv finns i sin helhet i bilaga 1. Här följer en sammanställning av vad utredningen ska analysera och föreslå.

Analysera behov respektive hinder för att åstadkomma ett enkelt resande med kollektivtrafik i hela Sverige

Utredningen ska:

- analysera tillgängliga data kring vad olika resenärer anser underlättar och hindrar deras resande och vilka behov och hinder som transportföretagen upplever för att nå resenärerna med sina produkter,
- analysera och föreslå lösningar som underlättar spridande av information om och försäljning av biljetter som utförs i andra regioner eller i andra bolag,
- analysera varför Resrobot inte fungerar som avsett, dvs. varför Resrobot inte är väl känt för allmänheten och varför användandet är så begränsat i syfte att ta tillvara erfarenheter och utveckla en bättre fungerande och mer välkänd tjänst, samt
- analysera vad som krävs för att den nationella åtkomstpunkten och dess data ska finnas tillgängligt för tredjepartsförsäljning.

Kartlägga befintliga och pågående insatser inom kollektivtrafikområdet avseende biljetter och färdbevis

Utredningen ska:

- kartlägga pågående och planerade samarbeten som finns i Sverige i dag, samt
- utreda hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara de befintliga biljettsamarbeten som finns och samtidigt skapa ett enhetligt, harmoniserat system som fungerar i hela landet.

Göra en internationell utblick

Utredningen ska:

- redogöra för kommissionens arbete inom det nya arbetsprogrammet för ITS och det område som heter Interoperabla biljett- och betallösningar inom EU liksom annat relevant pågående EU-arbete, samt
- göra en kartläggning av hur relevanta länder har organiserat nationella biljettsystem för kollektivtrafik.

Beskriva det statliga åtagandet för kollektivtrafiken

Utredningen ska:

- beskriva statens roll för kollektivtrafiken i Sverige, samt
- 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.

Avgränsa vilken trafik som bör omfattas av ett nationellt biljettsystem

Utredningen ska:

- föreslå avgränsningar kring vilka färdstätt och typ av trafik som bör ingå i ett nationellt biljettsystem, varvid utredaren ska beakta

om systemet bör omfatta andra mobilitetstjänster och om biljetterna ska omfatta längre resor från dörr till dörr i sin helhet.

Redogöra för status när det gäller att införa konceptet Mobilitet som en tjänst

Utredningen ska:

- redogöra för status för pågående insatser inom Mobilitet som en tjänst,
- göra en bedömning som inkluderar en aktörsanalys av behovet av ytterligare offentliga och privata insatser för att konceptet ska kunna genomföras i full skala, samt
- samråda med Trafikverket i det pågående uppdraget från den 21 mars 2019 om att genomföra informations- och kunskaps-höjande åtgärder inom området Mobilitet som en tjänst.

Föreslå hur ett nationellt biljettsystem ska införas

Utredningen ska:

- föreslå insatser och en tidsplan för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet som skapar förutsättningar för konkurrens på lika villkor mellan olika aktörer,
- föreslå hur drift och förvaltning av det nationella biljettsystemet bör organiseras,
- redogöra för en hållbar och kostnadseffektiv finansieringsmodell för uppbyggnaden och driften av systemet, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

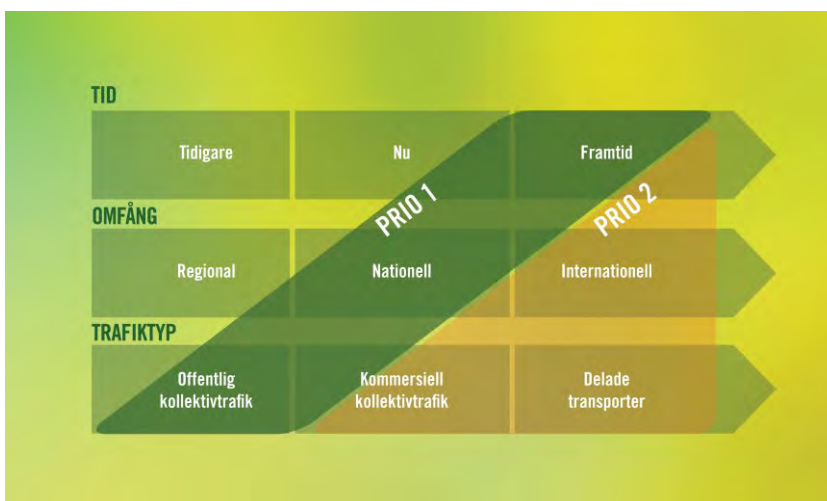
Utredningens slutsatser och förslag ska redovisas senast den 30 april 2020. I den sakpolitiska överenskommelsen som slutits mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna (Januariavtalet) anges att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas 1 januari 2022.

2.2 Utredningens utgångspunkter

Här följer ett avsnitt om utredningens utgångspunkter, såsom vi har tolkat uppdraget, förväntningarna på slutresultatet och avgränsningar.

- Utredningens ambition är att föreslå ett biljettsystem som lever upp till dagens och morgondagens resenärers förväntningar. Vi beskriver dåtiden och utgår ifrån dagens biljettsystem och nya tekniska möjligheter.
- Utredningen fokuserar på det nationella perspektivet, men tycker att det är viktigt att biljettsystemet även kan användas regionalt och möjliggör integrationer med internationella aktörer.
- Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) har huvuddelen av kollektivtrafikens biljetter. Därför fokuserar utredningen på att regleras RKM:s deltagande i biljettsystemet, men systemet är också öppet för övriga kollektivtrafikföretag och tjänster med delade fordon.

Figur 2.1 Utredningens prioriteringar – Perspektiven tid, omfång och trafik



2.2.1 Vad är kollektivtrafik?

På frågan i rubriken skiljer sig svaren ofta åt. Många menar att det är trafik som är subventionerad av det offentliga. Andra menar att kollektivtrafik är trafik där vi åker kollektivt, dvs. tillsammans.

Regelverken för kollektivtrafik i Sverige har sin utgångspunkt i EU:s kollektivtrafikförordning. Förordningen definierar kollektivtrafik som *persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering*.¹ Nyckelgenskaper hos kollektivtrafiken är att förutsättningarna för resan – den kollektiva nyttigheten – är givna och kända i förväg och att den erbjuds den resande regelbundet genom köp av biljett. Den kan också erbjudas mot en avgift, via en föreskriven rättighet eller som en förmån.

Trafik där utbud, tidpunkt, pris, resmål och färdväg inte är organiserat och utannonserat i förväg mot allmänheten eller regelbundet tillgängligt inryms således inte i definitionen. Den trafiken har då bestämts av resenärerna eller trafikutövaren vid varje enskilt tillfälle. Exempel på sådan trafik som inte ingått i definitionen är abonnerade bussar för givna ändamål, privat samåkning och taxiresor.² Dessutom kan anrops- och efterfrågestyrd trafik eller skraddarsydd trafik för vissa ändamål vara kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065), även om den varken är linjetrafik eller beställningstrafik enligt yrkestrafiklagen (2012:210).

I Sverige är ansvaret för den av samhället organiserade regionala kollektivtrafiken uppdelat på 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Myndigheternas uppdrag är bland annat att upprätta trafikförsörjningsprogram som beskriver all trafik i länet samt att definiera och besluta om vilken trafik som ska utgöra trafik under allmän trafikplikt och ansvara för att den erbjuds. Med *trafik under allmän trafikplikt* avses samhällsorganiserad kollektivtrafik, såväl den offentligt upphandlade som den trafik som sker i RKM:s egen regi. Utöver den samhällsorganiserade trafiken utförs kollektivtrafik – enligt kollektivtrafiklagens definition – även på kommersiell basis. Kommersiella kollektivtrafikoperatörer bedriver förutom regional trafik också interregional tåg- och busstrafik.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, artikel 2a.

² www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kollektivtrafik/, Besökt 2020-01-15.

I och med ett ökat intresse för delningsekonomi och utvecklingen av mobilitetstjänster, bland annat till följd av digitalisering, har en bredare definition av kollektivtrafik blivit allt mer spridd. Den inbegriper även trafik med delade fordon som till exempel taxi, bilpooler och mikromobilitetstjänster. Denna senare definition har den internationella branschorganisationen för kollektivtrafik (UITP) antagit. Utredningen menar också att det är kollektivtrafik i bred bemärkelse som på allvar kan konkurrera med privatbilismen.

På frågan om vilka trafikslag som inryms i begreppet kollektivtrafik menar många att flyget också ingår. Flyget är en form av masstransport, som dessutom i vissa fall är offentligt subventionerad. Men sett utifrån lagen (2010:1065) om kollektivtrafik inkluderas inte flyget. Utredningen utgår från befintlig lagstiftning för kollektivtrafik och inkluderar därför trafik som sker med delade fordon på väg, räls och viss typ av sjöfart, men inte luftfart.

Figur 2.2 Vad är kollektivtrafik?



2.2.2 Syftet med ett nationellt biljettsystem

Vår tolkning av utredningens direktiv är att det övergripande syftet med ett nationellt biljettsystem ska vara att bidra till att minska persontransporternas klimatpåverkan. Det ska ske genom en överflyttning av privatbilism till klimatsmart kollektivtrafik. Ett biljettsystem ska också möjliggöra framtida expansioner och tillägg av moduler, till exempel för internationella köp av biljetter.

Den kollektivtrafik som frågeställningarna i direktivet berör är kollektivtrafik som bedrivs genom RKM, interregional tåg- och busstrafik samt mobilitet som en tjänst, dvs. erbjudanden till resenärer som innebär tillgång till olika transporttjänster.

Nedan följer några preciseringar kring hur vi har tolkat vårt uppdrag när det gäller att

- möjliggöra överflyttning till klimatsmart kollektivtrafik,
- skapa nytta för resenären med funktioner i systemet,
- säkerställa en nationell infrastruktur för biljettsystem för framtidens kollektivtrafik,
- harmonisera resevillkor, samt att
- skapa en konkurrensneutral försäljningsplattform med lika villkor för olika aktörer.

2.2.3 Möjliggöra överflyttning till klimatsmart kollektivtrafik

Utgångspunkten för utredningen är att dess förslag ska verka för en överflyttning till kollektivtrafik. I utredningens direktiv anger följande om syftet.

Det övergripande syftet bakom utredarens uppdrag är att förenkla kollektivt resande för att möjliggöra överflyttning av resor till kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige är ett medel för att nå syftet.

Detta har utredningen tolkat som att syftet med ett nationellt biljettsystem och utredningens förslag är att långsiktigt bidra till en överflyttning från privatbilism till klimatsmart kollektivtrafik. Vidare ska utredningen utgå från de transportpolitiska målen. Direktivet anger följande utgångspunkt.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Riksdagen har vidare beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att nå målet behöver en större andel av persontransporterna utföras med energieffektiva trafikslag. Det bör bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafik och transportslag på ett sömlöst sätt. Det innebär att det behöver vara enkelt att söka och köpa biljetter på ett lättillgängligt sätt.

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige har i sig en begränsad klimatnytta, men kan tillsammans med andra åtgärder bidra till en överflyttning av persontrafik till klimatsmarta lösningar. Det gäller under förutsättning att:

- ett nationellt biljettsystem gör kollektivtrafiken mer tillgänglig för resenärer, samt att
- kollektivtrafiken bedriver klimatsmart trafik.

Mot bakgrund av detta är utredningens förslag avvägda utifrån deras resenärs- och klimatnyttor.

2.2.4 Skapa nyttor för resenären med funktioner i biljettsystemet

Direktivet anger också att det nationella biljettsystemet ska förenkla för resenärer och nämner följande nyttor.

Regeringen bedömer att det är av särskild vikt att förenkla för sällanresenärer att köpa biljett i kollektivtrafiken. Sällanresenären kan vara en van vardagsresenär som har ett annat resmål eller en annan restidpunkt än vanligtvis. Antingen i den egna regionen eller i en annan region. Sällanresenären kan också vara en resenär som nästan aldrig reser kollektivt.

Vidare står det i direktivet att det om möjligt ska vara enkelt att med sin ordinarie tjänst köpa biljetter i andra delar av landet. Utredningen tolkar detta som att följande krav bör kunna ställas på det nationella biljettsystemet.

Kund på ett ställe – kund överallt

Det här kravet kan beskrivas som att resenären ska kunna resa kollektivt i hela landet med sitt färdbevis från en regional kollektivtrafikmyndighet. Det innebär att det nationella biljettsystemet ska se till att kollektivtrafikresenärer ska kunna resa kollektivt i främmande län utan att behöva bekanta sig med det lokala biljettsystemet. Ett jämförande exempel är att en mobiltelefonabbonent med sitt abonnemang alltid kan utgå från att mobilen fungerar och i efterskott får betala för sina samtal utomlands.

Kund på ett ställe – med tillgång till produkter giltiga i hela landet

Med det här kravet på ett biljettsystem kan resenären i sitt hemlän köpa en biljett som är giltig i hela landet. Då behöver resenären inte heller i det här fallet känna till lokala affärsregler och biljettsystem, dvs. som en mobilabbonent som har ett abonnemang som till exempel inkluderar hela Europa.

Inte kund i dag – lätt att bli

Det ska vara enkelt för resenärer att resa kollektivt. Trösklarna för att bli kund behöver sänkas. Erbjudandet om kollektivtrafik måste vara attraktivt och biljettköp ska kunna ske utan förkunskaper.

Resor över länsgräns

Regioner har ofta länsöverskridande biljettsamarbeten för pendlarstråk, där många resenärer frekvent reser över länsgränser. Resenärer som rör sig mellan län har ofta inte samma tillgång till erbjudanden inom kollektivtrafiken i andra län som i sitt hemlän.

Reser långt – vill komma ända fram

En bokad fjärrresa med tåg, buss, färja eller flyg ska kunna kompletteras i bägge ändar med annan trafik så att resenären kommer ända fram på ett smidigt sätt.

Utöver dessa resenärsnyttor ska utredningen analysera vad som krävs för att en nationell åtkomstpunkt och dess datamängder ska finnas tillgänglig för tredjepartsförsäljning. Utredningen ska också göra en bedömning av behovet av ytterligare offentliga och privata insatser för att mobilitetstjänster ska kunna utvecklas. För att kunna flytta över resande från privatbilismen till kollektivtrafik anser utredningen att kollektivtrafiken behöver utvecklas med fler transportslag – som delade fordon – och kompletteras med fler typer av mobilitetserbudanden gentemot resenärer. Därför har vår utgångspunkt varit att lämna förslag som gör denna utveckling möjlig. Förhoppningen är att förslagen ska främja utvecklingen av attraktiva mobilitetserbudanden till resenärer.

2.2.5 Vad är det för system som ska utredas?

Utredningens direktiv fokuserar på ett biljettsystem, men delar av direktivet syftar också på andra system som bokningssystem, betal-system och försäljningssystem. Förutom dessa finns andra system relaterade till biljetter som distributionssystem, avräkningssystem med flera. Här följer en kort begreppsförklaring och efter det en beskrivning av hur utredningen tolkar sitt uppdrag.

Biljettsystem

Ett *biljettsystem* tillverkar en unik biljett som har olika egenskaper. Ett biljettsystem kan tillverka ett oändligt antal biljetter, eftersom det inte är kopplat till begränsningar i utbudet.

Bokningssystem

Ett *bokningssystem* lagerför ett begränsat antal biljetter för respektive avgång. Detta medför dels att biljetterna kan ta slut till en specifik avgång, dels att priset kan ändras i relation till efterfrågan.

Betalsystem

Ett *betalsystem* anger det sätt som köpare använder för att betala för biljettprodukter, till exempel för biljetter. Ett betalsystem kan innehålla olika betalningsmedel och håller reda på att rätt betalningsmedel belastas i relation till de produkter som levereras.

Försäljningssystem

Ett *försäljningssystem* kan stå i kontakt med både biljettsystem och bokningssystem för att leverera olika produkter till kunderna. Ett försäljningssystem behöver även en kontakt till ett betalsystem för att kunna hantera den ekonomiska transaktionen vid försäljning. Ett försäljningssystem är alltid även kopplat till ett kundgränssnitt som antingen kan vara direkt i form av exempelvis en mobilapplikation (en app), en webbsida, en automat eller indirekt genom till exempel telefon och manuell betjäning.

Distributionssystem

Ett *distributionssystem* är kopplat till ett bokningssystem för distribution av biljetter. Ett distributionssystem kan bestå av en mängd avtal med olika säljande parter, till exempel resebyråer som använder sig av samma bokningssystem.

Viseringssystem

Ett *viseringssystem* är en utrustning som kan läsa biljetten och/eller en identifikator för att dels verifiera till resenären att denne kan resa, dels meddela biljettsystemet att nu kan biljetten makuleras eftersom den har använts.

Avräkningssystem

Ett *avräkningssystem* är ett system som håller reda på att rätt parter får rätt ersättning för sina produkter. I ett nätverk med många säljande parter och många producenter där alla kan sälja allt kan inte

alla ha bilaterala överenskommelser. Det behövs därför en nod som sköter avräkningen (clearingen) med hjälp av ett avräkningssystem.

Vilket system syftar då utredningens direktiv på? Där nämns oftast ordet biljettsystem, men vid en djupare analys av direktivet och de funktioner som efterfrågas, berörs alla nämnda system men i olika utsträckning.

Utredningen ska enligt direktivet utgå ifrån det arbete som redan är gjort i branschen och i möjligaste mån använda sig av de standarder som redan är framtagna. Utredningens direktiv anger följande restriktioner.

Avsikten är inte heller att utredaren ska föreslå en ny teknisk eller fysisk lösning. Ett nationellt biljettsystem bör utgå från befintliga standarder samt i möjligaste mån befintliga system som binds samman av ett övergripande, användarvänligt gränssnitt. Gränssnittet får inte innebära att framtida expansioner och tillägg av moduler, till exempel för internationella köp av biljetter, försvåras.

För att skapa ett biljettsystem med de funktionaliteter som saknas för att uppnå effekten av ett nationellt system, fokuserar vi därför på att komplettera dagens befintliga biljett- och bokningssystem. Det innebär ett behov av vissa kompletterande tekniska lösningar och framförallt beslut om vilka standarder som ska användas.

2.2.6 Harmonisera resevillkor

Ett gemensamt och nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik kan underlätta de biljettsamarbeten som krävs för att resa kollektivt utanför hemlandet. För resenären underlättar det köpet av biljetter och för operatören valideringen av biljetter och fördelning av biljettintäkter.

För att underlätta köpet för resenären behövs tydliga biljett-erbjudanden. Det ställer krav på att utställare av biljetter använder harmoniserade affärs- och resevillkor, i vart fall för de biljettprodukter som riktas till resenärer som vill resa länsgränsöverskridande eller i andra län än hemlandet. Resevillkoren som följer med en biljett består dels av taxeregler (dvs. prissättning), dels av affärsregler. Med affärsregler menas till exempel hur lång tid biljetter räcker, i vilka zoner de gäller, vilka olika passagerarkategorier (såsom vuxen, senior och ungdom) som finns och vad som definierar dessa

kategorier. Utredningen har enligt direktiven begränsade möjligheter att föreslå en harmonisering eller standardisering av affärsregler.

Utredaren kan även föreslå standardisering eller harmonisering av vissa resevillkor, medan frågor som ligger inom det kommunala självstyret såsom reglering av affärsregler, biljettprodukter, prissättning eller subventioneringsgrad inte ingår i uppdraget.

Utredningen anser att en viss harmonisering av resevillkor mellan olika RKM är nödvändig för att de ska kunna erbjuda resenärer nationellt gångbara resor. Det är nödvändigt för att ett nationellt biljettsystem ska kunna ge avsedd nytta. Utredningen har begränsad möjlighet att ge förslag om resevillkor, men har fört dialog med representanter för branschen om behovet av harmonisering av affärsvillkor eftersom det är en förutsättning för att tydliga kunderbjudanden ska kunna presenteras för resenärer genom det nationella biljettsystemet. Vi återkommer till affärsreglering i kapitel 5 och 8.

2.2.7 Skapa en konkurrensneutral plattform med lika villkor mellan olika aktörer

Utredningens direktiv beskriver ett tänkt nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Systemet ska binda samman befintliga system och erbjuda reseinformation och försäljning av biljetter via en plattform, dvs. ett kundgränssnitt. Systemet ska skapa förutsättningar för konkurrens på lika villkor mellan aktörer. Kravet beskrivs på följande sätt i direktivet.

Utredningen ska föreslå insatser och en tidsplan för införandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet som skapar förutsättningar för konkurrens på lika villkor mellan olika aktörer,

Finansieringsmodellen bör också vara konkurrensneutral och icke-diskriminerande och utgöra en kostnadseffektiv kanal för reseutbud och för försäljning av biljetter.

Finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutral och icke-diskriminerande och möjliggöra för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra en kostnadseffektiv kanal för information om reseutbud och försäljning av biljetter.

Marknadssituationen i Sverige för försäljningskanaler av fjärrtågsbiljetter har skapat särskilda förväntningar på utredningen när det gäller kraven på konkurrensneutralitet. Vi kommer att redogöra för den problematik som särskilt aktualiserat frågan om konkurrensneutrala system och kundgränssnitt och vi lämnar också förslag om hur frågan kan regleras.

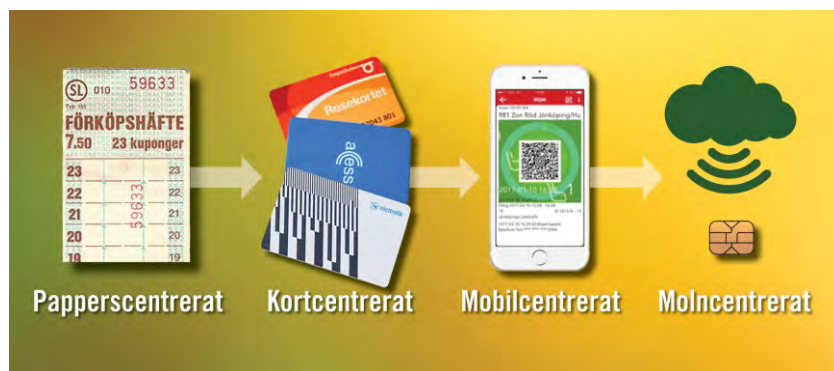
2.3 Några reflektioner kring utredningens uppdrag

Sverige är inte det enda land som vill skapa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Flera länder, till exempel Norge, Finland, Nederländerna och Schweiz, har samma önskan och utgångspunkten är viljan att skapa en massiv överflyttning till ett modernt mobilitetsystem med en kärna av kollektivtrafik. Några har ett system på plats, medan andra just nu arbetar med att bygga upp det – alla med olika grundförutsättningar (se vidare kapitel 6).

Eftersom ansvaret för kollektivtrafiken i Sverige är uppdelat på 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter, har också biljettsystemen historiskt varit regionala. Utöver dessa system finns det statliga järnvägsbolaget SJAB (SJ) och andra trafikoperatörer med egna biljettsystem.

Frågan om behovet av ett biljett- och betalssystem för kollektivtrafik har återkommande lyfts i utredningar och rapporter sedan slutet av 1970-talet (se vidare kapitel 3). Ansvaret överlämnades för snart tio år sedan till kollektivtrafikbranschen som sedan dess har tagit viktiga steg mot en harmonisering av sina biljettsystem. Genom branschens så kallade Biljett- och betalstandard (se vidare kapitel 5) finns nu goda förutsättningar för ett nationellt biljettsystem, men ännu finns inget sådant system på plats.

Figur 2.3 Kollektivtrafikbiljettens utveckling över tid



Utmaningarna är såväl politiska som tekniska. Utredningen är ödmjuk inför sitt uppdrag, men ser att tiden nu är mogen för att Sverige ska kunna skapa infrastrukturen för ett nationellt biljettsystem. Regeringen vill att Sverige ska vara en permanent världsutställningen för ny teknik. Förhoppningen är att utredningen ska kunna bidra till att Sverige blir ett föredöme när det gäller att erbjuda kollektivtrafikresenärer enkla biljettlösningar som främjar mobilitetstjänster i hela landet.

Utredningen föreslår en lösning som ska vara förenlig med nästa steg i branschens utveckling av biljettsystemen. Det gäller dels för att implementeringen ska vara naturlig att prioritera inom branschen. Det gäller också för att systemet ska möta de krav som dagens och framtidens resenärer har på kollektivt resande oavsett färdmedel och operatör. För att så många operatörer som möjligt ska kunna delta behöver systemet bygga på standarder, det vill säga fördefinierade gränssnitt eller tekniska lösningar.

2.3.1 Klimatomställningen kräver ett nytt beteende

Livsförutsättningarna på jorden kommer att förändras och försvåras radikalt, om mänskligheten inte förmår att inom några år avsevärt minska utsläppen av växthusgaser. I Sverige står transportsektorn för en tredjedel av utsläppen. Det är ännu långt kvar till att nå Sveriges mål om att minska utsläppen från transportsektorn med

minst 70 procent från 2010 till senast 2030. När halva tiden har gått har utsläppen minskat med mindre än hälften av den målsättningen.

Transportsektorn behöver därför öka takten på omställningen till att bli klimatsmart. Naturvårdsverket bedömer att målet för sektorn kan nås med en kombination av åtgärder inom områdena transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon samt ökad andel förnybara bränslen. Ansvaret vilar därför tungt på alla berörda, när myndigheten konstaterar att det i övriga sektorer finns små möjligheter till ytterligare utsläppsminskningar fram till 2030.

Vilken roll kan kollektivtrafiken spela i omställningen till mer klimatsmarta transporter? Det är mer resurseffektivt att resa tillsammans än att resa ensam. Bränsleförbrukningen blir mer effektiv, liksom utnyttjandet av fordonen som är energikrävande att producera. De drivmedel som används i dag inom kollektivtrafiken är i stor utsträckning klimatsmarta. Den spårbundna trafiken drivs oftast av el och bussarna drivs oftast av biogas eller biodiesel.

Även om allt fler privata bilar i framtiden kommer att drivas med el, kommer vi att behöva hushålla med energi. Det blir svårt att motivera produktionen av en bil som i genomsnitt står still minst 95 procent av tiden, vilket dagens privatägda bilar gör. Genomsnittlig livslängd för en svensk bil är i dag 17 år. Att köpa en elbil kommer fortsatt vara en dyrbar privatinvestering fram till dess att det uppstår en tillräckligt omfattande andrahandsmarknad, vilket sannolikt kommer dröja ett antal år. För att Sverige till 2030 ska ha minskat sina koldioxidutsläpp med 70 procent krävs utöver nya fordon även omfattande beteendeförändringar. För att skapa klimatsmarta persontransporter har kollektivtrafiken en viktig roll att spela. Att minska behovet av privatbilar är därför angeläget. Förhoppningen är att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik ska effektivisera persontransporterna och sänka trösklarna så att fler väljer att resa tillsammans.

Kollektivtrafiken är transporteffektiv om den används på rätt sätt, men det finns bussar i Sverige som färdas med alltför få passagerare. Det är knappast hållbart. Kollektivtrafiken i glesbygd och utanför städerna är inte alltid transporteffektiv, men utgör trots det en viktig samhällsfunktion som snarare behöver utvecklas än avvecklas. Mindre fordon, mer anropsstyrd trafik, delade fordon och utvecklad kapacitetsplanering utifrån data om resmönster har potential att göra all kollektivtrafik klimatsmart. Några regioner i Sverige har genom

att använda mindre fordon och mer anropstyrd trafik minskat klimatpåverkan och ökat kundnöjdheten. Det finns också ideella initiativ, som genomför samåkning där det saknas kollektivtrafik.

På sikt väntar en framtid med helt automatiserade fordon, sannolikt med en annan ägarstruktur, där nyttjandet bygger på abonnemang och delningstjänster snarare än privat ägande. Utredningen vill med sina förslag skapa en infrastruktur för mobilitetstjänster som förenklar för operatörer att erbjuda resenärer attraktiva mobilitetstjänster.

Vilken klimatnytta ett nationellt biljettsystem bidrar till är svårt att värdera. Det bygger givetvis på vilken överflyttning från privatbilism som biljettsystemet förmår att skapa. Utredningen ser ett nationellt biljettsystem som ett av flera medel för att sänka trösklarna till kollektivtrafiken och förenkla för mobilitetsaktörer att lättare kunna erbjuda alternativa transporttjänster i Sverige. För att ha förutsättningar att nå transportpolitikens mål, behövs en bred palett av insatser som var för sig kan ha marginell nytta. Om insatserna kompletterar varandra kan de tillsammans skapa förändring.

2.3.2 Digitaliseringens möjligheter

En trend som kännetecknar vår tid är digitaliseringen. Utvecklingen går mot att erbjuda lösningar mot konsumenten som är alltmer intuitiva. Komplexiteten ligger i bakomliggande system som konsumenten tack och lov aldrig behöver sätta sig in i. Målsättningen är att utredningens förslag ska mynna ut i lösningar så att dagens och framtidens resenärer på ett enkelt sätt får tillgång till ett brett utbud av mobilitetstjänster.

Digitaliseringen går i ett rasande tempo och det gäller för olika samhällsfunktioner att hänga med i den utvecklingen och möta alla medborgares behov. Digitaliseringen smyger sig ofta på relativt obemärkt för att sedan plötsligt vara självklar och kanske ha förändrat beteenden i grunden. Den smarta mobiltelefonen gjorde att alla fick tillgång till en extremt kraftfull handenhet med en relativt stor skärm, som har skapat oanade möjligheter för allehanda tjänster. Dessa tjänster i mobiltelefonerna genererar konstant enorma datamängder.

I utredningen ser vi att Sverige måste förhålla sig till den här förändringen på ett par sätt. Vi måste på allvar börja tala om digital infrastruktur, vilka krav den ställer och hur den bör regleras. Det gäller bland annat hemvisten av data, tillgången till data och säkerheten kring data. Transportsektorn kommer inom en nära framtid att först producera stora datamängder för att sedan bli beroende av tillgången till de egengenererade data.

Omställningen till hållbara transporter kräver omfattande beteendeförändringar på kort tid. För att klara det menar utredningen att innovationer inom transportområdet är avgörande, det gäller för såväl fordons som utvecklingen av nya mobilitetstjänster. Därför resonerar vi i utredningen om hur tillgången till data för tredjepartsförsäljning kan regleras så att den blir den bästa möjliga. EU kommissionen är inne på samma linje och förväntar sig att all offentlig verksamhet arbetar i den riktningen.

Vi måste också förhålla oss till att kollektivtrafiken, som organisatoriskt är uppdelad på många myndigheter och företag, kommer att få allt svårare att hänga med i den digitala utvecklingen eftersom utvecklingen sker så snabbt. Historiskt sett har utvecklingen av biljettsystem alltid skett regionalt, för att sedan pusslas ihop interregionalt och nationellt. Då upplevs den nationella aspekten ofta som kostnadsdrivande, apart och lågt prioriterad. I utredningen har vi försökt att utveckla förslag som är framåtinriktade, strukturella och kostnadseffektiva. Vi tror att det är viktiga förutsättningar för att kollektivtrafikbranschen ska vilja och kunna prioritera implementeringen av det nationella biljettsystemet.

Digitaliseringen och all data som genereras av och kring oss för med sig att tjänster kan individualiseras. Samhället går från tjänster som ska tillgodose behov hos en bred publik, till individuella tjänster som är unikt anpassade för var och en. I dag lever alla i sin egen digitala informationsbubbla. Ingen bubbla är den andra lik trots att de är producerade med samma grundtjänster som serverar hundratal miljoner människor.

Opinionen svänger också förvånansvärt snabbt från en grundsyn om att det är integritetskränkande till att det verkar vara ganska bra att var och en får en tjänst som är individuellt anpassad. Det är farligt att generalisera och utan tvivel går åsikterna isär om vad som är bra eller dåligt. Poängen är att denna utveckling har accepterats så snabbt, bara på några år under en tid då tekniken utvecklats ännu

snabbare. I utredningen tar vi fasta på utvecklingen av individualiserade digitala tjänster. För att kollektivtrafikens erbjudande ska vara relevanta föreslår vi ett nationellt biljettsystem som tillvaratar nya tekniska möjligheter. Samtidigt måste branschen hantera integritet och cybersäkerhet på ett betryggande sätt.

Begreppet biljett, som förklaras i kapitel 5.2, kommer sannolikt snart att ändra karaktär. Rätten att resa blir mer kopplad till ett personligt erbjudande än till en biljettprodukt som är generisk för alla. Utredningen har som uppdrag att föreslå ett biljettsystem, det vill säga, ett system som hanterar biljetter, eller det som verifierar rätten att resa. Hur resenären har erhållit rätten att resa och vilka produkterbjudanden som resenären kan välja bland är helt upp till marknaden att bestämma. I förslagen om det nationella biljettsystemet försöker vi att så lite som möjligt begränsa oss till den historiska strukturen och i stället bejaka kommande strukturer. Samtidigt vill vi, i enlighet med direktivet, ta tillvara de investeringar som redan är gjorda och bygga vidare på standarder som redan finns.

Mobiltelefonin har utvecklats till ett fantastiskt hjälpmedel. Utvecklingen tog fart i slutet på 1990-talet och har fortsatt efter det. Som konsumenter tar vi det numera som självklart att telefonen alltid ska fungera var vi än är. Bakom skärmen och användarens avtal med sin teleoperatör finns en struktur av standarder, avräkning och avtal inom telekombranschen.

Vi vill genom det nationella biljettsystemet göra det lika enkelt att resa kollektivt i hela landet som det är att ringa utomlands. Vi har därför hämtat mycket inspiration från den världen. Utredningen är däremot som sagt begränsad till att föreslå ett biljettsystem som är enkelt att använda. Det är sedan kollektivtrafikbranschen som bär ansvaret att erbjuda resenärerna attraktiva biljettprodukter.

2.3.3 Resenären i fokus

Bussförare är sedan många år en viktig yrkesgrupp i samhället. Bussförarnas uppdrag har gått från att köra buss, till att köra resenärer. Motsvarande förändring i riktning mot ökat resenärsfokus finns inom hela kollektivtrafikbranschen.

Utvecklingen av hur trafikföretagens personal ska bemöta sina resenärer är en följd av att kollektivtrafikbranschen, liksom många

andra verksamheter, under 2000-talet har blivit alltmer kundorienterade. Utvecklingen har till stora delar förstärkts av att olika branscher har av- eller omreglerats i syfte att skapa mer konkurrens. I konkurrensens tecken har många av de nya företagen valt att fokusera på kundupplevelsen för att därmed få fler och mer nöjda kunder. De tidigare monopolinstitutionerna var inte alltid de första att förändra denna kultur. Det var många gånger de som utmanade den rådande ordningen som gjorde skillnad.

Inom kollektivtrafiken har motsvarande utveckling skett. Då järnvägen började avregleras vid millennieskiftet och Tågkompaniet vann den första stora upphandlingen om kommersiell järnvägstrafik, fokuserade bolaget mycket på kundupplevelsen. Det gällde även Arlanda Express och andra privata tågoperatörer. Hela branschen tog därmed ett rejält kliv framåt i riktningen mot att utgå från ett resenärsperspektiv i stället för ett produktionsperspektiv.

Länstrafikbolagen var de som upphandlade trafik och därmed var ett led mellan varumärket som resenären upplevde och företaget som levererade servicen. De började också värdesätta kvalitet och ställa krav på kundbemötande. Operatörerna som levererar trafiken åt länstrafikbolagen, sedermera RKM, började klassificera föraryrket som ett serviceyrke.

Under denna utveckling har biljettsystemen för kollektivtrafiken gått i otakt. Biljettsystemen har i kundhänseende legat ett steg efter branschens utveckling generellt. Under resekortens tid som baserades på smarta kort var tekniken sprungen ur ett produktionsperspektiv med snabbhet i visering, frånvaro av kontanter och automatisk resenårsredovisning som ledstjärnor. Konsumenten eller resenären lämnades därefter utan information om resan. De smarta mobiltelefonerna har givit RKM möjlighet att informera resenärerna på ett helt annat sätt än tidigare.

En utmaning för branschen har varit att följa med i utvecklingen av resenärernas förväntningar. Konsumenterna har blivit överöst med information om många olika tjänster. Nu finns det så mycket information att det kan vara svårt för resenärerna att hitta det som verkligen är relevant. Kollektivtrafikbranschen har levererat ett stort antal mobilapplikationer, men ofta med funktionaliteter som konsumenterna redan förväntar sig baserat på erfarenheter från andra applikationer.

När ett stort internationellt digitalt plattformsföretag som organiserade taxifordon lanserade sin verksamhet i Sverige 2013 kunde de visa alla sina taxifordon i realtid på mobilskärmen. Många resenärer undrade då varför RKM inte kunde visa positionen för sina fordon. I dag är det fortfarande många RKM som inte visar fordonspositioner för resenärerna.

Den smarta mobiltelefonen gjorde att kollektivtrafikbranschen blev övertygad om att nästa generation av biljettsystem skulle bli mobilcentrerad. Medlet för att förverkliga det var genom mobilapplikationer, där resenärernas informationsbehov, köpgränssnitt och biljetter skulle samsas. Som biljetthållare och köpkanal har mobilapplikationer en del nackdelar, men som informationskanal är den oöverträffad. Om det behöver vara en applikation för varje trafikföretag och RKM är en annan fråga.

2.3.4 Framtidens mobilitet

Framtidens mobilitet anses av många karaktäriseras av att människor i mindre utsträckning äger egen bil och i större utsträckning reser tillsammans och/eller använder tjänster med delade fordon. För att underlätta för resenären spås mobilitet som en tjänst i framtiden bli sättet på vilket vi köper tillgången till transporttjänster. Genom dessa kan resenären köpa tillgång till enstaka tjänster eller abonnera på tillgång till olika transportlösningar, beroende på behov. Tanken är att tjänsterna ska inkludera olika trafikoperatörers utbud som tillsammans tillgodoser resenärens hela transporterbehov, från dörr till dörr – alla dagar i veckan, vilket gör den privata bilen överflödig.

Eftersom mobilitet som en tjänst innebär att fordonen används mer effektivt anses det också minska klimatpåverkan. Det kan innebära att resenärer reser ihop i fordon eller att fordon delas sekventiellt genom delningstjänster.

Användande av kollektivtrafik har ökat markant de senaste tio åren. Kvaliteten och omfattningen på kollektivtrafiken har också ökat, men ännu är den typ av trafik som erbjuds, det vill säga linjelagd och tidtabelsstyrd buss, tåg, båt, tunnelbana och spårvagn, i stort sett samma som under andra halvan av 1900-talet. Digitaliseringens möjlighet att utifrån resenärers specifika behov koppla samman ett stort utbud av transporttjänster i gemensamma erbu-

danden används ännu inte i någon större omfattning. Kommersiella delningstjänster av fordon finns främst i storstäderna och de har svårt att skapa fungerande affärsmodeller. Det är bara ett fåtal regionala kollektivtrafikmyndigheter som har inlett försöksverksamheter som innebär samarbeten med andra trafikoperatörer.

Framtidens mobilitet är alltså ännu inte här. I en undersökning av resenärers inställning till hållbart resande, som Västtrafik gjorde 2019, spådde många att kollektivtrafik och trafik med delade fordon kommer användas mer i framtiden, medan resandet med privata bilar kommer att minska. Däremot var det inte lika många som trodde att de själva kommer att resa mindre med privata bilar i framtiden.

Som framgår av kapitel 7 görs många pilotprojekt för att främja mobilitet som en tjänst, ofta med offentlig finansiering. Det finns många aktörer som är intresserade av att ingå i framtidens mobilitet, men än så länge råder en avvaktande hållning till konceptet både från offentliga och privata aktörer. Problemen att lösa är såväl tekniska som affärsmässiga. Utredningen vill genom att föreslå ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik, även för trafik med delade fordon, bidra till en lösning som kan avhjälpa de tekniska problemen.

De affärsmässiga problemen handlar om efterfrågan på mobilitetstjänster som inte ingår i den offentligt subventionerade kollektivtrafiken. Där har offentliga aktörer en viktig roll att spela för att underlätta för marknaden av mobilitetstjänster. Ett sätt för mobilitetstjänster att nå ut till allmänheten är som en del av offentligt upphandlad trafik. Nya tjänster kan komplettera dagens offentliga kollektivtrafikerbjudande. En företeelse som finns i ett antal länder i Europa, och inom vissa regioner i Sverige, är att det offentliga upphandlar mobilitetstjänster med mindre fordon för linjer och tider då stora bussar inte behövs. Genom anropsstyrd trafik finns också möjlighet att öka resenärnyttan då transporterna i större utsträckning kan möta resenärernas behov av transporter från dörr till dörr. Utredningen tror att regionala kollektivtrafikmyndigheter kan spela en viktig roll i att främja nya mobilitetstjänster som komplement till dagens kollektivtrafik.

Utöver att ha ett brett utbud av transporttjänster och standarder som underlättar tekniska integrationer behövs möjlighet för tredjepartleverantörer att paketera mobilitetstjänster till resenärer. Genom att möjliggöra för seriösa tredjepartsförsäljare att sälja kollektivtrafikbiljetter och kombinera olika mobilitetserbjudanden kan en mark-

nad för mobilitetstjänster skapas. För att åstadkomma det är det centralt att ha en nationell åtkomstpunkt som tillgängliggör dels trafikantinformation, som behövs för att planera en resa. Dels biljettinformation med öppen försäljnings-API, som behövs för att sälja kollektivtrafikbiljetter eller tillgång till olika transporttjänster. Utredningen vill genom att lämna förslag som avser att öka efterfrågan om mobilitetstjänster och underlätta för tredjepartsförsäljning underlätta för konceptet mobilitet som en tjänst att utvecklas och på allvar bidra till klimatomställningen.

2.3.5 Varför behövs ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik?

Resenärerna efterfrågar i huvudsak intuitiva och prisvärda tjänster som ger nytta och trygghet. För resenären är det kollektivtrafikerbjudandena och resetjänsterna som skapar värde. Biljetten är mindre relevant för resenären, bara det finns lättillgänglig information om dess giltighet, det vill säga resenärens rättighet att resa. Biljetten är däremot viktig för kollektivtrafikföretagen, för deras intäktssäkring och statistik.

Nyttan av ett nationellt biljettsystem handlar huvudsakligen om två frågor. Vilka kollektivtrafikerbjudanden är det som *lättare* kommer resenärer till del genom ett nationellt biljettsystem – jämfört genom de fragmenterande system som finns? Vad kostar det branschen att *inte* ha ett gemensamt nationellt biljettsystem?

Utan ett nationellt biljettsystemtänk är branschen tvungen att utveckla mängder av små regionala biljettsystem. Den suboptimeringen som pågått i årtionden har kostat hundratals miljoner kronor, utan att generera extra resenärsnytta. Genom ett nationellt biljettsystem baserat på standarder och några centrala funktioner kan kollektivtrafikföretag dra nytta av minskad regional administration och ökad interoperabilitet mellan olika kollektivtrafikföretags biljettsystem, vilket gör att de inte behöver lägga ner stora summor på regionala anpassningar för olika samarbeten.

För resenären kan den ökade samordningen leda till nya kollektivtrafikerbjudanden. Det kan dels handla om nya regionala tjänstererbjudanden eftersom det nationella biljettsystemet är öppet för olika typer av kollektivtrafikföretag och delningstjänster, vilket underlättar samarbeten dem emellan, dels tjänstererbjudanden som

täcker hela landet eftersom systemet är nationellt och underlättar sammankoppling av kollektivtrafikföretag i hela Sverige. Genom ökat tillgång till trafikantinformation och biljettinformation kan också nya resetjänster utvecklas. Därmed har det nationella biljettsystemet potential att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv.

2.4 Arbetsformer och betänkandets disposition

Frågan om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik engagerar och det är många intressenter som har stora förväntningar, men också vissa farhågor kopplade till systemet. Därför har utredningen vid ett 20-tal tillfällen haft enskilda möten med olika intressenter och fört en dialog om utformningen av ett biljettsystem.

En omfattande enkät har skickats ut till RKM, trafikoperatörer inom kollektivtrafiken, andra tjänsteföretag inom mobilitetsområdet samt intresseorganisationer. Synpunkter från nuvarande och presumtiva kollektivtrafikresenärer har hämtats in genom dialog med företrädare för konsumentorganisationer, en enkät och befintliga studier som belyser konsumentperspektivet inom kollektivtrafiken.

Vi har också inhämtat kunskap om hur biljettsystem fungerar i andra länder genom diskussioner med personer med goda insikter i de olika systemen. Utredningen har fokuserat på länder som ligger nära Sverige, där uppbyggnaden av kollektivtrafiken har likheter med den svenska. Vi tror att dessa system är de mest relevanta som inspiration till en svensk motsvarighet. Vi har också tagit del av information om hur globala plattformsaktörer resonerar och planerar för erbjudanden som rör mobilitetstjänster.

I november 2019 deltog utredningen vid två workshopar arrangerade av Samtrafiken respektive Trafikverket. Vid den första deltog regionala kollektivtrafikmyndigheter och större kollektivtrafikoperatörer. Till den andra var intressenter i projektet Mobilitet som en tjänst inbjudna. Vi har också haft löpande kontakt med Trafikverkets ansvariga för myndighetens regeringsuppdrag om att utveckla en nationell åtkomstpunkt för mobilitet som en tjänst.

Vid båda dessa arrangemang diskuterades olika utformningar av ett nationellt biljettsystem. I december 2019 arrangerade dessutom

utredningen en öppen hearing med två perspektiv – ett resenärsperspektiv och ett tekniskt perspektiv. Vi har också haft dialog med myndigheter med beröringspunkter till utredningens arbete.

Till utredningen förordnades sju experter och två sakkunniga. Ledamöterna i expertgruppen har bidragit med värdefull kunskap till utredningen genom aktiv medverkan vid utredningens fyra expertgruppsmöten och genom att bidra med hemuppgifter däremellan.

För oss i utredningen har det funnits en rad utmanande frågor. En sådan är på vilket sätt befintliga biljettsystem kan bindas ihop så effektivt som möjligt. Andra frågor är vad som krävs för att möta framtida krav på ett biljettsystem och vilka ekonomiska och andra konsekvenser utredningens förslag får. En huvudfråga har som tidigare också nämnts varit vad som skapar största klimat- och resenärsnytta. För att besvara en del av dessa frågor har vi tagit hjälp av konsulter. Vi tror att det finns ett värde i att låta externa experter analysera utredningens resonemang och förslag. IT-specialister har undersökt tekniska förutsättningar och konsekvensutredningen av våra förslag har genomförts av ett externt konsultföretag med omfattande erfarenhet av liknande utredningar.

2.4.1 Några uttryck och begrepp

För att variera språket används uttrycket *utredningen* och *vi* för att benämna tankar eller ståndpunkter från utredaren och dennes kansli.

Ett annat begrepp som är ofta förekommande i utredningen är *kollektivtrafikföretag*. Med kollektivtrafikföretag menas de företag som bedriver kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagens bestämmelser, vilket inkluderar regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Uttrycket *produkter* används i utredningen för att benämna biljetter. Biljetter är färdbevis som ger rätt att nyttja persontransporttjänster.

2.4.2 Betänkandets disposition

Betänkandet inleds i kapitel 1 med våra författningsförslag. Därefter kommer denna introduktion till uppdraget och beskrivning av utredningens arbete (kapitel 2). I kapitel 3 gör vi en historisk tillbakablick över de legala förändringar som skett gällande kollek-

tivtrafiken och på de initiativ om ett nationellt biljettsystem som har förekommit genom åren samt hur dessa initiativ har tagits emot och hanterats. I kapitel 4 beskriver vi några förutsättningar för att nationellt biljettsystem – Hur ser nuvarande och presumtiva resenärer i kollektivtrafiken på behov och hinder för enkelt resande? Hur ser marknaden för kollektivtrafik ut? Vad är de transportpolitiska målen och hur långt är det till måluppfyllelse? Vilka lagar och regler finns för utredningen att beakta?

Kapitel 5 beskriver det utvecklingsarbete inom biljettområdet som kollektivtrafikbranschen bedriver och vilka samarbeten som finns. I kapitel 6 gör vi en internationell utblick och beskriver biljettsystemen i bland annat Norge, Finland, Danmark, Schweiz och Nederländerna. Initiativ på biljettområdet inom EU beskrivs också. I kapitel 7 belyser vi särskilt konceptet om mobilitet som en tjänst och analyserar utvecklingsmöjligheterna inom detta område.

I kapitel 8 går vi igenom olika handlingsalternativ för att inrätta ett nationellt biljettsystem och landar i ett antal förslag. Förslagen handlar om allt från vilken trafik som bör ingå, hur finansieringsmodellen kan utformas och hur öppen tjänsteinnovation kan främjas, till hur organisatoriska och tekniska lösningar bör utformas. Kapitel 9 innehåller förslag om genomförande samt en sammanställning av förslagens konsekvenser. Kapitel 10 slutligen omfattar kommentarer till våra författningsförslag.

3 Kollektivtrafikens utveckling – från samhällsservice till konsumentperspektiv och klimathänsyn

Avsikten med detta kapitel är att beskriva den resa med statliga utredningar, överväganden och beslut som kollektivtrafiken i allmänhet och frågan om bokning och betalning av biljetter i synnerhet har färdats från 1960-talet och framåt. Utredningen kan konstatera att samtidigt som kollektivtrafiken har spelat lite olika roll under de senaste 50 åren så har frågan om biljett- och betalsystem hela tiden varit aktuell. Ett antal utredningar och rapporter har kommenterat avsaknaden av en gemensam infrastruktur för dessa system.

Kollektivtrafiken har genomgående hanterats som ett regionalt ansvar och därför decentraliserats till regionerna. Från början var kollektivtrafiken ett medel och en förutsättning för medborgarna i allmänhet att kunna förflytta sig. När välfärdssamhället sedan byggdes ut blev den privata bilen norm och kollektivtrafiken mer av ett komplement. Det var först på 1990-talet som miljöfrågan började aktualiseras och insikten växte om att kollektivtrafiken skulle kunna bidra till mer miljöeffektiva lösningar. På 2000-talet blev också urbanisering och trängsel i centrum en drivande fråga i samhällsdebatten. Nu är det klimatfrågan som är kollektivtrafikens och denna utrednings huvuddrivkraft.

Staten har ett antal gånger lyssnat på kollektivtrafikbranschen, som lovat att hantera frågor om gemensamma informations-, biljett- och betalsystem. Samtidigt som en rad utredningar har pekat på möjligheten att skapa sådana system genom politiska beslut har ansvariga beslutsfattare uttalat att de kommer att noggrant följa

utvecklingen. Denna utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige ska ses i ljuset av denna långa utveckling.

Frågorna om statens roll och om ett biljettsystem som en del av en nationell digital infrastruktur kvarstår. Utredningen kommer att överväga om inte det digitala samhället kommer att kräva en strategi för digital infrastruktur, där ett gemensamt informations-, biljett- och betalssystem för kollektivtrafiken är en del. Detta för att Sverige ska kunna dra nytta av landets progressiva och klimatmedvetna medborgare och att vi därmed kan vara en permanent världsutställning för en digitalisering av vardagslivet som Sverige borde vara.

3.1 Avreglering och ökad konkurrens i ordnade former

3.1.1 1960- och 70-talets trafikpolitiska beslut

Under efterkrigstiden växte en stark offentlig sektor fram i flertalet industrialiserade länder och Sverige var inget undantag. Framförallt var det marknader där det hade uppstått marknadsmisslyckanden som det offentliga tog ansvar för.¹ Ett typexempel på marknader som hade haft inslag av marknadsmisslyckanden var de infrastrukturella systemen. I Sverige, liksom i de flesta europeiska länder, var transportsystemen under efterkrigstiden således statligt eller kommunalt ägda eller på annat sätt helt kontrollerade av samhället.²

Under senare delen av 1900-talet jämfördes den offentliga styrningen allt mer med marknadsorienterade synsätt. Offentlig sektor ansågs ofta vara ineffektiv i jämförelse med den privata sektorn. Att arbeta affärsmässigt genom konkurrensutsättning ansågs vara vägen för att effektivisera och få ner kostnaderna. Tillsammans med en internationalisering inom många samhällsområden bidrog nya synsätt till att en våg av avregleringar startades av tidigare offentligt styrd verksamhet. I Sverige avreglerades exempelvis de stora mark-

¹ Ett marknadsmisslyckande är en situation där den fria marknaden inte leder till ett optimalt resursutnyttjande i samhället. Marknadsmisslyckanden innebär att en marknad exempelvis får en naturlig monopolkaraktär eller har externa effekter. Det kan leda till att konkurrensen på marknaden uteblir och att tjänsterna blir svåra att värdesätta.

² Se bland annat Kaijser, Arne, *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Stockholm 1994, s. 57 ff.

naderna för infrastruktursystem som järnvägen, posten och televerket.³

När marknaderna avreglerades och konkurrensutsattes, bolagiserades många av de offentligt drivna organisationerna. Syftet med organisationerna ändrades från att som offentliga institutioner gynna alla medborgare med samhällsservice till att som bolag vara mer kapitalorienterade och drivas av affärsmässiga vinstmål.⁴ I och med 1963 års respektive 1979 års trafikpolitiska reformer skedde det en omsvängning gällande kollektivtrafiken i vårt land. Här kom den förändringen tidigare än i många andra länder.

1963 års trafikpolitiska beslut

Det mål som sattes upp i 1963 års riksdagsbeslut var att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader.⁵ Förändringen skulle ske under former som medgav företagsekonomisk effektivitet och en sund utveckling av transportmedlen. Det medel som angavs för att uppnå målet var att staten skulle utnyttja den drivfjäder för effektiva transporter som konkurrens i sunda former kunde utgöra. Det politiska beslutet var i första hand fokuserat på att skapa goda förutsättningar för en kostnadseffektiv produktion av samhällets tjänster.

Om det kunde skapas förutsättningar för konkurrens på lika villkor, borde det enligt dåvarande regering vara möjligt att uppnå en samhällsekonomiskt mer riktig trafikuppdelning genom ökad frihet på transportmarknaden. Transporterna skulle därigenom kunna ske till lägsta möjliga kostnader för samhället. En direkt följd av beslutet var en utveckling i riktning från administrativa regleringar mot en friare, mer marknadsekonomisk styrning.

En bidragande orsak till det ändrade synsättet var samhällets stigande kostnader för lokal och regional kollektivtrafik. I slutet av 1950-talet och början av 1960-talet ökade bland annat behovet av busslinjetrafik på grund av ett ändrat boendemönster med ökad arbetspendling och fler och längre serviceresor som följd. Det blev

³ Karlsson, Matilda, *Avreglering, konkurrensutsättning och ekonomisk effektivitet – offentligt eller privat? En översikt över svensk empirisk forskning*. Nationalekonomiska institutionen vid Uppsala Universitet 2005, s. 3 f.

⁴ Kaijser, Arne, s. 50 f.

⁵ Prop. 1963:191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m.m., bet. S3LU 1963:1, rskr. 1963:424.

allt vanligare att samhället bekostade den trafiken, dels genom statlig bidragsgivning, dels genom att kommunerna i större utsträckning täckte trafikföretagens underskott. Det skedde under en tidsperiod när bilen ännu inte hade blivit var mans egendom och en stor del av befolkningen var beroende av en väl fungerande busstrafik.

Som en följd av den utvecklingen ökade det kommunala inflytandet över linjetrafiken och i slutet av 1960-talet ansågs trafikförsörjningen vara en viktig och nödvändig del av samhällsservicen. Bland annat fick kommunala organ företrädesrätt till tillstånd för linjetrafik, om det innebar att trafikförsörjningen förbättrades.

Fortfarande fanns det dock enligt dåvarande regering brister i samordningen av trafiken. Den kommunala trafikplaneringen bedrevs för sig och den regionala för sig. De skilda statsbidragssystemen var inte samordnade. Genom att de ekonomiska bidragen från staten och kommunerna till bussföretagen i allmänhet var utformade i syfte att täcka underskott i rörelsen, fanns det heller inte några incitament för att effektivisera trafiken.

1979 års trafikpolitiska beslut

I 1979 års trafikpolitiska beslut angavs att det generella målet för samhällets trafikpolitik skulle vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.⁶ Med hänsyn till de varierande kraven och olikheterna mellan trafikslag och mellan skilda delar av landet, ansågs det inte möjligt att en gång för alla överätta kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning till generella standardkrav för hela landet. Det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen skulle därför tas fram genom politiska beslut på olika nivåer i samhället.

Konkurrensen och den företagsekonomiska effektiviteten tillmättes således mindre betydelse i 1979 års beslut än vad som var fallet 1963. I stället betonades de samhällsekonomiska fördelar som kunde följa av en ökad samverkan i trafiken. Enligt 1979 års beslut borde respektive trafikmedels speciella egenskaper och fördelar utnyttjas i större utsträckning genom samordning och samverkan i marknadsmässiga former mellan olika trafikmedel och trafikföretag.

⁶ Prop. 1978/79:99 om en ny trafikpolitik, bet. 1978/79: TU18, rskr. 1978/79:419.

3.1.2 Huvudmannaskapsreformen 1979

Genom ett annat riksdagsbeslut infördes lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, den så kallade huvudmannaskapslagen. Lagen innehöll bestämmelser om ansvaret och de organisatoriska grunderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Syftet med reformen var att få en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar, vilket inte ansågs möjligt utan en väl utbyggd kollektivtrafik.⁷ Fortfarande var en rationell linjetrafik med buss ett viktigt villkor för ett fungerande vardagsliv för många människor.

Ett medel för att förbättra kollektivtrafiken var att på ett mer effektivt sätt samordna samtliga tillgängliga resurser. Detta ansågs bäst kunna ske genom ett samlat offentligt ansvar för kollektivtrafiken. Behovet av samordning kan illustreras med att stadstrafiken planerades för sig, samtidigt som landsbygdstrafiken inom varje kommun planerades för sig genom ett komplicerat statsbidragssystem. Den regionala trafiken mellan kommunerna fick dessutom statligt stöd genom ett annat statsbidragssystem. Antalet bussföretag var stort – det fanns län med över 100 företag⁸ – och nästan alla hade sina egna taxe- och biljettsystem.

Till grund för regeringens förslag låg den så kallade 50-kortsutredningens betänkande om regionalt gällande trafikrabatter.⁹ Direktiven för utredningen hade som utgångspunkt att det borde införas så kallade länskort för kollektivtrafiken i alla län. Sådana kort fanns redan i Stockholms län och tillät resor med alla färdmedel över hela länet till ett enhetligt pris per månad, oberoende av reslängd.

Utredningen fann emellertid ganska snart att det inte gick att införa länskort utan att det fanns en huvudman som var ekonomiskt ansvarig för hela den lokala och regionala kollektivtrafiken i länet. I sin proposition till riksdagen betonade regeringen att inte enbart biljettpriset var en viktig faktor för kollektivtrafikens attraktivitet. Stor betydelse hade också beslut om linjenät, tidtabeller, fordonens komfort med mera. Beslut om sådana faktorer borde inte tas genom

⁷ Prop. 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional persontrafik m.m., bet. 1977/78: TU28, rskr. 1977/78:364.

⁸ Kollektivtrafikkommitténs delbetänkande, *Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2001:106 s. 15.

⁹ Betänkande av utredningen om regionalt gällande trafikrabatter, *Länkort i kollektivtrafiken*, SOU 1976:43.

statliga riktlinjer utan grundas på överväganden på lokal och regional nivå.

Huvudmännen tilldelades genom reformen bland annat bestämmanderätten över trafikutbud och pris. Ansvaret omfattade emellertid till en början bara kollektivtrafik på väg inom respektive län, det vill säga busstrafiken.¹⁰ Vidare skulle huvudmännen ta ställning till om driften skulle ske i egen regi eller av externa företag på entreprenad.

En huvudman per län

Huvudmännen fick länen som geografiskt ansvarsområde. Ett viktigt skäl var att länen sedan länge utgjorde områden för viktiga funktioner inom samhällsförvaltningen. Dessutom utgjorde flertalet län på 1970-talet funktionellt väl sammanhängande persontrafikregioner, genom att det egna länets resenärer i huvudsak reste inom länet.

Riksdagen beslöt att låta landstingen och kommunerna tillsammans utöva det gemensamma huvudmannaskapet. Det skulle då skapas möjligheter för att både de lokala och de regionala trafikintressena i länet blev tillgodosedda. Trafikförsörjningen skulle också kunna knytas till annan viktig kommunal verksamhet som skolskjuts, färdtjänst och bebyggelseplanering. Det var väsentligt att kommunen upprättade lokala trafikplaner som samordnades och verkställdes av huvudmannen.

Landstingens roll blev att från ett mer övergripande perspektiv tillgodose kravet på en god regional trafikförsörjning och att se till att hela regionen omfattades av ett enhetligt prissystem. En annan fördel med ett huvudmannaskap var att det skapades förutsättningar för ett nödvändigt ekonomiskt samband mellan standarden på trafiken och finansieringsansvaret.

Undantag när det gäller huvudmannaskapet gjordes för Stockholms och Gotlands län. Med hänsyn till den speciella kompetensen för Stockholms läns landsting beslutade riksdagen att huvudmannen i detta län oförändrat skulle vara landstinget. I Gotlands län fanns inte något landsting och det blev naturligt att kommunen blev huvudman.

¹⁰ Ännu i dag gäller samma förhållande i många andra EU-länder, där kollektivtrafik på järnväg respektive busstrafik regleras som olika verksamheter.

I övriga län blev det en uppgift för landstinget och kommunerna att gemensamt svara för den lokala och regionala kollektivtrafiken. En grundregel var att huvudmannen skulle vara ett kommunalförbund, men om landstinget och alla kommuner var överens kunde verksamheten i stället organiseras i aktiebolagsform. Innan dagens kollektivtrafiklag trädde i kraft 2012 var trafikhuvudmannen organiserad i aktiebolagsform i 17 län.¹¹

Eftersom resenärer i vissa regioner reste mycket över länsgränserna ansåg riksdagen i sitt beslut att det även var angeläget att ett interkommunalt samarbete etablerades över länsgränserna.

Rätt för huvudmännen att bedriva kollektivtrafik på väg

Efter att huvudmannaskapsreformen efter viss övergångstid hade trätt i kraft fullt ut 1983 tog riksdagen 1985 på regeringens förslag beslut om en rätt för huvudmännen att bedriva busstrafik utan linjetrafiktillstånd.¹² Det innebar bland annat att tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik skulle upphöra att gälla. Eftersom inte alla privata aktörer med linjetrafiktillstånd ville konkurrera om körningar med huvudmännen, skulle de kunna få sina tillgångar inlösta och riksdagsbeslutet medgav därför en betydande övergångstid för reformen fram till halvårsskiftet 1989.

3.1.3 1990-talets trafikpolitik

År 1988 tog riksdagen ett nytt trafikpolitiskt beslut om inriktningen av politiken inför 1990-talet och om en rad andra regeringsförslag inom transportpolitikens olika delar.¹³ Det framhölls i propositionen att trafikpolitiken stod inför fem stora uppgifter. Det gällde att

- genom omedelbara och långsiktiga åtgärder kraftigt begränsa trafikens miljöpåverkan,
- minska antalet dödade och skadade i trafiken,
- utveckla infrastrukturen för 2000-talets behov,

¹¹ Bostadsplaneringskommitténs betänkande *En ny regional planering*, SOU 2015:59 s. 149.

¹² Prop. 1984/85:168 om rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg, bet. 1984/85: TU30, rskr. 1984/85:383.

¹³ Prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, bet. 1987/88: TU20 m.fl., rskr. 1987/88:290 m.fl.

- höja effektiviteten inom såväl transportsystemet som helhet som inom de olika trafikgrenarna, samt att
- säkerställa en tillfredsställande trafikförsörjning i alla delar av landet.

Det övergripande målet för trafikpolitiken skulle vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhälls-ekonomiska kostnader. Detta mål vidareutvecklades i fem delmål, som innebar att transportsystemet skulle

- utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodosågs,
- utformas så att det bidrog till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet,
- utformas så att det motsvarade högt ställda krav på säkerhet i trafiken,
- utvecklas så att en god miljö och hushållning med naturresurser främjades, samt
- byggas upp så att det bidrog till regional balans.

Beträffande inriktningen av trafikpolitiken i stort konstaterade regeringen att konsumenterna borde ha så stor valfrihet som möjligt när det gällde att utnyttja olika trafikmedel. Effektiv konkurrens mellan trafikutövare och transportsystem skulle förenas med ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Vidare framhölls att beslut om hur transporter skulle utföras borde fattas i så decentraliserade former som möjligt. Samhället skulle dock ha ansvaret för att de trafikanläggningar som behövdes för allmänna transportbehov också utfördes.

I propositionen behandlades också principerna för trafikens kostnadsansvar, dvs. hur skatter och avgifter borde utformas inom transportsektorn. Som grundprincip föreslog regeringen att de avgifter som skulle tas ut av trafiken som ersättning för att utnyttja infrastrukturen skulle utformas så att de täckte de totala samhälls-ekonomiska kostnader som trafiken gav upphov till. Detta kostnadsansvar skulle utkrävas genom fasta och rörliga trafikavgifter. De rör-

liga avgifterna skulle motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna, bland annat kostnader för drift och underhåll av infrastruktur, olyckor och miljöpåverkan. De fasta avgifterna skulle i princip motsvara övriga samhällsekonomiska kostnader.

Miljöfrågorna gör entré

Det trafikpolitiska beslutet 1988 var första gången som miljöfrågorna togs upp som en del av ett politiskt beslut på trafik- och transportområdet. För att stimulera en utveckling av trafiken i miljövänlig riktning borde enligt regeringen alla trafikslag belastas med kostnader för den miljöpåverkan som de gav upphov till. Det ska ses mot bakgrund av det nyvaknade intresset för miljöfrågorna under 1980-talet, som ett decennium senare ledde till Miljöbalkens tillkomst 1999.¹⁴

Det betonades i propositionen att utsläppen av föroreningar från trafiken måste begränsas för att minska försurningen och för att förbättra miljön för människor. Även arbetet med att minska energi-användningen inom transportsektorn skulle fortsätta. Inriktningen borde vara att på sikt övergå till alternativa drivmedel.¹⁵

I propositionen lämnade regeringen även förslag om en framtidsinriktad järnvägspolitik. Förslagen tog sikte på att järnvägen skulle få förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. Genom en så kallad vertikal uppdelning delades dåvarande Statens Järnvägar delas upp i ett affärsverk – SJ – med ansvar för tågtrafiken, och en myndighet – Banverket – med ansvar för infrastrukturen.

Vidare skulle en så kallad vägtrafikmodell införas, vilket innebar att staten genom banverket skulle ta huvudansvaret för finansieringen av järnvägens infrastruktur och att SJ skulle betala avgifter för att utnyttja bannätet. Den nya organisationen innebar också att planeringen av investeringar i bannätet skulle ske på samhällsekonomiska grunder.

¹⁴ Miljöbalken (1998:808) är en sammanslagning av miljölagstiftning som tidigare hade varit spridd i ett 15-tal olika lagar.

¹⁵ Det fanns vid den tiden ännu inte någon politisk diskussion om klimateffekter av utsläpp av växthusgaser.

Trafikhuvudmännen får regional trafikeringsrätt

Den dåvarande indelningen av järnvägsnätet slopades och ersattes med en uppdelning i ett nät av stomjärnvägar och ett med länsjärnvägar. För persontrafiken på länsjärnvägarna föreslog regeringen att trafikhuvudmännen skulle överta trafikeringsrätten, vilket i en jämförelse med andra EU-länder var ett tidigt ställningstagande. Huvudmännen skulle samtidigt få rimliga ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet. Till förslagen på järnvägsområdet hörde också att staten även fortsättningsvis skulle köpa sådan interregional persontrafik som var regionalpolitiskt önskvärd, men som inte kunde upprätthållas på företagsekonomiska grunder.

Regeringen framhöll att utbudet av kollektivtrafik borde utökas med hänsyn bland annat till de miljö- och trängselproblem som biltrafiken gav upphov till och som nu lyftes fram för första gången. Reglerna för trafikhuvudmannaskap ändrades så att landstinget ensamt eller samtliga kommuner i ett län kunde vara huvudman för länets kollektivtrafik. För att främja en friare, mer kundanpassad utveckling av trafiken föreslog regeringen också att regleringen av den länsgränsöverskridande trafiken skulle minska.

Även när det gällde taxitrafiken föreslog regeringen en omfattande avreglering. Det innebar att den tidigare behovsprövningen av taxi och hyrverk slopades och att taxitaxan släpptes fri. Regeringen betonade emellertid i propositionen att en ökad företagsekonomisk frihet för taxitrafiken måste kombineras med att vissa grundläggande krav från samhällets sida kunde tillgodoses. Detta skulle åstadkommas genom

- att lämplighetsprövningen skärptes,
- fortlöpande uppföljning av tillståndsinnehavarnas lämplighet,
- åtgärder mot olaga trafik, med föreskrifter om kvittoskrivande och med registrerande taxametrar,
- att den taxa som tillämpades skulle kunna vara känd före resan, samt genom
- närings- och konsumentpolitisk övervakning.

Avreglering av yrkestrafiken

Som ett komplement till beslutet om en ny trafikpolitisk inriktning beslutade riksdagen även om fortsatt avreglering av yrkestrafiken.¹⁶ I propositionen föreslog regeringen bland annat att den så kallade behovsprövningen, som tidigare hade avskaffats för godstransporterna, skulle slopas även för persontransporterna. Det innebar en i princip fri etableringsrätt för bland annat taxi- och bussföretag. Även behovsprövningen vid bussuthyrning avskaffades.

För taxitrafikens del innebar förslagen att dåvarande föreskrifter om kommenderingsplaner och uppställningsplatser försvann, att taxesättningen blev fri och att tvånget att tillhöra en beställningscentral avskaffades. Trafikhuvudmännen fick ett övergripande ansvar för taxiförsörjningen i länet. Kommuner, landsting och trafikhuvudmän fick vidare möjlighet att i samband med upphandling av samhällsbetalda taxitjänster påverka servicenivån hos taxi.

När det gällde frågan om den långväga busslinjetrafiken togs en tidigare begränsning bort och de så kallade expressbussarna avreglerades. Begränsningen hade inneburit att sådan trafik inte fick vara till skada för samhällsorganiserad linjetrafik. Ett visst skydd kvarstod för sådan trafik som det allmänna måste upprätthålla även om den var olönsam. Vidare fick trafikhuvudmännen i samtliga län ett ansvar för all linjetrafik för persontransporter, dvs. även den på länsjärnvägsnätet.

3.1.4 Järnvägen öppnas för konkurrens

Efter regeringsskiftet 1991 tog en ny regering initiativet till att ytterligare konkurrensutsätta järnvägstrafiken.¹⁷ Med ett förslag till riksdagen 1992 slog regeringen fast att statens köp av interregional persontrafik på järnväg borde ske i konkurrens mellan olika järnvägsföretag. Detsamma skulle gälla vid kompletterande persontrafik på stomnätet som köptes av trafikhuvudmännen.

År 1994 kom regeringen tillbaka till riksdagen med förslag om en fullständig avreglering av järnvägen.¹⁸ Förslaget innebar att det stat-

¹⁶ Prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken, bet. 1987/88: TU15, rskr. 1987/88:166.

¹⁷ Prop. 1991/92:130 om ökad konkurrens inom den kollektiva persontrafiken, bet. 1991/92: TU21, rskr. 1991/92:314.

¹⁸ Prop. 1993/94:166 *Avreglering av järnvägstrafiken och riktlinjer m.m. för SJ:s verksamhet under åren 1994 – 1996*, bet. 1993/94: TU28, rskr. 1993/94:379.

liga bannätet öppnades för konkurrens och att SJ:s och trafikhuvudmännens tidigare ensamrätter till järnvägstrafik avvecklades.

Efter regeringsskiftet hösten samma år rev en ny regering upp beslutet om avreglering.¹⁹ Motiveringen var att det tidigare beslutet grundades på ett otillfredsställande beslutsunderlag.

Ett år senare presenterade den nya regeringen ett nytt förslag på förändringar i regelverket, men av mindre genomgripande omfattning.²⁰ Beträffande konkurrens inom persontrafiken konstaterades i propositionen att även andra operatörer skulle kunna utföra sådan trafik som upphandlades, vilket skulle innebära ett första steg i avregleringen av tågmarknaden. En fullständig konkurrensutsättning av den interregionala persontrafiken bedömdes dock få så negativa effekter för landets totala persontrafikförsörjning att det inte var lämpligt att förändra villkoren för den trafiken.

Det förslag som nu blev riksdagens beslut innebar dessutom att trafikhuvudmännens ansvar förtydligades. Deras ansvar för den lokala och regionala trafiken inom sitt län motiverade att deras trafikeringsrätt skulle utvidgas till att gälla även stomnätet i länet. Efter regeringens medgivande skulle de kunna få trafikeringsrätt även i angränsande län, om syftet var att utveckla den lokala eller regionala trafiken i det egna länet.

3.1.5 Ny lag för trafikhuvudmännen och lagar om färdtjänst

Huvudmannaskapslagen ersattes 1998 av en ny lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik (trafikhuvudmannalagen). Bestämmelserna om organisationsformer var i stort sett oförändrade, med den skillnaden att landstinget och kommunerna nu benämndes länstrafikansvariga. I den nya lagen användes benämningen trafikhuvudman, vilket var det som i dagligt tal även var vanligt förekommande redan tidigare.

Enligt huvudmannaskapslagen skulle trafikhuvudmannen årligen anta en trafikförsörjningsplan, som trafikhuvudmannen nu skulle anta efter samråd med de länstrafikansvariga. Skälet till förändringen var att den dåvarande regeringen ansåg det vara viktigt att samarbetet

¹⁹ Prop. 1994/95:72 *Omprövning av beslutet om avreglering av järnvägstrafiken*, bet. 1994/95: TU9, rskr. 1994/95:138.

²⁰ Prop. 1995/96:92 *Nya förutsättningar för järnvägstrafiken*, bet. 1995/96: TU12, rskr. 1995/96:108.

mellan trafikhuvudmännen och de länstrafikansvariga förstärktes. Ägarstyrningen av verksamheten skulle förbättras.

Den 1 januari 1998 ersatte också lagen (1997:736) om färdtjänst respektive lagen (1997:753) om riksfärdtjänst äldre bestämmelser om färdtjänsten. Dessa lagar innebar att kommunen primärt skulle ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst, men att de länstrafikansvariga genom trafikhuvudmännen och efter överenskommelse med kommunen fick möjlighet att ta detta ansvar.

Syftet var att integrera dessa transportformer i den allmänna kollektivtrafiken och skapa en drivkraft för en överföring av dyrbara taxiresor till denna del av kollektivtrafiken.²¹ Genom integrationen skulle det bli ekonomiskt intressant för trafikhuvudmannen att med olika slags anpassningsåtgärder göra ordinarie kollektivtrafik mer tillgänglig för funktionshindrade och på så sätt minska kostnaderna för färdtjänst. Målet var att öka resandet inom kollektivtrafiken och öka valfriheten för personer med funktionsnedsättning.

Färdtjänst skulle i och med att lagen infördes i första hand betraktas som en transportform i stället för en form av bistånd. Kommunen skulle meddela tillstånd till färdtjänst till den som på grund av funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Tillståndet omfattade inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna, till exempel sjukresor.

Riksfärdtjänst, i form av ersättning för reskostnader, tillhandahålls efter det att den nya lagen infördes på i stort sett oförändrade villkor. Grundvillkoret är att den sökandes funktionshinder gör att resandet inte kan ske till normala reskostnader med allmänna kommunikationer eller inte genomförs alls utan ledsagare.

3.1.6 Trafikpolitik blir transportpolitik

Riksdagen tog 1998 ett nytt transportpolitiskt beslut som bland annat innebar att begreppet trafikpolitik ersattes av transportpolitik. Regeringens avsikt var att markera en vidare syn på transporternas funktion i samhället. Regeringens förslag till riktlinjer innebar inga väsentliga förändringar i förhållande till beslutet 1988 när det gällde

²¹ Prop. 1996/97:115 *Mer tillgänglig kollektivtrafik*, bet. 1997/98: TU3, rskr. 1997/98:10.

den övergripande målsättningen.²² I propositionen föreslogs fem delmål för transportpolitiken

- ett tillgängligt transportsystem,
- en hög transportkvalitet,
- en säker trafik,
- en god miljö, samt
- en positiv regional utveckling.

Förslaget innehöll också ett antal principer och riktlinjer som skulle ligga till grund för politiken (se vidare avsnitt 4.4).

- Transportkonsumenterna borde få största möjliga valfrihet att själva avgöra hur de skulle ordna sina transporter inom ramen för en ansvarsfull politik i fråga om bland annat säkerhet och miljö. Detta borde åstadkommas genom en samhällsekonomiskt riktig prissättning av trafiken.
- En ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag skulle förenas med en effektiv konkurrens mellan olika trafik-utövare och transportlösningar.
- Beslut i transportfrågor borde ske i så decentraliserade former som möjligt med en tydlig rollfördelning mellan olika planeringsnivåer och aktörer.

En viktig utgångspunkt för politiken var att styrningen mot och uppföljningen av de transportpolitiska målen skulle förbättras. Metoderna och underlaget för att genomföra uppföljningen skulle utvecklas och regeringen skulle årligen redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen hade uppfyllts. Planeringssystemet skulle utvecklas så att frågor som rör infrastruktur och trafikutbud kan samordnas bättre.

Regeringen lämnade dessutom en rad förslag som syftade till att främja en ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag. Bland annat skulle en ny myndighet – Rikstrafiken – inrättas. Rikstrafiken skulle utifrån ett kundorienterat helhetsperspektiv samordna den interregionala persontrafiken med den lokala och

²² Prop. 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*, bet. 1997/98: TU10, rskr. 1997/98:266.

regionala trafiken och för statens räkning upphandla viss inter-regional trafik. I praktiken omfattade det den trafik som SJ inte ansåg att fanns förutsättningar för lönsamhet i.

I infrastrukturpropositionen år 2001 föreslog regeringen senare att delmålet om transportkvalitet från 1998 skulle utvidgas till att även omfatta persontransporter.²³ Regeringen föreslog dessutom ett sjätte delmål – Ett jämställt transportsystem – efter förslag från Jämställdhetsrådet för transporter och IT (Jämit).²⁴

3.2 Transportpolitik för medlemskapet i EU

Med medlemskapet i EU i mitten av 1990-talet följde också förväntningar om att Sverige successivt skulle anpassa sin trafik- och transportpolitik till utvecklingen inom EU och i övriga Europa. Sverige hade varit tidigt ute när det gällde en del avregleringar inom buss- och järnvägstrafik, särskilt i jämförelse med de östeuropeiska länder som förväntades bli nya medlemmar i början 2000-talet. Men kraven på harmonisering inom EU medförde också nya utmaningar för den nationella politiken.

3.2.1 Första järnvägspaketet 1991

Redan 1991 hade EU tagit beslut om ett direktiv vars syfte var att underlätta anpassningen av gemenskapens järnvägar till den enhetliga marknadens behov och att öka deras effektivitet.²⁵ Till följd av Sveriges inträde i EU var det nödvändigt att införa några bestämmelser om redovisningsmässig uppdelning mellan banhållning och trafikverksamhet, som för svenskt vidkommande i praktiken hade begränsad betydelse. Dessa principer grundades också på ett EG-direktiv.²⁶

²³ Prop. 2001/02:20 *Infrastruktur för ett jämställt transportsystem*, bet. 2001/02: TU2, rskr. 2001/02:126.

²⁴ Slutbetänkande av Jämit – Jämställdhetsrådet för transporter och IT, *Jämställdhet – transporter och IT*, SOU 2001:44.

²⁵ Europeiska rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.

²⁶ Europeiska rådets direktiv 95/19/EG av den 19 juni 1995 om tilldelning av järnvägskapacitet och uttag av infrastrukturavgifter.

Mot den här bakgrunden tillsatte regeringen 2001 den så kallade Järnvägsutredningen för att göra en bred översyn av organisation och lagstiftning inom järnvägssektorn.²⁷ I ett delbetänkande lämnade utredaren förslag om hur EG-direktiven i det så kallade första järnvägspaketet skulle implementeras i svensk lag.²⁸ Som ett led i detta arbete utarbetades också ett förslag till en ny struktur för den svenska järnvägslagstiftningen. I sitt huvudbetänkande lämnade utredaren senare förslag om hur person- och godstrafik skulle kunna utvecklas för att bättre tjäna kundernas intressen.²⁹

Den 1 juli 2004 trädde den nya järnvägslagen (2004:159) i kraft.³⁰ Genom lagen genomfördes bland annat EU:s första järnvägspaket, som bestod av fem EG-direktiv.³¹ Det var ett försök från EU att införa regler som skulle tvinga medlemsstaterna att öppna sina respektive järnvägsmarknader. Tillstånd för järnvägsföretag skulle bland annat vara giltiga i hela gemenskapen.

I den transportpolitiska proposition som regeringen lade fram i mars 2006 skapades en liten öppning för andra järnvägsföretag än SJ AB (affärsverket SJ bolagiserades år 2001) att bedriva persontrafik på rent kommersiella villkor.³² Det järnvägsnät som förvaltades av staten öppnades för att andra järnvägsföretag skulle kunna bedriva trafik med chartertåg och nattåg.

Vidare föreslogs i propositionen att trafikhuvudmännen under en tioårig försöksperiod skulle få ensam trafikeringsrätt för dagtåg på järnvägsnätet i de fyra nordligaste länen. På regeringens uppdrag har Rikstrafiken efter det tecknat avtal med Norrtåg AB om rätten att bedriva den persontrafiken från november 2011 och tio år framåt.

Regeringen lyfte i propositionen dessutom fram resenärs- och kundperspektivet samt behovet av hållbara transportlösningar för

²⁷ Dir. 2001:48 *Utredning om järnvägssektorns organisation m.m.*

²⁸ Järnvägsutredningens delbetänkande *Rätt på spåret* SOU 2002:48.

²⁹ Järnvägsutredningens slutbetänkande *Järnväg för resenärer och gods*, SOU 2003:104.

³⁰ Prop. 2003/04:123 *Järnvägslag*, bet. 2003/04: TU14, rskr. 2003/04:258.

³¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar; Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EEG av 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag; Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/19/EEG av den 19 juni 1995 om tilldelning av järnvägskapacitet och uttag av infrastrukturavgifter; Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EEG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg samt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

³² Prop. 2005/06:160 *Moderna transporter*, bet. 2005/06: TU5, rskr. 308.

regional utveckling och vidgade arbetsmarknadsregioner. Ett utvecklingsprogram för kollektivtrafik med fokus på tillgänglighet för funktionshindrade, stationsfrågor och samordning av information med mera skulle tas fram. Resenärernas rättigheter stärktes med förändringar i lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst tillsammans med en offentlighetslag (2006:1116) om information till passagerare med mera gällande rätten till allmän reseinformation samt information och ersättning vid störningar.

Regeringen bedömde bland annat också att resenärernas möjligheter att pendla över dagen till arbetsplatser och skolor med mera behövde förbättras. Ökad samverkan mellan den regionala och den interregionala järnvägstrafiken borde som helhet kunna bidra till att förbättra pendlingsmöjligheterna inom ett större geografiskt område än länet.

3.2.2 Andra järnvägspaketet 2004

Ett antal ändringar i svensk lagstiftning genomfördes i juli 2007 till följd av EU:s andra järnvägspaket, som består av en förordning och tre direktiv antagna i april 2004.^{33 34} Genom andra järnvägspaketet harmoniserades regler om säkerhet och teknisk utformning inom gemenskapen med syftet att effektivisera internationell trafik och göra det enklare för järnvägsföretag att utföra sådan trafik. Andra järnvägspaketet och de svenska lagändringarna ansågs vara principiellt betydelsefulla för en framgångsrik avreglering av järnvägen, särskilt för internationell trafik.

³³ Prop. 2006/07:45 *Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen*, bet. 2006/07: TU12 m.fl., rskr 2006/07:176 m.fl.

³⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet); Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG om ändring av rådets direktiv 96/48/EG vad gäller driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG vad gäller driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG vad gäller utvecklingen av gemenskapens järnvägar.

3.2.3 Tredje järnvägspaketet 2007 och beslutet om EU:s kollektivtrafikförordning

EU beslutade i oktober 2007 också om ett tredje järnvägspaket. Samtidigt beslutades även om en förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg.³⁵ Avsikten med tredje järnvägspaketet var att göra järnvägstransporterna mer konkurrenskraftiga och attraktiva, bland annat genom att lagstifta om att resenärerna ska ges vissa minimirättigheter, som ska vara harmoniserade inom gemenskapen. Kollektivtrafikförordningen har däremot uttryckligen inte till syfte att ytterligare öppna marknaden för järnvägstrafik.

Mot bakgrund av den här utvecklingen tillsatte regeringen år 2007 en ny järnvägsutredning, Järnvägsutredningen 2.³⁶ Uppdraget var att föreslå åtgärder som skulle skapa förutsättningar för ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg.

I uppdraget ingick att utreda olika alternativ för att direkt eller stegvis öppna marknaden. En viktig punkt var att sätta upp regler för att den av samhället subventionerade trafiken inte skulle konkurrera ut trafik som kan drivas kommersiellt. Utredningen skulle också göra en bedömning om regionala aktörer skulle ha rätt att organisera trafik i flera län. Regeringen hade under 2007 beslutat att bifalla en ansökan från Skånetrafiken med flera samverkande trafikhuvudmän om trafikeringsrätt för Öresundstågen på sträckan Malmö–Göteborg och Malmö–Alvesta under perioden 2009–2016.

I Järnvägsutredningens betänkande lämnades bland annat förslag om hur persontransporter med järnväg skulle kunna utvecklas så att samhällets och resenärernas krav på effektivitet och kvalitet skulle kunna tillgodoses.³⁷ Med en proposition till riksdagen 2009 föreslog regeringen en anpassning till de nya EU-bestämmelserna med utgångspunkt i betänkandet.³⁸

Genom en förordningsändring öppnade regeringen också marknaden för veckosluts- och helgtrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten från den 1 juli 2009. Det innebar att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik från och med

³⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg m.m.

³⁶ Dir. 2007:145 *Ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg*.

³⁷ Betänkande av Järnvägsutredningen 2 *Konkurrens på spåret*, SOU 2008:92.

³⁸ Prop. 2008/09:176 *Konkurrens på spåret*, bet. 2008/09: TU18; rskr. 2008/09:293.

den 1 oktober 2009. Marknaden för persontrafik på järnväg öppnades helt från och med den 1 oktober 2010.

Krav på gemensam trafikantinformation

För att underlätta för resenärer att hitta information om resealternativ föreslogs i samma proposition också att de som utför eller organiserar trafik ska vara skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.³⁹ De ska även vara skyldiga att lämna nödvändiga uppgifter för uppföljning och utvärdering av utvecklingen på persontrafikmarknaden. I järnvägslagen (2004:519) finns en bestämmelse om denna uppgiftsskyldighet (4 kap. 1a §) med bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas.

Regeringens bedömning i propositionen var att den information som operatörer och organisatörer lämnar ska syfta till att stödja utveckling och drift av gemensamma och trafikslagsövergripande system för information till trafikanterna om all kollektivtrafik. Den myndighet regeringen hade för avsikt att utse borde samverka med berörda aktörer om systemets utveckling och se till att systemet skulle vara robust när persontransportmarknaden öppnades för konkurrens.

Med kollektivtrafikbranschens ambitioner om ett fördubblat kollektivt resande måste informationen om kollektivtrafikens utbud, liksom trafikantinformationen i samband med resan bli mycket bättre (se vidare avsnitt 5.1). Resenären borde enkelt kunna få samlad information om all kollektivtrafik i landet och kunna jämföra olika resalternativ. En välinformerad konsument skulle ha bättre möjligheter att köpa rätt produkt utifrån just sina behov. Regeringen tog emellertid i sammanhanget inte upp frågan om hur försäljningen av dessa produkter skulle kunna organiseras eller vem som borde vara ansvarig för den.

Resenären borde enligt propositionen kunna kombinera resor med flera olika operatörer och trafikslag till sin genomgående resa. Resenären borde även enkelt och smidigt kunna boka plats, betala samt få ut biljetten i valfri form på valfri plats. Då skulle kollektiv-

³⁹ Ibid s. 21 f.

trafikens prisvärdhet och attraktivitet för kunden öka med ett ökat resande som följd.

Regeringen hade även i en annan proposition samma år tagit upp frågan om vikten av att underlätta för resenärer och transportköpare att välja klimateffektiva och säkra alternativ.⁴⁰

Det behövs också ett reellt utbud av konkurrenskraftiga, klimateffektiva och säkra transportalternativ. Många resor och transporter omfattar flera färdmedel. Synsättet att hela resan eller transporten ska fungera ska därför präglade den fortsatta utvecklingen av transportsystemet. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt förbättringar som kan förverkligas genom lösningar som omfattar flera trafikslag och kopplingar emellan dem. Synkroniserade tidtabeller, lättförståeliga biljettsystem, smidiga byten, effektiva omlastningar och tydlig trafikinformation blir särskilt viktigt för att det ska fungera hela vägen. Andelen gång och cykeltrafik av de korta resorna bör öka. Kombinerade resor mellan gång/cykel och kollektivtrafik bör underlättas.

Frivillig samverkan eller bindande föreskrifter?

Regeringen refererade i propositionen om järnvägsflagstiftningen till det frivilliga samarbete som dittills hade skett i regi av Samtrafiken i Sverige AB. Eftersom marknaden hade präglats av ett lagreglerat monopol, hade staten enligt regeringen spelat en relativt återhållsam roll i sammanhanget. All utveckling hade skett under frivillig samverkan mellan aktörerna. För att säkerställa samverkan och driva på en vidare utveckling på en avreglerad marknad krävdes enligt regeringen sannolikt ett visst ökat statligt engagemang och att staten skulle ställa krav på samverkan utifrån ett uttalat resenärsperspektiv.

Ökad konkurrens med fler kollektivtrafikoperatörer på järnväg och väg skulle kunna komma att innebära påfrestningar och försvåra ytterligare samarbete. Det var enligt regeringen inte säkert att alla operatörer skulle vara intresserade av att medverka i informations-samverkan och än mindre i samverkan om bokning, betalning och distribution av biljetter för genomgående resor.

I likhet med många remissinstanser gällande Järnvägsutredningens betänkande var regeringen tveksam till möjligheten att vidmakthålla den tidigare servicen eller att få till stånd en önskvärd utveckling enbart baserad på frivillighet. Eftersom välinformerade konsumenter skulle ha avgörande betydelse för att konkurrensen

⁴⁰ Prop. 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*, s. 128.

skulle fungera väl, ansåg regeringen därför att det krävdes en obligatorisk samverkan åtminstone om information till trafikanter. Det skulle också kunna bli aktuellt att kräva en obligatorisk samverkan vad gäller bokning, betalning och distribution av biljetter/färdhandlingar samt samordning av tidtabeller med mera.

Detta skulle ligga i linje med kravet i artikel 10 i EU-förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer om att järnvägsföretag och biljettutfärdare ska använda ett datoriserat informations- och bokningssystem (CIRSRT).⁴¹ Tanken med kravet var att resenärerna lättare ska kunna planera sitt resande på en marknad med flera olika operatörer.

SJ AB hade enligt regeringen haft en nyckelroll när det gällde bokning av biljetter för genomgående resor. Det är ett system för bokning och avräkning utvecklat av SJ AB som innehåller de centrala tekniska delarna och som utgör en förutsättning för mycket av den samverkan som administreras av Samtrafiken. På en avreglerad och konkurrensutsatt marknad skulle det enligt regeringen krävas system för information och bokning som fungerar på ett operatörsneutralt och robust sätt.

Regeringen annonserade i propositionen att den avsåg att återkomma till riksdagen i denna fråga.

3.2.4 Vitboken 2011 om EU:s framtida transportpolitik

EU-kommissionen publicerade sin senaste vitbok om den gemensamma transportpolitiken i mars 2011.⁴² Den ersatte en tidigare version som sträckte sig fram till 2010. Vitboken ger både en övergripande historisk syn på utvecklingen inom transportsektorn och en bild av framtida utmaningar och de olika handlingsinitiativ som måste övervägas. Kommissionens redovisade bland annat en vision om framtida transporter med ett perspektiv fram till år 2050. De nyckelåtgärder som enligt kommissionen måste vidtas för att nå dit skisseras i övergripande strategier. I en bilaga listas ett 40-tal olika förslag till åtgärder.

⁴¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

⁴² EU-kommissionen, *Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, 28 mars 2011, KOM (2011) 144 (slutlig).

Kommissionen slår i vitboken sammanfattningsvis fast att transporter är fundamentala för vår ekonomi och vårt samhälle. Det övergripande målet för europeisk transportpolitik är att bidra till att få till stånd ett system som stöder ekonomiska framsteg, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporttjänster med hög kvalitet. Resurserna ska samtidigt användas effektivare. Till 2050 ska utsläppen från transporterna minska med 60 procent.⁴³ Kommissionen pekade särskilt på vikten av att skapa ett enhetligt europeiskt transportområde, utveckla ny teknik och nya beteenden, behovet av modern infrastruktur och att arbeta internationellt.

Regeringskansliet (Näringsdepartementet) har publicerat en faktagromemoria med ett sammandrag av innehållet och med regeringens inställning till vitboken.⁴⁴

Långsiktiga strategier

Kommissionen konstaterade att det är uppenbart att transporterna inte kan fortsätta att utvecklas på samma sätt som tidigare. Svårigheten angavs vara att bryta det europeiska transportsystemets oljeberoende utan att göra avkall på effektiviteten eller äventyra rörligheten. Lösningen för ett sådant transportsystem finns enligt kommissionen i flexibla styrmedel för transportpolitiken. Det definierades som en blandning av EU-lagstiftning med enhetlig tillämpning, ekonomiska styrmedel, frivilliga överenskommelser och geografiskt differentierade metoder med skräddarsydd lagstiftning eller utbyggt samarbete.

Strategin för att uppnå en optimal och hållbar resursanvändning uttrycktes av kommissionen som en strävan att uppnå sammodalitet, dvs. en effektiv användning av olika trafikslag separat och i kombination. Ett syfte skulle vara att uppnå minskade utsläpp av växthusgaser. Kommissionens mål angavs vara att minska utsläppen av växthusgaser med minst 60 procent till 2050 jämfört med nivåerna för 1990 inom transportsektorn. Till 2030 skulle transportsektorn minska växthusgasutsläppen till 20 procent under nivåerna för 2008.

Kommissionen ställde upp ett antal mål för utvecklingen fram till 2050 med delmål för vissa områden 2020 eller 2030. Målen gällde

⁴³ Den målsättningen gällde när dokumentet togs fram.

⁴⁴ Regeringskansliet, *Vitboken om EU:s framtida transportpolitik*, Näringsdepartementet Faktagromemoria 2010/11: FPM 103, 2011-05-06.

utveckling och användning av helt nya och hållbara bränslen, förbättring av logistikkedjor genom ökad användning av fler energi-effektiva transportmedel samt inte minst en ökad transporteffektivitet. Vidare skulle infrastrukturanvändningen effektiviseras genom förbättrade informationssystem och stimulans av marknadsbaserade initiativ.

De åtgärder kommissionen aviserade för att stödja den föreslagna inriktningen sammanfattades övergripande i ett antal fokusområden där framför allt följande är relevanta för utredningen.

Ett gemensamt transportområde

De olika transportnäten ska integreras så att det går att göra bättre val av transportmedel. Flygplatser, hamnar, järnvägs-, tunnelbane- och busstationer bör kopplas samman bättre och omvandlas till multimodala knutpunkter för resenärer.

Syftet är att skapa friktionsfria multimodala resor från dörr till dörr genom gemensamma villkor för att främja utveckling och användning av intelligenta system för multimodal tidtabellsplanering, information, internetbokning och smart biljettförsäljning. Digitala gränssnitt med information och elektroniska boknings- och betalssystem, som inbegriper alla transportmedel, kommer att underlätta för resenärer och göra det lättare att resa med olika transportmedel.

Modern infrastruktur och integrerad planering

Ambitionen är att utveckla infrastrukturen så att den ekonomiska tillväxten gynnas, samtidigt som de negativa miljöeffekterna minimeras. Stamnätet mellan städer, flygplatser, hamnar och andra ekonomiska centra ska effektiviseras genom att uppgradera befintlig infrastruktur, upprätta förbindelser som saknas och ta bort flaskhalsar.

Nya resmönster och beteenden

I städerna ska det finnas ett större urval av offentliga transportmedel och dessutom ska det gå att gå och cykla. Ett mer hållbart beteende ska främjas genom att öka kunskapen om alternativ till traditionell

privat transport (kör mindre, gå och cykla, samåkning, infarts-parkering, intelligent biljettförsäljning med mera). Det ska finnas fri tillgång till information om olika transportmedel och om hur de kan kombineras.

Kvalitet, säkerhet och tillgänglighet

Transporttjänsternas kvalitet, tillgänglighet och tillförlitlighet kommer att bli allt viktigare faktorer i framtiden, bland annat på grund av ett ökat antal invånare. Det gör det nödvändigt att främja utvecklingen av offentliga transporter. Ökad turtäthet, bekvämlighet, lättillgänglighet, tillförlitliga tjänster och intermodal integration med andra transportmedel är de viktigaste parametrarna för servicekvalitet. Tillgång till upplysningar om restider och olika alternativa resvägar är också en viktig faktor för att säkerställa friktionsfria transporter från dörr till dörr.

Forskning och utveckling

Integrerade system för transportledning och information behöver utvecklas som underlättar smarta transporttjänster. Det gäller även trafikledning för att bättre utnyttja infrastruktur och fordon. System för passagerar-/reseinformation samt boknings- och betalssystem ska tas fram.

3.2.5 Fjärde järnvägspaketet 2016

Regeringskansliet har under 2019 remitterat en promemoria om implementeringen av EU:s fjärde järnvägspaket i svensk lagstiftning.⁴⁵ Fjärde järnvägspaketet består av sex rättsakter som kan delas upp i två block, den tekniska pelaren⁴⁶ och den politiska pelaren⁴⁷.

⁴⁵ Infrastrukturdokumentet, *Promemoria Fjärde järnvägspaketet*, 2019-07-22.

⁴⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om den Europeiska unionens järnvägsbyrå m.m.; Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibilitet m.m. samt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet.

⁴⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2337 av den 14 december 2016 om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för

Stora delar av fjärde järnvägspaketet utgör omarbetningar av tidigare EU-rättsakter, vilket innebär att direktiven i dessa delar redan är genomförda i svensk rätt. Med det remitterade förslaget får den svenska järnvägslagstiftningen däremot en ny struktur. Den tidigare järnvägslagen (2004:519) delas upp i fyra nya lagar:

- en järnvägsmarknadslag,
- en järnvägstekniklag,
- en järnvägssäkerhetslag, samt
- en lag om nationella järnvägssystem.

I ett avsnitt i det remitterade förslaget om den nya järnvägsmarknadslagen och frågor om marknadsöppning anges i promemorian att inga särskilda åtgärder föreslås när det gäller gemensamma informations- och biljettsystem. Enligt en ny artikel 13a i det så kallade ändringsdirektivet,⁴⁸ får medlemsstaterna begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för att tillhandahålla biljetter och genomföra bokningar. Medlemsstaten kan även ge befogenhet till behöriga myndigheter att ta fram ett sådant system. Konkurrensneutralitet och icke-diskriminering mellan järnvägsföretag ska säkerställas, om sådana system tas fram. Systemet ska förvaltas av en offentlig eller privat juridisk person eller en sammanslutning av alla järnvägsföretag som bedriver persontrafik.

Skälet till bedömningen att nu inte införa kravet i svensk lagstiftning är detsamma som regeringen angav 2015. Regeringens inställning 2015 framfördes med anledning av remissbehandlingen av en promemoria från Näringsdepartementet om trafikföretagens skyldighet att lämna information (se vidare avsnitt 3.4.6).⁴⁹ I den promemorian föreslogs att kollektivtrafikföretag ska lämna och göra information om sin trafik tillgänglig i andra format och på annat sätt än i dag. Förslagen i Ds 2015:11 har dock inte införts, eftersom reger-

järnvägsföretagens redovisning; Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg samt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

⁴⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

⁴⁹ Ds 2015:11 *Res lätt med biljett*.

ingen efter remissbehandlingen ansåg att det arbete som pågår inom branschen fortskrider utan behov av lagstiftning.

3.3 Konsumentperspektivet tar plats

Regeringen tillsatte år 2001 en parlamentarisk kommitté om kollektivtrafikens problem och utmaningar, Kollektivtrafikkommittén. Dess uppgift var att utifrån ett konsument- och helhetsperspektiv identifiera, analysera och beskriva kollektivtrafikens problem och möjligheter.⁵⁰ Kommittén skulle dessutom formulera mål och visioner samt föreslå förändringar av organisation, regelverk och andra frågor av betydelse för kollektivtrafikens utveckling och ett ökat kollektivt resande.

Kommittén skulle vidare utgöra ett forum för samarbete mellan staten och övriga aktörer på kollektivtrafikområdet. Tyngdpunkten i dess arbete skulle ligga på den lokala och regionala kollektivtrafikens område och tidsramen för dess bedömningar skulle omfatta tiden fram till år 2020.

3.3.1 En vision för 2020-talet

I sitt delbetänkande formulerade kommittén en vision av kollektivtrafiken år 2020 konkretiserad i en möjlig framtidsbild.⁵¹ Visionen utvecklades på ett 10-tal sidor i slutbetänkandet men sammanfattades av kommittén på följande sätt.⁵²

Kollektivresandet utgör år 2020 en naturlig del av de flesta människors vardag och trafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet när man behöver förflytta sig. Andelen kollektivt resande har alltså ökat kraftigt. De nya resenärerna är främst unga människor. Att för det mesta utnyttja kollektiva färdmedel stämmer med de värderingar och nya livsmönster som ungdomen började utveckla vid slutet av 1900-talet. Oftast är det enklare och bekvämare att resa kollektivt än med egen bil. Dessa förändringar i resmönstret har skett i takt med att kollektivtrafikutbudet blivit alltmer flexibelt och utvecklats till ett för de allra flesta attraktivt och effektivt transportsystem, som nu betydligt

⁵⁰ Dir. 2001:1 *Utveckling av kollektivtrafiken*.

⁵¹ Kollektivtrafikkommitténs delbetänkande *Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2001:106.

⁵² Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande *Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2003:67 s. 23.

mer än vid sekelskiftet bidrar till hållbar ekonomisk tillväxt, regional utveckling, jämställdhet, rättvisa och trafiksäkerhet.

I en mer fullständig version var budskapet i kommitténs vision att fler skulle oftare resa kollektivt av följande skäl.

- Kollektivtrafiken har i större utsträckning blivit anpassad efter skilda gruppers behov och förutsättningar.
- Tvåbilshushållen har blivit färre bland annat på grund av ökad e-handel.
- Det har blivit lättare att pendla långt, vilket har bidragit till att arbetsmarknadsregionerna har vidgats.
- Turtätheten har ökat och det går fortare att åka kollektivt i större städer.
- Den lokala resan blir ofta anropsstyrd och taxi har fått större betydelse i kollektivtrafiken.
- Informations- och biljettsystem har blivit samordnade och resenärerna upplever att de lätt kan få information om hela sin resa, oavsett var i landet de befinner sig.

Även kollektivtrafikens omvärld skulle utvecklas enligt kommitténs vision.

- Möjligheten att kollektivt pendla långt, effektivt och till rimliga kostnader förbättras betydligt inom och mellan regionerna fram till år 2020. Det bidrar till större men färre arbetsmarknadsregioner, som ger tillgång till fler jobb.
- Kollektivtrafiken används också aktivt som ett av flera instrument i samhällsplaneringen och i den samordnade trafik- och bebyggelseplaneringen tas stor hänsyn till kollektivtrafikens förutsättningar.
- Nya internationella överenskommelser ställer krav på ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Det medför att biobaserade bränslen används i stor utsträckning både för bussar och bilar.
- Kollektivresandets betydelse för samhällets funktion blir allmänt erkänd och uppskattad. Detta och branschens väl utvecklade servicetänkande gör att kollektivresandets status har höjts betydligt.

Kollektivtrafikkommittén inlemmade även förändringar inom transportpolitiken i sin vision för år 2020. Sammanfattningsvis konstaterade kommittén att de kollektivtrafikansvarigas ökade lyhördhet för konsumenternas behov och önskemål då ska ha bidragit till att det kollektiva resandet har ökat mer än det individuella. Detta medför att de politiska målen när det gäller persontransporter om hållbar tillväxt, jämlikhet, jämställdhet, rättvisa och trafiksäkerhet år 2020 uppfylls i betydligt högre grad än vid sekelskiftet 20 år tidigare.

3.3.2 Kollektivtrafikkommitténs bedömningar och förslag

I sitt slutbetänkande lämnade Kollektivtrafikkommittén förslag om författningar för stärkt konsumentskydd i kollektivtrafiken och förslag till en del ändringar gällande författningar om fysisk planering. Kommittén lämnade inga förslag om författningar gällande kollektivtrafiken som sådan. Däremot gjorde kommittén ett 20-tal bedömningar och lämnade ett drygt 70-tal andra förslag inom 11 olika områden i slutbetänkandet.

Kommittén lämnade bland andra följande förslag gällande ett nationellt och transportslagsövergripande informationssystem.

- Rikstrafiken borde fortsätta att stödja utveckling och samordning av befintliga informations- och reseplaneringssystem till ett nationellt, transportslagsövergripande system.
- Ett nationellt transportslagsövergripande informationssystem borde anses tillhöra transportinfrastrukturen och därmed delfinansieras med statliga nationella medel. Regeringen borde utreda hur ett sådant stöd kan utformas.
- Vägverket och Banverket borde i samverkan med berörda aktörer se över möjligheterna att ställa krav på öppna användargränssnitt mellan befintliga och kommande informationssystem.
- Vägverket borde få i uppdrag att komplettera databasen i den Nationella Vägdatan (NVDB) med hållplatsdata.
- Vägverket och Banverket borde ställa krav på alla som bedriver kollektivtrafik på väg och järnväg att delta i en nationell informationssamverkan.

- Resenären skulle enligt kommittén vid varje bytespunkt, på platsen, per telefon eller på annat sätt, kunna få kontakt med någon som kan tillhandahålla aktuell information om kollektivtrafiken.
- Banverket borde få i uppdrag att i samarbete med berörda myndigheter och branschaktörer ta fram system för samordnad och trafikslagsövergripande störningsinformation.
- För smidiga och attraktiva byten mellan tåg och bussar i lokal, regional och interregional trafik borde tågoperatörer och trafikhuvudmän samverka vid planering av tidtabellerna.

3.4 Samlad lagstiftning för kollektivtrafiken

Flera faktorer låg bakom behovet av en ny kollektivtrafiklag. En ny EU-förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg trädde i kraft i december 2009. Den krävde ett annat system för huvudmannskapet och för att utföra kollektivtrafiken.⁵³ Riksdagen hade beslutat om nya transportpolitiska mål år 2006 och genomslaget i kollektivtrafiken behövde stärkas. Lagstiftningen behövde dessutom moderniseras. Kollektivtrafikmarknadens karaktär och det arbete som bedrevs inom branschens partnersamverkan för en fördubbling av kollektivtrafiken låg enligt regeringen också till grund för den nya lagstiftningen (se vidare avsnitt 5.1).

3.4.1 EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser för hur utpekade myndigheter kan agera för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse. Dessa tjänster ska vara turtätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. För att skapa en ökad öppenhet och insyn kring hur kollektivtrafiken genomförs, ska avtal tecknas mellan ansvarig myndighet och de företag som mot ersättning trafikerar kollektivtrafiklinjer som bedöms vara av allmänt intresse. EU-förordningen gör ingen skillnad om avtalet tecknas med ett företag

⁵³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg.

eller en offentlig aktör (ett offentligt ägt bolag) som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster. Däremot kan inte ett offentligt organ konkurrera med privata företag utanför sitt geografiska område.

Förordningen är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt, men även på väg. Medlemsstaterna får välja att tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten.

3.4.2 Utredningen om en ny kollektivtrafiklag

Regeringen tillsatte år 2008 en utredning med uppgift att lämna förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken och om resenärers rättigheter.⁵⁴ En viktig utgångspunkt var att resenären skulle sättas i centrum. Utredningen lämnade först ett delbetänkande med förslag till en ny kollektivtrafiklag.⁵⁵ Förslaget byggde på en så kallad trafikförklaringsmodell, där den kollektivtrafikansvariga myndigheten med utgångspunkt i de transportpolitiska målen i en trafikförklaring skulle beskriva länets behov av kollektivtrafik och taxi.

Bland många andra förslag om hur en samlad lagstiftning för kollektivtrafiken borde byggas upp lämnade utredningen även förslag om ny en nationell myndighet. Dess uppgift föreslogs vara att bland annat följa upp och utvärdera kollektivtrafiklagen och ge råd och stöd till de lokala kollektivtrafikmyndigheterna. En annan uppgift föreslogs vara att föreskriva normer och standarder för ett samordnat informationssystem liksom för boknings- och betalsystem.

Lagförslag om resenärers rättigheter

I ett andra betänkande om resenärers rättigheter lämnade utredningen förslag till bestämmelser om kompensation och assistans vid förseningar och störningar i trafiken.⁵⁶ Särskild vikt skulle enligt direktiven fästas vid behoven hos resenärer med funktionsnedsättning. Utredningen föreslog att en lag om resenärers rättigheter i

⁵⁴ Dir. 2008:55 Översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet.

⁵⁵ Delbetänkande av Utredningen om en ny kollektivtrafiklag *En ny kollektivtrafiklag*, SOU 2009:39.

⁵⁶ Slutbetänkande av Utredningen om en ny kollektivtrafiklag *Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik*, SOU 2009:81.

lokal och regional kollektivtrafik skulle tillämpas på trafik med buss, båt, spårvagn, taxi, tunnelbana och tåg.

Lagen skulle till sin konstruktion utgöra ett komplement till den då gällande EG-förordningen som gällde tågresenärer och de då föreslagna förordningarna gällande busstransporter och transporter till sjöss och på inre vattenvägar. Kollektivtrafik med spårvagn, taxi och tunnelbana regleras inte i EG-rätten men föreslogs ingå i den nationella lagen. Även samordnad anropsstyrd kollektivtrafik, till exempel färdtjänst och sjukresor, skulle omfattas av lagens tillämpningsområde.

När det gällde resenärers rätt till information föreslog utredningen att ansvaret skulle delas upp mellan transportörer och förvaltare av bytespunkter. När informationen lämnades skulle särskild vikt läggas vid behoven hos personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Transportören skulle enligt förslaget före resan lämna information till resenären om resenärsrättigheter enligt lag, avtalsvillkor, biljettpriiser, tidtabeller, linjesträckning, störningar, fordon och bytespunkters tillgänglighet, samt hur ansvarig transportör kunde kontaktas.

Under resan skulle transportören lämna information om nästa bytespunkt och om störningar. För att göra det möjligt för transportörerna att lämna information om bytespunkternas tillgänglighet föreslog utredningen att förvaltare av bytespunkter skulle vara skyldiga att till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämde lämna sådan information. Skyldigheten gällde även avvikelser i bytespunktens tillgänglighet.

3.4.3 Regeringsförslag och riksdagsbeslut om ny lagstiftning

Regeringen angav i propositionen om en ny kollektivtrafiklag att kollektivtrafiken på flera sätt utgör ett betydelsefullt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet.⁵⁷ Den 1 januari 2012 trädde lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i kraft.

Den nya kollektivtrafiklagen har flera syften. Ett är att skapa förutsättningar för kommersiell trafik. Kopplingen mellan kollektivtrafikplaneringen och andra samhällsområden ska också öka. Gent-

⁵⁷ Prop. 2009/10:200 *Ny kollektivtrafiklag*, Bet. 2009/10: TU21, rskr. 2009/10:379.

emot resenären syftar lagen till att skapa förutsättningar för en mer dynamisk marknad, ökat kundfokus och större valfrihet för resenären genom fler resealternativ. Ett ytterligare syfte är en tydligare rollfördelning mellan politik och verksamhet.

Kollektivtrafiken utförs ofta av privata aktörer och utgör en omfattande näringsverksamhet. Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag fritt och inom alla geografiska marknader får etablera kommersiell kollektivtrafik. Eftersom det finns stora skillnader runt om i landet för förutsättningarna att bedriva kollektivtrafik, ger lagen de regionala myndigheterna rätten att besluta om hur det offentliga åtagandet ska se ut för kollektivtrafiken i länet.

Genom att organisera kollektivtrafiken i politiska organ kan samverkan med andra strategiska utvecklingsbeslut öka, exempelvis med kommunernas bebyggelseplanering, regional utveckling, miljöförbättrande åtgärder, åtgärder som minskar utanförskap och transportinfrastrukturinvesteringar.

I och med den nya ska varje län numera ha en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Det är regionerna (tidigare landstingen) och kommunerna i länet som har ett gemensamt ansvar för den regionala kollektivtrafiken. Enligt tidigare lagstiftning kunde landsting och kommuner bilda aktiebolag för att bedriva kollektivtrafik. Den möjligheten finns inte längre utan beslut om den regionala kollektivtrafiken ska nu fattas i förvaltningsform.

Riksdagens trafikutskott ansåg vid behandlingen av regeringens förslag att det innebar en modernisering av lagstiftningen och anpassning till EU:s nya regelverk på området.⁵⁸ Utskottet ansåg vidare att lagen skulle ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas.

Kollektivtrafiken omfattar många olika aktörer. Kommuner och regioner är ansvariga för RKM. Operatörerna kör tåg, bussar, flyg, taxi och båttrafik. Trafikverket äger och förvaltar vägar och järnvägar. Trafikverket har sedan lagen om kollektivtrafik trädde i kraft uppdraget att verka för kollektivtrafikens utveckling. I statens ansvarsområde ingår flera delar. Staten ska bland annat

⁵⁸ Bet. 2009/10: TU21 *Ny kollektivtrafiklag m.m.*

- tillhandahålla övergripande transportinfrastruktur,
- utveckla och samordna den interregionala kollektiva persontrafiken,
- hantera statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafik-anläggningar, samt
- hantera anslaget för trafikavtal som syftar till att skapa en bättre interregional tillgänglighet än vad som åstadkoms av kommersiellt lönsam kollektivtrafik.

Transportstyrelsen har ett tillsynsansvar enligt förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik.

Regionala trafikförsörjningsprogram

Regeringen valde i förslaget till riksdagen att i några fall gå ifrån förslag från utredningen. Dit hörde bland annat förslaget om en årlig trafikförklaring. Regeringen tog i stället fasta på förslaget från Järnvägsutredningen 2 om att trafikhuvudmännen ska ta fram långsiktiga trafikförsörjningsprogram. RKM ska enligt propositionen regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Skälet till regeringens ställningstagande angavs vara behovet av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken.⁵⁹

Trafikförsörjningsprogrammet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge ett relevant uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet samt målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska dessutom definiera vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns RKM och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Programmen ska uppdateras vid behov.

Enligt regeringen borde programmen kunna användas såväl i samband med fysisk och annan samhällsplanering som vid planering av

⁵⁹ Prop. 2009/10:200 s. 44 f.

infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå. En effektiv samordning mellan myndigheter med ansvar för fysisk planering och RKM bedömdes vara nödvändig. Detta för att redan från första början i planering och projektering kunna skapa goda möjligheter för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.⁶⁰

Senare synpunkter på trafikförsörjningsprogrammen

I en utvärdering av trafikförsörjningsprogrammen genomförd på uppdrag av dåvarande Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) framgår att det fanns stora skillnader mellan programmen det första året.⁶¹ Både form och omfattning samt innehåll och tidsperspektiv varierade kraftigt.

Det var framför allt på fem områden där programmen skulle kunna utvecklas. För det första borde dessa bli mer strategiska dokument. Planeringsprocessen borde få ett ökat fokus så att programmen blev väl förankrade. En större grad av samråd skulle därmed behövas. Utvärderingen rekommenderade att inför kommande program borde dialogen med operatörerna generellt fördjupas när det gäller den kommersiella trafikens möjligheter. Slutligen föreslogs att uppföljningssystemen skulle förbättras kring såväl den ekonomiska styrningen som bedömningar av vilken samhällsekonomisk nytta som insatserna gav.

SKL har efter sin utvärdering även tagit fram en vägledning för stöd i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet.⁶² I den anges bland viktiga frågor att behandla i ett program vilka gemensamma system för information, bokning och betalningar som bör finnas för att tillgodose resenärernas behov i ett ”hela resan-perspektiv”.

Utredningen om järnvägens organisation föreslog i sitt slutbetänkande att kraven på trafikförsörjningsprogrammen borde skärpas.⁶³ Arbetet med att ta fram ett program borde bestå av flera moment. Först skulle RKM upprätta ett förslag till trafikförsörjningsprogram, som borde bli föremål för samråd med bland andra

⁶⁰ Ibid s. 48.

⁶¹ Sveriges Kommuner och Landsting *Regionala trafikförsörjningsprogram – utvärdering 2012*, 2013-01-29.

⁶² Sveriges Kommuner och Landsting, *Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken – En vägledning och ett verktyg*, Maj 2015.

⁶³ Slutbetänkande från Utredningen om järnvägens organisation *En annan tågordning – bortom järnvägsknuten*, SOU 2015:110, s. 186 ff.

kommersiella trafikföretag, resenärsorganisationer, kommuner och näringsliv.

Därefter skulle myndigheten upprätta ett trafikförsörjningsprogram, som ska uppdateras minst vart fjärde år. De RKM som har för avsikt att organisera länsöverskridande kollektivtrafik med varandra, skulle enligt förslaget fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken över länsgränserna i ett eget gemensamt trafikförsörjningsprogram och genomföra samråd minst vart fjärde år.

Även Transportstyrelsen har i en rapport granskat de regionala trafikförsörjningsprogrammen utifrån sin roll som tillsynsmyndighet.⁶⁴ Jämförelsen mellan första och andra generationens program tydde på både förbättringar och vissa försämringar. Programmen hade i regel blivit mer läsarvänliga och textavsnitten mer relevanta utifrån deras syfte. Beskrivningarna av potentialen för kommersiell trafik hade inte förbättrats och i ett par fall försvagats jämfört med tidigare versioner.

Transportstyrelsens övergripande slutsats var att utformningen av och innehållet i de regionala programmen fortsatt kunde förbättras. Trots att det hade gått ett antal år sedan de nya reglerna börjat gälla, hade fram till dess inget program lämnats utan anmärkning i samband med tillsyn. Jämförelsen mellan första och andra generationens trafikförsörjningsprogram tydde också på att det fanns områden som blivit svagare i de senare programmen.

Ytterligare en slutsats var att RKM behöver skaffa sig en tydligare förståelse för vad lagen kräver att de regionala trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla och leva upp till de kraven. Det var enligt myndigheten viktigt att påpeka att det inte fanns något motsatsförhållande mellan att följa lagens krav och att utforma ett läsarvänligt program som kan förstås av mottagarna. Vidare borde RKM arbeta för att innehållet i programmen motsvarar ambitionerna om att de ska vara framåtsyftande dokument. Uppföljning av den utförda trafiken ska ske i särskilda rapporter, som Transportstyrelsen kan utöva tillsyn över.

Myndigheten ansåg också att RKM kan utveckla sina samrådsprocesser i samband med att programmen uppdaterades. Samråden är ofta ambitiösa och låter många komma till tals, vilket är positivt.

⁶⁴ Transportstyrelsen, *Två generationers trafikförsörjningsprogram*, Rapport TSV Dnr 2016-3814 Juni 2017.

Däremot är en viktig tanke med samråden att aktörer ska kunna komma med inspel i ett tidigt skede, vilket inte alltid varit fallet.

Statens uppgifter på kollektivtrafikområdet

Ett annat förslag från Utredningen om en ny kollektivtrafiklag som regeringen valde att inte vidareutveckla, var förslaget om att det borde finnas en nationell kollektivtrafikansvarig myndighet. Regeringen anförde i en bedömning med stöd av ett stort antal remissinstanser flera skäl för att det då nybildade Trafikverket skulle få de uppgifter på kollektivtrafikområdet som naturligt inte skulle falla på andra myndigheter.⁶⁵

Trafikverket har enligt sin instruktion i uppdrag att verka för kollektivtrafikens utveckling. I de fall där det är lika motiverat att ge en viss uppgift på kollektivtrafikområdet till Trafikverket som till någon annan myndighet avsåg regeringen att välja Trafikverket för att därmed koncentrera kompetensen och aktiviteterna i så stor utsträckning som möjligt.

Regeringen anförde att genom tydliga uppdrag och utvecklade styrning av Trafikverket, skulle rätt prioritering av kollektivtrafikfrågorna kunna säkerställas och åtgärder få mätbara resultat. Regeringen annonserade att den avsåg att återkomma med en precisering av hur uppgifterna på kollektivtrafikområdet skulle fördelas mellan berörda myndigheter och att det var viktigt att ansvarsfördelningen mellan myndigheterna skulle bli tydlig. Samtidigt gjorde regeringen bedömningen att Rikstrafikens verksamheter i sin helhet borde föras över till Trafikverket och som en konsekvens av detta avvecklas.

Gemensamma informations- och betalsystem

Regeringen föreslog slutligen när det gällde gemensamma informations- och betalsystem att kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.⁶⁶ Dessutom skulle regeringen eller den myndighet regeringen bestämde få meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna sådan information. Regeringen gjorde också bedömningen

⁶⁵ Prop. 2009/10:200 s. 79 f.

⁶⁶ Ibid s. 86 f.

efter kollektivtrafikbranschens försäkran att det i första hand skulle vara branschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalsystem.

Regeringen angav som skäl för sitt förslag och sin bedömning att med kollektivtrafikbranschens ambitioner om ett fördubblat kollektivt resande måste informationen om kollektivtrafikens utbud vara tillförlitlig och lättillgänglig för resenären. I ett system med ett öppnare marknadstillträde fordras att kollektivtrafikföretagen deltar i ett samordnat system för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna få samlad information om all kollektivtrafik i länet och kunna planera sin resa.

Motsvarande skyldighet att lämna information om trafikutbud gällde redan tidigare enligt järnvägslagen (2004:519) för företag som utförde eller organiserade persontrafik på järnväg. En ny bestämmelse i kollektivtrafiklagen skulle innebära att skyldigheten utvidgades till att omfatta all kollektivtrafik. Detta var enligt regeringen nödvändigt för att resenären enkelt skulle kunna planera sin resa, även om den omfattade mer än ett transportslag och oavsett om den var regional eller interregional. Det var i linje med regeringens strävan att anlägga ett hela-resan-perspektiv på resenärers utnyttjande av transportsystemet. Eftersom den nya bestämmelsen i kollektivtrafiklagen omfattade all kollektivtrafik, inklusive persontrafik på järnväg, kunde särregleringen i järnvägslagen upphävas.

Förutom ett samordnat informationssystem var det enligt regeringen betydelsefullt med en nationell standard för betalsystem inom kollektivtrafiken. Betalsystem definierades av Järnvägsutredningen 2 i sitt betänkande som ”system för att administrera transaktioner mellan försäljningskanaler och resenären, genom betalning med bankkort eller specialkort, kontant, operatörens eget kort etcetera”.⁶⁷ En resenär borde kunna använda samma betalningsmedel oavsett var i landet och med vem han eller hon åkte.

Regeringen delade uppfattningen som hade framförts av remissinstanser att det i första hand är branschens ansvar att utveckla system som tillgodoser detta, men underströk att samarbetet inte får begränsa konkurrensen mer än nödvändigt. Utveckling av sådana system skulle till exempel kunna ske genom att betalsystemen för resor med kollektivtrafiken blir en integrerad del av de system för betalningar som redan finns och kommer att finnas på marknaden.

⁶⁷ Betänkande av Järnvägsutredningen 2 *Konkurrens på spåret*, SOU 2008:92 s. 174.

Frågan var emellertid enligt regeringen så komplex att det inte skulle kunna uteslutas att det även skulle krävas statliga initiativ för att hitta en lösning. I det förslag till lag om kollektivtrafik som remitterades till Lagrådet ingick därför ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämde att meddela föreskrifter om krav på ett samordnat betalsystem.

Lagrådet hade emellertid i sitt yttrande anmärkt att bestämmelser av det slag som skulle kunna komma att övervägas i detta sammanhang kan komma att beröra rättsförhållanden mellan en resenär och skilda kollektivtrafikföretag samt mellan olika kollektivtrafikföretag. Det skulle enligt Lagrådet innebära att föreskrifterna åtminstone till en del skulle kunna komma att vara av privaträttslig natur av det slag som avses i 8 kap. 2 § regeringsformen. Där framgår att privaträttsliga föreskrifter meddelas genom lag. Möjligheten till delegation inom det privaträttsliga området är i stort sett obefintlig. Det innebar enligt Lagrådet att det berörda avsnittet i det remitterade förslaget till kollektivtrafiklag borde utgå.

Regeringen delade Lagrådets bedömning och instämde också i att föreskrifterna åtminstone till denna del skulle kunna komma att vara av privaträttslig natur av det slag som obligatorisk lagform gäller för. Förslaget om ett bemyndigande att föreskriva om krav på ett samordnat betalsystem borde därför enligt regeringen utgå utan att någon alternativ lösning presenterades i den senare propositionen.

Av dessa skäl var det enligt regeringen då inte aktuellt att ta in de aktuella föreskrifterna direkt i lagen. Regeringen anförde att den i stället nog skulle följa utvecklingen inom området för att vid behov kunna vidta åtgärder. I händelse av att ett samordnat betalsystem inte uppkom på annat sätt avsåg regeringen att återkomma med förslag till lagstiftning om bland annat krav på anslutning till ett gemensamt betalsystem.

3.4.4 Lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Med ett förslag till lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter lämnade regeringen senare också en proposition till riksdagen föranledd av förslaget i den frågan från Utredningen om en ny kollek-

tivtrafiklag.⁶⁸ Sedan utredningen hade lämnat sitt lagförslag hade vissa ändrade förutsättningar för nationell lagstiftning genomförts på gemenskapsnivå, vilket föranledde regeringen att under mellantiden ta fram ett bearbetat förslag som underlag för propositionen.⁶⁹ Utredningens förslag överensstämde senare i huvudsak med regeringens proposition och riksdagens beslut. Lagen gäller dock inte anropsstyrd kollektivtrafik respektive annan taxi än taxi i linjetrafik.

3.4.5 Komplettering av kollektivtrafiklagen

Med en proposition i mars 2012 föreslog regeringen några mindre kompletteringar av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, som riksdagen sedan tog beslut om samma år.⁷⁰ Regeringens förslag innebar bland annat att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökades så att lagen även omfattar kollektivtrafik på vatten och att EU:s kollektivtrafikförordning skulle vara tillämplig. Vidare föreslogs också ett tillägg i kollektivtrafiklagen för att göra det möjligt för en regional kollektivtrafikmyndighet att sörja för nationsgränsöverskridande kollektivtrafik, under förutsättning att trafiken dominerades av arbetspendling eller annat vardagsresande.

3.4.6 Näringsdepartementets utredning om betallösningar, biljettsystem och trafikinformation

Näringsdepartementet genomförde en intern utredning år 2014 för att undersöka om det borde bli obligatoriskt för kollektivtrafikföretag att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor. Resultatet redovisades i en promemoria, som bland annat innehöll faktauppgifter om betallösningar, biljettsystem och trafikinformation.⁷¹ I promemorian föreslogs ändringar och tillägg i 4 kap. 2 § kollektivtrafiklagen när det gällde trafikföretagens skyldighet att lämna information.

⁶⁸ Prop. 2015/16:13 *Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer*, Bet. 2015/16: CU9, rskr. 2015/16:73.

⁶⁹ Ds 2013:44 *Lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter*.

⁷⁰ Prop. 2011/12:76 *Komplettering av kollektivtrafiklagen*, Bet. 2011/12: TU5, rskr. 2011/12:247.

⁷¹ Ds 2015:11 *Res lätt med biljett*.

Utredningens förslag och bedömningar sammanfattades i följande punkter.

- Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sin trafik och göra den tillgänglig i alla befintliga format och språkversioner i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med tillhörande metadata. Informationen ska göras tillgänglig omedelbart och i originalform.
- Informationen bör omfatta uppgifter om tidtabeller, resevillkor och vissa priser i realtid.
- Den information som kollektivtrafikföretagen ska lämna och göra tillgänglig bör ha en tillförlitlighet och kvalitet som åtminstone är likvärdig den som finns i företagens egna reseplanerare eller system.
- En gemensam portal bör inrättas och användas för enkel åtkomst till den information som kollektivtrafikföretagen ska lämna och göra tillgänglig.

Regeringen konstaterade efter remissbehandling att branschen hade genomfört stora delar av sitt biljett- och betalprojekt (inom Samtrafiken) och att förutsättningarna för att resa kollektivt hade förbättrats i och med det. Detta förväntades lösa en del av de problem som utredningen hade arbetat med.

I en interpellationsdebatt i riksdagen i januari 2016 konstaterade infrastrukturministern att det hade skett en utveckling med branschgemensamma initiativ och att det fanns en etablerad oberoende försäljningskanal för kollektivtrafikresor via www.resrobot.se. Enligt ministern planerade regeringen därför då ingen ytterligare åtgärd men skulle följa frågan. Regeringen uteslöt inte ytterligare åtgärder på sikt, om frågan om boknings- och betalssystem kvarstod som ett hinder för resenärers val av kollektivtrafikutöväre.⁷²

⁷² Interpellationsdebatt i riksdagen den 26 januari 2016 med anledning av interpellation 2015/16:277, prot. 2015/16:58.

3.4.7 Trafikutskottets uppföljning av kollektivtrafiklagen

Riksdagens trafikutskott (TU) genomförde åren 2015–2016 en uppföljning av lagen om kollektivtrafik (2010:1065). Uppföljningen genomfördes av utskottets uppföljningsgrupp och redovisades i en rapport från riksdagen.⁷³ Utgångspunkter för uppföljningen var de transportpolitiska målen och lagstiftningen på området. Viktiga aspekter var resenärernas rättigheter, kollektivtrafikföretagens marknadstillträde och de regionala och centrala myndigheternas agerande. Resenärernas och övriga aktörers synpunkter utgjorde en betydande del i uppföljningen.

Några iakttagelser i sammanfattning

I TU:s uppföljning framkom sammanfattningsvis en rad problem, bland annat när det gäller kollektivtrafikens gemensamma funktioner som information och biljett- och betalsystem. Med utgångspunkt i en utvärdering av lagen från Trafikanalys 2014 gjorde utvärderingsgruppen den övergripande bedömningen att en allmän översyn borde göras och att den borde beakta de iakttagelser och bedömningar som redovisades i rapporten.⁷⁴

Bland de punkter som enligt gruppen särskilt borde uppmärksammas var att den marknadsöppning som lagen syftade till när det gällde kommersiell regionaltrafik inte hade fått annat än marginella effekter. Som en förklaring hade företrädare för bussbranschen hävdade att bussföretagen varken kan eller får möjlighet att konkurrera med den upphandlade och subventionerade trafiken. Betydande hinder ansågs också vara bristen på tillträde till offentligt ägda informationssystem, reseplanerare och betalsystem.

Uppföljningsgruppen pekade på att en översyn borde omfatta behovet av en reglering av tillgången till och villkoren för gemensam infrastruktur inklusive informationssystem och samordnade biljettsystem. Informations- och biljettsystemen är bland annat de största problemen för personer med funktionsvariationer. Gruppen ansåg också att behovet av en nationell myndighet – befintlig eller ny – för

⁷³ Riksdagens Trafikutskott *Kollektivtrafiklagen – en uppföljning*, Rapport från riksdagen 2015/16: RFR14.

⁷⁴ Trafikanalys *En förbättrad kollektivtrafik? – utvärdering av två reformer*, Rapport 2014:13.

stöd till RKM borde övervägas, om den utveckling med marknadsöppning som lagen stakar ut ska drivas vidare.

I en tidigare uppföljning från TU framförde uppföljningsgruppen bland annat att det är viktigt att arbeta med att förenkla biljettköp.⁷⁵ Den bedömningen kvarstod även i denna uppföljning. Att kunna betala kontant, att göra spontanköp och att köpa utlandsbiljetter utgör enligt rapporten ofta problem för resenärerna. Dessutom efterlystes ett enkelt och landsomfattande biljett- och betalsystem. För den kommersiella trafiken är möjligheten till en enkel övergång mellan kommersiell och offentlig trafik ofta en tröskel som hindrar trafiken.

TU:s uppföljningsgrupp såg positivt på den webbaserade reseplaneraren ResRobot, som fullt utbyggd skulle kunna innebära en lösning på flera av problemen kring information och biljett- och betalsystem. Samtrafiken har arbetat med att utveckla ResRobot-systemet, som också har en köpfunktion för resor mellan ett stort antal orter i landet. Gruppen konstaterade dock att kunskapen om ResRobot är begränsad och att marknadsföring av systemet därför är en angelägen uppgift.

Bestämmelserna om informations-, biljett- och betalsystem

Uppföljningsrapporten framhöll att de gemensamma funktionerna från ett resenärsperspektiv borde vara tillgängliga för alla grupper av resenärer, omfatta alla kollektivtrafikslag och kollektivtrafiken i hela landet. De ska vara realtidsuppdaterade, lätta att använda och erbjuda acceptabla lösningar vid trafikstörningar. Från trafikföretagens perspektiv framhåller rapporten vikten av att de offentligt ägda, gemensamma funktionerna är öppna för tillträde på lika villkor för alla kollektivtrafikföretag.

Kollektivtrafiklagen (4 kap. 2 §) föreskriver att ett trafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Informationen ska lämnas till Samtrafiken, som Transportstyrelsen har överlämnat denna uppgift till.⁷⁶ Informationen ska innehålla uppgifter om linjer, typ av färdmedel, håll-

⁷⁵ Riksdagens Trafikutskott *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport från riksdagen 2013/14: RFR5.

⁷⁶ Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2012:2.

platser och tidtabeller och lämnas senast 21 dagar (om inte särskilda skäl talar emot det) innan trafiken påbörjas, ändras eller upphör.

Enligt uppföljningsrapporten har Samtrafiken framfört att det borde vara självklart med realtidsinformation i det lagstadgade kravet på trafikantinformation. Samtrafiken menar att det borde införas ett tillägg i lagen om att ”den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala trafiken är väl fungerande mellan regioner och på nationell nivå”. Med den preciseringen i uppdraget för RKM skulle all information komma genom Samtrafiken.

Den dåvarande regeringen hade 2010 framhållit i lagförslaget till ny kollektivtrafiklag att i ett system med öppnare marknadstillträde skulle det krävas att kollektivtrafikföretagen deltar i ett samordnat informationssystem. Detta för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna få samlad information om all kollektivtrafik i länet och för att kunna planera sin resa. Den utgångspunkten var i linje med regeringens strävan att anlägga ett hela resan-perspektiv på resenärers utnyttjande av transportsystemet.⁷⁷

3.5 Kollektivtrafikens avgränsningar för ett nationellt biljettsystem

Vi ska enligt vårt uppdrag bland annat föreslå avgränsningar kring vilka färdstätt och vilken typ av trafik som bör ingå i ett nationellt biljettsystem. Utredningen ska då beakta om systemet bör omfatta andra transporttjänster och om biljetterna ska omfatta längre resor från dörr till dörr i dess helhet. Utredningsdirektiven öppnar därmed för ett vidare synsätt på vad ett nationellt biljettsystem kan vara ämnat för än vad som till exempel avgränsas av kollektivtrafiklagen.⁷⁸ En bredare definition skulle enligt direktiven även kunna omfatta särskilda persontransporter och som komplement till kollektivtrafiken finns taxi och andra färdstätt som kan ansluta till en resa med ordinarie kollektivtrafik.

Kollektivtrafik som utförs då en person i förväg begär att få resa eller att resans sträckning eller tidpunkt går att påverka i förväg kallas vanligtvis för anrops- eller efterfrågestyrd kollektivtrafik. Den

⁷⁷ Prop. 2009/10:200 *Ny kollektivtrafiklag*, s. 87.

⁷⁸ Dir. 2019:48 *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige*, s. 8.

kan delas in i två grupper, beroende på vem som är berättigad att åka – allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Enligt EU:s kollektivtrafikförordning omfattar kollektivtrafik endast persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.⁷⁹ Det innebär bland annat att taxitrafik för skolskjutsar, sjukresor och färdtjänst eller beställda för privat bruk inte omfattas av begreppet allmän kollektivtrafik.

3.5.1 Samlad lagstiftning för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter?

Möjligheterna att på ett bättre sätt än tidigare samordna den allmänna kollektivtrafiken med särskilda persontransporter, dvs. färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor, hade länge diskuterats och utretts flera gånger innan kollektivtrafiklagens tillkomst.⁸⁰ Frågan aktualiserades åter sedan lagen trädde i kraft 2012, eftersom det då fanns nya förutsättningar för att samla ansvar hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) lät därför ett konsultföretag göra en översikt 2013 över hur förutsättningarna för en sådan samordning skulle se ut.⁸¹

Studien gjordes med syfte att pröva om en samlad lagstiftning för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter skulle ge positiva effekter på kollektivtrafikens effektivitet, ekonomi och resmöjligheter. Den tog sin utgångspunkt i utvecklingsbehovet från olika perspektiv när det gällde förutsättningarna för en samordning.

Resultatet av studien visade att skilda regelverk för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter med ett delat huvudmannskap skapar administrativa kostnader och försvårar samordning. Resenärer med särskilda persontransporter kan under en och samma resa vara täckta av flera ersättningsssystem och regelverk.

Det skulle enligt rapporten finnas fördelar från flera perspektiv med att samla allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. Förutsättningarna för att samordna resurserna och integrera olika typer av persontransporter skulle förbättras. Trafiksystemet

⁷⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, Artikel 2a.

⁸⁰ Ett vedertaget begrepp för särskilda persontransporter före kollektivtrafiklagens tillkomst var *särskild kollektivtrafik*.

⁸¹ Sveriges Kommuner och Landsting *Allmän och särskild kollektivtrafik. Analys av för- och nackdelar med en samlad lagstiftning*, Mars 2014.

skulle bli enklare och tydligare att förstå för resenärerna. Att samla all kollektivtrafik hos en huvudman skulle kunna ge ett tydligt ansvar för helheten.

Samhällets samlade nettokostnader för särskilda persontransporter i form av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor har av Trafikanalys med stöd av olika datakällor bedömts uppgå till cirka 9,8 miljarder kronor år 2016.⁸² Samma år subventionerades den allmänna kollektivtrafiken (den regionala linjetrafiken) med cirka 23,6 miljarder kronor.⁸³

3.5.2 Samordning av särskilda persontransporter

Regeringen tillsatte 2016 en utredning med uppdrag att analysera reglerna för särskilda persontransporter. Syftet var att identifiera hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en samordning av sådana transporter och föreslå ändrade eller nya regler för att undanröja sådana hinder.⁸⁴ Vi beskriver i avsnitt 4.5 den lagstiftning om färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och resekostnadsersättning vid sjukresor som berördes av utredningen.

Utredningen om samordning av särskilda persontransporter konstaterade i sitt betänkande att det finns potentiella samordningsvinster inom en rad olika områden såväl mellan kollektivtrafiken och de särskilda persontransporterna som inom de särskilda persontransporterna.⁸⁵ Utredningen övervägde noga frågan om ett obligatoriskt huvudmannaskap på regional nivå. Med hänsyn främst till att detta skulle innebära en betydande inskränkning i den kommunala självstyrelsen föreslogs dock ingen ändring i huvudmannaskapen. Det ska fortsatt vara frivilligt att överlåta huvudmannaskap till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

En ny lag om särskilda persontransporter bör enligt utredningen ersätta lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och den lämnade också ett författningsförslag. Den nya lagen bör dessutom omfatta sjukresor och skolskjutsar, även om dessa resor fortsättningsvis ska regleras i annan lagstiftning.

⁸² Trafikanalys, *Vad vet vi om taxi? Kartläggning och analys av datakällor*, Rapport 2018:9 s. 38 ff.

⁸³ Trafikanalys, *Statistik om regional linjetrafik 2016*, 2017-06-09.

⁸⁴ Dir. 2016:85 *Samordning av särskilda persontransporter*.

⁸⁵ Betänkande av Utredningen om samordning av särskilda persontransporter, *Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning*, SOU 2018:58.

3.5.3 Taxitrafik och samåkning

Regeringen tillsatte 2015 en utredning med uppgift att utreda och eventuellt lämna förslag om nya regler gällande taxitrafiken. Utredaren skulle också se över och eventuellt föreslå förtydliganden när det gäller de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner.⁸⁶ Det primära syftet med uppdraget var att förbättra möjligheterna att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet. Det skulle kunna ske genom att ge ordningen med obligatorisk anslutning till redovisningscentraler för taxitrafik möjligheter att fungera på ett bättre sätt. Ett annat syfte var att anpassa reglerna för taxi och samåkning till nya förutsättningar. Ny digital teknik erbjuder till exempel möjligheter till bättre koordinering av såväl yrkesmässiga som privata transporter med personbil när det gäller mötet mellan utbud och efterfrågan.

När det gäller det förstnämnda syftet lämnade utredningen i sitt betänkande flera förslag⁸⁷, som regeringen i en proposition med mindre ändringar därefter har förelagt riksdagen för beslut om vissa lagstiftningsförändringar⁸⁸. Förändringarna träder i kraft den 1 september 2020 och den 1 januari 2021.

När det gäller det senare delen ingick det i uppdraget bland annat att tydliggöra gränsen mellan taxitrafik och samåkning. Utredningen konstaterade att det inte finns någon definition av samåkning i svensk rätt. Den tog i stället stöd i en beskrivning från Trafikanalys om att samåkning innebär att personer som ska till samma resmål eller åt samma håll åker i samma bil.⁸⁹ Utredningens bedömning var att samåkning där resans kostnader delas mellan personer med samma resmål eller samma resväg inte bör definieras som taxitrafik, även om personerna i fråga inte är bekanta med varandra.

Utredningen konstaterade vidare att samåkning har vissa likheter med bilpooler, för vilket det inte heller finns någon legal definition. Enligt Trafikanalys innebär bilpooler att ett antal personer turas om med att använda ett eller ett antal fordon, medan samåkning innebär att flera personer använder samma fordon vid samma tillfälle.⁹⁰

⁸⁶ Dir. 2015:81 *Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning*.

⁸⁷ Betänkande av Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning, *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, SOU 2016:86.

⁸⁸ Prop. 2017/18:239 *En ny kategori av taxitrafik*, Bet. 2017/18: TU17, rskr. 2017/18:384.

⁸⁹ Trafikanalys, *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, s. 19.

⁹⁰ *Ibid* s. 7.

Utredningen lämnade ett förslag om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238) för att skapa en tydligare legal gränsdragning mellan taxitrafik och samåkning. Förslaget togs dock inte upp och kommenterades inte närmare av regeringen i nämnda proposition.

3.5.4 Samhällsstöd för bilpooler?

Regeringen beslutade 2016 att tillsätta en utredning med uppdrag att utreda och föreslå styrmedel för att förebygga uppkomsten av avfall i syfte att främja en cirkulär ekonomi.⁹¹ Det övergripande målet är enligt utredningsdirektiven att nå en mer resurseffektiv och cirkulär samhällsekonomi.

I sitt betänkande argumenterade utredaren för att bilparken används ineffektivt.⁹² Av det skälet skulle det finnas det anledning för samhället att främja en ökad nyttjandegrad av bilar som komplement till många andra nödvändiga åtgärder för hållbar mobilitet. Utredaren prioriterade därför att lägga fram förslag som kan underlätta delning av bil i bilpooler.

Utredningen föreslog mot den här bakgrunden att det införs lagstadgade kriterier för allmänt tillgängliga bilpoolsfordon, som sedan kan användas som grund för statliga eller lokala stimulansåtgärder. Fordon ska kunna registreras som allmänt tillgängligt bilpoolsfordon i trafikregistret. Dessutom bör kommuner enligt utredningen få möjlighet att upplåta gatumark som bilpoolsparkering genom lokala trafikföreskrifter. En kommun bör också ges rätt att reservera bilpoolsparkering för specifikt utpekade fordon.

Sedan utredningen lämnade sitt betänkande har regeringen under 2018 tillsatt en ny utredning som enkom ska lämna förslag om hur bilpoolstjänster ska kunna främjas.⁹³ Huvudmotivet är att stimulera till en cirkulär ekonomi med mer resurseffektiva persontransporter.

Utredaren ska enligt direktiven i första hand undersöka förutsättningarna för en reducerad mervärdesskattesats för att tillhandahålla bil, motorcykel och moped mot betalning som sker genom bilpool (eller motsvarande för andra fordon). Om en sådan ordning inte är möjlig inom ramen för EU-rätten, ska utredaren i andra hand

⁹¹ Dir. 2016:3 *Styrmedel för att förebygga uppkomst av avfall i syfte att främja en cirkulär ekonomi.*

⁹² Betänkande från Utredningen cirkulär ekonomi, *Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi*, SOU 2017:22 s. 197 ff.

⁹³ Dir. 2018:93 *Utredning om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster.*

undersöka andra sätt att främja bilpooltjänster. Enligt direktiven ska det ske genom att närmare analysera förslaget från Utredningen cirkulär ekonomi i det betänkande som nämnts i det föregående.

4 Kollektivtrafikens resenärer, marknad, mål och regelverk

Avsikten med detta kapitel är att redovisa några viktiga förutsättningar för vårt uppdrag. Vilka är kunder i kollektivtrafiken och hur ser de på vad kollektivtrafiken erbjuder? Hur ser marknaden ut och vilka är aktörerna. Hur ser regelverken ut? Vi beskriver inledningsvis med stöd av några undersökningar befintliga och presumtiva resenärers behov och hinder för ett enkelt resande och deras synpunkter på kollektivtrafiken och dess biljettsystem. I det sammanhanget redovisar vi dessutom hur marknaden för samhällsorganiserad och kommersiell kollektivtrafik ser ut i dag.

Vidare redovisar vi de transport- och klimatpolitiska mål som riksdag och regering har satt upp och som är pådrivande för kollektivtrafikens utveckling. Vi tar också upp några andra relevanta svenska regelverk tillsammans med gällande EU-lagstiftning på området. Kapitlet avslutas med en beskrivning av statens olika roller för att kollektivtrafiken ska kunna tillgodose resenärernas skiftande behov och önskemål.

4.1 Resenärernas behov och hinder för ett enkelt resande

Kollektivtrafikresenärernas behov och hinder för ett enkelt resande varierar beroende på vem som reser och vad ändamålet med resan är. Behovet av att resa kollektivt kan tillgodoses med lokala och regionala informations- och biljettlösningar. Vid längre resor använder många den egna bilen för att ta sig från dörr till dörr. I takt med ett ökande intresse för att av klimatskäl flytta över resandet från privatbilismen till kollektiva samfärdsmedel blir ett så kallat sömlöst resande allt viktigare. Det vill säga att olika trafikslag och kollektiv-

trafikföretags erbjudanden kan kombineras på ett för resnären enkelt sätt. Det behöver bli enklare att ta sig från dörr till dörr för resenärer i kollektivtrafiken, även om det innebär att resenären använder flera transportslag och kollektivtrafikföretag.

Problem för långväga resenärer uppstår framför allt vid resor till områden där biljettsamarbeten med hemregionen saknas. Byten och tider som inte passar ihop är också hinder. Informations- och biljettlösningar har utvecklats över tid och RKM i olika delar av landet har inte legat i samma fas när det gäller att införa nya lösningar.

Även affärs- och taxeregler – oftast politiskt beslutade – har utvecklats olika över tid, vilket ytterligare försvårat gemensamma lösningar. En konsekvens av den utvecklingen är att en kollektivtrafikresenär som är van att resa i sitt hemlän många gånger vid längre resor ställs inför ett helt nytt informations- och biljettsystem med helt andra affärs- och taxeregler än vad denne är van vid. Även om det i praktiken inte behöver vara svårt att ladda ner en ny mobilapplikation eller gå in på en ny hemsida så kan det skapa mentala barriärer som gör att det upplevs enklare att ta bilen.

Det finns flera skäl till den utvecklingen. Ett är den decentraliserade politiska styrningen av den regionala kollektivtrafiken, där i första hand regionernas egna behov ska tillgodoses. Ett annat skäl är att lagstiftningen – varken nationellt eller på EU-nivå – hittills har ställt några krav på att regionernas och den kommersiella kollektivtrafikens informations- och biljettsystem ska vara förenliga. Det gäller till skillnad mot att sådana krav har kunnat ställas vid insamling av det underlag som krävs för trafikantinformation (se även avsnitt 4.5).

Det kan också finnas en instegsproblematik för de som inte nyttjar kollektivtrafiken regelbundet som kan uppleva att det är krångligt att köpa biljetter. Dit hör exempelvis förstagångsresenärer i kollektivtrafiken, sällanresenärer, turister och personer med funktionsnedsättning. Eftersom den politiska målsättningen att väsentligt minska utsläppen från transportsektorn genom ökad användning av kollektivtrafik ska kunna uppnås, får inte bristen på enkla informations- och biljettlösningar lägga hinder i vägen.

4.1.1 Skäl, drivkrafter och hinder för att använda kollektivtrafiken

Allmänhetens och kollektivtrafikresenärernas upplevelse av bland annat reseinformation och biljettsystem redovisas årligen i Kollektivtrafikbarometern.¹ Av rapporten framgår också av vilka anledningar och med vilken frekvens resenärerna använder kollektivtrafiken.

En person av tre reser regelbundet med regional kollektivtrafik 2–7 dagar i veckan, medan två av tre reser med bil. Bristen på körkort eller bil, att slippa parkera och miljövänligheten är de absolut vanligaste skälen för att resa kollektivt. Det är inga större skillnader mellan könen eller mellan boende i städer och på landsbygden när det gäller vad som är de främsta skälen. Däremot är andelen som reser med kollektivtrafik tre gånger fler i städer än på landsbygden.

Andelen män och kvinnor som nyttjar kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel var år 2018 24 procent respektive 30 procent. De ärenden resenärerna har är i första hand arbetsresor, egna fritidsaktiviteter och inköp av dagligvaror. Yngre personer, där studier är det vanligaste ärendet, reser mer frekvent än äldre.

Svensk Kollektivtrafik har även utvecklat en modell för att bedöma vilka drivkrafter som påverkar valet av transportmedel och resefrekvensen i kollektivtrafiken samt hur detta varierar över tid.

De faktorer som i modellen i första hand driver resandet med kollektiva färdmedel är resenärens kunskap om hur denna kan åka, de fördelar i form av tidsbesparing som valet av transportmedel kan ge samt hur relevant kollektivtrafiken är för resenären. Med relevans, som har störst betydelse, avses att resenären kan använda kollektivtrafiken för de flesta av sina resor, att avgångarna passar behoven och att det är enkelt att resa.

De faktorer som avgör hur nöjda resenärerna är med kollektivtrafiken är hur den möter resenärens behov, samt kvalitet/punktlighet, trygghet och prisvärdhet. Det är relevansen och kvalitet/punktlighet (i betydelsen att resenären kan lita på att komma

¹ *Kollektivtrafikbarometern* är en årligt återkommande nationell kvalitets-, attityd-, och resevanundersökning för kollektivtrafikbranschen. Syftet är att löpande följa och påverka attityder och kollektivtrafikens marknadsandelar. Den genomförs av Svensk Kollektivtrafik, som är branschorganisation för regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag. Under 2018 samlades 73 600 enkätsvar in, varav 32 300 var svar från kunder mellan 15 och 85 år som reser med den samhällsorganiserade kollektivtrafiken minst en gång per månad.

fram i tid när denne reser) som i störst utsträckning påverkar hur nöjda resenärerna är. Det är också de faktorer som resenärerna i genomsnitt är mindre nöjda med och som är viktiga att förbättra. Något mindre än hälften av resenärerna upplever till exempel att de kan lita på att komma fram i tid om de reser med kollektivtrafiken.

Olika resenärsgupper har olika drivkrafter som påverkar resandet olika mycket. Bilister har låg kunskap om hur de skulle kunna åka kollektivt. De vet heller inte om de skulle tycka att det är krångligt. Så kallade växlare, som regelbundet reser med både kollektivtrafik och bil, tycker att de kan genomföra de flesta av sina resor med kollektivtrafiken. De kan dessutom spara tid genom att resa kollektivt. En klar majoritet av de som främst reser kollektivt upplever att de kan använda kollektivtrafiken för flertalet resor som de gör.

Utredningens enkätundersökning

Utredningen genomförde under hösten 2019 en enkätundersökning med cirka 1 000 deltagare.² Avsikten var att ta reda på i vilken utsträckning deltagarna använder kollektivtrafik och vilka förväntningar de har på ett nationellt biljettsystem. Urvalet bestod av något fler kvinnor än män och deltagarna bor i städer, på mindre orter och på landsbygden.

Svaren visar att 79 procent av deltagarna använder kollektivtrafik och att kvinnor nyttjar kollektivtrafiken något mer, även om skillnaden är liten. Nio av tio som bor i städer åker kollektivt, medan bara drygt hälften av de som bor landsbygden gör det. Den främsta orsaken till att inte använda kollektivtrafiken är dåligt utbud och begränsad turtäthet. På landsbygden är ett betydande skäl också att det inte finns någon kollektivtrafik i närheten.

Nio av tio deltagare anser att regional kollektivtrafik ska ingå i ett nationellt biljettsystem, medan var tredje deltagare anser att även fjärrtågtrafik bör ingå. Var sjunde deltagare anser dessutom att andra mobilitetstjänster som taxi, delad bil och elscotrar bör ingå. Det föreligger inga större skillnader mellan olika målgrupper när det gäller frågan om vad som bör ingå i ett nationellt biljettsystem. De

² Nepa Consumer Science, *Nationellt betalningssystem för kollektivtrafik*, Rapport 2019-12-19.

flesta förväntar sig att ett nationellt biljettsystem ska vara enkelt och billigt att använda. De olika målgrupperna har likartade åsikter.

70 procent av alla deltagare anger att de har egen bil eller tillgång till bil genom arbetet. På mindre orter och på landsbygden gäller det närmare 80 procent. Det största incitamentet för att byta resande med egen bil mot kollektivt resande är om kostnaden för tillgången till kollektiva transporter är lägre än kostnaden för den egna bilen. Det skälet anges av närmare hälften av alla deltagare. Näst största incitament är om det vore lätt att få tillgång till kollektiva transporter eller delade fordon som tillgodoser behoven. Det finns i den frågan ingen skillnad mellan de olika målgruppernas åsikter.

Särskilda utmaningar för resenärer med funktionsnedsättning

Trafikanalys har i samverkan med flera andra myndigheter och organisationer på regeringens uppdrag kartlagt hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Resultatet pekar sammantaget på att den fysiska tillgängligheten i infrastruktur, vid bytespunkter och på fordon, har förbättrats över tid.³ Samtidigt finns det indikationer på att tillgängligheten i andra avseenden inte utvecklats, eller till och med försämrats, inte minst när det gäller informationssamordning.

Trafikanalys bedömer att ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning har minst en funktionsnedsättning, som påverkar deras vardag. Generellt sett är personer med funktionsnedsättning i genomsnitt äldre, vilket med en ökande medellivslängd skapar utmaningar för framtiden. Personer med funktionsnedsättning reser mindre än genomsnittet, eftersom de studerar och förvärvsarbetar i mindre utsträckning. Vidare upplever kvinnor hinder inom kollektivtrafiken i större utsträckning än män.

Andra skillnader i resmönster kan dock enligt rapporten inte förklaras på annat sätt än att det finns reella barriärer och hinder. Personer med funktionsnedsättning kan uppleva många olika hinder. För vissa är fysisk framkomlighet avgörande för resmöjligheterna. För andra är det nödvändigt med informationsstöd och teknisk utrustning som går att använda såväl före som under en resa.

³ Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer - kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport 2019:3.

Trots olika behov och erfarenheter har alla en sak gemensamt. De har ett större behov av information och service för att minska den osäkerhet och otrygghet som kollektivtrafik kan innebära. De är mer beroende av planering och mer känsliga för avvikelser. Frågorna inför eller under en resa kan vara många.

Med osäkerhet om det går att resa på egen hand – från dörr till dörr utan komplicerande byten – följer en lägre tillit och tilltro till kollektivtrafiken och dess färdmedel och därmed även till benägenheten att resa kollektivt överhuvudtaget. Osäkerhet om det går att klara sig på egen hand är ett tillräckligt skäl för att avstå från att resa. För att öka tilliten och tilltron krävs det relevant, aktuell, fullständig, korrekt och pålitlig information om kollektivtrafikens varierande miljöer, oavsett plats och tidpunkt, oavsett avvikelse eller inte. I dag är kollektivtrafiksystemet långt från detta mål enligt rapporten från Trafikanalys.

4.1.2 Vad tycker resenärer och allmänheten om kollektivtrafiken?⁴

Enligt Kollektivtrafikbarometern reste under 2018 53 procent av Sveriges befolkning regelbundet med kollektivtrafik, medan andelen som regelbundet reste med privatbil var 82 procent. Med regelbundet resande avses i den undersökningen att resa minst en gång per månad. 79 procent av de som reser med kollektivtrafiken minst en gång per månad är nöjda med sin senaste resa. Nöjdheten tenderar att öka med stigande ålder. Äldre personer anser till exempel i större utsträckning än yngre att det är tryggt att resa med kollektivtrafiken. Detsamma gäller hur nöjda resenärerna är med ombordfaktorer som bekvämlighet. Å andra sidan är det en större andel yngre resenärer som har övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer och anser att det skulle vara praktiskt möjligt för dem, vilket innebär en förändring under senare år.

Även allmänheten har blivit mer positiv till kollektivtrafiken. Andelen som upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör har ökat något under senare år och uppgick 2018 till 54 procent.

⁴ Uppgifterna i detta avsnitt bygger om inte annat anges på *Kollektivtrafikbarometern 2018*.

Marknadsandelen för kollektivtrafiken i Sverige – mätt som andel kollektivtrafikresor av samtliga resor med motorburen trafik – uppgick 2018 till 31 procent. Skillnaderna mellan olika län är dock betydande med en variation från 6 procent (Norrbotten) till 57 procent (Stockholm) år 2018.

I en enkät om tillgänglighet i kollektivtrafik och färdtjänst som Myndigheten för delaktighet har genomfört, framkommer att nästan två tredjedelar av de tillfrågade upplever hinder när de vill resa med kollektivtrafik i sin närmiljö.⁵ Nästan lika många upplever hinder vid längre resor med buss och tåg. Bristerna som lyfts fram är relaterade såväl till fordonen och information om resan som till miljön kring hållplatser och stationer.

Biljettinköp

Resenärer i kollektivtrafiken föredrar periodkort framför andra typer av biljetter. Andelen kollektivtrafikresor med periodkort som biljettyp har ökat till 63 procent 2018. Periodkort används i störst utsträckning av resenärer i åldern 20–64 år, vilket ligger i linje med tidigare resultatet. Män föredrar periodkort i större utsträckning än kvinnor. Ju äldre resenärerna är desto vanligare är det att resan betalas med värdekort eller motsvarande (pengar på förköpt kort). Bland pensionärer är det 30 procent av resorna som betalas med värdekort. Kvinnor föredrar värdekort i större utsträckning än män. Enkelbiljett köps främst av resenärer i åldern 20–25 år, där andelen var 14 procent 2018.

Fler köper biljetter i biljettautomat. Andelen biljetter som köptes i en biljettautomat har ökat kraftigt till 34 procent 2018. Män föredrar köp i biljettautomat i större utsträckning än kvinnor. När det gäller biljettköp på försäljningsställe eller hos ombud har det minskat i motsvarande grad. Kvinnor föredrar biljettköp på försäljningsställe i större utsträckning än män. Andelen resenärer som reser kollektivt minst någon gång per kvartal och som tycker att det är enkelt att köpa kollektivtrafikbolagets biljetter och kort har ökat till 76 procent 2018. Det gäller i större utsträckning kvinnor än män. Det motsvarar i huvudsak också ett genomsnitt vid järnvägsresor i

⁵ Myndigheten för delaktighet, *Rivkraft 2019 - Tillgänglighet i kollektivtrafik och färdtjänst*.

alla EU-länder enligt en Eurobarometer.⁶ Lika stor andel i Sverige tycker enligt Kollektivtrafikbarometern att det är enkelt att få information inför resan om avgångstider, biljettpriser med mera. Även det gäller i större utsträckning kvinnor än män. Bland de som upplever att det är svårt att köpa biljetter är bilister och sällanresenärer överrepresenterade.

4.2 Hur ser marknaden för kollektivtrafik ut?

Under perioden 1950 till 2017 har allt årligt resande i Sverige ökat från 18 miljarder personkilometer till 153 miljarder personkilometer. Det innebär att vi i dag reser sex gånger längre per person än 1950.⁷

Det individuella resandet med bil och motorcykel ökade samtidigt kraftigt fram till sekelskiftet. Ökningen skedde till största delen på bekostnad av det kollektiva resandet med buss, tåg, tunnelbana, spårvagn, färja och flyg. Denna utveckling speglar hur bilen har fått en allt mer central roll i samhället. Under tidsperioden fram till 2000 ökade andelen som valde att resa med individuella färdmedel från 20 procent till 80 procent. Under samma period minskade andelen som valde att resa med kollektiva färdmedel från 60 procent till 18 procent.

Ökningen av det totala persontransportarbetet avtog i början av 2000-talet och persontransporterna minskade något i samband med den senaste finanskrisen 2008. Under de senaste åren har persontransportarbetet åter ökat. Sedan 2012 har det skett en ökning med 8 procent.

Marknaden för kollektivtrafik har påtagligt förändrats under samma tidsperiod, då den successivt öppnats för konkurrens. Som framgått av kapitel 3 pågick en mångårig avreglering av busstrafiken med början redan 1963 och marknaden öppnades för konkurrens 1997. År 2010 öppnades marknaden för långväga persontransporter på järnväg och det blev möjligt för andra företag än SJ att bedriva järnvägstrafik i Sverige. År 2012 avskaffades även den sista begränsningen som hindrade kommersiella bussföretag att bedriva lokal och

⁶ EU-kommissionen, *Europeans' satisfaction with passenger rail services*, Eurobarometer 463.

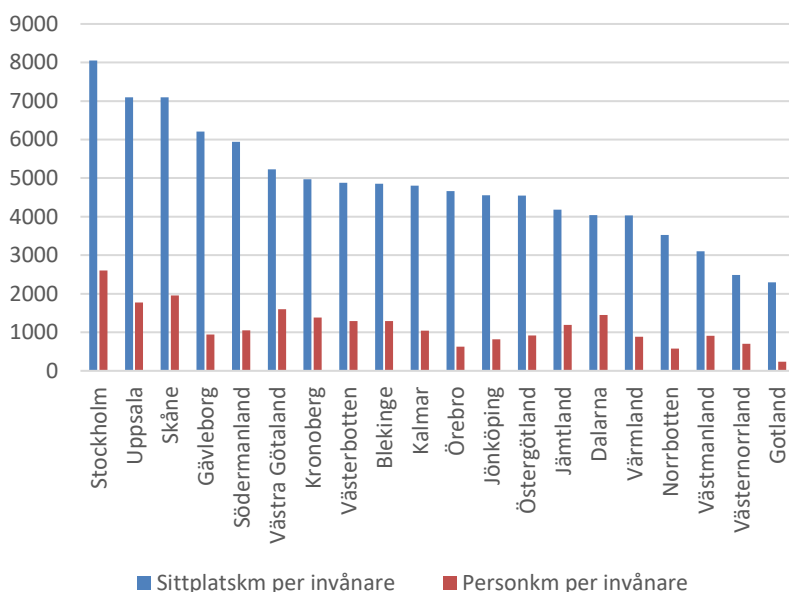
⁷ Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018. Översikt över utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter*, Dnr TSG 2018-5324.

regional kollektivtrafik i och med att den nya lagen (2010:65) om kollektivtrafik trädde i kraft i Sverige.

4.2.1 Regional kollektivtrafik

Mätt i antal avgångar var 99,7 procent av den regionala kollektivtrafiken år 2018 samhällsorganiserad och subventionerad, medan resterande 0,3 procent var kommersiell. Andelen kommersiell trafik varierar mellan trafikslagen. Till exempel är andelen 1 procent av den regionala fartygstrafiken kommersiell medan detta gäller 2,5 procent av den regionala tågtrafiken.⁸

Figur 4.1 Utbud och efterfrågan i regional kollektivtrafik i olika län 2017



Källa: Transportstyrelsen.

⁸ Trafikanalys, *Regional linjetrafik 2018*, Statistik.2019:22.

Under den senaste tioårsperioden har det skett en ökning av utbudet i den regionala kollektivtrafiken med 33 procent.⁹ Utbudet styrs av behov och ekonomi men även av politiska mål och ambitioner.¹⁰ Den märkbara utvecklingen kan härledas till det aktiva arbetet med att förbättra det upphandlade utbudet av kollektivtrafik och att vidga arbetsmarknadsregionerna.¹¹ Även efterfrågan på regionala kollektivtrafikresor har ökat under tioårsperioden, om än inte i lika snabb takt. Efterfrågan har ökat med 19 procent samtidigt som beläggningsgraden har minskat med 11 procent från knappt 31 procent till drygt 27 procent. Som framgår av Figur 4.1 varierar utbud och efterfrågan kraftigt mellan olika län.

För att kunna upprätthålla trafik som inte är kommersiellt bärkraftig och samtidigt kunna erbjuda ett samhällsekonomiskt effektivt utbud, finansieras den regionala kollektivtrafiken delvis av offentliga medel. I genomsnitt subventioneras 50 procent av kostnaderna med skattemedel, vilket för närvarande motsvarar cirka 25 miljarder kronor per år. Subventionsgraden varierar dock även den kraftigt mellan olika län. Den är högre i glest befolkade områden, där förutsättningarna för att bedriva en attraktiv trafik är påtagligt sämre än i tätbefolkade län.

Det har blivit dyrare att bedriva kollektivtrafik. Sedan 2012 (fram till 2017) har trafikeringarkostnaderna i genomsnitt ökat med drygt 4 procent per år samtidigt som intäkterna endast ökat med i genomsnitt drygt 3 procent per år. Detta innebär att det finns ett ökande gap mellan intäkter och kostnader som medför att antingen biljettpriserna, subventionerna eller båda måste höjas.¹²

Dalarna har den högsta subventionsgraden, där drygt 80 procent av kollektivtrafikens kostnader finansieras med offentliga medel. Lägst subventionsgrad har Örebro och Stockholms län med vardera 40 procent.¹³ Som framgår av Figur 4.2 är samtidigt beläggningsgraden i Dalarna den högsta i landet med 36 procent och i Örebro den näst lägsta i landet med 14 procent. Med beläggningsgrad avses här hur stor andel av sittplatserna som används i genomsnitt.¹⁴

⁹ Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018*, Dnr TSG 2018–5324.

¹⁰ Sveriges Kommuner och Landsting, *Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2017*, SKL 2018.

¹¹ Transportstyrelsen, *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990 – 2017*, Dnr TSJ 2018 – 2387.

¹² Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018*, Dnr TSG 2018 – 5324.

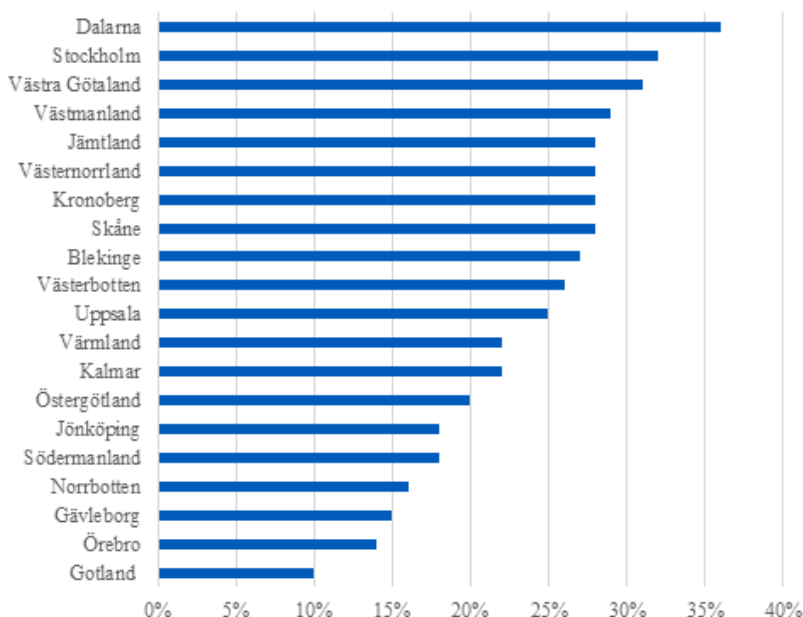
¹³ Sveriges Kommuner och Landsting, *Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2017*, SKL 2018.

¹⁴ Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018*, Dnr TSG 2018 – 5324.

Liksom i övriga Europa är det ett fåtal operatörer som dominerar marknaden för upphandlad kollektivtrafik. Inom busstrafiken står de fyra största bolagen (Nobina, Keolis, Arriva och Transdev) för cirka 65 procent av det upphandlade utbudet.¹⁵ För upphandlad tågtrafik är SJ, MTR Pendeltåg och Arriva de största operatörerna med tillsammans cirka 85 procent mätt i omsättning.¹⁶

Antalet resor i den regionala kollektivtrafiken med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg uppgick 2018 till drygt 1,6 miljarder.¹⁷

Figur 4.2 Beläggningsgrad i regional kollektivtrafik i olika län 2017



Källa: Transportstyrelsen och Trafikanalys.

Bussutbudet dominerar den regionala kollektivtrafiken mätt i antal resor och personkilometer, i antal påstigningar och utbudskilometer per invånare.¹⁸ Det gäller i samtliga län. Buss är också det enda trafikslag som finns i samtliga län. Spårvägstrafik finns i Stockholm, Göteborg och Norrköping. Stockholm är det enda län med tunnel-

¹⁵ Trafikanalys, *Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken 2013*, Rapport 2015:13.

¹⁶ Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018*, Dnr TSG 2018 – 5324.

¹⁷ Trafikanalys, *Regional linjetrafik 2018*, Statistik 2019:22.

¹⁸ Ibid.

banan. I storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne bor sammanlagt lite drygt hälften av Sveriges befolkning. Då 84 procent av Sveriges alla kollektivtrafikresor sker i storstadslänen, är en väl fungerande trafik en förutsättning för att skapa en god framkomlighet och tillgänglighet för många människor.¹⁹

4.2.2 Järnväg, spårväg och tunnelbana

När det gäller den interregionala tågtrafiken, var målet med avregleringen i början av 2000-talet att öka trafikens attraktionskraft genom att skapa ett mer tillgängligt och effektivt utbud. Förhoppningen var att utbudet skulle öka och att den redan etablerade trafiken skulle konkurreras ut. Jämfört med sekelskiftet har utbudet ökat med nästan 50 procent.²⁰

Marknadsöppningen av järnvägen har enligt Transportstyrelsens rapport ännu haft begränsade effekter. Den har främst haft effekt på enskilda sträckor, exempelvis mellan Stockholm och Göteborg, där MTR:s inträde har bidragit till ökad konkurrens. På denna sträcka har utbudet ökat, restiden har kortats och biljetterna har blivit billigare.²¹ Nya aktörer tillkommer vartefter och från våren 2020 kommer även Flixtrain att trafikera denna sträcka.

Den kommersiella järnvägsmarknaden domineras helt av SJ med en marknadsandel på cirka 80 procent av omsättningen. Därefter kommer Arlanda Express/A-Train med cirka 12 procent. Arlanda Express ägs och drivs av A-Train AB, som med exklusiv rätt bedriver kommersiell tågtrafik på sträckan mellan Stockholm och Arlanda.

Totalt sett har tågets attraktionskraft ökat. Detta beror bland annat på ett ökat utbud och ökad tillgänglighet genom digitalisering, vilket medfört ökad flexibilitet för resenären. Den tilltagande konkurrensen mellan järnvägsföretagen har också bidragit till ett tydligare kundfokus och högre effektivitet.²²

Det förekommer även konkurrens mellan upphandlad och kommersiell trafik. Som exempel kan nämnas Väst kustbanan, som trafikeras av Öresundståg och SJ, sträckan mellan Uppsala och Gävle som

¹⁹ Sveriges Kommuner och Landsting, *Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2017*, SKL 2018.

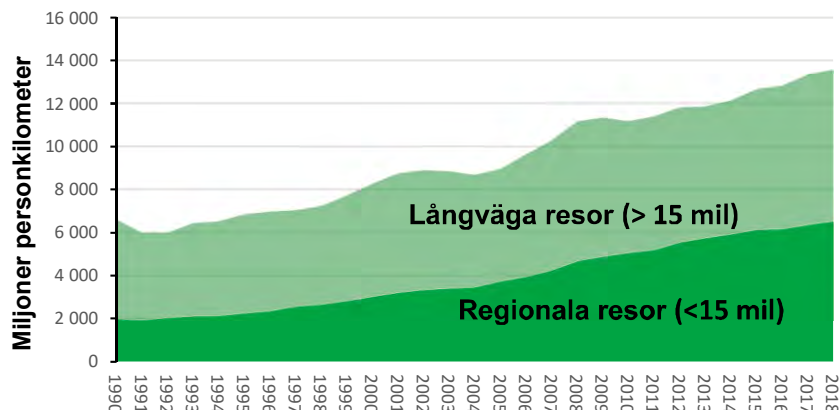
²⁰ Järnvägsutredningens betänkande *Konkurrens på spåret*, SOU 2008:92; Prop. 2008/09:176 *Konkurrens på spåret*.

²¹ Transportstyrelsen, *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990 - 2017*, TSJ 2018 – 2387.

²² Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018*, Dnr TSG 2018 – 5324.

trafikeras av Upptåget och SJ samt sträckan mellan Stockholm och Uppsala som trafikeras av SL och SJ. På sträckan mellan Stockholm och Arlanda konkurrerar Arlanda Express, SJ och SL.

Figur 4.3 Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, fördelat på regionala och långväga resor



Anm. Mellan åren 2016 och 2017 har förändrade metoder av skattningar av resandet, hos vissa uppgiftslämnare, resulterat i ökning av antalet resor och transportarbete vilket medför att förändringar mellan åren bör tolkas med försiktighet. *Källa:* Trafikanalys.

På järnvägen ökade antalet resor med 7 procent mellan 2017 och 2018. Ökningen skedde trots att tågen hade en sämre punktlighet under 2018 med stundtals stora störningar i trafiken. Tillväxten har också varit ännu högre sedan dess, vilket talar för att den allmänna klimatdebatten under senare tid har påverkat allmänhetens intresse för att resa med tåg. Som framgår av figur 4.3 har resandet på svensk järnväg mer än fördubblats på 20 år.²³

Under 2018 genomfördes totalt 246 miljoner resor på järnväg i Sverige. Varje invånare reste i genomsnitt 1 324 kilometer på järnväg, fördelat på i genomsnitt 24 resor. Sett över en längre tidsperiod från år 2000 är trenden tydlig. Svenskar reser både oftare och längre på järnväg. Sett till antalet resor 2018 är det de regionala resorna som dominerar och dessa står för 91 procent av alla resor på järnväg.²⁴

Inom spårvägstrafiken uppgick antalet resor till 176 miljoner 2018. På ett år har antalet resor ökat med 10 procent. I tunnelbanan

²³ Trafikanalys, *Bantrafik 2018*, Statistik 2019:17.

²⁴ *Ibid.*

ökade också resandet men i lägre takt jämfört med järnväg och spår-
väg. 355 miljoner resor genomfördes i tunnelbanan under 2018.²⁵

4.2.3 Busstrafik

Buss är det största trafikslaget inom den regionala och samhälls-
organiserade kollektivtrafiken med nästan 848 miljoner påstigningar
under 2018. Det motsvarar en ökning med 194 miljoner påstigningar
eller cirka 30 procent de senaste 10 åren.²⁶

Utöver den samhällsorganiserade kollektivtrafiken med buss ut-
förs även kommersiell, linjelagd busstrafik. Den trafiken har Trafik-
analys uppskattat till cirka 5,6 miljoner påstigningar regionalt och
interregionalt under 2018 och totalt färdades passagerarna cirka
618 miljoner personkilometer.²⁷ Jämfört med 2017 har antalet påstig-
ningar minskat något. Varje påstigande reste i genomsnitt 11 mil 2018.

I slutet av 2017 fanns det 899 verksamma bussföretag, varav 272
bedrev linjetrafik och 627 bedrev charter eller fjärrtrafik.²⁸ Antalet
bussföretag har minskat över tid. Det beror troligtvis både på svårig-
heter att möta konkurrensen från den långväga tågtrafiken och
svårigheter att konkurrera med regionalt upphandlad trafik.²⁹ Andra
orsaker kan vara att offentliga upphandlingar har blivit mer kom-
plexerade och omfattar allt större områden, att många mindre företag
har haft svårt att klara generationsskiftet och att den tekniska och
digitala utvecklingen ställer allt större krav på de enskilda före-
tagen.³⁰

Majoriteten av företagen är små i termer av antalet anställda.
40 procent bedrivs som enmansföretag, 20 procent har en till fyra
anställda medan enbart två procent har fler än 100 anställda. Under
2017 stod det enskilt största bussföretaget för 19 procent av omsätt-
ningen på marknaden och de fyra största företagen för 50 procent av
omsättningen.³¹

²⁵ Ibid.

²⁶ Trafikanalys, *Regional linjetrafik 2018*, Statistik 2019:22.

²⁷ Trafikanalys, *Kommersiell linjelagd trafik på väg 2018*, Statistik 2019:23.

²⁸ Sveriges Bussföretag, *Statistik om bussbranschen Augusti 2019*.

²⁹ Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018. Översikt av utvecklingen på markna-
derna för väg- och järnvägstransporter*, Dnr TSG 2018 – 5324.

³⁰ Enligt uppgift från Anna Grönlund Sveriges Bussföretag, 2020-03-26.

³¹ Transportstyrelsen, *Transportmarknaden i siffror 2018. Översikt av utvecklingen på markna-
derna för väg- och järnvägstransporter*, Dnr TSG 2018 – 5324.

4.2.4 Taxi

Den svenska taximarknaden kan delas in i två delar. Upphandlade resor skapar ungefär 50 procent av intäkterna, medan privat- och affärsresor bidrar med resterande 50 procent. Den upphandlade trafiken anordnas av RKM, kommuner och regioner och består av sjukresor, färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och kompletterings- trafik. Det föreligger stora regionala skillnader när det gäller fördelningen mellan upphandlade resor och privat- och affärsresor. I storstäderna är andelen privat- och affärsresor betydligt större än på landsbygden. På landsbygden kan de upphandlade resorna utgöra företagets hela verksamhet.³²

Taximarknaden var fram till 1990 hårt reglerad. Näringen präglades av strikt etableringskontroll, där varje taxibil endast fick ta upp kunder inom ett visst trafikområde. Staten bestämde vilket maxpris som skulle gälla för taxiresorna, vilket i praktiken också styrde priset. Ett särskilt körschema fanns upprättat som reglerade hur många taxibilar som skulle finnas i trafik på olika orter vid olika tider på dygnet.

Den 1 juli 1990 avreglerades marknaden. Beslutet innebar att behovsprövningen slopades och att prissättningen blev fri. Geografiska begränsningar slopades. Den tidigare trafikeringsplikten och kravet på att tillhöra en beställningscentral avskaffades. När det gamla regelverket avskaffades och avregleringen formellt trädde i kraft ökade antalet taxibilar kraftigt. Vid årsskiftet 1991 fanns cirka 14 800 fordon registrerade (en ökning med cirka 3 000 fordon på ett år). Antalet företag ökade från 6 700 till cirka 7 300.³³

Syftet med den genomgripande avregleringen var att låta marknaden själv avgöra hur taxinäringen skulle skötas för att därigenom åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Förhoppningen var att genom konkurrensutsättning skapa utrymme för nya tjänster liksom lägre priser för kunderna.

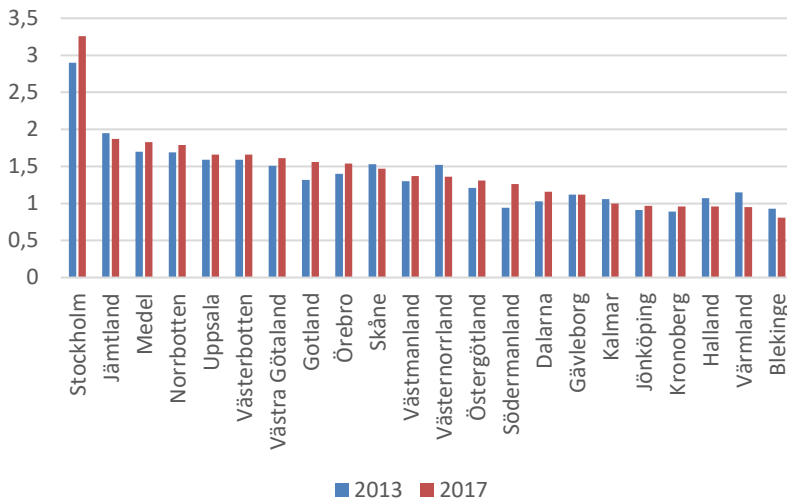
Under senare år har antalet registrerade fordon ökat ytterligare. Efter att fordonsflottan i mer än 15 år penplade kring 15 000 bilar har ökningen under den senaste tioårsperioden varit cirka 3 000 bilar till cirka 18 000 bilar 2018. Taxitätheten har därmed ökat med 23 procent sedan avregleringen 1990. Samtidigt har antalet aktiva

³² Ibid.

³³ www.taxiforbundet.se, Besökt 2019-12-31.

tillstånd minskat, vilket innebär att varje tillståndsinnehavare har fler bilar. Ännu 2018 hade dock 5 100 företag bara en bil. Av cirka 7 400 taxitillstånd 2018 innehades cirka 4 600 tillstånd av privatpersoner.³⁴

Figur 4.4 Taxitäthet, antal fordon per län och 1 000 invånare 2013 och 2017



Källa: Transportstyrelsen och Svenska Taxiförbundet.

I samband med digitaliseringen inom olika samhällsområden har nya aktörer och tjänster uppstått även på taximarknaden. Nya företag har byggt sin verksamhet på digitala affärsmodeller och stimulerat etablerade taxiföretag att bli effektivare. Flera av de nya tjänsterna har dock bedömts vara olagliga och lett till fällande domar vid en rättslig prövning.³⁵ Efter avregleringen 1990 har taxibranschen fått uppleva andra liknande perioder med kreativa men mindre nogräknade åkare som har väckt medial uppmärksamhet. Det gäller bland annat förekomsten av ockerpriser som särskilt har drabbat turister med begränsade kunskaper om den svenska taximarknaden.

Sammantaget har taxibranschen ändå upplevt att avregleringen av taximarknaden har varit positiv men ser fortfarande behov av för-

³⁴ Svenska Taxiförbundet, *Branschläget 2019*, Maj 2019.

³⁵ Betänkande av Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning, *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, SOU 2016:86 s. 151 ff.

bättringar. Ett exempel är ett utökat inslag av anropsstyrd kollektivtrafik med taxi på landsbygden, där underlaget inte räcker till för mer storskalig kollektivtrafik.³⁶ Taxiförbundet anser att servicen skulle kunna bli en besparing för samhället, om taxi kan anlitas som ett alternativ, när busskapaciteten bara utnyttjas i begränsad utsträckning.³⁷ Förbundets synpunkt ska ses mot bakgrund av att RKM enligt kollektivtrafiklagens 2 kap. 14 § ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet, förutom att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

Trots hög konkurrens och små marginaler för taxiföretagen upplever privatresenärer att det är dyrt att åka taxi. Det gör det svårt att få hushåll att gå över från privata bilresor till taxi eller en kombination av taxi och annan kollektivtrafik. En sådan omställning skulle enligt Taxiförbundet kunna bidra till att minska privatbilismen i större städer och därmed till en bättre miljö. Företag med digitala tjänsteplattformar som organiserar taxitrafik har på andra marknader visat på möjligheterna att hitta attraktiva lösningar genom att kombinera kollektivtrafiken med delad bil. Svårigheterna att i större utsträckning skapa den här typen av lösningar har ofta uppstått när tjänsterna ska upphandlas, även om dessa har varit omtyckta av resenärerna.

4.2.5 Kollektivtrafik på vatten

Från och med augusti 2012 utökades kollektivtrafiklagen till att dessutom gälla kollektivtrafik på vatten. Kompletteringen innebär att även till sjöss är RKM ansvarig för den offentligt organiserade kollektivtrafiken. De krav som gäller för kollektivtrafikföretag, till exempel skyldigheten att informera om den trafik de bedriver, gäller också för kollektivtrafik på vatten.

Kollektivtrafik på vatten utgör omkring 1 procent av den totala kollektivtrafiken i Sverige. Det är ett tiotal län som har sådan trafik. Västra Götalands län står för den högsta andelen mätt i antal avgångar, medan Stockholms län har flest utbudskilometer.

Den största delen av trafiken är upphandlad, men det förekommer även kommersiell kollektivtrafik på vatten. Det finns en mängd

³⁶ www.taxiforbundet.se, Besökt 2019-12-31.

³⁷ Svenska Taxiförbundet, *Sveriges hemligaste kollektivtrafik - En kartläggning av den anropsstyrda kollektivtrafiken i Sverige*, oktober 2018.

kollektivtrafiklinjer som drivs på kommersiell grund, dvs. trafik som bedrivs utan avtal med en offentlig myndighet eller ett offentligt bolag. Kollektivtrafiken bedrivs ofta med fartyg som även används för annan trafik till sjöss, till exempel charter- och beställningstrafik.

4.3 Transport- och klimatpolitiska mål och måluppfyllelse

För att nå målet om en kraftig minskning av växthusgasutsläppen behöver en större andel av persontransporterna utföras med energi-effektiva trafikslag. Ett grundläggande skäl för utredningens uppdrag att föreslå ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik är enligt direktiven behovet av att det ska vara enkelt att söka och köpa biljetter för kollektivtrafiken på ett lättillgängligt sätt. Det bör också bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafik- och transportslag på ett sömlöst sätt.

Enligt direktiven ska vi i vårt uppdrag även utgå från de transportpolitiska målen och principerna. Mot den bakgrunden gör vi i detta avsnitt en tämligen bred genomlysning av de svenska transport- och klimatpolitiska målen och måluppfyllelsen.

4.3.1 De transportpolitiska målen

Riksdagen beslutade redan 2009 om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.³⁸ Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla medborgare en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

³⁸ Prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*, bet. 2008/09: TU14, rskr. 2008/09:257.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljön och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

4.3.2 Ett klimatpolitiskt ramverk

I juni 2017 beslutade riksdagen även om ett klimatpolitiskt ramverk som innehåller en klimatlag och nya klimatmål.³⁹ Tillsammans sätter detta ramar för hur svensk klimatpolitik ska bedrivas.

Ramverket består av tre pelare: nya mål för klimatpolitiken, en klimatlag som lagfäster att regeringens politik ska utgå från klimatmålen samt att ett klimatpolitiskt råd inrättas som ska utvärdera regeringens samlade politik för att se hur förenlig den är med klimatmålen. Syftet med ramverket är att ge långsiktighet och stabilitet i svensk klimatpolitik.

Riksdagen har vidare beslutat att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* innebär att halten av växthusgaser i atmosfären enligt FN:s ramkonvention om klimatförändring ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Riksdagen har också antagit flera etappmål som rör klimatet.

Det etappmål som beskriver det långsiktiga målet innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. De kvarvarande utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990. Beslutet omfattade även ett klimatmål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Den nya klimatlagen (2017:720) innehåller grundläggande bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete. Lagen trädde i kraft den 1 januari 2018. Den lagfäster att regeringens klimatpolitik ska utgå ifrån klimatmålen och hur arbetet ska bedrivas. Bland annat ska de klimatpolitiska målen och de budgetpolitiska målen ges förutsättningar att samverka. Regeringen ska varje år också presentera en

³⁹ Prop. 2016/17:146 *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige*, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320.

klimatredovisning i budgetpropositionen. Vidare ska regeringen vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bland annat ska redovisa hur klimatmålen ska uppnås.

4.3.3 Ett preciserat klimatmål för transportsektorn

Transporter står för närvarande för en tredjedel av växthusgasutsläppen i Sverige. För att de långsiktiga målen inom klimatpolitiken ska kunna nås, måste utsläppen från transporter minska i betydligt snabbare takt än hittills. Regeringen har därför beslutat att det av riksdagen beslutade klimatmålet för transportsektorn inom miljömålssystemet även ska utgöra ett etappmål för de transportpolitiska målen, dvs. *växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010*.⁴⁰

Regeringen konstaterade i samband med sitt beslut att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet och att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Om klimatmålet ska nås, behöver funktionsmålet enligt regeringen i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska således leda till att klimatmålet för transporter uppnås.

Nytt etappmål för andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik

Regeringen beslutade 2018 också – som en del av en strategi för levande städer – om ett nytt etappmål i miljömålssystemet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik.⁴¹ Etappmålet innebär att *andelen persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen*. Regeringen uppdrog åt Trafikanalys att följa upp etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, till exempel när det gäller folkmängd eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kom-

⁴⁰ Prop. 2019/20:1 *Budgetpropositionen för 2020 Uo 22 Kommunikationer*, s. 24 f.

⁴¹ Regeringens skrivelse 2017/18:230 *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*.

muner med olika förutsättningar. Trafikanalys redovisade uppdraget under 2019.⁴²

4.3.4 Resultat utifrån de transportpolitiska målen

Regeringen lämnar årligen en resultatredovisning för de transportpolitiska målen i budgetpropositionen. Som underlag för regeringens redovisning följer Trafikanalys upp 15 indikatorer för samhällsekonomisk effektivitet, funktionsmål och hänsynsmål.⁴³ För funktionsmålet för tillgänglighet används nyckelindikatorer för:

- Transportsystemets standard och tillförlitlighet,
- Tillgänglighet till arbete och skola,
- Tillgänglighet – övriga persontransporter,
- Användbarhet för alla i transportsystemet, samt
- Tillgänglighet – godstransporter.

För hänsynsmålet för säkerhet, hälsa och miljö används nyckelindikatorer för:

- Omkomna och allvarligt skadade,
- Växthusgasutsläpp,
- Energieffektivitet,
- Påverkan på naturmiljön, samt
- Påverkan på människors livsmiljö.

Samhällsekonomisk effektivitet

I den senaste resultatredovisningen bedömde regeringen att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar.⁴⁴ Transporter skapar tillgänglighet, men ger också upphov till en rad samhällsekonomiska kostnader. Tillgänglig-

⁴² Trafikanalys, *Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål*, Rapport 2019:7.

⁴³ Trafikanalys, *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019*, Rapport 2019:6.

⁴⁴ *Ibid* s. 25 ff.

heten skulle kunna vara bättre och de negativa konsekvenserna som utsläpp av växthusgaser behöver minska. En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter – förutom en effektiv pris-sättning – att nyttorna av transporterna överväger kostnaderna för desamma. De samhällsekonomiska nyttorna av transporter är framför allt kopplade till syftet med transporten, till exempel att nå ett arbete, en utbildning eller en fritidsaktivitet. De samhällsekonomiska kostnaderna är till exempel utsläpp och buller men också slitage på infrastrukturen samt olyckor.

Tillgänglighet

Regeringen angav i resultatredovisningen att transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats under den senaste tioårsperioden. Detta beror främst på att person- och godstågens tillförlitlighet har försämrats över tid. Punktligheten har sjunkit samtidigt som trafikvolymen på järnväg har ökat. Fler tåg innebär ökad trängsel på spåren och större konsekvenser när störningar inträffar. Senare rapporter avseende 2019 tyder på att den negativa utvecklingen kan komma att vända.

Transportsystemet ska vara användbart för alla. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster syftar till att bidra till en väl fungerande inre marknad genom att närma medlemsstaternas lagar och andra författningar till varandra när det gäller tillgänglighetskrav för vissa produkter och tjänster. Det gäller bland annat biljett- och check-in-automater samt informationstjänster i anslutning till vissa transporttjänster.

Ett mått på långsiktig hållbarhet i transportsystemet är att transporterna är ekonomiskt överkomliga, det vill säga att människor har ekonomiskt utrymme att genomföra de resor som de har behov av för sin försörjning eller utbildning. Om det är billigare att göra rätt val miljömässigt, och dyrare att bidra till ökade utsläpp, är det positivt för den långsiktiga hållbarheten.

Regeringen bedömer i resultatredovisningen att transporternas ekonomiska överkomlighet har försämrats under den senaste tioårsperioden som en följd av att den samhällsorganiserade kollektivtrafiken har blivit dyrare.

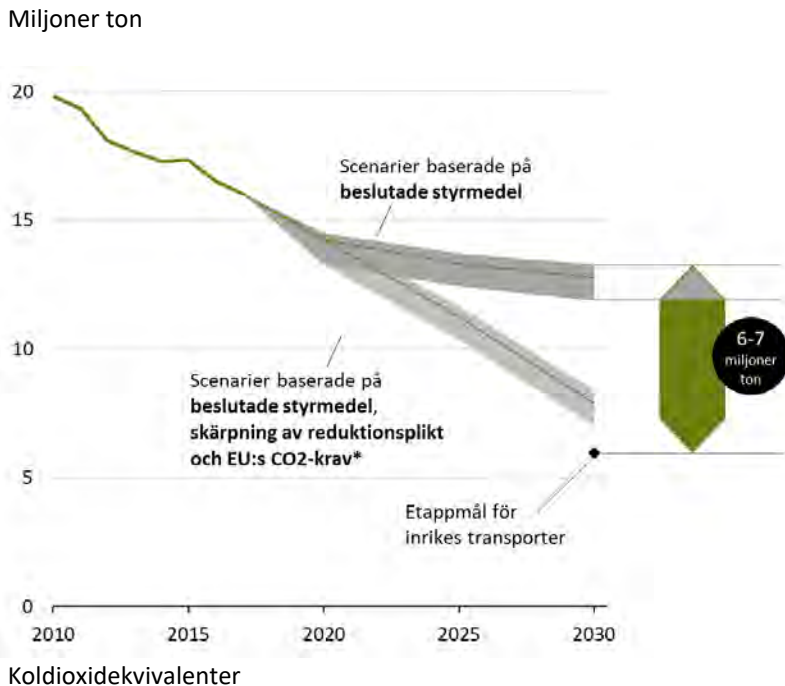
Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

En av de indikatorer som regeringen har valt i den klimatpolitiska handlingsplanen för att beskriva hänsynsmålet – *Växthusgasutsläpp* – visar en positiv utveckling sedan 2009. Den positiva utvecklingen går dock inte i en sådan takt att det är sannolikt att uppsatta delmål nås på utsatt tid. När det gäller växthusgasutsläppen saknades dessutom tillförlitlig officiell statistik för 2018. Flertalet andra nyckeltal som används för att bedöma hänsynsmålet visar inte någon tydlig utvecklingsriktning sedan målen antogs.

Naturvårdsverket har i sitt underlag bedömt att etappmålet för transportsektorn kan nås med en kombination av åtgärder inom följande tre områden.

- Transporteffektivare samhällen där trafikarbete med energintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar genom en smart samhällsplanering och mer av till exempel resfria möten.
- Energieffektivisering av fordon gör att det trafikarbete som kvarstår använder mindre mängd energi.
- Omställning från fossila drivmedel till förnybara drivmedel och elektrifiering.

Figur 4.5 Historiska utsläpp, scenario och klimatmål för 2030 för inrikes transporter



Källa: Naturvårdsverket Underlag till regeringens klimatpolitiska handlingsplan, Rapport 6879 Mars 2019.

* Antagande om en reduktionspliktsnivå på 40 procent 2030 och tiden därefter samt att EU-kommissionens förslag om CO₂-krav på lätta respektive tunga fordon till 2030 införs.

4.3.5 Den klimatpolitiska handlingsplanen

Regeringen lämnade i december 2019 en proposition med den första klimatpolitiska handlingsplan som enligt den nya klimatlagen ska överlämnas till riksdagen.⁴⁵ I propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen.

Regeringen föreslår ökade ansträngningar för att integrera klimatpolitiken i alla relevanta politikområden för att nå det långsiktiga och tidsatta utsläppsmålet. Det arbetet bör innefatta att

⁴⁵ Prop. 2019/20:65 *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan.*

- se över all relevant lagstiftning för att det klimatpolitiska ramverket ska få genomslag,
- regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen, samt att
- regelverket tydliggörs så att konsekvensanalyser görs av effekter för klimatet inom de politikområden där det är relevant.

I handlingsplanen presenteras vilka åtgärder som regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn.

Transporternas utsläpp ska minska genom transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg.⁴⁶ Inrikes transporter på land, till sjöss och med flyg står för omkring en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. År 2017 innebar det knappt 17 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter. De utsläpp som omfattas av etappmålet för inrikes transporter till 2030 har därmed minskat med 18 procent mellan 2010 och 2017, vilket motsvarar omkring två procent per år. Utsläppsminskningen har till största del skett till följd av effektivare fordon och ökad användning av biodrivmedel.

Utsläppsminskningen har samtidigt motverkats av ökat trafikarbete. För att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030 behöver utsläppen minska betydligt snabbare eller med i genomsnitt 8 procent per år mellan åren 2019 och 2030, vilket förutsätter att trafikarbetet kan minska så att de produceras med färre fordonskilometer.

Vägtrafiken släppte ut 15,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2017, vilket utgör 93 procent av hela transportsektorns utsläpp. Av den andelen står personbilar för 65 procent. De stora utsläppen från vägtransporterna beror på att vägtrafikarbetet är omfattande och att det stora flertalet fordon i huvudsak drivs med bensin och diesel.

Transporter på järnväg står för 0,2 procent av växthusgasutsläppen från inrikes transporter och utsläppen minskar över tid. Järnvägstransporterna släppte under 2018 ut 40 000 ton koldioxid-ekvivalenter, vilket är en minskning med 33 procent eller 20 000 ton sedan 2010. Transporter med järnväg är effektiva med mycket låg

⁴⁶ Ibid s. 108 ff.

energianvändning per personkilometer eller per godsenshet. Detta gör järnvägen till en viktig del av lösningen för att etappmålet för inrikes transporter till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045 ska kunna nås.

Regeringen bedömer i propositionen att befintliga styrmedel behöver kompletteras med åtgärder som bland annat leder till en överflyttning av flyg- och bilresor till gång-, cykel-, och kollektivtrafik på väg, järnväg eller med båt. Genom åtgärder som leder till en sådan överflyttning kan tillgängligheten öka utan att trafikarbetet ökar. Bland åtgärder för att minska utsläppen i städerna tar regeringen upp åtgärder på kommunal nivå för att uppnå etappmålet för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik. En annan åtgärd som nämns är att det nationella biljettsystemet bör införas för all kollektivtrafik i hela Sverige senast 2022.⁴⁷

Det nationella biljettsystemet tas också upp som en åtgärd för att skapa bättre förutsättningar för järnväg.⁴⁸ I det sammanhanget anför regeringen att biljettsystemet ska bli en oberoende plattform. Finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande för att möjliggöra för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet. Regeringen avser enligt propositionen att se över hur tågresor med olika operatörer ska kunna köpas via samma plattform för att på så sätt underlätta för resenären.

4.4 Lagstiftning som reglerar ansvar, befogenheter eller tekniska krav på ett nationellt biljettsystem

I kapitel 3 beskriver vi översiktligt de politiska beslut som har format kollektivtrafikens utveckling alltsedan 1960-talet. I detta avsnitt tar vi upp innehållet i nuvarande lagar och regleringar, som utredningen ser som särskilt relevanta för utformningen av ett nationellt biljettsystem.

Köp av en biljett eller ett periodkort för kollektivtrafiken föregås många gånger av att resenären söker reseinformation avseende tidtabeller, pris och mest fördelaktigt alternativ om flera resvägar är möjliga och/eller flera operatörer är inblandade. Det behövs särskilt

⁴⁷ Ibid s. 121 ff.

⁴⁸ Ibid s. 128 ff.

vid långväga resande eller då resenären inte har sin naturliga hemvist i området där resan ska genomföras.

Informationen som ligger till grund för att producera en biljett kan även få betydelse för andra moment under själva resan. Det gäller exempelvis vid validering av biljetten i syfte att säkerställa resenärens rätt att resa eller vid byte av resväg på grund av förseningar. Digital information om tidtabeller, hållplatser, linjer, rutter, affärsregler, priser med mera är därför nödvändiga för att kunna producera och använda biljetter i ett regionalt eller nationellt biljettsystem.

I nuläget finns ingen nationell lagstiftning eller EU-lagstiftning som specifikt reglerar ansvar och befogenheter för ett biljettsystem. Detsamma gäller tekniska krav på ett biljettsystem som skulle göra ett kombinerat eller multimodalt resande möjligt (ett resande där resenären använder två eller flera transportslag). Denna brist har bland annat påpekats av riksdagens trafikutskott med hänvisning till lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.⁴⁹ Problemet har även påvisats ur ett EU-perspektiv genom en rapport utgiven av EU-kommissionen med hänvisning till gällande EU-lagstiftning.⁵⁰

Svensk lagstiftning har delvis skapat förutsättningar för att utveckla ett nationellt biljettsystem genom kollektivtrafiklagen. Lagens regler ställer krav på trafikoperatörer att lämna ut trafikinformation till en gemensam databas för trafikantinformation. EU-lagstiftningen har i detta avseende varit ännu tydligare genom direktivet om intelligenta transportsystem (det så kallade ITS-direktivet) samt den delegerade förordningen om att tillhandahålla EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.⁵¹

Kollektivtrafiklagen ställer inga krav på att insamlad trafikinformation även ska tillhandahållas för att kunna utnyttjas vidare av andra, exempelvis tredjepartsutvecklare. Den lösningen har i stället tillkommit genom att kollektivtrafikbranschen gemensamt har skapat en digital portal, Trafiklab.se. Den administreras av Samtrafiken (se

⁴⁹ Riksdagens Trafikutskott *Kollektivtrafiklagen – en uppföljning*, Rapport från riksdagen 2015/16: RFR14.

⁵⁰ Frazzani S., Taranic I., Jensen M., Zamboni A., Noti K., Piantoni M.; *Remaining Challenges for EU-wide Integrated Ticketing and Payment Systems, Final Report*, European Commission, July – 2019.

⁵¹ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag samt Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av nämnda direktiv vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

avsnitt 5.1), där kollektivtrafikinformation tillhandahålls som öppna data via *Application Programming Interfaces* (API).

Utöver nationell lagstiftning finns generell EU-lagstiftning som reglerar nationell och internationell kollektivtrafik. Specifik EU-lagstiftning reglerar hur trafikinformation ska samlas in och tillhandahållas i standardiserade format för den ska kunna utnyttjas vidare av andra. Dessutom har EU infört lagstiftning som reglerar rätten för andra att vidareutnyttja offentlig information generellt.

Vi redovisar i det följande den lagstiftning i Sverige och inom EU som reglerar kollektivtrafiken och dess förutsättningar i allmänhet, men särskilt beträffande den information och datahantering som krävs för väl fungerande boknings- och biljettsystem.

4.4.1 EU:s kollektivtrafikförordning

EU:s kollektivtrafikförordning ((EG) 1370/2007) syftar till att fastställa hur behöriga myndigheter, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik.⁵² Behöriga myndigheter kan göra det för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som är tätare, säkrare och av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

Förordningen är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transporter och på väg. Medlemsstaterna får välja om de vill tillämpa förordningen även på kollektivtrafik på vatten. Enligt förordningen kan en behörig myndighet välja att organisera kollektivtrafiken genom att tillämpa ett fritt anbudsförfarande eller att själv eller genom direkttilldelning till ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafik.

Den behöriga myndigheten ska teckna avtal om allmän trafikplikt med det kollektivtrafikföretag som ska tillhandahålla kollektivtrafiken. Av avtalet ska det framgå vilken allmän trafikplikt företaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som omfattas. Avtalen får tilldelas för högst tio år för buss och högst 15 år för järnväg, tunnelbana och spårväg.

De behöriga myndigheterna ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten, om de utvalda kollek-

⁵² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

tivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätter. EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig i svensk rätt men kompletteras i vissa delar av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

4.4.2 Kollektivtrafiklagen

Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik reglerar i huvudsak kommunernas och regionernas ansvar och befogenheter för den regionala kollektivtrafiken. Lagen ställer dessutom allmänna krav på kollektivtrafikföretagen. Den trädde i kraft den 1 januari 2012 och har sin grund i EU:s kollektivtrafikförordning. EU-förordningen är tillämplig för kollektivtrafik på väg och järnväg.⁵³ Medlemsländerna kan även tillämpa den för kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, vilket Sverige har valt att göra enligt lagen (2012:437) om ändring i kollektivtrafiklagen.⁵⁴

Regeringens bedömning av vad lagen omfattar är att följande verksamheter inte ska räknas som kollektivtrafik.⁵⁵

- Beställningstrafik och chartertrafik,
- Rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt,
- Trafik som anordnas vid särskilda evenemang,
- Resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan,
- Resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten, samt
- Vägfärjor.

Lagen innebär bland annat att den begränsning som tidigare hindrade kommersiella trafikföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik togs bort i syfte att öka dynamiken på kollektivtrafikmarknaden. Den skulle därmed bidra till ett större utbud av

⁵³ Enligt EU:s *Sammanfattning av EU lagstiftning* är förordningen tillämplig på kollektivtrafik med buss och järnväg (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=legissum:l24488>). Sverige har valt att tolka in all tidtabellsbaserad trafik på väg (stadsbussar och linjebussar inklusive taxi), järnväg och vatten.

⁵⁴ Prop. 2011/12:76, bet. 2011/12: TU5 rskr. 2011/12:247.

⁵⁵ *Ibid.*, s. 20.

kollektivtrafik och ett ökat resande genom fler resealternativ och en ökad valfrihet för resenärerna.

Det är kommunernas och regionernas (tidigare landstingens) regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) som handhar ansvaret för regional kollektivtrafik. Med det menas sådan kollektivtrafik som i första hand äger rum inom ett län. Om den sträcker sig över flera län, ska den huvudsakligen vara ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande. Resandet ska med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodose ett sådant behov.

Enligt lagens 2 kap. ska RKM regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska uppdateras vid behov.

Av lagens 3 kap. framgår att RKM är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. RKM får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett beslut om allmän trafikplikt får dock enbart avse regional kollektivtrafik.

Enligt lagens 4 kap. 2 § ska information om trafikutbud lämnas till ett gemensamt system för trafikantinformation. Regeringen har med stöd av lagens 4 kap. 4 § och förordning (2011:1126) delegerat denna uppgift till Transportstyrelsen. Myndigheten har i sin tur genom sina föreskrifter (2012:2) reglerat vilken trafikinformation som ska samlas in och att det är Samtrafiken som ska samla in den. Insamlad trafikinformation tillhandahålls via Samtrafikens portal Trafiklab.se.

4.4.3 Särskilda persontransporter – Färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor

För de medborgare som inte kan nyttja den ordinarie kollektivtrafiken finns färdtjänst. Färdtjänst innebär särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder och ryms inom de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram i enlighet med kollektivtrafiklagen.⁵⁶ Färdtjänst regleras i två olika lagar beroende på resans längd och omfattning.

⁵⁶ 2 kap. § 4 4st. lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Se även 1 kap. § 4 lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Färdtjänst i form av privat- eller arbetsresor inom den kommun resenären bor regleras genom lagen (1997:736) om färdtjänst som infördes 1998. Tillstånd till färdtjänst ges till den som ”på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel”. Ett färdtjänstillstånd är oftast villkorat och begränsat på olika sätt utifrån den enskildes situation. Färdtjänsten finansieras delvis med egenavgifter för resenärerna.

Om en person vill resa till andra platser i Sverige och på grund av funktionshinder inte kan resa till normala resekostnader, kan resenären ha rätt till riksfärdtjänst i enlighet med lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Rätten till färdtjänst eller riksfärdtjänst kräver ett särskilt tillstånd, som resenären kan ansöka om hos sin hemkommun. Lagen reglerar hur kommunöverskridande resor med färdtjänsten ska ersättas och förordningen (1993:1148) om egenavgifter med riksfärdtjänst reglerar avgiftsuttaget vid resorna. Avgifterna enligt förordningen tar inte hänsyn till den faktiska kostnaden för att genomföra en resa, som kan variera kraftigt beroende på val av transportslag och bemanning.

Riksfärdtjänsten är specialiserad på att samordna resor med tåg, flyg och båt med taxi eller specialanpassade fordon. Riksfärdtjänsten är fristående från transportföretagen och ska göra det möjligt för personer med funktionshinder att kunna resa inom Sverige. Oavsett om resenären åker med färdtjänsten i sin egen kommun eller med riksfärdtjänsten, kan resenären ha rätt att ha med sig en ledsagare.

Det finns en möjlighet för kommuner att överlåta ansvaret för uppgifter enligt dessa lagar till RKM. Över hälften av landets alla kommuner har i dag lämnat över uppgifter enligt färdtjänstlagen och lagen om riksfärdtjänst.⁵⁷ Det anges i kollektivtrafiklagen också att RKM ska redogöra för utbud och grunderna för prissättningen i fråga om resor med färdtjänst och riksfärdtjänst, i de fall ansvaret för resorna har överlämnats från kommuner.

Enligt skollagen (2010:800) är huvudregeln att elever i grundskola, grundsärskola och gymnasiesärskola med offentlig huvudman har rätt till kostnadsfri skolskjuts från en plats i anslutning till elevens hem till den plats där utbildningen bedrivs och tillbaka. Rätten till kostnadsfri skjuts gäller om det behövs med hänsyn till

⁵⁷ Dir. 2016:85 *Samordning av särskilda persontransporter*, s. 3.

färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Enligt lagen (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor kan även elever i gymnasieskolan få viss reseersättning under vissa förutsättningar.

Lagen (1991:41) om resekostnadsersättning vid sjukresor reglerar hur resor till och från olika vårdinrättningar ska ersättas av regionerna. Lagen innebär endast ett ansvar för regionen för själva ersättningen, inte att organisera resorna. Många regioner har dock valt att organisera egna beställningscentraler.

4.4.4 Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service

Lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service började gälla den 1 januari 2019 och har sin bakgrund i Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2016/2102, det så kallade webbdirektivet.⁵⁸ Lagen och direktivet syftar till ökad digital tillgänglighet för alla användare, inklusive personer med funktionsnedsättning.

Lagen gäller för statliga myndigheter, regioner, kommuner och andra aktörer som klassas som offentligrättsliga organ. Dessa och även vissa privata aktörer som utför tjänster med offentlig finansiering ska när de upprättar webbplatser, mobilapplikationer och dokument som sprids den vägen tillgodose följande krav.

1. Webbplatser, mobilapplikationer och dokument som sprids via dessa, och så långt det är möjligt även innehåll som sprids via tredje part (exempelvis sociala medier), ska utformas så att de är möjliga att uppfatta samt att de är hanterbara, begripliga och robusta.
2. Användare ska erbjudas möjlighet att påtala brister i förhållande till vad som sägs i punkt 1 och begära att få det åtgärdat. De ska också ha möjlighet att begära ut information som undantagits i punkt 1.

⁵⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2102 av den 26 oktober 2016 om tillgänglighet avseende offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer.

3. Den som upprättar webbplatser, mobilapplikationer och dokument enligt punkt 1 ska regelbundet publicera en tillgänglighetsredogörelse hur man uppfyller kraven.

När en webbplats eller en mobilapplikation ska uppfylla kraven så gäller det även dokument som inte är webbsidor (exempelvis PDF-filer) som distribueras via denna. Äldre dokument som offentliggjorts innan den 23 september 2018 undantas från kraven, såvida de inte ”behövs för att genomföra de aktiva administrativa förfaranden som följer av den berörda myndighetens uppgifter”, exempelvis blanketter som fortfarande används.

Nya webbplatser ska vara anpassade från och med den 23 september 2019. Befintliga webbplatser som offentliggjorts innan den 23 september 2018 samt tidsberoendemedier (video m.m.) berörs från och med den 23 september 2020. Publika mobilapplikationer berörs från och med 23 juni 2021. Intranät och extranät som publicerats före 23 september 2019 omfattas inte av någon bortre tidsgräns, då de senast måste vara tillgängliga. Däremot ska de göras tillgängliga när de genomgår en omfattande översyn. Förordningen (2018:1938) om tillgänglighet till digital offentlig service anger myndigheten för digital förvaltning (DIGG) som den myndighet som ska utöva tillsyn av lagen. DIGG har mot bakgrund av lagen utfärdat ett antal föreskrifter.

4.4.5 Taxitrafiklagen

Med taxitrafik avses enligt taxitrafiklagen (2012:211) sådan trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer.⁵⁹ Taxitrafik får bedrivas endast av den som har taxitrafiktillstånd.⁶⁰

Som taxitrafik anses däremot inte:

- Transport av passagerare till eller från en arbetsplats, skola eller annan lokal, där bilföraren eller passageraren arbetar eller utbildar sig, om transporten sker i samband med att bilföraren färdas till sitt arbete eller sin utbildningsplats,

⁵⁹ 1 kap. 3 § taxitrafiklagen.

⁶⁰ 2 kap. 1 § taxitrafiklagen.

- Transport med personbil av skolelever mellan bostad och skola eller del av en sådan transportsträcka, om transporten utförs av en förälder eller annan anhörig till någon av eleverna, eller
- Transport med utryckningsfordon.⁶¹

Enligt kollektivtrafiklagen har RKM en skyldighet att verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.⁶²

Den 1 januari 2017 trädde en ny förordning om redovisningscentraler för taxi i kraft.⁶³ Därmed har Skatteverket och övriga myndigheter fått ett verktyg för revision och kontroller av samtliga taxiföretag. I juni 2018 infördes även regler om en ny taxikategori med krav på teknisk utrustning i fordonen och hos beställningscentralerna. Den ska öppna för nya tekniska lösningar och affärsmodeller utan att försämra möjligheterna till skattekontroll eller skydd för konsumenter och arbetstagare.

Syftet är att införa tydliga regler som säkerställer en sund konkurrens samt trygghet för kunden och arbetstagaren – samtidigt som den tekniska utvecklingen bejakas. Reglerna om att beställningscentralerna ska kunna få tillstånd träder i kraft den 1 september 2020 och resterande regler den 1 januari 2021.⁶⁴

4.4.6 Fjärde järnvägs paketet

År 2016 antogs det fjärde järnvägs paketet, som syftar till att skapa bättre förutsättningar för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan tekniska, administrativa och rättsliga hinder mellan medlemsländerna i EU.⁶⁵ Förslaget består av sex rättsakter (EU-direktiv och EU-förordningar) som kan delas upp i en teknisk och en politisk del.

Den första delen handlar om driftskompatibilitet och säkerhet med huvudsyftet att effektivisera administrativa beslutsprocesser. EU-kommissionen och ERA (Europeiska Unionens Järnvägsbyrå) får en stärkt roll i ett antal regelgivnings- och tillämpningsprocesser

⁶¹ 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238).

⁶² Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 2 kap. § 14.

⁶³ 1 kap. 3 § taxitrafikförordningen (2012:238).

⁶⁴ Lag (2018:1126) om ändring i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁶⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen med flera dokument (se avsnitt 3.2.5).

när beslutskompetens flyttas från nationell till EU-nivå. Förslagen innebär även att möjligheten för medlemsstaterna att ha egna tekniska regler och säkerhetsregler begränsas.

Den andra delen handlar om marknadstillträde, regler för kollektivtrafikmyndigheter och definitioner av roller och ansvar mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

I och med det fjärde järnvägspaketet öppnas de nationella marknaderna för persontransporter på järnväg i EU för konkurrens. Förslaget bedöms få begränsade effekter på den svenska lagstiftningen och svenska förhållanden, eftersom Sverige redan har öppnat järnvägsmarknaden för konkurrens. Däremot bedöms förslaget innebära ökade möjligheter för svenska järnvägsföretag som vill bedriva järnvägstrafik i andra medlemsstater. Medlemsstaterna behåller ändå möjligheten att begränsa tillträde av trafik, om trafiken skulle bedömas kunna skada den samhällsorganiserade kollektivtrafiken, så kallad skadlighetsprövning.

I Sverige infördes ingen skadlighetsprövning när persontrafikmarknaden öppnades för konkurrens. Den samhällsorganiserade trafiken ansågs redan åtnjuta ett tillräckligt skydd genom att trafiken subventionerades. Att införa en skadlighetsprövning skulle försvåra den kommersiella trafikens villkor. Av den anledningen är skadlighetsprövning inte med i förslaget till implementering av direktivet i svensk lagstiftning.⁶⁶

En av rättsakterna är direktivet med tillägg till det så kallade SERA-direktivet.⁶⁷ Den nya artikel 13a i lydelse enligt tilläggsdirektivet innehåller särskilda regler för gemensamma informations- och biljettförfaranden (se även avsnitt 3.2.5). Reglerna gör det möjligt för medlemsstaterna att begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informations-system och integrerat biljettsystem. Skälet är att det ska gå att genomföra bokningar och tillhandahålla biljetter och eller ge behöriga myndigheter befogenhet att upprätta ett sådant system.

Enligt bestämmelsen är medlemsstaterna skyldiga att se till att ett sådant system inte skapar snedvridning av marknaden eller diskriminerar vissa järnvägsföretag. Dessutom måste medlemsstaterna se till att systemen förvaltas av en offentlig eller privat juridisk enhet, eller

⁶⁶ Infrastrukturdepartementet, *Promemoria Fjärde Järnvägspaketet*, 2019-07-22.

⁶⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen.

en sammanslutning av alla järnvägsföretag som driver passagerartjänster.

Kravet på artikel 13a ställs endast på järnvägsföretag och det är osäkert om den kan tillämpas för ett gemensamt nationellt informations- och biljettsystem, som även omfattar andra färdmedel för persontransporter.

4.4.7 Teknisk specifikation (TSD) gällande driftskompatibilitet för TAP

Förordning 454/2011 avser teknisk specifikation (TSD) för driftskompatibilitet gällande delsystemet Telematikapplikationer för persontrafik i det transeuropeiska järnvägssystemet, även kallad TAP, till driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG.

TSD TAP innehåller tekniska specifikationer som har till syfte att fastställa förfaranden och gränssnitt mellan alla typer av järnvägsaktörer för att tillhandahålla information och utfärda biljetter för resenärer via allmänt tillgängliga tekniska lösningar. TSD TAP omfattar system som förser passagerarna med information före och under resan, till exempel

- system för biljettbokning och betalning,
- bagagehantering, samt
- byten mellan tåg och med andra transportsätt.

Tekniska lösningar som i dag används för biljetter och information i den svenska delen av det europeiska järnvägssystemet behöver anpassas till de standarder som anges i förordningen. Det innebär i stort sett all järnväg i Sverige förutom Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

4.4.8 ITS-direktivet

Det så kallade ITS-direktivet syftar i första hand till att påskynda den samordnade användningen av intelligenta transportsystem för vägtransporter över hela Europa.⁶⁸ Direktivet har implementerats i

⁶⁸ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag.

svensk lagstiftning genom ITS-lagen (2013:315) och ITS-förordningen (2016:383). I artikel 2 i direktivet fastställs fyra prioriterade områden.

- Optimal användning av väg-, trafik- och reseinformation,
- Kontinuitet i ITS-tjänster för trafikledning och hantering av godstransporter,
- ITS tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd, samt
- Koppling av fordonet till transportinfrastrukturen.

Direktivet identifierar vissa prioriterade åtgärder som är direkt tillämpliga på kollektivtrafiken. Fem delegerade EU-förordningar har antagits av kommissionen mot bakgrund av ITS-direktivet. Det gäller exempelvis kommissionens förordning 2017/1926 om att tillhandahålla EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

ITS-direktivet anses vara särskilt viktigt för utvecklingen av EU:s integrerade biljett- och betalningssystem. Kommissionen har i enlighet med direktivets artikel 7 befogenhet att anta EU-förordningar med tillhörande specifikationer, som blir direkt tillämpliga inom respektive medlemsstat. I syfte att fullfölja ITS-direktivets intentioner har Europaparlamentet och Europeiska rådet beslutat att förlänga direktivet löpande till dess att rådet eller parlamentet lägger in sitt veto.⁶⁹

Av direktivets reviderade förslag till arbetsprogram för perioden 2018 till och med 2022 framgår det bland annat att EU har för avsikt att inrikta arbetet på EU-omfattande multimodala boknings- och biljetttjänster. Vår bedömning i nuläget (april 2020) är att EU kommissionens arbete med multimodala boknings- och biljetttjänster inte kommer att påverka våra förslag i och med att denna del av EU kommissionens kommande arbetsprogram inom ITS-direktivet ännu inte har startat upp.

⁶⁹ Europaparlamentets och Rådets beslut 2017/2380.

4.4.9 Förordningen om specifikationer för trafikinformation

EU-kommissionens delegerade förordning 2017/1926 innehåller specifikationer för trafikinformation för att harmoniserat tillhandahålla multimodala reseinformationstjänster inom EU.⁷⁰ Förordningen gäller hela unionens transportnät. Den kräver att medlemsstaterna inrättar en nationell åtkomstpunkt för att göra trafikinformation tillgänglig, åtminstone vad avser statisk trafikinformation.⁷¹

Beslut om att tillhandahålla dynamisk trafikinformation överläts enligt förordningen till medlemsstaterna. Förordningen har implementerats i svensk lagstiftning genom förordningen (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

Specifikationerna i EU-förordningen avser samtliga färdmedel som flyg, järnväg inklusive höghastighetståg, buss, långdistansbuss, sjöfart inklusive färja, tunnelbana, spårvagn, taxi, bilpooler, biluthyrning, cykeluthyrning, cykeldelning, linbanor och promenadvägar. Förordningen är även tillämplig på anropsstyrd trafik.

Kravet på att göra statisk och i förekommande fall dynamisk trafikinformation tillgänglig för olika färdmedel gäller för den information som redan samlats in och som finns i maskinläsbart format. Det finns ingen skyldighet att samla in trafikinformation som inte redan finns i maskinläsbart format. Det finns heller ingen skyldighet att den trafikinformation som görs tillgänglig lagras i en särskild databas. Medlemsstaterna uppmuntras att utveckla kostnadseffektiva lösningar som är lämpliga för digitalisering av statisk och dynamisk trafikinformation. Eventuell ekonomisk ersättning för att tillhandahålla informationen ska vara rimlig och stå i proportion till kostnaderna.⁷²

Med statisk trafikinformation avses i förordningen uppgifter om trafikinformation som inte förändras alls eller i vart fall inte regelbundet. Det gäller information som ändras relativt sällan och som kan bytas ut genom periodiska uppdateringar snarare än kontinuerliga uppdateringar. Som exempel anges information om tidtabeller och hållplatser. Med dynamisk trafikinformation avses trafikinformation som ändras ofta eller regelbundet och representerar

⁷⁰ EU-kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU- omfattande multimodala reseinformationstjänster.

⁷¹ Direktivets artikel 3.

⁷² Direktivets artikel 8, pkt 4.

tillståndet vid ett givet ögonblick. Som exempel anges tillgången på realtidsinformation om bussens ankomst eller information om oplanerade störningar som kräver kontinuerlig uppdatering.

Förordningen är den viktigaste EU-lagstiftningen för att stödja försäljningen av kombinerade eller multimodala biljetter i och med att den reglerar tillgången till nödvändig trafikinformation. Trafikinformationen ska kunna användas för att utveckla nya kombinerade eller multimodala trafikinformations- och biljettjänster.

4.4.10 Öppna data-direktivet

Öppna data-direktivet omarbetar och ersätter det så kallade PSI-direktivet.⁷³ PSI-direktivet införlivades i svensk rätt genom lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen.⁷⁴ Det nya direktivet gäller från och med den 17 juli 2021 och ska senast samma dag vara implementerat i respektive i medlemslands nationella lagstiftning. Det omarbetade direktivet bygger på den allmänna principen att offentliga och offentligt finansierade data bör kunna användas för kommersiella eller icke-kommersiella ändamål.

Direktivet syftar till att göra information från den offentliga sektorn mer lättillgänglig för nystartade företag och små och medelstora företag. Det kan ske genom att öka utbudet av dynamiska data och dataset med särskilt hög ekonomisk inverkan och genom att främja konkurrens och öppenhet på informationsmarknaden.

Bakgrunden är bland annat att EU-kommissionen ansåg att insatser på EU-nivå var nödvändiga för att ta itu med hinder för att kunna vidareutnyttja information från den offentliga sektorn och offentligt finansierad information i hela EU. I direktivet fastställs den rättsliga ramen för att vidareutnyttja offentlig information. Det kan gälla geografisk information, information i markregister, statistisk eller juridisk information, som innehas av offentliga myndigheter eller offentliga företag samt offentligt finansierade forskningsdata.

Med offentliga myndigheter menas statliga, regionala eller lokala myndigheter och offentligrättsliga organ eller sammanslutningar av

⁷³ Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn.

⁷⁴ Uppdaterades 2013 (se 2013/37/EU).

sådana myndigheter eller offentlighetsrättsliga organ. Med offentligt företag menas varje företag över vilket offentliga myndigheter har ett direkt eller indirekt inflytande till följd av ägarförhållande, finansiellt deltagande eller gällande regler. Definitionen omfattar företag som bedriver kollektivtrafik på väg och järnväg, lufttrafikföretag och rederier inom EU som uppfyller förpliktelser vid allmän trafik.⁷⁵

Offentliga myndigheter och företag måste enligt direktivet göra sina handlingar tillgängliga i befintliga format och språkversioner. Om det är lämpligt, ska det också kunna ske på elektronisk väg i format som är öppna, maskinläsbara, tillgängliga, sökbara och som kan utnyttjas vidare och förses med tillhörande metadata.

Direktivet främjar användningen av öppna data, dvs. data i öppna format som kan användas fritt och delas för valfritt ändamål. Även dynamiska data måste bli tillgängliga för att vidare utnyttjas omedelbart efter insamlingen. Det kan ske via ett applikations-programmeringsgränssnitt (API) och som en bulknedladdning.

Direktivet innehåller även att antal undantag och gäller inte för följande handlingar.

- Handlingar till vilka tredje man innehar immateriella rättigheter,
- Handlingar som med hänsyn till känslig information om skydd av kritisk infrastruktur är undantagna från tillgång eller för vilka tillgången omfattas av restriktioner enligt nationella bestämmelser,
- Handlingar som inte omfattas av den offentliga verksamhet som bedrivs av en offentlig myndighet eller som framställs utanför ramen för ett offentligt företags tillhandahållande av tjänster,
- Handlingar med anknytning till verksamheten i ett offentligt företag som är direkt konkurrensutsatt och därför inte omfattas av upphandlingsregler enligt artikel 34 i direktiv 2014/25/EU, samt
- Andra handlingar som avses i artikel 1.2 i direktivet.

⁷⁵ *Summaries of EU Legislation* gällande Öppna data-direktivet.

4.5 Bestämmelser om passagerarrättigheter

4.5.1 Tågpassagerares rättigheter

EU-förordningen om tågpassagerares rättigheter är den äldsta av tre förordningar om passagerarrättigheter. Den reglerar främst tåglinjer som är 15 mil eller längre eller då resan sker genom flera EU-länder.⁷⁶ Vissa regler i förordningen gäller även för kortare tåglinjer och vissa regler har Sverige gjort undantag från till förmån för nationell lagstiftning.

En resenär har rätt att få hjälp att resa vidare alternativt att erhålla ekonomisk ersättning vid förseningar längre än 60 minuter samt vid inställd trafik. Ersättning för enkelbiljetter regleras detaljerat. För periodkort har järnvägsföretaget större utrymme att utforma egna ersättningsregler.

Förordningen reglerar även järnvägsföretagets skyldigheter att lämna trafikinformation, biljettförsäljning, stationsledsagning och hjälp för funktionsnedsatta ombord. Minsta tid för förbokning av stationsledsagning är 48 timmar före avresa.

Ansvaret för angivna skyldigheter fördelas mellan stationsförvaltare, infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Vissa skyldigheter gäller enbart på bemannade stationer, varför det behöver klargöras.

I Sverige organiserar Trafikverket och har ansvar för stationsledsagning, som kan beställas på stationsledsagning.se. Det sker i samarbete med för närvarande ett 10-tal RKM, 6 järnvägsföretag och stationsterminalerna i de största städerna samt Arlanda flygplats. Bland annat kan ledsagning beställas för SL:s samtliga tunnelbanestationer. Ledsagningen vid järnvägen sköts av Riksfärdtjänst.

Inom EU pågår ett arbete med att uppdatera förordningen om tågpassagerares rättigheter och beslut förväntas under 2020. Det är ännu oklart (mars 2020) hur ingripande förändringar som det slutligen blir fråga om.

⁷⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

4.5.2 Busspassagerares rättigheter

EU-förordningen för busspassagerare reglerar främst resor på linjer som är 25 mil eller längre eller går i flera EU-länder.⁷⁷ Vissa regler gäller även för busslinjer med kortare linjelängd än 25 mil. När det gäller linjer mellan 15 och 25 mil har Sverige beslutat att EU-förordningen ska vara tillämplig trots att förordningens grundregel avser linjer längre än 25 mil. Sverige har undantagit vissa regler i förordningen till förmån för nationell lagstiftning. Även turist- och beställningstrafik regleras delvis av förordningen.

En resenär har enligt förordningen rätt att få hjälp med att resa vidare, alternativt att få ekonomisk ersättning, vid förseningar längre än 120 minuter och vid inställd trafik. Ersättning för enkelbiljetter regleras detaljerat. För periodkort får bussoperatören större utrymme att utforma egna ersättningsregler. Någon lägsta ersättningsnivå är inte definierad.

Precis som för tågpassagerare regleras skyldigheter kring trafikinformation, terminalledsagning och hjälp för funktionsnedsatta ombord. Förbokning av terminalledsagning ska enligt förordningen ske senast 36 timmar före avresa. Biljettförsäljning regleras inte. Ett arbete med uppdateringar har initierats inom EU.

4.5.3 Fartygspassagerares rättigheter

EU-förordningen om fartygspassagerares rättigheter gäller för resenärer som färdas med passagerarfartyg till sjöss och på inre vattenvägar med vissa undantag.⁷⁸ Bland annat gäller förordningen enbart för fartyg med rätt att ta mer än 12 passagerare, har en besättning på minst tre personer eller då enkel resa överstiger 500 meter. Förordningen gäller inte för utflykts- och sightseeingturer. Förordningen medger nationella undantag, men Sverige har beslutat att inte utnyttja den möjligheten.

Vid försenad trafik har en resenär rätt att få hjälp att resa vidare alternativt att få biljetten återbetald, om avgången är försenad längre

⁷⁷ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

⁷⁸ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

än 90 minuter. Detta gäller även vid inställd trafik. Resenären har även rätt att få ersättning om ankomsten är försenad längre än 60 minuter.

Ersättning vid enkelbiljetter regleras i detalj. För periodkort har transportören större utrymme att utforma egna ersättningsregler. Liksom för tåg- och busspassagerarförordningarna regleras skyldigheter för trafikinformation, terminalledsagning och hjälp för funktionsnedsatta ombord. Förbokning av terminalledsagning skall enligt förordningen ske senast 48 timmar före avresa. Biljettförsäljning regleras inte.

4.5.4 Kompletterande svensk lagstiftning

Lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg- och busspassagerarförordningar samt förordningen (2014:1463) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar reglerar främst vilka paragrafer i de olika förordningarna som Transportstyrelsen eller Konsumentverket är tillsynsmyndighet för samt hur viss rätt att utfärda föreskrifter är delegerad. Även Konsumentombudsmannens roll att väcka talan och att ge föreläggande regleras.

4.5.5 Rättigheter för lokalt och regionalt resande

Lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter reglerar bland annat ersättning för förseningar vid resor på linjer kortare än 15 mil för tåg och buss samt alla resor med spårväg och tunnelbana.

En resenär har en rätt att få ersättning vid förseningar som befaras leda till minst 20 minuters försening. Lagen anger ingen skyldighet för transportören att ge hjälp eller erbjuda annan transport vid försening eller inställd resa. Däremot har resenären rätt att få ersättning för utlägg för resa med taxi, egen bil eller annat transportmedel.

Publicerade förändringar av planerad avgångs- eller ankomsttid som meddelas tidigare än tre dygn innan avresa räknas inte som grund för försening. Om motsvarande förändringar som meddelas senare än tre dygn innan avresa samt om avgångstid framgår på biljetten, anses det utgöra grund för ersättning.

Lagen reglerar även skyldigheter kring information som ska tillhandahållas resenären. Bland annat ska prognoser och konsekvenser

vid förseningar lämnas. Unikt för lagen är att det inte krävs något avtal mellan resenär och transportör för att resenären ska kunna kräva sina rättigheter, om resenären inrättat sig på att resa.

4.6 Statens roller inom kollektivtrafiken

Allmänt sett intar staten och de statliga myndigheterna flera olika roller inom olika samhällsområden. En myndighet kan vara ett expertorgan för att följa upp, utvärdera och fördjupa kunskapsbildningen inom ett specifikt område. Rollen att svara för nationell informationsförsörjning inom samma område är nära kopplad den uppgiften. En annan uppgift kan vara att svara för styrningen inom ett visst område, dvs. att utifrån nationella regler och egna befogenheter påverka andra aktörers verksamhet i samhället. En viktig statlig uppgift är också tillsyn av kommunal och annan verksamhet, vilket är fördelat på flera myndigheter med sektorsansvar. En myndighet kan ha flera roller inom ett och samma område. Inom kollektivtrafiken gäller det inte minst Trafikverket.

4.6.1 Trafikverket ska tillhandahålla infrastruktur

Trafikverkets grundläggande uppgift är att med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för väg- och järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Verket ska också svara för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar och verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Ett viktigt inslag i den grundläggande uppgiften är att ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser.

Myndigheten ska vidare bland annat bidra med underlag till planeringsansvariga myndigheter och andra organ i arbetet med länsplaner för regional transportinfrastruktur. Trafikverket ska också årligen följa upp och till regeringen redovisa åtgärder såväl i den nationella planen för infrastruktur som i länsplaner för regional transportinfrastruktur i de delar som verket har ansvarat för genomförandet.

4.6.2 Trafikverket ska ge stöd när RKM upprättar trafikförsörjningsprogram

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska enligt kollektivtrafiklagen regelbundet fastställa mål för den regionala trafiken i ett trafikförsörjningsprogram, som vid behov ska uppdateras. Programmet ska upprättas efter samråd med berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer. Ett program ska bland annat innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik och mål för trafikförsörjningen. Redovisningen ska omfatta alla former av regional trafik, såväl kommersiell trafik som trafik under allmän trafikplikt. Redovisningen ska även innehålla de bytespunkter och linjer som ska vara tillgängliga för alla liksom mål och åtgärder för anpassning av trafiken till behov hos personer med funktionsnedsättning.

Enligt sin instruktion ska Trafikverket bland annat verka för kollektivtrafikens utveckling. Det gäller till exempel genom att ge RKM råd och stöd i fråga om utformningen av trafikförsörjningsprogram.

4.6.3 Trafikverket kan komplettera RKM:s ansvar för att tillhandahålla regional kollektivtrafik

Enligt kollektivtrafiklagen ansvarar RKM (regionen och/eller kommunerna gemensamt) för den regionala kollektivtrafiken. Den som ansvarar för kollektivtrafiken ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. RKM ska dessutom verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper och för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

Trafikverket ska ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket får också ingå avtal om transportpolitiskt motiverad internationell kollektivtrafik som inte upprätthålls i RKM:s regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. I de avtal som Trafikverket svarar för ska myndigheten väga in behovet av funktionella arbetsmarknadsregioner.

Trafikverket får dessutom göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under RKM:s ansvar, om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken. Sådana insatser får ske under förutsättning att de inte ersätter det ansvar som RKM har enligt kollektivtrafiklagen.

Trafikverkets projektfinansiering

Trafikverket har agerat medfinansär i olika utvecklingsprojekt inom kollektivtrafikbranschen, där även RKM och Samtrafiken har medverkat. I dag sker det till största delen i projektet Öppna trafikdata, som förbereder branschen för att hantera större datamängder i enlighet med de EU-direktiv som finns och har aviserats inom området. Projektet finansieras med cirka 1/3 av staten genom Trafikverket, cirka 1/3 genom landets sex största RKM som styr projektet och cirka 1/3 genom Samtrafiken. Samtrafiken ska sedan svara för drift och förvaltning utan statlig finansiering. Trafikverkets medfinansiering utgör 10 miljoner kronor från den nationella infrastrukturplanen.

Trafikverkets utredningsuppdrag

Trafikverket får från tid till annan olika utredningsuppdrag att genomföra i kollektivtrafikbranschen. År 2019 gav Infrastrukturdepartementet Trafikverket i uppdrag att göra en utredning om informations- och kunskapshöjande åtgärder för mobilitet som en tjänst. Utredningen är indelad i två områden, dels ett om en gemensam nationell åtkomstpunkt, dels ett demonstrationsprojekt om minst en bytespunkt. Den ska pågå fram till slutet av 2023 och vi ska enligt vårt direktiv löpande samråda med Trafikverket om utredningen.

4.6.4 Transportstyrelsen och Konsumentverket utövar tillsyn över kollektivtrafiken

Tillsyn över kollektivtrafiken inklusive resenärers rättigheter utövas i olika delar av Transportstyrelsen och Konsumentverket. Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillstånds-

prövning och tillsyn inom transportområdet. Tillsynen ska bland annat utövas över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen och inom vägtransportssystemet i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område. Myndigheten har ett särskilt ansvar för frågor om bland annat krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag.

Transportstyrelsen har följande ansvar kopplat till kollektivtrafiklagen.⁷⁹

- Meddela föreskrifter, som främst behandlar vilken tidsfrist som gäller för företag som vill bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund samt när och hur information om trafikutbud ska lämnas. Enligt gällande föreskrifter (TSTF 2012:2) ska informationen om trafikutbud lämnas till Samtrafiken.
- Utöva tillsyn över att RKM och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen, när det gäller krav om trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet.⁸⁰
- Marknadsövervakning, vilket innebär att myndigheten följer och utvärderar villkoren för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för resenärerna.⁸¹

Till Konsumentverkets uppgifter hör bland annat att utöva tillsyn och annan kontroll enligt de konsumentskyddande regler som ligger inom myndighetens ansvarsområde. Verket har även ansvar för att konsumenter har tillgång till information och vägledning om konsumenters rättigheter och skyldigheter samt annan information som ger dem möjlighet att göra väl avvägda val om ingen annan myndighet har den uppgiften. Myndigheten får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna prisinformation och om beräkningen av pris och jämförpris. Myndigheten ska även vara pådrivande i andra myndigheters arbete med att integrera konsumentaspekter i verksamheten och att tillhandahålla konsumentinformation.

Inom ramen för tillsynsuppdraget granskar Konsumentverket bland annat att reseföretagens avtalsvillkor är skäliga och att mark-

⁷⁹ www.transportstyrelsen.se. Besökt den 2 februari 2020.

⁸⁰ *Transportstyrelsens tillsyn enligt kollektivtrafiklagen* PM 2012-05-26.

⁸¹ *Transportstyrelsens marknadsövervakning kopplat till kollektivtrafiklagen*, PM 2017-06-19, TSV 2017-2716.

nadsföringen inte är otillbörlig. Tillsynen av resenärers rättigheter innebär att myndigheten kontrollerar om företaget ger resenärer information om deras rättigheter. Tillsynen omfattar även om bolag nekar personer att gå ombord eller köpa biljett på grund av att personen är funktionshindrad eller har nedsatt rörlighet.

Myndighetens kontroll förutsätter att resenären framför klagomål och själv söker sin rätt genom Allmänna reklamationsnämnden (ARN) eller i domstol. Eftersom förordningen i dessa delar är av privaträttslig natur är det upp till konsumenten att själv söka sin rätt, antingen genom ARN eller i domstol.

5 Biljettsamarbeten och systemutveckling inom kollektivtrafiken

Som framgår av kapitel 3 har kollektivtrafiken utvecklats från att vara en kommunal angelägenhet till att bli regional och omfatta såväl interregionala som nationella samarbeten. I kapitel 4 framgår hur lagstiftningen har utvecklats, både genom europeiska och svenska initiativ. I det här kapitlet beskrivs gemensamma utvecklingsinitiativ i Sverige inom biljettsystemsområdet. Först beskriver vi de branschorganisationer som samordnar kollektivtrafikoperatörer och därefter utvecklingen av biljett- och betalsystem och gemensam trafikinformation. Vi beskriver sedan befintliga biljettsamarbeten och för ett resonemang om affärsreglernas betydelse för utvecklingen av biljettsamarbeten. Sist följer några reflektioner över utvecklingen.

5.1 Organisationer och utvecklingsinitiativ

Det finns 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) som ansvarar för kollektivtrafiken i Sverige. Trafikverket är den nationella myndighet som ansvarar för upphandling av nationell olönsam trafik. Upphandling görs antingen i samarbete med RKM, vilket till exempel sker med Krösatågen i Småland, eller på egen hand, vilket till exempel sker med nattågen till övre Norrland. Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för tillsynen av branschen generellt och kollektivtrafiklagen specifikt. Sveriges kommuner och regioner (SKR) samlar huvudmännen för RKM och stödjer dem i främst juridiska och policyrelaterade frågor.

Det finns ett antal organisationer som driver kollektivtrafikbranschens intressen. Dels finns de trafikslagsspecifika Tågföretagen,

Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet och Biluthyrarna. Dels finns Svensk Kollektivtrafik som är en bransch- och intresseorganisation för RKM och länstrafikbolag i Sverige.

Samtrafiken i Sverige AB är kollektivtrafikbranschens gemensamägda företag, som sköter och utvecklar nationella samarbeten som rör biljettförsäljning och trafikinformation.

Inom forskningsområdet finns K2 med anknytning till Lunds Universitet, som är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Även Samot (*The Service and Market Oriented Transport Research Group*) vid Karlstads Universitet, VTI, Trafikanalys och Vinnova arbetar med frågor som rör forskning och finansiering av utveckling inom kollektivtrafik. Resenärsforum är en intresseorganisation vars verksamhet är inriktad på att ta tillvara kollektivresenärernas intressen. Gröna bilister är en intresseorganisation som driver opinion inriktad på att minska bilismens miljöeffekter.

Det finns också organisationer som är uppbyggda för regionala biljettsamarbeten, som i sydlänen, Mälardalen och Västergötland.

5.1.1 Samtrafiken – ett gemensamt företag för samverkan och utveckling

Samtrafiken i Sverige AB (i fortsättningen Samtrafiken) bildades 1993 av Statens Järnvägar (SJ) och de regionala länstrafikföretagen som ett branschägt bolag för att sköta drift och utveckling av biljettsamarbetet Resplus (se avsnitt 5.3). Genom konsortialavtal mellan ägarna beslutades att Samtrafikens verksamhet skulle finansieras genom en avräkning av sålda biljetter. Försäljningen skedde genom resebyråer, där SJ var den största försäljningskanalen. År 1995 grundades RiksDataBasen (RDB), en databas med trafikinformation, som har kommit att vara navet i Samtrafikens verksamhet. Under 1990-talet hade SJ 58 procent av aktieinnehavet, medan de regionala kollektivtrafikföretagen hade 42 procent. Aktiefördelningen gav SJ en majoritet i styrelsen.

Kring millennieskiftet skedde förändringar för tågoperatörer i Sverige. Affärsverket SJ splittrades i ett antal aktiebolag. Det ledde till att SJ AB (i fortsättningen SJ), som organiserade persontrafik och biljettförsäljning, tog över aktierna i Samtrafiken. Samtidigt grundade staten en ny myndighet, Rikstrafiken, som skulle upp-

handla olönsam trafik. SJ blev då en av flera möjliga anbudsgivare till sådan trafik. Tågkompaniet bildades för att utmana SJ inom norrlandstrafiken, BK-tåg utmanade inom regionalstågstrafiken i glesbygd och Arlanda Express bildades. För att säkerställa en god samordning mellan bolagen krävde staten i sina upphandlingar genom Rikstrafiken att alla anbudsgivare hade ett tecknat partneravtal med Samtrafiken. Linkon AB bildades och tog över driften och utvecklingen av Petra, SJ:s bokningssystem, men SJ behöll 100 procent av aktierna.

Under 2000-talet fortsatte staten att ge Samtrafiken en samverkande och koordinerande roll. För att branschsamarbetet inom Samtrafiken i större utsträckning skulle ske på lika villkor, krävde staten att SJ:s inflytande skulle minska. År 2009 justerades SJ:s ägarandel till 2,1 procent. Bolagets representation i Samtrafikens styrelse minskade också. Samtrafiken finansierades fortsatt genom en avräkning från Resplus-biljetter. En modell som uppfattades som rättvis och som gav Samtrafiken incitament att göra bra sammanhängande system för att öka försäljningen av kollektivtrafikbiljetter.

År 2007 började Samtrafiken sälja förköpta enkelbiljetter. Det innebar att SJ och andra resebyråer fick möjlighet att sälja trafikföretagens enkelbiljetter utan att de var i kombination med andra trafikföretags biljetter. Principen för intäktsfördelning blev då att försäljning i andra kanaler än den egna innebar avräkning till Samtrafiken. Fram till dess hade Samtrafiken bara gjort en affär av att kombinera flera biljetter att säljas tillsammans. Förändringen innebar att även enkelbiljetter ingick i avräkningen.

År 2012 infördes genom lagkrav en skyldighet för trafikföretag att rapportera trafikinformation till ett centralt system. Transportstyrelsen föreskrev att Samtrafiken var den organisation som skulle driva och utveckla detta system för Gemensam Trafikantinformation (GTI). Det gjorde att Samtrafiken fick trafikinformation även från trafikföretag som inte var Samtrafikens partners.

Parallellt med trafikföretagens samverkan inom Samtrafiken avseende bokade/förköpta resor implementerade de offentliga läns- och trafikbolagen biljettsystem baserade på smarta kort. Dessa system baserades på en resekortstandard som i princip möjliggjorde interoperabilitet, men ingen av landets RKM prioriterade det. Det innebar att Sverige hade nio olika system för smarta kort som inte var kompatibla med varandra. Systemen levererades oftast av system-

leverantörer med villkor som innebar att trafikoperatörerna blev fast i en viss teknisk lösning. Som ett resultat av detta inledde RKM ett gemensamt projekt som skulle ta branschen in i moderna digitala system för obokade produkter. Biljett- och Betalprojektet (BoB) hade som syfte att hitta lösningar på hur ett modernt digitalt system kan specificeras för att sänka kostnader och göra en enkel sammankoppling av trafikföretagens biljettsystem möjlig.

Projektet organiserades initialt av ett nygrundat branschbolag, X2 AB, vars verksamhet sedermera övergick till Samtrafiken. År 2016 levererade BoB-projektet standarder för biljettsystem. De flesta RKM har i dag – eller är i färd med att skapa – system baserade på den så kallade BoB-standarderna, som Samtrafiken förvaltar och vidareutvecklar. Kommersiella kollektivtrafikföretag bygger inte upp sina biljettsystem på samma sätt som RKM. Däremot planerar många av de kommersiella kollektivtrafikföretagen att använda BoB-standarderna för sina biljetters utseenden, det vill säga generera Aztec-koder¹ i enlighet med BoB-standarderna.

5.1.2 Nationellt initiativ för kollektivtrafikens utveckling

Ett regeringsuppdrag, som överlämnades 2006 till dåvarande Vägverket och Banverket om att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, föranledde en samling kring det så kallade förbubblingsmålet. Arbetet med handlingsplanen skulle ske i samverkan med berörda myndigheter och aktörer. Programmet skulle föreslå tillräckliga åtgärder för att kollektivtrafikens andel av persontransporterna skulle öka.

Arbetet med handlingsprogrammet resulterade i en rapport med underlagsrapporter, bland annat om samordning av system för information, bokning och biljetthantering.² Enligt rapporten var kollektivtrafikens starka och svaga sidor väl kända. Ur ett resenärsperspektiv var kollektivtrafiken inte tillräckligt attraktiv och funktionell. Kvinnors restidsbudget var mer begränsad än männens, det vill säga den tid de kunde disponera för att resa. Däremot var inte sträckan i sig något hinder. Det innebar att snabb kollektivtrafik som kan

¹ En Aztec-kod är en typ av en tvådimensionell streckkod. Den är uppkallad efter likheten mellan det centrala mönstret till en aztekisk pyramid och har potential att använda mindre utrymme än andra matrisstreckkoder, eftersom det inte kräver en omgivande tom zon.

² KOLL framåt Huvudrapport, VV publikation 2008:33.

konkurrera med privatbilen utgjorde ett viktigt medel för att kvinnor och män ska få en mer jämställd tillgänglighet till arbetsmarknaden. Rapporten pekade också på att resenärsperspektivet var för svagt, att sektorns produktionstänkande måste ändras till ett servicetänkande och att effektiviteten var otillräcklig från ett helhetsperspektiv.

I rapporten sammanfattades förändringsmöjligheterna i en vision om att många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den underlättar det dagliga livet, ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad och bidrar till en bättre miljö. Det gemensamma och övergripande målet för kollektivtrafiken formulerades då som *En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik*.

Problemanalysen ledde till konkreta åtgärdsförslag inom ett antal områden. Enligt underlagsrapporten om systemsamordning för information, bokning och biljetthantering upplevde resenärerna att brister i samordningen inom kollektivtrafiken minskade möjligheterna att enkelt resa kollektivt. Bristerna märktes såväl vid planering och beställning som vid betalning av en resa och dessutom vid störningar under resan. Det fanns ett flertal förslag för att komma till rätta med problemen. Exempel på förbättringar var bättre reseplanerare, gemensamt kundtjänstnummer, samlade lösningar för reseplanering, bokning och betalning samt bättre samverkan, rutiner och teknik för störningsinformation. De planerade åtgärderna skulle enligt rapporten leda fram till följande mål.

- Resenärerna har tillgång till en neutral trafikslagsövergripande reseplanerare för samtliga kollektivtrafikresor innehållande möjlighet för val av pris, bokning och köp av resa.
- Ett gemensamt telefonnummer till kollektivtrafiken i Sverige finns tillgängligt och detta är känt av kollektivtrafikresenärerna.
- Det är möjligt att boka ledsagning samtidigt som man bokar en resa.
- Ett fullständigt hållplats- och adressregister finns tillgängligt.
- Fullständig infrastrukturinformation för terminaler och stationer finns tillgänglig för resenärerna.

- Trafikinformation för kollektivtrafik finns samlad och presenteras gemensamt på en webbplats.
- Ett gemensamt planeringsverktyg för hantering av trafikstörningar används av samtliga aktörer inom kollektivtrafikbranschen.
- Resenärerna har tillgång till samma information samtidigt och oavsett var de söker.
- Störningsinformation får bättre betyg i kollektivtrafikbarometern.
- Samtliga transportföretag använder ett gemensamt system för biljettlöst resande utan hantering av kontanter.
- Samma biljettbokningssystem kan användas för bokning och köp av kollektivtrafikresor inom Norden.

För att inte riskera att handlingsprogrammet skulle bli bortglömt bildade kollektivtrafikens branschorganisationer 2008 en samverkansplattform *Partnerskap för en fördubblad kollektivtrafik* (Partnersamverkan). Bakom Partnersamverkan står de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Tåg-företagen, Taxiförbundet, Sveriges Kommuner och Regioner samt Trafikverket. Efter några år anslöt Jernhusen och från 2020 ingår inte längre Taxiförbundet.

Partnersamverkan samlades kring en gemensam vision om fördubblingsmålet, det vill säga att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på 18 procent från 2006 till 2030. Utvecklingen under de första åren var mycket positiv och ökade till 27 procent 2013. Utvecklingen mattades sedan av och minskade något under 2014–2015, medan bilresandet ökade. Under 2015 uppgick kollektivtrafikens andel till 26 procent. Därefter har kollektivtrafikens marknadsandel åter ökat och 2019 motsvarade den 31 procent.

5.2 Kollektivtrafikens system för biljetter, bokning och trafikantinformation

Biljetter är färdbevis som ger rätt att nyttja persontransporttjänster. För att kunna beskriva komplexiteten av hanteringen av biljetter gör utredningen en skillnad mellan obokade biljetter, som främst används

inom RKM trafiken, och bokade biljetter, som främst används inom den kommersiella fjärrtrafiken. Tabell 5.1 ger en uppdelning mellan vad som kännetecknar bokade respektive obokade biljetter.

Tabell 5.1 Skillnader mellan bokade och obokade biljetter

Bokade biljetter	Obokade biljetter
Ger rättighet att resa på en specifik avgång	Ger rättighet att resa inom en tidsrymd inom ett geografiskt område (zon) eller linje
Tas från ett lager	Tillverkas då de köps
Är en begränsad resurs	Är en obegränsad resurs
Har rörliga priser	Har fasta priser

I bägge fallen är biljetten ett färdbevis. Skillnaden är att en obokad biljett i regional kollektivtrafik innebär att resenären får ta vilket färdmedel på vilken linje som helst inom utsatt tidsrymd, medan den bokade biljetten bara gäller på en specifik avgång hos en specifik trafikoperatör med ett specifikt färdmedel.

Det är två olika typer av system som säljer RKM:s biljetter med statiska eller fasta priser, respektive ett trafikoperatörsutbud som säljer biljetter till både fasta och dynamiska eller rörliga priser. För att kunna hantera dynamiska priser måste försäljningssystemen konstant vara uppkopplade med bokningssystemet för att kunna visa aktuella priser och hålla reda på vilka biljetter som är sålda.

5.2.1 Biljettsystem hos regionala kollektivtrafikmyndigheter

Ett biljettsystem inom den regionala kollektivtrafiken är huvudsakligen till för att uppfylla behov och förväntningarna hos dels resenärer, dels kollektivtrafikföretaget, vilket framgår av tabell 5.2.

Tabell 5.2 Behovsanalys av ett biljettsystem

Resenärers behov	Operatörers behov
<i>Information</i>	<i>Information</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Var biljetten är giltig • När biljetten är giltig • För vem biljetten är giltig • Vilket värde innehåller biljetten • Hur visas biljetten 	<ul style="list-style-type: none"> • Var biljetten är giltig • När biljetten är giltig • För vem biljetten är giltig • Vem som utfärdat den
<i>Kvitto</i>	<i>Kvitto</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Pris på biljetten • Bevis på betalning 	<ul style="list-style-type: none"> • Pris på biljetten • Bevis på betalning • Bokföring
	<i>Visering</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • Var den viserats • När den viserats
	<i>Makulering</i>
	<ul style="list-style-type: none"> • Makulera biljetten efter användning

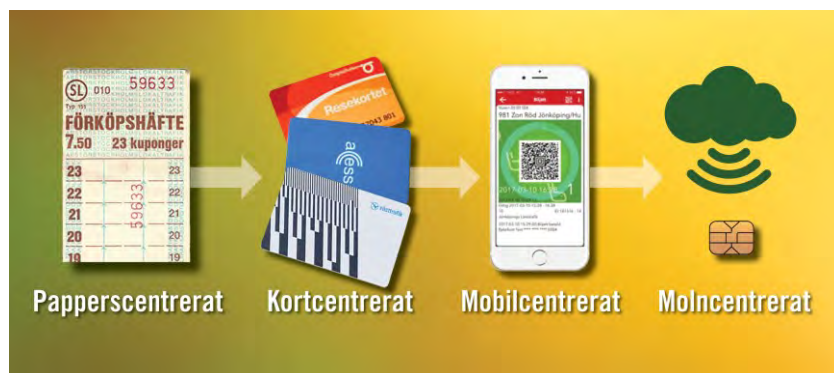
Under lång tid innehöll biljettsystem pappersbiljetter, kuponger och stämplor som fordonförarna hade. Innovationstakten av biljettsystem var låg fram till andra halvan av 1990-talet. Då tog utvecklingen fart i och med de första smarta kort-lösningarna. Innan dessa lösningar fanns endast pappersbiljetter.

I dag finns det inte något gemensamt biljettsystem bland RKM. Däremot förekommer samarbeten mellan vissa RKM. Oftast är systemen upphandlade, inte egenutvecklade. Det finns en handfull systemleverantörer som förser RKM med olika biljettsystemlösningar. Lösningarna är anpassade efter RKM:s olika önskemål.

De flesta RKM använder en biljettlösning enligt RFID, med smarta plastkort, till exempel Access-kortet i SL. Lösningen möter många av RKM:s behov, men ger inte resenären tydlig information om giltighet. Giltigheten framgår av ett kvitto som skrivs ut på en separat pappersremsa och kan eventuellt skymtas på viseringsutrustningen. Resenären kan också gå till en biljettautomat för att se kortets giltighet. De smarta korten kan inte uppfylla behovet av enkelbiljetter på annat sätt än att resenären vid användning av reskassa kan ladda det på kortet med en reskassa motsvarande en enkelbiljett. Därför uppkom fenomenet sms-biljetter för att distri-

buera enkelbiljetter, men de var ett komplement och aldrig kärnan i något av biljettsystemen.

Figur 5.1 Kollektivtrafikbiljettens utveckling över tid



Mellan åren 2007 och 2016 förekom sms-biljetter hos de flesta RKM. Sms-biljetter köptes genom att resenären skickade en kod till ett nummer som sedan svarade med ett sms med information om biljettens giltighet. Betalningen skedde via mobiltelefonräkningen. Det var lätt att hantera för resenären förutsatt att denne hade en mobiltelefon och visste vilken kod som skulle skickas till vilket nummer. Det var också lätt för resenärer att tillverka egna biljetter.

RKM hade svårt att skapa fungerande interna rutiner för validering, makulering och intäktssäkring. Skärpt penningtvättlagstiftning påverkade sms-köp. Det ledde till att betalsystemet (mobilmfakturan) behövde särskiljas från biljettsystemet, vilket gjorde att sms-biljetterna försvann. Ett sätt att möta resenärens behov av enkelbiljetter genom smarta kort har varit att erbjuda möjlighet till reskassa som en funktion i kortet, som innebär att resenären inte behöver köpa någon annan biljettprodukt.

Problemet med bristfällig information till resenären genom de smarta korten löstes med de smarta mobiltelefoners tillgång till mobilapplikationer. Genom dessa kan RKM möta resenärernas behov av information genom att tillhandahålla tidtabeller, prisinformation, zonkort, reseplanerare mm. De smarta telefonerna gör det också möjligt att skapa biljetter som är betydligt svårare att kopiera än sms-biljetterna. Biljetterna har ett räkneverk som berättade för

både resenär och förare vilken giltighetstid som biljetten har kvar. Dessa biljetter är betydligt svårare att förfalska.

De första EMV-korten med chip-funktion som biljettbärare introducerades 2014 i London.³ Ungefär samtidigt kom de första biljetterna i de smarta mobiltelefonerna. Även mobillösningar kunde erbjuda *check-in/check-out*-lösningar baserade på GPS och Beacon-teknik.⁴

Mycket tyder på att nästa generations biljettsystem kommer att bli en utveckling av det identifikatorbaserade resandet. Det är högt på agendan vid internationella konferenser och något som allt fler kollektivtrafikföretag intresserar sig för och planerar för både i Sverige och internationellt. Några regioner i Sverige har infört det eller arbetar just nu med implementering. Här följer därför en beskrivning av identifikatorbaserade biljettsystem.

Biljett- och Betalstandard (BoB-standarden)

Som framgår i avsnitt 5.2.1 fanns det i och med användningen av sms-biljetter och smarta kort vissa problem. Dels fanns det svårigheter med att koppla samman biljettsystemen, eftersom de var uppbyggda på olika sätt vilket försvårade biljettsamarbeten. Dels led systemen av säkerhetsproblem. Branschen startade därför år 2012 Biljett- och Betalprojektet (BoB-projektet) för att skapa ett krypterat system som ökade biljetternas säkerhet.

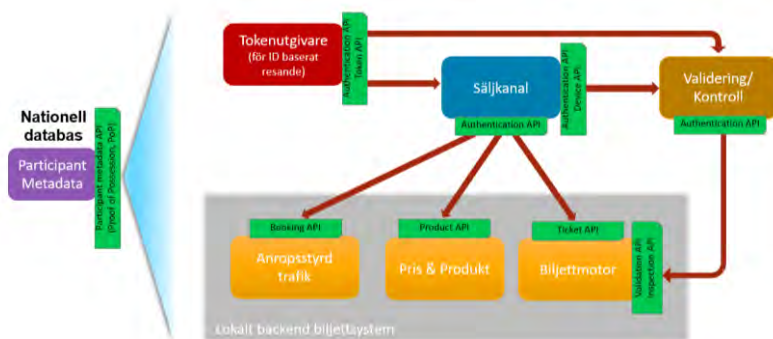
Biljetterna skulle vara svåra att förfalska och lätta att visera automatiskt. Resultatet blev bland annat en metod för mobilbiljetter, där biljetten uppdateras var tionde sekund i resenärens mobilapplikation och där viseringen sker genom en Aztec-kod i optiska läsare. Eftersom biljetterna med detta system blev säkrare kunde RKM även utfärda de värdefulla månads- eller årsbiljetterna på det här sättet. BoB-standarden skulle också möjliggöra kommunikation mellan biljettsystem för att förenkla hanteringen av länsöverskridande

³ EMV är en betalningsmetod baserad på en teknisk standard för smarta betalkort och för betalterminaler och automatiserade kontrollmaskiner som kan acceptera dem. EMV stod ursprungligen för Europay, Mastercard, och Visa, de tre företag som skapade standarden.

⁴ En Beacon är en trådlös sändare med teknik som gör det möjligt för smartphones, surfplattor och andra enheter att utföra åtgärder när de befinner sig i närheten av en Beacon. En Beacon känner av distans till andra applikationer genom att sända ut en universellt unik identifierare som sedan kan plockas upp av ett kompatibelt program eller operativsystem.

resor. Arbetet med BoB-standarden påbörjades av företaget X2 AB, men togs senare över av Samtrafiken.

Figur 5.2 Princiell arkitektur av ett biljettsystems olika delar utifrån BoB-standard



Källa: Samtrafiken.

En annan viktig orsak till att branschen utvecklade BoB-standarden var att det skulle bli en arkitektur som består av utbytbara moduler som kan utvecklas fristående av olika parter så länge som alla följer samma standard. Standarden stödjer separata moduler för pris- och produktinformation, biljetstillverkning, anropsstyrd trafik, säljkanal, token-hantering samt validering (se figur 5.2). Eftersom kollektivtrafikföretag har sett nackdelar med att vara låsta till en helhetsleverantör av biljettsystem så har en del RKM, i synnerhet de större, nu valt att utveckla biljettsystem i egen regi.

IDF-baserade biljettsystem

Det finns två funktioner som är utmärkande för de biljettsystem som utredningen kallar IDF-baserade biljettsystem. Systemen innebär att varje resenär dels har en identifikator som verifierar rese rättigheten, dels har ett konto som lagrar uppgift om kund och betalningsmedel. Ofta används uttrycket ID-baserat resande för resande med den här typen av behörighetsbevis. För att förtydliga att resandet sker med en identifikator, inte att förväxla med andra personliga ID-handlingar, väljer utredningen att använda begreppet IDF-

baserade biljettsystem. Eftersom systemet är kontobaserat lämpar det sig väl för reseabonnemang, men systemet möjliggör också spontanköp av enkelbiljetter.

I det branschgemensamma BoB-projektet inom Samtrafiken definierades IDF-baserade system för resande på följande sätt.

Resande där resenären inte bär med sig någon biljett- eller biljettinformation, utan i stället en urkund som berättigar resenären att disponera rättigheter knutet till denna handling och som hanteras av ett bakomliggande biljett- och betalsystem.

IDF-baserat resande är i första hand en teknik som ersätter de traditionella resekort som i dag används inom kollektivtrafiken. Den IDF-baserade resehandlingen (ett chip) som resenären för med sig under resan bär inte någon biljettinformation, utan endast en referens till den reserättighet som finns lagrad i den aktuella kollektivtrafikföretagets biljettsystem. Det betyder att den resehandling resenären för med sig inte är en biljett, utan snarare ett behörighetsbevis på reserättigheter som är knutna till denna genom en förteckning. Behörighetsbeviset, eller identifikatorn, måste inte vara personligt. Den handling resenären för med sig bör alltså betraktas som om att den identifierar förteckningen – snarare än resenären.

I princip alla moderna biljett- och betalsystem bygger i någon mån på principen för kontobaserat resande. Aktiviteten som följer av till exempel att ett resekort som används genererar transaktioner som samlas och stäms av på ett konto i ett bakomliggande biljettsystem. Antingen sker det omedelbart eller med viss fördröjning jämfört med själva resandet.

Fördelar med IDF-baserade biljettsystem

En fördel med IDF-baserade resehandlingar jämfört med traditionella resekort är möjligheten att koppla samman resenärsrättigheter från olika biljettsystem. Till samma identifikator kan reserättigheter köpas och kopplas från olika kollektivtrafikföretag och trafikslag. Resenären kan ha en och samma IDF-baserade resehandling, i stället för som i dag ett antal resekort för de regioner och trafikoperatörer denne reser med. Säkerheten ökar då resenären inte behöver bära en biljett utan bara en rättighet kopplad mot ett bakomliggande system.

Ett IDF-baserat system kan medge att resenären i förväg inte behöver sätta sig in i varje kollektivtrafikföretags priser, eventuella zonindelning, kupongvärden och andra affärsregler utan enkelt kan stiga ombord på ett färdmedel och vara trygg i att betala rätt pris. För att realisera detta behöver det däremot finnas uppgörelser mellan kollektivtrafikföretag om vilka reserättigheter som medges för identifikatorn. Biljetterbudanden, priser och resevillkor behöver också tydligt kommuniceras gentemot resenären.

Bekvämligheten för resenären ökar då biljettköpet kan ske i lugn och ro i hemmet via internet eller på språng i en smart mobiltelefon. Produkter som gör förköp i fysiska butiker möjliga kan också utvecklas. Den fysiska bäraren av reserättigheten, ett kort eller annan behörig tingest, behöver inte laddas vid någon viss terminal. Reserättigheten knyts i köpögonblicket till resehandlingen i det bakomliggande systemet. Reserättigheter kan flyttas mellan olika resehandlingar knutna till samma IDF, där affärsreglerna så tillåter. Systemet möjliggör att reserättigheten inte måste kopplas till en resehandling som är ett traditionellt resekort. Det som krävs för att koppla reserättigheten i ett IDF-baserat biljettsystem är ett chip som är auktoriserat för ändamålet. Chipet kan sitta i ett resekort eller på andra enheter som innehåller ett chip.

Förutsatt att försäljningsfunktionerna tar hänsyn till resenärernas skiftande behov, innebär ett sådant system god tillgänglighet. För organisationer som centralt ska distribuera reserättigheter – som till exempel skolkort – har systemet potential att förenkla hanteringen.

En bredare användning av gemensamma IDF-baserade resehandlingar gör även besparingsmöjligheter möjliga genom att varje kollektivtrafikföretag inte behöver ge ut egna kort och spara in administrationen kring det. Att det från marknadsföringssynpunkt och i kundrelationen är önskvärt att kortet bär kollektivtrafikföretagets logga måste inte med nödvändighet stå i vägen för en sådan samordning. På samma sätt som betalkort i dag utformas med såväl bensinbolags och bankers logotyper och profillfärger, är det ändå någon av de stora leverantörerna av betalkortstjänster som står bakom kortet. På motsvarande sätt kan utgivning av resekort arrangeras.

Utmaningar med IDF-baserade biljettsystem

Utmaningarna med IDF-baserat resande är inte främst tekniska, utan snarare affärsmässiga och juridiska. Att använda en resehandling på ett sådant sätt att det blir ett betalningsinstrument för med sig krav på tillståndsplikt för betaltjänster och regler om kundkännedom. Att centralisera sådana funktioner till betalkortsföretag eller en nationell avräkningsfunktion för biljetter ställer höga krav på hanteringen utifrån säkerhetssynpunkt. När biljetter förköps existerar emellertid inga sådana hinder. Frågan om IDF-baserade biljettsystem som betalsystem behandlas mer ingående senare i detta avsnitt.

Systemet med IDF-baserade biljettsystem möter i sig inte resevärdens behov av information före, under och efter resor. Det IDF-baserade biljettsystemet är en digital infrastruktur för biljetthanteringen och transaktionen som biljettköp innebär. Denna infrastruktur behöver kompletteras med kundgränssnitt som möjliggör biljettköp och tjänar som kommunikationskanal för säljande part och resevärderna. Inom överskådlig tid kommer kommunikationen sannolikt att ske genom applikationer i de smarta mobiltelefonerna. Applikationerna ger möjlighet att interagera med resevärderna, till exempel genom reseplaneringsfunktioner och att i realtid kunna skicka trafikinformation och andra händelser som påverkar resan.

Standarder för IDF-baserade biljettsystem

För att göra det möjligt för nästa generations biljettsystem som innebär ID-baserat resande initierade Samtrafiken år 2017 ett nytt utvecklingsprojekt inom ramen för utvecklingen av BoB-standarderna. Projektet resulterade i BoB-ID, specifikationen *Mobile Ticket Specification no 7 (MTS7)*. Skillnaden mellan vanliga BoB-biljetter och biljetter med BoB-ID är att biljetten med BoB-ID inte skickas till mobilen, som så kallad bärare av biljetten. Biljetterna förvaras i stället i respektive RKM:s bakomliggande biljettsystem och resevärderna identifierar sig med en identifikator (IDF). När identifikatorn presenteras för validering kontrolleras den mot de bakomliggande systemen. En IDF måste kunna bära en kod i enlighet med MTS7-specifikationen och kan i praktiken vara ett programmerat chip i ett

kort, klocka, mobil eller dylikt.⁵ MTS7 möjliggör också dubbelriktad kommunikation, då en valideringsutrustning inte enbart kan läsa IDF utan även kan lagra på chipet, vilket skulle göra det möjligt att använda chipet för reskassa. Denna funktion är däremot lågt prioriterad hos RKM, eftersom hantering av reskassor kräver en typ av ekonomihantering som ställer särskilda krav. Därför bedömer vi att denna möjlighet som standarden öppnar för inte är så intressant.

Befintliga biljettsystems användning av IDF- och BoB-standarder

Hur ser befintliga biljettsystem ut i dag hos RKM? Här redogör vi för befintliga biljettsystem, vilka standarder som används och vilka insatser som skulle krävas för att ansluta biljettsystemen till ett nationellt IDF-baserat biljettsystem för kollektivtrafik. Flera kommersiella kollektivtrafikföretag, som till exempel SJ AB och MTR Express, tillämpar i dag principer för bokning, köp och biljettvisering, som helt eller delvis bygger på att resehandlingen endast finns i bakomliggande biljettsystem. I dessa system är resehandlingen inte enbart kopplad till ett visst IDF utan till resenären som person.

Ett sätt att införa ett nationellt biljettsystem är att koppla samman befintliga biljettsystem med gemensamma standarder för biljettsystemets utformning (BoB-standard) och en standard för IDF-baserat resande. Vi redovisar i det följande översiktligt i vilken utsträckning befintliga biljettsystem hos RKM är anpassade till BoB-standard, om de erbjuder IDF-baserade biljetter och i så fall med vilken standard. De två standarder som förekommer i Sverige inom kollektivtrafiken är dels BoB-ID (MTS7) som utvecklats genom Samtrafiken, dels EMV.

⁵ <https://samtrafiken.atlassian.net/wiki/spaces/BOB/pages/158236775/Original+f+r+specar?preview=%2F158236775%2F879067239%2Fmts7.docx>,
<https://github.com/kirei/mts7-javacard>.

Tabell 5.3 Regionala kollektivtrafikmyndigheters biljettsystem utifrån Biljett- och betalstandarderna och IDF-baserat system

RKM	Biljettsystem enligt BoB-standard	IDF-baserat biljettsystem samt standard	Tap-and-go
Västernorrland	Planeras		
Jämtland	Planeras		
Norrbottnen	Planeras		
Västerbotten	Planeras		
Stockholm	I drift	Under utveckling (EMV)	Under utveckling (EMV)
Sörmland	Delvis (inte fullt ut BoB)		
Uppsala	I drift	Planeras (EMV)	Planeras (EMV)
Västmanland	Delvis (inte fullt ut BoB)		
Örebro	Planeras delvis (inte fullt ut BoB)	Planeras	
Östergötland	I drift	I drift (MTS7) *	Planeras (EMV)
Jönköping	Under utveckling	Under utveckling (MTS7)	
Kalmar	Under utveckling	Under utveckling (MTS7)	
Blekinge	I drift	I drift (MTS7) *	
Halland	Under utveckling	Under utveckling (MTS7)	
Kronoberg	Under utveckling	Under utveckling (MTS7)	
Skåne	I drift	I drift (MTS7) *	Ja (EMV)
Gotland			
Dalarna			
Värmland	Planeras		
Västra Götaland	Delvis (inte fullt ut BoB)		
Gävleborg	I drift	Planeras (EMV)	

*Använder i dag MTS7 men är beredda att övergå till EMV.

I stort sett alla RKM har eller planerar att införa ett biljettsystem i enlighet med den nationella BoB-standarderna. Ett antal RKM har i dag en implementerad och lösning för ID-baserat resande. Andra arbetar med att utveckla det eller planerar för det.

Inom Regionsamverkan Sydsverige pågår ett arbete med att ta fram en IDF-baserad lösning enligt BoB-standarden BoB Token API med MTS7. Denna lösning kommer att införas helt eller delvis i två olika biljettsystemslösningar, dels den som tagits fram av Skånetrafiken och även används av Blekingetrafiken, dels den som gemensamt utvecklats av Länstrafiken Kronoberg, Jönköpings Länstrafik, Hallandstrafiken och Kalmar Länstrafik. De första delarna av dessa biljettsystemslösningar togs i drift 2019 och början av 2020. Östgötatrafiken, som använder en variant av Skånetrafikens system började också med ett ID-baserat system i slutet av 2019.

Skånetrafiken har utvecklat ett biljettsystem som utåt följer BoB och kommer år 2020 att erbjuda ID-baserat resande enligt MTS7. För att koppla upp dessa system mot ett nationellt system krävs det endast en nationell integration. Enligt samtal som utredningen har fört med Skånetrafiken är de positivt inställda till att övergå från MTS7 till EMV, eftersom de ser att den fortsatta utvecklingen kommer att ske med den standarden.

Region Blekinge kommer att nyttja det system som Skånetrafiken utvecklat och kommer år 2020 att erbjuda ID-baserat resande enligt BoB-standarden. Liksom för Skånetrafiken behövs här endast en nationell integration. Region Halland, Kronoberg, Kalmar län och Jönköpings län ingår i samarbetet med dessa regioner. De har ett system som följer BoB och kommer år 2020 att erbjuda ID-baserat resande enligt MTS7. Vid ett nationellt biljettsystem enligt EMV-standarden skulle det krävas en mjukvaruuppgradering av de sydligaste länens biljettvalidatorer, eftersom de i dag använder MTS7.

Region Östergötland kommer att nyttja det system som Skånetrafiken utvecklat enligt BoB-standarden och planerar att introducera ID-baserat resande i slutet av 2020. Endast en nationell integration skulle krävas.

Inom Region Stockholm (SL) pågår också ett projekt för att erbjuda ID-baserat resande. Här har valet fallit på att följa den så kallade EMV-standarden. Denna lösning är planerad att tas i bruk under 2020. Region Uppsala har utvecklat ett system som följer BoB. De har i dag inga konkreta planer på att införa stöd för ID-baserat resande. Eventuellt kan detta ske om 3–4 år och i så fall kommer regionen antagligen att välja samma teknik som Region Stockholm som bygger på EMV-standarden.

Övriga RKM har i dag inga framskridna planer på att införa ID-baserat resande i närtid. Däremot finns det bland flera RKM ett intresse för konceptet.

Västra Götalandsregionen har i dag anpassningar, som gör att de externt kan hantera BoB-biljetter genom att distribuera biljetter enligt BoB samt validera biljetter enligt BoB. De har i dag inga planer på att erbjuda ID-baserat resande.

Region Gotland har i dag inget biljettsystem som följer BoB-standarden och skulle därmed behöva införa BoB som helhet. Möjligtvis kan regionen nyttja de BoB-anpassningar som deras biljettsystemleverantör har utfört för andra.

Region Örebro har i dag inget biljettsystem som följer BoB-standarden. Inriktning för utvecklingen av biljettsystemet är att det ska bli IDF-baserat, men i skrivande stund saknas en tidsplan för detta.

Region Sörmland har i dag ett biljettsystem som till vissa delar följer BoB. Det är okänt vilka planer de har för IDF-baserat resande och vilka anpassningar som skulle behövas till nuvarande system.

Region Värmland har i dag inget biljettsystem som följer BoB-standarden och skulle därmed behöva införa BoB som helhet. Intresse för detta finns och regionen arbetar med frågan. Däremot finns inga planer på IDF-baserat resande just nu.

Region Västmanland har i dag ett biljettsystem som till vissa delar följer BoB. Regionen är positiv till en utveckling av biljettsystemet som är BoB- och IDF-baserad, men det finns inga konkreta planer för detta i närtid.

Region Dalarna har i dag inget biljettsystem som följer BoB-standarden och har heller inga planer på att införa ett IDF-baserat system.

Region Gävleborg kommer inom kort att använda det BoB-baserade biljettsystem som utvecklats av Region Uppsala (UL). Däremot finns inga planer på att införa ett system för ID-baserat resande.

Regionerna inom Norrlandssamarbetet (Jämtland Härjedalen, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten) har i dag inget biljettsystem som följer BoB-standarden. Projekt för detta förbereds, men det finns inga planer på att införa ett ID-baserat system.

Betalsystem som biljettsystem

Som vi har konstaterat byggde de ursprungliga sms-biljetterna på att betalssystemet var integrerat i mobiltelefonräkningen. Efter att det förbjöds har kreditkortsbolagen utvecklat betalssystemet med kreditkort till att fungera som biljetter i kollektivtrafiken.

Skillnaden mellan att använda ett resekort eller ett betalkort inom ett ID-baserat system är vid första anblicken inte helt tydlig. Det finns däremot betydande skillnader mellan dem. De möter olika behov och den ena lösningen utesluter inte den andra. De kan därför vara samexisterande lösningar.

Betalkorten erbjuder enkelhet för resenären, då den kombinerar betalning för resan med visering och mekanismer för olika former av mängdrabatter. Resetransaktionerna kan samlas ihop och periodiskt stämmas av, för att ge resenären den mest fördelaktiga biljetten. Fördelen är också att man nyttjar en resehandling (betalkortet) som resenären i de flesta fall redan äger och frekvent använder i vardagen. En sådan lösning tillämpas sedan flera år av *Transport for London (tap-and-go)*. Där blir resenären sitt kontaktlösa betalkort vid ombordstigning på bussar. Vid inpassering och utpassering från tunnelbanan blir resenären sin kort på motsvarande sätt vid en läsare. Korttransaktioner samlas och stäms av regelbundet, varvid beloppen dras som en klumpsumma från resenärens betalkort.

Utmaningen med användning av betalkorten ligger i att avgöra vilken biljett som resenären ska debiteras för vid varje resa. I London gäller enhetstaxa för bussarna. Däremot finns det i tunnelbanan spärrar med läsare vid såväl inpassering som utpassering, vilket gör det möjligt att beräkna rätt pris. I andra mer komplicerade taxestrukturer, där kontroll saknas av var resenären stiger av, krävs kompromisser som minskar enkelheten. Man kan till exempel tänka sig att resenären vid ombordstigningen får tala om hur lång resan ska bli eller att resan endast kan göras inom ett på förhand begränsat område.

En annan nackdel är att det är svårt att tillämpa olika rabatter för till exempel ungdomar och pensionärer. Att använda betalkort för IDF-baserat resande i stor skala för även med sig vissa andra frågor kring robusthet och persondataskydd. Biljettsystemet blir där till stor del beroende av en främmande infrastruktur för betalkort, där också personuppgifter om resenärens förehavanden med trafik-

operatören sparas. Region Stockholm (SL) planerar att införa detta system i hela sin trafik, vilket är möjligt eftersom de har enhetstaxa i hela länet. Skånetrafiken inför det på stadsbussar i tio städer. Östergötland inför också denna möjlighet, men endast på stadsbussarna i Linköping och Norrköping som är inom en och samma zon och därmed har enhetstaxa.

Tabell 5.4 Fördelar och nackdelar med betalsystem som biljettsystem

Fördelar	Nackdelar
Resenären behöver inte registrera sig som kund.	Systemet kräver enhetstaxa om man inte inför check-out*.
Besökande kan använda sitt kreditkort hemifrån utan problem.	Klarar inte samordnad biljetthantering mellan två biljettsystem till exempel över regiongränser.
Resenären kan lita på att få bästa pris utan att själv behöva välja produkter.	Klarar inte att hantera kategorier som pensionär eller studerande. Alla användare är fullpris vuxna.
Systemet kräver ingen mobil eller mobilapplikation.	

*Det krävs dock inte enhetstaxa för en hel region utan kan vara enbart för specifik stad. Check-out finns ingenstans i Sverige. Det infördes i Göteborg men måste nedmonteras efter massiva protester från resenärerna.

Den praktiska skillnaden mellan att köpa biljetter i förväg och att köpa dem vartefter resor genomförs kan framstå som begränsad.

De juridiska förutsättningarna ändras dock, om resenären har knutit till exempel en reskassa eller ett betalningsinstrument till en resehandling som används för IDF-baserat resande där biljetten köps vartefter resan genomförs. Det är således den funktion som en identifikator används för, som bestämmer om identifikatorn också är att se som ett betalningsmedel.

MasterCard och Visa har enats om en PCI säkerhetsstandard som ställer krav på utfärdarna av dessa kort. Utredningen bedömer, likt SL, att PCI endast gäller vid användning av kort med kreditkortutgivarnas varumärkesloggor. Använder utfärdare av IDF-kort, byggd på EMV-standard, egna varumärken omfattas användningen av korten inte av de krav som stadgas i PCI säkerhetsstandard.

5.2.2 Bokningssystem

Både biljettsystem och bokningssystem för kollektivtrafik används för att utfärda och lagra en rätt att resa. Biljettsystem hanterar obokade resor, medan bokningssystem hanterar bokade resor. Biljettsystemet utfärdar en rättighet att resa som inte är knuten till en viss avgång, medan bokningssystemet ger rätt att resa vid en specifik avgång och kan även innebära en bokning av plats eller annan ändlig resurs.

Många europeiska tågoperatörer använder bokningssystem som de har utvecklat och äger själva och inte delar med andra operatörer. För att säljande parter ska kunna erbjuda resenärerna möjlighet att köpa inrikes och utrikes tågbiljetter samt biljetter för resor över landsgränser, finns flera initiativ i Europa som leder i riktning mot ökad samordning mellan olika bokningssystem (se kapitel 6). *Full Service Model* (FMS) är en standard utvecklad av tågbranschen i Europa, främst tidigare monopolföretag, som ska göra en sammankoppling av de olika systemen möjlig.

När det gäller bokningssystem för kollektivtrafik i Sverige har trafikoperatörerna ofta egna system. Det bokningssystem inom kollektivtrafikbranschen som används mest i Sverige är systemet Petra (*Silverrail Technologies*) som SJ använder och som också används av Resplus.

När det gäller möjligheter för resenärer att lätt få tillgång till bokade biljetter oavsett kollektivtrafikföretag lyfts ofta flygbranschen fram som ett föredöme. Inom flygbranschen började flygbolag under 1970- och 1980-talet att se ett behov av att knyta samman sina olika bokningssystem med resebyråernas försäljningssystem via neutrala och globala distributionssystem, så kallade *Global Distribution Services* (GDS). Även bokningar för tåg, färjor, biluthyrning och hotell distribueras denna väg. Utöver rollen som distributionssystem erbjuder också GDS lagerföring. Ett stort antal flygbolag har valt att utveckla egna bokningssystem för att i stället använda sådana tjänster.

Flygbranschen har genom branschföretaget *International Air Transport Association* (IATA) utvecklat en dataöverföringsstandard, *New Distribution Capability* (NDC), som är ett modernt webbaserat meddelandespråk. NDC täcker bokningsprocessen från början till slut. NDC innebär en internetbaserad anslutning med mer

kapacitet än vad som varit tillgängligt hittills. Bokningsprocessen blir enklare så resenären kan se hela utbudet av produkter och tjänster som erbjuds med omfattande information för stöd i kundmötet. I stället för att hämta tidtabeller och priser från en rad olika källor kombineras informationen. Dessutom medför NDC möjligheten att distribuera produkter och tjänster som tidigare inte finns tillgängliga för GDS, vilket inkluderar möjligheten att lägga till flygtillbehör till bokningar gjorda hos en GDS. Resenären gynnas genom en mer transparent bokningsprocess så att denne kan fatta välgrundade beslut om vad varje flygbolag erbjuder.

Systemet med GDS är beroende av flygbolagens samarbete inom IATA, som består av 290 medlemsföretag, främst flygbolag. IATA består med tjänster inom områden som säkerhet, miljö, standarder och ekonomisk avräkning (*Billing and Settlement Plan – BSP*). Genom BSP överför säljande parter sina intäkter från försäljning av flygresor till BSP, som sedan fördelar intäkterna till de flygbolag som producerar resorna.

Standarder för bokningssystem av tågtrafik

FSM är ett initiativ som bland andra flera statligt ägda tågoperatörer i Europa och ledande globala distributionssystemföretag driver sedan år 2013. I FSM-samarbetet definieras datagränssnitt och format för att göra bokningssystemen interoperabla och därmed göra försäljning av internationell försäljning av tågresor möjlig. Ambitionen med FSM är att det ska omfatta hela informationsflödet från resesökning och exponering av tillgängliga produkter via bokning och betalning till ekonomisk avräkning. FSM grundar sig i de tidigare järnvägsmonopolens syn på marknaden, där varje land har en dominerande aktör. Modellen bygger på att tillgången till biljetter ska vara geografiskt baserad med en aktör som tar ansvar för landets tågresor, snarare än leverantörsbaserad där flera leverantörer kan vara aktiva i flera länder.

5.2.3 Utveckling av trafikdata i kollektivtrafikbranschen

Sverige är ett föregångsland avseende digitalisering och ligger på andra plats i Europa enligt *Digital Economy and Society Index*-undersökningen för 2019.⁶ Index inom offentlig sektor drar däremot ner placeringen. Motiveringen gör gällande att Sverige ligger över medel i Europa, men i arbetet med öppna data ligger Sverige efter. Ett sätt att öka digitaliseringen inom mobilitetsområdet, i syfte att skapa smartare resande i framtiden, är att göra trafikantdata och biljettinformation från kollektivtrafikföretag tillgängliga. Genom tillgång till öppna data kan nya mobilitetstjänster utvecklas även av tredjepartsutvecklare.

Samtrafiken är den aktör i branschen som samlar in kollektivtrafikdata till ett gemensamt system för trafikantinformation (GTI) i enlighet med kollektivtrafiklagen⁷. Insamlingen sker dels digitalt via ett egenutvecklat format, dels analogt via bland annat telefon och mail. Insamlade data finns sedan tillgängliga på Samtrafikens digitala portal – Trafiklab.se – via öppna gränssnitt (API). Det egenutvecklade formatet är föråldrat och begränsar i nuläget Samtrafiken från att ta in mer data, både vad avser statiska data och dynamiska data (realtidsdata) som det egenutvecklade transportformatet inte kan hantera.

Aktörerna i kollektivtrafikbranschen har under lång tid anlitat olika systemleverantörer för att digitalt hantera sina kollektivtrafikdata för att tillhandahålla dessa i olika trafikplaneringstjänster. Bristen på gemensamma standarder för sådan hantering har över tid medfört att olika lösningar baserade på olika standarder och format har utvecklats parallellt.

Ett gemensamt initiativ tog form i Sverige 2016, då projekt Kraftsamling Öppna Trafikdata startades.⁸ Målet med projektet var att hitta en gemensam nationell målbild för öppna trafikdata med start i den offentliga sektorn och ta fram en handlingsplan med åtgärder för att realisera målbilden. Arbetet med en målbild för nationella öppna kollektivtrafikdata resulterade i fem områden med

⁶ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/desi>.

⁷ Se Lag (2010:1065) om kollektivtrafik Kap. 4, § 2 Samt Förordning (2011:1126) om kollektivtrafik och Transportstyrelsens föreskrift 2012:2.

⁸ https://samtrafiken.se/wp-content/uploads/2018/04/Final_Officiell_Rapport-Öppna-Trafikdata_Genomförandeplan_2018-2021_version_1.0.pdf.

förankrade lösningar för hantering av datamängder och tjänster, licenser och villkor, it-arkitektur, organisation samt finansiering.

Under projektet gjordes en GAP-analys över vilka data som i dag saknas. Projektet identifierade 12 olika datamängder och tjänster som kollektivtrafiken behöver tillhandahålla i sin helhet för att göra digitala mobilitetstjänster möjliga. Dessa inkluderar datamängder kring planerad trafik och realtidsinformation samt tjänster för reseplanering och biljettförsäljning.

I och med att EU-kommissionen 2017 beslutade att införa förordning 2017/1926 (se kapitel 4) har medlemsstaterna numer en skyldighet enligt lag att tillhandahålla viss specificerad statistiska kollektivtrafikdata via en nationell åtkomstpunkt i ett visst format, *NeTEx*.⁹ Förordningen innehåller även önskemål om att medlemsstaterna ska tillhandahålla vissa dynamiska data i SIRI-formatet men ställer ännu inga absoluta krav att så sker.

Mot bakgrund av projekt Kraftsamling Öppna Data och EU-förordning 2017/1926 startades ett branschprojekt, Öppna Data, i syfte att uppfylla målen för projektet och EU-förordningens krav. Projektet startade i februari 2018, men har tagit mer tid i anspråk än vad som ursprungligen planerats. Det har bland annat skett mot bakgrund av att olika indataformat behöver harmoniseras, aggregeras och översättas till andra utdataformat i syfte att uppfylla kriterierna i EU-förordning 2017/1926. Kollektivtrafikbranschen i Norden samarbetar framgångsrikt på dataområdet och har genom *Open Data In the Nordics* (ODIN-projektet) kommit överens om en gemensam NetEx dataformatsprofil för gemensam utveckling och utbyte av data mellan de nordiska länderna.¹⁰

5.3 Biljettsamarbeten

För bokade resor finns det ett nationellt biljettsamarbete, Resplus, som säljer bokade biljetter för kollektivtrafik. ResRobot är ett nationellt kundgränssnitt som erbjuder en reseplaneringsfunktion och en försäljningsfunktion för utbud från alla Samtrafikens partners. Båda initiativen är branschdrivna och sköts av det branschägda

⁹ EU-kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

¹⁰ <https://nordicopenmobilitydata.eu>.

företaget Samtrafiken. För obokade kollektivtrafikbiljetter finns det tre större biljettsamarbeten, ett i norr, ett i mälardalsregionen och ett i södra Sverige. Därutöver finns det en rad samarbeten mellan regioner runt om i landet som erbjuder biljettprodukter till kollektivtrafikresenärer. Här följer en beskrivning av dessa olika samarbeten.

5.3.1 Resplus

Resplus är ett biljettsamarbete mellan trafikföretag, såväl offentligt finansierade som kommersiella, som erbjuder kollektivtrafikresenärer möjlighet att förköpa en biljett för kollektivtrafikresor i ett gemensamt bokningssystem, även om resans delsträckor utförs av olika kollektivtrafikföretag och med olika färdmedel.

Samarbetet startade 1991 som ett projekt inom Statens Järnvägar (SJ), som då hade monopol på tågtrafik i Sverige. Resplus var ett samarbete mellan SJ och de regionala länstrafikbolagen. År 1993 överfördes verksamheten till ett branschägt nybildat företag, Samtrafiken i Sverige AB (Samtrafiken). En ny produktkategori, Tågplus, skapades. Tågplus, som senare ändrade namn till Resplus, var ursprungligen en kombinationsprodukt med SJ:s fjärrtåg och de regionala trafikföretagens trafik. Produkterna som erbjöds genom Resplus byggde på SJ:s villkor avseende resevillkor, ålderskategorier och försäljningskanaler. Verksamheten finansierades genom en avräkning av sålda Resplus-biljetter. Försäljningen skedde genom resebyråer, där SJ:s biljettförsäljning var den största.

De datoriserade systemen var vid den här tiden begränsade, men Tågplus var med i specifikationen för utvecklingen av Petra som skulle bli SJ:s bokningssystem. Några år senare (1995) skapades RiksDataBasen (RDB), som innehåller tidtabeller, linjer, hållplatser och priser för hela Sverige, vilket kom att bli navet i Samtrafikens verksamhet.

Dagens Resplus inkluderar fler kollektivtrafikföretag och erbjuder resor med fjärrtåg, regional- och pendeltåg, expressbussar, stadstrafik och färjor. I dag binder Resplus samman Sveriges kollektivtrafik med över 5 000 hållplatser. Samtrafiken ansvarar för trafikantdata och lägger upp hållplatser och linjer i databasen, som är kopplad till nationell försäljning. De sträckor som därmed blir sökbara kan kombineras med varandra till resekedjor som innehåller

olika trafikslag och flera operatörer. Resekedjorna bokas och säljs via ett nationellt bokningssystem och ett flertal försäljningskanaler med ombud, resebyråer och olika webbsajter, bland annat den branschgemensamma försäljningskanalen, ResRobot.

Affärsreglerna har utvecklats från de initiala överenskommelserna. Ursprungligen var det SJ:s villkor som gällde när det gäller till exempel resenärskategorier, familjeerbjudanden, rabatter och regler om husdjur ombord på kollektivtrafiken. Senare har reglerna blivit mer mångfacetterade, i synnerhet vad gäller ålderskategorier, vilket innebär att den som vill få rabatterade biljetter måste ange sin ålder innan en sökning efter Resplus-biljetter.

I samband med avregleringen av tågmarknaden infördes en komframgaranti för resenärer när det fanns fler än ett kollektivtrafikföretag på en sträcka. Tidigare var garantin mer generös i form av att kollektivtrafikföretagen fritt kunde hänvisa till varandras utbud i ett trafikstört läge. Nu är det ekonomiskt mer strikt genom att kollektivtrafikföretagen kan ta betalt av varandra. Resenären ska däremot alltid komma i första hand och kollektivtrafikföretag garanterar att resenären ska komma fram till sin slutdestination, även om trafikstörningar uppstår.

Resplus årskortstillägg

År 2009 introducerades ett kort för all offentlig kollektivtrafik i hela landet. Med Resplus årskortstillägg kompletterades SJ:s årskort med ett färdbevis som innehåller samma reserättigheter som dåvarande RKM:s länskort. Resplus årskortstillägg innehåller därmed 21 länskort i ett kort.¹¹ SJ:s årskort med Resplus årskortstillägg är giltigt på SJ:s alla tåg och i all kollektivtrafik som drivs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Är resenären i Stockholm fungerar kortet i spärrar till tunnelbana och pendeltåg. Därmed är produkten nära vad som kan betraktas som ett kort för all kollektivtrafik i hela landet. Kommersiella trafikoperatörers trafik, som MTR Express, Vy, Flixbus och Arlanda Express, ingår däremot inte i Resplus årskortstillägg.

SJ:s årskort finns i tre varianter. Silver ger rätt att resa i andra klass. Silver plus ger rätt att resa i första klass men inte på viss trafik

¹¹ <https://samtrafiken.se/tjanster/resplus/resplus-for-resenarer/resplus-arskortstillagg>.

som nattåg. Guld ger rätt att resa i första klass och ger förmåner som mat och egen sovkupé. SJ:s årskort kostar 43 000–73 000 kronor beroende på vilken servicenivå som önskas, till exempel 1 eller 2 klass. Resplus årskortstillägget kostar 16 000 kronor i tillägg (2019).

Prissättningen av Resplus årskortstillägg är gjord utifrån resone-manget att kortet ska vara dyrare än ett årskort hos RKM, men billigare än två årskort. Många RKM har prissatt sina periodprodukter utifrån produktionskostnad, det vill säga resenärer som har rätt att resa längre ska betala mer. Det leder ofta till att produkter som ger rätt att resa i hela länet blir en marginell företeelse. Resenärerna försöker begränsa sina kostnader med en kollektivtrafikprodukt för sitt vardagsresande och kompletterar den antingen med bil eller andra kollektivtrafikprodukter när de behöver resa längre. Detta förhållningssätt gör att geografiskt stora regioner som Västra Götaland och Västerbotten har dyra produkter som berättigar till resande i hela länet. Produkterna blir då få till antalet.

En annan prissättningsstrategi, som bland annat tillämpas av Region Stockholm och Region Uppsala är att ha en enhetstaxa för hela länet. Då blir resultatet att alla stamkunder har en produkt som gäller i hela länet. När branschen skulle besluta om pris för tillägget till SJ:s årskort, med principen att det generellt skulle vara dyrare än att resa i en region men billigare än i två, togs extremfallen bort för att landa på en rimlig nivå. Att ha principen att det ska vara drygt dubbelt så dyrt som det dyraste kollektivtrafikårskortet i landet motsvarar inte resenärernas betalningsvilja.

Årligen ställs det ut cirka 1 000 exemplar av SJ:s årskort med Resplus årskortstillägg. Priset gör att produkten främst används vid arbetspendling. Riksdagens ledamöter liksom värnpliktiga har tillgång till SJ:s årskort med Resplus årskortstillägg. Värnpliktiga får enbart använda kortet i sina hemmaregioner och sina garnisonsregioner. Gentemot personalen i kollektivtrafiken är det samma kort som SJ:s årskort Silver med Resplus årskortstillägg. Det är den värnpliktiges ansvar att använda kortet på ett korrekt sätt.

Resplus årskortstillägg används till kollektivtrafikresor i hemmaregioner, för pendeltågstrafik som ansluter till SJ:s trafik eller för kollektivtrafik i andra regioner på till exempel pendlingsorter vid sällanresor i andra län. Kundnöjdheten för kortet är hög. RKM ser dock både för- och nackdelar med Resplus årskortstillägg.

Det kort som bär Resplus årskortstillägg är ett *Mifare Classic RFID-kort*, som har givits ut genom SL:s Access-system. Kortet laddas med giltighet för 365 dagar samt med ett kort-ID från SJ. SJ:s personal ombord på tågen kan visera sin del och i det fall kortet innehåller en SL-biljett fungerar det även i SL:s trafik. I övrig RKM-trafik krävs okulär visering, vilket innebär att kortet visas av föraren eller konduktören. På kortets framsida står innehavarens namn och kortets giltighetstid och enligt bestämmelserna ska innehavaren kunna styrka sin identitet med samma namn som står på kortet.

Intäkterna fördelas utifrån Resplus-försäljningen av enkelbiljetter under respektive månad. Samtrafiken, som samordnar produkten och förhandlar med alla RKM avräknar 5 procent, det vill säga 800 kronor per årskort, för sitt arbete. Av återstående 15 200 kronor får SL först 20 procent, eftersom många förr eller senare reser i Stockholm. Fördelningen i relation till övrigt resande innebär att alla RKM får en del av intäkterna oberoende om årskortsinnehavaren har rest i regionen den aktuella månaden eller inte.

En invändning mot Resplus årskortstillägg är att RKM anser att intäktsmodellen är osäker och att de inte vet om intäkterna står i relation till verkligt resande. Intäktfördelningen är märkbart påverkad av att Resplus årskortstillägg är kopplad till grundprodukten som är tågresande hos SJ. Därför kompenseras till exempel Öresundståg med ytterligare 20 procent. Intäkterna från värnpliktskortet som SJ organiserar, fördelas lika mellan den värnpliktiges hemmaregion och garnisonsregionen.

Enligt en enkät från utredningen som alla RKM har deltagit i anser dessa att de främsta nackdelarna med Resplus årskortstillägg är att visering förutom i Stockholm bara kan ske okulärt, att hanteringen ligger utanför ordinarie flöde, vilket bland annat innebär att resorna faller ur statistiken samt att intäktfördelningen inte står i relation till resandet.

När det gäller problemet med visering går det med hjälp av BoB-standarden (se avsnitt 5.2.1) att digitalisera kortet så att det går att visa i all viseringsutrustning som är BoB-kompatibel.

Bilpoolsabonnemang och Resplus årskortstillägg

Under år 2018 genomfördes ett pilotprojekt mellan Sunfleet och Samtrafiken för att pröva intresset för en kombinationsprodukt med tillgång till poolbil och kollektivtrafik. Produkten kallades *Sunfleet Plus*. Sunfleet Plus innehöll Sunfleets största program, *Sunfleet Large*, till ett rabatterat pris, samt obegränsad tillgång till kollektivtrafik, samma erbjudande som i Resplus årskortstillägg.

Denna produkt var främst riktad till bilister som till viss del skulle ersätta sitt bilresande med kollektivtrafik med enkelhet som drivande kraft. Bilister som avstod egen bil till förmån för poolbil skulle känna sig trygga i att kortet fungerar på all kollektivtrafik utan att de behöver sätta in i hur kollektivtrafikens tjänster fungerade.

Tabell 5.5 Användning och kunduppskattning inom pilotprojektet Sunfleet Plus

Resplus, dvs. resor med kollektivtrafik används till	Kunderna uppskattade
1. Kollektivtrafikresor i hemmalänet	1. Enkelhet
2. Länsgränsöverskridande trafik	2. Kombinationsprodukt
3. Sällanresor i andra län	3. prisvärdhet

Källa: Slutrapport Sunfleet pilotprojekt, Samtrafiken.

Utvärderingen av pilotprojektet Sunfleet Plus visade på hög kundnöjdhet. Projektet avslutades tidigare än planerat, eftersom Sunfleets moderbolag Volvo ville inkorporera tjänsten i sitt nya bolag M, som lanserade sina första tjänster hösten 2019.¹² Än så länge är detta den enda ompaketeringen av Resplus årskortstillägg.

5.3.2 ResRobot – ett kundgränssnitt för nationell reseplanering och biljettköp av kollektivtrafik

Den nationella tjänsten ResRobot (www.resrobot.se) tillkom genom ett branschsamarbete med början 2006 inom Samtrafiken.¹³ ResRobot lanserades som en komplett nationell multimodal reseplanerare. Det är ett operatörsneutralt kundgränssnitt, där det går att hitta reseinformation och planera resor med kollektivtrafik i hela

¹² <https://m.co/se/sv-SE>.

¹³ En närmare beskrivning av branschsamarbetet Samtrafiken i Sverige AB framgår av avsnitt 5.1.

landet. På ett och samma ställe finns tidtabeller samlade för alla trafikslag i landet. ResRobots reseplanerartjänst innehåller även kartor över byten och gångvägar.

År 2013 kompletterades tjänsten med en köpfunktion för resor som omfattar såväl lokal- som interregional trafik med möjlighet till byten mellan trafikslag. Med ResRobot kan resenären köpa bokade resor, enskilt eller i kombination med samtliga övriga tåg- och bussoperatörer och RKM, till cirka 4 600 destinationer i Sverige (Resplusbiljetter).

Ett problem är att flertalet resenärer inte känner till eller använder sig av tjänsten när de skall köpa en biljett. År 2019 bokades cirka 10 000 resor genom ResRobot, vilket kan jämföras med de cirka 25 miljoner resor som bokades genom SJ:s digitala kanaler, dvs. via webb, mobilapplikation och biljettautomater. Syftet med ResRobot är att vara en neutral, icke-diskriminerande tjänst för köp av biljetter. Utvecklingen av tjänsten är eftersatt, eftersom den inte har prioriterats inom Samtrafiken. Nackdelar med tjänsten är bland annat att alla tillgängliga hållplatser i kollektivtrafiken inte finns med till försäljning och att biljetterna i dag inte kan viseras maskinellt.

I dagsläget är ResRobots tjänster för reseplanering men framför allt för biljettförsäljning inte tillräckligt kända hos medborgarna. Informationsbehovet om möjliga resealternativ i Sverige täcks numera även till stor del av Googles och Apples karttjänster, som finns förinstallerade i varje smart telefon. Dessa tjänster baseras på samma trafikdata från Samtrafiken som informationstjänsten ResRobot.

Behovet av biljettköp handlar framför allt om att kunna boka och köpa fjärrresor med tåg och buss i Sverige. Dessa resor kan kompletteras med anslutningar till RKM:s trafik genom Resplus-systemet. Eftersom de flesta resenärer känner till varumärket SJ i Sverige så använder sig de flesta av SJ:s försäljningskanaler för fjärrresor med tåg.

Många resenärer antar sannolikt att alla Sveriges tåg finns i SJ:s kanaler. Tabell 5.6 visar att den föreställningen inte är helt korrekt. SJ har valt att utesluta en tågoperatör, medan bolaget tillåter alla andra att finnas med i sina försäljningskanaler.¹⁴ Både ResRobot och

¹⁴ Konkurrensverket tog under 2018 emot klagomål från MTR Express AB och Saga Rail AB gällande SJ:s agerande mot dessa företag vid online-försäljning/-förmedling av tågbiljetter. Konkurrensverket har i sitt beslut i juni 2019 konstaterat att SJ:s försäljningskanaler inte är konkurrensneutrala. Myndigheten anger emellertid att påvisade konkurrensproblem skulle kunna åtgärdas mer effektivt, t.ex. genom reglering av hur tågbiljetter säljs, än genom ett

SJ anropar samma bokningssystem och det handlar således enbart om en skillnad i försäljningsgränssnitt. Där väljer SJ att exkludera en operatör genom filtrering.

Tabell 5.6 Tågoperatörer i SJ:s försäljningskanaler respektive i ResRobot

Tågoperatör i storleksordning (antal resor)	O=offentlig K=kommersiell M=museijärnväg	Finns i SJ:s kanaler	Finns i ResRobot
SL pendeltåg	0	X	X
Öresundståg	0	X	X
SJ	K	X	X
Västtåg	0	X	X
Pågatåg	0	X	X
Mälartåg	0	X	X
Arlanda Express	K	X	X
Östgötapendeln	0	X	X
Norrtåg	0	X	X
Tåg i Bergslagen	0	X	X
Krösatåg	0	X	X
Kustpilen	0	X	X
Tåg AB	K	X	X
X-tåg	0	X	X
Upptågen	0	X	X
MTR Express	K	–	X
Vy	K	X	X
Snälltåget	K	X	X
Inlandsbanan	K	X	X
Blå Tåget	K	X	X
DVVJ	M	X	X
ENJ	M	X	X
Lenakatten	M	X	X
Smalspåret	M	X	X

Källa: Utredningens egen sammanställning.

åläggande enligt konkurrenslagen eller talan i domstol. Verket hänvisar till en skrivelse till regeringen, där det beskrivit observerade problem och föreslagit att en utredning genomförs för att rätta till problemen. Vi kommer utförligare att ta upp denna fråga i avsnitt 8.5.

Regionala kollektivtrafikmyndigheters syn på ResRobot

Samtliga RKM och ett antal kollektivtrafikföretag har i en enkät från utredningen svarat på frågor om deras användning av ResRobot och gett sin syn på varför tjänsten är okänd bland konsumenterna. Av 21 RKM är det fyra som i enkäten uppger att de använder eller länkar till ResRobots funktion för reseplanering i sina egna kanaler. Motsvarade gäller för ResRobots försäljningsfunktion. En RKM använder delvis data från ResRobot för tjänsterna i sina egna kanaler.

RKM ger flera anledningar till att ResRobot inte är mer känd bland resenärer. En förklaring gäller svårigheten att ha en tjänst med nationellt perspektiv, medan RKM:s uppdrag är regionala. De lokala aktörerna har i uppdrag att prioritera resurser utifrån insatsernas regionala potential. Eftersom det vardagliga resandet till största delen sker inom länen, har ResRobot inte prioriterats. Trafikdata i ResRobots reseplanerartjänst är i första hand förädlad och anpassat till biljettsamarbetet Resplus (se avsnitt 5.3.1), vilket medför att tjänsten inte är optimal för regional reseplanering.

En annan anledning som lyfts fram är att tjänsten är svår att hitta för resenärerna, eftersom den har marknadsförts för lite och har ett abstrakt och svårförståeligt varumärke. Namnet ger ingen orientering till vad tjänsten erbjuder. Det förs till exempel fram att *Res i hela Sverige* hade varit ett mer rättvisande namn. Det förs också fram synpunkter om att det är oklart vem som ska marknadsföra tjänsten och ha budget för den.

En förklaring är också att det finns andra försäljningskanaler som är mer naturliga för resenärerna som RKM:s mobilapplikationer och tjänster. Liknande tjänster finns också hos andra mer naturliga ingångar som Google, sj.se eller resebyråer.

En annan förklaring till att ResRobot inte används mer är att den har bristande funktioner. Några tycker att den föreslår orimliga resealternativ och att det är problematiskt att ResRobot inte visar alla hållplatser. För god kundservice behövs mer specifikt riktad kundinformation när det gäller till exempel störningar i den lokala trafiken, vilket ResRobot inte erbjuder i dag. Det lyfts också fram att det dröjde innan köpfunktionen av biljetter lanserades och att den bara erbjuder enkelbiljetter.

Det förs dessutom fram att RKM vill själv ha den relation med sina resenärer som egna försäljningskanaler innebär. En annan syn-

punkt är att Samtrafikens uppdrag är att agera *business to business*, vilket inte ResRobot är byggt för, då det är en lösning som vänder sig till resenärer.

Andra kollektivtrafikföretags syn på ResRobot

Kommersiella trafikoperatörer anger samma skäl som RKM till varför ResRobot inte har nått fler resenärer. Det finns också synpunkter på att användarvänligheten brister. Till exempel saknas platskarta för snabbtåg. Intresset för reseplanering utan möjlighet till biljettköp i samma kanal är begränsad. Reseplanerarens största mervärde är adress-/kartsökfunktionen. Om det vore möjligt att köpa biljetter utan att veta exakt vad alla hållplatser heter, skulle tjänsten sannolikt också vara betydligt mer intressant för olika externa partners, som därmed skulle kunna driva trafik till tjänsten.

ResRobot saknar även mervärden jämfört med andra tillgängliga säljkanaler för tåg- och bussbiljetter i Sverige. ResRobots köpsida anses alltför dold. Kollektivtrafikföretagen konstaterar också att de flesta köp av kollektivtrafikbiljetter sker genom SJ:s försäljningskanaler och att en orsak till att ResRobot inte är mer känd är att den inte har marknadsförts. Vidare framförs det att det bland kollektivtrafikföretag finns ett motstånd mot att marknadsföra tjänsten, eftersom de värnar sina egna försäljningskanaler.

Samtrafikens syn på ResRobot

Samtrafiken – som är huvudman för ResRobot – menar att det finns en inneboende problematik med tjänsten då den tillhandahålls av Samtrafiken, eftersom bolagets ägare har en delvis motsägelsefull inställning till den. Å ena sidan är Samtrafikens ägare och partners positiva till reseplaneringsfunktionen och vill att den ska finnas. Å andra sidan har ägarna en restriktiv inställning till att finansiera marknadsföringen av möjligheten att köpa en biljett genom ResRobot. Generellt är det främst mindre kommersiella aktörer, som själva inte har stora etablerade försäljningskanaler, som på allvar ser potential i ResRobot som en relevant försäljningskanal. För att en egen försäljningskanal ska bära sig ekonomiskt krävs betydande omsättning genom försäljning. Eftersom ResRobot endast omsätter

cirka 4 miljoner kronor genom att förmedla knappt 10 000 resor per år, bär sig verksamheten inte ekonomiskt. Vid årsstämman 2017 lyfte Samtrafiken frågan om ResRobots fortlevnad. Ägarna ville då att tjänsten skulle fortsätta upprätthållas med så låga kostnader som möjligt.

5.3.3 Andra biljettsamarbeten

Utöver de nationella branschsamarbeten som bedrivs inom Samtrafiken, pågår en rad kollektivtrafiksamarbeten mellan olika regioner. De största samarbetena är Norrlandsresan, Sydntaxan och Movingo. Därutöver finns många mindre samarbeten mellan olika kollektivtrafikföretag.

Norrlandsresan

Norrlandsresan har funnits sedan tidigt 1990-tal och tillkom för att göra det enklare att resa över länsgränserna mellan de fyra länen i norra Sverige (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen). Kollektivtrafikaktörerna i norr har ett antal gemensamma trafikavtal och har i dag samma betalssystemleverantör (FARA).

Norrlandsresan är ett biljettsamarbete med en egen taxa som är kilometerbaserad. Ju längre resenären åker desto billigare blir priset per kilometer. Prisförändringar av resetaxan genomförs vid årsskiftet och slår igenom i hela området samtidigt. Sedan några år tillbaka är även regleringen av respektive regions interna prisjusteringar synkroniserade och sker samtidigt i alla fyra län. Norrlandsresans omfattar både enkelbiljetter och periodbiljetter, men även företagskort och reskassa fungerar i hela systemet oavsett vem av parterna som har ställt ut biljetten. Företagskort och reskassa fungerar även på inom Norrtågs system.

Dagens biljettsystem i norra Sverige är i dag inte uppbyggt med BoB-standarden. Däremot pågår ett samarbetsprojekt mellan regionerna för att ta fram ett nytt biljett- och betalssystem enligt BoB-standarden. I projektet ingår även Luleå Lokaltrafik och Skellefteåbuss.

Sydtaxan

Sydtaxan är ett samarbete mellan regionerna i södra Sverige, dvs. Skåne (och vissa sträckor i Danmark), Blekinge, Halland, Kronoberg, Kalmar och Jönköping.

Samarbetet inleddes 2009 för att förenkla köp av biljetter vid resa i det gemensamma tågsystemet Öresundståg. Successivt utökades Sydtaxan till att omfatta övrig länsgränsöverskridande trafik med alla bussar och tåg. De RKM som deltar i Sydtaxan är Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Västtrafik, Jönköpings Länstrafik, Skånetrafiken och Blekingetrafiken.

Resenärer behöver bara en biljett eller ett kort, som är giltigt i alla deltagande län. Samarbetet innebär också att regionerna bland annat har gemensamma resevillkor (med vissa undantag) och gemensamma biljetter/produkter, där de är överens om rabatter på de biljetter som gäller över länsgränser. Sydtaxan definierar priser, rabatter, biljetter, gränsavräkning och villkor som tillämpas för länsgränsöverskridande resor. Det är samma biljettsortiment och resevillkor i samtliga deltagande län.

Resenärer erbjuds att resa med enkelbiljett, 24-timmarsbiljett, 30 dagarsbiljett eller 365 dagarsbiljett (vuxen) i de län som ingår i Sydtaxan. Varje region erbjuder en överenskommen rabatt för sin del av biljetten/produkten. Rabatt lämnas till ungdom, student och till de som reser tillsammans.

I taxesamarbetet använder fem regioner samma biljettstandard (BoB-standard) och kan validera varandras biljetter. Ett nytt samverkansavtal – Sydtaxan 2.0 – infördes vintern 2019/2020. Det nya avtalet utgår också från BoB-standarden. Biljetter utställda i Sydtaxan är valideringsbara i hela Sydsverige. Biljetter i Öresundstaxan som säljs av Skånetrafiken är också valideringsbara i enlighet med BoB-standarden. Där ställer Skånetrafiken ut biljetten även för den danska delen av resan, då DSB inte stödjer BoB-standarden.

Movingo

Movingo lanserades 2017 och är ett biljett- och taxesamarbete mellan sex regioner i Mälardalen (Stockholm, Sörmland, Uppsala Västmanland, Örebro och Östergötland). Syftet med samarbetet är att knyta ihop Mälardalen och underlätta arbets- och pendlingsresor.

Movingo gör det möjligt att resa med lokaltrafiken i de sex länen, sju tåglinjer i Mälardalen, där SJ är operatör samt med Tåg i Bergslagen och Trosabussen.

Movingobiljetter kan köpas på Movingos hemsida, i Movingos och SJ:s mobilapplikationer, på sj.se, i SJ:s biljettautomater eller hos SJ:s ombud. Det finns flera typer av biljetter, dels biljetter från mobilapplikationer, dels pappersbiljetter och plastkort. Biljetter från mobilapplikationer som följer BoB-standarden valideras maskinellt vid resor med SJ, SL, Sörmlandstrafiken och VL, där BoB-integrationer har genomförts i deras system. Pappersbiljetter valideras manuellt hos övriga trafikföretag inom Movingo.

För att få Movingo-samarbetet att fungera har ett övergripande biljettsystem (BRUM) skapats. BRUM hämtar biljettprodukten via BoB från de trafikföretag som har genomfört BoB-integration gentemot BRUM. För övriga biljettprodukter läggs de in direkt i BRUM. I dagsläget hanterar BRUM endast periodbiljetter i form av 30-dagarskort. Samarbetet omfattar även periodbiljetter för 90 och 365 dagar. Periodbiljetterna kan köpas i två kategorier för vuxen respektive ungdom/student. I stort sett alla resenärer väljer att köpa 30-dagarskortet. Mälardalstrafik, det bolag som driver Movingo, ägs och styrs av de regioner som ingår i samarbetet. Det är Mälardalstrafik tillsammans med regionerna som beslutar om priset på biljetterna. Prissättningen är avståndsbaserad och priset per månad ligger på 1 000–3 200 kronor. Vid köp av biljetter för längre perioder tillkommer en viss rabatt. Intäkterna fördelas i efterskott i enlighet med en överenskommen nyckel.

Sammanställning av länsöverskridande samarbeten

Utöver dessa tre stora samarbeten har många RKM i dag biljettsamarbeten med angränsande regioner. Tabell 5.7 ger en bild av vilka samarbeten som pågår och hur de ser ut. Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns ett lapptäcke av samarbeten utöver de tre större och att BoB-standarden används i några av dessa.

Tabell 5.7 Översikt av länsöverskridande samarbeten inom kollektivtrafik

RKM	Gemensam prissättning	Gemensamma biljetter	Viserings-samarbete	Avräknings-samarbete
Väster-norrand	Norrlandsresan	Norrlandsresan, X-trafik	Norrlandsresa, X-trafik	Norrlandsresan
Jämtland	Norrlandsresan	Norrlandsresan	Norrlandsresan	Norrlandsresan
Norrbottn	Norrlandsresan	Norrlandsresan	Norrlandsresan	Norrlandsresan
Västerbottn	Norrlandsresan	Norrlandsresan	Norrlandsresan	Norrlandsresan
Västmanland	Movingo	Movingo	Movingo	Movingo
Örebro	Movingo Östgötatrafiken Värmlandstrafik Västmanlands Lokaltrafik Sörmlands- trafiken Västtrafik Dalarna	Movingo TIB SJ Regional Värmlandstrafik Västmanlands Lokaltrafik Tågab Kinnekulletåg	Movingo (man.) TIB	Movingo TIB SJ Regional
Östergötland	Kalmar Länstrafik Jönköpings Länstrafik Movingo	Movingo SJ Regional	Movingo (man.)	SJ Regional Movingo
Jönköping	Sydtaxan, Västtrafik Östgötatrafiken	Sydtaxan Västtrafik	Sydtaxan, Västtrafik Östgötatrafiken	Sydtaxan
Kalmar	Sydtaxan Östgötatrafiken	Sydtaxan	Sydtaxan Östgötatrafiken	Sydtaxan
Blekinge	Sydtaxan	Sydtaxan	Sydtaxan	Sydtaxan
Halland	Sydtaxan, Västtrafik	Sydtaxan, Västtrafik	Sydtaxan, Västtrafik	Sydtaxan
Kronoberg	Sydtaxan	Sydtaxan	Sydtaxan	Sydtaxan
Skåne	Sydtaxan, Öresundstaxan	Sydtaxan, Öresundstaxan	Sydtaxan, Öresundstaxan	Sydtaxan, Öresundstaxan
Gotland				
Dalarna	X-trafik, Länstrafiken Jämtland, Värmlandstrafik, Länstrafiken Örebro, Västmanlands Länstrafik	X-trafik, Länstrafiken Jämtland, Värmlandstrafik, Länstrafiken Örebro, Västmanlands Länstrafik		

RKM	Gemensam prissättning	Gemensamma biljetter	Viserings-samarbete	Avräknings-samarbete
Värmland		Dalatrafik, Västtrafik, Länstrafiken Örebro		
Västra Götaland	Halland, Jönköping, Örebro, Värmland	Halland, Jönköping, Örebro, Värmland	Halland Jönköping Örebro Värmland	Manuellt två ggr/år
Gävleborg		UL Dalatrafik, SJ Regional	SJ Regional, Dalatrafik Västernorrland, Jämtland, TIB	UL, Dalatrafik TIB

5.4 Andra mobila kundgränssnitt för biljettförsäljning och reseplanering i kollektivtrafiken

Platsen där kollektivtrafikföretag möter resenärer för biljettförsäljning och rådgivning om resealternativ har utvecklats över tid. Tjänsterna har på senare år flyttats till digitala kanaler. Förflyttningen från det fysiska mötet till det digitala har för de flesta varit positivt, men för personer med särskilda behov har det inneburit utmaningar.

Det digitala kundgränssnittet har fördelarna att tillgängligheten till information om och köp av resor har ökat. Initialt skedde förflyttningen av det personliga kundmötet till datorerna. Därefter har det skett en snabb förflyttning till smarta mobiltelefoner och i viss utsträckning till biljettautomater. De smarta telefonerna gör att interaktion mellan resenärer och kollektivtrafikföretag kan ske när och var som helst.

Precis som kollektivtrafikföretagens biljettsystem har utvecklats separat, har deras digitala kundgränssnitt utvecklats åtskilt. Det gäller både vad avser digitala kundgränssnitt för informationstjänster i form av reseplanerare och vad avser kundgränssnitt för biljettköp. De digitala kundgränssnitten för reseplanering och biljettköp finns i smarta mobiltelefoner, på webb och i biljettautomater. Därutöver kan resenärer ofta köpa biljetter hos fysiska återförsäljare eller via ett kundcenter.

I det fall en RKM ingår i ett regionalt biljettsamarbete, exempelvis Sydtaxan, Norrlandsresan eller Movingo, erbjuds oftast även övriga resor som ingår i samarbetet via det egna kundgränssnittet men inte nödvändigtvis övriga RKM:s hela produktutbud.

Nedan följer ett urval av olika digitala kundgränssnitt och deras funktioner. Då utvecklingen till övervägande del går mot mobila kundgränssnitt, har vi valt att koncentrera urvalet på digitala kundgränssnitt via smarta telefoner.

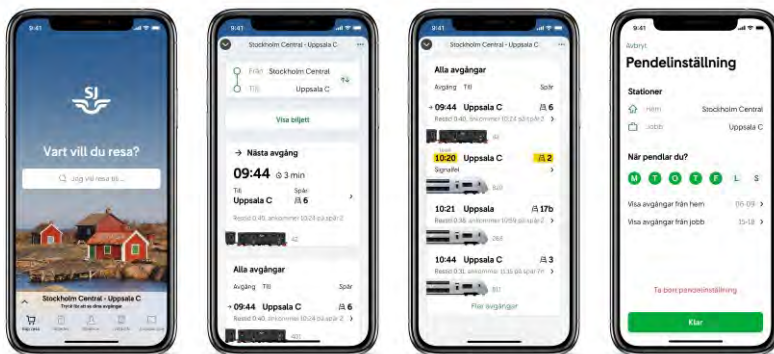
SJ

I SJ:s mobilapplikation kan resenären utföra en mängd olika ärenden. Bland annat kan resenären söka fram sin resa, köpa biljetter enskilt eller i kombination med de flesta buss- och tågoperatörer till cirka 4 600 destinationer i Sverige. Resenären kan boka om sin resa, välja plats, se tidtabeller och köpa sin tågbiljett med SJ och andra tågbolag. Applikationen innehåller även trafikinformation vid störningar samt en del upplevelserelaterade funktioner så som möjligheten att förbeställa mat till tågresan när resenären köper biljett.

SJ har ett lojalitetsprogram – SJ Prio. Via applikationen kan resenären registrera sig och se sina transaktioner och poängsaldo, efterregistrera SJ Prio-poäng och köpa SJ-resor för sina poäng. Med funktionen Anslutningsguiden kan resenären även välja att köpa en lokal, anslutande enkelresa från tågets slutstation direkt i mobilapplikationen. Den digitala lokaltrafikbiljetten finns sedan i SJ:s applikation tillsammans med resenärens vanliga tågbiljetter. Applikationen finns att ladda ned för Iphone och Android-telefoner. Applikationen har vunnit flera designpriser för sin utformning.¹⁵

¹⁵ www.mynewsdesk.com/se/sj/news/sjs-mobilapp-nominerad-till-svenska-designpriset-379433.

Figur 5.3 SJ:s mobilapplikation



Infospread – MobiTime

MobiTime från *Infospread* är en samlingsplattform för mobilen som innehåller digitala reseplanerare och biljettjänster för 14 RKM och för sammanlagt över 800 000 resenärer, där resenären, förutom sin egen RKM:s applikation även får tillgång till 13 andra RKM:s applikationer för reseplanering och biljettköp. I *MobiTime* väljer resenären sitt lokala RKM:s kundgränssnitt men kan när som helst byta till annan RKM:s kundgränssnitt. Funktionerna i respektive RKM:s lokala kundgränssnitt är likvärdiga och bygger på *MobiTime*s funktioner för reseplanerare och biljettköp. *MobiTime* erbjuder resenären biljettköp via kort, Swish och Klarna Faktura samt tidtabellsinformation och tilläggfunktioner för anropsstyrd trafik och företagslösningar mot fakturering.

Västrafik – To Go

I Västrafiks applikation för smarta telefoner – *To Go* – kan resenären köpa enkelbiljetter, periodbiljetter och dygnsbiljetter till hela Västra Götaland. Applikationen finns att ladda ned för Iphone och Android-telefoner. Resenären kan köpa sina biljetter med kontokort, vilket även kan registreras för framtida köp, eller med Swish för enstaka köp. Biljetten aktiveras direkt vid köpet av enkelbiljetter

och dygnsbiljett. Enkelbiljett gäller i 90 minuter så länge resenären åker inom en zon. I det fall resan är över flera zoner gäller biljetten i 180 minuter. Västtrafikkort eller andra biljetter som köpts via annat gränssnitt kan inte föras över till applikationen. To Go innehåller även en separat reseplanerarfunktion.

Figur 5.4 Västtrafiks mobilapplikation To Go



Trafikförvaltningen/SL

Med SL:s applikation för smarta mobiltelefoner kan resenären köpa biljetter för SL-trafiken och för resor över länsgränsen. Resenären kan köpa biljett för 75 minuter eller 24-timmar. Biljetten aktiveras direkt i och med köpet. Det finns även möjlighet att köpa tilläggsbiljetter för den som redan har en SL-biljett och ska åka till Arlanda, Uppsala eller Knivsta. I applikationen väljer resenären att betala biljetterna med ett bankkort eller med Swish. Resenären kan byta betelsätt när som helst genom att ändra sina uppgifter. Applikationen innehåller även en separat reseplanerarfunktion och kan laddas ned för Iphone och Android-telefoner.

Skånetrafiken

I Skånetrafikens applikation för smarta telefoner kan resenären köpa enkelbiljetter, periodbiljetter och dygnsbiljetter till hela Skåne, grannlänerna, Danmark och Ven. Resenären väljer sin egen personliga zon (tre möjligheter) och reser fritt för samma pris inom vald zon. Resor utanför vald zon får resenären betala ett tillägg för. Biljetten behöver aktiveras särskilt efter köpet och en enkelbiljett gäller i 60, 90 eller 120 minuter beroende på resenärens val av zon. Resenären kan köpa sina biljetter med kontokort eller mot Klarna faktura. Applikationen innehåller möjlighet till reseplanering och finns att ladda ned för Iphone och Android-telefoner.

5.5 Affärsreglerna

För att ett biljettsystem som inbegriper flera operatörer ska kunna erbjuda biljetter till resenärer, krävs utöver en teknik som kopplar samman operatörernas biljetter också en harmonisering av affärsregler. Det gäller dels för att systemet ska kunna hitta rätt biljettprodukter vid sökningar, dels för att resenärer lätt ska kunna hitta rätt biljettprodukter och förstå villkoren kopplade till dem.

I det största kollektivtrafiksamarbetet i Sverige – Resplus – är affärsreglerna enkla och begränsade. Det gör att produkter från 55 olika samarbetsparters går att kombinera och kommunicera till resenärerna. I länssamarbeten är ofta taxesamarbetet – samarbetet om prissättning – en utgångspunkt för att kunna kommunicera sina erbjudanden till resenärerna. Dessa taxesamarbeten tvingar oftast fram en harmonisering av affärsregler, det vill säga reglerna kring biljettens resevillkor och giltighet. Det är först när dessa regler är harmoniserade som det går att göra ett biljettsystem som dels effektivt kan hantera biljetter och som dels göra erbjudanden mot resenärer lätta att förstå.

De villkor som definierar en biljett är affärsregler, som anger resevillkor och definierar biljettens giltighet, samt prissättning (ofta kallad taxeregler).

Figur 5.5 Vad definierar en biljett?



Exemplet nedan visar hur två RKM definierar en enkelbiljett som i kommunikationen kallas enkelbiljett, men som till konstruktionen är två helt olika produkter. Skillnaderna gör det svårt att på ett enhetligt sätt kommunicera med resenären i till exempel en mobilapplikation. Tekniskt sett krävs också olika processer för att i systemen hitta en enkelbiljett, då villkoren för denna varierar.

Tabell 5.8 Exempel på biljettstruktur i SL – enkelbiljett i mobilapplikationen

Affärsregler	Taxeregler	Biljett
Giltighetstid 75 minuter	Pris 37 kr	Enkelbiljett
Påbörjas vid köp		
Måste påbörjas innan start	Priset gäller för en zon	
Resan ska avslutas inom giltighetstiden		
Resenärskategorier		
0–6	Gratis i äldres sällskap	
6–20 år	Rabatterat pris 25 kr	
65+ år	Rabatterat pris 25 kr	
Försäkringskassans intyg för förmånstagare		
Pensionsmyndighetens pensionärsintyg		
Förälder med barn i barnvagn behöver inte biljett i buss		
Gäller ej på Waxholmsbolagets båtar		
Bagage max ca 2 meter		

Tabell 5.9 Exempel på biljettstruktur i Västerbotten – enkelbiljett i mobilapplikationen

Affärsregler	Taxeregler	Biljett
Giltighetstid så länge resan tar	0–7 km 27 kr (3,85/km)	Enkelbiljett
Påbörjas vid ombordstigning	8–15 km 9 kr (1,12/km)	
Måste påbörjas innan start	Osv. 30 zoner	
Resan ska avslutas inom ett dygn	211–230 km 10 kr (0,53/km)	
Måste förbrukas inom 6 månader	Egen tabell för rabatterade kategorier cirka – 25 %	
Resenärskategorier	Rabatterat pris	
0 – 6 år	Gratis	
7 – 19 år	Cirka 50 %	
20–25 år	Cirka 25 %	
65 + år	Cirka 25 %	
Gäller ej för övergång till stadstrafik i Umeå och Skellefteå		
Ett handbagage (40x30x30 cm) och/eller en resväska, ett par skidor/snowboard i fodral, en barnvagn eller rullstol/rullator		

5.5.1 Vad krävs för att harmonisera biljettprodukter?

Tabell 5.10 Översikt av harmoniserade affärsregler i befintliga biljettsamarbeten

	Gemensamma biljett- produkter / giltighetstid	Gemensam prissättning av biljetter	Gemensamma rese- närskategorier
Resplus årskortstillägg	årsbiljett	ett paketpris	vuxen
Biljett från RKM i Resplus	enkelbiljett	Respektive RKM:s eget pris	vuxen
Norrlandsresan	enkelbiljetter periodbiljetten företagskort reskassa	Kilometerbaserad taxa, gemensamma prisändringar	vuxen (från 26 år) senior (från 65 år) ungdom (20–25 år) barn/skolungdom (7–19 år)
Sydtaxan Kalmar Länstrafik	enkelbiljett* dygnsbiljett** 30 dagarsbiljett årsbiljett reskassan duo/familj-biljett	För resa i Sydtaxan sker en addering av de priser som gäller i respektive län. Parterna ansvarar självständigt för prissättning av sina sträckor i den gemensamma Sydtaxan***	vuxen barn/ungdom (7–19 år) student duo/familj (gäller för 2–5 resenärer, varav max 2 vuxna. En Duo/Familj-biljett kan också köpas av t.ex. 5 barn/ungdomar, till och med 19 år)
Movingo	30 dagarsbiljett 90 dagarsbiljett årsbiljett	Avståndsbaserad prissättning****	vuxen ungdom/studenter (upp till 20 år)

*Giltighetstiden för enkelbiljetter beräknas inom respektive parts län och adderas. Ett gränsvadrag görs av varje part för att kompensera för den längre giltighetstid som ges för första zonen. Giltighetstiden för dygnbiljetter är 24 timmar räknat från tidpunkten för aktivering av biljetten, angiven i minuter.

**Giltighetstiden för period 30 dagar och period 365 dagar är 30 respektive 365 dagar räknat från aktiveringsdatum till kalenderdygnets slut, 23:59.

*** I de fall det förekommer differentierad taxa beroende på försäljningskanal ska alltid ett pris anges för samtliga biljetter. Därefter görs avdrag för rabatter.

**** Priset baseras på en vald regionalstågsträcka, då läns- och lokaltrafiken ingår längs sträckan.

För att få effekt av ett nationellt biljettsystem krävs viss harmonisering av affärsregler och taxor för vissa biljettprodukter för att göra tydliga kunderbudanden möjliga. Centrala villkor kopplade till en

biljett beskrivs i tabell 5.13. Tabellen visar hur trafikoperatörer har harmoniserat biljettvillkoren i de största kollektivtrafiksamarbetena.

5.6 Reflektioner

Vi kan konstatera att det varken saknas samverkansarenor eller samverkansinitiativ i kollektivtrafikbranschen. Tvärtom har branschen upprepade gånger visat på behovet av och tagit initiativ till gemensamma åtgärder. Av någon orsak har initiativen sällan nått ända fram till reell resenärsnytta i form av enkelhet och likriktning. Den tekniska utvecklingen av i synnerhet biljettsystem har alltför ofta haft ett inifrån och ut perspektiv, dvs. det är verksamheten som styr de krav som ställs på tekniken mer än resenärsnyttan. Detta hade sin höjdpunkt under Resekortens tid, när RKM visste allt om resenären medan resenären inte visste någonting om resan förutom att den hade ett plastkort i handen. Detta missförhållande försökte RKM sedan korrigera med varierande framgång i form av information på webb som ibland kunde kopplas till resenärens registrerade kort. Sms-biljetterna som resenärerna gillade på grund av sin enkelhet fick inte myndigheternas godkännande, eftersom det var svårt att upprätthålla en god intäktssäkring, dvs. fuskåkning var ganska enkelt. För att hålla nere användningen använde RKM prisinstrumentet i form av höga priser i stället.

När det gäller standarder har branschen ett antal gånger sagt sig gå samma väg men i praktiken valt olika vägar. Det senaste exemplet i raden är valet av standard för identifikatorer, där en del RKM har valt att gå MTS7-vägen och andra EMV-vägen. Valet av olika standarder eller fria tolkningar av desamma gör att samlade lösningar mot resenär försvåras och då de väl kommer till stånd är de ofta kostsamma speciallösningar. I förteckningen över efterlevnaden av BoB framkommer det tydligt att det varierar stort huruvida landets olika RKM verkligen följer standarden fullt ut eller inte och det finns fortfarande sju RKM som inte har kommit över planeringsstadiet.

Listan på biljettsamarbeten är omfattande och borde i sig väcka tanken om hur mycket det kostar totalt sett i Sverige att ha alla dessa samarbeten med olika konstruktioner. Som exempel tvingas ett litet län som Örebro att ha olika biljettsamarbeten i varje tänkbart väderstreck.

Alla olika gränssnitt och mobila applikationer som kollektivtrafikföretagen har lanserat är utvecklade med ett och samma kriterium. De skall vara enkla att använda för resenären. Enkelheten för resenären har dock tolkats på olika sätt i så gott som varje region, vilket gör att en resenär som befinner sig på olika platser i landet inte bara behöver ladda ner olika mobila applikationer utan även vänja sig vid helt olika gränssnitt med olika användarlogik.

Sammanfattningsvis är våra reflektioner att samverkansintentionerna är goda och alla vill att det ska bli enkelt för resenären, men resultatet är en splittrad upplevelse på nationell nivå.

6 Biljettlösningar i andra länder

Utredningen har bland annat haft i uppdrag att beskriva hur andra relevanta länder har organiserat nationella biljettsystem för kollektivtrafiken. I det här kapitlet beskriver vi kollektivtrafikmarknaden och nationella biljettsystem i andra länder, drivkrafterna bakom systemens tillkomst, hur de har organiserats samt nyligen tillkommen lagstiftning i länder som Finland och Danmark. Genomgången omfattar ett antal länder i Europa med nationella biljettsystem, som av olika skäl har utvecklats på olika sätt. Vi kan se att liksom i Sverige (se kapitel 5) har det utvecklats olika modeller beroende på i vilken utsträckning branschen – regionalt och nationellt – har lyckats att ena sig om gemensamma lösningar. Utvecklingen har kommit längre i vissa länder, där de stora statliga tågoperatörerna har varit delaktiga och drivande. Vi har även riktat blickarna mot Asien, där delar av de europeiska biljettlösningarna har sitt ursprung i teknikutvecklingen under 1990-talet. Dessutom visar vi på utvecklingen i Kalifornien av helt nya, delade persontransporttjänster.

Kapitlet avslutas med en analys och några reflektioner kring kollektivtrafik och biljettlösningar i andra länder.

6.1 Nationella biljettlösningar

6.1.1 Danmark

Den danska kollektivtrafikmarknaden är reglerad, där den nationella tågtrafiken i huvudsak drivs i statlig regi av DSB (tidigare Danske Statsbaner).¹ Övrig kollektivtrafik hanteras under de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Därutöver har Danmark ett

¹ En del av det nationella nätverket drivs av Arriva efter en anbudsprocess. Delar av det regionala sträckorna drivs av respektive RKM i egen regi.

omfattande nätverk av expressbusslinjer, som företrädesvis drivs av leverantörerna Eurolines och FlixBus med flertalet ruttor mellan danska städer.

Danmark har ett nationellt biljettsystem för obokade resor – *Rejsekort* – med harmoniserade affärs- och taxeregler och som omfattar all kollektivtrafik i Danmark. Systemet är i grunden ett betalssystem för kollektivtrafiken. Resenären omvandlar sina pengar till en annan produkt som i värde motsvarar det resenärens laddat produkten med och som endast går att betala med i kollektivtrafiken. Utöver det nationella biljettsystemet erbjuds enkelbiljetter via biljettautomater. Tågresor kan även köpas separat som en bokad resa med platsreservation via DSB:s eget bokningssystem. Danmark har genom lagstiftning en nationell organisation – *Rejsekort&Rejseplanen A/S* – under vilken kollektivtrafikföretagen är samlade. Det är till skillnad mot i Sverige, där Samtrafiken är ett frivilligt samverkansbolag och i Norge, där Entur är ett statligt bolag. Kollektivtrafiken i Danmark har relativt hög status med ambitionen att kunna erbjuda transporttjänster för alla medborgare, liksom i stora delar av övriga Europa.

Nuvarande utveckling av kollektivtrafiken i Danmark har ett starkt fokus på digitaliseringens möjligheter att kombinera kollektivtrafiken med andra persontransporttjänster. Som stöd för denna utveckling har den danska regeringen infört lagstiftning i syfte att påskynda denna utveckling.

Rejsekort

Den danska organisation för biljettsystem *Rejsekort A/S*² grundades 2003 och blev 2010 etablerad som Danmarks nationella organisation för biljettsystem genom reglering i den danska trafikföretagslagen.³ Utvecklingen av biljettsystemet påbörjades 2006 och driftsattes 2010. Därefter har systemet succesivt utvecklats till dess att det uppnådde nationell täckning 2016 med möjlighet för resenärens att kunna betala sina biljetter i hela Danmark med ett och samma kort. Genom fusionering bildades bolaget *Rejsekort&Rejseplan A/S* 2019.

² www.rejsekort.dk.

³ Lov (2010:323) om Trafikföretagsloven.

Figur 6.1 Regionala kollektivtrafikmyndigheter i Danmark



Källa: Transport- och Boligstyrelsen Danmark.

Bakgrunden till *Rejsekort* ligger i utvecklingen av kortlösningar i Asien under den senare delen av 1990-talet, så kallade smarta kort. DSB drev initialt på för att införa en kortlösning för Köpenhamnsområdet. Även övriga RKM såg fördelarna med elektroniska biljetter med snabb visering och flexibel prissättning för sina respektive verksamheter. DSB insåg risken med att behöva integrera sig mot andra lösningar med olika affärs- och taxeregler. Det ledde till att bolaget initierade ett samarbete, som lade grunden till ett gemensamt biljettsystem med gemensamma affärs- och taxeregler i Danmark. Systemet ägs och bekostas gemensamt av DSB och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Rejsekort är i grunden ett betalmedel och biljettbärare för såväl enkelbiljetter som periodbiljetter med möjlighet till förbestämda krediter samt vissa rabatter. Kortet innehåller information om typ av kort, resestatus, utestående belopp och genomförda resor. Kortet kan vara personligt eller anonymt och är giltigt på lokal- och fjärrtåg, buss, spårvagn och tunnelbanor i hela Danmark. Eventuell platsreservation på fjärrtåg sker separat. Resenär har möjlighet att välja var ett periodkort ska vara giltigt. Konceptet har en *check-in/ check-out*-funktion med validatorer (kortläsare) på tågstationer, bussar och spårvagnar.

Check-in/check-out innebär att resenären behöver starta sin resa genom att en validator läser av (blippar) kortet när en resa ska påbörjas och när resan är över samt i de fall resenären byter mellan olika transportslag. Fördelen med systemet är snabb automatisk visering i kombination med flexibel prissättning och möjligheten för operatörer att samla in information om resenärsflöden. Nackdelen är att det ställer höga krav på resenären att hålla reda på en rad olika moment både innan, under och efter resan samt att det finns en risk att resenären blir feldebiterad när resenären glömmer bort att avsluta sin resa.

Lagstiftning

I lagen om trafikföretag framgår att regionala kollektivtrafikmyndigheter har en skyldighet att säkerställa att det går att genomföra kombinerade resor med buss och tåg med ett resekort.⁴ Det ska ske genom avtal med övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag. År 2019 lade den danska regeringen fram en proposition i syfte att ytterligare förtydliga gällande lagstiftning. Propositionen kom till efter att den danska regeringen konstaterat ett behov av att ytterligare främja digitala lösningar, där kollektivtrafiken integreras med andra trafikslag. Genom ny lagstiftning ville regeringen även säkerställa att kollektivtrafikens utveckling i Danmark håller jämna steg med den tekniska utvecklingen när nya och bättre transporttjänster utvecklas. Propositionen antogs och implementerades under våren 2019.

Bakgrunden till den nya lagen var att den danska transportstyrelsen analyserat hur digitala mobilitetslösningar kan främjas i Danmark. Det konstaterades att med den digitala tjänsteutvecklingen blir det lättare att vara resenär i kollektivtrafiken. Resenärernas valmöjligheter ökar genom kombination av olika transporttjänster i ett mer sammanhängande transportsystem, vilket skapar effektivare rörlighet i samhället.

Analysen pekade på behovet av att se över hur Rejsekort A/S och Rejseplanen A/S, som därtills hade skapat en stark position för kollektivtrafiken, skulle kunna vidareutveckla sina tjänster och tillhandahålla dessa till tredje part så att innovativa tjänster även kan

⁴ Lov om trafikföretag, § 6a och 6b st. 4.

utvecklas kommersiellt till förmån för resenärer. Detta ledde till att företagens tjänster i och med den nya lagstiftningen slogs ihop till en digital mobilitetstjänst, under ett företag, med en gemensam styrelse.

Det nya tillägget i lagstiftningen⁵ innebär bland annat att kollektivtrafikföretag, DSB och RKM⁶ ska tillhandahålla statiska och dynamiska trafikdata till tredjepartsutvecklare. Dessutom är kollektivtrafikföretagen skyldiga att tillhandahålla enkel- och periodbiljetter för återförsäljning genom tredje part.⁷ Formuleringen i lagstiftningen att detta ska ske på bästa möjliga sätt skapar ett visst tolkningsutrymme.

6.1.2 Nederländerna

Kollektivtrafikmarknaden i Nederländerna är avreglerad för tåg, där den statliga tågoperatören *Nederlandse Spoorwegen* (NS) är den dominerande aktören. Därutöver finns ett antal andra tåg- och bussoperatörer,⁸ som genom upphandlingar är knutna till de 18 regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) samt cirka 50 expressbusslinjer mellan de större städerna. *FlixBus* och *Eurolines* (ägs av *FlixBus*) är de största aktörerna. Därutöver finns aktörer som *BlaBlaBus*, *IC-buss*, *National Express* och *RegioJet*.⁹

Nederländerna har ett biljettsystem under två varumärken, *OV Chipkaart* och *NS Flex*, där skillnaden mellan de båda systemen ligger i betallösningen. Till skillnad mot Danmarks nationella biljettsystem har harmoniserade affärs- och taxeregler inte införts. Biljettsystemen omfattar all kollektivtrafik i Nederländerna. Utöver *OV Chipkaart* och *NS Flex* så erbjuds även enkelbiljetter via biljettautomater och återförsäljare.

Att åka tåg i Nederländerna är starkt rotat i medborgarnas kultur, vilket bland annat återspeglas i att tågtrafiken är det dominerande färdmedlet.

Utvecklingen av kollektivtrafiken i Nederländerna är, liksom i Danmark, inriktad på digitaliseringens möjligheter att kombinera

⁵ Lov om trafikselbsskaber, 4 kap. 27 §.

⁶ Lagen anger inget om eventuella privata aktörers skyldigheter utan enbart RKM och järnvägsföretag.

⁷ Lov om Trafikselbsskaber § 28.

⁸ Arriva, Connexxion, Transdev, Syntus, Qbuzz m fl.

⁹ www.rover.nl/reistips/internationaal/11-op-reis/1543-internationale-bussen.

kollektivtrafiken med andra tjänster för persontransporter. Nederländerna ingår därför i ett utvecklingssamarbete med Belgien, Luxemburg och sydvästra delen av Tyskland i syfte att utveckla en lösning för framtidens molnbaserade biljettlösningar baserad på gemensamma standarder för biljetter och identifikatorer. Lösningen är även tänkt att fungera som en innovationsplattform för mobilitetstjänster.¹⁰

OV Chipkaart och NS Flex

Nederländernas nationella biljettsystem – *OV Chipkaart* – uppstod genom ett samarbetsinitiativ mellan de största kollektivtrafikaktörerna *Nederlandse Spoorwegen (NS)*, bussoperatören *Connexxion* och de tre största städernas regionala kollektivtrafikmyndigheter *GVB* i Amsterdam, *HTM* i Hague och *RET* i Rotterdam. Systemet driftsattes 2005 och uppnådde nationell täckning 2011.

Drivkraften till systemets uppkomst tycks ha varit de stora kostnadsbesparingar som skulle kunna uppnås genom att lämna de äldre lösningarna med pappersbiljetter till förmån för ett modernt kortbaserat system. Precis som *Rejsekortet* i Danmark är *OV Chipkaart* en kortlösning, där kortet fungerar som betalmedel och biljettbärare med möjligheten till såväl enkelbiljetter som periodbiljetter. Kortet är kopplat till en elektronisk plånbok, där användaren fyller på sitt kort via nätet eller i biljettautomater. Kortet är giltigt på tåg, buss, spårvagn och tunnelbanor i hela Nederländerna. Till detta har det även utvecklats en mobilapplikation för påfyllning av kortet. Systemet har en *check-in/check-out*-funktion med validatorer på tågstationer, bussar och spårvagnar. Systemet erbjuder inga bokade resor utan enbart obokade resor, det vill säga resor utan platsreservation och utan koppling till särskilda avgångar.

Systemet ägs och bekostas av NS och RKM via ett gemensamt ägt bolag – *Translink*.¹¹ Nederländerna har inte infört gemensamma affärs- och taxeregler som i Danmark. I stället har respektive kollektivtrafikmyndighet sina egna prissystem, som fungerar självständigt i ett gemensamt ekosystem. Olika resor med olika transportmedel

¹⁰ Intervju med Ferdinand Burgersdijk, OMEGA Consultancy. Ferdinand Burgersdijk arbetar som konsult för projektet på uppdrag av Hollands Transportministerium.

¹¹ www.translink.nl.

läggs där samman genom *check-in/check-out*-funktioner och där priset är kilometerbaserat.

Den nationella tågoperatören NS har utvecklat en variant till *OV Chipkaart* under ett nytt varumärke, *NS Flex*. Skillnaden är att *NS Flex* erbjuder en annan betallösning, där resenären faktureras månadsvis i efterhand utifrån genomförda resor i stället för att fylla på kortet på förhand via en elektronisk plånbok.

6.1.3 Schweiz

Kollektivtrafikmarknaden i Schweiz är reglerad, där den nationella tågtrafiken i huvudsak drivs i statlig regi av *Schweizerische Bundesbahnen* (SBB) och där övrig kollektivtrafik som buss- och spårvagnstrafik hanteras av respektive RKM. Tågkulturen är stark och landet har ett väl utbyggt tågnätverk. Som mycket annat i Schweiz fungerar tågtrafiken utmärkt, vilket beror på opinionens välvilliga inställning till nödvändiga investeringar. Det gör systemet robust och tillförlitligt.

Kollektivtrafiken har ett nationellt produktsamarbete, *Swiss Pass*, mellan samtliga aktörer i kollektivtrafiken, till vilket olika tjänster kan kopplas.¹² *GA Travel Card* är en abonnemangstjänst under *Swisspass* som täcker alla resor med samtliga färdmedel inom Schweiz. Subventionerade erbjudanden finns för olika resenärskategorier som barn, ungdom, student, äldre, funktionsnedsatta och familjer. *Swiss Half Fare Card*, är den vanligaste abonnemangstjänsten under *Swisspass* och ger 50 procent rabatt på alla resor med SBB, de flesta andra tågoperatörer, linjebussar, båtar och spårvagnar förutom stadstrafik, som kan köpas till med ett rabatterat pris i det fall resenären saknar ett regionalt periodkort. *Swiss Half Fare Card* är ämnat för boende i Schweiz som vill reducera sina resor, men inte har behov av ett *GA Travel Card* och finns i kategorierna vuxen, ungdom och barn.

Utöver *Swiss Pass* finns ytterligare system för obokade resor, *Fairtiq* och *SBB Easy Ride*. Dessa system är mobilapplikationer utvecklade på *Fairtiqs* lösning för smarta telefoner och omfattar all kollektivtrafik inklusive tåg i Schweiz. *Fairtiq* och *Easy Ride* gör det möjligt för resenären att även registrera sitt *Swiss Pass* i mobilapplikationen.

¹² <https://www.sbb.ch/en/travelcards-and-tickets.html>.

Därutöver erbjuds biljetter via ett stort antal biljettautomater. I det fall man har behov av en bokad resa med platsreservation kan en sådan köpas via SBB:s egna försäljningskanaler. Affärsregler är inte harmoniserade mellan de olika aktörerna, men däremot finns det ett visst taxesamarbete.

Kollektivtrafiken i Schweiz samarbetar nationellt under två olika system. Det ena systemet bygger på avtal mellan respektive kanton och RKM som i en frivillig sammanslutning samarbetar för utvecklingen av kollektivtrafiken genom de så kallade kollektiva trafikföreningarna.¹³ Det andra systemet, *Nationale Direkte Verkehr (NDV)* bygger på en bestämmelse i lagen om persontransporter som ålägger transportföretag att samarbeta. Det sker inom sammanslutningen för Swiss Pass, där framför allt tariffsamarbeten behandlas.¹⁴

Figur 6.2 Indelning av kollektivtrafikföreningarna i Schweiz



Källa: <https://www.swiss-pass.ch/>

¹³ www.voev.ch, <https://www.allianceswisspass.ch/de/die-branchen/die-alliance-swisspass/Die-oeV-Verbuende-Schweiz>.

¹⁴ www.allianceswisspass.ch/de/Themen/TarifeVorschriften.

Fairtiq och SBB Easy Ride

Fairtiq började införas i början av 2016 och uppnådde nationell täckning 2017. *Fairtiq* är ett privat initiativ med ett privat majoritetsägende med tre av Schweiz RKM som partners.

Anledningen till att systemet utvecklades var behovet av en enkel biljettlösning. Kollektivtrafikens produktbjudanden har en mycket komplicerad prisstruktur, vilket medför att det är mycket svårt att köpa rätt biljett i det fall man inte har *ett Swiss Pass*. Detta i kombination med att periodbiljetter är relativt dyra har försvårat spontant resande.

Fairtiq innehåller än så länge enbart enkelbiljetter, där kunden alltid erbjuds den billigaste biljetten för en specifik tur. I det fall resenären innehar en periodbiljett kan den kopplas till systemet genom registrering i mobilapplikationen.

Fairtiq är giltigt på tåg, buss, och spårvagn i hela Schweiz. Resenären laddar ned en mobilapplikation på sin smartphone och skapar därefter ett personligt konto med personliga uppgifter och betalningsinformation.

Resenären behöver inte köpa en biljett på förhand utan kliver på sin buss, tåg eller spårvagn och startar sin resa via en *check-in*-funktion på sin telefon. Sensorerna i resenärens smartphone känner av vilken tur resenären är på och debiterar automatiskt det lägsta priset för aktuell tur. Systemet medger att resenären byter både färdmedel och tur under sin resa, där respektive tur debiteras separat. När resan är genomförd, checkar resenären ut via en *check-out*-funktion på sin telefon. I det fall resenären glömmer att checka ut påminns resenären om det. Om resenären ändå inte checkar ut känner systemet av senast genomförda tur och checkar ut resenären automatiskt. Visering sker enbart i samband med biljettkontroll och då mot en biljett som skapas i applikationen och som kan bestå av en streckkod, QR-kod eller Aztec-kod, beroende på vilken viseringslösning operatören har.

Systemet har en gemensam *backoffice*-funktion med avräkning och finansieras genom att respektive ansluten tågoperatör eller RKM betalar en kommission på några procent av biljettpriset till *Fairtiq*. Utöver denna löpande kostnad tillkommer en implementationskostnad för respektive operatör eller regional kollektivtrafikmyndighet.

SBB:s mobilapplikation *Easy Ride* bygger på samma tekniska lösning som *Fairtiq* och utvecklad på samma plattform, med samma funktionalitet, men under ett annat varumärke. Skillnaden mellan är att om kunden använder sig av *Easy Ride* så registrerar kunden sitt konto hos SBB i stället för hos *Fairtiq*. De båda lösningarna har även separata avräkningsfunktioner, där *Easy Ride* använder sig av *Swiss Travel Pass* avräkningsfunktion. *Easy Ride* fungerar bara i Schweiz medan *Fairtiq* även fungerar i delar av Österrike och de södra delarna av Tyskland.

6.1.4 Norge

Tågtrafiken i Norge har traditionellt körts av det statliga järnvägsbolaget NSB. Sedan 2018 har staten delat upp landet i sex geografiska koncessioner som läggs ut för upphandling i konkurrens. De tre första områdena har vunnits av operatörerna *Go Ahead*, *SJ AB*, respektive *Vy Tog* (före detta NSB). Det gör att det är konkurrens om spåren men inte på spåren.

Pendeltåg administreras därmed inte av RKM utan genom statens koncessioner. Utöver tågtrafiken tillkommer upphandlad regional trafik med buss under 11 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och expressbussar.

Expressbussarna bedriver kommersiell busstrafik utan finansiering från det offentliga och kör över längre sträckor och knyter samman regioner. Marknaden för expressbussar är beroende av lönsamhet och finansieras genom biljettintäkter från passagerare. Det finns också några expressbusslinjer med förbindelser till Sverige och Danmark. Flygplatsbussar utgör en andra del av den kommersiella reguljära busstrafiken.

Expressbussar är ofta det enda alternativet för långa sträckor och har större flexibilitet än tåget. Erbjudandet är viktigt för landsbygdsområden, lokal turism och för resenärer utan bil. Till följd av försämrade marknadsvillkor har expressbussar förlorat 40 procent av passagerarna mellan 2008 och 2016 och flera linjer har lagts ned eller minskat antalet avgångar.¹⁵ Expressbussar har förlorat i konkurrens med personbil, tåg, flygplan och lokal kollektivtrafik.

¹⁵ Försämrade ramavtals- och konkurrensförhållanden, NHO Transport.

Entur

Det norska statligt ägda bolaget Entur etablerades 2016 för att ansvara för en digital plattform som samlar information för reseplanering och biljettförsäljning för kollektivtrafik i Norge. Entur ska också tillhandahålla biljettautomater samt kundservice till all offentligt upphandlad järnvägstrafik. Entur har även utvecklat ett digitalt kundgränssnitt för reseplanering och biljettförsäljning.¹⁶

I syfte att skapa en konkurrensneutral försäljningskanal för reseplanering och försäljning av tågoperatörernas utbud, ställs det i samband med upphandling krav på att tågoperatörernas trafikdata och produktutbud ska delges Entur för dess försäljningskanaler.¹⁷ Även kollektivtrafikmyndigheterna, som hanterar busstrafiken, och kommersiella aktörer är skyldiga att förse Entur med trafikdata och sitt utbud av biljetter.¹⁸

Utvecklingen av den digitala infrastrukturen för reseplanering och försäljning har bekostats av staten. Tågoperatörernas insatser har starkt bidragit till att få systemet på plats genom att de åläggs att löpande bidra till drift- och utvecklingskostnader utifrån den procentuella fördelning de har av upphandlad järnvägstrafik.

Utvecklingen av den digitala infrastrukturen innebär stora möjligheter till kostnadseffektiviseringar för tågoperatörer och kollektivtrafikmyndigheter. De behöver inte längre utveckla och underhålla egna system och kundgränssnitt för reseplanering och biljettförsäljning. Det är inget tvång att enbart använda Enturs system och kundgränssnitt för den egna verksamheten. De flesta kollektivtrafikmyndigheter och samtliga tågoperatörer har även egna system och kundgränssnitt. Tågoperatörerna kan även genom separata avtal bestämma vilka som – utöver Entur – får sälja deras biljetter i ett försäljnings-samarbete.

Enturs biljettsystem är under utveckling och reseplanering och biljettförsäljning finns i nuläget att tillgå via webb och smartphone.

Entur har i nuläget (hösten 2019) samarbetsavtal för försäljning av biljetter med fem av elva regioner. Målet är att erbjuda ett brett utbud av biljettprodukter av samtliga kollektivtrafikresor. Än så länge erbjuder Entur dock endast enkelbiljetter för tågresor via sin

¹⁶ www.entur.no.

¹⁷ Kraven på att trafikdata och produktutbud ska delges Entur regleras genom upphandling och de avtal som tecknas efter genomförd upphandling.

¹⁸ Detta regleras via Forskrift om yrkestransport med motorvogn och fartøy, § 28–29.

webbsida samt tågresor i kombination med delar av den regionala kollektivtrafiken via sin mobilapplikation för smarta telefoner. Där erbjuder bolaget enkel- och periodbiljetter för *Vy*, *Go-Ahead* (tåg) och *Kolumbus* och *Ruter* (RKM), men ambitionen är att tillhandahålla fler aktörer.

Målsättningen är att på sikt även kunna erbjuda tredjepartsförsäljning. Kollektivtrafikdata tillhandahålls på Enturs hemsida som öppna data för aktörer i kollektivtrafikbranschen såväl som tredjepartsaktörer.

Tabell 6.1 Jämförelse av biljettsystem i några europeiska länder

	OV Chipkaart(NL)	NS Flex (NL)	Reisekort(DK)	Fairtiq (CH)	Entur (NO)	Resplus (SE)
System	Kortbaserad lösning (smartcard) med elektronisk plånbok med kortet som biljettbärare, Check in – Check out lösning.	Kortbaserad lösning (smartcard) med månadsfakturering med kortet som biljettbärare, Check in – Check out lösning.	Kortbaserad lösning (smartcard) med elektronisk plånbok med kortet som biljettbärare, Check in – Check out lösning.	Smartphone lösning med användarkonto kopplat till betal- eller kreditkort. Mobiltelefon är biljettbärare, Check in – Check out lösning.	Smartphone lösning med användarkonto kopplat till betal- eller kreditkort. Mobiltelefon är biljettbärare, Webbanpassad sida för biljett köpt via webb.	Smartphone lösning kopplat till betal- eller kreditkort. Mobiltelefon är biljettbärare.
Startade	2005	2018	2011	2016	2016	1993*
Nationelltäckning	2011	2018	2016	2017	Under utveckling	1995
Enkel- och periodbiljetter	Ja/Ja	Ja/Ja	Ja/Ja	Ja/Ja	Ja/Ja	Ja/Nej
Transportslag	Fjärrtåg (mot tillägg) Regionaltåg, Spårvagn, Buss, Tunnelbana	Fjärrtåg (NS), Regionaltåg, Spårvagn, Buss, Tunnelbana	Fjärrtåg, Regionaltåg, Spårvagn, Buss, Tunnelbana	Fjärrtåg, Regionaltåg, Spårvagn, Buss, Tunnelbana	Fjärrtåg, Regionaltåg, Spårvagn, Buss, Tunnelbana	Fjärrtåg, Regionaltåg, Spårvagn, Buss, Tunnelbana
Försäljningsfokus	Obokat	Obokat	Obokat	Obokat	Bokat	Bokat
Resenär betalar på förhand/Reskassa	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja
Resenär betalar i efterhand	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Personliga biljetter (en användare)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

	OV Chipkaart (NL)	NS Flex (NL)	Rejsekort (DK)	Fairtiq (GH)	Entur (NO)	Resplus (SE)
Anonyma biljetter (flera användare)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej
Nationell försäljning	Nej, enbart betalmedel	Nej, enbart betalmedel	Nej, enbart betalmedel	I Fairtiq's applikation	Bara för tåg	SJ, resebyråer, några TO**
Gemensam valideringslösning	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej
Gemensamma taxeregler	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej
Gemensamma affärsregler	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja
Avräkning	Separat lösning hos respektive RKM	Separat lösning hos operatör och respektive RKM	Gemensam lösning	Gemensam lösning	Gemensam lösning	Gemensam lösning
Ägande	RKM	Staten (NS)	RKM	Privat + RKM (delvis)	Staten (Entur)	RKM + privata
Styrning	Gemensam styrning av RKM	Staten (NS)	Gemensam styrning av RKM	Partnerskap mellan ägaren, RKM och TO**	Staten (Entur)	Gemensam styrning RKM+ privata
Investerings- och driftkostnader	Investerings- och driftkostnader delas mellan RKM.	Investerings- och driftkostnader betalas av staten.	Investerings- och driftkostnader delas mellan RKM.	Investeringskostnad för anslutande part. Driftkostnader provisionsbaserade för respektive ansluten part.	investeringskostnader delas mellan Staten TO** och RKM. Driftkostnader delas mellan staten, TO och RKM.	Investeringskostnader och driftkostnader tas av Samtraffiken.

* Resplus-samarbetet inleddes 1993, men sedan dess har samarbetet utvecklats i flera avseenden.

** TO=Tågoperatörer.

6.1.5 Finland

Den finska kollektivtrafikmarknaden är reglerad för all tågtrafik, som drivs i statlig regi av VR-Group (VR) med monopol på all tågtrafik för persontransporter fram till och med 2024. Helsingfors är den enda staden med regional tågtrafik i Finland. Övrig kollektivtrafik hanteras av respektive kommun baserat på licenser. I Finland fanns till och med 2015 ett nationellt biljettsystem för all busstrafik på landsbygden, men i samband med en lagändring 2015 påstods samarbetet vara kartellbildande. Finland är det enda landet tillsammans med Danmark som genom lagstiftning reglerat tillgång till trafikdata och försäljnings-API för tredje part. Det finns ännu inget nationellt biljettsystem i Finland, men tanken är att en sådan lösning ska utvecklas av marknaden mot bakgrund den nya lagstiftningen. Som ett exempel på sådan utveckling kan nämnas Whim. Finland har till skillnad från Sverige, Norge och Danmark inte skapat någon nationell organisation under vilken kollektivtrafiken samlar sig.

Whim

Whim är en kommersiellt utvecklad mobilapplikation för kombinerad mobilitet, som erbjuder sina användare alla transporttjänster samlade i en lösning. Användaren kan söka resor vart och när de vill med kollektivtrafik, taxibilar, cyklar, bilar och andra alternativ.¹ Alla tjänster finns att välja i fyra olika versioner under ett enda abonnemang – *To Go*, *Urban 30*, *Weekend* och *Unlimited* – beroende på användarens preferenser. Whim tillhandahålls av *MaaS Global* och finns i dagsläget enbart i Helsingfors.²

Lagstiftning

Finlands nya transportlagstiftning har sin bakgrund i att landets politiska ledning hade en ambition att vara progressiv och genom lagstiftning stimulera så mycket innovation som möjligt. Erfarenheterna från tiden med en inhemsk blomstrande mobilindustri gav regeringen mod att vara så marknadsorienterad som möjligt. Det uttalade målet från regeringens sida var att den ville skapa en gro-

¹ <https://whimapp.com/about-us/>.

² Lösningen är även implementerad i West Midlands (UK), Antwerpen, Wien och Tokyo.

grund för innovation, som i sin tur skulle generera export av tjänste-koncept. Finland är det första landet i världen med en transportlagstiftning som inkluderar alla transportslag. Målsättningen med lagen är att göra kundorienterade multimodala transporttjänster möjliga. Kombinerad mobilitet är ett centralt tema i lagen och tanken är att val av transportmedel ska kunna erbjudas resenärer genom tillkomsten av innovativa tjänster. Lagen skapar förutsättningar för digitaliserade transporttjänster och banar väg för nya affärsmodeller.

Genom lagen ska väsentlig information om mobilitetstjänster hållas öppen och tillgänglig. Den som erbjuder mobilitetstjänster för persontrafiken ska tillhandahålla sådan information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgänglighet. Tillgången till dessa tjänster är väsentlig. Informationen ska tillhandahållas via ett öppet gränssnitt (API) och i ett maskinläsbart standardformat. Lagen anger dock inte vilket eller vilka format som ska användas. Gränssnitten ska öppnas för alla aktörer på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.³ Lagen om transportservice innehåller även bestämmelser om interoperabla biljett- och betalningssystem.

Den som tillhandahåller persontransporter eller förmedlingstjänster inom väg- och spårtrafik ska ge andra som utvecklar och tillhandahåller mobilitetstjänster tillträde till gränssnittet för sitt biljett- och avgiftssystem så att det blir möjligt att den vägen köpa en biljett som berättigar till en enkelresa.⁴ Målet är att erbjuda resenärerna enhetliga resekedjor från dörr till dörr.

Det finska transport- och kommunikationsdepartementet har vid lagens utformning haft en teknikneutral strategi som utgångspunkt i syfte att underlätta tjänsteutveckling. Öppna data och konkurrensneutralitet har utgjort viktiga utgångspunkter i syfte att undvika att detaljerna i lagen blir föråldrade och att själva lagen i sig blir ett hinder för marknadsutveckling.

³ Närmare bestämmelser om den information som ska öppnas definieras i statsrådets förordning om väsentlig information om mobilitetstjänster (643/2017).

⁴ Definierat i Lag om transportservice 2 Kap, § 155, samt även pkt 1 avseende krav på enkelresa.

6.1.6 London

Transport For London (TFL)⁵ har fått mycket uppmärksamhet för sina enkla, innovativa biljettlösningar i kollektivtrafiken. TFL var i och med implementeringen av *Oyster Card* först i Europa med att införa en kortlösning baserad på den utveckling av smartcards som tog fart i Seoul och Hongkong under 1990-talet.

En av TFL:s lösningar innebär att resenären kan använda sitt ordinarie betalkort som Visa eller Mastercard. Systemet har också en inbyggd *capping*-modell som ger trygghet i att resenären inte betalar för mycket. *Den capping*-modell som TFL erbjuder säkerställer att resenären alltid betalar lägsta möjliga pris antingen per dag eller per vecka.⁶ Den tekniska lösningen innefattar en avancerad prismodell och det är inte helt enkelt att räkna ut en resas pris på förhand, då priset är beroende av vilka zoner resan sker i och när den genomförs. TFL erbjuder även *Off-peak capping refunds*, där kunden automatisk får återbetalning när det dagliga taket nås och denne endast reser utanför rusningstid.

TFL är ett monopol och har full rådighet över biljettsystemets alla delar. London har visserligen större folkmängd än hela Sverige men biljettsystemet är inte nationellt. Det är ett system för en sammanhållen stad med en sammanhållande huvudman.

6.1.7 Asien

Delar av Asien upplevde en kraftig samhällsutveckling under den senare delen av 1900-talet med växande befolkning och högre levnadsstandard i framför allt städerna. Det ökade behovet av transportlösningar medförde en närmast explosionsartad utveckling av kollektivtrafiken under 1990-talet, då det av utrymmesskäl var omöjligt att bygga ut infrastruktur på västerländskt vis med bilen som norm. De smarta betalkorten var en del av denna utveckling och många asiatiska biljettsystem har av den anledningen utvecklats kring plastkort som betalningsmedel. Först ut var *Upass* i Seoul 1996 och året därefter introducerades *Octopus* i Hongkong och senare även *IC-ecard* i Japan. Det speciella med de smarta betalkorten i asiatiska länder är att de även går att använda som betalningsmedel i

⁵ <https://tfl.gov.uk/fares/contactless-and-oyster-account>.

⁶ <https://youtu.be/PLXVgDqUxy8>.

andra trafiknära tjänster som kiosker och butiker i anslutning till stationer. De smarta kortens utveckling i Asien är också ursprunget till de kortbaserade biljettsystem som senare utvecklats i Europa.

6.1.8 USA och Kalifornien

Kollektivtrafiken i USA och Kalifornien har inte samma kulturella bakgrund och status som kollektivtrafiken i Europa. Den har över tid snarare utvecklats som ett transportsätt för medborgare med svag ekonomi, så kallade *Transit dependent people*, medan den allmänna normen i samhället är att alla över 16 år ska kunna förflytta sig med bil. Barn och ungdomar blir skjutsade till skolor i gula bussar, som inte är en del av det allmänna kollektivtrafiksystemet. Detta har medfört att utvecklingen av kollektivtrafiken har haft en svag position och nödvändiga investeringar i infrastruktur har inte genomförts. En väl utvecklad regional kollektivtrafik går i stort sett endast att hitta i vissa större städer, exempelvis i New York.

Utvecklingen av persontransporter har i stället vuxit fram ur ägandet av den egna bilen som en del av den amerikanska drömmen. Tech-sektorn i Silicon Valley har dock med sitt annorlunda tänkande i innovationer skakat om bilbranschen från ett annat håll, där drivkrafterna till utvecklingen i stället kommit från digitaliseringen och miljövärderingar.

Utvecklingen av nya delade tjänster som *Uber*, *Lyft* med flera, är utformade för att snabbt kunna skalas upp med ambitionen att bli globala. *UberPOOL*, som är ett koncept med delad bil, fungerar som ett anropsstyrt fordon med flytande hållplatser. Hållplatserna genereras genom att kunden uppmanas att till exempel gå ett kvarter för att få ett billigare pris bara för att fordonet då kan optimera sin rutt. Prisnivån blir då så låg per resa att den väl kan jämföras med kollektivtrafik i Sverige. Tjänsterna har utvecklats i relation till att ha egen bil och/eller att åka taxi, det vill säga utgångspunkten är inte en väl fungerande kollektivtrafik som ofta är fallet i Europa.

6.2 Analys och reflektioner

6.2.1 Digital infrastruktur

Den internationella utblicken visar att det inte finns något enhetligt sätt att angripa frågan om ett nationellt biljettsystem. För det första handlar det oftare om nationella betalsystem än om biljettsystem. Varför är det då så viktigt med ett betalsystem inom kollektivtrafiken, då resten av samhället kan klara sig med ett enhetligt betalsystem? Ett system som förr mest handlade om kontanter, sedan om kort (kreditkort eller bankkort) och nu mer och mer går över till digitala direktbetalningar mellan banker av typen Swish. Pappersbiljetter hade dålig intäktssäkring och krävde ofta underhållsintensiv mekanisk stämplingsutrustning samt ofta kontanthantering på fordonen. En annan viktig aspekt är att kollektivtrafiken måste kunna hantera stora flöden, där biljettköp i flödet ska kunna ske på millisekunder, inte sekunder.

Dessa var drivkrafterna på 1990-talet, då kollektivtrafiken på olika håll i världen kom in i en tidsepok med smarta kort. Det var framförallt de mycket stora flödena i de asiatiska storstäderna som drev på utvecklingen av ett betalmedel som var snabbt och kunde blinka grönt eller öppna spärrar beroende på system. Påfallande är också att denna utveckling baserade sig på en så kallad *check-in/check-out*-filosofi, där resenären validerar sitt färdmedel (blippar) både vid påstigning och avstigning för att markera sitt resande. Detta är fungerar i kulturer där invånarna är vana att göra så som det är bestämt att man ska göra. Då dessa smarta kort kom till Europa visar den internationella överblicken att det också var många som valde en *check-in/check-out*-lösning. Några av dessa smarta kortsystem är fortfarande det som utgör de så kallade nationella biljettsystemen, vilket är fallet i såväl Danmark som Nederländerna.

Vad gäller digital infrastruktur har dessa nationella biljettsystem hamnat i ett dilemma, där de är helt bundna till en upphandlad så kallad *black box*-biljettsystemsleverantör. *Black box* innebär att kollektivtrafiken får ett system baserat på en specifikation, men det är endast leverantören som vet hur den digitala strukturen ser ut. Det är digitalt sett ett helt slutet, leverantörspecifikt system. Då dessa länder ska ta nästa steg i den digitala utvecklingen får de börja tänka om. Däremot de länder som har byggt sitt nationella biljettsystem utifrån att harmonisera affärsregler och/eller taxeregler, som

till exempel Danmark, har en helt annan utgångspunkt. De kan relativt lätt skapa en digital infrastruktur som hanterar deras biljettflora.

Det land som vi ser har kommit längst i tankarna kring digital infrastruktur är Benelux-länderna i deras gemensamma projekt. Det är visserligen inte realiserat än, men strukturen bygger på en infrastruktur baserad på standarder både för biljetter och identifikatorer.

6.2.2 Nationell försäljning av biljetter

I den internationella utblicken framgår det att inget av referensländerna har kommit så långt i avregleringen av järnvägen som Sverige. De flesta länder har fortfarande all järnvägstrafik under statlig kontroll. Till och med länder som Danmark och Norge, som ibland framhävs som goda exempel, har all järnvägstrafik under statlig kontroll. Visserligen är järnvägen uppdelad i olika koncessioner för upphandling men utan konkurrens på spåren.

Den nationella försäljningen av biljetter sker till stor del genom en statlig järnvägsorganisation. Om man utgår ifrån bokade biljetter har SBB i Schweiz, NS i Nederländerna och DSB i Danmark möjligheten att även sälja obokade biljetter med hjälp av det nationella betalsystemet. I Norge säljer det statliga bolaget *Entur* allt tågutbud och en del RKM-utbud med ambitionen att sälja allt utbud. Schweiz är det enda land som har infört nationella försäljningskanaler, *Fairtiq* och *Easy Ride*, ovanpå alla existerande försäljningssystem. Det kan kanske kallas för en nationell försäljningskanal.

System som hanterar obokade produkter som *OV Chipkaart* och *Rejsekortet&Rejseplanen* har även kopplat till sig en försäljningskanal, som därmed blir nationell. I relation till dessa länder har Sverige en unik situation på två sätt. För det första har det nationella Resplussystemet funnits aktivt i 25 år och tillhandahållit – genom SJ:s försorg – marknaden med en nationell försäljningskanal, som har tillgodosett behovet av försäljning av allt tåg- och bussutbud i kombination. Samtrafiken har sett till att den offentliga trafiken har kunnat exponeras tillsammans med fjärrtrafiken som enhetliga erbjudanden med enhetliga biljetter och affärsregler. För det andra är Sverige unikt då konkurrensen på spåren drivits så långt.

Det första steget togs då alla lokala tågssystem flyttades över i RKM:s regi. Det betyder i dagsläget att de flesta tågresor administreras av någon annan part än statens eget bolag. Nästa steg var att även kommersiella bolag får använda det statliga järnvägsnätet för att köra personbefordran. Det statliga SJ har under alla faser fortsatt att vara den nationella försäljningskanalen ända till 2013, då de beslöt att inte mera ta den rollen och optimera försäljningen av sina egna produkter i stället. Denna situation har de andra forna järnvägsmonopolen i Europa ännu inte behövt tänka på så mycket och därför är det svårt för utredningen att få någon vägledning i frågan om nationell försäljning av biljetter.

6.2.3 Förhållningssättet till öppna data, tredjepartsförsäljning och innovation

EU driver på tillgången till öppna data (se kapitel 4) i syfte att skapa innovation inom transportsektorn. Det sker samtidigt som Google skapar värde i sina informationssystem genom att använda dessa data. Googles agerande kring 2010 med införandet av egen resesökmotor medförde att många RKM i Europa kände en misstro till att tillhandahålla trafikdata så som öppna data, då de inte längre hade kontroll över informationen till resenären.

Denna inbyggda misstänksamhet över hur data kan användas i informationskanaler som RKM inte själv har full kontroll över har så småningom lättat. I kölvattnet av fler och fler positiva upplevelser av tjänster som är skapade av tredje part har inställningen mot öppna data blivit mer positiv. Det gäller inte minst den smarta telefonens kartapplikationer, där användarna numera anser det självklart att all information om kollektivtrafik finns. Sverige var i framkant då branschen samlade sig kring initiativet Trafiklab.se, som blev ett virtuellt utvecklarsamhälle för sådana som intresserade sig för trafikdata. Sverige var också det första landet som kunde leverera kompletta kollektivtrafikdata för ett helt land till Google.

I och med att EU genom sina direktiv och förordningar har krävt mer och mer öppna data så har olika länder agerat mer eller mindre ambitiöst i frågan. Norge har nuförtiden liknande ambitioner som Sverige genom att låta Entur göra öppna data tillgängliga. Finland är det land som genom egen lagstiftning gått längst i kraven på att kollektivtrafikföretag ska lämna sina försäljnings-API öppna för

tredjepartsutvecklare. Lagstiftningen från 2019 hade dock sina brister, eftersom det blev oklart om vilka produkter den ska omfatta och vilka affärsvillkor som ska gälla. Resultatet har blivit att enbart ett fåtal produkter gjorts tillgängliga och dessa då till ett pris som gör det ointressant att paketera för andra.

Med den lilla erfarenhet som finns att hämta från andra europeiska länder vad gäller tredjepartsförsäljning så kan vi konstatera att det är viktigt att i regleringen vara tydlig med vilken effekt man vill uppnå, vilka regler som ska gälla och vilka produkter som ska göras tillgängliga.

6.2.4 Reflektioner

Vi har kartlagt och analyserat den internationella marknaden för nationella biljettsystem. Vi har framförallt tittat på europeiska länder som i grunden mer eller mindre lyder under samma socioekonomiska förhållanden som Sverige. Mot bakgrund av vad som kommit fram kan vi konstatera att kollektivtrafikens kulturella status, dess organisation och graden av ingripande från staten och de statliga tågoperatörerna i kombination med lagstiftning och avregleringar till stor del har präglat och i vissa fall varit avgörande för framväxten av nationella biljettlösningar. Vi ser även hur teknikutvecklingen för försäljning och för biljetter till stor del bygger på kortlösningar med ursprung i vissa asiatiska länders stora enhetliga system för kollektivtrafik. Det är biljettlösningar där resenären betalar för rätten att resa på förhand och utvecklingen av nya innovativa biljettlösningar med möjlighet för kunden att betala i efterhand.

7 Mobilitet som en tjänst i Sverige

Utredningen har i uppdrag att redogöra för status för pågående insatser inom området mobilitet som en tjänst. Utredningen ska också göra en bedömning som inkluderar en aktörsanalys av behovet av ytterligare offentliga och privata insatser för att konceptet mobilitet som en tjänst ska kunna genomföras i full skala. Därutöver ska utredningen analysera vad som krävs för att den nationella åtkomstpunkten och dess data ska finnas tillgängligt för tredjepartsförsäljning. Eftersom mobilitet som en tjänst är en relativt ny företeelse inleds kapitlet med en beskrivning av dess bakgrund och utredningens definition av begreppet.

7.1 Bakgrund och definition

Begreppet mobilitet som tjänst (*Mobility as a Service*, förkortas MaaS) började användas under första hälften av 2010-talet. Mobilitet som en tjänst innebär att resenärer genom digitala kanaler erbjuds mobilitetstjänster som inkluderar tillgång till olika transporttjänster. Mobilitetserbjudandena kan involvera olika trafikslag såsom offentligt finansierad kollektivtrafik, samåkning, biluthyrning, taxi och delningstjänster för till exempel bil-, cykel- och skoteranvändning. Ambitionen med konceptet är att resenären ska få sina behov av transporttjänster tillgodosedda genom ett effektivt kollektivtrafiksystem med delade transporter i stället för att använda privatägd bil.

Sverige och Finland var pionjärer på området, men i dag förekommer även försök med konceptet i delar av Europa och i övriga världen. Vinnova finansierade 2013–2014 projektet *GoSmart* som genomfördes i Göteborg med följande vision.¹

¹ <https://closer.lindholmen.se/om-closer/gosmart>.

Storstadshushåll väljer tillgång till mobilitet istället för bilägande som kunder till en pålitlig, flexibel, belönande och global tjänst. Flera storstäder runt om i världen är därmed grönare, tryggare, tätare och mer attraktiva.

De tidiga pilotprojekteten paketerade olika typer av transporter i ett samlat erbjudande där resenärerna betalade per månad för ett mobilitetsabonnemang som inkluderade olika transportslag. I dag finns det i många fall också möjlighet att köpa mobilitetstjänster spontant till enstaka resor.

Andra begrepp som beskriver ungefär samma företeelse är kombinerad mobilitet, integrerad mobilitet, delad mobilitet och hållbar mobilitet.

Figur 7.1 Kundupplevelsen av mobilitet som en tjänst



Källa: Inspirerad av förlaga från UITP, www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Report_MaaS_final.pdf.

Vilket genomslag mobilitet som en tjänst kommer att få beror sannolikt på vilka styrmedel som det offentliga sätter in och den tekniska utvecklingen av fordonsflottan (se avsnitt 7.4.1). Det finns analyser som pekar på att företeelsen i grunden kommer att förändra transportsystemet och göra persontransporterna mer hållbara, medan andra spår att företeelsen kommer ha marginell betydelse. Klart är att företeelsen intresserar en bred skara av aktörer. Intresse finns från det offentliga, forskningsvärlden, kollektivtrafikaktörer

och företag, främst inom bilindustrin, teknik- och fastighetsbranscherna. Det finns flera anledningar till intresset för mobilitet som en tjänst. Dels grundar det sig i konceptets möjlighet att bidra till lösningar på akuta samhällsproblem som koldioxidutsläpp och trängsel i urbana miljöer. Dels grundar det sig i konceptets kommersiella potential att etablera kundrelationer inom det som på sikt kan bli försäljningsfönstret till all mobilitet. Genom samåkning och delningstjänster ökar nyttjandegraden av fordonen, vilket ger potential för en driftseffektiv mobilitetstjänst. Många aktörer arbetar i dag med att positionera sig för den förändring som mobilitet som en tjänst innebär. Det märks dels genom att globala mobilitetsföretag – ofta med ursprung från USA eller Kina – försöker vinna slaget om kundgränssnittet, dels genom att biltillverkare också försöker positionera sig som mobilitetsleverantörer.

Även om det finns en förhoppning om att mobilitet som en tjänst på sikt ska lösa samhällsproblem, finns det kritik mot att mobilitetstjänster som erbjuder så kallad mikromobilitet (främst elsparkcyklar) leder till nedskräpning och försämrad framkomlighet för andra trafikanter i stadsmiljöer.

Utvärderingar av effekter av mobilitet som en tjänst har påbörjats, men det går varken i Sverige eller internationellt att svara på frågan om mobilitet som en tjänst bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Kanske är det inte möjligt att ge ett tydligt svar på den frågan innan konceptet har etablerats i stor skala? Ett ramverk för att mäta effekterna av mobilitet som en tjänst finns genom Vinnovas projekt Kombinerad Mobilitet som tjänst i Sverige (KOMPIS). Ramverket har prövats i ett par pilotprojekt, men det finns ännu inte tillräckligt med data för att dra några generella slutsatser på nationell nivå. I projekt som finansieras av Vinnova och Energimyndigheten ställs krav på att följa ramverket och rapportera resultaten. På det sättet byggs en kunskapsbas upp.

7.2 Pågående insatser inom mobilitet som en tjänst

Mobilitet som en tjänst är för de allra flesta i dag inget reellt alternativ till den privatägda bilen. Mobilitetsföretag som erbjuder delningstjänster av fordon finns än så länge huvudsakligen i storstäderna. Företagen har svårt att få ihop sina affärsmodeller och drivs

ofta av riskkapital. Som framgår i avsnitt 7.3 är det ofta arbetsgivare, offentliga verksamheter eller fastighetsägare som driver försöksprojekt på området, ofta genom offentlig finansiering.

Många av initiativen med mobilitet som en tjänst är i dag regionalt fokuserade. För att globala aktörer och riskkapital ska vara intresserade av att utveckla tjänster, krävs möjlighet att skala upp verksamheterna och agera globalt. En rad pilotprojekt har genomförts och är igång, men inget av dessa är i stor skala. Pilotprojekten har i många fall mött svårigheter vad gäller teknik, affärspotential och ansvarsfördelning mellan aktörerna. Många privata aktörer har tydliggjort att de inte är intresserade av fler piloter utan vill få tydliga förutsättningar för att utveckla sina produkter och tjänster.

Även om konceptet ännu inte har fått något brett genomslag, pågår det runt om i Sverige så många projekt och försöksverksamheter att det här inte går att redogöra för alla. Därför har utredningen valt att nedan beskriva några av de större initiativen. En enkel uppdelning av de pågående insatserna är att utgå från deras målgrupper. En del tjänster vänder sig till allmänheten, varav vissa riktar sig till människor som bor i glesbygd. Andra tjänster vänder sig till särskilda grupper. Tjänster riktade till anställda inom ett företag eller boende hos en fastighetsägare är vanligast.

7.3 Initiativ som främjar mobilitet som en tjänst

Det finns en rad initiativ för att främja utvecklingen av mobilitets-tjänster.

A Challenge from Sweden är ett initiativ från Energimyndigheten som handlar om att utlysa innovationstävlingar inom områden som är centrala för att nå klimatmålen. Ett utlysningssområde är hållbar mobilitet som en tjänst.

I programmet Mistra SAMS (*Sustainable Accessibility and Mobility Services*) studeras digitala tjänster för mobilitet i storstadsregionerna. Syftet är att förstå nya mobilitets-tjänsters potential att förändra samhället, bidra till hållbarhet samt att skapa kunskap om offentliga aktörers möjliga roller att bidra till denna utveckling. Programmet leds av Kungliga Tekniska Högskolan i samarbete med Statens Väg- och Transportforskningsinstitut.

Nordic Mobility Innovation Plattform är ett initiativ finansierat av *Nordic Innovation* som är ett konsortium av *Intelligent Transport Systems (ITS)* från Sverige, Norge och Finland, *Capital Region of Denmark*, RISE, TOI, *UbiGo* och *Kyyti Group*. Ett syfte med plattformen är att verka för gemensamma tekniska standarder och utöka affärsförbindelserna mellan de nordiska länderna.

Drive Sweden är ett av sjutton Strategiska Innovationsprogram. Drive Sweden befinner sig på sitt fjärde verksamhetsår av vad som förväntas bli ett tolvårigt program. Innovationsprogrammet som har en statlig delfinansiering ger stöd till olika projekt. Drive Swedens mål är att skapa förutsättningar för och demonstrera nya mobilitetslösningar för person- och godstransporter, som möjliggörs genom ett uppkopplat, automatiserat och delat vägtransportsystem. Syftet är att skapa ett mer hållbart samhälle och bidra till de transportpolitiska målen.

Autonomous Base Camp (ABC) bildades 2017 genom Drive Sweden för att främja utvecklingsarbete med självkörande fordon i Sverige. Det pågår en rad pilotprojekt runt om i Sverige med fordon som kör på fördefinierade slingor med låg hastighet. Det pågår också tester i Sverige med självkörande teknik på allmän väg. Detta är relevant för mobilitet som en tjänst, eftersom självkörande fordon har potential att bli en hävstång för konceptet. Mycket spås nämligen att förändras med självkörande fordon, bland annat ändras driftsekonomi för transportproducenter då förare inte behövs och fordonen elektrifieras.

Inom Kombinerad Mobilitet som tjänst i Sverige (KOMPIS) har det arbetats fram en så kallad färdplan där aktivitetsområden har identifierats. Organisationer som står bakom färdplanen är Vinnova, Trafikverket, Energimyndigheten, Svensk Kollektivtrafik och Samtrafiken.

7.3.1 Mobilitetstjänster riktade till allmänheten

De mobilitetstjänster som riktar sig direkt till allmänheten innebär att konsumenten både använder och betalar för tjänsten. Eftersom ingen annan finansierar tjänsten, måste konsumenten uppleva tillräckligt stort värde av tjänsten för att använda den. Det pågår ett par kommersiella försök med denna förutsättning.

UbiGo

UbiGo har sedan ett drygt år en tjänst i Stockholm som erbjuder tre olika mobilitetspaket riktade till privatpersoner. För en kostnad på mellan 1 050 kronor–4 206 kronor per månad ges tillgång till kollektivtrafik med SL, taxi genom *Cabonline*, hyrbil genom Hertz och bilpool genom *Move About*. Samtliga tjänster når konsumenten genom en applikation i smarta telefoner. Resenären betalar tjänsten genom månadsvisa fakturor. Integrationen med SL sker än så länge med en speciell överenskommelse.

Travis

Travis är en mobilapplikation som lanserades i Stockholm hösten 2019 av *Nobina Technology*. Tjänsten erbjuder en reseplanerare där kollektivtrafik, bildelning, elsparkcyklar och taxi kopplas samman avseende reseinformation och beställningstjänster i realtid. Vissa transporttjänster kan både sökas och köpas direkt i mobilapplikationen, bland annat kollektivtrafik med SL. För andra tjänster länkas resenären vidare direkt till transportleverantören för bokning eller köp. För att kunna sälja SL-biljetter har *Travis* integrerat SL:s sälj-system med sitt kundgränssnitt genom den nationella biljett- och betalstandarderna MaaS i Linköping

Genom finansiering av Energimyndighetens *Sustainable Mobility Challenge* kommer ett projekt inom mobilitet som en tjänst att lanseras i Linköping under 2020. De som står bakom mobilitetsprojektet är Linköpings kommun, Dukaten, Östgötatrafiken, Stångåstaden, *Kyyti Group*, *Ciao Ciao Carsharing*, Science Park Mjärdevi, VTI och Linköpings universitet. Aktörerna ska tillsammans bygga en digital plattform för hållbart resande. En applikation för smarta telefoner ska göra det enklare för Linköpingsborna att se utbudet av kollektiva och delade transporttjänster. Det ska bli lättare att byta mellan transportoperatörer och betala för mobilitetstjänsterna.

7.3.2 Mobilitetstjänster riktade till landsbygden

Mobilitetstjänster riktade till landsbygden har andra förutsättningar än i urbana miljöer. Dels är resebehoven annorlunda, dels är det en ännu större utmaning att hitta kommersiellt gångbara lösningar. Däremot finns det försök med till exempelvis samåkningstjänster som är intressanta. Här följer exempel på projekt som erbjuder mobilitet som en tjänst i glesbygd.

KomILand

Förkortningen KomILand står för Kombinerad Mobilitet i Landsbygd och på mindre tätorter. Projektet kommer under år 2020 att pröva olika mobilitetslösningar i Timmersdala, Broddetorp och Lundsbrunn i Västra Götaland. En applikation för smarta telefoner ska ge möjlighet att planera resor och boka resetjänster genom samåkning, kollektivtrafik, närtrafik, offentlig bilpool och Byabussen, som är en samhällsägdd buss till medborgarnas förfogande. Projektet finansieras av Vinnova och Region Västra Götaland. För att kunna sälja Västtrafiks biljetter har plattformslieferantören SmartResenär integrerat med Västtrafiks försäljningssystem genom den nationella biljett- och betalstandard. Det finns också ett digitalt gränssnitt för närtrafik.

Kollakoll

Kollakoll är det korta namnet på projektet Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd. Projektet sker i samverkan mellan bland annat IVL Svenska Miljöinstitutet, SAMOT vid Karlstads universitet, Mobilsamåkning, Region Blekinge och ideella organisationer som bedriver samåkning på landsbygden. Projektet ska utveckla och pröva samverkan mellan kollektivtrafik, privata och ideella tjänster, som till exempel samåkning på landsbygden. Det ska också undersöka vilka andra tjänster som efterfrågas, exempelvis intresset att hyra eller låna grannens bil och seniorers intresse av samåkning med skoltaxin. Projektet finansieras av Vinnova.

Närtrafik

Flera regionala kollektivtrafikmyndigheter erbjuder olika former av närtrafik till sina resenärer. Konzepten varierar från region till region men handlar i stort om att resenären tar en masstransport i form av buss eller tåg till en anvisad nod och därifrån åker vidare med ett mindre fordon – oftast bil – till beställd adress på landsbygden. En regel kan till exempel vara att om det är längre än 2 km till närmaste hållplats med reguljär linjetrafik så är tjänsten bokningsbar. Tjänsten är ofta samordnad med serviceresor eller färdtjänst så att resenären kan dela fordon med andra resenärer som använder andra tjänster. För vanliga resenärer kan beställning av närtrafik ofta innebära en extra kostnad. De flesta regionala kollektivtrafikmyndigheter tillhandahåller tjänsten genom manuell betjäning per telefon, medan till exempel Kalmar Länstrafik erbjuder tjänsten i sin mobilapplikation.

7.3.3 Mobilitetstjänster riktade till anställda

En annan målgrupp för mobilitetstjänster är anställda, vars arbetsgivare vill underlätta för tjänsteresor eller resor till och från arbetsplatsen. Anställda får då tillgång till tjänster som deras arbetsgivare arrangerar eller upphandlar och helt eller delvis finansierar. Inom detta område pågår – och har det pågått – ett par pilotprojekt.

Scania Go

Scania Go är Scanias mobilitetstjänst för att åka mer effektivt och hållbart till exempel mellan byggnaderna på Scanias område i Södertälje. Med en tillhörande reseapplikation kan de anställda planera sin resa med rundtursbuss, elcykel, komfortbil eller Scania Job Express. I tjänsten finns funktioner som kommande avgångar, realtidsuppdateringar och integration med Outlooks möteskalender. Projektet har fått finansiell support från Vinnova genom Drive Sweden.

Tjänsteresa

Tjänsteresa är ett avslutat pilotprojekt som koordinerats av Samtrafiken, där fem olika länstrafikbolag (Hallandstrafiken, Östgötra-
trafiken, Storstockholms Lokaltrafik, Uppsala Länstrafik och Läns-
trafiken Kronoberg) genom en gemensam applikation erbjöd till
exempel kollektivtrafik, bokade resor genom Resplus-utbudet och
en körjournal för anställda som körde egen bil. Syftet var att under-
lätta administration kopplad till arbetsresor för arbetsgivare och
anställda genom att betalning och redovisning gick direkt till arbets-
givaren. Projektet finansierades av Vinnova och avslutades under
2019.

LIMA

LIMA är ett mobilitetsprojekt för alla som arbetar på och i närheten
av Lindholmen i Göteborg. Genom att samla mobilitetstjänster från
olika transportslag i en tjänst syftar pilotprojektet till att förenkla
resor, öka framkomligheten på Lindholmen och bidra till en mer
hållbar stad. Genom tjänsten är det möjligt att använda kollektiv-
trafik, hyrcyklar och taxi. Tillgång ges också till el-bilar genom en
bilpool och delade förmånsbilar samt möjligheter att dela sin egen
bil och betala parkering. Tjänsten har lanserats under 2020. Projektet
har finansierats av Vinnova.

7.3.4 Mobilitetstjänster riktade till boende

För att erbjuda attraktiva och hållbara boenden och minska antalet
parkeringsplatser i anslutning till bostäder erbjuder vissa fastighets-
ägare mobilitetstjänster i anslutning till boendet. Nedan följer några
exempel.

Kombinerad mobilitet boende och anställda

Kombinerad mobilitet boende och anställda (Komboa) är ett projekt
i samarbete mellan mobilitetstjänsteleverantören EC2B, plattforms-
leverantören SmartResenär, fastighetsägaren Riksbyggen och trafik-
företagen Västtrafik, M (tidigare *Sunfleet*) och *GoSmart*. Genom

EC2B-appen får resenären veta vilka transportalternativ som finns tillgängliga. EC2B har fått finansiering från det europeiska klimat-innovationsnätverket *Climate-KIC*, Vinnova, *Future by Lund*, Naturvårdsverket och EU-projektet *IRIS*. För att kunna sälja Västtrafiks biljetter har SmartResenär integrerat sin applikation med Västtrafiks försäljningssystem genom den nationella biljett- och betalstandard.

DenCity

DenCity är ett projekt som syftar till att utveckla innovativa lösningar för hållbara person- och godstransporter i tätbebyggda områden. Projektet pågår 2015–2021 och involverar 35 partners från akademi, samhälle och näringsliv och leds av *CLOSER* på Lindholmen Science Park. En av lösningarna som prövas i projektet är innovationsupp-handling för en tjänst som utvecklats i projektet och kallas *Mobility Broker*. Syftet är att vid etablering av nya bostadsområden erbjuda mobilitetstjänster som möjliggör lägre krav på antal parkeringsplatser. Projektet finansieras av Vinnova, Region Västra Götaland, Trafikverket och organisationer som ingår i projektet.

7.4 Behov av ytterligare insatser för att etablera mobilitet som en tjänst

Den största delen av de verksamheter som kan inrymmas i begreppet mobilitet som en tjänst är ännu projektverksamheter. Här följer en aktörsanalys av behovet av ytterligare offentliga och privata insatser för att konceptet ska kunna genomföras i full skala.

Trots att det finns ett intresse för konceptet mobilitet som en tjänst från många aktörer, går etableringen av företelsen långsamt. En förklaring är att mobilitet som en tjänst innebär en radikal förändring av hur persontransporter fungerar i dag. Det handlar både om beteendeförändringar hos resenärer och förändringar för fordonstillverkare och trafikoperatörer samt infrastrukturella samhällsförändringar. Faktorer som påverkar utvecklingen har analyserats i en rad rapporter. Institutionella faktorer som hämmar utvecklingen kan sammanfattas enligt figur 7.2.

Flera studier tar också upp de osäkerheter som är förenade med konceptet och skapar en avvaktande hållning hos både offentliga och

privata aktörer. Det är också något som vi bedömer har hindrat utvecklingen av mobilitet som en tjänst i Sverige. Den avvaktande hållningen skulle kunna brytas om åtgärder vidtas som gör förutsättningarna tydligare för aktörerna.

Figur 7.2 Avvaktande hållning gentemot mobilitet som en tjänst

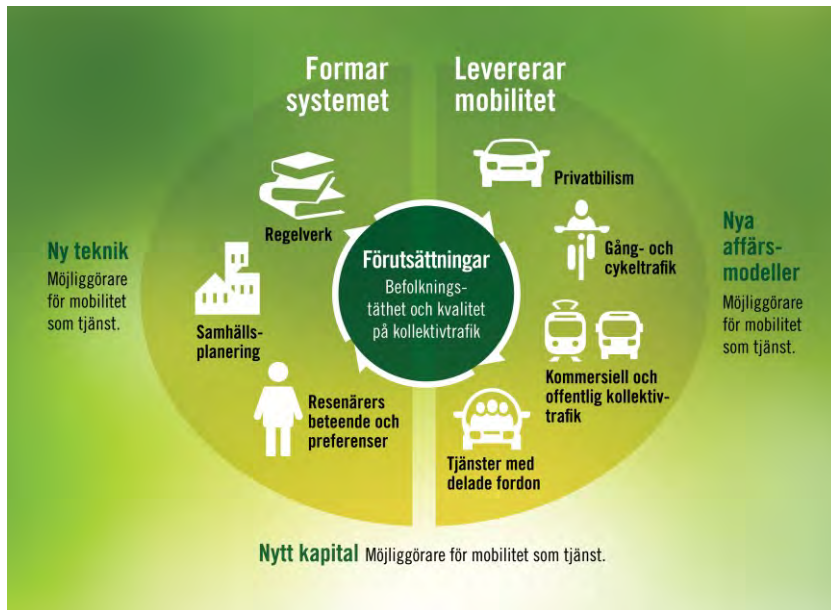
Anledningar till att efterfrågan, affärsmodeller och effekter saknas



7.4.1 Aktörsanalys

Det finns flera sätt att beskriva de aktörer som är inblandade i att erbjuda mobilitetstjänster. Figur 7.3 beskriver förutsättningar som påverkar utvecklingen av mobilitet som en tjänst.

Figur 7.3 Förutsättningar för mobilitet som en tjänst



Källa: Inspirerad av förlaga från McKinsey & Company.

I värdekedjan kan följande roller inkluderas. Notera att roller inte är detsamma som aktörer och att en aktör kan ta flera roller.

Figur 7.4 Roller inom mobilitet som en tjänst



Vilken roll kan tjänsteleverantörer ha?

I arbetet med färdplanen för att främja mobilitet som en tjänst, som togs fram inom projektet Kombinerad Mobilitet som tjänst i Sverige (KOMPIS), identifierades olika nivåer av mobilitet som en tjänst. Nivåerna är beroende av vilket ansvar tjänsteleverantören har.

Tabell 7.1 Nivåer av integration i mobilitet som en tjänst

Integrationsnivå	
Nivå 4 Integration av policy och styrning	Exempel: Ruter (den offentliga kollektivtrafiken i Oslo) erbjuder en reseplattform med försäljning av kollektivtrafik som lyfter fram de mest klimatsmarta resealternativen. Styrning (från det offentliga) integreras i avtal och tjänster med syfte att bidra till de offentligas mål.
Nivå 3 Integration av avtal	Exempel: Whim (en tjänsteleverantör i Helsingfors) erbjuder en tjänst med samlad tillgång till olika typer av transporttjänster genom abonnemang eller paket med samlad betalning. Den samlade tjänsten tar ansvar för allt som ingår, både mot resenär och transporttjänsteleverantör. Fokus ligger på hushållens mobilitetsbehov och att erbjuda alternativ till bilägande.
Nivå 2 Integration av bokning/biljett/betalning	Exempel: SJ:s webbförsäljning erbjuder samlad bokning och betalning av transporttjänster med separata leverantörer. Fokus är på att visa ett kompletterande utbud av mobilitetstjänster.
Nivå 1 Integration av information	Exempel: Google-maps erbjuder samlad information, till exempel multimodal reseplanerare. Resenärer köper reserättigheter direkt från transporttjänsteleverantörer.
Nivå 0 Ingen integration	Transporttjänster som kommuniceras och säljs helt separata från varandra.

Källa: MaaS level, Drive Sweden, 2016.

Som nämnts tidigare finns det ett intresse från olika aktörer att erbjuda mobilitet som en tjänst, även om konceptet ännu inte drivs i stor skala.

Bilindustrin ser potentialen i att mobilitet som tjänst i framtiden kan bli det nya sättet att sälja fordon på. Förändringen skulle innebära att i stället för att sälja bilar styckevis skulle bilar arrangeras i fordonsflottor och hyras ut genom abonnemang eller för enskilda resor. Dessa mobilitetstjänster skulle antingen erbjudas direkt av

fordonstillverkarna eller genom andra aktörer som fordonstillverkarna skulle leverera fordon till. Affärsmodeller som bygger på delade fordon gör användningen av fordonsflottan mer effektiv, eftersom de flesta privatbilar i dag står parkerade mer än 95 procent av tiden. Många bilföretag benämner sig i dag som mobilitetsföretag. Talande för denna trend är att den årliga konferensen *Stora bildagen* 2019 bytte namn till *Stora mobilitetsdagen*.

Flera av de största fordonstillverkarna erbjuder i dag olika typer av bildelningstjänster, antingen genom egna varumärken eller under specifika varumärken och dotterbolag. Det finns flera begrepp för tjänster som handlar om att dela användningen av bilar. Vedertagna begrepp som taxi, hyrbil och bilpool har kompletterats med nya såsom flytande bilpooler, samåkningstjänster och bildelning mellan privatpersoner (*Peer-to-Peer*).

Andra aktörer som aspirerar på att blir tjänsteleverantörer inom mobilitet som en tjänst är globala plattformsföretag som har specialiserat sig på att digitalt sammanföra utbud och efterfrågan. I USA kallas företaget som Uber och Lyft för *Transport Network Companies* (TNC), alltså nätverksbolag för transporter. Det ger en fingerisning om vad fokus är för deras verksamhet. Det är mycket mer än bara en taxiverksamhet. Dessa globala aktörer fokuserar alltid på skalbarhet, vilket bland annat innebär att de förordar öppna standarder. Det viktiga är att kunderna är kopplade till deras plattformar. Plattformarna kan sedan fyllas med tjänster, där ett trafikutbud matchas med resenärernas behov.

Mindre tjänsteföretag som är drivna att göra tjänster för specifika brukargrupper, har också ett intresse av att kostnadseffektivt kunna addera kollektivtrafik och andra mobilitetstjänster i sina egna applikationer. Digitalisering möjliggör en affärsmässighet för små nischade och anpassade tjänster, om anslutningen till en infrastruktur är tillräckligt enkel.

Offentliga organisationer kan intressera sig för kombinerade mobilitetstjänster av helt andra skäl än de kommersiella. Klimatpolitik, stadsplanering, jämställdhetspolitisk, social rättvisepolitik med mera kan vara drivkrafter för det offentliga att erbjuda mobilitetstjänster.

Vilken roll kan offentliga organisationer ha?

En avgörande förutsättning för övriga aktörer är vilka roller och vilka beslut som de offentliga organisationerna tar. De offentliga organisationer som har ett särskilt inflytande är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Även kommuner har en viktig roll när det till exempel gäller hyrcykelsystem, elsparkscyklar och regler avseende användningen av gatumark och parkeringsplatser. Staten och myndigheter har viktiga roller som regelgivare, infrastrukturhållare och ägare av tågoperatören SJ AB. I figur 7.5 finns några frågeställningar som ligger inom de offentliga aktörernas kompetens och som styr förutsättningar för mobilitet som en tjänst.

Figur 7.5 Frågor för offentliga aktörer



Representanter från företag som erbjuder mobilitet som en tjänst som utredningen har träffat menar att det finns några viktiga fundament som det offentliga kan bidra med för att underlätta utvecklingen av mobilitet som en tjänst i Sverige.

För det första behöver tekniska integrationer underlättas genom att internationella standarder används. För det andra behöver öppna försäljnings-API finnas tillgängliga för tredjepartsförsäljning. Eftersom RKM:s verksamhet är en grundbult i kollektivtrafiken är det en viktig bas i mobilitetserbjudanden. Önskemål har också framförts om att den offentliga kollektivtrafiken ska erbjuda sitt transportarbete till tredjepartsförsäljning i annan form än dagens biljettprodukter, till exempel genom försäljning av platser eller transportkilometer på vissa linjer och tider.

Under 2018 drev kollektivtrafikbranschen i Sverige projektet Biljetter för digitaliserad mobilitet². Projektet koordinerades av Samtrafiken och syftet var att analysera behoven av anpassade biljettprodukter för mobilitetstjänster. Resultaten visade på liknande behov som av andra har uttryckts till utredningen. Tredjepartsförsäljare har behov av harmonisering av biljettprodukter och resevillkor och mer flexibla produkter med ett pristak. Till exempel skulle det kunna finnas ett pristak för köp av flera biljetter under en dag, vecka eller månad. Resultaten visade också på behovet av en nationell enkelbiljett för den offentliga kollektivtrafiken. Projektet gav även förslag om att formera strukturer för ökad politisk samordning och initiativ för att utveckla det erbjudande som RKM har gentemot externa säljande parter.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

RKM har möjlighet att ta tre olika roller inom mobilitet som en tjänst:

- att göra sina produkter tillgängliga för tredje part,
- att skapa digitala integrationsmöjligheter med tjänsteleverantörer inom mobilitet som en tjänst, samt
- att ta en roll som tjänsteleverantör inom mobilitet som en tjänst

I Sverige har analyser gjorts av RKM:s legala möjligheter att ta rollen som tjänsteleverantör. Inom *Swedish Mobility Program (SMP)*³ gjordes en juridisk analys som kom fram till att det inte är förenligt

² <https://samtrafiken.se/2018/06/25/rapport-fran-projektet-biljetter-for-digitaliserad-mobilitet/>

³ <https://samtrafiken.se/2017/01/30/vitt-papper-blir-swedish-mobility-program/>.

med den kommunala kompetensen enligt kommunallagen, om de agerar som säljande part för privata trafikoperatörers resor eller att ta en roll som integratör, om privata intressen föreligger. Frågan har däremot inte prövats rättsligt. Delvis grundat på detta resonemang har Region Västra Götaland och Region Stockholm gett uppdrag till sina respektive utförande organisationer (Västtrafik och SL) att de inte ska agera tjänsteleverantör inom mobilitet som en tjänst, utan i stället tillgängliggöra sitt biljettutbud till tredje part. Däremot har de inte specificerat exakt på vilket sätt det ska ske.

Sedan tidigare finns åtkomst till kollektivtrafikutbudet genom Resplussamarbetet, men det är begränsat till försäljning av enkelbiljetter i ett gränssnitt för bokade biljetter. Vissa data från kollektivtrafiken finns tillgängliga via trafiklab.se, men det återstår en hel del arbete för att samtliga dataset ska kunna tillgängliggöras i lämpliga format. Bland annat saknas trafikdata i realtid från ett flertal aktörer (se avsnitt 5.2.6).

Flera RKM har anpassat eller håller på att anpassa sina biljettsystem i enlighet med biljett- och betalstandarden (se avsnitt 5.2). SL i Stockholm, Västtrafik och Skånetrafiken fick 2018 medfinansiering från Vinnova för att färdigställa de tekniska förutsättningarna för att tillhandahålla ett digitalt försäljningsgränssnitt för åtkomst av öppna försäljnings-API.

Ett digitalt försäljningsgränssnitt för åtkomst av öppna försäljnings-API ger möjlighet för andra system och tredjepartsförsäljare att få tillgång till biljettprodukter och färdbevis för att sälja dessa vidare. Västtrafik och SL har genomfört integrationer med ett par andra system och i pilotform tillåtit andra aktörer att vara återförsäljare, Västtrafik med P-bolaget i Göteborg och SmartResenär, SL med *Nobina Technology*. Västtrafik har tillhandahållit både enkel- och dygnsbiljetter samt periodkort, medan SL har tillhandahållit enkelbiljetter. Skånetrafiken har hittills inga genomförda integrationer.

Västtrafik har beslutat att etablera en digital återförsäljningskanal under 2019, med mål att öppna upp för tredjepartsförsäljning så snart som möjligt under 2020. Bolaget ska också påbörja förberedelser för koncessionsupphandling av mobilitetspartners under 2019, med mål att skriva de första avtalen under 2020.

Än så länge har ingen RKM implementerat förändringar av biljettprodukter som anpassning till tredjepartsförsäljning. Inget nytt nationellt initiativ har heller tagits för att underlätta tredje-

partsförsäljning. Skånetrafiken har genom ett pilotprojekt infört ett pristak för sina produkter, som i grova drag innebär att kunden maximalt får betala för två enkelbiljetter under en dag i centrala Malmö. Denna biljettprodukt finns däremot inte tillgänglig för tredjepartsutvecklare ännu. *UbiGo* och SL har genomfört ett pilotprojekt med så kallad pendlarbiljett (ett digitalt häfte med dygnsbiljetter), som gör det mer flexibelt för resenären att välja vilka dagar denne vill resa kollektivt eller tar andra färdmedel.

Sammantaget kan konstateras att ingen RKM permanent har öppnat möjligheten för digitala återförsäljare att sälja deras utbud. De tekniska förutsättningarna finns till stora delar på plats i de tre storstadsregionerna. Däremot saknas organisation, processer, dokumentation och avtal för att det ska kunna anses vara ett fungerande system för återförsäljare. Generellt ser RKM det som mindre problematiskt att göra enkelbiljetter tillgängliga, men periodbiljetter som månadskort är mer komplicerade ur affärsmässigt perspektiv.

Statens och kommuners roll som regelgivare

I arbetet med färdplanen för att främja mobilitet som en tjänst, som togs fram inom projektet Kombinerad Mobilitet som tjänst i Sverige (KOMPIS), identifierades regelverk och lagstiftningsfrågor som de största utmaningarna för utvecklingen av konceptet. Det har än så länge inte skett några regelförändringar med direkt påverkan på förutsättningarna för mobilitet som en tjänst. Även om det har pågått, och pågår, statliga utredningar för förändrade regelverk har dessa ännu inte lett till några förändringar.

Det finns ett antal regelmässiga hinder för konceptet. Dagens regelverk gynnar också privatbilism, genom till exempel reseavdraget, förmånsbil och milersättning, framför mobilitet som en tjänst. Det saknas även en tydlig rollfördelning. Det är oklart om mobilitet som en tjänst är något som det offentliga ska eller får driva, eller om det är en angelägenhet för privata aktörer. Det finns heller ingen utpekad huvudman som kan ta ansvar för utvecklingen av företeelsen.⁴

När det gäller samåkning har det varit en diskussion om var gränsen går mellan att skjutsa en privatperson och när det är att

⁴ <https://kompis.me/rise-publicerar-rapport-kring-policyomraden-for-maas/>.

betraktas som en taxiverksamhet. Om personerna som samåker inte tjänar pengar på att skjutsa varandra, det vill säga en skjuts sker utan vinstsyfte, räknas det som delning mellan privatpersoner. Ett exempel på det är den ideella organisationen Skjutsgruppen. Om en verksamhet i stället betraktas som taxiverksamhet, vilket den gör om det finns vinstsyfte, följer krav på till exempel utbildning, tillstånd och taxameter.

Frågan om var gränsen för taxiverksamhet och skjutsning går har prövats rättsligt. Ett privat företag lanserade en tjänst där privatpersoner kunde ansluta sig själva och sin bil till företagets boknings-system. Rättsfallen kom att handla om hur ofta personen ifråga skjutsade andra personer, det vill säga verksamhetens omfattning, och om det kunde betraktas som yrkesverksamhet. Efter att flera personer dömts för olaglig taxiverksamhet lade företaget ner tjänsten. En statlig utredning föreslog samma år ändringar och förtydliganden av regelverket för samåkningstjänster.⁵ Förslagen har däremot fortfarande inte lett till någon förändring av regelverket.

Det finns etablerade företag som erbjuder plattformar för att privatpersoner ska kunna dela fordon med varandra, så kallad privat bildelning (*Peer-2-Peer*, P2P). Eftersom rättsfall saknas när det gäller P2P-bildelning finns det en viss osäkerhet om hur mycket en privatperson får låna ut sitt fordon utan att det blir näringsverksamhet och därmed tillståndspliktig biluthyrning. Under de senaste åren har Skatteverket arbetat med att ta fram information om hur bildelning mellan privatpersoner ska beskattas.⁶

Bilpooler är ett sätt att öka nyttjandegraden av bilar och på det sättet minska behovet av parkeringsplatser och nytillverkning av bilar, vilket minskar klimatpåverkan. Många kommuner vill främja bilpooler till exempel genom att reservera parkeringsplatser till dessa på allmän platsmark (gatumark), men för detta saknas det i dag lagstöd. En kommun kan enligt 10 kap. trafikförordningen (1998:1276) genom en lokal trafikföreskrift bestämma hur allmän platsmark får användas, till exempel att reservera parkeringsplats för bilpool. Problemet är att eftersom det inte finns någon bilpoolsdefinition går det inte att reservera plats åt en bilpool genom en lokal trafikföreskrift.

⁵ Betänkande av Utredningen om anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning, *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, SOU 2016:86.

⁶ www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteochinkomst/inkomster/delningsekonomi/hyrautillgangarsombilbatmedmera.4.2cf1b5cd163796a5c8bc0b7.html.

Utredningen om cirkulär ekonomi lade fram ett förslag om bilpoolsdefinition för att möjliggöra parkering på allmän platsmark.⁷ Förslaget har ännu inte resulterat i någon lagstiftning, eftersom remitteringen av utredningens betänkande visade att förslagets konsekvenser behöver utredas vidare och att även andra sätt att underlätta för bilpools bör undersökas. Kritiken mot förslaget handlade bland annat om varför det var ett allmänintresse att gynna bilpools. Frågan utreds på nytt i en utredning som ska komplettera förslaget genom att utreda fler möjligheter att främja bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster.⁸ Utredaren ska redovisa sitt uppdrag senast den 30 april 2020.

I plan- och bygglagen (PBL – 2010:900) anges det att en tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten, eller i närheten av den, i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon (8 kap. 9 § PBL). Det är sedan kommunen som genom detaljplanen gör en tolkning av vad ordet skäligen innebär i det enskilda fallet (4 kap. 13 § PBL). Många kommuner har tolkat vad som är skäligen i en parkeringspolicy. Där anges kommunens riktlinjer för byggande av parkeringsplats. Det kan till exempel vara att det ska finnas 0,8–1,1 bilplatser per lägenhet, så kallat p-tal. Det finns god kunskap i att bygga parkeringsplatser och vad det kostar, men liten erfarenhet av att ekonomiskt värdera olika typer av mobilitetslösningar. Risken är att kommunen ställer för låga krav på byggherrens motprestation i form av mobilitet för att få erhålla p-tal noll.

Resor till och från arbetet ger enligt skatterättsliga principer rätt till avdrag vid inkomstbeskattning för den del av resekostnaden som överstiger 11 000 kronor/år. Motivet är bland annat att det finns ett samband med inkomstens förvärvande och att det anses underlätta rörligheten på arbetsmarknaden. Kritik mot dagens system har bland annat handlat om att skatteavdragen anses gynna privatbilism. Om reglerna endast hade varit baserade på avståndet mellan hem och arbetsplats, i stället för att fokusera på kostnaderna för resorna hade detta gynnat kollektivtrafiken. I juni 2019 lämnades ett kommittébetänkande med förslag till förändrat regelverk med ett sådant innehåll.⁹ I betänkandet lyfts även miljöskäl fram som en av anled-

⁷ Betänkande från Utredningen cirkulär ekonomi, *Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi*, SOU 2017:22.

⁸ Dir. 2018:93 *Utredning om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpoolstjänster*.

⁹ Reseavdragskommitténs betänkande *Skattelättnad för arbetsresor*, SOU 2019:36.

ningarna till att regelverket behöver förändras. Kommitténs förslag ger dock vid handen att 80 procent av skattelättnaden fortfarande skulle gå till privatbilismen, medan endast 20 procent skulle gå till kollektivtrafik. Det beror på att kommittén inte har beaktat något mellanting i form av delad bil eller mobilitet som en tjänst. Förslaget har ännu inte resulterat i något förslag från regeringen.

En fråga på samma tema som undersöks i projektet LIMA (se avsnitt 7.3.3) är om det finns intresse för att införa ”mobilitetsförmån” i framtiden. Idéen med mobilitetsförmån är att utvidga begreppet personalvårdsförmån och på så sätt stimulera ökad hållbart resande till och från arbetet.

Arbetsgivare kan erbjuda anställda så kallad förmånsbil som kan användas för privat bruk, oavsett om den anställde behöver bilen eller inte i tjänsten. I dessa fall blir arbetstagaren beskattad, eftersom det räknas som en förmån som påverkar inkomstskatten. När det gäller bildelning är följande scenario intressant att belysa utifrån beräkning av förmånsvärdet. I alternativ 1 erbjuder arbetsgivaren en bilpool åt sina anställda att använda privat. Erbjudandet går ut på att tio anställda delar på en bil. Här blir antagligen förmånsvärdet 10 procent för den anställde. I alternativ 2 går resenären med på att dela sin förmånsbil med nio andra kollegor när denne själv inte behöver bilen. Här blir antagligen förmånsvärdet 100 procent. Exakt hur det blir är oklart eftersom rättsfall saknas, men exemplet vill belysa att dagens regler inte gör det intressant för en anställd att dela sin bil med andra kollegor.

Utvecklingen av mikromobilitet är intressant för konceptet mobilitet som en tjänst. Med mikromobilitet menas en grupp av transportslag som innefattar lätta fordon som cyklar, el-cyklar, el-skotrar och små elektiska bilar. Ofta används dessa för att ta sig korta sträckor inom en stad och oftast erbjuds de som tjänst. Inträdet av olika mikromobilitetslösningar, främst el-skotrar, har gått extremt fort. På ett par år har det gått från ett relativt okänt fenomen, till att vara ett tydligt inslag i flertal större städer i Sverige och globalt. Det har i sin tur väckt frågor om tillstånd, det offentligas ansvar, tillämplig lag, trafiksäkerhet, trafikplikt och upphandlingsansvar. Det har också skapat en debatt om stadsbilden, om staden som offentligt rum, hur vi vill ha våra städer och vad som är att räkna som hållbart eller ej.

Flera städer har i dialog med skoterföretagen fått dessa att ingå överenskommelser som reglerar bland annat hastighet, tillåtna zoner och parkering. Skoterföretag har uttryckt önskemål om reglering och upphandling genom licenser från det offentliga. De har också öppet sagt att de gärna delar data med städerna, men att städerna i dagsläget inte har någon möjlighet att ta emot data. Flera aktörer har nämnt *Mobility Data Specification* (MDS) som ett framgångsrikt exempel på vilka krav en stad kan ställa på aktörer när det gäller att dela data.¹⁰ Denna bild delas dock inte av alla då *Uber* har hotat med att stämma *Los Angeles Department of Transportation* i denna fråga.

Det kanske viktigaste perspektivet utifrån mobilitet som en tjänst är offentliga myndigheters ansvar. Ett flertal städer i Sverige har tidigare upphandlat låncykelsystem. Det har pågått åtminstone tre olika upphandlingar av el-skotrar i Sverige de senaste åren. I samband med dessa upphandlingar har det också pågått en diskussion om stadens ansvar i förhållande till RKM:s ansvar som ligger på regionnivå och om cykelsystem eller andra mikromobilitetstjänster är kollektivtrafik och därmed en angelägenhet för RKM. I samma diskussion har även möjligheten förekommit att exponera både offentliga och privata mikromobilitetslösningar i de reseplanerare som tillhandahålls av kollektivtrafikbolagen eller förvaltningarna.

När det gäller trafikinformation har samtliga kollektivtrafikföretag i dag ett åläggande från staten genom kollektivtrafiklagen att lämna trafikinformation till ett nationellt system för trafikantinformation som ombesörjs av Samtrafiken (se kapitel 5.1.1). Den information som lämnas finns fritt tillgänglig för aktörer som vill skapa reseplaneringsfunktioner som en tjänst. Däremot saknas i detta system för information om biljettutbud och en åtkomstpunkt för öppna försäljnings-API som kan användas av tredjepartsförsäljare för att skapa mobilitet som en tjänst genom att koppla samman olika trafikoperatörers utbud i en tjänst. Här följer ett resonemang om detta och vad som krävas för tredjepartsförsäljning.

¹⁰ I Diskussion med Elias Arnestrand, Vinnovas representant i Silicon Valley.

7.4.2 Vad krävs för tredjepartsförsäljning?

Resenärer har olika behov av transportlösningar. För att kollektivtrafiken ska vara ett relevant alternativ till den privata bilen behöver kollektivtrafikens utbud bli så tillgängligt som möjligt. Utbudet av den offentligt drivna trafiken kan också på ett smidigt sätt behöva kompletteras med tjänster för delade fordon. För att detta ska ske behöver det utvecklas tjänster som kombinerar dagens kollektivtrafik med andra typer av persontransporter och för detta krävs tillgång till offentliga och kommersiella kollektivtrafikföretags biljetter och trafikdata.

Genom att utveckla digitala lösningar och öppna upp möjligheten för externa aktörer, så kallade tredjepartsutvecklare, att sälja kollektivtrafikens biljetter skapas möjligheter för helt nya försäljningskanaler där kollektivtrafikens biljetter säljs i nya och kombinerade former.

Nationell åtkomstpunkt

EU har definierat att varje medlemsstat ska ha en nationell åtkomstpunkt för trafikinformation som även ska utökas med information om biljetter. Det är reglerat genom EU:s direktiv 2010/40/EU och EU-kommissionens förordning (EU) 2017/1926. Denna nationella åtkomstpunkt ska stimulera till innovation i respektive land och i hela Europa. Trafikverket tillhandahåller Sveriges nationella åtkomstpunkt, som för kollektivtrafikens del innehåller data för information. I dag saknas däremot motsvarande regelverk i svensk lagstiftning om nationell åtkomstpunkt för biljettinformation.

Den nationella åtkomstpunkten är en digital samlingsplats för att tillhandahållande information för tredje part. Digital biljettinformation kan göras tillgänglig via en API. I dag innehåller den nationella åtkomstpunkten trafikdata som gör utveckling av reseplanerartjänster möjlig hos tredje part. Eftersom den offentliga kollektivtrafiken är ett fundament till all kollektivtrafik vill EU att den nationella åtkomstpunkten även innehåller regionala kollektivtrafikmyndigheters biljettutbud och bör också kunna innehålla biljettinformation för mobilitets-tjänster som taxi, bilpooler och hyrcyklar.

Vidare definierar EU att kollektivtrafikens biljetter, reseplanerartjänster och relevanta trafikdata ska om möjligt göras tillgängliga

med öppen källkod och som öppna data i syfte att öka innovationskraften. Det behöver ske i standardiserade format med standardiserade villkor. Det är viktigt att utbudet presenteras på ett tydligt sätt så att det blir enkelt för externa parter att förstå vad den nationella åtkomstpunktens tjänster och datakällor innehåller. Även tillgång till bakomliggande datamodeller och metadata ska tillhandahållas.

Trafikverket har av regeringen fått ett uppdrag om en gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster, som en del av regeringens informations- och kunskapshöjande åtgärder inom området för mobilitet som en tjänst. Uppdraget består dels av en gemensam nationell åtkomstpunkt, dels av demonstrationsprojekt av minst en bytespunkt. Denna nationella åtkomstpunkt är namnet till trots inte samma sak som den av EU definierade åtkomstpunkt. Trafikverket ska i sin utredning svara på frågan om en nationell åtkomstpunkt kommer att vara avgörande för utveckling av tjänster för kombinerad mobilitet med fokus på tredjepartsförsäljning av biljetter. Vår utredning ska enligt med direktivet samverka med Trafikverkets utredning, vilket vi har gjort löpande med avstämningsmöten varje månad. Trafikverkets utredning ska hålla på till den 31 december 2023 med delrapportering i mars månad varje år.

Trafikverkets utgångspunkt har varit att göra en förstudie visavi behovet av att staten går in och tar en aktiv roll för utveckling och förvaltning av en gemensam åtkomstpunkt. Trafikverket definierar den gemensamma åtkomstpunkten på följande sätt.

En teknisk plattform som möjliggör standardiserad åtkomst till produkt- och biljettdata för externa aktörer. Den tekniska plattformen förväntas innehålla förmågor för indatahantering, transformering, utdatahantering/distribution, hantering affärsregler, validering, data-lagring, hantering avräkningar.

Definitionen visar att Trafikverkets förstudie gäller samma nivå som MaaS tjänsteleverantör enligt resonemanget i avsnitt 7.4.1.

Trafikverket konstaterar i rapporten att det är problematiskt för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ta en roll som paketerare, dels för att de inte får bedriva verksamhet i vinstintresse, dels för att de inte får konkurrera med privata initiativ.

Trafikverket har därmed i sin förstudie prövat några strategiska vägval för det offentliga genom ett eventuellt statligt initiativ. Teserna som prövats är att

- staten gör inget,
- staten går initialt in och stöttar utveckling,
- staten går in med stöd för utveckling och drift, eller att
- staten går in med ett huvudmannaskap

Specifikt när det gäller standarder och då i synnerhet BoB-standarderna säger Trafikverket att det finns ett utvecklingsbehov, vilket i stort sett alla aktörer uttryckligen har adresserat som ett hög-prioriterat område. Att från staten sida stödja standarden ger en legitimitet och långsiktighet, vilket är viktigt för branschen. Standarden bör även betraktas som del av en digital infrastruktur och plattform för gemensam åtkomstpunkt. En stödinsats inom detta område bör även anses vara konkurrensneutral och gynna hela branschen. Insatserna kan vara att fylla gap i resurs- och kompetensbehov eller någon form av dedikerat finansiellt stöd.

Förstudien föreslår att staten/Trafikverket inte finansiellt ska stödja införandet av en gemensam åtkomstpunkt för kombinerad mobilitet. Handlingsplanen kommer att föreslå andra stödjande insatser rörande standard, ökad kunskap om kundbehov och eventuell policy, där Trafikverket avser att gå vidare för att skapa förutsättningar för utveckling av kombinerade mobilitetstjänster i Sverige. Statens förhållning till en gemensam åtkomstpunkt sammanfattas i förstudien i följande fyra punkter.

- Att stödja och förbättra den nationella biljett- och betalstandarderna,
- Ökad kunskap om kundbehov och samhällseffekter,
- Bidrag till policy och regelverk som kommer att behövas för området generellt, samt att
- Bidra till att ta fram målbild inom ekosystemet om drivkrafter och vilka samhällseffekter som kan eftersträvas.

7.5 Avslutande reflektioner

Transportsektorn står inför stora förändringar, till stor del drivet av digitaliseringens möjligheter, klimatförändringarna och nya krav från resenärer. I grunden handlar det om att effektivisera transportsystemet. Ett nytt transportsystem kommer att rita om kartan för dess aktörer, där de som är delar av det nya systemet har potential att tjäna stora pengar. Genomgripande förändringar kommer att ske, men ingen vet riktigt vad och när. Därför finns det ett stort intresse från lokala och globala företag att ta del av utvecklingen. Globala företag investerar stora mängder riskkapital för att positionera sig i de nya transportsystemen. På lokal nivå vill offentliga verksamheter bli effektivare genom de nya möjligheter som ges.

Den offentliga kollektivtrafiken behöver effektiviseras och hitta nya lösningar i takt med att resandet ökar, liksom kraven på dess kvalitet. Många av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har en femtioprocentig subventionering av kollektivtrafiken. Det skapar målkonflikter när det kollektiva resandet ska öka, samtidigt som de offentliga utgifterna måste minska. Att då främja lösningar där olika färdmedel och tjänster kan kombineras, vilket innebär att resurserna användas effektivare, skulle kunna vara sätt att hantera målkonflikten. Många regioner arbetar också med försöksverksamheter för att hitta synergier mellan olika närliggande verksamheter, som till exempel mellan kollektivtrafik och färdtjänst.

Det privata näringslivet har ett stort ekonomiskt intresse i att hitta lösningar som kan ersätta privat bilägande. Bilindustrin har en stor utmaning i att deras klassiska affärsmodell utmanas från flera sätt. Elektrifieringen gör dels att den dyraste komponenten plötsligt är ett batteri, dels att hela eftermarknaden försvann, eftersom elbilar knappt behöver något underhåll. Automatiseringen med möjligheten till självkörande fordon gör att fordonsdesignen blir helt förändrad. Digitaliseringen med möjligheten till att omvandla resandet till tjänster innebär sedan ytterligare en förändring. Av dessa tre nya försättningar för fordonstillverkning och att tillhandahålla fordon är det senare som någon annan part än bilindustrin kan göra. Därför finns stora mängder riskkapital i omlopp för att skapa en tjänst som resenärerna tar till sig och börjar använda. Beteendeförändringen som har skett när det gäller el-scootrar visar på hur

snabbt det kan ske, om resenärerna finner att en tjänst är nyttig, prisvärd och effektiv.

De många pilotprojekten som har genomförts i Sverige och i andra länder visar att det inte är lätt och att det sannolikt inte kommer att finnas bara ett svar på hur framtidens mobilitet ser ut. Vi är däremot övertygade om att Sverige, med sin väl fungerande offentliga kollektivtrafik, kan bli ett föregångsland när det gäller att tillhandahålla mobilitetstjänster, om den offentliga kollektivtrafikens utbud blir tillgänglig för den innovationskraft som finns på marknaden.

8 Ett nytt biljettsystem för kollektivtrafiken i hela landet

I detta kapitel beskriver vi utredningens överväganden och förslag om ett nytt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Direktiven anger att vi ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige och lämna förslag om hur ett sådant system kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. I kapitel 2 beskrivs utredningens utgångspunkter för arbetet med att ta fram förslagen. Det handlar om att möta resenärers behov av enkla och billiga biljettlösningar, om att ta vara på digitaliseringens möjligheter, främja en överflyttning från den privatägda bilen till kollektivtrafik och inte minst bereda väg för framtidens mobilitet.

När vi närmare har analyserat vårt uppdrag, framkommer det att begreppet biljettsystem är mångfacetterat och att delar av direktivet även syftar på andra system som bokningssystem, betalsystem och försäljningssystem. Vi har i avsnitt 2.2.5 redogjort för dessa och några andra närliggande begrepp och har här valt att använda biljettsystem som ett samlingsbegrepp för vad vi åsyftar med våra förslag. Vi benämner summan av våra tre förslag för *ett nationellt biljettsystem*. De enskilda delarna erbjuder biljetter på olika sätt. Dessa kallar vi *en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem, en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning samt en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter*.

Utredningen bör enligt direktivet utgå från befintliga standarder samt i möjligaste mån befintliga system som binds samman av ett övergripande, användarvänligt gränssnitt. Vi har frihet att föreslå standardisering eller harmonisering av vissa resevillkor, medan frågor som ligger inom det kommunala självstyret såsom reglering

av affärsregler, det vill säga biljettprodukter, prissättning eller subventioneringsgrad inte ingår i uppdraget. Avsikten är enligt direktivet inte heller att vi ska föreslå en ny teknisk eller fysisk lösning. Gränssnittet får inte innebära att framtida expansioner och tillägg av moduler försvåras, till exempel när det gäller internationella köp av biljetter.

Det främsta argumentet för våra förslag är att en genomtänkt helhet är bättre för resenären och kostnadseffektivare för branschen, vilket har lyfts fram vid flera tillfällen och under lång tid. Ansvaret för att införa ett nationellt biljettsystem lämnades för mer än tio år sedan över till kollektivtrafikbranschen. Sedan dess har ett viktigt steg tagits på frivillig väg genom att införa den gemensamma Biljett- och Betalstandard (BoB-standard), men ännu finns inget nationellt biljettsystem på plats. Om inte lagstiftning och myndighetsansvar reglerar frågan, riskerar branschen att inför nästa generation av biljettsystem återigen välja olika standarder som försvårar gemensamma biljettlösningar för hela landet.

Vårt förslag om ett nationellt biljettsystem i sin helhet och huvudmannskapet för detta redogör vi för i 8.1. Förslagets olika delar beskrivs i 8.2–8.4.

Sist i detta kapitel, i avsnitt 8.5, ger utredningen ett antal rekommendationer. Utredningen bedömer att det finns ett behov av en tydlig organisation inom staten som samordnar frågor som rör den digitala infrastrukturen inom mobilitetsområdet, där ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik är en, om än liten, del. Under utredningsarbetet har det även framkommit förslag på flera genomförbara biljettproduktlösningar som skulle underlätta kollektivtrafikresandet i Sverige. Dessa väljer vi att framföra som rekommendationer till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

8.1 Ett nationellt biljettsystem inrättas för all kollektivtrafik i hela landet

Förslag: Ett nationellt biljettsystem som består av tre delar inrättas för all kollektivtrafik i hela landet.

1. En digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem,
2. En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter, samt

3. En konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till den digitala infrastrukturen, lämna öppna försäljnings-API för tredjepartsförsäljning och utökade data till det gemensamma systemet för trafikantinformation samt sina produkter till försäljning hos den konkurrensneutrala försäljningskanalen.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska samverka för att det nationella biljettsystemet ska vara väl fungerande mellan regioner och på nationell nivå.

Övriga kollektivtrafikföretag ska ha rätt att ansluta sig till den digitala infrastrukturen och lämna öppna försäljnings-API för tredjepartsförsäljning. De ska vara skyldiga att lämna utökade data till det gemensamma systemet för trafikantinformation samt sina produkter till försäljning hos den nationella försäljningskanalen.

Bedömningar: Vi anser att det ska vara ett statligt ansvar att tillhandahålla det nationella biljettsystemet. I dagsläget är Trafikverket den myndighet som, med hänsyn till andra uppgifter, är bäst lämpad att tillhandahålla det nationella biljettsystemet. Skapas en annan relevant myndighet framöver kan uppgiften med fördel övergå till den.

En genomförandekommitté bör snarast tillsättas för att förbereda införandet av biljettsystemet. Den ska bland annat utarbeta underlag för föreskrifter när det gäller bland annat data-skydd, förbereda andra nödvändiga regelverk och avtal i dialog med berörda myndigheter och kollektivtrafikbranschen, skapa ett ramverk för ansökan om ekonomisk kompensation samt göra andra insatser för att förbereda införandet av det nationella biljettsystemet.

Vi har tagit fasta på några frågor som över tid har lyfts fram som angelägna att lösa. Det gäller dels behovet av att utveckla tekniska lösningar för att underlätta samarbetet när det gäller biljetthantering mellan landets regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och kommersiella kollektivtrafikföretag. Det är dels angeläget att skapa en nationell åtkomstpunkt för tredjepartsförsäljning av kollektiv-

trafikbiljetter för att åstadkomma fler mobilitetstjänster och försäljningskanaler. Det gäller också behovet av en konkurrensneutral försäljningskanal som erbjuder biljettförsäljning för all kollektivtrafik i Sverige.

RKM har en nyckelroll för att utredningens förslag ska kunna förverkligas. Förslagen förutsätter att landets RKM ansluter sig till det nationella biljettsystemets digitala infrastruktur och samverkar i syfte att uppnå det gemensamma målet om förenklade biljettlösningar, oavsett vart resenären vill resa.

Andra kollektivtrafikföretag ska också ha möjlighet att ansluta sig till systemets digitala infrastruktur.

Företag som inte är kollektivtrafikföretag, men som vill sälja kollektivtrafikens biljetter har möjlighet att ansöka om rättighet att utfärda identifikatorer (IDF), vilka utgör färdbevis i det föreslagna biljettsystemet. Genom tillgång till öppna försäljnings-API kan andra företag få tillgång till kollektivtrafikens biljetter förutsatt att de uppfyller de krav som ställs för tillgång till försäljnings-API.

På varje RKM ankommer det att ta sin del av ansvaret för att ett gemensamt nationellt biljettsystem ska kunna utvecklas och förvaltas. Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik bör därför ange att RKM ska samverka så att det nationella biljettsystemet ska fungera väl både mellan regioner och i ett nationellt perspektiv. Samverkan är nödvändig för att förutsättningarna för resenärer att resa kollektivt var som helst i hela landet ska kunna förbättras utan de problem som varierande krav i olika län kan medföra när det gäller resenärers biljetter.

Figur 8.1 Översikt av utredningens förslag

Tvingande respektive frivilliga åtgärder för RKM och kommersiella kollektivtrafikföretag



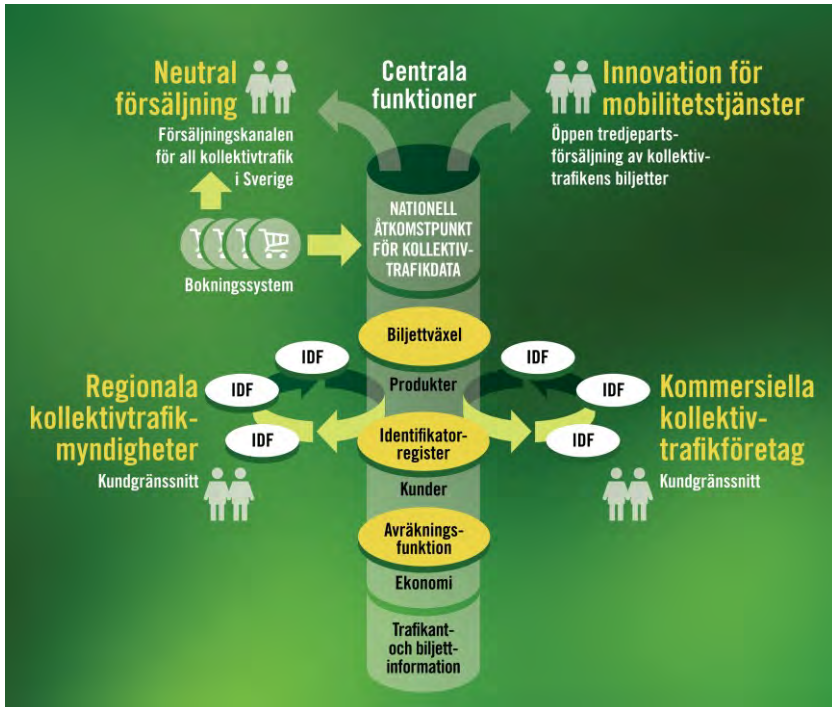
Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) inkluderas i kollektivtrafiklagens definition av kollektivtrafikföretag. Här särskiljs RKM från kommersiella kollektivtrafikföretag för att synliggöra deras olika skyldigheter enligt utredningens förslag.

Förslagen rör olika funktioner som det finns behov av. Vi har försökt att utveckla en helhetslösning med dessa tre delar för ett väl fungerande och modernt biljettsystem. Tillsammans kompletterar de varandra och bildar en helhet som möter olika förväntningar på ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Regeringen kan välja att bara implementera delar av det föreslagna systemet, men med konsekvensen att alla behov inte blir tillgodosedda. Utredningen lämnar förslag om tidsplan, organisation och finansiering för de delar av biljettsystemet som rör digital infrastruktur och en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning.

När det gäller en konkurrensneutral försäljningskanal föreslår vi huvuddragen för en sådan. Regeringen behöver, med stöd av ytterligare överväganden, avgöra hur den nationella försäljningskanalen bäst organiseras. Vi ser utifrån rådande marknadssituation svårigheter att få en fungerande kommersiell verksamhet genom att bygga upp en helt ny försäljningskanal. Vi anser att regeringen huvudsakligen har två val. Staten kan välja att inrätta en helt ny försäljningskanal och investera ett ansevärt belopp för att göra denna

känd. En annan möjlighet är att överväga förändringar när det gäller SJ:s roll som försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.

Figur 8.2 Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik



För samtliga tre utredningsförslag föreslår vi tillägg i kollektivtrafiklagen och justeringar i förordningen om kollektivtrafik och vi resonerar också kring centralt innehåll i föreskrifter.

8.1.1 Gällande bestämmelser

Kollektivtrafiklagen

Den lagstiftning som krävs för att skapa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik bör enligt utredningens uppfattning hållas samman. Vi anser att flera skäl talar för att bestämmelserna om biljettsystemets olika delar huvudsakligen bör ingå i ett nytt kapitel i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Därutöver utvecklas bestämmel-

serna under det gemensamma systemet för trafikantinformation i lagens kapitel 4. Det stora flertalet företag som kommer i kontakt med kollektivtrafikens biljettsystem är redan väl införstådda med kollektivtrafiklagen och de begrepp som används i den.

Kollektivtrafiklagen reglerar i dag kommunernas och regionernas ansvar och befogenheter för den regionala kollektivtrafiken. Lagen ställer dessutom allmänna krav på kollektivtrafikföretagen. Den har sin grund i EU:s kollektivtrafikförordning, som är tillämplig för kollektivtrafik på väg och järnväg.¹ Medlemsstaterna inom EU kan även tillämpa den för kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, vilket Sverige har valt att göra.²

Det är RKM som för kommuner och regioner har ansvar för den kollektivtrafik som i första hand äger rum inom ett län. Om den sträcker sig över flera län, ska den huvudsakligen vara ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande.

Av lagens 3 kap. framgår att RKM är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. RKM får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett beslut om allmän trafikplikt får dock enbart avse regional kollektivtrafik.

Trafikverket

Trafikverket ska enligt sin instruktion (2010:185) bland annat verka för kollektivtrafikens utveckling. Det gäller till exempel genom att ge RKM råd och stöd i utformningen av trafikförsörjningsprogram.

Trafikverket ska vidare ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket får dessutom göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under RKM:s ansvar, om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken.

¹ Enligt EU:s *Sammanfattning av EU lagstiftning* är förordningen tillämplig på kollektivtrafik med buss och järnväg (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=legissum:l24488>). Sverige har valt att tolka in all tidtabellsbaserad trafik på väg (stadsbussar och linjebussar inklusive taxi), järnväg och vatten.

² Lag (2012:437) om ändring i kollektivtrafiklagen.

8.1.2 Utredningens överväganden om ett nytt biljettsystem

Frågan om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken har varit föremål för många diskussioner i mer än tio års tid, i några fall redan innan kollektivtrafiklagens tillkomst. Vi redogör i avsnitt 3.4 för ett antal tillfällen när frågan har väckts av regeringen eller i riksdagen. Redogörelsen visar på den probleminsikt som har funnits med lite olika förtecken under lång tid, men som tidigare inte har omsatts i nödvändiga beslut för att kunna realisera en verklig lösning. Utredningar och överväganden i regeringsförslag till riksdagen har pekat på behovet av att utveckla nationella biljettlösningar för att underlätta för resenärer i kollektivtrafiken.

Vi delar i allt väsentligt de bedömningar som har framförts om problemens karaktär och omfattning. Kollektivtrafikbranschen har tagit viktiga steg mot en samordning genom att införa den så kallade BoB-standarden. Utvecklingen har emellertid visat att branschens åtagande att lösa frågorna på frivillig väg inte har varit tillräckligt. Löften från flera regeringar om att då i stället lagstifta om dessa frågor har tidigare heller inte infriats.

Utredningen har i direktiven tolkat in att det nu finns delvis nya förutsättningar för att utveckla ett nationellt biljettsystem. Det är främst ett ökat intresse för att av klimatskäl flytta över behovet av persontransporter från privatbilism till kollektivtrafik. Ny digital teknik har också skapat nya möjligheter att åstadkomma förhållandevis enkla och billiga lösningar på komplexa tekniska problem.

Utredningen anser att det nationella biljettsystemet ska främja ett hållbart kollektivt resande. Vi föreslår att RKM ska ingå i det nationella biljettsystemet. Övriga kollektivtrafikföretag, som bedriver verksamhet på kommersiell grund enligt bestämmelserna i lagen om kollektivtrafik, har möjlighet att ansluta till det nationella biljettsystemet. Detta inbegriper inte luftfart. Nya former av mobilitetstjänster kan ingå i systemet, eftersom de har potential att utveckla kollektivtrafikens biljetterbudanden.

Alternativa lösningar för huvudmannaskapet

Det finns olika möjligheter när det gäller att fördela ansvaret för att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem. Utifrån hur direktiven har beskrivit vårt uppdrag har vi valt att analysera olika lösningar. Vi redogör här för tre alternativa möjligheter.

Alternativ 1 – Ett privaträttsligt bolag som ägs av enskilda intressen

Staten kan överlåta viss verksamhet till privaträttsliga organisationsformer, till exempel bolag, med privat ägande eller privat inflytande på annat sätt. Ekonomistyrningsverket (ESV) har på regeringens uppdrag lämnat förslag om generella principer för regeringens styrning, uppföljning och kontroll i sådana fall.³ Principerna gäller privaträttsliga organ som är fristående från staten, men som bedriver verksamhet som statsmakterna har beslutat ska genomföras eller stödjas ekonomiskt.

ESV anser att sådan verksamhet som utförs på statens uppdrag av privaträttsliga organ utgör en del av det statliga åtagandet. Utgångspunkten för styrning, uppföljning och kontroll bör därför vara att verksamheten omfattas av samma förvaltningsprinciper som gäller för statlig verksamhet som bedrivs i myndighetsorganisationen. ESV anser vidare att styrning, uppföljning och kontroll ska avse den verksamhet som det privaträttsliga organet utför för statens räkning, inte organet i sig.

Ett exempel på när den förvaltningsmodell som ESV medger skulle kunna vara tillämplig är om Samtrafiken i Sverige AB skulle få ansvar för att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Det skulle innebära att den del av bolagets verksamhet som avser ett nationellt biljettsystem skulle utgöra en del av det statliga åtagandet. Samtrafiken har i dag ett motsvarande uppdrag från Transportstyrelsen, som myndigheten har meddelat genom en föreskrift gällande att information om kollektivtrafikföretagens utbud ska lämnas till bolaget.⁴ Samtrafiken får i dag ingen ersättning av staten för att tillhandahålla information om det utbudet.

³ Ekonomistyrningsverket, *Att styra statliga åtaganden som utförs av privaträttsliga organ. Förslag till principer för styrning, uppföljning och kontroll av statliga åtaganden som utförs av privaträttsliga organ*, Rapport 2009:30.

⁴ TSTF 2012:2.

Samtrafiken ägs i dag av kollektivtrafikbranschen genom samtliga RKM och merparten av de kommersiella kollektivtrafikföretagen. Kärnverksamheten består av att samla hela landets trafikantinformation, exempelvis avgångstider och hållplatser, kombinera olika aktörers trafikdata och biljettformat till kunderbudanden och öppna data för tjänsteutveckling samt att förvalta den branschgemensamma Biljett- och Betalstandarden. Standarden ger Samtrafikens intressenter och andra organisationer möjlighet att sälja såväl eget som andras reseutbud. Resenärernas behov av resor med bokade biljetter från olika kollektivtrafikföretag kan genom Samtrafikens verksamhet paketeras i ett och samma köp.

Alternativ 2 – Ett privaträttsligt bolag som helt eller delvis ägs av staten

Det finns ett 50-tal bolag som svenska staten äger helt eller delvis. Näringsdepartementet ansvarar för förvaltningen av huvuddelen av dessa. I Norge tillhandahålls det nationella biljettsystemet av Entur, som är ett bolag helägt av den norska staten och grundades 2016. Det norska bolaget ansvarar för en digital plattform som samlar reseinformation och erbjuder biljettförsäljning för hållbar kollektivtrafik. Entur ska också tillhandahålla biljettautomater samt kundservice till all offentligt upphandlad järnvägstrafik. Bolaget har även ett digitalt gränssnitt genom en webbplats och en mobilapplikation för reseinformation och biljettförsäljning.

En strukturell skillnad mellan länderna är att all rälsbunden trafik i Norge är statligt upphandlad. Upphandlade tågoperatörer ska delge Entur uppdaterad rese- och biljettinformation och dessutom svara för merparten av finansieringen av bolaget. Den digitala infrastrukturen som erbjuds genom Entur har potential att leda till minskade kostnader totalt sett, då regioner, städer och operatörer inte behöver utveckla och underhålla egna system och kundgränssnitt. Det är däremot valfritt för dessa aktörer att använda bolagets system och kundgränssnitt. Hösten 2019 hade de flesta operatörer fortfarande egna system och kundgränssnitt parallellt med Enturs system. Bara en av elva regioner har valt att avstå från att ha ett eget system och kundgränssnitt för reseinformation och biljettförsäljning.

Tågoperatörernas biljetter säljs genom Entur. De bestämmer själva vilka i övrigt som får sälja deras biljetter och avtala om hur

avräkning ska ske i ett försäljningssamarbete. Bolagets målsättning är att även tredjepartsförsäljning ska kunna erbjudas genom informationen på dess plattform. Entur erbjuder enbart enkelbiljetter.

En motsvarande modell i Sverige, det vill säga att ett nationellt biljettsystem tillhandahålls genom ett hel- eller halvstatligt bolag, behöver givetvis inte se likadan ut som Norges Entur. En förutsättning med bolagsformen däremot, oavsett om bolaget är privatägt eller statligt ägt, är att verksamheten ska ha potential att vara ekonomiskt självbärande. För en välfungerande verksamhet krävs också en tydlig styrning från ägarens sida, något som kan bli en utmaning om det saknas en tydlig majoritetsägare.

Alternativ 3 – Statlig myndighet

Regeringen kan uppdra åt en statlig myndighet att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem. Sannolikt leder det till att myndigheten i sin tur upphandlar utveckling och/eller drift och förvaltning av systemet eller att ansvaret genom föreskrifter åläggs en annan organisation. Vi anser också att en statlig myndighet bör utfärda föreskrifter som reglerar de tekniska villkor som ska gälla för systemet. Som vi har redogjort för i avsnitt 4.7 kan statliga myndigheter inta flera olika roller. Inom kollektivtrafikområdet är både Trafikverket och Transportstyrelsen myndigheter med flera olika ansvarsområden.

Förutom att tillhandahålla övergripande transportinfrastruktur ska Trafikverket bland annat verka för kollektivtrafikens utveckling. Det innebär att följa kollektivtrafikens utveckling och främja utvecklingsarbete hos myndigheter, trafikhuvudmän och kollektivtrafikföretag som syftar till en bättre kollektivtrafikförsörjning för såväl kollektivtrafik som färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts. Det innefattar även att ge RKM råd och stöd i fråga om utformningen av trafikförsörjningsprogram. Trafikverket får dessutom göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under RKM:s ansvar, om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken. Sådana insatser får ske under förutsättning att de inte ersätter det ansvar som RKM har enligt kollektivtrafiklagen.

8.1.3 Utredningens bedömningar och förslag

Vi har här prövat tre olika lösningar för valet av huvudman för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. I det första alternativet – ett privaträttsligt bolag som ägs av enskilda intressen – ligger Samtrafiken närmast till hands för att tilldelas ansvaret att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem. Bolaget är en central punkt och väl förankrad i kollektivtrafikbranschen och har också redan ett uppdrag genom en föreskrift från Transportstyrelsen i hithörande frågor. Samtrafiken har inkommit med ett erbjudande till utredningen om att ansvara för utveckling och drift av systemets centrala funktioner mot att bolaget också får ersättning för den verksamheten.

Utredningens bedömning är att Samtrafiken bör ha en viktig roll när det gäller att tillhandahålla det nationella biljettsystemet, eftersom mycket av den infrastruktur och kompetens som behövs redan finns inom organisationen. Däremot anser vi inte att Samtrafiken bör utses som huvudman för systemet. Det beror på inbyggda svagheter i bolagets styrning som kan ha negativ betydelse i det här fallet. Strategiska beslut och ledningen av bolaget baseras på bred konsensus bland ägarna och i styrelsen. Styrelsen representerar bolagets största kunder, vilket kan leda till intressekonflikter. Vi föreslår i stället att huvudmannaskapet bör hållas inom staten för att säkerställa att biljettsystemet realiserar utifrån statens intentioner.

Om uppdraget att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem skulle gå till ett bolag som helt eller delvis ägs av staten, skulle staten få ett väsentligt inflytande över verksamheten och kunna driva på den fortsatta utvecklingen av systemet. Det skulle förutsätta att staten är ensam ägare eller i vart fall majoritetsägare. Den främsta invändningen mot alternativet är risken för bristande trovärdighet från det statliga bolagets sida i affärsrelationerna med större kommersiella trafikoperatörer, som också kan vara statligt ägda.

En annan svårighet är tidsperspektivet. För att tillhandahålla ett nytt system med hjälp av ett nybildat bolag, krävs en betydande startsträcka för att komma igång med verksamheten. Om förändringar genomförs avseende SJ:s bolagsstruktur, skulle ett helstatligt bolag kunna vara en lämplig huvudman för det nationella biljettsystemet.

Vi föreslår i stället att ansvaret för en digital infrastruktur för det nationella biljettsystemet läggs på en statlig myndighet. Vårt huvud-

skäl till förslaget är att en myndighet har befogenhet att meddela föreskrifter om systemets utformning och åtaganden för regionala kollektivtrafikmyndigheter. Utredningen anser också att den myndighet som får ansvaret att tillhandahålla den digitala infrastrukturen bör ta vara på den kompetens och redan befintliga infrastruktur som Samtrafiken har. Genom att med stöd av föreskrifter överlämna uppgiften till Samtrafiken att bygga upp och driva de centrala funktionerna, skulle befintlig infrastruktur tas tillvara och den problematik som finns avseende styrningen av Samtrafiken kan kringgås.

Det finns redan en nationell åtkomstpunkt (NÅP) för kollektivtrafikdata och ett bakomliggande system för datainsamling genom det gemensamma systemet för trafikantinformation (GTI). Trafikverket ansvarar för NÅP och Transportstyrelsen för GTI, men Transportstyrelsen har med stöd av föreskrifter lämnat ett uppdrag till Samtrafiken gällande att samla in och tillhandahålla data. Utredningen förslår att denna ordning ska gälla också för de utökade data för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning som utredningen föreslår. Konsumentverket förslås bistå i arbetet med att inrätta tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter genom att leda arbetet med att skapa en branschöverenskommelse med Svensk Kollektivtrafik. En överenskommelse ska ge regler för tredjepartsförsäljning och säkerställa att resenärers intressen tas om hand vid tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

Den lämpligaste organisationen för en nationell försäljningskanal behöver utredas vidare, vilket vi framför i avsnitt 8.4.

Det finns i dag i Sverige ingen nationell myndighet med övergripande ansvar för kollektivtrafik. Den nationella myndigheten som tidigare fanns – Rikstrafiken – blev i samband med bildandet av Trafikverket en del av den myndigheten.

Utredningen anser att det finns två alternativa lösningar för myndighetsutövningen. Antingen tilldelas Trafikverket ansvaret att utveckla och förvalta ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Det är en logisk konsekvens av att myndigheten redan har uppgifter som knyter an till ett ansvar för att upprätthålla ett nationellt biljettsystem. Ett nationellt biljettsystem är ett viktigt steg i den utveckling av kollektivtrafiken som Trafikverket enligt sin instruktion ska verka för.

Om det på sikt skulle bildas en myndighet för digital infrastruktur, anser vi att en sådan myndighet i stället skulle vara en naturlig hemvist för myndighetsansvaret för det nationella biljettsystemets olika delar.

Trafikverket har under hand till utredningen framfört att myndigheten inte anser sig i dag och på kort sikt ha tillräcklig kompetens eller resurser för att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Till de resurskrävande uppgifterna på mycket kort sikt hör också att ta fram ett ramverk för statlig kompensation till de RKM som behöver göra investeringar i det nya biljettsystemet. Även Transportstyrelsen saknar i dag kompetens när det gäller de föreskrifter som krävs för båda dessa myndigheters roll i det nationella biljettsystemet, vilket vi återkommer till i avsnitt 8.2.

Begränsad tillgång på kort sikt till kompetens och resurser är ett problem, med tanke på den korta tid som står till förfogande innan biljettsystemet enligt Januariavtalet ska finnas på plats. Med hänsyn till den korta tid som återstår fram till implementering av biljettsystemet anser vi att en genomförandekommitté är bäst lämpad att i dialog med berörda myndigheter och kollektivtrafikbranschen förbereda föreskrifter, underlag till regelverk om datahantering, ramverk för ansökan om ekonomisk kompensation och göra andra insatser för att förbereda införandet av det nationella biljettsystemet. Därutöver behöver processer, dokumentation och avtal utvecklas för att skapa fungerande system för företags användning av den digitala infrastrukturen för det nationella biljettsystemet och för möjlighet till tredjepartsförsäljning.

En genomförandekommitté kan verka fram till dess att det nationella biljettsystemet är implementerat i december 2022 eller så länge som det anses lämpligt. Därefter faller ansvaret för att tillhandahålla det nationella biljettsystemet på den myndighet som regeringen bestämmer och tillsynsmandatet på en annan myndighet.

8.2 En digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

Förslag: Personuppgifter i det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik får endast behandlas om det är nödvändigt för att bedriva biljettsystemet.

Bedömningar: En gemensam hantering av färdbevis i kollektivtrafiken genom identifikatorer (IDF) motsvarar bäst de krav som ställs i utredningens direktiv på en framtida nationell biljettlösning för all kollektivtrafik.

Vi anser att Transportstyrelsen bör meddela de föreskrifter som ska reglera de tekniska villkoren för ett IDF-baserat biljettsystem med IDF-register, biljettväxel och avräkningsfunktion.

Transportstyrelsen bör också utöva tillsyn för att säkerställa efterlevnaden av de krav som ställs.

Den myndighet som får ansvar för att tillhandahålla den digitala infrastrukturen för det nationella biljettsystemet blir personuppgiftsansvarig för detta. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör meddela föreskrifter om begränsningar av vilka personuppgifter som får behandlas för detta ändamål.

I detta avsnitt lämnar vi förslag om den mest centrala delen av ett nationellt biljettsystem – dess digitala infrastruktur. Den digitala infrastrukturen är hjärtat i systemet. Vi kallar det för digital infrastruktur, eftersom dess struktur och centrala funktioner bestämmer förutsättningarna för systemets användning och funktionalitet. Det är då upp till användarna att nyttja infrastrukturen i den utsträckning de finner det möjligt och lämpligt.

I detta avsnitt behandlar vi ett antal alternativa sätt att hålla den digitala infrastrukturen. Vi landar i att föreslå ett system som bygger på ett så kallat IDF-baserat resande.

En IDF-baserad lösning möjliggör en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem. Vi bedömer att den digitala infrastrukturen med IDF utgör en förhållandevis kostnadseffektiv lösning, eftersom den utgår från befintliga biljettsystem och kopplar samman dessa.

Ett nationellt biljettsystem med IDF innebär ökad bekvämlighet för resenärer, men också kommersiell potential för såväl RKM och

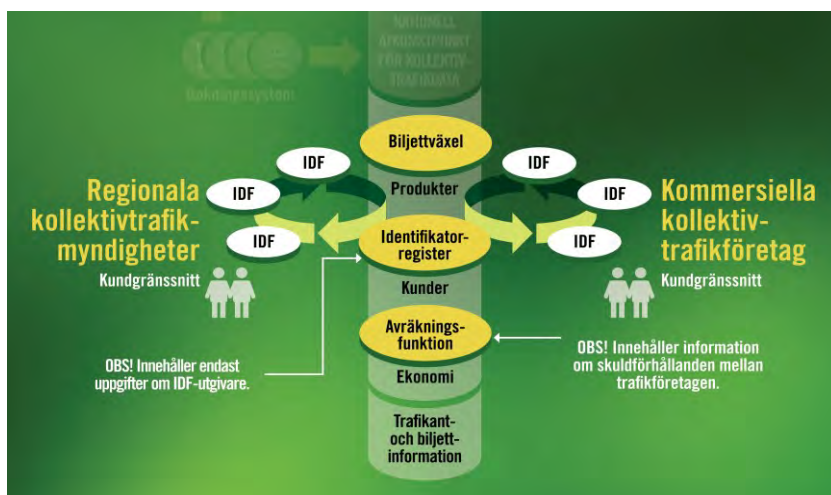
kommersiella kollektivtrafikföretag som för andra företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter. Det beror på att biljettsystemet föreslås vara öppet även för andra företag. Eftersom lösningen är kontobaserad, förenklas abonnemangs- och kombinationserbjudanden med olika typer av tjänster till resenärerna.

Vår avsikt är också att ett nationellt biljettsystem ska underlätta längre resor från dörr till dörr. Genom att systemet blir öppet för nya mobilitetstjänster, ska resenären kunna kombinera ordinarie kollektivtrafik med andra färdstätt som kan ansluta för att nå hela vägen på sin resa.

För resenären innebär det föreslagna biljettsystemet att det går att använda samma färdbevis från RKM oavsett var i landet de reser med regional och annan kollektivtrafik, förutsatt att kollektivtrafikföretagen enas om gemensamma biljetterbjudanden. Själva färdbeviset som är chipbaserat skapar också ökad flexibilitet avseende biljettbärare och inköp.

Eftersom den standarden som föreslås är internationell, finns det förutsättningar för utländska företag att ta del av systemet och internationella samarbeten blir möjliga, som på sikt kan förenkla för resenären att resa kollektivt även i andra länder. Utredningen har haft en dialog med ett liknande utvecklingsarbete som pågår i Beneluxländerna och som analyserar möjligheterna att införa ett motsvarande system i dessa länder.

Figur 8.3 En IDF-baserad digital infrastruktur med centrala funktioner



8.2.1 Gällande bestämmelser

Dataskyddsförordningen

I EU:s dataskyddsförordning (GDPR, *The General Data Protection Regulation*) och i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till GDPR finns bestämmelser om skydd för fysiska personer när det gäller behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av personuppgifter. Förordningen skyddar fysiska personers grundläggande rättigheter och friheter och särskilt rätten till skydd av personuppgifter. Förordningen anger också att det fria flödet av personuppgifter inom EU varken får begränsas eller förbjudas av skäl som gäller skyddet för fysiska personer med avseende på behandlingen av personuppgifter.⁵

I artikel 5 i GDPR finns principer för hantering av personuppgifter. De handlar bland annat om att minimera personuppgifter till att bara inkludera sådant som är relevant. Enligt punkt 5.1 e) får personuppgifter inte förvaras i en form som gör identifiering av den registrerade möjlig under en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka personuppgifterna behandlas.

Artikel 6 i samma förordning reglerar laglig behandling av personuppgifter. Artikeln stadgar att behandling endast är laglig om och i den mån som åtminstone ett av följande villkor är uppfyllt.

- a) Den registrerade har lämnat sitt samtycke till att dennes personuppgifter behandlas för ett eller flera specifika ändamål.
- b) Behandlingen är nödvändig för att fullgöra ett avtal i vilket den registrerade är part eller för att vidta åtgärder på begäran av den registrerade innan ett sådant avtal ingås.
- c) Behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige.
- d) Behandlingen är nödvändig för att skydda intressen som är av grundläggande betydelse för den registrerade eller för en annan fysisk person.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

- e) Behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning.
- f) Behandlingen är nödvändig för ändamål som rör den personuppgiftsansvariges eller en tredje parts berättigade intressen, om inte den registrerades intressen eller grundläggande rättigheter och friheter väger tyngre och kräver skydd av personuppgifter, särskilt när den registrerade är ett barn.

Led f i första stycket ska inte gälla för behandling som utförs av offentliga myndigheter när de fullgör sina uppgifter. Enligt punkt e är behandlingen laglig om den är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Enligt 6.3 ska den rättsliga grunden för behandlingen fastställas i enlighet med unionsrätten eller med medlemsstatens nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av.

Syftet med behandlingen ska fastställas i den rättsliga grunden eller vara nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i den personuppgiftsansvariges myndighetsutövning. Den rättsliga grunden kan innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning, bland annat:

- de allmänna villkor som ska gälla för den personuppgiftsansvariges behandling,
- vilken typ av uppgifter som ska behandlas,
- vilka registrerade som berörs,
- de enheter till vilka personuppgifterna får lämnas ut och för vilka ändamål, ändamålsbegränsningar och lagringstid, samt
- typer av behandling och förfaranden för behandling, inbegripet åtgärder för att tillförsäkra en laglig och rättvis behandling.

Unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Kollektivtrafiklagen

Enligt 5 kap. 1–4 §§ kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska den myndighet regeringen bestämmer utöva tillsyn över efterlevnaden av lagens bestämmelser i tillämpliga delar, av de föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa bestämmelser och av artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning. Transportstyrelsen utövar i dag tillsyn över kollektivtrafiken och har följande ansvar kopplat till kollektivtrafiklagen.

- Meddela föreskrifter, som främst behandlar vilken tidsfrist som gäller för företag som vill bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund samt när och hur information om trafikutbud ska lämnas.
- Utöva tillsyn över att RKM och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen, när det gäller krav om trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet.
- Marknadsövervakning, vilket innebär att myndigheten följer och utvärderar villkoren för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för resenärerna.

8.2.2 Utredningens överväganden

Utredningen har övervägt fem alternativa lösningar för den digitala infrastrukturen för ett framtida nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Vi beskriver i det följande kortfattat de fem alternativen.⁶

Alternativa lösningar för den digitala infrastrukturen

Alternativ 1 – SL:s nya system används nationellt

Storstockholms Lokaltrafik (SL) lanserar i närtid ett nytt egenutvecklat biljettsystem. Eftersom SL svarar för ungefär hälften av alla resor i kollektivtrafiken organiserad av RKM i Sverige, vore det logiskt att använda systemet för all kollektivtrafik i hela landet. Systemet tar höjd för mobilapplikationsbiljetter enligt BoB-standard, för IDF-

⁶ De begrepp som används i detta avsnitt har utredningen förklarat i kapitel 2, 5 och 7.

baserat resande enligt EMV-standard och för så kallat *tap-and-go*-resande med kreditkort, också enligt EMV-standard.

Lösningen är mycket användarvänlig, intuitiv och enkel att använda för både existerande och nya resenärer. Inte minst nya resenärer skulle sannolikt finna att insteget i kollektivtrafiken är lågt med en *tap-and-go*-lösning med kreditkort.

En systemmässig svaghet i det här sammanhanget är att utformningen bygger på att hela regionen utgör en enda zon. Under förutsättning att alla RKM skulle införa enhetstaxa, skulle sannolikt lösningen innebära mycket god totalekonomi. Vi bedömer dock att det inte är särskilt sannolikt att kunna införa enhetstaxa i alla RKM, vilket också är en fråga som ligger utanför utredningens mandat att utreda.

Utredningen bedömer att cirka 400 miljoner kronor skulle gå förlorade i redan nerlagda kostnader hos andra RKM, om lösningen skulle genomföras nationellt. Det vore tekniskt enkelt att göra så, men förutsätter att SL skulle kunna tillförsäkras resurser för att utveckla en nationell lösning. Vi bedömer också att det sannolikt skulle vara svårt att få övriga RKM att acceptera en SL-lösning, eftersom de flesta redan är mycket engagerade i sina egna system.

Alternativ 2 – Skånetrafikens system används nationellt

Skånetrafiken har utvecklat ett nytt biljett- och betalssystem, som lanserades 2019 och som används i Skåne, Blekinge och Östergötland. Systemet innebär ett nytänkande såtillvida att det bygger på personliga zoner, som utgår från resenärens resebehov. Systemet är egenutvecklat och tar höjd för mobilapplikationsbiljetter enligt BoB-standard, IDF-baserat resande enligt BoB- och EMV-standard samt *tap-and-go* med kreditkort enligt EMV-standard. Det sistnämnda fungerar endast i stadstrafik som bara har en zon. Systemet har även en enkel så kallad *capping*-modell, dvs. ett tak för hur mycket en resenär behöver betala per dag.

En fördel med detta system om det skulle införas nationellt är att de personliga zonerna tekniskt sett kan vara frikopplade från länsgränser. Däremot kräver det fortfarande harmonisering av affärs- och taxeregler. En systemmässig styrka är att det redan i dag används

av flera RKM och därför är utformat för att fler regioner ska kunna använda det.

Resenären behöver tid på sig för att sätta sig in i systemet, men då det är gjort har systemet potential att uppfattas som flexibelt och rättvist med de personliga zonerna. Insteget för nya resenärer är lågt i stadstrafik i och med *tap-and-go*-systemet, men högre än i SL:s system som har enhetstaxa i hela sin region.

Systemet skulle sannolikt ha mycket god totalekonomi, om det skulle införas i hela landet. Utredningen bedömer att cirka 400 miljoner kronor i så fall skulle gå förlorade genom kostnader för redan genomförda investeringar hos andra RKM.

Systemet är tekniskt enkelt att genomföra. De flesta RKM skulle kunna anpassa sig till en personlig zonhantering med bibehållen utjämningspolitik genom prissättning inom regionerna. Däremot är det sannolikt svårt att få övriga RKM att acceptera systemet, eftersom de flesta redan har ett stort engagemang i sina egna system.

Alternativ 3 – Ett helt nytt nationellt biljettsystem

I detta scenario skulle staten upphandla ett nationellt system som ersätter samtliga befintliga system med funktioner för mobilapplikationsbiljetter, IDF-baserat resande och *tap-and-go*. Den systemmässiga styrkan i ett sådant alternativ är att kunna ta till vara alla erfarenheter som RKM har gjort i olika tillämpningar.

Kundvänligheten blir beroende av hur RKM samtidigt skulle harmonisera affärs- och taxereglerna. Med harmoniserade affärsregler skulle det gå att uppnå en mycket hög kundvänlighet. Initialt skulle alternativet ha sämre ekonomi, men sannolikt god totalekonomi. Utredningen bedömer att cirka 600 miljoner kronor i så fall skulle gå förlorade genom kostnader för hittills gjorda investeringar.

Teoretiskt skulle ett helt nytt system vara enkelt att genomföra men i praktiken svårt, eftersom RKM sannolikt inte skulle tycka att det vore en bra idé att ersätta alla befintliga system. Ett undantag skulle kunna vara de som ännu inte har påbörjat en BoB-utveckling eller -upphandling. Troligen har alternativet de sämsta förutsättningarna för att få en positiv uppslutning bland landets RKM.

Alternativ 4 – Ett nationellt bokningssystem som täcker alla behov

Eftersom tågtrafiken i Sverige är organiserad så att merparten utförs i RKM:s regi och i alla regioner (utom i Region Gotland), skulle hela lösningen kunna utgå från tågtrafikens behov. I ett avsnitt i ett remitterat förslag om en ny järnvägsmarknadslag anges att enligt en ny artikel 13a genom ändringsdirektivet till SERA-direktivet (2012/34/EU) får medlemsstaterna ställa vissa krav på järnvägsföretag. Kraven innebär att sådana företag som bedriver inrikes persontrafik ska delta i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för att tillhandahålla biljetter och genomföra bokningar. Medlemsstaten kan även ge befogenhet till behöriga myndigheter att ta fram ett sådant system. Detta nationella bokningssystem skulle sedan även kunna vara grunden för ett biljettbetalssystem i respektive region.

En systemmässig svaghet i det här sammanhanget skulle vara att försöka använda ett tungt bokningssystem för att hantera enkla, obokade biljetter, något som bokningssystem inte är utformade för. När det gäller kundvänligheten är det för utredningen oklart hur ett sådant system skulle te sig för resenären, eftersom det är helt abhängig av hur RKM skulle harmonisera sina produkter.

Ett bokningssystem som dessutom ska hantera obokade biljetter skulle sannolikt ha dålig totalekonomi. Transaktionskostnaderna i systemet skulle antagligen bli mycket höga för obokade biljetter. Utredningen bedömer att mer än 600 miljoner kronor skulle gå förlorade genom kostnader för hittills gjorda investeringar.

Detta alternativ skulle vara svårt att genomföra, då de flesta kommersiella kollektivtrafikföretag inte vill att det ska ske. Detsamma gäller sannolikt samtliga RKM.

Alternativ 5 – Ett IDF-baserat system i samarbete mellan landets alla RKM

Våra direktiv anger att vi ska reda ut hur ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbeten som finns och samtidigt skapa ett enhetligt, harmoniserat system som fungerar i hela landet. Ett alternativ som tillmötesgår det kravet bygger på att resenären har en affärsrelation med RKM i sitt hemlän i form av ett löpande abonnemang.

Baserat på affärsrelationen med RKM kan resenären resa i hela landet utan att behöva bli kund hos varje RKM där den råkar befinna sig. Funktionen blir möjlig genom att resenären identifierar sig med sitt IDF, en identifikator som vi har beskrivit närmare i avsnitt 5.2. Alternativet innebär att alla RKM använder sig av samma variant av samma standard, förslagsvis den internationella EMV-standarden för att ge utrymme för så många företag som möjligt att delta i systemet.

Genom att alla RKM kan behålla sitt BoB-system, tar förslaget tillvara stora delar av redan gjorda investeringar. Merkostnaden för att även införa ett gemensamt IDF-register är relativt begränsad. Kostnader för hittills gjorda investeringar som skulle gå förlorade uppstår i de RKM som redan har investerat i en annan standard för IDF än EMV. Nedlagda investeringar bedömer vi till 5–10 miljoner kronor.

Utredningen har anlitat ett teknikkonsultföretag för att tillsammans med ett urval av RKM gå igenom de tekniska förutsättningarna för att samordna de regionala lösningar som finns. Dessa diskussioner har visat att en gemensam teknisk lösning enligt utredningens hypotes om en IDF-baserad lösning är fullt möjlig.

Vad innebär ett IDF-baserat biljettsystem?

Det finns två funktioner som är utmärkande för de biljettsystem som utredningen kallar IDF-baserade. Systemen innebär att varje resenär dels har en identifikator som verifierar reserättigheten, dels ett konto som lagrar reserättigheten och definierar avtalsförhållandet. Ofta används uttrycket ID-baserat resande för resande med den här typen av färdbevis. För att förtydliga att resandet sker med en identifikator – inte att förväxla med andra personliga identitetshandlingar – väljer vi att använda begreppet IDF-baserade biljettsystem. Eftersom systemet är kontobaserat lämpar det sig väl för reseabonnemang, men systemet gör det också möjligt med spontan köp av enkelbiljetter manuellt över disk i butiker.

IDF-baserat resande är i första hand en teknik, som ersätter de traditionella resekort, så kallade smarta kort som Access i Stockholm, som i dag används inom kollektivtrafiken. Den IDF-baserade resehandling (till exempel i mobiltelefonens chip, i skol-

kortet eller i ett medlemskort som är försett med chip) som resenären för med sig under resan bär inte någon biljettinformation, utan endast en referens till den reserättighet som finns lagrad i den aktuella kollektivtrafikföretagets biljettsystem. Det betyder att den resehandling resenären för med sig inte är en biljett, utan snarare ett färdbevis på reserättigheter som är knutna till resenären genom en förteckning. Färdbeviset – eller identifikatorn – måste inte vara personligt. Den handling resenären för med sig bör alltså betraktas som om att den identifierar förteckningen över reserättigheter snarare än resenären.

En fördel med IDF-baserade resehandlingar är möjligheten att koppla samman resenärsrättigheter från olika biljettsystem. Resenären kan ha en och samma IDF-baserade resehandling i stället för ett antal resekort för de regioner och hos de kollektivtrafikföretag där resorna sker. Säkerheten ökar då resenären bara har en rättighet kopplad mot ett bakomliggande system i stället för att bära på en biljett.

Ett IDF-baserat system medger att resenären i förväg inte behöver sätta sig in i varje kollektivtrafikföretags specifika taxor, zoner, kupongvärden och andra affärsregler. Resenären kan stiga ombord på ett färdmedel och vara trygg med att betala rätt taxa. För att detta ska vara möjligt behöver det emellertid finnas uppgörelser mellan företagen om vilka reserättigheterna som medges för identifikatorn. Biljetterbudanden, priser och resevillkor behöver tydligt kommuniceras till resenären. Därutöver behöver kollektivtrafikföretagen erbjuda tydlig information genom resenärens konto som tillgodoser resenärens informationsbehov avseende sina reserättigheter.

Bekvämligheten för resenären ökar då biljettköpet kan ske i lugn och ro innan resan med den fysiska bäraren av reserättigheten, till exempel ett kort, en mobiltelefon eller ett chip i klockarmbandet. Reserättigheten knyts i köpögonblicket till bäraren och behöver inte laddas vid någon viss terminal. Förutsatt att försäljningsfunktionerna tar hänsyn till resenärernas skiftande behov, innebär ett sådant system god tillgänglighet.

En bredare användning av gemensamma IDF-baserade resehandlingar möjliggör även besparingsmöjligheter, genom att kollektivtrafikföretag inte behöver ge ut egna kort eller hantera egen kortadministration.

Utmaningarna med ett IDF-baserat resande system är inte främst tekniska utan snarare behovet av samordning mellan kollektivtrafikföretag för att erbjuda tydliga och relevanta gemensamma biljett-erbjudanden.

8.2.3 Utredningens bedömningar

En IDF-baserad lösning för ett nationellt biljettsystem

Vi har prövat fem olika lösningar för hur den digitala infrastrukturen för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige kan utformas. I de tre först redovisade alternativen skulle ett nationellt biljettsystem ersätta RKM:s nuvarande regionala system. En sådan lösning skulle troligen långsiktigt leda till bättre kundupplevelse och bättre totalekonomi. Utöver att gjorda investeringar skulle gå om intet skulle införandet av den digitala infrastrukturen för ett nationellt biljettsystem emellertid bli en betydande initial investering. Baserat på de enkätsvar som utredningen har fått från RKM ligger investeringskostnaden för befintliga system på närmare 1,5 miljarder kronor.

Sannolikt skulle ett gemensamt nationellt biljettsystem bli billigare, men ändå kräva omfattande investeringskostnader. Därutöver bedömer utredningen att branschens inställning till förslagen att ersätta befintliga biljettsystem gör det svårt att genomföra något av dessa alternativ. Vi föreslår därför inte någon av dessa lösningar. Våra författningsförslag hindrar däremot inte RKM att frivilligt samarbeta för en gemensam lösning.

Även alternativet som bygger på ett nationellt bokningssystem har nackdelar, eftersom det helt skulle ersätta befintliga biljettsystem, vilket gör att vi inte bedömer det möjligt att genomföra.

Vid en sammanvägd bedömning har vi funnit att ett IDF-baserat system i ett samarbete mellan landets alla RKM bäst tillgodoser de krav på en nationell lösning som ställs i direktiven. En IDF-baserad hantering av resehandlingar i kollektivtrafiken motsvarar också bäst de krav som ställs på ett framtida biljettsystem för all kollektivtrafik, eftersom det underlättar för en bred anslutning av kollektivtrafikföretag.

Systemet innebär en digital infrastruktur som säkerställer att centrala funktioner finns på plats och att RKM använder samma

standard så att deras färdbevis kan kommunicera med respektive biljettsystem. Vi bör enligt direktivet utgå från befintliga standarder samt i möjligaste mån befintliga system som binds samman av ett övergripande, användarvänligt gränssnitt.

Alla kollektivtrafikföretag kan ingå i systemet och dra nytta av dess möjlighet att skapa tjänsteerbjudanden genom samma färdbevis. Även andra tjänsteleverantörer kan dra nytta av systemet och ansöka om att bli utfärdare av färdbevis.

RKM behöver säkerställa att biljettprodukter som är giltiga i hela landet finns tillgängliga eller komma överens om hur resenärer som har sitt färdbevis utfärdat i annat län ska debiteras vid resor utanför sitt hemlän. Övriga kollektivtrafikföretag och tjänsteleverantörer behöver möta vissa grundläggande villkor för att kunna ta del av systemet och också genom avtal komma överens om affärsförbindelser för att kunna dra nytta av det nationella biljettsystemet. Hur dessa överenskommelser utformas är upp till parterna och inget som utredningen, eller den förslagna förvaltningen av det nationella biljettsystemet, kan eller bör reglera.

Vi anser att samtliga RKM ska införa en möjlighet för resenärer att välja att resa med IDF-baserade färdbevis inom sitt verksamhetsområde på ett enhetligt sätt. Det innebär att en resenär som är kund hos RKM i sitt hemlän, kan tilldelas en egen identifikator. För att kunna nyttja möjligheten att resa var som helst i landet behöver resenären skapa ett konto och då välja vilka reserättigheter denna vill köpa. I denna relation gäller olika villkor beroende på vilka reserättigheter resenären köper. I praktiken betyder det att kunden kopplar ett betalningsmedel till sitt resekonto, vilket egentligen inte är något nytt. Skillnaden är att tala om abonnemang i stället för om kort. Det är enklast att skapa möjlighet att resa i andra län genom ett abonnemang med avtal som reglerar denna rättighet.

Många RKM har redan olika varianter av reserättigheter kopplade till kundkonton. En del har automatisk påfyllning av reskassa på kortet, andra har årskort som månadsvis dras med autogiro och några har automatiska nyköp av månadskort. I andra branscher kallas en produkt med årsvis bindning för ett löpande månadsabonnemang med 12 månaders bindningstid. Vilka biljettprodukter eller reseabonnemang som erbjuds resenärer är det upp till RKM att besluta om. Den digitala infrastrukturen tillhandahåller hantering av biljetter genom en biljettväxel, utfärdande av behörighet att bli utfärdare av

färdbevis med IDF samt ekonomisk avräkning mellan RKM och andra kollektivtrafikföretag till det nationella biljettsystemet.

Beroende på vilka reserättigheter som resenären har köpt, kan resenären resa i hela landet utan att bli kund hos den RKM där personen råkar befinna sig. Om resenären har slutit ett avtal med RKM att resor i landet kan ingå i reserättigheten, så vet verifieringsutrustningen hos RKM:s trafikföretag detta och tillåter påstigning. RKM i det län där personen reser ställer ut en fordran till den RKM som resenären har en avtalsrelation med. Den centrala avräkningsfunktionen hanterar denna fordran. Funktionen blir möjlig genom att resenären identifierar sig med sitt IDF, den identifikator som vi har beskrivit i det föregående.

Resenären kan antingen betala i förhand för resor i andra län, vilket kan likna ett mobilabonnemang där samtal i andra länder ingår, eller betala resan i efterskott i samband med betalning av sina andra reserättigheter. Det andra alternativet kan jämföras med ett mobilabonnemang, där kunden alltid får betala i efterskott för varje samtal som genomförts utomlands.

Dataskydd

En angelägen fråga för ett nationellt biljettsystem är att hanteringen av data och personuppgifter sker på ett tillförlitligt sätt. Så fort en uppgift går att spåra till en individ anses den enligt GDPR vara en personuppgift, även om den information som möjliggör kopplingen finns i ett annat system och är pseudonymiserad. Den digitala infrastrukturens avräkningsfunktion kommer därmed att innehålla vissa personuppgifter. Den myndighet som får ansvar att tillhandahålla de centrala funktionerna, blir personuppgiftsansvarig för dessa uppgifter. Enligt utredningens förslag är det Trafikverket. Avräkningsfunktionen hanterar underlag med information om rörelsemönster för resenärer vid användning av kollektivtrafik som bedrivs av kollektivtrafikföretag som resenären inte har direkt avtal med. Det utgör en begränsad del av resenärens resande, vilket gör att ingen komplett bild av resmönstret kan avläsas. Inte desto mindre kräver det en säker hantering av data.

De principer för hantering av personuppgifter som anges i artikel 5 i GDPR behöver följas. Det handlar bland annat om att

minimera personuppgifter till att bara inkludera sådant som är relevant och att inte spara personuppgifter under längre tid än vad som är nödvändigt för ändamålet.

Artikel 6 i GDPR reglerar laglig behandling av data. Utredningen anser att den rättsliga grunden är avtal för kommersiella kollektivtrafikföretags behandling av personuppgifter i en digital infrastruktur för det nationella biljettsystemet, eftersom ett avtal är nödvändigt för att nyttja det nationella biljettsystemet. Rent praktiskt kommer köp av reserättigheter som går att spåra i det nationella biljettsystemet alltid att föregås av ett avtal mellan köparen/resenären och säljande part, där hanteringen måste godkännas. Eftersom kommersiella kollektivtrafikföretags användning av det nationella biljettsystemet kommer att bygga på standardavtal, bedömer också utredningen att den rättsliga grunden om rättslig förpliktelse kan vara aktuell. Detta eftersom behandlingen av personuppgifter är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige om den väljer att ingå i det nationella biljettsystemet.

Trafikverkets behandling av personuppgifter i avräkningsfunktionen är att betrakta som ett allmänt intresse, liksom att RKM:s hantering är av allmänt intresse, eftersom åtkomst till biljetter för kollektivtrafik är en viktig samhällsfunktion. Detta föranleder särskilda krav avseende hantering av data. Då myndigheter omfattas av bestämmelserna i Tryckfrihetsförordningen (TF) och samt offentlighets- och sekretesslagen (OSL) och är de skyldiga att bevara allmänna handlingar. För att uppfylla dataskyddsförordningens krav på lagringsminimering enligt artikel 5.1 e) bör myndigheten i fråga ta ställning i fråga om gallring av de aktuella handlingarna och därefter göra en framställan om gallringsföreskrifter enligt Riksarkivets bestämmelser.

Bestämmelser om behandling av personuppgifter regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

En laglig grund för behandlingen av personuppgifter är enligt artikel 6.1 e) i dataskyddsförordningen och 2 kap. 2 § 1 i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse. Behandlingen av personuppgifter kommer att ingå i

Trafikverkets uppgifter att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Uppgiften att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik är av allmänt intresse. Skyldigheten grundar sig på de förslag till nya bestämmelser som utredningen lämnar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Behandlingen sker därför vid utförande av uppgifter av allmänt intresse.

Enligt artikel 6.3 i dataskyddsförordningen ska den grund för behandlingen som avses i punkt 1 e) fastställas i enlighet med a) unionsrätten, eller b) en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av.

Av artikel 6.3 följer att syftet med behandlingen ska vara nödvändigt för att utföra en uppgift av allmänt intresse. Den rättsliga grunden kan innehålla särskilda bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i förordningen. Unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Utredningen bedömer att det finns särskilt behov av dataskydd för hanteringen av den information som kommer avräkningsfunktionen till del, eftersom den hanterar aggregerade data från olika kollektivtrafikföretag som går att härleda till resenärer.

Mot bakgrund av detta bedömer utredningen att det är angeläget att berörda myndigheter skapar regelverk och vidtar skyddsåtgärder som står i proportion till och motverkar de risker som föreligger i hanteringen av data i samband med avräkningsfunktionen. Det handlar till exempel om regler för utlämnande av information, att skapa funktioner för pseudonymisering samt upprätta regler för gallringsrutiner. De rutiner för gallring som upprättas bör ta hänsyn till de tidsangivelser som gäller för resenärers reklamationsrätt av resor. Personuppgifter får endast behandlas om det är nödvändigt för att bedriva det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik.

Utredningen föreslår att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om begränsningar av vilka personuppgifter som får behandlas för ändamålet.

Eftersom dessa är beroende av systemets mer detaljerade utformning som den föreslagna genomförandekommittén kommer att utarbeta, föreslår vi att kommittén även får i uppdrag att återkomma till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer med ett underlag till bestämmelser avseende dataskydd för det nationella

biljettsystemet. Genomförandekommittén bör i detta underlag klargöra om känsliga personuppgifter kan förekomma i det nationella biljettsystemet och i så fall föreslå särskilda åtgärder för att skydda dessa.

Betalmedel och säkerhetsstandard

Att använda en standard för betalmedel (EMV) som IDF föranleder frågor om detta kräver särskild hantering. I vårt förslag används två olika ID. Dels kortutgivare-ID (de sex första siffrorna av nitton), vilka används för det centrala IDF-registret som innehåller information om vilka som har rätt att utfärda IDF som färdbevis. Dels kort-ID (de resterande 13 siffrorna) används, som används för de IDF som finns i de lokala kunddatabaserna hos respektive RKM och andra utfärdare av IDF. För IDF som färdbevis används inte EMV-standardens betalningsmeddelanden.

MasterCard och Visa har enats om en PCI (*Payment Card Industry Data Security Standard*) säkerhetsstandard som ställer krav på utfärdarna av dessa kort. Utredningen bedömer, liksom SL, att PCI endast gäller vid användning av kort med kreditkortutgivarnas varumärkesloggor. Om en utfärdare av IDF-kort som bygger på EMV-standard använder egna varumärken, omfattas användningen av korten inte av de krav som stadgas i PCI:s säkerhetsstandard.

Enlig vårt förslag ska resenären registrera ett betalmedel, till exempel ett kreditkort, för sitt abonnemang hos en RKM. Denna betalmedelshantering ska följa gällande lagstiftning som lagen (2010:751) om betaltjänster.

Föreskrifter om villkor samt tillsyn för ett IDF-baserat biljettsystem

Vi har i avsnitt 8.1.3 gjort bedömningen att en myndighet är bäst lämpad att vara huvudman för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Regeringen kan uppdra åt myndigheten att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem. Det innebär sannolikt att systemutvecklingen liksom drift och förvaltning av biljettsystemet antingen kommer att upphandlas på en öppen marknad eller lämnas över till en annan organisation med stöd av regeringsförordning och myndighetsföreskrifter. Utredningen förslår att uppgiften att bygga upp

och förvalta de centrala funktionerna får överlämnas till Samtrafiken med stöd av myndighetsföreskrifter. Vi anser inte minst av tidsskäl att detta är den lämpligaste lösningen.

Vi har i samma avsnitt även redovisat skäl för att Trafikverket bör få nämnda ansvar att utveckla och förvalta det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik. Skulle det bildas en mer lämplig myndighet vad gäller digital infrastruktur, kan ansvaret övergå till den myndigheten.

Transportstyrelsen utövar i dag tillsyn över kollektivtrafiken och har i den rollen ett ansvar kopplat till kollektivtrafiklagen. Det finns enligt vår uppfattning därför skäl för att Transportstyrelsens tillsyn även bör omfatta efterlevnaden av de krav som kommer att ställas på en digital infrastruktur för ett gemensamt biljettsystem. Det bör gälla bestämmelser som återfinns i kollektivtrafiklagen eller i de föreskrifter som följer av dessa bestämmelser.

Vi anser också att Transportstyrelsen efter samråd med Trafikverket bör utveckla de förslag om villkor och de föreskrifter som krävs för den digitala infrastrukturen liksom föreskrifter för tillsyn av systemet.

Biljettsystemet ska som framgått tidigare omfatta ett IDF-register, en biljettväxel och en avräkningsfunktion. Delar som antas ingå i ett nationellt biljettsystem är bland annat en biljettväxel som lagrar biljettinformation. Den skapar åtkomst till biljetter mellan olika kollektivtrafikföretags biljettsystem. Därutöver ska det finnas en funktion som ger organisationer behörighet att utfärda identifikatorer samt hålla ett register över vilka organisationer som har denna behörighet. Dessutom ska det finnas en funktion som utifrån de anslutna kollektivtrafikföretagens ingångna avtal reglerar skuldförhållandena mellan dessa.

8.3 En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

Förslag: Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska tillåta tredjepartsförsäljning av sina produkter utan diskriminering och på lika villkor.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska i sina trafikförsörjningsprogram redovisa digitala åtgärder för att underlätta rese-

planering och biljettköp av offentlig och kommersiell trafik så att dessa kan komplettera varandra och utökas till att omfatta nya mobilitetstjänster.

Kollektivtrafikföretag ska lämna biljettinformation avseende produkter och priser.

Bedömningar: Trafikverket bör i den nationella åtkomstpunkten ge tillgång till biljettinformation avseende produkter och priser, realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell samt öppna försäljningsgränssnitt för den regionala kollektivtrafikens biljetter.

Transportstyrelsen bör efter samråd med Trafikverket upprätta ett nationellt regelverk, enligt vilket kollektivtrafikföretag ska göra denna information tillgänglig till det gemensamma systemet för trafikantinformation och biljetter.

En branschöverenskommelse bör upprättas för att säkerställa att relevanta krav ställs på tredjepartsförsäljare av kollektivtrafikens biljetter och gemensamma regler upprättas som säkerställer resenärernas intressen. Denna branschöverenskommelse bör skapas av Svensk kollektivtrafik under ledning av Konsumentverket.

Transportstyrelsen bör utöva tillsyn över tillämpningen av kraven på en nationell åtkomstpunkt och det gemensamma systemet för trafikantinformation och biljetter.

Den här delen av det nationella biljettsystemet kallar utredningen för *en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter*. Den nationella åtkomstpunkten (NÅP) för kollektivtrafikdata finns redan och handhas av Trafikverket. I praktiken är NÅP en webbportal genom vilken tjänsteutvecklare kan nå trafikantdata som samlas in i det gemensamma systemet för trafikantinformation (GTI) som Transportstyrelsen ansvarar för. Med stöd av föreskrifter har Transportstyrelsen lämnat ett uppdrag till Samtrafiken att samla in och tillhandahålla informationen. Samtrafiken lägger ut informationen på Trafiklab.se, som nås via NÅP. Det är denna öppna datakälla som förser mängder med reseplanerare med information om avgångstider, linjer och hållplatsinformation och redan nu sannolikt gör att många väljer att resa kollektivt. Utredningen anser att informationen

i NÅP behöver utökas, eftersom mer öppna data kan generera innovation och på sikt beteendeförändringar inom mobilitetsområdet.

För att flytta över resande från privatbilism till kollektivtrafik behöver kollektivtrafiken utvecklas och kompletteras med nya mobilitetstjänster, till exempel genom delningstjänster. Vid längre resor använder många resenärer privatägd bil för att ta sig från dörr till dörr. Av klimatskäl har intresset för att flytta över resande till kollektiva färdmedel ökat och därmed behovet av att utveckla nya mobilitetstjänster. Olika trafikslag och kollektivtrafikföretags erbjudanden ska kunna kombineras på ett för resenären enkelt sätt. Våra förslag syftar till att främja den utvecklingen.

Genom att ge externa tjänsteutvecklare tillgång till utökade data och öppna försäljnings-API skapas möjligheter till nya försäljningskanaler och nya kombinerade mobilitetstjänster.

Därför föreslår vi att RKM ska lämna öppna försäljnings-API för sina biljettprodukter. Som framgår av kapitel 7 är enkel tillgång till öppna försäljnings-API något som efterfrågats vid flera tillfällen av företag som arbetar med att utveckla mobilitet som en tjänst. Tillgången till öppna försäljnings-API kommer att sänka barriärerna för innovation, vilket kan förenkla för resenärer att ta sig från dörr till dörr.

Genom att öka tillgången till data i det gemensamma systemet för trafikantinformation till att även innehålla biljettinformation, det vill säga information om produkter och priser, anser utredningen att reseplanerartjänster kan utvecklas och göras ännu mer användbara för resenärer. Därför föreslår vi att alla kollektivtrafikföretag ska lämna sådan information till det gemensamma systemet för trafikantinformation. Notera att denna information inte möjliggör försäljning utan enbart informationstjänster.

I dag finns statistiska trafikantdata tillgängliga genom NÅP. Där emot saknas realtidsdata. Därför föreslår utredningen att Transportstyrelsen, inom sitt nuvarande mandat, ska efterfråga realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell från kollektivtrafikföretag som har det i digitalt format (maskinellt läsbart).

För att underlätta användningen av data från GTI föreslår vi att Transportstyrelsen även tar fram ett regelverk för sättet att lämna denna information, som bland annat omfattar regler avseende dataformat.

Figur 8.4 En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter



8.3.1 Gällande bestämmelser

Kollektivtrafiklagen

Enligt 2 kap. 8–11 §§ kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska RKM regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet är således ett strategiskt dokument, som ska uppdateras vid behov.

Ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Enligt 4 kap. 2 § samma lag ska information om trafikutbud lämnas till ett gemensamt system för trafikantinformation. Regeringen har med stöd av lagens 4 kap. 4 § och förordning (2011:1126) delegerat denna uppgift till Transportstyrelsen. Myndigheten har i sin tur genom sina föreskrifter (2012:2) reglerat vilken trafikantinformation som ska samlas in och att det är Samtrafiken som ska samla in den.

ITS-direktivet och EU-förordningen om specifikationer för trafikinformation

Det så kallade ITS-direktivet (2010/40/EU) syftar i första hand till att påskynda den samordnade användningen av intelligenta transportsystem för vägtransporter över hela Europa. Direktivet har implementerats i svensk lagstiftning genom ITS-lagen (2013:315) och ITS-förordningen (2016:383). Fem delegerade EU-förordningar har antagits av kommissionen mot bakgrund av ITS-direktivet. Det gäller bland annat EU-kommissionens förordning (2017/1926) om att tillhandahålla EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

Enligt förordningens Artikel 3 ska varje medlemsstat ha en nationell åtkomstpunkt med trafikinformation (NÅP), som även ska kunna utökas med reseinformationstjänster.

1. Varje medlemsstat ska inrätta en nationell åtkomstpunkt. Den nationella åtkomstpunkten ska utgöra en enda punkt där användare kan komma åt åtminstone de statiska rese- och trafikdata och historiska trafikdata för olika transportslag, inklusive uppdateringar av data, enligt vad som fastställs i bilagan, som tillhandahålls av transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster inom en viss medlemsstats territorium.
2. Nationella åtkomstpunkter ska tillhandahålla söktjänster för användare, till exempel tjänster som möjliggör sökning av önskade data med hjälp av innehållet i motsvarande metadata och som visar sådant innehåll.
3. Transportmyndigheter, transportföretag, infrastrukturförvaltare eller leverantörer av behovsstyrda transporttjänster ska säkerställa att de tillhandahåller de metadata som behövs för att använ-

darna ska kunna söka och använda de datauppsättningar som görs tillgängliga genom de nationella åtkomstpunkterna.

Denna NÅP ska stimulera innovation i respektive land och i hela Europa. I Sverige tillhandahåller Trafikverket NÅP enligt regeringens förordning (2016:383) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter, som för kollektivtrafikens del för närvarande innehåller data för trafikantinformation.

NÅP ska enligt EU-förordningen innehålla trafikdata som gör utveckling av reseplanerartjänster möjlig hos tredje part. Åtkomstpunkten ska även innehålla regionala kollektivtrafikmyndigheters biljettutbud och kunna innehålla biljettinformation för andra mobilitetstjänster som taxi, bilpooler och hyrcyklar. Förordningen är också tillämplig på anropsstyrd trafik.

Kollektivtrafikens biljetter och relevanta trafikantdata ska om möjligt göras tillgängliga med öppen källkod och som öppna data i syfte att öka innovationskraften. Det behöver ske i standardiserade format med standardiserade villkor. Det är viktigt att utbudet presenteras på ett tydligt sätt så att det blir enkelt för externa parter att förstå vad den nationella åtkomstpunktens tjänster och datakällor innehåller.

EU-förordningens bestämmelser när det gäller krav på olika aktörer ska successivt genomföras enligt en angiven tidsplan under perioden 2019–2023.

Öppna data-direktivet

Öppna data-direktivet (2019/1024/EU) omarbetar och ersätter direktiv 2003/98/EG, det så kallade PSI-direktivet.⁷ PSI-direktivet införlivades i svensk rätt genom lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen.⁸ Det nya direktivet gäller från och med den 17 juli 2021 och ska senast samma dag vara implementerat i respektive medlemslands nationella lagstiftning. Direktivet bygger på den allmänna principen att offentliga och offentligt finansierade data bör kunna användas för både kommersiella och icke-kommersiella ändamål.

⁷ Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn.

⁸ Uppdaterades 2013 (se 2013/37/EU).

Direktivet syftar till att göra information från den offentliga sektorn mer lättillgänglig för nystartade företag samt för små och medelstora företag. Det kan ske genom att öka utbudet av dynamiska data med särskilt hög ekonomisk inverkan och genom att främja konkurrens och öppenhet på informationsmarknaden.

I direktivet fastställs den rättsliga ramen för att vidareutnyttja offentlig information, som innehas av offentliga myndigheter eller offentliga företag samt offentligt finansierade forskningsdata.

Med offentliga myndigheter menas i direktivet statliga, regionala eller lokala myndigheter och offentlighetsrättsliga organ eller sammanlutningar av sådana myndigheter eller offentlighetsrättsliga organ. Definitionen omfattar även företag som bedriver kollektivtrafik på väg och järnväg, lufttrafikföretag och rederier inom EU som uppfyller förpliktelser vid allmän trafik.

8.3.2 Utredningens överväganden, bedömningar och förslag

Vi ska bland annat analysera och föreslå lösningar som underlättar spridande av information om och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken som utförs i andra regioner eller i andra bolag. Direktiven pekar också på att Trafikverket ansvarar för en NÅP, där de lagstadgade informationsmängderna finns samlade, men där kraven i dag inte omfattar information om priser och produkter för kollektivtrafikens biljetter. Inte heller finns det inom åtkomstpunkten så kallade öppna försäljnings-API för försäljning av kollektivtrafikens biljetter. Direktiven anger att vi ska analysera vad som krävs för att NÅP och dess data ska finnas tillgänglig för tredjepartsförsäljning.

Köp av en biljett eller ett periodkort för kollektivtrafiken föregås många gånger av att resenären söker reseinformation avseende tidtabeller, pris och mest fördelaktigt alternativ om flera resvägar är möjliga och/eller flera kollektivtrafikföretag är inblandade. Det behövs särskilt vid långväga resande eller då resenären inte har sin naturliga hemvist i området där resan ska genomföras. Vi anser därför att resenären bör få möjlighet till mer välgrundade beslut genom utökad trafikantinformation och fler försäljningskanaler genom möjligheter för tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

Tredjepartsförsäljning av RKM:s biljettprodukter

Genom att utveckla digitala lösningar och öppna upp möjligheter för externa aktörer – så kallade tredjepartsförsäljare – att sälja kollektivtrafikens biljetter, skapas möjligheter för helt nya försäljningskanaler med innovativa lösningar. Där kan kollektivtrafikens biljetter säljas i nya och kombinerade former.

En tredjepartsförsäljning inträffar när någon annan än kollektivtrafikföretaget som producerar tjänsten säljer rättigheter att resa med trafiken. Med uttrycket tredjepartsförsäljning avser vi en biljettransaktion, där köparen/resenären är första part, kollektivtrafikföretaget som producerar tjänsten är andra part och den som förmedlar tjänsten till resenären är tredje part. Vi har tidigare redogjort för både EU:s bestämmelser och svenska regelverk på området.

Med öppna försäljnings-API kan tredje part sälja biljetter för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken i RKM:s regi är grundläggande för allt kollektivt resande. Vi föreslår därför en lagbestämmelse som innebär att RKM ska tillåta tredjepartsförsäljning av alla sina biljettprodukter utan diskriminering och på lika villkor.

Försäljning av biljetter som sker av någon annan än den som utför tjänsten kräver att affärsavtal upprättas som reglerar relationen mellan säljande och utförande part. För försäljning av RKM:s biljetter bör ett standardavtal utformas för att förenkla hanteringen för alla parter. Krav behöver där ställas på säljande part så att RKM och resenärer kan vara trygga med att tjänsten tillhandahålls på ett ansvarsfullt sätt av företag som möter sina åtaganden. Avtalet bör även innehålla ett rimligt utrymme för tredje part för att täcka sina försäljningsomkostnader. Därmed elimineras det prisparitetsproblem som bland annat skapats inom hotellbranschen vid tredjepartsförsäljning i samband med hotellrumsbokning. Det behöver råda enighet inom kollektivtrafikbranschen om att dessa krav är tillräckliga för att säkerställa god hantering av kollektivtrafikens rese-rättigheter.

En branschöverenskommelse bör ingås för att säkerställa att relevanta krav ställs på tredjepartsförsäljare av kollektivtrafikens biljetter samtidigt som gemensamma regler upprättas för att säkerställa resenärernas intressen. Denna branschöverenskommelse bör skapas av Svensk kollektivtrafik under ledning av Konsumentverket.

För att främja innovation, men samtidigt säkerställa att RKM inte utsätts för ekonomiska risker kan tillgången till kollektivtrafikens biljetter förslagsvis regleras enligt en trappstegsmodell som är volymbaserad och där varje brytpunkt ställer högre krav på säkerhet från tredjepartsförsäljare. Krav på en tredjepartsförsäljare kan öka desto större volym som den partens försäljning motsvarar. Kreditupplysning, användning av ett särskilt klientmedelskonto och att teckna bankgaranti kan utgöra exempel på olika steg i en sådan trappstegsmodell i förhållande till försäljningsvolym.

Information om kollektivtrafikföretagens produkter och priser samt realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell

Utredningen föreslår att kollektivtrafikföretag ska lämna biljettinformation avseende produkter och priser, samt realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell. Informationen ska lämnas till det gemensamma systemet för trafikantinformation enligt det regelverk som Transportstyrelsen upprättar. Kravet att lämna biljettinformation om produkter och priser berör alla kollektivtrafikföretag. Kravet på att lämna realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell berör kollektivtrafikföretag som har det i digitalt format (maskinellt läsbart).

Utredningen bedömer att Transportstyrelsen redan i dag har befogenhet att begära in realtidsdata och vi lämnar därför inget förslag om utökade befogenheter för detta.

Genom att öka tillgången till data i det gemensamma systemet för trafikantinformation till att även innehålla biljettinformation, det vill säga information om produkter och priser, anser utredningen att reseplanerartjänster kan utvecklas och bli mer användbara för resenärer. Denna information gör inte försäljning möjlig utan enbart informationstjänster.

I dag finns som nämnts redan statiska trafikantdata tillgängliga genom NÅP. Däremot saknas krav på realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell. Att kunna ta del av sådan information skulle underlätta för resenärer vid till exempel störningar och förseningar. Resenärer kan med den informationen fatta väl underbyggda beslut om sitt resande, vilket kan leda till tidsbesparingar.

Komplettering av RKM:s trafikförsörjningsprogram

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas agerande kommer att ha en avgörande betydelse för hur snabbt utredningens förslag om ett nationellt biljettsystem kan genomföras. RKM har i sina trafikförsörjningsprogram ett verktyg för att forma kollektivtrafikens utveckling inom sina områden.

Utredningen har i avsnitt 3.4 tagit upp frågan om de långsiktiga trafikförsörjningsprogrammen. RKM ska regelbundet i ett regionalt program fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och behovet av sådan trafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen. I kollektivtrafiklagens förarbeten angav den dåvarande regeringen att det ur ett resenärsperspektiv var viktigt att trafikförsörjningsprogrammen skulle bli trafikslagsövergripande och omfatta såväl upphandlad som kommersiell kollektivtrafik.⁹

Ett resonemang borde enligt den dåvarande regeringen därför föras om vilken trafik som skulle behöva upphandlas och vilken trafik som skulle kunna tillhandahållas av befintlig eller tillkommande kommersiell trafik. En marknadsanalys skulle vara nödvändig för att kunna bedöma var trafik på kommersiella grunder skulle kunna tänkas bedrivas. Ett program skulle sedan kunna användas som information till kollektivtrafikföretag och andra intressenter om myndighetens syn på den långsiktiga utvecklingen och var samhället kommer att upphandla kollektivtrafik.

Med information från ett trafikförsörjningsprogram får kollektivtrafikföretag som vill bedriva kommersiell trafik ett faktaunderlag inför investeringsbeslut om kompletterande kommersiella trafiklösningar. Enligt vår uppfattning är det också relevant med ett faktaunderlag som rör digitala investeringar av funktioner som reseplanering och försäljning som gör ett hela resan-perspektiv möjligt. Det kan till exempel gälla samordning av tidtabeller och bytespunkter eller erbjudanden om anslutningsmöjligheter med andra mobilitetstjänster.

En resa med tåg eller buss ska kunna kompletteras i bägge ändar med annan trafik så att resenären kommer ända fram på ett smidigt sätt. Ett trafikförsörjningsprogram bör därför visa hur andra mobili-

⁹ Prop. 2009/10:200 *Ny kollektivtrafiklag*, Bet. 2009/10: TU21, rskr. 2009/10:379.

tetstjänster i det nationella biljettsystemet kan komplettera den regionala kollektivtrafiken.

Utredningen anser att dessa program även bör användas som ett strategiskt hjälpmedel i utvecklingen av de gemensamma lösningar med andra RKM som ett nationellt biljettsystem innebär. De ska till exempel i programmen kunna beskriva vad de kan göra för att anpassa de egna biljettsystemen utifrån föreskrivna regler för det nationella biljettsystemet. Programmen ska ange på vilket sätt RKM aktivt kan delta i samverkan med andra RKM eller för att enas med andra om gemensamma avtal kopplade till det nationella biljettsystemet.

Vi föreslår således att ett trafikförsörjningsprogram ska kompletteras med en ny punkt. Enligt den ska RKM redovisa vidtagna digitala åtgärder för att underlätta reseplanering och försäljning vad gäller offentlig och kommersiell trafik så att dessa kan komplettera varandra och utökas till att omfatta nya mobilitetstjänster. Med mobilitetstjänster avser vi i det här sammanhanget tjänster för persontransporter som utgår från delade resurser, antingen att resenärer reser tillsammans eller genom att de delar fordon. Avsikten ska vara att underlätta för resenären att ta sig hela vägen till resmålet för att därmed bidra till mer klimatsmarta val av transportlösningar.

*Trafikverkets ansvar för en nationell åtkomstpunkt samt
Transportstyrelsens ansvar det gemensamma systemet för
trafikantinformation och tillsyn*

För att göra tjänster som reseplanerare och tredjepartsförsäljning möjliga inom mobilitetsområdet, krävs tillgång till relevanta data för tredje part samt viss samordning för att dessa data ska bli tillgängliga.

NÅP är en av EU definierad digital samlingsplats för att tillhandahålla information för tredje part. Enligt EU-kommissionens förordning om specifikationer för trafikinformation ska varje medlemsstat inrätta en NÅP för trafikinformation för olika transportslag. Regeringen har beslutat om en åtkomstpunkt gällande alla typer av färdmedel och som även omfattar anropsstyrd trafik. Enligt den svenska förordningen har Trafikverket ansvaret för NÅP och för tillgång till data enligt EU-kommissionens så kallade delegerade akter. Samtidigt ska Transportstyrelsen bedöma om kraven i dessa

akter uppfylls enligt bestämmelserna och återkommande rapportera till kommissionen om efterlevnaden.

I dag innehåller NÅP hos Trafikverket krav på statiska trafikantdata samt vissa frivilligt tillhandahållna dynamiska trafikantdata som gör utveckling av reseplanerartjänster hos tredje part möjlig. Vi anser att innehållet i NÅP bör utökas till att även omfatta öppna försäljningsgränssnitt för kollektivtrafikens biljetter. RKM ska tillhandahålla öppna försäljnings-API, medan det ska vara frivilligt för övriga kollektivtrafikföretag.

Transportstyrelsen bör efter samråd med Trafikverket upprätta ett regelverk för kollektivtrafikföretagens anslutning av trafikantdata till åtkomstpunkten samt för hur tredjepartsutvecklare ska kunna nyttja informationen. Regelverket bör följa de bestämmelser som har lämnats i EU-kommissionens förordning (EU) 2017/1926.

Ett regelverk för hållplatsinformation bör upprättas inom ramen för detta. Transportstyrelsen har inom sitt befintliga uppdrag, inom ramen för regeringens förordning (2011:1126), befogenhet att ta fram ett regelverk.

EU-förordning 2017/1926 stipulerar *ska-krav* för att tillhandahålla statiska data och *bör-krav* på att tillhandahålla dynamiska data. Vad avser ska-kravet på statiska data så omfattar det bara de fall kollektivtrafikföretaget har sådana data tillgängliga digitalt.¹⁰ Sverige går däremot längre i sina krav på kollektivtrafikföretag och den information som ska levereras till GTI, där kravet gäller alla företag oavsett om det kan ske digitalt eller analogt.

Utredningen anser att kollektivtrafikföretag inte ska åläggas att samla in och tillhandahålla realtidsdata som inte redan finns tillgängliga i maskinläsbart format.

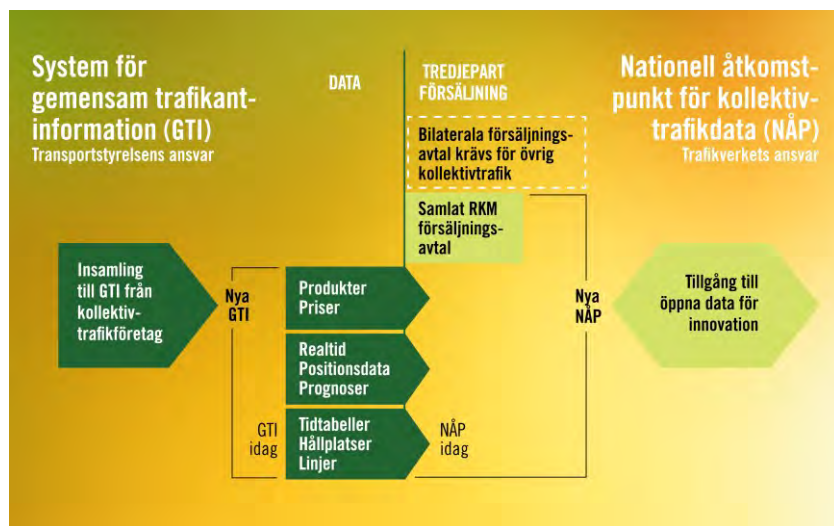
Kraven avseende dynamiska trafikantdata gäller positionsdata och prognoser i relation till tidtabell, medan prisdata ska lämnas som statiska i form av antingen statiska priser (som för RKM, Arlanda Express, Flygbussarna med flera) eller uppgifter om lägsta pris och medelpris i de fall priserna är dynamiska.

De data som ska lämnas in behöver lämnas i standardiserade format och med standardiserade villkor, enligt Transportstyrelsens föreskrifter. Det är viktigt att informationen presenteras på ett tydligt sätt så att det blir enkelt för externa parter att förstå vad den

¹⁰ EU-kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926, skäl 14.

nationella åtkomstpunktens tjänster och datakällor innehåller. Även tillgång till bakomliggande datamodeller och metadata ska tillhandahållas.

Figur 8.5 Relationen mellan systemet för trafikantinformation (GTI) och en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikdata (NÅP)



Den existerande nationella åtkomstpunkten med kollektivtrafikdata (NÅP) utvecklas till att även innehålla biljettinformation avseende priser och produkter, realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell och standardavtal för tillgång till RKM:s biljettprodukter för tredjepartsförsäljning.

Utredningen föreslår att den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata som Trafikverket ansvarar för bör tillgängliggöra dessa data. De utökade data som utredningen föreslår bör göras tillgängliga genom NÅP ska, liksom befintliga data, förmedlas genom det gemensamma systemet för trafikantinformation (GTI) som Transportstyrelsen ansvarar för. Transportstyrelsen kan med stöd av föreskrifter lämna ett uppdrag till Samtrafiken att tillhandahålla den utökade informationen. Ett standardavtal som reglerar tillgång till tredjepartsförsäljning av RKM:s biljetter ska finnas i NÅP.

NÅP är i praktiken en webbportal som pekar på Samtrafikens information i Trafiklab.se. Detta fungerar även med den utökade data som utredningen föreslår. Utredningen föreslår även att ett standardavtal för tredjepartsförsäljning av RKM:s biljetter bör finnas tillgängligt i NÅP. Standardavtalet bör bygga på den bransch-

överenskommelse med Svensk kollektivtrafik som tas fram under ledning av Konsumentverket.

Transportstyrelsen bör utöva tillsyn över kollektivtrafikföretagens efterlevnad av skyldigheterna i det nationella regelverket.

8.4 En konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter

Förslag: Ett kollektivtrafikföretag ska lämna sitt produktutbud för reseplanering och försäljning till en konkurrensneutral försäljningskanal.

Ett kollektivtrafikföretag ska från sin egen försäljningskanal på ett tydligt sätt hänvisa till denna försäljningskanal.

Bedömningar: Det finns behov av en konkurrensneutral försäljningskanal av kollektivtrafikens biljetter, som staten bör vara huvudman för. Försäljningskanalen bör vara speciellt anpassad för resenärer med särskilda behov.

Det finns i dag inte kommersiella förutsättningar för att skapa en konkurrensneutral försäljningskanal utan omfattande investeringar. Vi bedömer också att det bör vara en annan huvudman än Samtrafiken i Sverige AB för att undvika intressekonflikter när det gäller att göra tjänsten känd och använd.

Om regeringen vill skapa en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter, behöver frågan om ansvaret för att tillhanda en sådan kanal utredas ytterligare.

Det här avsnittet handlar om utredningens förslag om att skapa *en konkurrensneutral försäljningskanal* för kollektivtrafikens biljetter. Syftet med en sådan försäljningskanal är att skapa ett konkurrensneutralt kundgränssnitt som säljer hela utbudet av kollektivtrafik i Sverige. Kundgränssnittet för försäljningskanalen ska kunna erbjuda resenären att fritt välja färdmedel och transportör. Resenären ska för sin reseplanering kunna få utbudet sorterat efter priser, avgångs- och ankomsttider, restider och byten. Vi föreslår också att internationella resor i möjligaste mån bör ingå i försäljningsutbudet.

Försäljningskanalen ska vara anpassad till resenärer med särskilda behov. Anslutna kollektivtrafikföretag ska därför kunna lämna upp-

lysningar om i vilken utsträckning transportmedlen är särskilt anpassade. Försäljningskanalen ska vara ett föredöme avseende tillgänglighet så att resenärer med funktionsnedsättningar som nedsatt syn eller hörsel eller med bristande kognitiv förmåga ska kunna använda gränssnittet. Försäljningskanalen ska också vara ett föredöme genom att erbjuda tjänsterna på relevanta språk. Resenärer med behov av ledsagning eller riksfärdtjänst ska också kunna beställa det med hjälp av försäljningskanalen.

Figur 8.6 En konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter



För resenärer innebär förslaget tillgång till en försäljningskanal som är helt konkurrensneutral. Det innebär att hela utbudet av kollektivtrafik redovisas och finns tillgängligt för försäljning på lika villkor. Den motsvarighet som finns i dag är ResRobot, men eftersom denna tjänst inte har utvecklats i någon större utsträckning finns det potential att erbjuda en mer kundvänlig försäljningskanal.

En konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafik skulle bli ett verktyg i utvecklingen av all kollektivtrafik, där staten har möjlighet att besluta om utbudet. Till exempel skulle försäljningskanalen kunna innehålla tjänster som inte ryms inom den vedertagna definitionen av kollektivtrafik, såsom delade persontransporttjänster. Nyetablerade mobilitetstjänster skulle där få tillgång till en försäljningskanal som de sannolikt annars hade haft svårt att etablera på egen hand. Det skulle i sig kunna verka främjande för kollektivtrafikresandet.

8.4.1 Gällande bestämmelser

EU-förordningar om passagerarrättigheter

EU har utfärdat flera förordningar om passagerarrättigheter som alla strävar efter icke-diskriminering när det gäller avtalsvillkor och taxor och att samhällsorganiserade och kommersiella linjer ska behandlas lika.¹¹

EU-förordningen om tågpassagerares rättigheter (EG 1371/2007) reglerar främst tåglinjer som är 15 mil eller längre eller går i flera EU-länder. Resenärer har rätt att få hjälp att resa vidare alternativt få ersättning vid förseningar längre än 60 minuter och vid inställd trafik. I förordningen finns också bestämmelser som reglerar skyldigheter kring trafikinformation och biljettförsäljning samt stationsledsagning och hjälp för funktionsnedsatta ombord på tåg.

Förordningen för busspassagerare (EU 181/2011) reglerar även den främst resor på linjer som är 15 mil eller längre eller går i flera EU-länder. Även turist- och beställningstrafik regleras delvis i denna förordning. Resenärerna har med stöd av förordningen rätt att få hjälp att resa vidare alternativt få ersättning vid förseningar längre än 120 minuter och vid inställd trafik. Även här regleras skyldigheter kring trafikinformation samt krav på terminalledsagning och hjälp för funktionsnedsatta ombord på buss.

När det gäller biljettsamverkan mellan olika transportörer nämns detta i tågpassagerarförordningen som en så kallad direktbiljett, vilket ger vissa skyldigheter för transportörerna.

Särskilt om resenärer med funktionsnedsättning

EU-förordningarna om passagerares rättigheter reglerar även rättigheterna för personer med funktionsnedsättning. Kollektivtrafikföretag får som regel inte neka sådana personer biljett eller ombordstigning och får inte ta extra betalt för det. På fartyg och buss kan man dock bli nekad av säkerhetsskäl på grund av farkostens eller

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

hållplatsens utformning. I så fall har resenären rätt till information om alternativa sätt att resa.

Regeringen kan utse bussterminaler där assistans för personer med funktionsnedsättning ska tillhandahållas i enlighet med busspassagerarförordningen. För att få assistans krävs att resan är längre än 25 mil och att den har begärts senast 36 timmar i förväg. På buss har resenären rätt att ta med sig en ledsagare kostnadsfritt om det hjälper till att genomföra resan. Ombord på bussen har resenären rätt till väsentlig information i en form som är anpassad för sin funktionsnedsättning.

På tåg måste också resenären erbjudas hjälp vid på- och avstigning samt assistans ombord. Vid byte måste transportör och stationsansvarig samarbeta. Vid försening och inställda tåg ska personer med funktionsnedsättning få särskild hjälp och eventuellt erbjudas annan transport. Kollektivtrafikföretaget ska informera om tillgängligheten på stationer och fordon och vilken assistans och ledsagning man har rätt till på ett sätt som är anpassat för resenären. Information om rättigheterna och möjligheter till klagomål ska spridas på flera tillgängliga sätt och på flera språk.

Kompletterande svensk lagstiftning

Lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg, fartygs- och busspassagerarförordningar med tillhörande svensk förordning (2014:1463) reglerar främst vilka delar i de olika EU-förordningarna som Transportstyrelsen eller Konsumentverket är tillsynsmyndighet för. Myndigheterna får genom lagen också viss rätt att utfärda föreskrifter.

Rättigheter vid regionalt och lokalt resande

Lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter reglerar resor på linjer kortare än 15 mil för tåg och buss samt alla resor med spårväg och tunnelbana. Konsumentverket har rätt att utfärda föreskrifter för tillämpningen av lagstiftningen och är också tillsynsmyndighet för de delar som gäller information till resenärer.

I lagen finns bestämmelser som reglerar skyldigheter gällande den information som resenären har rätt till. Bland annat ska prognoser

och konsekvenser vid förseningar lämnas enligt lagens förarbeten. Enligt lagen ska transportören bland annat tillhandahålla information om tillgänglighet till fordon, stationer och hållplatser. Transportören ska under en resa också ge information om nästa station eller hållplats och viktigare anslutande förbindelser.

Resenärer har rätt att få ersättning för utlägg för resa med taxi, egen bil eller annat transportmedel vid förseningar som befaras leda till minst 20 minuters sen ankomst.

EU:s webbtillgänglighetsdirektiv

Enligt EU:s webbtillgänglighetsdirektiv ska offentliga webbsidor och mobila applikationer göras tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar. Direktivet hänvisar till de krav som anges i den normerade EU-standarden EN 301 549.¹² Standarden är avsedd att användas dels vid offentlig upphandling av informations- och kommunikationsteknik (IKT), dels av offentliga aktörer som omfattas av webbtillgänglighetsdirektivet.

Kravställandet är funktionellt, det vill säga det anger inte någon exakt utformning eller något genomförande utan funktioner som behöver uppfyllas. Exempel på sådana är att IKT ska kunna användas utan att se, utan att höra och med begränsad handkraft.

Den svenska lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service från 2019 omfattar även en del privata företag som utför tjänster åt det offentliga, men inte transportföretag i enbart kommersiell trafik.¹³

8.4.2 Utredningens överväganden

Utredningen ska enligt sina direktiv bland annat föreslå lösningar som underlättar spridande av information om och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken som utförs i andra regioner än i resenärens hemlän. Vi ska i det sammanhanget analysera varför ResRobot inte fungerar som avsett, dvs. varför ResRobot inte är väl känt för allmänheten och varför användningen är så begränsad.

¹² EN 301 549 *Tillgänglighetskrav lämpliga vid offentlig upphandling av IKT-produkter och tjänster i Europa.*

¹³ Prop. 2017/18:299 *Genomförande av webbtillgänglighetsdirektivet*, Bet. 2018/19: TU2.

Vi har i kapitel 5 närmare beskrivit vad ResRobot är och redogjort för några orsaker till att användningen är så begränsad. Den tillkom genom ett branschsamarbete med början 2006 inom Samtrafiken. Syftet med tjänsten är att vara en konkurrensneutral, icke-diskriminerande informationstjänst, som inkluderar alla färdmedel. Under samma varumärke finns från 2013 även en biljettförsäljningstjänst. I dagsläget är ingendera av tjänsterna i ResRobot kända hos medborgarna. Informationsbehovet och möjliga resor i Sverige täcks numera sannolikt till stor del av Googles och Apples karttjänster, som finns förinstallerade i varje smart telefon. Dessa tjänster baseras på samma trafikdata från Samtrafiken som informationstjänsten ResRobot.

I våra egna undersökningar uppger såväl de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kommersiella kollektivtrafikföretag som Samtrafiken flera anledningar till att ResRobot inte är mer känd bland konsumenterna.

Samtrafiken, som är huvudman för ResRobot, anser att det finns en inneboende problematik med tjänsten, eftersom bolagets ägare har en delvis motsägelsefull inställning till den. Å ena sidan är kollektivtrafikföretagen positiva till tjänsten och vill att den ska finnas och å andra sidan vill de inte att den ska marknadsföras och utvecklas.

Det är tydligt att många av de kollektivtrafikföretag som står bakom tjänsten är mindre angelägna om att den ska nå ut till resenärer. Det är också skälet till att Samtrafiken inte heller har investerat i att utveckla kundgränssnittet under senare år. Det är främst mindre, kommersiella kollektivtrafikföretag, som själva inte har stora etablerade försäljningskanaler som ser ResRobot som en relevant försäljningskanal.

Många resenärer känner till varumärket SJ som järnvägen i Sverige och vänder sig därför i första hand till SJ:s försäljningskanaler för fjärrresor med tåg. Utredningens bedömning är att många resenärer nog förmodar att alla Sveriges tågavgångar finns i SJ:s kanaler. År 2019 såldes över 25 miljoner biljetter genom SJ:s online-kanaler och biljettautomater, vilket kan jämföras med de knappt 10 000 som såldes av ResRobot. Vi har i avsnitt 5.3 visat att föreställningen om att alla tågavgångar finns i SJ:s försäljningskanaler inte är helt korrekt. SJ har valt att inte ta med alla tågoperatörer i sina försäljningskanaler. Både ResRobot och SJ anropar samma bokningssystem, men SJ väljer att exkludera operatörer genom filtrering.

Konkurrensverkets utredning av klagomål gällande tillträde till SJ:s online-kanaler

Konkurrensverket (KKV) tog under 2018 emot klagomål från två kommersiella persontågoperatörer, MTR Express (Sweden) AB (MTR) och Saga Rail AB (Saga Rail). Företagen klagade på att SJ vägrat att sälja deras biljetter genom sina online-kanaler. MTR bedriver persontågtrafik på sträckan Stockholm–Göteborg, och Saga Rail har tidigare bedrivit persontågtrafik på sträckan Stockholm–Linköping.

Både MTR och Saga Rail uppgav att det innebär en mycket stor konkurrensnackdel att inte kunna sälja sina biljetter via SJ:s online-kanaler. Saga Rail uppgav att SJ:s vägran orsakade att de tvingades ställa in sin trafik redan efter några månaders verksamhet, medan MTR uppgav att bolaget gått med förlust sedan etableringen 2015 på grund av SJ:s vägran.

KKV avslog under 2018 företagens begäran om ett så kallat interimistiskt åläggande enligt konkurrenslagens (2008:579) bestämmelser i avvaktan på att verket slutligt skulle avgöra frågan. Myndigheten har därefter i juni 2019 efter en omfattande utredning meddelat att den inte kommer att utreda saken ytterligare.¹⁴

KKV ansåg inte att ett ingripande med stöd av konkurrenslagen skulle vara den mest effektiva åtgärden. Verkets slutsats var att de identifierade konkurrensproblemen berör hela den svenska kommersiella persontågsmarknaden och inte enbart de sträckor som berörs av MTR:s och Saga Rails klagomål.

KKV ansåg att SJ:s försäljningskanaler inte är konkurrensneutrala. SJ:s hemsida är utformad för att främst marknadsföra SJ:s produkter, bland annat genom filtrering, lojalitetsprogram och övriga erbjudanden. Det innebär att övriga kommersiella tågoperatörer inte exponeras och marknadsförs på samma sätt. Om samtliga kommersiella tågoperatörers biljetter huvudsakligen skulle säljas via SJ:s online-kanaler, fanns det enligt KKV en påtaglig risk att nuvarande marknadsstruktur skulle cementeras. SJ skulle också ha möjlighet att i stor utsträckning kunna påverka sina konkurrenters villkor. Dessutom riskerar försäljning av övriga tågoperatörers biljetter via SJ:s online-kanaler att hämma innovation och utveckling

¹⁴ Konkurrensverket, *Påstått konkurrensproblem – tillträde till sj.se m. m.*, Beslut 2019-06-04 Dnr 230/2018, 380/2018.

av företagens hemsidor. Det blir då mindre viktigt att utveckla och förbättra de egna försäljningskanalerna.

Även om MTR och Saga Rail skulle få tillträde till SJ:s onlinekanaler genom ett åläggande enligt konkurrenslagen eller talan i domstol, skulle det alltså riskera att inte undanröja SJ:s konkurrensfördelar. Det skulle inte vara tillräckligt för att uppnå en väl fungerande konkurrens på marknaden för kommersiell persontågstrafik. KKV ansåg därför inte att ett ingripande skulle lösa problem i form av hinder för inträde och expansion på marknaden för kommersiell persontågstrafik. Påvisade konkurrensproblem skulle kunna åtgärdas mer effektivt till exempel genom reglering av hur tågbiljetter ska säljas.

KKV har i samband med att myndigheten slutförde sin utredning beskrivit observerade problem i en skrivelse till regeringen och föreslagit att en utredning i syfte att rätta till problemen genomförs.¹⁵ Inför en interpellationsdebatt i riksdagen i juni 2019 med anledning av KKV:s skrivelse fick infrastrukturministern en fråga om hur regeringen ställde sig till att initiera en översyn i enlighet med KKV:s rekommendation.¹⁶ Ministerns svar blev att tillgången till en effektiv och väl fungerande kollektivtrafik är av mycket hög prioritet för regeringen. Den kommersiella tågtrafiken är en del av kollektivtrafiken, men regeringen anser inte att den kommersiella tågtrafiken ska hanteras annorlunda än övrig kollektivtrafik. Ministern sade vidare att det är prioriterat att möjliggöra integration av biljettförsäljning för all kollektivtrafik i ett oberoende nationellt biljettsystem och hänvisade till att frågan bereddes i regeringskansliet.

Våra slutsatser av Konkurrensverkets utredning

Enligt våra direktiv ska vi bland annat analysera och föreslå lösningar som underlättar spridande av information om och försäljning av biljetter för resor som utförs i andra regioner eller i andra bolag än vad som normalt är tillgängliga i resenärens hemlän. Många resenärer har mindre kännedom om möjligheterna att resa kollektivt i andra regioner eller över länsgränserna och dessa informationskanaler är

¹⁵ Konkurrensverket, *Konkurrensförhållandena avseende försäljning av biljetter för kommersiell persontågstrafik*, Skrivelse till Infrastrukturdepartementet 2019-06-04 Dnr 230/2018, 380/2018.

¹⁶ *SJ:s biljettförsäljningskanaler*, Interpellation 2018/19:286 till infrastrukturminister Tomas Eneroth, 2019-06-10.

inte heller lika väl utvecklade. En viktig utgångspunkt när vi föreslår lösningar är enligt direktiven att ett nationellt biljettsystem ska vara operatörsneutralt och göra det möjligt för samtliga aktörer att delta på lika villkor.

Vi anser att Konkurrensverkets utredning med anledning av klagomålen gällande tillträde till SJ:s online-kanaler visar på vikten av att en digital kanal för reseplanering och biljettförsäljning är konkurrensneutral. En marknadsdominerande försäljningskanal för biljettprodukter ska inte i förlängningen kunna bidra till inträdeshinder på marknaden för kollektivtrafik. Det bör därför finnas en nationell försäljningskanal där alla kollektivtrafikföretag kan delta i ett nationellt biljettsystem på lika villkor.

Den försäljningskanal som finns i dag tillhandahålls av kollektivtrafikföretagens branschföretag Samtrafiken. Utredningen anser att staten bör vara huvudman för en konkurrensneutral försäljningskanal. Exemplet med ResRobot visar att kommersiella kollektivtrafikföretag kan ha intressekonflikter när det gäller en nationell försäljningskanal. Vi anser att en förutsättning för att skapa en statlig försäljningskanal bör vara att den bedöms ha kommersiell potential för att vara ekonomiskt självbärande.

8.4.3 Utredningens bedömningar och förslag

En konkurrensneutral försäljningskanal med reseplaneringsfunktion

Många resenärer har mindre kännedom om möjligheterna att resa kollektivt i andra regioner än sin egen och de informationskanalerna är inte heller lika väl utvecklade. Utredningen ska enligt direktiven därför föreslå lösningar som underlättar spridning av information om och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken som även utförs i andra regioner eller i andra kollektivtrafikföretag. Vi har i avsnitt 8.1 föreslagit att samtliga RKM ska vara skyldiga att ansluta sig till det nationella biljettsystemet och att samverka för att göra den regionala kollektivtrafiken väl fungerande mellan regioner och på nationell nivå. Det innebär bland annat att RKM:s hela utbud av regional kollektivtrafik kommer att vara tillgängligt för tredjepartsförsäljning genom den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata.

För att erbjuda resenärer tillgång till en konkurrensneutral försäljningskanal, där all kollektivtrafik inklusive det kommersiella utbudet går att köpa, föreslår utredningen att alla kollektivtrafikföretag med verksamhet i Sverige ska vara skyldiga att göra sitt utbud av biljettprodukter tillgängligt för försäljning genom en nationell försäljningskanal. Ett kollektivtrafikföretag ska från sin egen försäljningskanal på ett tydligt sätt också hänvisa till den nationella försäljningskanalen.

Vi har i det föregående betonat vikten av att den nationella försäljningskanalen förhåller sig neutral till enskilda intressen, oavsett om dessa avser samhällsägda eller privatägda kollektivtrafikföretag. Alla trafikföretag ska kunna delta i ett nationellt biljettsystem på lika villkor. Däremot bör staten genom transparenta villkor kunna ställa krav på de aktörer som ska ansluta sig till en sådan kanal. Redan idag finns så gott som alla kollektivtrafikföretag med ett urval av produkter i ResRobot för reseplanering och försäljning. För kollektivtrafikföretag bör det på motsvarande sätt gå att lämna hela sitt utbud till försäljning genom den föreslagna försäljningskanalen.

För att ett kundgränssnitt för försäljningskanalen ska bli funktionellt måste det kunna erbjuda resenären att fritt välja färdmedel och kollektivtrafikföretag. Resenären måste för sin reseplanering kunna få utbudet sorterat efter priser, avgångs- och ankomsttider, restider och byten. Mot bakgrund av våra direktiv om att framtida expansioner och tillägg i kundgränssnittet ska vara möjliga, bör det också finnas utrymme för att boka internationella köp av biljetter.

För att skapa kännedom om den nationella försäljningskanalen föreslår utredningen att kollektivtrafikföretag på ett tydligt sätt från sina försäljningskanaler ska hänvisa till den nationella försäljningskanalen.

Statens ansvar att tillhandahålla en konkurrensneutral försäljningskanal med god tillgänglighet

Till de villkor som ska kunna ställas på en konkurrensneutral försäljningskanal är enligt vår uppfattning att den ska vara anpassad till resenärer med särskilda behov. En statlig försäljningskanal kan också motiveras genom att där erbjuda särskilt god tillgänglighet. Anslutna kollektivtrafikföretag bör därför även kunna lämna upplysningar om i vilken utsträckning transportmedlen är särskilt anpassade.

En utgångspunkt när det gäller kraven på kundgränssnittet ska vara EU:s webbtillgänglighetsdirektiv (EU nr 2016/2102) och den svenska lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service som vi har redovisat i avsnitt 8.4.1 och som är under införande. Resenärer med funktionsnedsättningar, som nedsatt syn eller hörsel eller med bristande kognitiv förmåga ska kunna använda försäljningskanalen. Försäljningskanalen ska också vara ett föredöme i det avseende att den möjliggör reseplanering och biljettköp på flera relevanta språk. Resenärer med behov av ledsagning eller riksfärdtjänst ska också kunna beställa det med hjälp av försäljningskanalen.

Utredningen anser att den nationella försäljningskanalen bör följa den så kallade principen för universell utformning. Det handlar om att se till mångfalden av tillgänglighetsbehov och hinder. Trafikanalys gjorde en befolkningsenkät för att klargöra tillgänglighets hinder i kollektivtrafiken för olika grupper av personer med funktionsnedsättningar och Sveriges befolkning i sin helhet.¹⁷ Den visade på en samsyn om tillgänglighetsproblem.

Det mest utbredda hindret är begränsade möjligheter till flexibel och spontan service och information, inklusive förmågan att hantera trafikavvikelser och störningar. Detta gäller alla resenärsgupper, även personer med medicinska, fysiska, psykiska och kognitiva nedsättningar. Alla resenärsgupper uppfattar hinder på ett likartat sätt, även om hindren är extra påfrestande för personer med funktionsnedsättning. Enkäten visade också att tillgänglighets hinder påverkar allas benägenhet att resa kollektivt, oavsett om vi har en funktionsnedsättning eller inte. Det här sättet att se på tillgänglighet, som inkluderar såväl allmänna som särskilda kvalitetsbehov, har potential att påverka resenärernas benägenhet att resa kollektivt, om hindren rivs. Därför föreslår vi att en statlig försäljningskanal bör ha principen om universell utformning som utgångspunkt.

¹⁷ Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport 2019:3.

Huvudmannskapet för en konkurrensneutral försäljningskanal med reseplaneringsfunktion

Vi har i det föregående föreslagit att staten ska tillhandahålla en konkurrensneutral kanal för reseplanering och försäljning av all kollektivtrafik i hela Sverige. Vi kan emellertid se alternativa lösningar för huvudmannskapet för en sådan försäljningskanal. Utredningen bedömer att det finns flera problem eller utmaningar med alternativen och vi avstår därför från att förorda något av dem. Vi bedömer att ansvaret för att tillhandahålla en konkurrensneutral försäljningskanal och de konsekvenser detta kan medföra bör utredas vidare. Vi tar i det följande upp några aspekter som kan påverka valet av lösning för huvudmannskapet.

Om regeringen väljer att utreda frågan, föreslår vi att en utgångspunkt ska vara att ett nationellt försäljningsgränssnitt ska kunna visa alla anslutna kollektivtrafikföretag genom icke-diskriminerande villkor. Försäljningsgränssnittet ska ha en säljande part bakom sig, som är den juridiska motpart som resenärerna möter när de köper biljetter därifrån. Försäljningskanalen blir således en resebyråverksamhet som agerar på en öppen och konkurrensutsatt resebyråmarknad.

Konkurrensfrågan

Staten kan tillhandahålla en konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik för att lösa problematiken med att SJ:s onlinekanaler i dag inte är en neutral kanal som säljer hela utbudet. Genom att tillhandahålla en egen kanal kan staten lösa en konkurrensfråga – den mellan tågoperatörer – men samtidigt sannolikt skapa en annan – den mellan resebyråer. Det är i dag fritt för alla resebyråer att sälja alla produkter för alla kommersiella kollektivtrafikföretag i Sverige. En resebyrå måste teckna försäljningsavtal med vart och ett av företagen för att kunna sälja deras utbud samt med Samtrafiken genom Silverrail Technologies för att komma åt Resplus-utbudet. Därmed kan en resebyrå sälja så gott som all kollektivtrafik på väg och järnväg.

Det finns också flera sådana resebyråer på den svenska marknaden. De flesta är fokuserade på affärsresor, där flyg och hotell är den dominerande affären. Trenden är dock att även affärsresebyråer

har blivit mer intresserade av försäljning av resor med järnväg, eftersom många kunder i större utsträckning väljer resor med mindre klimatpåverkan.

Frågan är därför om det uppstår ett nytt konkurrensproblem om staten investerar i en försäljningskanal med all kollektivtrafik i Sverige. Denna försäljningskanal måste sannolikt marknadsföras kraftfullt och driften troligen subventioneras för att kunna bli relevant på marknaden. Om kanalen skulle bli relevant på marknaden, skulle den kunna överbygga de problem som Konkurrensverket påtalat i sin utredning om SJ:s onlinetjänster när det gäller bristen på konkurrensneutralitet.

Utredningen har betonat behovet av att fokusera på att tjänsten ska vara anpassad för personer med funktionsnedsättning på ett sätt som kommersiella operatörer sannolikt inte kommer att göra och att det därför är berättigat för staten att leverera tjänsten. Tjänsten ska också vara en plattform för köp av internationella biljetter, vilket regeringen har efterfrågat i våra direktiv.

Varumärkesfrågan

En avgörande fråga handlar om förutsättningarna för att bygga upp ett nytt varumärke. Att bygga varumärkeskänedom är kostsamt. För att lyckas behövs någon form av efterfrågan på marknaden. Efterfrågan kan antingen skapas med hjälp av marknadsföring eller genom att produkten som erbjuds finns i en ny nisch som skapar en ny efterfrågan bland konsumenter.

Under mer än 100 år har SJ varit synonymt med Statens Järnvägar för svenska folket, dvs. tåg i Sverige. Vid uppdelningen av det gamla affärsverket år 2000 var det viktigt att resenärerna inte skulle märka någon större skillnad. Av de sju bolag som staten bildade var SJ, dvs. SJ AB, det varumärke som bibehölls mot konsument. De andra verksamheterna fick nya namn. Bland resenärerna finns fortfarande en betydande varumärkeskänedom om att tåg är lika med SJ.

Om staten vill skapa ett nytt varumärke, måste tjänsten vara relevant för resenärerna. Den kan bli särskilt relevant för personer med funktionsnedsättning och även för bokning av utlandsresor. Bokningsbehoven för dessa biljettkategorier är dock volymmässigt ganska små i jämförelse med reseförsäljningen totalt sett. För att

göra den relevant för köp av SJ:s resor i konkurrens med andra tågoperatörers resor, krävs det att resorna kan säljas billigare än på SJ-online, vilket inte låter sig göras utan kraftiga subventioner.

Om staten kommer fram till att det är värt att investera för att göra ett nytt varumärke känt hos framtida resenärer, krävs omfattande information. För att ta ett exempel på annan samhällsinformation spenderar Pensionsmyndigheten cirka 12 miljoner kronor varje år på en rikstäckande kampanj under 5 veckor (vecka 8–12) i samband med att det orange kuvertet skickas ut. Kampanjen syftar till att förmedla Pensionsmyndighetens centrala budskap kring vad som påverkar pensionen samt att få fler att logga in på pensionsmyndigheten.se och göra en prognos för hela sin pension. Denna större kampanj kompletteras med flera mindre kommunikationsaktiviteter under året. Informationen är heller inte i konkurrens med någon annans information på samma område. Vår bedömning är att kostnaden för att göra ett nytt varumärke känt kommer att uppgå till cirka 150 miljoner kronor per år, för att få genomslag för en tjänst som levererar nästan samma sak som en tjänst som många medborgare redan använder. För att skapa kännedom om den nationella försäljningskanalen föreslår vi att kollektivtrafikföretag på ett tydligt sätt från sina försäljningskanaler ska hänvisa till den nationella försäljningskanalen.

Mervärdesskattefrågan

Det är för närvarande 6 procent mervärdesskatt på persontransporttjänster och 25 procent mervärdesskatt på förmedlingstjänster. Majoriteten av de tågbiljetter som säljs genom online-tjänster köps av privatpersoner som inte kan dra av mervärdesskatten, vilket gör att den blir en direkt kostnad för resenären.

Storleken på uttaget av mervärdesskatt vid persontransporter har prövats mot Skatteverkets bestämmelser. Myndighetens tolkning av bestämmelserna är att om den huvudsakliga produkten avser en persontransport och den säljs i egen regi så är det 6 procent mervärdesskatt på hela transaktionen. Det innebär att om SJ-online säljer en SJ-resa är det 6 procent mervärdesskatt på bokningsavgiften. Om SJ-online däremot säljer en resa med Snälltåget, är uttaget av mervärdesskatt 25 procent på bokningsavgiften.

Vår bedömning är att skillnaden i uttag av mervärdesskatt gör det mycket svårt för en konkurrensneutral försäljningskanal att etablera sig utan subventioner.

Datafrågan

Tillgången till en väletablerad och marknadsdominerande digital försäljningskanal handlar också om tillgången till stora datamängder. I och med att SJ:s online-kanaler säljer merparten av alla fjärresor, får företaget även tillgång till stora datamängder om annat kundbeteende hos andra aktörer. Stora datamängder är med artificiell intelligens (AI) nyckeln till att kunna skapa morgondagens kundrelationer. Många resenärer tror sannolikt att det utbud som presenteras som mest relevant är tillräckligt för det egna behovet. Det är däremot inte säkert att det är mest relevanta ur resenärens perspektiv.

Det här är en aktuell fråga inom många områden, ofta relaterad till att en dominerande aktör på marknaden får ett informationsövertag. Situationen inom järnvägstrafiken i Sverige blir än mer framträdande, eftersom SJ ensamt får tillgång till samlad information om både sin egen och andras försäljning.

Framtidens AI kommer att bidra till beslut om medborgarna på olika plan. Vi menar att de datamängder som genereras av och behövs för biljettjänster för kollektivtrafiken i möjligaste mån ska vara öppna data. De skapar bättre upplevelser och tjänster för resenärerna och kan utgöra en tillgång i den nödvändiga klimatomställningen.

Staten har olika roller på marknaden för kollektivtrafik

Vi har i avsnitt 8.1 övervägt frågan om ansvaret för att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Utredningen anser att staten bör vara huvudman för en konkurrensneutral försäljningskanal, eftersom erfarenheterna från ResRobot visar att kollektivtrafikföretagens intresse av att ta det ansvaret är begränsat. Samtidigt inser vi att en sådan lösning kan leda till komplikationer när det gäller statens olika roller på kollektivtrafikmarknaden.

Om staten tillhandahåller en försäljningstjänst för kollektivtrafikbiljetter, gör den det på en konkurrensutsatt marknad. Vi bedömer att förståelsen för denna kanal skulle bli större, om kanalen åtar sig ett samhällsansvar genom att ha en ovanligt hög profil när det gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I takt med att allt fler trafikföretags försäljningsplattformar drar ner på tillgängligheten i form av kundtjänst och andra funktioner, ökar behovet av ett samhällsansvar inom detta område. En central försäljningskanal ska också enligt vår uppfattning kunna erbjuda bokning av ledsagning och riksfärdtjänst.

Det finns emellertid nackdelar framför allt av ekonomisk art med att bygga upp en tjänst utifrån rådande marknadsförutsättningar. Vi har i våra överväganden särskilt pekat på att kostnaderna för att bygga upp ett nytt varumärke kan bli betydande innan verksamheten är etablerad och välkänd. Om SJ, som är en marknadsdominerande aktör, fortsätter sin online-försäljning som i dag, blir det kostsamt för staten att också tillhandahålla en försäljningskanal för reseplanering och försäljning av kollektivtrafikens biljetter.

Utredningen bedömer att en ny nationell försäljningskanal kommer att möta betydande utmaningar både när det gäller att skapa ett känt varumärke och att sälja produkter som av mervärdes-beskattningsskäl är något dyrare än hos kollektivtrafikföretagen. Om det på sikt ska finnas en kommersiell potential för försäljningskanalen, bör något av dessa hinder undanröjas.

SJ:s onlinetjänster kan bolagiseras

En alternativ lösning för staten kan vara att SJ AB knoppar av sin försäljningsverksamhet som ett fristående bolag ägt av staten med bibehållet varumärke SJ.

Med en sådan lösning blir omställningskostnaden begränsad och staten kan sannolikt räkna med ett betydande överskott i verksamheten redan från början. Möjligheterna för utveckling av försäljningskanalen ökar utan alltför stora och kostsamma investeringar för staten. Efterfrågan på funktioner som att tillmötesgå resenärer med funktionsnedsättning, försäljning av internationella resor, kundtjänst med flera blir lättare att tillgodose.

Det skulle också rättfärdiga den insamling av stora datamängder gällande resenärernas köpvanor och beteende som i dag enbart kommer den dominerande aktören till del. Det bör övervägas att kunna lämna dessa datamängder anonymiserat som öppna data.

Alternativet ger också lika och konkurrensneutrala villkor för alla kollektivtrafikföretag vid resenärernas bokning och köp av biljetter. Konkurrensverket har under hand meddelat att detta alternativ är det som bäst skulle lösa de identifierade konkurrensproblemen.

Väljer regeringen att gå vidare med detta alternativ bör konsekvenserna utredas liksom hur en uppdelning skulle gå till och vilka uppdrag som respektive bolag skulle få definierat genom bolagsordning och ägardirektiv.

Staten kan ge ägardirektiv om att försäljning av SJ:s Online-tjänster ska ske på ett konkurrensneutralt sätt

Staten är ensam ägare till SJ AB och kan därför agera dels genom ägardirektiv, dels när det gäller att tillsätta styrelse. Om ägaren ger ett direktiv i form av ett krav på ett konkurrensneutralt agerande när det gäller SJ:s online-tjänster så kan alla tågvarumärken presenteras på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt, vilket skulle ge ett snabbt och kostnadseffektivt resultat. Lösningen är däremot inte helt problemfri då det är svårt att bortse från att SJ fortfarande skulle kunna gynna egen produktion i sökalgoritmerna. Konkurrensverket fann i sin utredning att detta inte var en lösning på grundproblemet.

Konsumentverket och Transportstyrelsen bör utöva tillsyn

Konsumentverket och Transportstyrelsen har i dag ett gemensamt tillsynsansvar för EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar. Ansvaret är fördelat myndigheterna emellan på olika artiklar i dessa förordningar enligt regeringens förordning (2014:1463) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar. Förenklat uttryckt gäller Transportstyrelsens ansvar främst bestämmelser om utbildning, instruktioner, personlig säkerhet, försäkringar och system för information och biljettbokning. Transportstyrelsen har också ett tillsynsansvar gällande bestämmelser

om fysisk tillgänglighet till transportmedlen för personer med funktionsnedsättning.

Konsumentverkets ansvar avser i första hand bestämmelser om aktörernas skyldigheter beträffande villkoren för transporter, reseinformation, tillgång till biljetter och bokningsmöjligheter, frågor om ersättning, ombokning och rätten till assistans vid störningar av resan samt rätten till transport, information och assistans för personer med funktionsnedsättning.

De aktörer vars skyldigheter omfattas av myndigheternas tillsyn är bland andra järnvägsföretag, biljettutfärdare, transportörer, resebyråer, stationsförvaltare och terminaloperatörer.

Utredningen anser att samma principiella fördelning av tillsynsansvaret över berörda aktörers uppdrag kunde gälla mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket, även när det gäller en nationell försäljningskanal för reseplanering och försäljning av kollektivtrafikens biljetter.

8.5 Övriga bedömningar

8.5.1 Myndighetsansvar för digital infrastruktur inom mobilitet

Bedömning: Behovet av en statlig organisation med ansvar för digital infrastruktur inom mobilitet bör utredas.

Utredningen bedömer att det nationella biljettsystemet i huvudsak handlar om en digital infrastruktur. Utredningen ser att det i dag inte finns någon given ansvarig organisation för den digitala infrastrukturen bland befintliga myndigheter. Närmast till hands är Trafikverket, men myndigheten har i dag inte relevant kompetens för uppdraget. Ett annat alternativ är den nya myndigheten för digital förvaltning (DIGG). DIGG:s uppdrag är att samordna och stödja den förvaltningsgemensamma digitaliseringen i syfte att göra den offentliga förvaltningen mer effektiv och ändamålsenlig. Eftersom ett nationellt biljettsystem ska vara öppet även för andra kollektivtrafikföretag skulle ett ansvar för biljettsystemet gå utöver DIGG:s nuvarande uppdrag.

Utredningen bedömer att det finns behov av ett tydligare myndighetsansvar för frågor som rör digitalisering och mobilitet. Transportsystemet kommer inom kort att bli beroende av de datamängder som systemet själv genererar, samtidigt som tjänsteutvecklingstakten ständigt ökar. Inom området för mobilitet som en tjänst kommer den föreslagna infrastrukturen för det nationella biljettsystemet med kontobaserade tjänster enligt en internationellt gångbar identifikatorstandard (EMV) att göra individualiserade tjänstererbjudanden framtagna med artificiell intelligens möjliga. Det gör att frågor om öppen tillgång till data, digital säkerhet och nationell hantering behöver utredas. Allmänheten och kommersiella intressen behöver tydliga regler att förhålla sig till och kunskap om hur data kan och får hanteras.

Vi har i vår utredning sett ett behov av en förvaltande myndighet av digital infrastruktur med datadriven innovation och utveckling som kärnkompetens. När vi lyfter blicken och ser in i framtiden kommer *Internet of Things* (IoT) inom transportsektorn att innebära behov av en nationell samordning av ett antal olika molnbaserade lösningar. Därför bör regeringen utreda möjligheten att införa ett tydligt myndighetsansvar för digital infrastruktur inom mobilitet. Förutom den digitala infrastrukturen för ett nationellt biljettsystem skulle detta myndighetsansvar även innefatta andra funktioner som i dag utvecklas med stöd av statliga medel, men saknar långsiktigt huvudmannaskap.

Inom Drive Sweden har till exempel staten tillsammans med industriföretag investerat många miljoner kronor de senaste åren för att skapa både ett *Innovation Cloud* och ett *Control Tower*, som kommer att vara nyckelfaktorer i framtidens transportsystem men som i dag saknar förvaltande myndighet.¹⁸ Drive Sweden har initierat en förstudie, där organisationen konstaterar följande.

Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter 2025.¹⁹ För att nå det övergripande målet sätts fem delmål upp om digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning och digital infrastruktur. En väl utbyggd och interoperabel digital infrastruktur är själva grunden för all digital utveckling inklusive tjäns-

¹⁸ Drive Sweden är en tvärfunktionell samarbetsplattform som driver utvecklingen mot hållbara mobilitetslösningar för människor och gods. Tillsammans utvecklar och demonstrerar organisationen effektiva, uppkopplade och automatiserade transportsystem som är hållbara, säkra och tillgängliga för alla (www.drivesweden.net/).

¹⁹ www.regeringen.se/regeringens-politik/digitaliseringspolitik/,

ter och service. Sedan flera år tillbaka pågår i Sverige ett flertal projekt inom digital infrastruktur. Vad som dock saknas inom befintliga projekt är en mer långsiktig och strategisk samordning.²⁰

Förstudien kommer att fokusera på några punkter i Trafikverkets färdplan för ett uppkopplat och automatiserat vägtransportsystem, det vill säga automatiserad buss mellan noder på landsväg, automatiserade godstransporter mellan noder, automatiserade fordon på statligt vägnät i dedikerat körfält och åtgärder för ökad hastighets-efterlevnad inom vägtrafik. Förstudiens fokus visar på bredden av digital utveckling inom trafikområdet.

Utredningen anser att en bred kraftsamling på området digital infrastruktur inom mobilitet krävs för att Sverige ska vara ett föregångsland.

8.5.2 Några rekommendationer till landets regionala kollektivtrafikmyndigheter

Vi har under vårt arbete diskuterat flera andra frågor som inte rymms inom våra direktiv, men som har aktualiserats under utredningsarbetet och sannolikt skulle ha betydelse för möjligheterna att förenkla biljetthanteringen för resenärerna. De är frågor som bättre lämpar sig för att lösas i dialog och samförstånd mellan landets RKM än genom lagstiftning och andra bestämmelser för att reglera verksamheten. Vi går här igenom några rekommendationer till RKM att genomföra i samverkan.

En gemensam produkt bestående av ett abonnemang för all kollektivtrafik i Sverige

Som vi har visat i avsnitt 5.3 tillhandahåller branschen en produkt för all offentlig kollektivtrafik i Sverige som kallas Resplus årskorts-tillägg. Denna produkt kan enkelt konverteras till en gemensam produkt, här kallad *Sverigekortet*, genom att frikoppla den ifrån SJ:s årskort. Detta kan bli ett helhetsabonnemang för all kollektivtrafik i Sverige, förslagsvis med månatlig betalning. Resenären behöver då aldrig bekymra sig om lokala affärs- eller taxeregler och alltid veta

²⁰ Projektansökan inom Drive Sweden.

att det går att resa. Produkten kan jämföras med ett mobilabonnemang, där samtal utomlands ingår.

Resenären skulle därmed få en enkel produkt som gäller i hela landet. De lokala reglerna för respektive RKM gäller eftersom produkten motsvarar 21 parallella abonnemang. Resenären behöver heller inte ladda ner olika mobilapplikationer från respektive RKM. En annan fördel är att resenären vet på förhand vad den månatliga kostnaden blir. Risken är dock att RKM kollektivet prissätter en sådan produkt för högt så att den blir ointressant. Det enklaste vore att använda samma prissättning som för tjänsten i dag och att den region där abonnenten är skriven får hela intäkten. Produkten kan senare göras digitalt tillgänglig för tredjepartsinnovation, då den kan kombineras med vilka andra aktörer som helst.

Produkten är enkel att kommunicera och något som branschen kan leverera den 1 januari 2022 som våra direktiv stipulerar.

En gemensam strategi för implementering av *tap-and-go*

Det övergripande syftet med utredningen är att underlätta en överflyttning från bilismen till kollektiva färdmedel. Detta är antagligen den största utmaningen men har även stor potential eftersom det kan leda till en beteendeförändring.

Genom att acceptera bilistens vanligaste betalmedel – kreditkortet – direkt i kollektivtrafiksystemet utan att den blivande resenären först tvingas ladda ner en mobilapplikation eller välja biljett, har kollektivtrafikbranschen sänkt tröskeln avsevärt och underlättar därmed en överflyttning.

Utredningen rekommenderar därför att branschen ger ett generellt konsumentlöfte.

Du är alltid välkommen i kollektivtrafiken med ett giltigt kreditkort.

Den största kundnöjdheten skulle sannolikt uppnås om hela Sverige hanterades som ett London med en enhetstaxa och tillgång till *tap-and-go*. Utredningen konstaterar dock att eftersom Sveriges kollektivtrafik är uppdelat i 21 autonoma regionala ansvarsområden, kan Sverige inte hanteras som ett London. Det gäller trots att Sverige när det gäller trafikvolym, antalet resenär och invånare är mindre än ett London.

Utredningen konstaterar att trenden inom kollektivtrafikbranschen är att RKM i många tätorter med enhetstaxa implementerar *tap-and-go*. Under 2020 kommer kollektivtrafiken i över 60 procent av Sveriges största tätorter räknat i invånarantal att fungera med *tap-and-go*. För att resenärerna ska känna trygghet i att resa med sitt kreditkort rekommenderar utredningen att alla städer med tätortstrafik inför *tap-and-go*.

För att hålla kundlöftet mot resenär kan kreditkort vara ett giltigt betalmedel genom en så kallad POS (*Point of Sale*-terminal) i fordonen för den resterande kollektivtrafiken i RKM:s regi.

Harmonisering av affärs- och taxeregler

Utredningen konstaterar att bristen på harmonisering av affärs- och taxeregler är ett problem när det gäller möjligheten att enkelt kommunicera kollektivtrafikens erbjudanden till resenärerna. Eftersom prissättning och subventionsgrad är en regional angelägenhet, bör branschen genom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) eller Svensk Kollektivtrafik göra en kraftsamling med att harmonisera affärs- och taxeregler.

RKM bör dra nytta av infrastrukturen i det nationella biljettsystemet och särskilt samarbeta kring affärs- och taxeregler för trogna kunder. Det nationella biljettsystemet kommer automatiskt att kunna hålla reda på vilka som är betalande stamkunder någonstans i det offentliga kollektivtrafiksystemet och därmed borde det vara lätt att acceptera gemensamma regler för dessa.

I och med IDF-registret vet RKM i regioner där resenären inte är bosatt några saker.

- Det är en resenär från den region där IDF är registrerat.
- Resenären är vuxen alternativt har en viss ålder, om resenären yrkar på åldersrelaterade produkter.
- Resenären är kreditvärdig (eller inte kreditvärdig) hos RKM i den region där denne är bosatt.
- Resenären har ett abonnemang hos RKM i den region där denne är bosatt.

Hos RKM i den region där resenären är bosatt kan denne ha valt alternativa produkter som komplement till sitt abonnemang för resor i andra regioner, till exempel någon av följande produkter.

- En dygnsbiljett som debiteras genom resenärens relation med RKM i den region där denna är bosatt och som gäller inom annan region. Resenären kan då resa obegränsat under en 24 timmars period.
- En generell enkelbiljett till ett förutbestämt pris som gäller i 75 minuter. Resenären kan bli kontaktad av RKM med sms för att kunna göra fler köp i den regionen och få kunskap om de lokala biljett- och taxereglerna.

Produkter för köp över disk utan tillgång till en smart mobiltelefon

Vi gör bedömningen att det fortfarande kommer att finnas resenärer som dels inte har smarta mobiltelefoner, dels vill vara anonyma. Det föreslagna nationella biljettsystemet med IDF gör produkter som tillmötesgår dessa krav möjliga. En återförsäljare, i form av till exempel en kiosk, kan sälja ett plastkort med ett chip, det vill säga ett IDF, där kunden får välja vilka produkter som kopplas till kortet. Kunden kan sedan betala kontant för produkten. Då är kunden helt anonym och kan ändå resa lika lätt som alla andra. Om kunden fortsatt vill vara helt anonym, kan försäljningsstället koppla nya produkter till kortet.

Denna lösning kan i princip alla försäljningsställen ta fram genom att anropa ett API för tredjepartsutvecklare. RKM bör upplysa dagens ombud om denna nationella möjlighet. RKM kan också på egen hand utveckla denna biljettprodukt.

Produkter speciellt utformade för tredjepartsförsäljning

Det är önskvärt att RKM skapar produkter som enbart finns för vidareförsäljning genom tredje part. Förslag som har presenterats för utredningen rör till exempel möjligheter för tredjepartsförsäljare att från RKM köpa tillgång till försäljning av transportkilometrar eller platser på särskilda linjer, inom särskilda zoner eller tider på

dygnet. Utredningen bedömer att det kan finnas nya produktlösningar inom detta område, som kan skapa vinster för såväl RKM som tredjepartsförsäljare.

9 Förslagets genomförande, finansiering och konsekvenser

Utredningen har i kapitel 8 lämnat förslag om ett biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Direktiven anger att vi ska utreda vad som krävs för att införa ett sådant biljettsystem och lämna förslag om hur ett system kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Utgångspunkten för driften ska vara att den finansieras av de aktörer som erbjuder biljetter via det nationella systemet. Finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutral och icke-diskriminerande och göra det möjligt för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet.

I enlighet med 14–15 a §§ kommittéförordningen (1998:1474) ska vi beräkna och redovisa konsekvenser i olika avseenden av utredningens förslag. Utredningen ska i dialog med berörda aktörer analysera och bedöma förslagets konsekvenser för resenärer, för regionala och kommunala kollektivtrafikmyndigheter och för kommersiella bolag. Vi ska dessutom redovisa statsfinansiella konsekvenser.

Utredningen ska säkerställa att författningsförslagen inte står i strid med EU:s kollektivtrafikförordning, konkurrenslagstiftning, upphandlingsregelverket och EU:s lagstiftning om passagerares rättigheter.

14 kap. 3 § regeringsformen anger att en inskränkning av det kommunala självstyret inte bör gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen. Det innebär att en proportionalitetsprövning ska ske under lagstiftningsprocessen. Om något av förslagen i betänkandet påverkar det kommunala självstyret, ska vi därför också redovisa de särskilda avvägningar som har lett fram till förslagen.

Utredningen ska redogöra för eventuella effekter på sysselsättning, jämställdhet och miljö som författningsförslagen kan ha. Om förslagen inte bedöms ha betydelse för jämställdheten mellan kvinnor

och män enligt 15 § kommittéförordningen, ska vi motivera detta. Vi ska beakta och redogöra för den marknadspåverkan som författningsförslagen kan få för utförarna. I den delen ska vi samverka med Konkurrensverket, Transportstyrelsen, branschförbund och berörda kommersiella aktörer.

Utredningen ska slutligen också göra en bedömning av hur kvaliteten för resenärer påverkas av förslagen. I dessa delar ska vi samråda med relevanta myndigheter och brukarorganisationer inkluderat Konsumentverket och organisationer för personer med funktionsnedsättning.

Utredningen har i konsekvensanalysen tagit hjälp av externa konsulter med erfarenhet av konsekvensutredningar i statliga utredningar. Nedan följer en genomgång av utredningens tre förslag utifrån perspektiven konsekvenser för kollektivtrafikresande, organisation, finansiering och tidsplan. Sist i kapitlet redovisas förslagets sammantagna påverkan på klimat- och miljö, jämställdhet, brottlighet, resursfördelning, kommunala självstyret, regional utveckling och integration.

9.1 Översiktlig bedömning av konsekvenserna av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik

Vilken klimatnytta ett nationellt biljettsystem bidrar till är svårt att värdera. Det beror på vilken överflyttning från privatbilism till kollektivtrafik som biljettsystemet förmår att skapa. Som vi har nämnt är biljettsystemet en infrastruktur som kollektivtrafikföretag kan använda. I vilken mån den också kommer att användas påverkar nyttan med systemet.

Utredningens utgångspunkt är att föreslå ett biljettsystem som i så stor utsträckning som möjligt ligger i linje med kollektivtrafikföretagens planerade investeringar. Systemet använder en etablerad internationell standard för att underlätta för så många företag som möjligt att bli del av systemet.

Den konsekvensanalys vi har genomfört visar att ett nationellt biljettsystem enskilt och på kort sikt har begränsad betydelse när det gäller att skapa en överflyttning av persontransporter till mer kollektivtrafik. Biljettsystemet behöver sättas in i ett sammanhang med andra åtgärder som görs parallellt och som tillsammans kan bidra till en märkbar överflyttning. Biljettsystemet kan på kort sikt ses som

möjligheten att ta bort ett hinder till att använda kollektivtrafik, snarare än som en åtgärd som driver beteendeförändringar.

På lång sikt kan effekten bli mer betydande. På lång sikt är det de främjande insatserna för utvecklingen av nya mobilitetstjänster som har störst potential att öka kollektivtrafikresandet. Utredningen anser att förslagen har potential att på sikt göra skillnad. Dessa förslag innebär att göra regionala kollektivtrafikmyndigheters (RKM) produkter tillgängliga för tredjepartsförsäljning, att utöka trafikantinformationen, att skapa enhetlighet i öppna dataformat och att erbjuda ett nationellt biljettsystem som är öppet för alla typer av företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter genom nya paketeringslösningar. Sverige kan i det avseendet bli ett föredöme och en inspiration för andra länder.

Kostnadmässigt bedöms investeringen i den digitala infrastrukturen sammantaget omfatta 200 miljoner kronor, där staten föreslås finansiera investeringarna med 100 miljoner kronor. Driften föreslås bli bekostad av deltagande företag genom användaravgifter, på motsvarande sätt som inom Resplus-samarbetet. Att använda biljettsystemet kommer i slutändan att bygga på kommersiella överväganden hos kollektivtrafikföretagen.

Utredningen menar att det finns effektivitetsvinster att hämta genom att delta i ett nationellt biljettsystem, men i vilken omfattning systemet kommer att användas återstår att se.

Eftersom användningen av systemet grundas på kommersiella överväganden, kommer effektivitetshänsyn att vara utgångspunkt för användningen. Det kan i stället bli så att kollektivtrafikföretagen får ekonomisk vinning genom de stordriftsfördelar och möjligheter till effektivisering som ett gemensamt system innebär. Precis som branschen använder det gemensamma Resplus-systemet för försäljning av bokade biljetter, vilket innebär fördelar för både resenärer och kollektivtrafikföretagen, menar utredningen att motsvarande fördelar finns med ett gemensamt system som även omfattar obokade biljetter. Sammantaget förväntar vi oss inte att anslutningen till det nationella biljettsystemet kommer att belasta resenären.

Det är svårt att bedöma konsekvenserna av det tredje förslaget, om en nationell konkurrensneutral försäljningskanal, eftersom dessa beror på val att organisation för huvudmannskapet. Utredningen bedömer att detta förslag har en mer begränsad påverkan på resandet i kollektivtrafiken än de två andra förslagen. På kort sikt har en kon-

kurrensneutral försäljningskanal sannolikt begränsad effekt, eftersom det redan finns en dominerande försäljningskanal som många resenärer känner till, där i stort sett all kollektivtrafik finns tillgänglig. Skillnaden uppstår på de sträckor där konkurrerade kollektivtrafikföretag bedriver verksamhet nu och i framtiden och för dessa företags potential att utveckla sin verksamhet på den svenska tågmarknaden.

På längre sikt riskerar den konkurrensmässiga snedvridningen av försäljningsmöjligheter i Sverige att hindra kollektivtrafikföretag från att vilja etablera sig på den svenska marknaden, vilket kan få en större påverkan på resandet. Det faktum att data avseende resenärers resande nu i stor uträkning enbart tillfaller ett marknadsdominerande kollektivtrafikföretag kan också skapa begränsningar för andra kollektivtrafikföretag. Detta kan i sin tur bidra till att transportsystemet inte används effektivt, vilket en nationell konkurrensneutral försäljningskanal skulle kunna skapa ändring kring.

Även om det är svårt att värdera det nationella biljettsystemets positiva klimatpåverkan är det rimligt att anta att det kommer leda till en ökning av kollektivtrafikresande, inte minst på sikt om systemet förmår bidra till ökad innovation och utveckling av nya mobilitetstjänster. Vikten av klimatmålen tydliggörs genom att Trafikverket 2020 höjt den samhällsekonomiska kostnaden för koldioxidutsläpp från 1,14 kronor/kg till 7 kronor/kg.

9.2 Tidsplan för ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik

I den sakpolitiska överenskommelsen (Januariavtalet) som slutits mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna anges att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas 1 januari 2022. Utredningen har i sina förslag om genomförande haft det datumet som målsättning för när ett nationellt biljettsystem ska finnas på plats. Däremot anser vi att det är väl optimistiskt att tro att systemets alla centrala funktioner ska finnas på plats den 1 januari 2022. I stället föreslår utredningen att de ska finnas på plats någon gång under första halvåret 2022. Från att de centrala funktionerna finns på plats kommer det sedan i praktiken att ske en stegvis anslutning av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Den sista december

2023, ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter vara anslutna. Övriga kollektivtrafikföretag och andra företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter kan ansluta till det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik när de centrala funktionerna finns på plats.

Tidsplanen som utredningen föreslår innebär följande milstolpar.

Förberedelser

- En genomförandekommitté tillsätts så snart som möjligt hösten 2020 för att planera och förbereda införandet av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik.
- Transportstyrelsen får i uppdrag att förbereda sin organisation för ett uppdrag att meddela föreskrifter för och idka tillsyn av det nationella biljettsystemet, inklusive att utveckla föreskrifter för och tillsyn av den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata. Eftersom några av de föreskrifter som ska utfärdas rör tekniska specifikationer, krävs en notifieringsprocess inom EU, vilket kräver ytterligare fyra månader i anspråk. Därför behöver arbetet med föreskrifter påbörjas så snart som möjligt och ske parallellt med beredning av lagförslag.
- Genomförandekommittén får i uppdrag att i samverkan med kollektivtrafikföretagen samt Trafikverket och Transportstyrelsen från hösten 2020 och under den tid som krävs förbereda en organisation för att tillhandahålla det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik. Uppdraget bör bland annat omfatta att ta fram underlag för nödvändiga beslut av berörda myndigheter – som underlag avseende dataskydd – att driva arbetet med att organisera den digitala infrastrukturen och utveckla den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata samt att sköta administrationen av föreslagen statlig kompensation.
- Konsumentverket leder arbetet med att ta fram en branschöverenskommelse med Svensk kollektivtrafik för att säkerställa att relevanta krav ställs på tredjepartsförsäljare av kollektivtrafikens biljetter och gemensamma regler upprättas som säkerställer resenärernas intressen.

Lagstiftning

- Föreslagna författningar antas träda i kraft den 1 juli 2021.
- Föreskrifter om biljettsystemet meddelas efter den 1 juli 2021.
- Möjligheten till ansökan om statlig kompensation öppnas efter lagstiftningens ikraftträdande och är öppen till december 2022.

Införande

- Första halvåret 2022 ska centrala funktioner finnas på plats i biljettsystemets digitala infrastruktur, så att kollektivtrafikföretag kan ansluta till det nationella biljettsystemet.
- Den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata ska ha utvecklats och vara tillgänglig för tredjepartsutvecklare/-försäljare 1 januari 2022.
- Kollektivtrafikföretag ska senast den sista december 2022 ha lämnat information om produkter och priser samt realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell. Möjligheten öppnas den 1 januari 2022.
- RKM:s ska senast den sista december 2023 ha tillgängliggjort sitt biljettutbud genom öppna försäljnings-API till denna åtkomstpunkt. Möjligheten öppnas den 1 januari 2022.
- Senast vid nästa redovisningstidpunkt av trafikförsöksprogram ska RKM redogöra för den nya redovisningspunkten. Regeringen bör avgöra om en särskild redovisning av den punkten är nödvändig dessförinnan.
- Den 31 december 2023 ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter vara fullt ut anslutna till det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik.

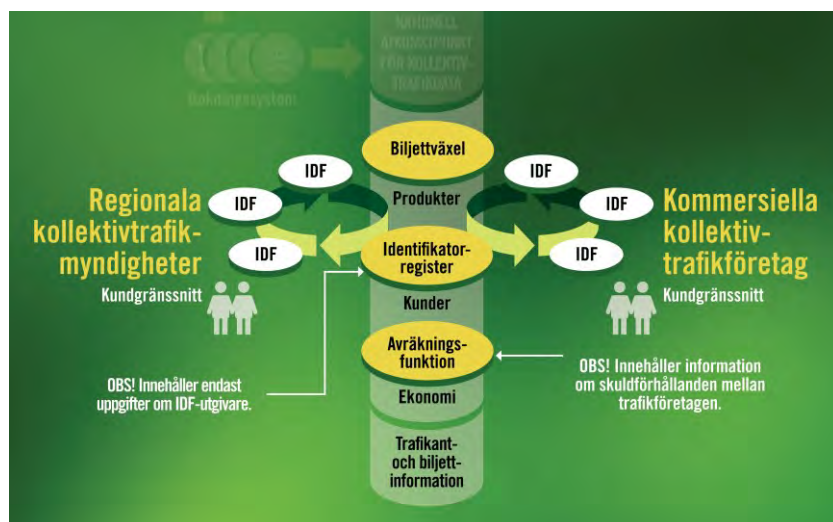
9.3 En digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik

I detta avsnitt beskriver vi konsekvenserna av utredningens förslag om en digital infrastruktur. Det är förslaget som gör det möjligt för resenärer att resa med all regional kollektivtrafik i hela Sverige med

hjälp av ett resekort eller annan chipbaserad biljettbärare från en RKM. Resenären kan också resa med samma biljettbärare på annan kollektivtrafik. En generell förutsättning för detta är att kollektivtrafikföretagen kommer överens om gemensamma erbjudanden genom det nationella biljettsystemet. Förslaget innebär en nationell samordning av följande frågor.

- En standard för biljetter genom den så kallade BoB-standarden,
- En standard för färdbevis inom det nationella biljettsystemet, som föreslås vara identifikatorer enligt EMV-standarden, samt
- En central avräkningsfunktion som underlättar kollektivtrafikföretagens ekonomihantering för biljettsamarbeten.

Figur 9.1 En digital infrastruktur med centrala funktioner



9.3.1 Berörda organisationer och ansvar

Följande organisationer är direkt berörda av förslaget.

- Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)
- Kommersiella kollektivtrafikföretag
- Andra företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter

- Trafikverket
- Transportstyrelsen
- Samtrafiken
- En genomförandekommitté

Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)

Skyldigheter

RKM är skyldiga att ansluta till den digitala infrastrukturen i det nationella biljettsystemet. Att RKM ska ansluta sig till infrastrukturen innebär att de ska

- följa de tekniska föreskrifter som utfärdas angående det nationella biljettsystemet, det vill säga införa IDF-hantering enligt nationella bestämmelser (utredningen förslår EMV kernel 5) och tillgängliggöra sitt utbud genom ett biljettsystem baserat på biljett- och betalstandarden (BoB-standarden), samt
- samverka med övriga RKM för att möjliggöra för resenärer att köpa biljetter genom det nationella biljettsystemet.

Eftersom myndigheterna är personuppgiftsansvariga för de personuppgifter som kan förekomma i deras system, behöver regelverk upprättas och skyddsåtgärder vidtas som står i proportion till och motverkar de risker som föreligger i hanteringen av data. Det handlar till exempel om regler för utlämnande av information, att skapa funktioner för pseudonymisering samt upprätta regler för gallringsrutiner.

Möjligheter

Syftet med det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik är att möjliggöra för resenärer att enkelt köpa kollektivtrafikbiljetter och resa kollektivt oavsett var i landet de bor. Utredningen ser också att det föreslagna biljettsystemet har potential att underlätta samarbeten mellan kollektivtrafikföretag och kollektivtrafikföretags samarbeten med andra samarbetspartners.

RKM:s främsta uppdrag är att tillhandahålla kollektivtrafik för vardagsresande inom regionen och besluta om affärsregler, inte att ansvara för sammanhållande strukturer för biljettsystem i olika biljettsamarbeten. I genomgången av befintliga biljettsamarbeten i kapitel 5 framgår det att dessa sköts på olika sätt och även att det inom samarbeten ofta finns skiftande viseringsrutiner som kräver olika typ av verifiering från resenären. Inte sällan sker den ekonomiska avräkningen mellan trafikföretag genom manuell hantering. Utredningen bedömer att det finns framtida effektivitetsvinster i att konsolidera administrationen av biljettsamarbeten centralt genom att använda infrastrukturen i ett nationellt biljettsystem.

Enligt förslaget ska en central funktion hantera avräkning på motsvarande sätt som i Resplus-samarbetet, vilket borde underlätta RKM:s ekonomihantering vid biljettsamarbeten. Denna möjlighet kan vara till nytta för RKM även vid befintliga interregionala biljettsamarbeten.

Kostnader och effektivitetsvinster

Med förslaget följer kostnader, men utredningen ser också att RKM har effektivitetsvinster att göra genom gemensamma standarder och tillgång till centrala funktioner. RKM:s huvudsakliga kostnader för den digitala infrastrukturen av det nationella biljettsystemet kommer till följd av

- eventuell tidigareläggning av att införa biljettsystem som följer BoB-standarden (gäller de som ännu inte har implementerat standarden),
- mjukvaruuppdatering av biljettläsare/valideringsutrustning för att följa EMV-standarden (gäller de som ännu inte har genomfört uppdateringen),
- drift av infrastrukturen för det nationella biljettsystemet,
- utveckling av nya kontobaserade biljettprodukter.

Sist i detta avsnitt följer en detaljerad redogörelse av kostnaderna. Investeringskostnaderna bedömer vi kommer att uppgå till cirka 100 miljoner kronor. Merkostnaden i utvecklingen av kontobaserade

produkter kommer att vara marginell, eftersom det är en del av respektive RKM:s ordinarie affärsutveckling.

För att göra anslutningen till det nationella biljettsystemet möjlig, föreslår vi att RKM ska kunna ansöka om statlig kompensation för mjukvaruuppdatering av biljettläsare och valideringsutrustning för att följa EMV-standarden. Kompensationen kräver 50 procent motfinansiering, vilken kan ske genom nedlagd arbetstid inom den egna organisationen.

De RKM som ännu inte har infört ett biljettsystem enligt BoB-standarden planerar enligt våra uppgifter att göra det. För att skynda på denna utveckling föreslår utredningen att RKM ska kunna ansöka om statlig kompensation för att tidigarelägga att ett biljettsystem införs i enlighet med BoB-standarden. Ett antal RKM håller också på att införa biljettlösningar med EMV-standarden, andra planerar att göra det, medan några ännu inte har tagit ställning till EMV-standarden. Några RKM har redan påbörjat projekt i syfte att införa MTS7 (BoB-ID) och kommer därför att behöva anpassa mjukvaran i sina läsare till att kunna läsa EMV-standarden.

Utöver investeringar eller anpassningar för att ansluta till det nationella biljettsystemet innebär det nationella systemet nya förutsättningar i några avseenden. Sannolikt medför dessa marginella kostnader och i vissa fall vinster genom stordriftsfördelar beroende på hur de hanteras. Det gäller behovet av:

- administration av identifikatorer och användarkonton,
- anslutning till avräkningssystemet, samt
- inköp av EMV-kort.

I det avslutande avsnittet om kostnader kopplade till förslaget finns resonemang om dessa punkter. Utredningen har däremot inte några beräkningar av dessa kostnader, eftersom de är beroende av hur RKM väljer att agera.

När det gäller finansiering av driften av det nationella biljettsystemet är utredningens förslag att den ska ske på motsvarande sätt som för kollektivtrafikföretagens finansiering av det nationella Resplus-systemet för kollektivtrafik. Resplus-systemet finansieras genom avräkning och system- och hostingavgifter i de fall försäljningen av en biljett har skett genom den nationella samordningen. Driften av det nationella biljettsystemet bör på motsvarande sätt finansieras

genom användaravgifter för de företag som använder systemet. Utgångspunkten är en procentuell avgift som är sjunkande, dvs. ju större volym som säljs genom systemet desto lägre blir den procentuella systemavgiften. Utifrån en kostnadsberäkning framtagen av Samtrafiken och validerad av ett teknikföretag är bedömningen att driften av hela systemet kommer att kosta 10–27 miljoner kronor per år. Denna kostnad kommer att fördelas mellan ingående parter, vilket i vart fall är 21 RKM.

Det är viktigt att kollektivtrafikbranschen får en aktiv del i utformningen av de regelverk som formar systemet. Det kan ske genom att ett råd tillförs en myndighet och genom att det branschgemensamma bolaget Samtrafiken ansvarar för den mer konkreta utformningen av systemet. För att kollektivtrafikföretagen ska välja att använda det nationella biljettsystemet bygger verksamheten på att det innebär kostnadsfördelar, vilket kan åstadkommas genom storskalighet och synergivinster. Utredningen ser att det finns potential för det i det föreslagna biljettsystemet. Utöver att nya samarbeten kan skapas genom det föreslagna systemet så kan också existerande samarbeten utvecklas och effektiviseras.

Kommersiella kollektivtrafikföretag

Skyldigheter

Kollektivtrafikföretag som bedriver kommersiell trafik är inte skyldiga att ansluta till det nationella biljettsystemets digitala infrastruktur, men de har möjlighet att göra det för att underlätta paketering av färdbevis tillsammans med andra kollektivtrafikföretag. Det är svårt att bedöma vilka konsekvenser detta får för de kommersiella företagen. Det beror på i vilken utsträckning dessa företag deltar i systemet och vilken nytta systemet ger. Flera kommersiella kollektivtrafikföretag som utredningen har haft kontakt med är positivt inställda till möjligheten att ingå i systemet. Utländska företag är särskilt positiva, om systemet bygger på en internationell standard – vilket förslaget innebär – eftersom det underlättar tekniska integrationer. Nyttan för resenärerna med det nationella biljettsystemet blir större ju fler företag som ansluter sig till det. Det är därför viktigt med låga barriärer för anslutning.

För att kunna dra nytta av möjligheten att utfärda färdbevis genom identifikatorer enligt det nationella biljettsystemet behöver företagen möta de villkor som sätts upp för systemet som till exempel handlar om ordnad finansiell ställning.

För att sälja RKM:s biljetter behöver kollektivtrafikföretag godkänna det standardavtal som nås via den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafik. Denna möjlighet beskrivs i avsnitt 9.4. Vill företag sälja andra kollektivtrafikföretags biljetter, krävs bilaterala avtal som reglerar denna möjlighet.

Möjligheter

De fördelar som infrastrukturen för det nationella biljettsystemet innebär för kollektivtrafikföretag är följande:

- möjlighet att på ett effektivt sätt få tillgång till andra kollektivtrafikföretags biljettutbud, genom biljettväxeln, för att sälja andra företags biljetter,
- möjlighet att utfärda färdbevis som kan innehålla produkter från flera företag och som möjliggör maskinell validering (förutsatt att rätt mjukvara är installerad läsarna), samt
- tillgång till en central avräkningsfunktion.

Kostnader

Kollektivtrafikföretag som bedriver kommersiell trafik kan men behöver inte använda infrastrukturen i det nationella biljettsystemet. Det betyder att de inte tvingas installera nya system eller uppdatera befintliga. Dessa aktörer får därför inte några tvingande merkostnader av förslaget. De kan däremot välja att ansluta sig till det nationella biljettsystemet och gör det då på kommersiella grunder, vilket betyder att det i så fall bör innebära en nytta för verksamheten.

De åtgärder som kommersiella kollektivtrafikföretag sannolikt behöver vidta är att hantera IDF-baserade färdbevis enligt den EMV-standard som används inom den digitala infrastrukturen hos det nationella biljettsystemet. Utredningen bedömer att de flesta fordonen i till exempel taxibranschen redan är utrustade med teknik som kan utnyttjas för att hantera IDF i det nationella biljettsyste-

met. I så fall kan det innebära om en kostnad per kollektivtrafikföretag motsvarande några hundra tusen kronor.

De företag som väljer att ingå i systemet delar på de driftskostnader som uppstår för de centrala funktionerna i systemet. Utifrån den användning som företaget har av systemet betalar företaget för driften genom en systemavgift vid respektive biljettförsäljning. Utgångspunkten är en procentuell avgift som är sjunkande, dvs. ju större volym som säljs genom systemet desto lägre blir den procentuella systemavgiften. Utifrån en kostnadsberäkning framtagen av Samtrafiken och validerad av ett teknikföretag är bedömningen att driften av hela systemet kommer att kosta 10–27 miljoner kronor per år. Denna kostnad kommer att fördelas mellan ingående parter, vilket i vart fall är 21 RKM.

Den standard för identifikatorer som utredningen förslår är EMV kernel 5. För att kunna dra nytta av systemet behöver företaget vara beredd att använda den standarden i sin viseringsutrustning. Det innebär inga licenskostnader för kollektivtrafikföretaget.

För att tillgängliggöra det egna företagets utbud av biljettprodukter i samarbeten med andra kollektivtrafikföretag krävs att det egna biljettsystemet är tekniskt integrerat mot biljettväxeln.

Andra företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter

Skyldigheter

För att kunna dra nytta av möjligheten att utfärda färdbevis genom identifikatorer enligt det nationella biljettsystemet behöver företagen möta de regler som sätts upp för systemet som till exempel handlar om ordnad finansiell ställning.

Nyttan med denna möjlighet för försäljande företag är beroende av tillgången till kollektivtrafikens biljetter som beskrivs i avsnitt 9.4. För att sälja RKM:s biljetter behöver kollektivtrafikföretaget godkänna det standardavtal som nås via den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafik.

Möjligheter

Andra företag, som inte är kollektivtrafikföretag men som vill sälja kollektivtrafikens biljetter, har möjlighet att ansöka om att bli utfärdare av identifikatorer, det vill säga färdbevis. Genom den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata ska det finnas öppna försäljnings-API för RKM:s biljetter. I de fall de vill sälja kommersiella kollektivtrafikföretags biljetter krävs bilaterala avtal.

Utredningen har haft kontakt med tjänsteleverantörer som erbjuder mobilitet som en tjänst. Dessa är positivt inställda till möjligheten att ingå i systemet. Utländska företag är särskilt positiva till möjligheten, om systemet bygger på en internationell standard – vilket förslaget innebär – eftersom det underlättar tekniska integrationer för dessa företag. Nyttan för resenärerna med det nationella biljettsystemet blir större ju fler företag som ansluter sig. Det är därför viktigt med låga barriärer för anslutning.

Systemet möjliggör även för företag som inte har som främsta affärsidé att sälja kollektivtrafikbiljetter att också utveckla produkter som inkluderar kollektivtrafik. Det kan till exempel vara en kioskkedja, som säljer kollektivtrafikbiljetter från RKM i dag eller ett bioföretag, som erbjuder köp av biobiljetter och där kollektivtrafikresan i anslutning till föreställningen ingår.

Utredningen bedömer att den främsta möjligheten finns i utvecklingen av mobilitetsabonnemang, som inkluderar tillgång till flera transporttjänster genom ett gemensamt köp.

De fördelar som infrastrukturen för det nationella biljettsystemet innebär för företag som inte är kollektivtrafikföretag är följande:

- möjlighet att på ett effektivt sätt få tillgång till andra kollektivtrafikföretags biljettutbud, genom biljettväxeln, för att sälja andra företags biljetter,
- möjlighet att utfärda färdbevis som kan hålla produkter från flera företag som möjliggör maskinell validering (förutsatt att rätt mjukvara är installerad i läsarna), samt
- tillgång till en central avräkningsfunktion.

Kostnader

Företag (tredjepartsförsäljare) som inte är kollektivtrafikföretag kan på frivillig väg välja att ansluta sig till det nationella biljettsystemet och gör det då på kommersiella grunder, vilket betyder att det i så fall bör innebära en nytta för verksamheten.

De åtgärder som dessa företag behöver vidta är att hantera IDF baserade på EMV-standard (kernel 5). Utredningen bedömer att det varierar kraftigt hur mycket en sådan hantering kan kosta, eftersom det är helt beroende på vilken infrastruktur företaget utgår ifrån.

De företag som väljer att ingå i systemet delar på de driftkostnader som uppstår för de centrala funktionerna i systemet. Utifrån den användning som företaget har av systemet betalar företaget för driften genom en systemavgift vid respektive biljettförsäljning. Utgångspunkten är en procentuell avgift som är sjunkande, dvs. ju större volym som säljs genom systemet desto lägre blir den procentuella systemavgiften. Utifrån en kostnadsberäkning framtagen av Samtrafiken och validerad av ett teknikföretag bedömning är att driften av hela systemet kommer att kosta 10–27 miljoner kronor per år. Denna kostnad kommer att fördelas mellan ingående parter, vilket i vart fall är 21 RKM.

Trafikverket, eller den myndighet som regeringen bestämmer

Utredningen föreslår att Trafikverket blir ansvarig myndighet för att tillhandahålla den digitala infrastrukturen för det nationella biljettsystemet, eftersom myndigheten redan har visst ansvar inom kollektivtrafikområdet. Skulle det framöver bildas en myndighet som är bättre lämpad än Trafikverket kan ansvaret övergå till den myndigheten.

Genom att en myndighet tillhandahåller det nationella biljettsystemet, säkerställs att systemet införs i linje med statens intentioner. Det är sedan möjligt för myndigheten att med föreskrifter lämna uppgifter till andra organisationer, på motsvarande sätt som sker i dag när Transportstyrelsen genom föreskrifter har lämnat uppgifter till Samtrafiken om det gemensamma systemet för trafikantinformation.

När det gäller det nationella biljettsystemets digitala infrastruktur och dess tre centrala funktioner föreslår utredningen att Trafikverket

genom föreskrifter lämnar uppgiften att tillhandahålla systemet till Samtrafiken. Samtrafiken har anmält intresse till utredningen för att tillhandahålla föreslagna funktioner. Utredningen bedömer att det är den mest kostnadseffektiva lösningen, eftersom delar av den infrastruktur som föreslås redan finns inom Samtrafiken i dag. Eftersom utredningen ska föreslå en så kostnadseffektiv lösning som möjligt, har den förutsättningen varit en utgångspunkt för den konsekvensutredning som har genomförts när det gäller kostnaderna för de centrala funktionerna.

Anledningen till att utredningen inte föreslår att ansvaret för att tillhandahålla systemet ska lämnas direkt till Samtrafiken är att det finns ett värde i att staten kan förbehålla sig rätten att välja ansvarig organisation och reglera villkoren för systemet.

Ansvar och kostnader för att tillhandahålla den digitala infrastrukturen för det nationella biljettsystemet

Det ansvar som åläggs en myndighet för att tillhandahålla infrastrukturen av det nationella biljettsystemet är att säkerställa att följande centrala funktioner upprättas:

- en biljettväxel,
- en central hantering av identifikatorer, samt
- en avräkningsfunktion.

Myndigheten är personuppgiftsansvarig för de personuppgifter som kan förekomma i systemet och behöver därmed skapa regelverk och vidta skyddsåtgärder som står i proportion till och motverkar de risker som föreligger i hanteringen av data i samband med avräkningsfunktionen. Det handlar till exempel om regler för utlämnande av information, att skapa funktioner för pseudonymisering samt upprätta regler för gallringsrutiner. Genomförandekommittén ska ta fram ett underlag till myndigheten gällande detta.

Utredningen har låtit Samtrafiken och ett fristående konsultbolag inom teknikområdet att uppskatta vad de centrala funktionerna skulle kosta att bygga upp. Uppskattningsvis är kostnaderna cirka 100 miljoner kronor. Mot slutet av detta kapitel redovisar vi en ekonomisk

genomgång. Dessa kostnader förutsätter några redan gjorda investeringar av Samtrafiken i till exempel en biljettväxel.

En myndighet behöver ansvara för en statlig kompensation till RKM och ersättning till den organisation som får ansvar för uppbyggnaden av de centrala funktionerna och får kostnader till följd av investeringar eller anpassningar av ett nationellt biljettsystem. Vi föreslår som framgår senare i detta avsnitt att en genomförandekommitté så tidigt som möjligt bör få i uppdrag att förbereda ett ramverk för den statliga kompensationen och att tills vidare ansvara för att administrera ansökningar om kompensation. Detta arbete bör ske i nära samarbete med Trafikverket.

Tabell 9.1 Beräknade kostnader för Trafikverket

Uppgift	Kostnad år 2020	Kostnad år 2021	Kostnad år 2022	Kostnad år 2023–
Formulera krav på:	0,75 mnkr	1,5 mnkr	1,5 mnkr	0,75 mnkr
• Biljettväxel				
• IDF-register				
• Avräkningsfunktion				
Utveckling av:		13–35 mnkr*	13–35 mnkr*	13–35 mnkr*
• Biljettväxel				
• IDF-register				
• Avräkningsfunktion				
Drift av:				10 mnkr**
• Biljettväxel				
• IDF-register				
• Avräkningsfunktion				

Beräkningen bygger på att en person arbetar heltid med detta på myndigheten.

* Investeringen beräknas landa på totalt 40–110 mnkr. Uppgifter och därmed kostnader föreslås läggas på Samtrafiken.

** Driften bedöms kosta 10–27 mnkr/år, men 2023 är den ännu inte fullt utbyggd. Uppgifter och därmed kostnader föreslås läggas på Samtrafiken.

Samtrafiken

Utredningen föreslår att ett uppdrag att svara för de centrala funktionerna överlämnas från Trafikverket till Samtrafiken genom föreskrifter. Med dessa föreskrifter kan Samtrafiken få i uppdrag att utveckla, tillhandahålla och sköta driften av biljettväxeln, IDF registret och avräkningsfunktionen. Många av funktionerna liknar de som Samtrafiken tillhandahåller för bokade kollektivtrafikresor i Sverige.

Det kommer därmed att uppstå synergieffekter för branschen genom att utvidga ett existerande samarbete i stället för att grunda något nytt, vilket utredningen finner kostnadseffektivt. Samtrafikens styrelse har också till utredningen meddelat att bolaget är berett att axla detta ansvar.

Samtrafiken är i dag ett nav för den nationella utvecklingen av biljettsamarbeten, standarder och trafikantinformation inom kollektivtrafiken. Myndigheterna ska kunna lämna ett uppdrag till Samtrafiken så länge de finner det lämpligt.

Skyldigheter

Om Trafikverket med föreskrifter lämnar dessa uppdrag till Samtrafiken innebär det skyldigheter för företaget att leverera funktioner enligt en överenskommen specifikation. Det åligger då också Samtrafiken att tillsammans med sina ägare säkerställa den långsiktiga driftsekonomin för systemet utan statliga driftbidrag.

Möjligheter

Eftersom Samtrafiken i dag tillhandahåller det nationella Resplus-systemet för all bokad kollektivtrafik får bolaget möjligheter att uppnå synergieffekter genom att även tillhandahålla det nationella biljettsystemet. Det gör även en tjänsteutveckling möjlig i form av olika tjänster för kollektivtrafikföretagen, som är kopplade till företaget.

Kostnader

Om Samtrafiken får i uppdrag att tillhandahålla biljettsystemet, kommer kostnader för att upprätta de centrala funktionerna att falla på företaget. Utredningen föreslår därför att Samtrafiken på motsvarande sätt som RKM får ansöka om statlig kompensation för de investeringar och anpassningar som behöver göras i och med att centrala funktioner i biljettsystemets digitala infrastruktur införs. En kompensation om 50 procent av utgifterna för de centrala funktionerna kan utgå. Nerlagd tid inom den egna organisationen kan

ingå i den ekonomiska motprestationen. Enligt den beräkning som finns i slutet av detta avsnitt beräknas kostnaderna för systemet uppgå till cirka 100 miljoner kronor.

De löpande driftskostnaderna föreslås täckas av användaravgifter på motsvarande sätt som för Resplus-systemet.

Den standard för identifikatorer som utredningen föreslår är EMV kernel 5. Den centrala organisation som ansvarar för att ge företag rätt att utfärda identifikatorer, måste vara medlem i organisationen för EMV kernel 5, vilket medför en kostnad på 50 000 kronor per år.

En genomförandekommitté för förberedelse och genomförande

Utredningen har tagit fram förslag som gäller de grundläggande principerna och de övergripande dragen för hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Mer preciserade underlag saknas när det gäller ett ramverk för statlig kompensation, innehåll i föreskrifter, avtal och andra regelverk för den digitala infrastrukturen och för de centrala funktionerna.

Berörda myndigheter saknar i dag kompetens och andra resurser inom området, vilket skapar problem för målsättningen att införa systemet under första halvåret 2022. Om tidsplanen ska kunna hållas, föreslår vi att en genomförandekommitté inrättas så snart som möjligt för att i dialog med kollektivtrafikbranschen och i samverkan med berörda myndigheter förbereda införandet av ett nationellt biljettsystem.

En genomförandekommitté kan inrättas som en ny utredning med direktiv att förbereda genomförandet av ett nationellt biljettsystem enligt utredningens förslag och att verka fram till december 2022 eller så länge som det anses lämpligt. När lagstiftningen träder i kraft (1 juli 2021) kan genomförandet formellt påbörjas med de beslut om förordningar, föreskrifter och finansiering som krävs för att berörda myndigheter och RKM ska kunna ta sina roller och bland annat anställa personal eller anlita externa resurser. I syfte att förkorta den startsträcka som sedan är nödvändig innan det nationella biljettsystemet kan finnas på plats, kan genomförandekommittén genom att ta fram beslutsunderlag om bland annat dataskydd och göra andra förberedelser underlätta för berörda myndigheter och RKM att komma igång. En viktig och lämplig uppgift för genomförandekom-

mittén är också att ta fram ett ramverk och hantera ansökningar för den statliga kompensationen för eventuella investeringar och andra anpassningar som krävs inför en anslutning till biljettsystemet.

Den 1 januari 2023, när ansökningsmöjligheten till statliga kompensationen har stängts, kan kommitténs uppdrag övergå till Trafikverket eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Genomförandekommittén bör således svara för följande uppgifter.

- Innehåll i föreskrifter och andra underlag bland annat om data-skydd för regerings- och myndighetsbeslut,
- Avtal och andra regelverk för den digitala infrastrukturen och de centrala funktionerna,
- Ramverk för och hantering av den statliga kompensationen, samt
- Ansvar för att de centrala funktionerna kommer på plats.

Genomförandekommittén ska ansvara för dessa uppgifter i nära samverkan med kollektivtrafikbranschen och berörda myndigheter.

Tabell 9.2 Beräknade kostnader för genomförandekommittén

	Innehåll	Kostnad År 2020	Kostnad År 2021	Kostnad År 2022	Kostnad År 2023
Förberedelser och genomförande	Arbetets innehåll: <ul style="list-style-type: none"> • innehåll i föreskrifter och andra underlag för regerings- och myndighetsbeslut, • avtal och andra regelverk för den digitala infrastrukturen och de centrala funktionerna, • ramverk för och hantering av den statliga kompensationen, • ansvar för att de centrala funktionerna kommer på plats. 	2 mnkr	5 mnkr	5 mnkr	1 mnkr

Transportstyrelsen

Utredningen föreslår att Transportstyrelsen ska ansvara för att meddela föreskrifter och utöva tillsyn av infrastrukturen för det nationella biljettsystemet. Detta ansvar kan åläggas Transportstyrelsen först efter det att med ikraftträdandet av föreslagen lagstiftning sommaren 2021 och nödvändiga förordningar har beslutats. Genomförandekommittén bör i samråd med Transportstyrelsen få i uppdrag att förbereda föreskrifterna. De föreskrifter som utredningen anser behöver utfärdas gäller bland annat följande frågor.

- Regelverk för användare av biljettsystemet som stadgar att deras system lever upp till motsvarande krav som finns i BoB-standarden samt EMV-standard.
- Regelverk för användare av biljettsystemet som bland annat avser regler för anslutning av kollektivtrafikföretag och regler för utfärdare av identifikatorer.
- Regelverk för den avräkningsfunktion som reglerar skuldförhållandena mellan deltagande kollektivtrafikföretag.

Eftersom några av de föreskrifter som ska utfärdas rör tekniska specifikationer, krävs en notifieringsprocess inom EU, vilket kan ta fyra månader i anspråk. Därför behöver arbetet med föreskrifter ske parallellt med beredning av lagförslag.

Eftersom Transportstyrelsen redan utövar tillsyn enligt kollektivtrafiklagen föreslår vi att myndigheten får ansvar för tillsynen av den digitala infrastrukturen av det nationella biljettsystemet definierad i lagens nya kapitel 3a. Tillsynen föreslås riktas dels mot de regionala kollektivtrafikmyndigheter som ska ansluta till systemet och företag som på frivillig väg ansluter, dels mot den myndighet som ansvarar för att tillhandahålla systemet.

Beräknade kostnader för Transportstyrelsen

Transportstyrelsens kostnader blir initialt sannolikt högre till följd av till exempel arbetet med att utarbeta föreskrifter för att fördela ansvar gällande data till det gemensamma systemet för trafikantinformation. Dessa kostnader beräknas till 1 personår per år de första två åren eller

cirka 1,5 miljon kronor per år. Kostnaderna begränsas senare till tillsynsverksamheten. Vår bedömning är att resursbehovet för tillsyn uppgår till cirka 0,75 miljon kronor per år.

Utredningen har i tabell 9.3 beräknat kostnaderna för myndigheten för att utveckla och ansvara för föreskrifter och tillsyn de första åren.

Tabell 9.3 Beräknade kostnader för Transportstyrelsen

	Innehåll	Kostnad År 2020	Kostnad År 2021	Kostnad År 2022	Kostnad År 2023–
Föreskrifter	Regelverk för: <ul style="list-style-type: none"> • krav som motsvarar Biljett- och betalstandarderna samt EMV-standard • utfärdare av identifikatorer. 	0,2 mnkr	1,5 mnkr	1,5 mnkr	0
Tillsyn	av följande aktörer att de lever upp till regelverk: <ul style="list-style-type: none"> • RKM som ska ansluta till systemet. • Företag som frivilligt ansluter. • Myndigheten som ansvarar för systemet. 	0	0	0,75 mnkr	0,75 mnkr

9.3.2 Konsekvenser för resenärer och det kollektiva resandet

Kollektivtrafikresenärer som har färdbevis för regional kollektivtrafik kommer med det föreslagna nationella biljettsystemet att kunna använda sina färdbevis vid resor med regional kollektivtrafik oavsett var i landet som resorna sker.

För att skapa en påtaglig överflyttning av resande från privatbilism behöver kollektivtrafiken nå de som i dag ännu inte är resenärer inom kollektivtrafiken. Enligt Svensk kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern reste 53 procent av Sveriges befolkning regelbundet med kollektivtrafik under 2018, medan andelen som regelbundet reste med privatbil var 82 procent. För att göra kollektivtrafiken till ett reellt alternativ för denna grupp krävs tjänsteutveckling. Det handlar om att utforma helt nya tjänste-

erbjudanden där regional kollektivtrafik kombineras med tillgång till andra delade transportmedel.

Ansvar för utformningen av tjänsteerbjudanden ligger på kollektivtrafikföretagen. Som påpekats tidigare är det nationella biljettsystemet en infrastruktur som förenklar för kollektivtrafikföretag att skapa gemensamma kundererbjudanden till resenärer. Hur attraktiva erbjudandena blir påverkar i vilken utsträckning det nationella biljettsystemet kan sägas bidra till överflyttningen. Klart är att det nationella biljettsystemet har potential att ta bort barriärer dels för resenärer som upplever det besvärligt att köpa biljetter till kollektivtrafiken, dels för kollektivtrafikföretag som tycker att det finns tekniska svårigheter att integrera sina system med andra för att utveckla nya reseerbjudanden.

Konsekvenser på kort sikt

På kort sikt kommer det nationella biljettsystemet sannolikt att ha begränsad effekt på överflyttningen till kollektivtrafik, men resenärerna kommer generellt att vara mer nöjda med kollektivtrafikens biljettsystem.

Resenärsnyttan ökar framför allt för att ett IDF-baserat system medför sänkta transaktionskostnader vid kollektivtrafikresande och ökar bekvämlighet vid biljettköp. Transaktionskostnader är de kostnader som uppstår varje gång en resenär exempelvis behöver leta information, stå i kö eller vänta på att biljetten blir scannad. Ett IDF-baserat biljettsystem sänker transaktionskostnaderna och ökar bekvämlighet på följande sätt.

- Resenären kan ha en och samma IDF-baserade resehandling, i stället för som i dag ett antal resekort för de regioner och trafikoperatörer denna reser med.
- Säkerheten för resenären ökar då denna inte behöver bära en biljett utan bara en rättighet kopplad mot ett bakomliggande system.
- Scanningen av biljetter blir mer effektiv på sikt, vilket leder till minskade köer.
- Den fysiska bäraren av reserättigheten, ett kort eller annan behörig tingest, behöver inte laddas vid någon viss terminal.

- Det är lättare att köpa biljetter åt andra, eftersom detta kan göras online.
- Reserättigheter kan flyttas mellan olika resehandlingar knutna till samma IDF, där affärsreglerna så tillåter. Systemet gör det möjligt att inte behöva koppla reserättigheten till en resehandling som är ett traditionellt resekort. Det som krävs för att bära reserättigheten i ett IDF-baserat biljettsystem är ett chip som är auktoriserat för ändamålet.

En del RKM har redan infört, eller planerar att införa, ett IDF-baserat biljettsystem, medan andra ligger långt efter. Drygt hälften av Sveriges befolkning bor i regioner som har, eller planerar att snart införa, ett IDF-baserat biljettsystem (Stockholm, Kalmar, Skåne, Jönköping, Halland och Kronoberg). Resenärer inom dessa regioner har redan, eller kommer inom något år att kunna ta del av, en del av de nyttor som nämns ovan. Däremot har de RKM som har utvecklat IDF-baserade system valt att använda olika standarder för sina system, vilket leder till att resenärerna inte kan dra nytta av de funktioner som en nationell samordning skapar.

Resenärer i övriga regioner, som ännu inte planerat att införa ett IDF-baserat biljettsystem, kommer sannolikt att få ett modernt biljettsystem för kollektivtrafik snabbare tack vare det nationella systemet, eftersom statens kompensation till den regionala trafikmyndigheten underlättar investeringsbeslut.

Transaktionskostnader utgör endast en av de beslutsfaktorer som påverkar en resenärs val av transportmedel. Forskning visar att de faktorer som verkar ha störst betydelse för resenärer är avgångstider, turtäthet, restid, pålitlighet, enkelhet, kunskap och pris. Därför är tjänsteutvecklingen inom kollektivtrafikområdet viktig för att få fler resenärer att resa kollektivt.

Konsekvenser på längre sikt

Systemet medger enklare paketering av kombinerade mobilitets-tjänster och produkter genom att de företag som har rätt att utfärda identifikatorer kan inleda samarbeten med kollektivtrafikföretag. Full nytta av systemet uppnås först när systemet är etablerat och även används av andra kollektivtrafikföretag och övriga företag som vill

samarbeta med kollektivtrafiken. Som konstaterats tidigare beror konsekvenserna av det nationella biljettsystemet på vilka erbjudanden som kollektivtrafiken utvecklar genom det nationella biljettsystemet. I kapitel 7 framgår att en svårighet i utvecklingen av mobilitet som en tjänst är det hinder som tekniska integrationer innebär. Genom det nationella biljettsystemet sänks sannolikt den tröskeln och Sverige har möjlighet att bli ett föregångsland inom utvecklingen av mobilitetstjänster.

Även om konceptet *mobilitet som en tjänst* ännu inte har etablerats i full skala, bedömer utredningen att förslaget om en digital infrastruktur för det nationella biljettsystemet som är öppen för såväl kollektivtrafikföretag som andra företag att använda, kan bidra till fler mobilitetstjänster. Ett positivt tecken är att ett antal RKM har inlett nydanande samarbeten för tjänsteutveckling, även om företelsen ännu är i sin linda.

Andra faktorer som påverkar genomslaget av ett nationellt biljettsystem är teknikutvecklingen inom fordonsindustrin med till exempel självkörande bilar, som spås förändra köpet av transporttjänster till att i större utsträckning handla om att köpa mobilitetstjänster genom abonnemang, något som det nationella biljettsystemet lämpar sig väl för då det är kontobaserat.

9.3.3 Ekonomiska konsekvenser för RKM

Utredningen uppskattar investeringskostnader för RKM till cirka 61–87 miljoner kronor totalt. Investeringarna behövs främst för att anpassa biljettsystem till BoB-standard och för att anpassa biljettläsare och annan valideringsutrustning till EMV-standarden. Därutöver kräver systemet administration av konton och inköp av EMV-kort. Merkostnaderna för detta är svårare att uppskatta, eftersom det beror på olika faktorer som hur inköp görs och vilken administration som RKM har i dag eller planerar för i framtiden.

Biljettläsare/valideringsutrustning

För att kunna visa biljetter i ett biljettsystem baserat på BoB-standarden måste fordonen ha en viseringsutrustning, en så kallad läsare. Läsningen kan ske på optisk väg genom att läsa en Aztec-kod

eller elektroniskt genom att läsa ett NFC-chip (*Near Field Communication*). Hittills har alla som infört biljettsystem baserat på BoB-standarden installerat så kallade multiläsare som fungerar med båda tekniker. Om vi antar att så är fallet även i kommande implementeringar, är det ingen merkostnad i själva viseringsutrustningen.

Förslaget i avsnitt 8.2 innebär att RKM dels behöver ha ett biljettsystem baserat på BoB-standarden, dels NFC-läsare som kan läsa föreslagna chip. Eftersom alla RKM ännu inte har ett biljettsystem baserat på BoB-standarden i bruk, kan det upplevas som en merkostnad att göra det. Utredningen har utgått ifrån att alla RKM kommer att införa ett biljettsystem baserat på BoB-standarden i enlighet med vad branschen redan har kommit överens om. Därför är den eventuella merkostnaden endast den ekonomiska skillnaden i när detta införande sker i tiden.

Avtalstiden för existerande så kallade smarta kort-lösningar håller i många fall på att löpa ut. Skånetrafikens avtal löpte ut först under 2019. SL:s avtal går ut 2023 och de flesta andra RKM-avtalen upphör någon gång där emellan. Merkostnaden för att ta BoB-system tidigare i bruk än planerat för att kunna ansluta till det nationella biljettsystemet 2022 uppskattas vara i storleksordningen 2–5 miljoner kronor per RKM. Enligt utredningens enkät är det sju RKM som kan vara föremål för det, dvs. en total kostnad på 14–35 miljoner kronor om de inte gör gemensamma upphandlingar. Vid gemensamma upphandlingar blir den beräknade kostnaden per system mer relevant än kostnaden per RKM.

För att RKM ska kunna ansluta sig till den nationella biljett- och betalväxeln krävs att de gör investeringar i sin egen mjukvara. Baserat på intervjuer med Samtrafiken uppskattas investeringen för varje RKM bli cirka 2 miljoner kronor eller cirka 42 miljoner kronor för samtliga RKM.

Utredningens förslag innebär en identifikation med ett så kallat IDF (*NFC-chip*). Läsarna måste då installeras med en mjukvara som kan läsa chip. Branschen hade först tagit fram en egen standard för denna läsning, BoB MTS 7 (*Mobile Ticket Specification version 7*). SL valde senare att i sin utveckling i stället utgå från den internationella EMV-standarden för samma sak. Utredningen ser fördelar med att EMV-standarden är internationell och därför möjliggör för fler kollektivtrafikföretag att ansluta till det nationella biljettsystemet jämfört med om systemet hade byggts på en inhemsk standard. För

att dra nytta av de investeringar som SL redan har gjort, föreslår vi en version av standarden som heter *kernel 5*. Förslaget är därför att alla RKM ska använda EMV kernel 5, liksom alla andra företag som tar del av systemet.

Eftersom samarbetet mellan RKM i södra Sverige (Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Jönköpings Länstrafik och Kalmar Länstrafik) tillsammans med Skånetrafiken redan har infört, eller planerar att införa, BoB MTS 7 i stället för EMV kernel 5, uppstår det för dessa en merkostnad att omprogrammera läsare. Skånetrafiken har under hand informerat om att de ändå planerar att övergå till EMV innan 2022 och problemet kvarstår då hos de återstående fyra regionerna. Dessa fyra använder samma biljettsystem, vilket innebär att en uppgradering endast kräver en ny mjukvara. Kostnaden för en sådan mjukvara inklusive arbetet att uppdatera läsarna bedöms i storleksordningen 5–10 miljoner kronor.

Kostnader för EMV-kort

Konsekvensanalysen visar att EMV-kort är dyrare än MTS 7-kort. Kostnaden för plastkort med chip är däremot i stor utsträckning beroende på vilken volym som beställs och kostnaderna är därför svårbedömda. Troligen kommer SL:s stora volymer av EMV-kort att utradera en eventuell prisskillnad på marknaden. Det är också möjligt att RKM i framtiden går samman vid beställningar av plastkort för att ytterligare pressa priserna.

Kostnader för administration av identifikatorer och användarkonton

Redan i dag har resenärer hos de flesta RKM möjlighet att registrera sig som kund och utföra köp. De flesta RKM, liksom företag i andra branscher, ser fördelar med att kunderna skapar konton för köp. Det faktum att det föreslagna biljettsystemet bygger på att resenären skapar ett konto, med undantag för de produkter som RKM väljer att skapa utan krav på konto, bör med andra ord inte påverka RKM i någon större omfattning. Med samma logik bör det inte innebära några påtagliga kostnader att hålla ett IDF-register, även om hanteringen behöver vara förenlig med GDPR och datasäkerhet, likt verksamheten i övrigt.

Kostnader för anslutning till avräkningssystemet

Varje RKM kommer också att ha vissa kostnader för att ansluta till det nationella avräkningssystemet. Det nationella avräkningssystemet har potential att ersätta många befintliga eller framtida bilaterala och multilaterala avtal som RKM har med varandra. Det är dock osäkert i vilken utsträckning det verkligen kommer att ske och vi har därför inte uppskattat kostnadsbesparingen för en sådan förenkling.

Kostnader för användning av EMV kernel 5

Den föreslagna standard som det nationella biljettsystemet bör utgå från är EMV kernel 5 med tillgång till kort utan de stora kreditgivarnas loggor. Denna standard ställer krav på att systemets huvudman är medlem i föreningen för huvudmannaskapet av EMV kernel 5, vilket för huvudmannen kostar 50 000 kronor per år. Den centrala funktionen behöver certifiera alla RKM och därmed ge dessa behörighet att använda systemet i sina befintliga biljettsystem. Ungefär vartannat år kommer certifikaten, det vill säga behörigheterna, att behöva förnyas.

Tabell 9.4 Beräknade kostnader för RKM

	Antal berörda RKM	Nedre kostnads- spänn	Övre kostnads- spänn	Total
Tidigareläggning av BoB-implementering i de regionala biljettsystemen	7	2 mnkr	5 mnkr	14–35 mnkr
Anpassning till nationellt biljettsystem för RKM	21	2 mnkr		42 mnkr
Ersättning av MTS 7 till EMV	4*	5 mnkr	10 mnkr	5–10 mnkr
Totalt				61–87 mnkr

* Regionerna i södra Sverige med gemensamt system.

Driftskostnader för det nationella biljettsystemets digitala infrastruktur

Kostnaderna för biljettsystemet ska täckas av användaravgifter som betalas av de aktörer som ansluter sig, på motsvarande sätt som att kollektivtrafikföretagen finansierar det nationella Resplus-systemet

för all bokad kollektivtrafik. När det gäller driftskostnader är Samtrafikens uppskattning betydligt högre än teknikbolagets bedömning. Teknikbolaget uppskattar att kostnader för drift av system generellt uppgår till cirka 25 procent av investeringskostnaden. Utifrån detta nyckeltal uppskattar utredningen kostnaderna för driften av de centrala funktionerna till 10–28 miljoner kronor per år.

Statlig kompensation till RKM och den organisation som ska tillhandahålla systemet

Infrastrukturen för det nationella biljettsystemet är ett statligt ansvar, som ställer krav på att alla RKM ansluter sig. Därför föreslår utredningen att staten bör betala ut en kompensation till parter som får skyldigheter till följd av systemet. En kompensation ska kunna betalas ut som ersättning för en del av de kostnader som uppstår hos RKM och den organisation som får i uppgift att tillhandahålla systemet. Vi kan se att en del av de investeringar som behöver göras redan är planerade inom kollektivtrafikbranschen och hos enskilda RKM. Däremot bedömer utredningen att en ekonomisk kompensation är nödvändig för att göra alla nödvändiga investeringar möjliga. Det gäller särskilt för RKM med ansträngd ekonomi.

Dessa får kostnader för att anpassa sina befintliga system eller för investeringar för att möjliggöra det nationella biljettsystemet. Kompensationen ska inte gå till hårdvaruinvesteringar eller drift av systemet. De uppskattade kostnaderna för centrala funktioner uppgår till 40–110 miljoner kronor och de regionala investeringarna beräknas uppgå till 61–87 miljoner kronor, vilket tillsammans motsvarar cirka 100–200 miljoner kronor.

Eftersom RKM och branschföretag ändå har behov av att utveckla sina system, anser utredningen det vara skäligt att kräva en motfinansiering om 50 procent. Motfinansiering ska kunna ske i form av nerlagda mantimmar. Mot bakgrund av de uppskattade investeringskostnaderna för den centrala digitala infrastrukturen och de regionala anpassningarna som behöver göras, föreslår utredningen att staten bidrar med kompensation om totalt 100 miljoner kronor. Utvecklingsprojekt inom följande områden bör kunna bli föremål för ekonomisk kompensation.

- Projekt som realiserar det nationella IDF-registret,
- Projekt som realiserar biljettväxel baserat på BoB-standard,
- Projekt som realiserar nationell avräkning,
- Projekt som moderniserar biljettsystemen i enlighet med BoB-standard,
- Projekt som moderniserar datahanteringen och uppfyller kraven för nationella harmoniserade data i NetEx, SIRI eller annat av myndigheter anmodat format, samt
- Projekt som leder till harmonisering av affärsregler.

Ansökan om kompensation ska kunna lämnas efter det att lagstiftningen har trätt i kraft 2021 och ansökningstiden ska kunna vara öppen till den 31 december 2022 eller till den tidpunkt när medlen är slut. Projekten ska vara slutförda senast den 31 december 2023. Projektmedel får inte tilldelas utan att ansökande part som en del i ansökningsprocessen har förklarat hur drift och förvaltning av system ska ske och finansieras.

9.4 En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

För att främja innovation inom mobilitetsområdet föreslår utredningen en rad åtgärder. Genom dessa ska det bli enklare för tjänsteföretag att utveckla mobilitetstjänster, vilket gör kollektivtrafiken mer attraktiv och tillgänglig för resenärerna.

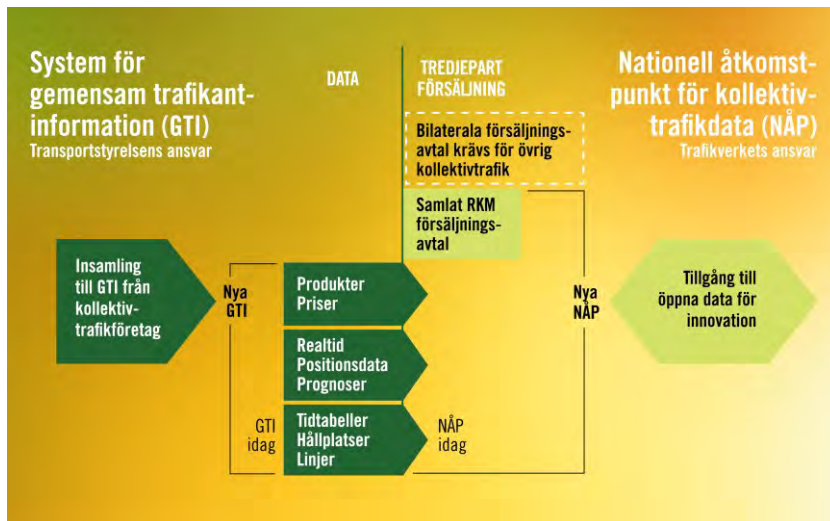
Figur 9.2 En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter



Den existerande nationella åtkomstpunkten med kollektivtrafikdata (NÅP) utvecklas till att även innehålla följande.

- Biljettinformation avseende produkter och priser,
- Realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell, samt
- Standardavtal för tillgång till RKM:s biljettprodukter för tredjepartsförsäljning.

Figur 9.3 Relationen mellan systemet för trafikantinformation (GTI) och en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikdata (NÅP)



Den existerande nationella åtkomstpunkten med kollektivtrafikdata (NÅP) utvecklas till att även innehålla biljettinformation avseende priser och produkter, realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell och standardavtal för tillgång till RKM:s biljettprodukter för tredjepartsförsäljning.

9.4.1 Berörda organisationer och ansvar

Följande organisationer är direkt berörda av förslaget.

- Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)
- Kollektivtrafikföretag
- Andra företag som vill utveckla tjänster med kollektivtrafikdata och öppna försäljnings-API
- Trafikverket
- Transportstyrelsen
- Konsumentverket
- Samtrafiken
- En genomförandekommitté

Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)

RKM har samma skyldigheter, möjligheter, kostnader och ekonomiska fördelar med utredningens förslag som alla kollektivtrafikföretag har och som anges under rubriken Kollektivtrafikföretag. För RKM gäller dessutom följande aspekter.

Skyldigheter

RKM ska tillåta tredjepartsförsäljning av sina produkter utan diskriminering och på lika villkor. RKM-produkter som av någon anledning inte är relevanta för tredjepartsförsäljning (till exempel skolkort) ska kunna undantas genom föreskrifter från Transportstyrelsen. RKM får även begära dispens för andra biljettprodukter som bedöms irrelevanta för tredjepartsförsäljning.

Ett standardavtal behöver utvecklas för tredjepartsförsäljning som reglerar villkoren för tillgång till och försäljning av RKM:s biljetter och som anger ett utrymme för en rimlig förmedlingsavgift som lämnas till den part som säljer. Utredningen förslår att Konsumentverket ska bistå i arbetet med att inrätta tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter genom att leda arbetet med att skapa en branschöverenskommelse med Svensk Kollektivtrafik. Överenskommelsen ska skapa regler för tredjepartsförsäljning och säkerställa att resenärers intressen tas om hand vid tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

RKM ska i sina trafikförsörjningsprogram redovisa digitala åtgärder för att underlätta reseplanering och försäljning för offentlig och kommersiell trafik så att dessa kan komplettera varandra och utökas till att omfatta nya mobilitetstjänster.

Möjligheter

Förslaget om öppna försäljnings-API innebär att RKM:s biljetter blir mer tillgängliga utan att varje RKM behöver utveckla egna lösningar för att göra öppna försäljnings-API tillgängliga.

Förslaget om ett tillägg i transportförsörjningsprogrammet ger RKM möjligheter till utvecklad samordning av digitala tjänster. Det

kan skapa en effektivare användning av transportsystemet och främja företag som bidrar med kompletterande kollektivtrafik.

Kostnader och ekonomiska fördelar

Det finns ekonomiska fördelar med att RKM slipper utveckla egna lösningar för att göra öppna försäljnings-API tillgängliga. Andra fördelar är att det är den säljande parten som tar kundrelationskostnaden i form av kundtjänst, reklamationshantering, fakturering med mera. Frågan om det totalt sett leder till en kostnad eller inte beror på det utrymme för försäljningsavgifter som RKM lämnar på sina biljettprodukter.

Upprättande av en branschöverenskommelse om villkoren för tredjeparts försäljning bedöms medföra marginella kostnader för RKM. När Bussföretagen slöt en liknande branschöverenskommelse under ledning av Konsumentverket var branschens tillkommande kostnad, över nedlagd tid, ersättning för konsultation av en jurist.

Eftersom redovisningen i trafikförsörjningsprogrammen inte innebär något annat än ett redovisningsansvar är förslaget inte förenat med annat än marginella kostnader för att ta fram det underlag som krävs för redovisningen.

Kollektivtrafikföretag

Med kollektivtrafikföretag avses här den definition som används i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Det berör därför både RKM och företag som bedriver kommersiell kollektivtrafik.

Skyldigheter

För kollektivtrafikföretag finns redan ett krav att lämna data för trafikantinformation. Detta utökas nu med utredningens förslag om att kravet även ska gälla information om produkter och priser. Med produkter avser vi biljetter eller färdbevis för en rättighet att använda persontransporttjänster. Det som avses med priser är biljetternas, eller färdbevisens, pris. Förslaget är i enlighet med EU-förordning 2017/1926, servicenivå 2 och 3. Det gäller bara information om pro-

dukter och priser, det vill säga inte försäljnings-API, som möjliggör försäljning av produkterna.

Kollektivtrafikföretag ska också enligt utredningens förslag lämna realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell till ett gemensamt system för trafikantinformation samt biljettprodukter och priser för dessa enligt det regelverk som Transportstyrelsen upprättar.

Utredningen föreslår att kravet på att lämna dynamiska data enbart bör omfatta de kollektivtrafikföretag som redan har realtidsdata digitalt (maskinellt läsbart). Detta för att inte skapa orimliga krav på berörda företag. Det innebär att kollektivtrafikföretag som inte har systemstöd för digital hantering av dynamiska data inte behöver implementera sådana lösningar. Utredningen bedömer att med denna avgränsning är det i första hand de stora kollektivtrafikföretagen som redan hanterar realtidsdata som berörs. När det gäller priser och produkter berörs alla kollektivtrafikföretag och för de företag som har en dynamisk prissättning och ska leverera lägsta pris och medelpriser tillkommer en ny rutin för att genomföra detta.

Möjligheter

De möjligheter förslaget innebär är att kollektivtrafikföretag i sina digitala tjänster kan utveckla informationen till resenärer som inbegriper realtidsinformation. Det gäller inte bara för de egna fordonen utan även för annan trafik som kan anknyta. Det är känt att realtidsinformation om till exempel trafikstörningar är något som efterfrågas av resenärer. Genom dessa data underlättas tjänster till resenärer som ger aktuell trafikinformation. Med förslaget att kollektivtrafikföretagen även ska lämna information om biljettprodukter och priser, kan tjänster utvecklas som ger ett bättre beslutsunderlag för resenärer vid planering för och val av resa med kollektivtrafik.

Kommersiella kollektivtrafikföretag har rätt att få sitt utbud exponerat i NÅP, vilket gör att deras produktutbud finns tillgängligt för tjänsteinnovation av tredje part.

Förslaget om att RKM i sina trafikförsörjningsprogram ska redogöra för åtgärder som underlättar reseplanering och försäljning som inkluderar trafik från andra kollektivtrafikföretag kan på sikt påverka kollektivtrafikföretagen. Krav på redovisning av åtgärder kan främja

att den offentliga kollektivtrafikens kundgränssnitt i ökad grad inkluderar annan kollektivtrafik än den egna, vilket kan vara positivt för dessa företag.

För att sälja RKM:s biljetter behöver kollektivtrafikföretag godkänna det standardavtal som ska kunna nås via NÅP. Vill företaget sälja kollektivtrafikbiljetter från andra kollektivtrafikföretag behöver de ingå avtal med dessa. Tillgång till biljetter nås genom det nationella biljettsystemets biljettväxel. Biljettväxeln innebär att kollektivtrafikföretaget endast behöver göra en BoB-gemensam integration i stället för en integration med respektive kollektivtrafikföretag.

Kostnader

Förslaget att leverera positionsdata och prognoser i relation till tidtabell är begränsat till att gälla de kollektivtrafikföretag som har sådana data i digitalt format. Det innebär att kollektivtrafikföretag inte behöver utveckla och implementera nya lösningar, om de i dag inte har systemstöd för insamling och hantering av dynamiska data i ett maskinläsbart format. De kollektivtrafikföretag som har realtidsdata behöver enligt utredningens förslag exportera dessa data till NÅP i ett standardiserat format.

Utredningen anser att begränsningen av kravet att leverera data till att bara gälla realtidsdata som finns i digitalt format innebär att merkostnaderna för förslaget blir marginella. I nuläget lämnar ungefär hälften av 21 RKM sina dynamiska data till NÅP. Övriga RKM har uppgifterna i digitalt format men kan inte leverera dessa, eftersom Samtrafiken i dagsläget inte är färdiga med utvecklingen av en teknisk lösning som kan ta emot dessa format.

De kostnader som uppkommer för RKM, som har dynamiska data i digitalt format men som ännu inte förmedlar den till GTI, uppstår för att de behöver sätta upp systemet för att löpande leverera realtidsdata och eventuella justeringar i format av denna. För att säkerställa leverans av dynamiska data från övriga RKM beräknar utredningen att systemanpassningar behöver genomföras i 4–5 underleverantörers trafikdatasystem till en kostnad av cirka 500 000 kronor per system. Beräkningarna bygger på de kostnader som Samtrafiken har haft för att bygga upp ett motsvarande system.

Motsvarande behov av systemanpassningar bedömer vi finns även för kommersiella kollektivtrafikföretag. Totalt beräknas förslaget medföra en utvecklingskostnad på 4–5 miljoner kronor för de kollektivtrafikföretag och deras underleverantörer som omfattas av förslaget.

Andra företag som vill utveckla tjänster med kollektivtrafikdata och öppna försäljnings-API

Möjligheter

Företag som lever upp till de krav som ställs på tredjepartsförsäljare har möjlighet att sälja RKM:s biljetter som finns tillgängliga i NÅP. Det är känt att företaget har efterfrågat den möjligheten och utredningen anser att det dels kan göra andra företags kunderbjudanden mer attraktiva, dels kan öka tillgängligheten till kollektivtrafik.

Företag kan också i sina digitala tjänster utveckla informationen till resenärer som inbegriper realtidsinformation avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell och information om priser och produkter. Realtidsinformation om till exempel trafikstörningar är något som är efterfrågat av resenärer. Genom dessa data underlättas tjänster till resenärer som ger aktuell trafikinformation.

Framtida ekonomiska fördelar

Förslaget innebär inga kostnader eller skyldigheter för dessa företag, däremot möjlighet till framtida ekonomiska fördelar genom utveckling av nya tjänster som bygger på utvecklingen av NÅP.

Trafikverket

Skyldigheter

Trafikverket föreslås utöka innehålllet i NÅP. Utöver denna skyldighet behöver processer och dokumentation utvecklas för att skapa ett fungerande system för tredjepartsförsäljning.

Möjligheter

Trafikverket har möjlighet att med föreskrifter lämna över verksamheten, men inte ansvaret, för en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikdata till en annan organisation, till exempel till Samtrafiken.

Trafikverket kan använda nya data i sina egna informationstjänster gentemot resenärer.

Kostnader

Utökningen av innehållet av NÅP beräknas kosta 2 manår eller cirka 3 miljoner kronor årligen, vilket vi föreslår tas från den nationella infrastrukturplanen. För att Trafikverket ska kunna hantera till exempel avtal i samband med tredjepartsförsäljning krävs finansiering för detta.

Tabell 9.5 Beräknade kostnader för Trafikverket

	Innehåll	Kostnad År 2020	Kostnad År 2021	Kostnad År 2022	Kostnad År 2023–
Utveckla innehållet i nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata	Innebär tillföra: <ul style="list-style-type: none"> • Biljettinformation avseende priser och produkter • Realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell • Standardavtal för tillgång till RKM:s biljettprodukter för tredjepartsförsäljning 		1,5 mnkr	3 mnkr	3 mnkr
Utveckla processer och dokumentation för tredjepartsförsäljning.					
Inrätta ett råd med representanter från RKM					

Transportstyrelsen

Skyldigheter

Transportstyrelsen bör meddela föreskrifter och utöva tillsyn över att av kraven på RKM att tillgängliggöra sina produkter till tredjepartsförsäljning följs. RKM ska genom föreskrifterna kunna medges undantag för vissa produkter, till exempel skolkort, eller kunna begära dispens för andra produkter, som inte anses relevanta för tredjepartsförsäljning.

När det gäller tredjepartsförsäljning behöver ett regelverk upprättas som tydligt beskriver rättigheter och skyldigheter mellan utförande part, säljande part och resenären. Utgångspunkten bör vara den branschöverenskommelse som Svensk kollektivtrafik utarbetar under ledning av Konsumentverket.

De föreskrifter som meddelas ska stadga att informationen om RKM:s biljettinformation, avseende priser och produkter, samt realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell, ska göras tillgängliga som öppna data i standardiserade format med standardiserade villkor. Utbudet ska presenteras på ett tydligt sätt så att det blir enkelt för externa parter att förstå vad den nationella åtkomstpunktens tjänster och datakällor innehåller. Även bakomliggande data och metadata ska tillhandahållas.

Förslaget innebär att det ansvar för trafikantinformation som i dag ligger på Transportstyrelsen utökas till att även gälla information om priser och produkter, reatidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell samt öppna försäljnings-API.

När det gäller information om trafikdata, produkter och priser ska data tillhandahållas via en nationell åtkomstpunkt i enlighet med 4 kap. 2 § lagen (2020:1065) om kollektivtrafik och EU-förordning 2017/1926 och dess bilaga A (specifikationer). Kraven i förordningen att tillhandahålla statistiska trafikdata enligt artikel 4 ska även omfatta dynamiska trafikdata, vilket respektive medlemsstater har rätten att själva bestämma i enlighet med förordningens artikel 5.

Transportstyrelsen får i uppdrag att efter samråd med Trafikverket upprätta föreskrifter enligt vilka kollektivtrafikföretag ska göra trafikant- och biljettinformation tillgänglig i det gemensamma systemet för trafikantinformation och biljetter. Det gäller regelverk för den nya informationen om produkter och priser samt realtidsdata avseende positionsdata och prognoser i relation till tidtabell

som ska levereras till GTI. Utredningen ser också ett behov att ett tydligare regelverk när det gäller information om hållplatser som redan i dag levereras till GTI. Även i detta arbete kan en genomförandekommitté göra en betydelsefull insats genom förberedelser innan myndigheterna har hunnit bygga upp kompetens i frågan.

Föreskrifterna bör utgå från rekommenderade dataformat inom EU som NetEx och Siri.

Transportstyrelsen bör utöva tillsyn över att tillämpningen av kraven gällande NÅP som ställs på kollektivtrafikföretag och Trafikverket tillgodoses.

Möjligheter

Transportstyrelsen har möjlighet att med föreskrifter lämna uppgifter för den föreslagna nya informationen för GTI till Samtrafiken, på motsvarande sätt som sker idag.

Kostnader

Transportstyrelsens kostnader för att utveckla regelverk och utarbeta föreskrifter samt att senare utöva tillsyn har vi beräknat bli desamma som för motsvarande arbetsinsatser gällande den digitala infrastrukturen (se avsnitt 9.3.1).

Tabell 9.6 Beräknade kostnader för Transportstyrelsen

	Innehåll	Kostnad År 2020	Kostnad År 2021	Kostnad År 2022	Kostnad År 2023–
Föreskrifter	Regelverk för: <ul style="list-style-type: none"> • hur RKM ska tillgängliggöra sina biljetter • rättigheter och skyldigheter mellan utförande part, säljande part och resenären • information om priser och biljetter, reatidsdata avseende positionsdata och prognoser 	0,2 mnkr	1,5 mnkr	1,5 mnkr	0
Tillsyn	Av följande aktörer att de lever upp till gällande regelverk när: <ul style="list-style-type: none"> • RKM tillgängliggör sina produkter till tredjepartsförsäljning. • kollektivtrafikföretag lämnar data • tredjepartsförsäljare lever upp till krav • Trafikverket tillhandahåller nationella åtkomstpunkten 	0	0	0,75 mnkr	0,75 mnkr

Konsumentverket

Skyldigheter

Konsumentverket förslås bistå i arbetet med att inrätta tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter genom att leda arbetet med att skapa en branschöverenskommelse med Svensk Kollektivtrafik. En överenskommelse ska skapa regler för tredjepartsförsäljning och säkerställa att resenärers intressen tas om hand vid tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

Möjligheter

Genom denna involvering av utvecklingen av tredjepartsförsäljning kan myndigheten säkerställa att utformningen tillgodoser resenärernas intressen.

Kostnader

Eftersom upprättande av branschöverenskommelser är del av myndighetens ordinarie verksamhet beräknar utredningen inga särskilda tillkommande kostnader för myndigheten. När branschöverenskommelser sluts minskar behovet av tillsyn, vilket kan innebära effektivitetsvinster för myndigheten.

Samtrafiken

Skyldigheter

Förslaget innebär att Samtrafiken får ett utökat uppdrag att samla in data från alla kollektivtrafikföretag i Sverige. Samtrafiken får även i uppdrag att på Trafiklab.se tillhandahålla de kollektivtrafikdata som Trafikverket ska tillhandahålla i NÅP. Samtrafikens skyldigheter regleras i uppdraget från Trafikverket.

Möjligheter

Samtrafiken har möjligheter att utveckla sin verksamhet under varumärket Trafiklab.se, en samlingsplats där alla öppna kollektivtrafikdata och tredjepartsutvecklare möts.

Samtrafiken kan befästa sin roll i att hantera kollektivtrafikdata nationellt och utöka tjänsteutbudet till sina partners.

Kostnader och vinster

Kostnaderna för Samtrafiken är kopplade till det uppdrag som Samtrafikens partners har lämnat angående Trafiklab.se. Utökas samlingsplatsen finns det en risk att även kostnaderna ökar, vilket dock inte är givet. Verksamheten är redan väl fungerande och den tillkom-

mande tredjepartsförsäljningen är enbart ett tillskott med en samling utökade dataset. Det kan däremot komma krav på att Samtrafiken ska kunna garantera drift dygnet runt, om företag bygger affärskritiska applikationer för öppen tredjepartsförsäljning. Skulle det ske kommer Samtrafiken att behöva ta betalt för sådana tjänster på affärsmässiga grunder.

Vinsterna för Samtrafiken är att produkter från dess partners når en större spridning.

Samtrafiken kan få kostnader för datahantering som enligt bolagets finansieringsprinciper täcks av dess partners. Kostnadernas storlek är till stor del beroende av graden av harmonisering, dvs. om kollektivtrafikföretagen harmoniserar sina data kan kostnaderna för Samtrafiken minska.

En genomförandekommitté för förberedelse och genomförande

Genomförandekommittén ska bistå berörda myndigheter i arbetet med att utveckla den nationella åtkomstpunkten för kollektivtrafikdata och införa tredjepartsförsäljning av RKM:s biljetter. Arbetet innebär huvudsakligen att bereda underlag för utformning av regelverk i samråd med myndigheterna och kollektivtrafikbranschen. Kostnaderna för detta inkluderas i kommitténs föreslagna budget i tabell 9.2.

9.4.2 Konsekvenser för resenärer och det kollektiva resandet

Utökad tillgång till RKM:s biljetter

Syftet med att göra tredjepartsförsäljning möjlig är att skapa fler kanaler för reseplanering och försäljning av kollektivtrafikens biljetter och även förutsättningar för att skapa nya mobilitetstjänster. Med kravet på att RKM:s hela trafikutbud ska finnas tillgängligt för tredjepartsförsäljning, kommer biljetterna att kunna köpas i fler kanaler och i kombination med andra tjänster. Som framgår av kapitel 7 är konceptet *mobilitet som en tjänst* ännu i sin linda. Enkel tillgång till öppna försäljnings-API är emellertid något som efterfrågats vid flera tillfällen från aktörer som arbetar med att utveckla företeelsen. Det

är ovisst hur mobilitet som en tjänst kommer att utvecklas och i vilken mån kollektivtrafikresandet kommer att påverkas.

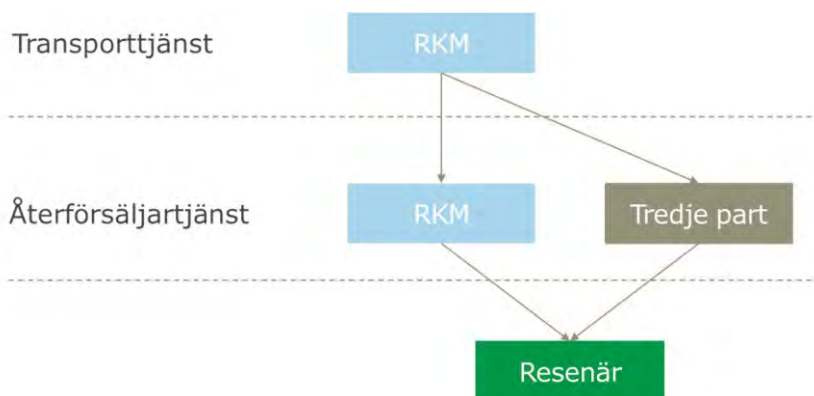
Utredningen bedömer att det finns en potential i att på sikt kunna förändra persontransporterna till att i större utsträckning ske kollektivt. Det finns i dag mycket begränsad tillgång till kombinerade mobilitetstjänster som inkluderar RKM:s trafik och det finns samtidigt en efterfrågan från tjänsteleverantörer inom mobilitet som en tjänst på att få tillgång till RKM:s utbud genom öppna försäljnings-API. Därför bör det enligt vår bedömning också finnas en potential för nya tjänster.

Resenärer som reser i andra län än hemlandet kommer också att dra nytta av förslaget. Exempelvis sänks barriärerna för tredjepartsutvecklare att ta fram applikationer för reseplanering och biljettförsäljning, som inkluderar kollektivtrafikrelaterade tjänster för samtliga RKM. Resenärer skulle då endast behöva en mobilapplikation för allt resande i hela Sverige. Om och i vilken utsträckning det kan bli en realitet är dock svårt att förutsäga, eftersom våra förslag bara reglerar tillgången till dessa möjligheter.

Företag som bedriver tjänsteinnovation och som vill paketera resetjänster får tillgång till alla regionala kollektivtrafikmyndigheters produktutbud och från övriga kollektivtrafikföretag som valt att tillgängliggöra sina utbud. Exempel på existerande tjänster är nationella eller internationella plattformar för resesökning och biljettförsäljning, vilket skulle kunna vara ett substitut (eller ett komplement) till existerande plattformar som SJ.se, Resrobot.se eller den framtida nationella plattformen enligt vårt förslag. Det skulle öka konkurrensen om biljettförsäljning. Exempel på nya tjänster skulle kunna vara kommersiella buss-, tåg-, elscooter-, flyg- eller taxibolag som kompletterar sina biljetter för resor med lokal kollektivtrafik för att ta sig till och från sina avgångs- och ankomstplatser. Andra exempel skulle kunna vara rena jämförelse- och planeringsplattformar som tillhandahåller trafik-, pris- och produktinformation i realtid. Värdet av sådan innovation är svårt att kvantifiera.

Vi bedömer att tillgången till öppna försäljnings-API kommer att öka konkurrensen på marknaden och sänka barriärerna för innovation. I och med detta bedömer vi att det kommer att bli enklare för en resenär att ta sig från dörr till dörr.

Figur 9.4 Värdekedja för utförande och försäljning av transporttjänst



Källa: Ramboll.

Mer trafikinformation till resenären

Varje dag hämtar en mängd företag information från GTI genom NÅP för kollektivtrafikdata. Genom att ge företag fri tillgång till data skapas möjlighet till innovation och informationsspridning som kommer resenärerna till del i ett stort antal kanaler. De data som i dag finns tillgängliga avser hållplatser, linjer och tidtabeller.

Resenärer efterfrågar också realtidsinformation avseende fordonsens trafikavvikelser. Myndigheten Trafikanalys har gjort en befolkningenkät för att klargöra tillgänglighetshinder i kollektivtrafiken för olika grupper av personer med funktionsnedsättningar och för Sveriges befolkning i dess helhet.¹ Den visade på en samsyn om tillgänglighetsproblem. Det mest utbredda hindret är begränsade möjligheter till flexibel och spontan service och information, inklusive förmågan att hantera trafikavvikelser och störningar. Alla resenärsgupper uppfattar hinder på ett likartat sätt, även om de är extra påfrestande för personer med funktionsnedsättning. Enkäten visade också att tillgänglighetshinder påverkar allas benägenhet att resa kollektivt, oavsett om resenären har en funktionsnedsättning eller inte.

Vi bedömer att ökade datamängder om kollektivtrafiken kan leda till bättre reseplaneringsfunktioner som resenärer kan dra nytta av.

¹ Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*, Rapport 2019:3.

Detta kan i sin tur leda till mer nöjda resenärer och resenärer som reser mer med kollektivtrafiken eller kollektivtrafikrelaterade tjänster som bilpooler eller elsparkcyklar – i stället för med bil.

9.5 En nationell försäljningskanal för reseplanering och försäljning av kollektivtrafikens biljetter

I detta avsnitt beskriver vi konsekvenserna av förslaget om en nationell försäljningskanal för reseplanering och försäljning av kollektivtrafikens biljetter. Vår bedömning är att det av konkurrensskäl finns behov av en neutral försäljningskanal av kollektivtrafikens biljetter, som staten bör vara huvudman för. Försäljningskanalen bör vara speciellt anpassad för resenärer med särskilda behov. Syftet med en nationell försäljningskanal är att skapa ett konkurrensneutralt kundgränssnitt som säljer hela utbudet av kollektivtrafik i Sverige. Utredningen föreslår också att internationella kollektivtrafikresor i möjligaste mån bör ingå i försäljningsutbudet.

Regeringen behöver, med stöd av ytterligare överväganden, avgöra hur den konkurrensneutrala försäljningskanalen bäst organiseras.

Utredningen föreslår enbart huvuddragen för en sådan försäljningskanal och vi resonerar kring vilken påverkan dessa kan få på kollektivtrafikföretag och staten som huvudman. En bransch som också blir påverkad är resebyråbranschen. Vilken påverkan som blir på den är däremot beroende av hur den konkurrensneutrala försäljningskanalen organiseras och utformas. Därför avstår utredningen från att bedöma det och föreslår att en eventuell fördjupad utredningen särskilt bör belysa detta. Sist i avsnittet redovisar vi vilken påverkan förslaget får på resenärer och kollektivtrafikresandet.

Figur 9.5 En konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter



Följande verksamheter är direkt berörda av förslaget.

- Kollektivtrafikföretag
- Staten som huvudman för en försäljningskanal

9.5.1 Konsekvenser för kollektivtrafikföretag

Skyldigheter

Kollektivtrafikföretag ska lämna sitt produktutbud för reseplanering och försäljning till en konkurrensneutral försäljningskanal. Därutöver ska dessa företag även från sin egen försäljningskanal på ett tydligt sätt hänvisa till denna försäljningskanal.

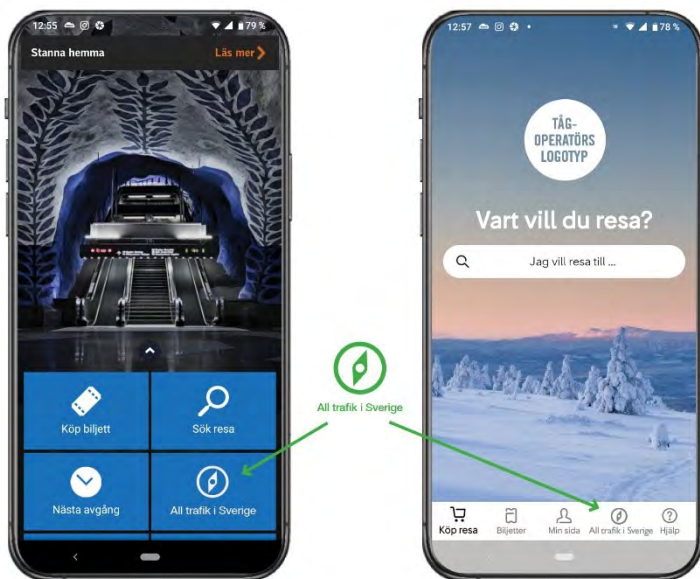
Eftersom syftet är att skapa en försäljningskanal där all kollektivtrafik finns, ska företagen tillgängliggöra hela sitt utbud genom den nationella försäljningskanalen, vilket gäller såväl bokade som obokade biljetter. Transportstyrelsen får meddela undantag från denna regel genom föreskrifter för produkter som inte lämpar sig att sälja genom en nationell försäljningskanal. Det kan till exempel vara biljetter som finns tillgängliga enbart för en begränsad resenärsgroup. Kollektivtrafikföretag kan också ansöka om undantag för produkter att ingå i den nationella försäljningskanalen, då dessa inte anses vara relevanta att sälja där.

Förslaget om att alla kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att hänvisa till den nationella försäljningskanalen är för att informera

resenärerna om hela utbudet av kollektivtrafik i Sverige. Till exempel bör företaget på sin försäljningssida på webben placera en tydlig ikon med länk till den nationella försäljningskanalen. Motsvarande ska kunna finnas för försäljningssidor i mobilapplikationer.

Figur 9.6 Exempel på tydliga placeringar av ikonen för tillgång till all kollektivtrafik i Sverige

Samma ikon både för RKM och kommersiella kollektivtrafikföretag



Möjligheter

Kollektivtrafikföretag har möjlighet dels att hänvisa resenärer till ett komplett utbud, dels att hänvisa resenärer med särskilda behov till en tjänst med universell utformning. Det innebär att tjänsten ska ha höga ambitioner att tillgodose tillgänglighet för alla, oavsett om kunderna har funktionsnedsättning eller inte. Försäljningskanalen bör också ge direkt tillgång till bokning av ledsagning och riksfärdtjänst.

Sannolikt betyder den nationella försäljningskanalen mest för mindre, ännu inte etablerade kollektivtrafikföretag, eftersom de inte själva har effektiva försäljningskanaler.

Ekonomiska konsekvenser

Åtgärden att hänvisa till den neutrala försäljningskanalen är i sig varken svår eller kostnadsdrivande. Vinsterna kan bli stora i form av nöjda kunder som får sina behov uppfyllda.

För kollektivtrafikföretag med etablerade försäljningskanaler med god avkastning på försäljningen kan en överflyttning av kunder till en annan innebära sänkta intäkter. Innehåller den etablerade försäljningskanalen ett brett utbud, minskar däremot motiven för kunder att söka sig vidare till en annan försäljningskanal.

För mindre kollektivtrafikföretag eller nya kollektivtrafikföretag utan egna etablerade försäljningskanaler innebär en nationell försäljningskanal sannolikt en stor potential för att få ökade intäkter och nå en bredare kundgrupp.

9.5.2 Konsekvenser för staten bör utredas när det gäller huvudmannskapet för en gemensam försäljningskanal

I kapitel 8 föreslår vi att regeringen ska utreda frågan om huvudman för en nationell konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Vår utredning kom fram till att staten antingen kan organisera försäljningskanalen genom en myndighet – förslagsvis Trafikverket – eller genom ett statligt bolag (SJ AB) som en ny verksamhet eller i en befintlig. En utredning bör analysera frågan grundligt utifrån olika aspekter.

Ekonomiska aspekten

I dag är Trafikverket anslagsfinansierat, medan SJ:s försäljning drivs kommersiellt. En avgörande fråga för staten är i vilket syfte en konkurrensneutral försäljningskanal ska upprättas och på vilka grunder den ska verka. Utredningen har visat på kommersiella utmaningar för en nyetablerad försäljningskanal. En subventionerad försäljningskanal skulle, förutom av konkurrensskäl, kunna motiveras genom att den erbjuder mycket god tillgänglighet eller så kallad universell utformning. Om staten bedömer att det är viktigt att verksamheten vilar på kommersiell grund, bör SJ:s roll utredas. Bland annat kan frågan analyseras hur två renodlade uppdrag i form av produktion av

tågresor respektive försäljning av biljetter för all kollektivtrafik skulle te sig ur bland annat ett ekonomiskt perspektiv. Även med en sådan utformning skulle försäljningskanalen kunna få särskilda uppdrag att verka för god tillgänglighet.

Organisatoriska aspekten

Vi bedömer att resultatet av en utredning som rör organisatorisk hemvist för en försäljningskanal får konsekvenser för det nationella biljettsystemets övriga delar. Vi föreslår att Trafikverket ska ansvara för övriga delar. Bedömningen bygger delvis på den korta tid som står till förfogande fram till dess att systemet förväntas vara i drift. En utredning om huvudmannaskap för försäljningskanalen bör även beakta modellen från Norge, där ett statligt bolag är huvudman både för den nationella försäljningskanalen och för infrastrukturen för det nationella biljettsystemet. Visar det sig att en organisation bildas för att vara ansvarig för den nationella försäljningskanalen, anser utredningen att det vore naturligt om också ansvaret för andra delar av det nationella biljettsystemet läggs inom den verksamheten.

Konkurrensrättsliga aspekten

Att staten går in som en aktiv part i konsumentrelationen bör analyseras ur ett konkurrensrättsligt perspektiv. Det är viktigt eftersom kollektivtrafiken i framtiden sannolikt går mer mot kombinerade mobilitetstjänster, där privata intressen kommer att spela en stor roll.

9.5.3 Konsekvenser för resenärer och det kollektiva resandet

För resenärer innebär den föreslagna plattformen tillgång till en försäljningskanal som är helt konkurrensneutral. Det innebär att hela utbudet av kollektivtrafik redovisas och finns tillgängligt för försäljning på lika villkor. Den motsvarighet som finns i dag är ResRobot, men eftersom denna tjänst inte har utvecklats i någon större omfattning finns det potential att erbjuda en mer kundvänlig försäljningsportal. Sj.se är en väl utvecklad försäljningskanal med i stort

sett allt utbud, så sannolikt skulle ändå inte kollektivtrafikresandet öka på något påtagligt sätt med en ny försäljningskanal.

Försäljningskanalen skulle ha en universell utformning med höga ambitioner att möta behov hos kunder både med och utan funktionsnedsättningar. Det ger försäljningskanalen en profil som vissa resenärsgupper saknas bland dagens försäljningskanaler.

Med en nationell försäljningskanal av kollektivtrafik skulle staten få ökad möjlighet att styra utbudet i denna och bli ett effektivare verktyg i utvecklingen av kollektivtrafiken. Till exempel skulle försäljningskanalen kunna innehålla tjänster som inte ryms inom den vedertagna definitionen av kollektivtrafik såsom delade tjänster. Resenärer skulle få kännedom om möjligheten att använda nyetablerade mobilitets-tjänster. De nya företagen skulle få tillgång till en nationell försäljningskanal som de kanske haft svårt att etablera på egen hand. Detta skulle i sig kunna verka främjande för kollektivtrafikresandet.

9.6 Statsfinansiella konsekvenser

Tabell 9.7 Statens samlade kostnader (budgetkonsekvenser)

Samlade kostnader för att införa en digital infrastruktur för det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik samt utveckling av en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikdata

	Innehåll	Kostnad År 2020	Kostnad År 2021	Kostnad År 2022	Kostnad År 2023–
Trafikverket	Kompensation*		50 mnkr	50 mnkr	0
	Förberedelse**	0,75 mnkr	3 mnkr	4,5 mnkr	0
	Löpande				3,75 mnkr
Transportstyrelsen	Förberedelse***	0,4 mnkr	3 mnkr	3 mnkr	
	Löpande tillsyn			1,5 mnkr	1,5 mnkr
Genomförande-kommittén	Förberedelse	2 mnkr	5 mnkr	5 mnkr	1 mnkr
Totalt cirka		3 mkr	61 mkr	64 mkr	6 mkr

* Statlig kompensation för att införa en digital infrastruktur för det nationella biljettsystemet.

** Utveckling av Nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikdata (medel tas från TrV:s medel i Nationell infrastrukturplan).

***Utarbetande av föreskrifter.

9.7 Övriga konsekvenser

I detta avsnitt redovisar vi sammantaget analyser av utredningsförslagets gemensamma konsekvenser inom en rad områden. I analyserna bedöms den sammanlagda påverkan av en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik, en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter samt en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.

9.7.1 Påverkan på klimatet

Utredningens förslag syftar till att främja kollektivt resande, vilket antas ge mindre utsläpp av växthusgaser och därmed en positiv påverkan på klimatet jämfört med privatbilism. För varje förslag har vi gjort en bedömning av hur detta påverkar resenärer och det kollektiva resandet. Utredningens sammantagna bedömning är att förslagets konsekvenser på kort sikt sannolikt är begränsade. På längre sikt däremot kommer förslagen successivt att bidra till att fler resenärer väljer att resa kollektivt. Det beror främst på att förslagen förenklar för företaget att utveckla nya kollektivtrafikerbjudanden och för resenärer att utnyttja dessa erbjudanden. Utredningen anser att förslagen i och med detta kommer att få en positiv klimatpåverkan, även om det är svårt att uppskatta dess omfattning.

9.7.2 Påverkar de föreslagna insatserna brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet?

Ett IDF-baserat biljettsystem minskar stöldrisken av värdesaker, då tekniken möjliggör att de traditionella resekortet ersätts. Om resenärer väljer att exempelvis ha sin biljett i telefonen i stället för på ett separat resekort, minskar antalet värdesaker som skulle kunna bli stulna. Det blir också möjligt för resenärer att enkelt spärra sitt kort om det blir stulet eller tappas bort.

Brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet påverkas också i och med de förändrade förutsättningar och beteenden som förslagen ger upphov till. Om förslagen exempelvis ökar resandet med kollektivtrafiken, skulle det kunna ha konsekvenser för antalet brott

som begås. Det brottsförebyggande arbetet skulle behöva utvecklas i takt med att integrerade mobilitetstjänster tar plats i kollektivtrafiken. Med nya sätt att resa kommer även nya utmaningar. Om dessa inte hanteras, skulle risken för brott kunna motverka nyttorna med förslagen ovan. I takt med att självkörande fordon blir mer vanligt skulle exempelvis frånvaron av en chaufför kunna påverka den upplevda tryggheten och därmed göra att vissa avstår från att resa med kollektivtrafikrelaterade tjänster.²

9.7.3 Konsekvenser för möjligheten att nå de jämställdhetspolitiska målen

Eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt³ bedömer vi att förslagen – som bidrar till att förbättra kollektivtrafiken för resenärer – kommer skapa fler nyttor för kvinnor och därmed främja ett mer jämställt samhälle. Exempelvis tar kvinnor generellt sett ett större ansvar för hanteringen av vård-, skol-, och omsorgsresor och förslagen möjliggör att kvinnor kan ta sig närmare sin destination.⁴

En större andel av de som växlar färdmedel mellan bil och kollektivtrafik är också kvinnor. Därför är det även sannolikt att fler kvinnor än män kommer att öka sitt resande med kollektivtrafiken eller kollektivtrafikrelaterade tjänster, som ett resultat av förslagen. Detta kommer leda till att nyttorna för kvinnor blir ännu större.

Möjligheten att nå de jämställdhetspolitiska målen beror även på hur jämställdhetsfrågorna kommer att hanteras i och med de förändrade förutsättningarna och beteenden som förslagen innebär. Det är dock svårt att förutsäga innan det går att se vilka effekter utredningens förslag får.

² Bland annat har Shaheen et al (2017) definierat brottslighet som en av barriärerna till integrering av delade mobilitetstjänster.

³ Andelen män och kvinnor som nyttjar kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel är 24 respektive 30 procent (Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern, 2018).

⁴ Trafikanalys (2016), *Jämställdhetsanalys av trender inom transportsektorn*, www.trafa.se/globalassets/pm/2016/pm-2016_16-jamstalldhetsanalys-av-trender-inom-transportsektorn.pdf (hämtad 2020-02-25).

9.7.4 Konsekvenser för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen

Att förslagen bidrar till ökade möjligheter för innovation och integrering av fler mobilitetstjänster kan vara positivt för integrationsmålen. Detta gäller förslagen om ett nationellt biljettsystem samt ökade möjligheter för tredjepartsförsäljning. En lägre andel utrikesfödda har körkort och tillgång till bil jämfört med inrikesfödda. Utrikesfödda kvinnor har även i lägre utsträckning körkort och tillgång till bil än utrikesfödda män.⁵ Om förslagen ökar tillgängligheten och möjligheten att ta sig från dörr till dörr skulle det alltså särskilt skapa nytta för utrikesfödda – och då framför allt utrikesfödda kvinnor.

Vi anser en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter ska bidra till möjligheterna att uppnå det integrationspolitiska målet eller det transportpolitiska funktionsmålet som innebär att kulturell mångfald ska beaktas vid utformningen av transportsystemet. Förslaget att försäljningsplattformen ska finnas på relevanta språk är viktigt för att sänka trösklarna för så många som möjligt att resa kollektivt. Studier har visat att svårigheter att förstå trafikinformation och biljettsystem på svenska kan vara en orsak till att transportsystemet upplevs som komplicerat för utrikesfödda.⁶ I Sverige finns det uppskattningsvis 270 000–410 000 som pratar något av minoritetsspråken.⁷ Jämförelsevis invandrade 103 850 personer som är födda i utlandet till Sverige år 2019.⁸

9.7.5 Juridiska konsekvenser

Vi har inte funnit något som tyder på att författningsförslagen står i strid med EU:s kollektivtrafikförordning, regelverket om upphandling eller EU:s lagstiftning om passagerares rättigheter.

Vi bedömer att det kan finnas en risk att kraven på RKM gällande förslaget om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik med

⁵ C. Lewin, S. Gustafsson, J. Nyberg. 2006. *Utrikesföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*, VTI rapport 546.

⁶ C. Lewin, S. Gustafsson, J. Nyberg. 2006. *Utrikesföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*, VTI rapport 546.

⁷ ISOF 2019, *Sveriges nationella minoritetsspråk och svenskt teckenspråk*. Stockholm: ISOF och Språkrådet.

⁸ SCB *Invandring till Sverige*, www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/invandring-till-sverige/ (hämtad 2020-02-20).

abonnemang och IDF, kan anses strida mot det kommunala självstyret, eftersom det tvingar RKM att ansluta sig till det nationella biljettsystemet och ta nödvändiga investeringar för detta. Vi anser emellertid att förslaget är avgörande för möjligheten att skapa ett gemensamt biljettsystem enligt de förutsättningar som anges i våra direktiv (se vidare avsnitt 9.7.5), och därmed anser vi att proportionalitetsprincipen är uppfylld.

Vidare bedömer vi att det kan finnas en risk att den statligt finansierade plattformen kan anses hämma konkurrensen på ett sådant sätt att den är oförenlig med konkurrenslagen. Det beror sannolikt på om den nationella plattformen drivs på marknadsmässiga grunder eller om den genom offentlig finansiering tränger undan gångbara privata alternativ.

9.7.6 Påverkas det kommunala självstyret? Vad blir obligatoriskt som tidigare var frivilligt?

Kommunal självstyrelse innebär att kommuner och regioner sköter lokala eller regionala frågor. De har stor handlingsfrihet och självstyrelsen utövas av beslutande församlingar, som utses genom allmänna val och företräder den lokala befolkningen. I grunden handlar det kommunala självstyret om rätten och möjligheten att ta ut skatt och fördela de inkomna medlen på välfärden på det sätt som kommunen och regionen finner bäst. Därför är prissättning av kollektivtrafikens produkter och subventioneringsgraden av kollektivtrafikens produktion i högsta grad en del av det kommunala självstyret.

Däremot är infrastruktur en annan sak. Regioner och kommuner har såväl nationell, regional som kommunal infrastruktur att hantera. Utredningens förslag handlar om nationell infrastruktur som även nyttjas lokalt och därför blir en gemensam angelägenhet för både regionerna och staten. Förslaget innebär att krav ställs på kommunerna avseende att ansluta sig till det nationella biljettsystemet. Utredningen bedömer att eftersom systemet inte ställer tvingande krav kopplat till affärsregler för kollektivtrafikens biljetter så är det legitimt att ställa krav på att regionerna ingår i systemet.

9.7.7 Hur påverkar förslagen regional utveckling?

Vi bedömer att vissa resenärsgupper kommer att öka sitt kollektivtrafikresande på grund av att det blir enklare att resa i andra regioner än sin hemregion. I dag är det cirka 465 000 personer per år som reser i andra regioner än sin hemregion.⁹ Enkelheten för resenärer är framför allt kopplat till att resenärer endast behöver bli kund en gång för att sedan kunna resa i hela Sverige. En ökning av pendlandet mellan regioner kan på så sätt ha regionförstörande effekter. För resenärer som endast reser inom sin hemregion anses den regionala påverkan bli marginell. Denna grupp omfattar cirka 3,7 miljoner personer per år (exklusive de 4,5 miljoner personer som redan bor i en RKM som har eller planerar att införa IDF-baserat resande).¹⁰

9.7.8 Påverkar förslagen sysselsättningen?

Den övergripande slutsatsen är att förslagen har vissa positiva och direkta sysselsättningseffekter. Förslagen medför kostnadsökningar men möjliggör också innovation för nya tjänster, vilket medför positiva sysselsättningseffekter. När förslagen medför ytterligare aktiviteter krävs ytterligare arbete och ökad sysselsättning, vilket är fallet om RKM och staten behöver uppdatera tekniska system. Företag som utvecklar och uppdaterar mjukvara och företag som tillhandahåller hårdvara till läsare av IDF-baserade biljetter kommer att bidra till ökad sysselsättning, liksom företag som tillverkar och licensierar kort eller andra bärare av EMV kernel 5-chip. Den organisation som får i uppgift att skapa och upprätthålla det nationella biljettsystemet kommer också att bidra till ökad sysselsättning.

9.7.9 Fördelningsekonomiska effekter

Förslagen bedöms öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för både höginkomsttagare och låginkomsttagare. Eftersom låginkomsttagare i större utsträckning än höginkomsttagare använder sig av kollektivtrafiken gynnas sannolikt denna grupp mer än höginkomsttagare vid resor utanför den egna regionen. De höginkomsttagare som reser med

⁹ Ramboll, baserat på data från kollektivtrafikbarometern (2018) samt SCB:s befolkningsstatistik (2018).

¹⁰ Ibid.

kollektivtrafik har på grund av sin högre inkomst en högre betalningsvilja för tid. Det gör att de får större nytta av förslagen ur ett tillgänglighetsperspektiv när resor genomförs inom den egna regionen, då förslagen i första hand gynnar de som kan växla färdmedel mellan bil och kollektivtrafik. Totalt bedöms dock låginkomsttagarna vara de stora vinnarna. Skillnaden mellan låg- och höginkomsttagare i städer bedöms bli mindre än på landsbygden, där förslagen troligtvis kommer att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken genom innovation men inte i den grad att nyttan för låginkomsttagare blir större än för höginkomsttagare.

10 Författningskommentar

Genom de föreslagna ändringarna i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik införs ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken i Sverige. Detta nationella biljettsystem, som ska omfatta all kollektivtrafik i Sverige, syftar huvudsakligen till att främja kollektivt resande genom att underlätta resenärers köp av biljetter. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag som är anslutna till det nationella biljettsystemet.

Utredningen har valt att hänföra bestämmelserna till olika kapitel beroende på om de innebär skyldigheter för regionala kollektivtrafikmyndigheter, eller även för övriga kollektivtrafikföretag.

För att underlätta förståelsen av de åtaganden som ett nationellt biljettsystem innebär för regionala kollektivtrafikmyndigheter föreslår utredningen att bestämmelserna som enbart stadgar skyldigheter för dessa hänförs till ett nytt kapitel, 3 a, som således riktar sig till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Rubriken till kapitel 3 a är *Ett nationellt biljettsystem*. I betänkandet definieras det gemensamma systemet för trafikantinformation (GTI) som en del av biljettsystemet. Juridiskt föreslås GTI hanteras åtskilt från övriga funktioner i det nationella biljettsystemet under rubriken *Ett gemensamt system för trafikantinformation och biljetter*. Det regleras i kapitel 4 eftersom det reglerar skyldigheter för alla kollektivtrafikföretag. Där regleras även den nationella försäljningskanalen. I kapitel 2, som bland annat anger vad de regionala trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla, föreslår utredningen ett tillägg i form av en ny punkt.

Som en konsekvens av de föreslagna ändringarna i kollektivtrafiklagen föreslås även vissa ändringar i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik.

Här följer en förklaring av författningsförslagets innebörd.

10.1 Förslaget till lag om ändring av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

3 a kap. Ett nationellt biljettsystem

1 §

För att främja kollektivt resande och underlätta resenärers köp av resor i hela landet ska det finnas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag som är anslutna till biljettsystemet.

Paragrafen, som är ny, anger syftet med det nationella biljettsystemet, nämligen att främja kollektivt resande och underlätta resenärers biljettinköp i hela landet. I paragrafen anges också ett grundläggande krav på att det nationella biljettsystemet ska möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag som är anslutna till det nationella biljettsystemet. Delar som ingår i ett nationellt biljettsystem är bland annat:

1. en biljettväxel som lagrar biljettinformation,
2. en funktion som samordnar hantering av färdbevis mellan deltagande parter och villkor som stadgas för systemet samt
3. en funktion som utifrån de anslutna kollektivtrafikföretagens ingångna avtal reglerar skuldförhållandena mellan dessa.

2 §

Det nationella biljettsystemet ska tillhandahållas av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de villkor som ska gälla för biljettsystemet.

I paragrafen, som är ny, anges att det är den myndighet som regeringen bestämmer som ska tillhandahålla det nationella biljettsystemet. Myndigheten kan, enligt den förslagna 5 a § i förordningen om kollektivtrafik, välja att överlämna uppgiften till annan organisation, exempelvis ett branschbolag eller en intresseorganisation.

Den myndighet som regeringen bestämmer ges rätt att meddela föreskrifter som rör de villkor som ska gälla för det nationella biljettsystemets centrala funktioner. Det handlar om funktioner avseende biljetthantering, färdbevis och ekonomisk avräkning.

Med ”villkor” menas främst tekniska sådana, till exempel krav avseende standarder. Däremot avses inte villkor koppade till biljettprodukter, såsom utbud, prisstruktur och subventioneringsgrad. Syftet med gemensamma tekniska villkor är att möjliggöra kommunikation mellan systemen hos de företag som ansluter sig till det nationella biljettsystemet. Vad som är lämplig utformning av den digitala infrastrukturen för det nationella biljettsystemet kan variera över tid.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska genom föreskrifter reglera hur färdbevis, identifikatorer av reserättigheter, ska hanteras. Den myndighet som regeringen bestämmer ska genom föreskrifter ange regler som motsvarar EMV kernel 5-standard.

Vad gäller regelverk för hur biljettprodukter ska hanteras i en biljettväxel ska den myndighet som regeringen bestämmer genom föreskrifter ange regler som motsvarar branschens egenutvecklade Biljett- och betalstandard och med hänsyn till internationella regelverk, till exempel TSD TAP.

Avseende regelverk för avräkning ska branschen utöka sin befintliga avräkningssamverkan.

3 §

En regional kollektivtrafikmyndighet ska vara ansluten till det nationella biljettsystemet.

I paragrafen, som är ny, stadgas att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska vara anslutna till det nationella biljettsystemet. En anslutning till det nationella biljettsystemet innebär skyldighet att följa det regelverk som den ansvariga myndigheten beslutar för anslutning till systemet. För kollektivtrafikföretag som inte är regionala kollektivtrafikmyndigheter föreligger ingen skyldighet att ansluta sig till systemet, däremot en rättighet att göra det. Även vid en sådan frivillig anslutning uppkommer en skyldighet att följa angivna regelverk.

4 §

En regional kollektivtrafikmyndighet ska ge tredje part möjlighet att utföra försäljning av den regionala kollektivtrafikmyndighetens produkter.

Sådan skyldighet föreligger inte i förhållande till tredje part beträffande vilken behörig myndighet prövar fråga om undantag i enskilt fall i enlighet med 7 § förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik.

I paragrafen, som är ny, anges att en regional kollektivtrafikmyndighet ska ge tredje part möjlighet att utföra försäljning av den regionala kollektivtrafikmyndighetens produkter. Med ”tredje part” avses en part som inte själv producerar tjänsten eller produkten, men som utför försäljning av produkten eller tjänsten. Med ”produkter” menas den regionala kollektivtrafikmyndighetens hela utbud av resor och biljetter.

Ansvarig myndighet föreslås genom bemyndigande i förordningen om kollektivtrafik 7 § ges rätt att utfärda föreskrifter inom detta område och ange vilka undantag som finns för bestämmelsen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan även begära undantag för produkter som omfattas av bestämmelsen, men som inte anses relevanta för försäljning av en tredje part. I fall då regionala kollektivtrafikmyndigheter begär undantag ligger bevisbördan på den regionala kollektivtrafikmyndigheten, som måste kunna visa att produkten inte är relevant för försäljning av tredje part. Beslut om dispens från kravet på att lämna tredje part möjlighet att sälja produkter fattas av ansvarig myndighet.

Det åligger den regionala kollektivtrafikmyndigheten att verka för att det inte uppkommer diskriminering, vilket kan ske genom användande av standardavtal som anger vilka villkor som tredje part måste uppfylla och acceptera för att få rätt att bedriva försäljning.

I andra stycket görs ett undantag för de fall då Transportstyrelsen prövar en fråga om undantag i enskilt fall. Detta undantag syftar till att en regional kollektivtrafikmyndighet inte ska vara skyldig att låta berörd tredje man sälja biljetter under den tid som prövningen pågår.

5 §

Personuppgifter får endast behandlas om det är nödvändigt för att bedriva det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om begränsningar av vilka personuppgifter som får behandlas för ändamålet.

I paragrafen, som är ny, anges att personuppgifter får endast behandlas om det är nödvändigt för att bedriva det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik. I andra stycket anges att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om begränsningar av vilka personuppgifter som får behandlas för ändamålet.

Bestämmelser om behandling av personuppgifter regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

En laglig grund för behandlingen av personuppgifter är enligt artikel 6.1 e) i dataskyddsförordningen och 2 kap. 2 § 1 i lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning att behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse. Behandlingen av personuppgifter kommer att ingå i den ansvariga myndighetens uppgifter att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Uppgiften, att tillhandahålla ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik, är av allmänt intresse. Skyldigheten grundar sig på de förslag till nya bestämmelser som utredningen lämnar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Behandlingen sker därför vid utförande av uppgifter av allmänt intresse.

Enligt artikel 6.3 i dataskyddsförordningen ska den grund för behandlingen som avses i punkt 1 e fastställas i enlighet med a) unionsrätten, eller b) en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Av artikel 6.3 följer vidare följande. Syftet med behandlingen ska vara nödvändigt för att utföra en uppgift av allmänt intresse. Den rättsliga grunden kan innehålla särskilda bestäm-

melser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning, bland annat: de allmänna villkor som ska gälla för den personuppgiftsansvariges behandling, vilken typ av uppgifter som ska behandlas, vilka registrerade som berörs, de enheter till vilka personuppgifterna får lämnas ut och för vilka ändamål, ändamålsbegränsningar, lagringstid samt typer av behandling och förfaranden för behandling, inbegripet åtgärder för att tillförsäkra en laglig och rättvis behandling. Unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

Den nya bestämmelsen syftar till att det nationella biljettsystem för kollektivtrafik ska möta de krav som ställs avseende dataskydd.

Närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram

2 kap.

10 §

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,

3. *digitala åtgärder för att underlätta reseplanering och försäljning vad gäller offentlig och kommersiell trafik så att dessa kan komplettera varandra och utökas till att omfatta nya mobilitetstjänster,*

4. åtgärder för att skydda miljön,

5. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,

6. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

7. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Paragrafen har ändrats på så sätt att en ny punkt 3 har införts. Numreringen av efterföljande punkter förskjuts. Enligt den nya punkten ska redovisningsplikten för regionala kollektivtrafikmyndigheter i trafikförsörjningsprogram utökas till att även omfatta vilka digitala åtgärder som vidtas för att underlätta reseplanering och försäljning av resor med offentlig och kommersiell kollektivtrafik. Avsikten är det ska ske på sådant sätt att trafiken kan komplettera varandra och även utökas till att omfatta nya mobilitetstjänster.

Med ”komplettera varandra” menas att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska beskriva hur dessa arbetar för att anpassa eller samordna till exempel dataformat för att underlätta utveckling av nationella mobilitetstjänster. De kan också beskriva hur de genom egna digitala tjänster arbetar med att synliggöra andra resmöjligheter med kollektivtrafik än de som finns genom den egna trafiken. Det kan till exempel handla om andra mobilitetstjänster.

Med ”mobilitetstjänster” avses tjänster för persontransporter som kan definieras som kollektivtrafik genom att de utgår från delade resurser, antingen genom att resenärer reser tillsammans eller genom att de delar fordon. I förordning (EU) 2017/1926, i bilagan Datakategorier, finns en definition av så kallad behovsstyrd trafik, som i allt väsentligt innehåller det som utredningen syftar på. Det rör sig om skyttelbussar, skyttelfärjor, taxi, bildelning, bilpooler, hyrbilar, cykeldelning och hyrcyklar. Med ”nya” avses att åtgärderna inte förekom vid tidigare rapporteringar av trafikförsörjningsprogram.

Den nya bestämmelsen syftar till att främja en effektivare användning av redan existerande transportresurser.

12 a §

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska genom att uppfylla de åtaganden som anges i kapitel 3 a och 4 kap. 2 § samverka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara väl fungerande mellan regioner och nationellt.

I paragrafen, som är ny, görs en hänvisning till de åtaganden som föreslås gälla för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska samverka med varandra.

Vidare anges det övergripande syftet med att dessa åtaganden uppfylls, att den regionala kollektivtrafiken ska vara väl fungerande mellan regioner och nationellt. Skyldigheterna avser inte något trafikmässigt åtagande, utan syftar uteslutande till den digitala infrastruktur som är nödvändig för att syftet ska bli uppfyllt. Med ”...samverka för att den regionala kollektivtrafiken ska vara väl fungerande mellan regioner och nationellt” menas att det åligger regionala kollektivtrafikmyndigheter att delta i det nationella biljettsystemet för kollektivtrafik och samarbeta inom de områden som kräver samarbete för att biljettsystemet ska kunna fungera. Det handlar bland annat om att skapa gemensamma principer för dataformat, biljettprodukter och standardavtal för tredjepartsförsäljning. Utöver samverkan kring det nationella biljettsystemet för att uppfylla de åtagandena så ålägger bestämmelsen inte de regionala kollektivtrafikmyndigheterna några ytterligare uppgifter.

Gemensamt system för trafikantinformation och biljetter

4 kap.

2 §

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud samt om sina produkter och priser till ett gemensamt system för trafikantinformation och biljetter.

Den organisation som regeringen bestämmer ska upprätta en försäljningskanal för all kollektivtrafik i Sverige. Ett kollektivtrafikföretag ska lämna sina produkter till försäljning genom denna försäljningskanal. Ett kollektivtrafikföretag ska även från sin egen försäljningskanal på ett tydligt sätt hänvisa till denna försäljningskanal.

Rubriken ovanför paragrafen ändras till ”Gemensamt system för trafikantinformation och biljetter”. Idag finns en skyldighet för kollektivtrafikföretag att lämna information avseende trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Det gäller information om till exempel hållplatser, linjer och turer. I paragrafens första stycke görs ett tillägg. Det gemensamma systemet för trafikantinformation utökas till att även omfatta information om biljetter,

genom att också information om produkter och priser ska lämnas. Det som menas med produkter är biljetter eller färdbevis för rättighet att använda persontransportjänst. Det som avses med priser är biljetternas eller färdbevisens pris. Förslaget är i enlighet med förordning (EU) 2017/1926, servicenivå 2 och 3. Det rör bara information om produkter och priser, det vill säga inte försäljnings-API som möjliggör försäljning av produkterna. Information om produkter och priser kan till exempel användas i tjänster som möjliggör reseplanering.

Paragrafens andra stycke, som är nytt, innebär att den organisation som regeringen bestämmer ska upprätta en försäljningskanal för all kollektivtrafik i Sverige. En dylik försäljningskanal bör möjliggöra köp av samtliga kollektivtrafikföretags i resor Sverige. Försäljningskanalen ska vara konkurrensneutral och erbjuda lika villkor för kollektivtrafikföretag. För trafik där nettopris är brukligt vid återförsäljning ska sådant tillämpas. Försäljningskanalen bör vara anpassad för alla brukargrupper och ha en kundtjänst samt vara öppen för vidareutveckling till att på sikt även omfatta internationella biljetter.

I andra stycket stadgas också att kollektivtrafikföretag från sin egen försäljningskanal på ett tydligt sätt ska hänvisa till denna försäljningskanal. På detta sätt ska resenärer få tillgång till det fullständiga utbudet.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2021.

10.2 Förslaget till förordning om ändring av förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik

Trafikantinformation och biljettsystem

4 §

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna den information om sitt trafikutbud *samt om sina produkter och priser* som avses i 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till

1. Transportstyrelsen, eller
2. det organ till vilket Transportstyrelsen med stöd av 5 § har överlämnat uppgiften att ta emot informationen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna information enligt första stycket. Innan Transportstyrelsen meddelar sådana föreskrifter ska myndigheten höra Konkurrensverket.

Paragrafen ändras som en följd av den föreslagna ändringen i 4 kap. 2 § första stycket kollektivtrafiklagen. Skyldigheten för ett kollektivtrafikföretag att till Transportstyrelsen, eller det organ till vilket Transportstyrelsen har överlämnat ansvaret, lämna information om sitt trafikutbud utökas således till att även omfatta information om kollektivtrafikföretagets produkter och priser.

4 a §

Trafikverket ska tillhandahålla det biljettsystem som avses i 3 a kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Paragrafen, som är ny, anger att det är Trafikverket som ska ansvara för att tillhandahålla det nationella biljettsystemet.

5 a §

Trafikverket får överlämna uppgiften att tillhandahålla det biljettsystem som avses i 3 a kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till en enskild juridisk person.

Paragrafen, som är ny, möjliggör för Trafikverket att överlämna uppgiften att tillhandahålla det nationella biljettsystemet till en enskild juridisk person.

Undantag från anmälnings- och informationsskyldighet *m.m.*

7 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från skyldighet som anges i 3 a kap. 4 § första stycket och 4 kap. 1, 2 eller 3 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Transportstyrelsen får även besluta om sådana undantag i enskilda fall. Ett beslut om undantag får förenas med villkor.

Paragrafen utökar Transportstyrelsens möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från skyldigheter till att även omfatta skyldigheter enligt den föreslagna bestämmelsen i 3 a kap. 4 § första stycket kollektivtrafiklagen. Således får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om undantag även från skyldigheten för en regional kollektivtrafikmyndighet att ge tredje part möjlighet att utföra försäljning av den regionala kollektivtrafikmyndighetens produkter. Rubriken närmast ovanför 7 § ändras för att bli mer rättvisande.

Avgifter

8 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter

1. för prövning av en ansökan om undantag enligt 7 § och för tillsyn enligt 5 kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
2. för insamling av information om trafikutbud, produkter och priser som avses i 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,
3. för tillhandahållande av biljettsystem som avses i 3 a kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och
4. enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 1–4 kap. i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Genom paragrafens nya lydelse utökas Transportstyrelsens möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter. För ökad läsbarhet föreslås vidare en uppdelning i punkter. Punkterna 1 och 4 motsvarar vad som gällde enligt paragrafens tidigare lydelse. Punkt 2 innebär att Transportstyrelsen även får meddela föreskrifter om avgifter för insamling av information om trafikutbud, produkter och priser som avses i den föreslagna paragrafen 4 kap. 2 § kollektivtrafiklagen. Enligt punkt 3 får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om avgifter för tillhandahållande av biljettsystem i enlighet med det föreslagna nya kap. 3 a i kollektivtrafiklagen.

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2021.

Kommittédirektiv 2019:48

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Beslut vid regeringssammanträde den 8 augusti 2019

Sammanfattning

En särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras.

Syftet med utredningen är att ge regeringen beslutsunderlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik i landet kan införas.

Utredaren ska bl.a.

- Analysera vilka behov respektive hinder som finns kopplat till att köpa biljetter till kollektivtrafik i hela Sverige.
- Kartlägga och analysera befintliga och pågående insatser inom kollektivtrafikområdet i Sverige avseende biljetter och färdbevis, inklusive eventuella tekniska och marknadsmässiga hinder för skapandet av ett konkurrensneutralt nationellt biljettsystem.
- Utredaren ska genomgående ha ett jämställdhetsperspektiv i den analys som görs. Statistik som utredaren redovisar ska om möjligt vara könsuppdelad.
- Beskriva hur relevanta länder har organiserat nationella biljettsystem för kollektivtrafik.

- Beskriva det statliga åtagandets omfattning avseende lokal, regional, nationell och internationell kollektivtrafik.
- Definiera vilken trafik som bör omfattas av ett nationellt biljettsystem.
- Föreslå insatser och tidsplan för skapandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Möjligheterna att integrera mobilitet som en tjänst ska särskilt belysas i förslaget.
- Lämna nödvändiga författningsförslag.

Utredaren kan även föreslå standardisering eller harmonisering av vissa resevillkor, medan frågor som ligger inom det kommunala självstyret såsom reglering av affärsregler, biljettprodukter, prissättning eller subventioneringsgrad inte ingår i uppdraget. Avsikten är inte heller att utredaren ska föreslå en ny teknisk eller fysisk lösning. Ett nationellt biljettsystem bör utgå från befintliga standarder samt i möjligaste mån befintliga system som binds samman av ett övergripande, användarvänligt gränssnitt. Gränssnittet får inte innebära att framtida expansioner och tillägg av moduler, t.ex. för internationella köp av biljetter, försvåras.

Utredaren ska i uppdraget utgå från de transportpolitiska målen och principerna.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020.

Uppdraget att analysera vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Syfte

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Riksdagen har vidare beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att nå målet behöver en större andel av persontransporterna utföras med energieffektiva

trafikslag. Det bör bli enklare att kombinera kollektivtrafikresor inom och mellan regioner samt med olika trafik och transportslag på ett sömlöst sätt. Det innebär att det behöver vara enkelt att söka och köpa biljetter på ett lättillgängligt sätt.

Regeringen bedömer att det är av särskild vikt att förenkla för sällanresenärer att köpa biljett i kollektivtrafiken. Sällanresenären kan vara en van vardagsresenär som har ett annat resmål eller en annan restidpunkt än vanligtvis. Antingen i den egna regionen eller i en annan region. Sällanresenären kan också vara en resenär som nästan aldrig reser kollektivt.

Syftet med utredningen är att ge regeringen beslutsunderlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik i landet kan skapas. Om möjligt ska det vara enkelt att med sin ordinarie tjänst köpa biljetter i andra delar av landet.

Utgångspunkter

I dagsläget pågår mycket arbete både nationellt och på EU-nivå inom området som utredaren behöver förhålla sig till. En viktig utgångspunkt är det arbete som Samtrafiken utför i samverkan med branschen där de standarder som branschen gemensamt tagit fram, de så kallade Biljett och Betalstandarderna (BoB-standarderna) har en särställning. Samtrafiken arbetar också tillsammans med branschen för att bland annat skapa en ny infrastruktur för att samla in, bearbeta och distribuera trafikdata som öppna data för att underlätta för andra aktörer och tredjepartsförsäljare att tillhandahålla boknings- och försäljningstjänster. Utgångspunkten är att ett nationellt biljettsystem ska vara operatörsneutralt och möjliggöra för samtliga aktörer att delta på lika villkor.

Inom EU beslutades kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster. Syftet med förordningen är att stödja utvecklingen av trafikslagsövergripande resenärs- och informationsplaneringstjänster, särskilt tjänster som gör det möjligt för gränsöverskridande och interregionala resor inom EU. Förordningen innebär att all information som är kopplad till resor ska vara lättillgänglig för alla, både för resenärer

och för tredjepartsutvecklare, inom några år. I ett första skede, i december 2019, ska statistiska data för det så kallade TEN-nätet finnas tillgängliga och slutligen ska dynamiska data för hela kollektivtrafiken och vägnätet finnas tillgängliga i december 2023.

Kommissionen har även beslutat om ett nytt arbetsprogram för det så kallade ITS-direktivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, för perioden 2018–2022. I arbetsprogrammet finns området

Interoperabla biljett- och betallösningar inom EU. Kommissionen avser att analysera de tekniska, juridiska och kommersiella hinder och utmaningar som finns för bokning och försäljning av biljetter. Föreslagna lösningar för biljett- och betallösningar ska bland annat ha som syfte att stödja utvecklingen av mobilitetstjänster.

Analysera behov respektive hinder för att åstadkomma ett enkelt resande med kollektivtrafik i hela Sverige.

De flesta vardagsresenärer i kollektivtrafiken har god kännedom om både utbud och vilka typer av biljetter som finns för det lokala resandet i den egna regionen. Många regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella bolag har också väl utvecklade appar och webblösningar där det går att söka resor och köpa biljetter för den egna trafiken. Däremot har många resenärer mindre kännedom om möjligheterna att resa kollektivt i andra regioner samt över länsgränserna och de informationskanalerna är inte heller lika väl utvecklade.

I dag driver Samtrafiken en tjänst som kallas Resrobot (www.resrobot.se) där det går att både hitta information och köpa biljett för en resa som omfattar både lokal- och interregional trafik med flera byten mellan trafikslag. Ett problem är dock att flertalet resenärer varken känner till eller använder sig av tjänsten.

Inom Samtrafiken pågår ett utvecklingsarbete som syftar till att underlätta försäljningen av lokala biljetter i andra län än det egna. Även kommersiella aktörer deltar i projektet.

Det finns även en nationell åtkomstpunkt som Trafikverket ansvarar för där de lagstadgade informationsmängderna finns eller kommer att finnas samlade men där det i dag inte är möjligt att köpa eller sälja biljetter.

Utredaren ska därför

- analysera tillgängliga data kring vad olika resenärer anser underlättar och hindrar deras resande och vilka behov och hinder som transportföretagen upplever för att nå resenärerna med sina produkter,
- analysera och föreslå lösningar som underlättar spridande av information om och försäljning av biljetter som utförs i andra regioner eller i andra bolag,
- analysera varför Resrobot inte fungerar som avsett dvs. varför Resrobot inte är väl känt för allmänheten och varför användandet är så begränsat i syfte att ta tillvara erfarenheter och utveckla en bättre fungerande och mer välkänd tjänst, samt
- analysera vad som krävs för att den nationella åtkomstpunkten och dess data ska finnas tillgängligt för tredjepartsförsäljning.

*Kartlägga befintliga och pågående insatser inom
kollektivtrafikområdet avseende biljetter och färdbevis*

Det finns flera pågående biljettsamarbeten i Sverige. Nedan beskrivs några av dessa.

Det nationella biljettsamarbetet Resplus har funnits sedan 1993. Genom samarbetet får resenären hjälp hela vägen fram till resmålet även vid störningar och det går att beställa ledsagning till resan för de som behöver extra hjälp. Distributionen sker genom hundratals säljställen, över disk och via telefon av resebyråer och trafikföretag, i automater, hemsidor och appar där SJ AB:s kanaler är dominerande. De distribueras som personliga e-biljetter via sms eller e-post.

Norrlandsresan har funnits sedan 1992 och tillkom för att göra det enklare att resa över länsgränserna mellan de fyra länen i Norrland (Norrbottnens, Västerbottnens, Västernorrlands och Jämtlands län) som har gemensamma trafikavtal och samma betalsystem (FARA). Norrlandsresan är ett biljettsamarbete med en egen taxa som är kilometerbaserad. Ju längre man åker desto billigare blir priset per kilometer. Samma taxa gäller också för biljetter med Norrtåg. Norrlandsresan anpassar sina regler till länens egna regler, t.ex. synkroniseras prishöjningar så att det genomförs samtidigt i alla län.

Taxan omfattar både enkelbiljetter och periodbiljetter. Länen samarbetar genom det gemensamma projektet för nytt betalsystem som kommer att utvecklas enligt den så kallade BoB-standarderna som är en öppen biljett- och betalstandard utvecklad av Samtrafiken. I projektet ingår även Luleå lokaltrafik och Skellefteåbuss.

Sydtaxan är ett samarbete mellan länen i södra Sverige: Skåne (och vissa sträckor i Danmark), Blekinge, Hallands, Kronobergs, Kalmar och Jönköpings län. Samarbetet inleddes 2009 för att förenkla köp av biljetter vid resa i det gemensamma tågsystemet Öresundståg. Successivt utökades Sydtaxan till att omfatta övrig länsöverskridande trafik med alla bussar och tåg. Det är samma biljett-sortiment och resevillkor i samtliga deltagande län. Movingo lanserades i oktober 2017 och omfattar periodbiljetter (30, 90 och 365 dagar) och knyter ihop Mälardalen. Målgruppen är regionala pendlare och målet är att förenkla och få fler människor att resa i regionen. Movingo pendlarbiljett kan köpas på Movingos hemsida, i Movingo-appen eller i SJ AB:s app, på sj.se eller i SJ AB:s biljettautomater.

Utredaren ska därför

- kartlägga de pågående och planerade samarbetena som finns Sverige i dag, samt
- utreda hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbetena som finns och samtidigt skapa ett enhetligt, harmoniserat system som fungerar i hela landet.

Internationell utblick

Frågan om biljettsystem och intermodalt resande står högt på agendan även internationellt och inom EU. Flera länder har lanserat nationella system i syfte att underlätta kollektivt resande med utgångspunkt från resenärens behov, i stället för den traditionella utgångspunkten som ofta har varit snävare och har inneburit att respektive transportföretag begränsat sig till att erbjuda en effektiv försäljning av egna produkter.

I Norge etablerades det statliga bolaget Entur AS under 2017 med syfte att skapa en nationell oberoende reseplanerare med möjlighet för biljettförsäljning avseende all tågtrafik. Entur AS ansvarar även för biljettsystemets infrastruktur samt tillhandahåller kundservice.

Finland har infört ett nationellt resekort som kan användas i flera olika kollektivtrafikområden för att underlätta det kollektiva resandet. Ägarens uppgifter lagras centralt på ett kort som sedan kan användas i hela landet oberoende av de resevillkor som gäller hos respektive kollektivtrafikmyndighet.

Utredaren ska därför

- redogöra för kommissionens arbete inom det nya arbetsprogrammet för ITS och det område som heter Interoperabla biljett- och betallösningar inom EU, samt annat relevant pågående EU-arbete, samt
- göra en kartläggning av hur relevanta länder har organiserat nationella biljettsystem för kollektivtrafik.

Beskriva det statliga åtagandet för kollektivtrafiken

Lokal och regional kollektivtrafik är i huvudsak ett ansvar för kommuner och landsting i respektive län. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas uppdrag sträcker sig i första hand till att försäkra sig om kollektivtrafikförsörjning inom det egna länet eller regionen, men får även avse länsöverskridande trafik som tillgodoser ett behov av arbetspendling eller annat vardagsresande. Ansvaret för länsöverskridande kollektivtrafik är dock inte helt definierat i dagens lagstiftning.

Kollektivtrafikföretag får fritt etablera kommersiell kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg, tunnelbana och vatten men kommersiell trafik bedrivs i första hand för interregionalt och långväga resande.

Statens uppgift kan beskrivas som möjliggörande och stödjande till kommunal sektor och kollektivtrafikföretag och skapa förutsättningar för konkurrens på lika villkor. Statens uppgift är i första hand att tillhandahålla övergripande transportinfrastruktur men även att följa kollektivtrafikens utveckling och främja utvecklingsarbete hos myndigheter, trafikhuvudmän och kollektivtrafikföretag som syftar till en bättre kollektivtrafikförsörjning för såväl kollektivtrafik som färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts.

Staten har ett ansvar för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Dessutom hanterar staten trafikavtal som syftar till att skapa en bättre interregional tillgänglighet än vad som åstadkoms av kommersiellt lönsam kollektivtrafik

samt utvecklar och samordnar den interregionala kollektiva persontrafiken och kartlägger särskilt brister i denna trafik.

Staten utvecklar även metoder för samhällsplaneringen i syfte att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, medfinansierar regionala kollektivtrafikanläggningar samt finansierar forskning om kollektivtrafik. I statens uppgifter ingår även att reglera och utöva tillsyn vad gäller fordon och anläggningar m.m., samt att producera statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Det kan dock finnas behov av att staten tar ett större ansvar för att åstadkomma ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet. Analysen och förslagen ska ta hänsyn till det kommunala självstyret.

Utredaren ska därför

- beskriva statens roll för kollektivtrafiken i Sverige, samt
- 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.

Avgränsning avseende vilken trafik som bör omfattas av ett nationellt biljettsystem

För att kunna skapa ett nationellt biljettsystem behöver den kollektivtrafik som ska omfattas av systemet definieras. Definitionen bör klargöra dels vilken geografisk omfattning den kollektivtrafik som omfattas ska ha, dels vilka trafikslag och färdstätt som bör ingå.

Med ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige avses i första hand linjelagd kollektivtrafik inom Sverige som genomförs med de gängse färdstättarna spårväg, tunnelbana, färjor, lokala, regionala och interregionala tåg respektive bussar. En bredare definition skulle kunna omfatta särskilda persontransporter samt arbetspendling över nationsgränser. Som komplement till kollektivtrafiken finns även ytterligare färdstätt som låncyklar, elskoter och taxi som kan ansluta till en resa med ordinarie kollektivtrafik.

Utredaren ska därför

- föreslå avgränsningar kring vilka färdstätt och typ av trafik som bör ingå i ett nationellt biljettsystem, varvid utredaren ska beakta om systemet bör omfatta andra mobilitetstjänster och om biljetterna ska omfatta längre resor dörr till dörr i sin helhet.

Redogöra för status när det gäller införandet av konceptet Mobilitet som en tjänst i Sverige

Konceptet Mobilitet som en tjänst innebär att en resenär prenumererar på ett mobilitetspaket anpassat efter individens behov, där betalningen sker till ett ställe och samma biljettbärare i form av mobiltelefon, legitimation, betalkort eller annat resekort används överallt. Med en resenärprofil behöver inte resevillkoren harmoniseras utan en resenär kan resa på reducerat pris som pensionär i en region och resa på fullt pris i en annan.

En nationell färdplan för kombinerad mobilitet, som konceptet Mobilitet som en tjänst även kallas, har tagits fram som syftar till att stödja framväxten av kombinerad mobilitet och det finns en styrgrupp där Trafikverket, Statens energimyndighet, Verket för innovationssystem (Vinnova), Samtrafiken och Svensk Kollektivtrafik ingår. Det finns även ett flertal pilot- och demonstrationsprojekt på gång i storstadsområden, på landsbygden och i mindre tätorter.

Utredaren ska därför

- redogöra för status för de pågående insatserna inom Mobilitet som en tjänst i Sverige,
- göra en bedömning som inkluderar en aktörsanalys av behovet av ytterligare offentliga och privata insatser för att konceptet ska kunna genomföras i full skala,
- samråda med Trafikverket i det pågående uppdraget från den 21 mars 2019 om att genomföra informations- och kunskapsförhöjande åtgärder inom området Mobilitet som en tjänst.

Genomförande

Utredningen syftar till att ge regeringen underlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik kan införas. I uppdraget ingår även att analysera behovet av ytterligare reglering samt att föreslå en hållbar finansieringsmodell för drift och förvaltning av det nationella biljettsystemet. Utgångspunkten för driften av det nationella biljettsystemet ska vara att det finansieras av de aktörer som erbjuder biljetter via det nationella biljettsystemet. Finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutral och icke-diskriminerande och möjliggöra för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra en kostnadseffektiv kanal för information om reseutbud och försäljning av biljetter.

Det övergripande syftet bakom utredarens uppdrag är att förenkla kollektivt resande för att möjliggöra överflyttning av resor till kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige är ett medel för att nå syftet.

Utredaren ska därför:

- föreslå insatser och en tidsplan för införandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet som skapar förutsättningar för konkurrens på lika villkor mellan olika aktörer,
- föreslå hur drift och förvaltning av det nationella biljettsystemet bör organiseras,
- redogöra för en hållbar och kostnadseffektiv finansieringsmodell för uppbyggnaden och driften av systemet, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Konsekvensbeskrivningar

I enlighet med 14–15 a §§ kommittéförordningen (1998:1474) ska konsekvenser i olika avseenden av utredningens förslag beräknas och redovisas.

Utredaren ska i dialog med berörda aktörer analysera och bedöma förslagens konsekvenser för resenärer, regionala och kommunala

kollektivtrafikmyndigheter, kommersiella bolag samt statsfinansiella konsekvenser.

Det ska även säkerställas att författningsförslagen inte står i strid med EU:s kollektivtrafikförordning (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70), konkurrenslagstiftning, upphandlingsregelverket och EU:s lagstiftning om passagerares rättigheter.

I 14 kap. 3 § regeringsformen anges att en inskränkning av det kommunala självstyret inte bör gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen. Det innebär att en proportionalitetsprövning ska göras under lagstiftningsprocessen. Om något av förslagen i betänkandet påverkar det kommunala självstyret ska därför, utöver dess konsekvenser, också de särskilda avvägningar som lett fram till förslagen redovisas.

Utredaren ska slutligen redogöra för eventuella effekter på sysselsättning, jämställdhet och miljö som författningsförslagen kan ha. Om förslagen inte bedöms ha betydelse för jämställdheten mellan kvinnor och män enligt 15 § kommittéförordningen, ska detta motiveras.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska beakta och redogöra för den marknadspåverkan som författningsförslagen kan få för utförarna. I denna del ska samverkan med Konkurrensverket, Transportstyrelsen, branschförbund och berörda kommersiella aktörer ske.

Utredaren ska göra en bedömning av hur kvaliteten för resenärer påverkas av förslagen. Samråd ska i dessa delar ske med relevanta myndigheter och brukarorganisationer inkluderat Konsumentverket och organisationer för personer med funktionsnedsättning.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020.

(Infrastrukturdepartementet)

Sammanställning av enkäter

Utredningen har bland annat kartlagt och analyserat befintliga och pågående insatser inom kollektivtrafikområdet i Sverige avseende biljetter och färdbevis.

Som ett led i denna kartläggning har utredningen genomfört enkäter till olika grupper av mottagare, som baserar sig på direktivets utgångspunkter. Här följer enkäter som har gått ut till följande fyra kategorier.

1. Regionala kollektivtrafikmyndigheter
2. Trafikoperatörer av klassisk kollektivtrafik
3. Trafikoperatörer av annan trafik
4. Intressentorganisationer

1. Enkät till regionala kollektivtrafikmyndigheter

De som har fått denna enkät har företrätt regionala kollektivtrafikmyndigheter eller de kollektivtrafikföretag som är huvudmän för den regionala kollektivtrafiken.

Biljett- och Betalstandarden

Ur direktivet

En viktig utgångspunkt är det arbete som Samtrafiken utför i samverkan med branschen där de standarder som branschen gemensamt tagit fram, de så kallade Biljett och Betalstandarderna (BoB-standarderna) har en särställning.

Frågor angående dagens ”smarta kort” (RFID) baserade biljettsystem.

1. Var i livscykeln är systemet (uppstart, ordinarie drift, utfasning)?
2. Vilket företag levererar systemet?
3. När är avtalstiden slut med leverantören?
4. Vad var ungefärlig investeringskostnad för mjukvara?
5. Vad var ungefärlig investeringskostnad för hårdvara (automater, ombord mm)?
6. Vad är ungefärlig driftkostnad för mjukvara (både interna och
7. Vad är ungefärlig driftkostnad för hårdvara (både interna och externa kostnader)?
8. Vem utför driften?

Frågor angående förra/nuvarande generationens mobilbiljetter som inte är i enlighet med BoB.

9. Har ni system för mobilbiljetter?
10. Vilket företag levererar systemet?
11. Vilket företag ansvarar för driften av systemet?
12. När går avtalstiden ut med leverantören?
13. Vilka betalningsmöjligheter har ni genom mobilen?
 - a) Kreditkort
 - b) Swish
 - c) Faktura
 - d) Företagskonto
 - e) Privatkonto
14. Vad var ungefärlig investeringskostnad för mjukvara?
15. Vad var ungefärlig investeringskostnad för hårdvara (t.ex. viseringsutrustning)?
16. Vad är ungefärlig driftkostnad* för mjukvara (både interna och externa kostnader)?

17. Vad är ungefärlig driftkostnad* för hårdvara (både interna och externa kostnader)?

18. Vad är de största upplevda problemen med detta system?

19. Vad är de största upplevda fördelarna med detta system?

Frågor angående nuvarande/framtidens mobilbiljetter som är baserade på BoB.

20. Har ni BoB-baserade tjänster i bruk?

21. Har ni BoB-baserade tjänster under utveckling?

22. Har ni BoB-baserade tjänster under planering?

23. Har ni upphandlat BoB-baserade system?

24. Kommer ni att upphandla eller utveckla egna BoB-baserade system?

Det första avsnittet handlar om efterlevnad av BoB-standardernas inre struktur beskriven på bob.samtrafiken.se. Frågorna är ställda som om ni redan har ett system i bruk men om ni tänkt utveckla ett eller upphandla ett så svarar ni ifrån det ni har i planerna.

25. Har ni en *Price och Product Service* i enlighet med standarden?

26. Har ni en *Ticketing service* i enlighet med standarden?

27. Har ni en *Validation service* i enlighet med standarden?

28. Har ni ID-baserat resande i enlighet med standarden?

Det andra avsnittet handlar om visering.

29. Har ni BoB-biljetter i enlighet med standarden?

30. Har ni utrustning för optisk visering?

31. Har ni utrustning för NFC-visering?

32. Vilket identifieringsalternativ har ni för ID-baserat resande?

a) Kort

b) Kod

c) Chip

- d) Ansiktsigenkänning
- e) Annat
- f) Ingen plan för ID-baserat resande än

Det tredje avsnittet handlar om produkter som finns i systemet med BoB-biljettsystemet.

- 33. Har ni tids- och zon-biljetter (från 60 min till 365 dagar inom en viss zon)?
- 34. Har ni tids- och linje(stråk-)biljetter (viss linje under specifik tidsrymd)?
- 35. Har ni avgångsexklusiva biljetter (gäller endast på specifik avgång)?
- 36. Har ni platsexklusiva biljetter (gäller endast på specifik avgång och plats)?

Det fjärde avsnittet handlar om andras BoB-biljetter än inom er egen geografiska region.

- 37. Har ni länsöverskridande biljetter inom ert eget system? (exempel)
- 38. Har ni länsöverskridande biljetter där grannens BoB-system anropas?
- 39. Har ni resekedjor med kombinationer av egna och andras BoB-biljetter?

Det femte avsnittet handlar om försäljningen av BoB biljetter.

- 40. I vilka kanaler säljer ni själva BoB-biljetter?
 - a) Mobilapplikation
 - b) Webb
 - c) Annat
- 41. Har ni avräkningsfunktionalitet mellan egna biljetter och andras?
 - a) Beskriv hur den fungerar
- 42. Har ni tredjepartsförsäljning genom BoB-API (med någon avtalad specifik part)?

- a) Vilka produkter?
 - b) Vilka erfarenheter har det gett?
 - c) Vilken provision lämnar ni till tredje part?
43. Har ni planer för öppen tredjepartsförsäljning genom BoB-API (vem som helst får sälja efter givna kriterier)?
- a) Ja, – för att vi tror att det
 - i. Vilka produkter?
 - ii. Vilka erfarenheter har det gett?
 - iii. Vilken provision lämnar ni till tredje part?
 - b) Nej, – varför?

Data

Ur direktivet

Samtrafiken arbetar också tillsammans med branschen för att bland annat skapa en ny infrastruktur för att samla in, bearbeta och distribuera trafikdata som öppna data för att underlätta för andra aktörer och tredjepartsförsäljare att tillhandahålla boknings- och försäljningstjänster.

Frågor kopplade till branschens projekt Öppna Data som även Trafikverket delfinansierar.

44. Projektet pekar på en nationell harmonisering av data. Vårt data...

- a) Levereras redan på det harmoniserade sättet
- b) Levereras på det harmoniserade sättet från och med...
- c) Levereras inte på det harmoniserade sättet. Vi förlitar sig på en nationell anpassning av data hos Samtrafiken

45. Våra statistiska data levereras i formatet...

- a) NOPTIS
- b) NetEx
- c) Transportformatet
- d) Annat

46. Vår realtidsdata levereras i formatet...

- a) SIRI
- b) GTFS RT
- c) Annat

47. När står ni inför en större investering inom området datahantering för:

- a) Statiska data
- b) Realtidsdata
- c) Annan relaterade data

Samarbeten

Ur direktivet

Kartlägga befintliga och pågående insatser inom kollektivtrafikområdet avseende biljetter och färdbevis. Kartlägga de pågående och planerade samarbetena som finns i Sverige i dag, samt utreda hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbetena som finns och samtidigt skapa ett enhetligt, harmoniserat system som fungerar i hela landet.

Internationella samarbeten

48. Vilka landsgränsöverskridande samarbeten har ni? Beskriv:

- a) Taxesamarbete
- b) Biljettsamarbete
- c) Viseringssamarbete
- d) Avräkningssamarbete
- e) Använder ni BoB-standarden i samarbetet? I så fall hur?

Nationella samarbeten

Samtliga RKM samverkar genom Samtrafiken och är då med i Resplus-samarbetet, ett nationellt system för förköpta biljetter som kan delas upp i tre kategorier, långdistans kombinationsresor, förköpta enkelbiljetter och Resplus årskortstillägg.

Långdistans kombinationsresor. De vanligaste kombinationerna i Resplus är då en bokad fjärrtågsresa kombineras med en regional/lokal pendeltågsresa. Eftersom allas utbud går att kombinera med alla andras så finns det ett oändligt antal kombinationer med tåg, buss, spårvagn, tunnelbana och båt som drivs både i offentlig regi och privat.

49. Vilka är de tre främsta fördelarna ni finner i dagens Resplus system för långdistans kombinationsresor?

- a) Bäst
- b) Näst bäst
- c) Därefter

50. Vilka är de tre största nackdelarna ni finner i dagens Resplus system för långdistans kombinationsresor?

- a) Sämst
- b) Näst sämst
- c) Därefter

Förköpta enkelbiljetter. De vanligaste produkterna är biljetter inom pendeltågssystem som säljs i nationella kanaler som fjärrtågoperatörernas applikationer eller via resebyråer. Det går att sälja allt utbud med tåg, buss, spårvagn, tunnelbana och båt som förköpta enkelbiljetter.

51. Vilka är de tre främsta fördelarna ni finner i dagens Resplus system för förköpta enkelbiljetter?

- a) Bäst
- b) Näst bäst
- c) Därefter

52. Vilka är de tre största nackdelarna ni finner i dagens Resplus system för förköpta enkelbiljetter?

- d) Sämst
- e) Näst sämst
- f) Därefter

Resplus årskortstillägg. Tillägget som kostar konsumenten 16 000 kr/år berättigar till all offentlig kollektivtrafik med samma regler som länskort inom respektive län/region. SJ:s årskort + Resplus-tillägg är det vanligaste, men produkten har även kombinerats under ett pilotprojekt med Sunfleets poolbilsabonnemang. Avräkningen för Resplus årskortstillägg sker månatligen i samma relation som övrigt Resplus-resande (adderat med en särställning för SL). Kortet fungerar i SL:s biljettsystem och dess spärrar. I övriga landet gäller enbart okulär visering med en kontrollfunktion för kontrollanter.

Under pilotprojektet med Sunfleet behandlades även en annan fördelningsmodell som byggde på att den region (RKM) där kunden är skriven får all intäkt med giltighet i hela landet. En sådan fördelning borde bli rättvis i större skala.

53. Vilka är de tre främsta fördelarna ni finner i dagens Resplus årskortstillägg?

- g) Bäst
- h) Näst bäst
- i) Därefter

54. Vilka är de tre största nackdelarna ni finner i dagens Resplus årskortstillägg?

- j) Värst
- k) Näst
- l) Sen

55. Ser ni en möjlighet i att produkten kan säljas utan koppling till ett fjärrtågsårskort och därmed enbart fungera på all offentlig kollektivtrafik i Sverige?

- a) Ja
- b) Nej
- c) Om nej. Vi kan ändra oss om följande kriterier var uppfyllda.
 - i. Kriterium 1
 - ii. Kriterium 2
 - iii. Kriterium 3

Interregionala samarbeten

56. Vilka länsöverskridande samarbeten har ni? Beskriv eller hänvisa till webbsida:

- a) Taxesamarbete
- b) Biljettsamarbete
- c) Viseringssamarbete
- d) Avräkningssamarbete
- e) Använder ni BoB-standarden i samarbetet? I så fall hur?

Regionala samarbeten

57. Vilka samarbeten inom länet har ni, t.ex. med kommersiell aktör eller med kommunal trafik? Beskriv eller hänvisa till webbsida.

- f) Taxesamarbete
- g) Biljettsamarbete
- h) Viseringssamarbete
- i) Avräkningssamarbete
- j) Använder ni BoB-standarden i samarbetet? I så fall hur?

ResRobot

Ur direktivet

Utredaren ska analysera varför ResRobot inte fungerar som avsett, dvs. varför ResRobot inte är väl känt för allmänheten och varför användandet är så begränsat i syfte att ta tillvara erfarenheter och utveckla en bättre fungerande och mer välkänd tjänst.

ResRobot består av tre delar,

- En trafikinformationstjänst med en reseplanerare för all kollektivtrafik i Sverige (cirka 50 000 hållplatser)
- En operatörsneutral försäljningskanal med förköp av biljetter kopplat till samma bokningssystem som bl.a. fjärrtågsoperatörerna Snälltåget och SJ använder i dag (cirka 3 500 hållplatser)

– API som anropar reseplaneraren för att visas i tredjeparts-applikationer.

58. Använder ni er av ResRobots reseplanerare i era egna kanaler?

- a) Webb
- b) Mobilapplikation
- c) Annat (beskriv)

59. Använder ni er av ResRobots försäljningskanal i era egna kanaler?

- a) Webb
- b) Mobila applikation
- c) Annat (beskriv)

60. Använder ni er av ResRobots API i era egna tjänster?

- a) Webb
- b) Mobilapplikationer
- c) Annat (beskriv)

61. Varför tror ni att den nationella ResRobot-reseplaneraren inte är känd bland konsumenter?

62. Varför tror ni att den neutrala nationella ResRobot-försäljningskanalen inte är känd bland konsumenter?

Nationellt biljettsystem

Ur direktivet

En särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras.

Farhågor

Vilka är de främsta farhågorna ni har gentemot utredningen och dess syfte?

- a) Tekniska
- b) Ekonomiska

- c) Juridiska
- d) Organisatoriska
- e) Opinionsmässiga
- f) Annat

Förväntningar

Regeringens förväntningar är att det nationella biljettsystemet ska underlätta en överflyttning till kollektiva transporter med mindre klimatpåverkan.

63. Vilka förväntningar har ni på utredningen och dess syfte?

- a) Tekniska
- b) Ekonomiska
- c) Juridiska
- d) Organisatoriska
- e) Opinionsmässiga
- f) Annat

Hinder

Utredningen ska analysera vilka hinder som finns för att införa ett nationellt biljettsystem. Kopplat till de farhågor och förväntningar ni har, vilka hinder ser ni?

64. Vilka hinder ser ni för att införa ett nationellt biljettsystem?

- a) Tekniska
- b) Ekonomiska
- c) Juridiska
- d) Opinionsmässiga
- e) Annat

Statligt åtagande

65. Vilket statligt åtagande i kollektivtrafiken i Sverige förväntar ni er som berör biljetter, försäljning, system eller annat för utredningen relevant?

Mobility as a Service (MaaS)

Ur direktivet

Redogöra för status när det gäller införandet av konceptet Mobilitet som en tjänst i Sverige. Konceptet Mobilitet som en tjänst innebär att en resenär prenumererar på ett mobilitetspaket anpassat efter individens behov, där betalningen sker till ett ställe och samma biljettbärare i form av mobiltelefon, legitimation, betalkort eller annat resekort används överallt. Med en resenärsprofil behöver inte resevillkoren harmoniseras utan en resenär kan resa på reducerat pris som pensionär i en region och resa på fullt pris i en annan.

66. Har ni haft eller har ni pågående pilotprojekt eller försök inom MaaS?

- a) Vilka?
- b) Nej?

67. Vilka ytterligare aktörer ser ni som viktiga att få med i begreppet mobilitet och därmed relevanta för ett nationellt biljettsystem?

- a) Delad el-scooter (t.ex. VOI)
- b) Delad cykel (t.ex. Styr&Ställ)
- c) Delad el-moped (t.ex. Blinker)
- d) El-pod med förare (t.ex. Bzzt)
- e) Delad bil utan förare (poolbil, hyrbil, lånad privatbil etc.)
- f) Delad bil med förare (t.ex. taxi)
- g) Delad bil genom samåkning (t.ex. Skjutsgruppen)

2. Enkät till kollektivtrafikföretag

De som har fått denna enkät företräder kollektivtrafikföretag. Enkäten är densamma för de som kör upphandlad trafik, kommersiell trafik eller både och.

Biljett- och Betalstandarden

Ur direktivet

En viktig utgångspunkt är det arbete som Samtrafiken utför i samverkan med branschen där de standarder som branschen gemensamt tagit fram, de så kallade Biljett- och Betalstandarderna (BoB-standarderna) har en särställning.

Frågor angående förra/nuvarande generationens mobilbiljetter som inte är i enlighet med BoB

1. Har ni system för mobilbiljetter?
2. Vilket företag levererar systemet?
3. Vilket företag ansvarar för driften av systemet?

Frågor angående nuvarande/framtidens mobilbiljetter som är baserade på BoB

4. Har ni BoB-baserade tjänster i bruk?
5. Har ni BoB-baserade tjänster under utveckling?
6. Har ni BoB-baserade tjänster under planering?
7. Har ni upphandlat BoB-baserade system?
8. Kommer ni att upphandla BoB-baserade system?

Det första avsnittet handlar om efterlevnad av BoB-standardernas inre struktur (moduler) beskriven på bob.samtrafiken.se. Frågorna är ställda som om ni redan har ett system i bruk. Om ni har tänkt att utveckla eller upphandla ett system så svarar ni utifrån det ni har i planerna.

9. Har ni en *Price och Product Service* i enlighet med standarden?
10. Har ni en *Ticketing Service* i enlighet med standarden?

11. Har ni en *Validation Service* i enlighet med standarden?

12. Har ni ID baserat resande i enlighet med standarden?

Det andra avsnittet handlar om visering.

13. Har ni BoB-iljetter i enlighet med standarden?

14. Har ni utrustning för optisk visering?

15. Har ni utrustning för NFC visering?

16. Vilket identifieringsalternativ har ni för ID-baserat resande?

- a) Kort
- b) Kod
- c) Chip
- d) Ansiktsigenkänning
- e) Annat
- f) Ingen plan för ID baserat resande än

Det tredje avsnittet handlar om produkter som finns i BoB-biljettsystemet (i *Price and Product Service*).

17. Har ni tids- och zon-biljetter (från 60 min till 365 dagar inom en viss zon)?

18. Har ni tids- och linje(stråk-)biljetter (viss linje under specifik tidsrymd)?

19. Har ni avgångsexklusiva biljetter (gäller endast på specifik avgång)?

20. Har ni platsexklusiva biljetter (gäller endast på specifik avgång och plats)?

Det fjärde avsnittet handlar om andras BoB-biljetter än inom er egen geografiska region.

21. Har ni länsöverskridande biljetter inom ert eget system? (exempel)

22. Har ni länsöverskridande biljetter, där grannens BoB-system anropas?

23. Har ni resekedjor med kombinationer av egna och andras BoB-biljetter?

Det femte avsnittet handlar om försäljningen av BoB-biljetter.

24. I vilka kanaler säljer ni själva BoB-biljetter?

- a) Mobilapplikation
- b) Webb
- c) Annat

25. Har ni en avräkningsfunktion mellan egna biljetter och andras?

- a) Beskriv hur den fungerar

26. Har ni tredjepartsförsäljning genom BoB-API (med någon avtalad specifik part)?

- a) Vilka produkter?
- b) Vilka erfarenheter har det gett?

27. Har ni planer för öppen tredjepartsförsäljning genom BoB-API (vem som helst, efter givna kriterier)?

- a) Ja, – för att!
 - i. Vilka produkter?
 - ii. Vilka erfarenheter har det gett?
- b) Nej, – varför?

Om många av frågorna ovan inte är relevanta på grund av att ni inte har/planerat ett BoB-baserat system utan kanske har ett boknings-system i stället så följer här några andra frågor.

28. Kan ert bokningssystem kommunicera med andra boknings eller biljettsystem?

29. Har ni tredjepartsförsäljning genom ett API (med någon avtalad specifik part)?

30. Har ni öppen tredjepartsförsäljning (vem som helst får sälja, efter givna kriterier)?

Data

Ur direktivet

Samtrafiken arbetar också tillsammans med branschen för att bland annat skapa en ny infrastruktur för att samla in, bearbeta och distribuera trafikdata som öppna data för att underlätta för andra aktörer och tredjepartsförsäljare att tillhandahålla boknings- och försäljningstjänster.

Frågor kopplade till branschens projekt Öppna Data, som även Trafikverket delfinansierar.

31. Projektet pekar på en nationell harmonisering av data. Våra data...

- a) Levereras redan på det harmoniserade sättet
- b) Levereras på det harmoniserade sättet från och med...
- c) Levereras inte på det harmoniserade sättet utan vi förlitar oss på en nationell anpassning av data hos Samtrafiken

32. Våra statistiska data levereras i formatet...

- a) NOPTIS
- b) NetEx
- c) Transportformatet
- d) Annat

33. Våra realtidsdata levereras i formatet...

- a) NOPTIS-ROI
- b) SIRI
- c) GTFS RT
- d) Annat

34. När står ni inför en större investering i system för

- a) Statiska data
- b) Realtidsdata
- c) Annan relaterade data

Samarbeten

Ur direktivet

Kartlägga befintliga och pågående insatser inom kollektivtrafikområdet avseende biljetter och färdbevis. Kartlägga de pågående och planerade samarbetena som finns i Sverige i dag, samt utreda hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbetena som finns och samtidigt skapa ett enhetligt, harmoniserat system som fungerar i hela landet.

Internationella samarbeten

35. Vilka landsgränsöverskridande samarbeten har ni? Beskriv:

- a) Taxesamarbete
- b) Biljettsamarbete
- c) Viseringssamarbete
- d) Avräkningssamarbete
- e) Använder ni BoB-standarden i samarbetet? I så fall hur?

Nationella samarbeten

Samtliga RKM och de flesta trafikföretagen i Sverige samverkar genom Samtrafiken och är då med i Resplussamarbetet. Resplus är ett nationellt system för förköpta biljetter som kan delas upp i tre kategorier, långdistans kombinationsresor, förköpta enkelbiljetter och Resplus årskortstillägg.

Långdistans kombinationsresor. De vanligaste kombinationerna i Resplus är då en bokad fjärrtågsresa kombineras med en regional/lokal pendeltågsresa. Eftersom allas utbud går att kombineras med alla andras så finns det ett oändligt antal kombinationer med tåg, buss, spårvagn, tunnelbana och båt som körs både i offentlig regi och i privat regi.

36. Vilka är de tre främsta fördelarna ni finner i dagens Resplus-system för långdistans kombinationsresor?

- a) Bäst
- b) Näst bäst
- c) Därefter

37. Vilka är de tre största nackdelarna ni finner i dagens Resplus-system för långdistans kombinationsresor?

- a) Sämst
- b) Näst sämst
- c) Därefter

Förköpta enkelbiljetter. De vanligaste produkterna som säljs är biljetter inom pendeltågssystem som säljs i nationella kanaler som till exempel i fjärrtågoperatörernas mobilapplikationer eller via resebyråer. Det går att sälja allt utbud med tåg, buss, spårvagn, tunnelbana och båt som förköpta enkelbiljetter.

38. Vilka är de tre främsta fördelarna ni finner i dagens Resplus-system för förköpta enkelbiljetter?

- a) Bäst
- b) Näst bäst
- c) Därefter

39. Vilka är de tre största nackdelarna ni finner i dagens Resplus-system för förköpta enkelbiljetter?

- d) Sämst
- e) Näst sämst
- f) Därefter

Resplus årskortstillägg. Tillägget som kostar konsumenten 16 000 kr/år berättigar till all offentlig kollektivtrafik med samma regler som länskort inom respektive län/region. SJ:s årskort + Resplus-tillägg är den vanligaste kombinationen, men produkten har även kombinerats under ett pilotprojekt med Sunfleets poolbilsabonnemang. Avräkningen för Resplus årskortstillägg sker månatligen i samma relation som övrigt Resplus-resande (adderat med en särställning för SL). Kortet fungerar i SL:s biljettsystem och dess spärrar. I övriga landet gäller enbart okulär visering med en kontrollfunktion för kontrollanter.

40. Är ni intresserade av att vara en del av Resplus årskortprodukt?

- a) Ja, om vi får fullt betalt för vad vårt eget årskort kostar.

- b) Ja, om vi får fullt betalt för alla resor som görs med våra tjänster.
- c) Ja, om vi får rabatterat betalt för alla resor som görs med våra tjänster.
- d) Ja, om vi får en proportionell del av vad konsumenten betalar för kortet i relation till övrigt Resplus-resande (dagens modell för RKM).
- e) Ja, om vi får en proportionell del av vad konsumenten betalar för kortet i relation till min marknadsandel.
- f) Ja, om vi hittar någon annan rimlig ersättning.
- g) Nej, vi tror inte det ger tillräckligt betalt
- h) Nej, vi vill inte vara med i en samlad produkt som Resplus årskort.

Interregionala samarbeten

41. Vilka länsöverskridande samarbeten har ni t.ex. med RKM? Beskriv eller hänvisa till webbsida.

- a) Taxesamarbete?
- b) Biljettsamarbete?
- c) Viseringssamarbete?
- d) Avräkningssamarbete?
- e) Använder ni BoB-standarden i samarbetet? I så fall hur?

Regionala samarbeten

42. Vilka inomregionala samarbeten har ni, t.ex. med RKM? Beskriv eller hänvisa till webbsida:

- f) Taxesamarbete
- g) Biljettsamarbete
- h) Viseringssamarbete
- i) Avräkningssamarbete
- j) Använder ni BoB-standarden i samarbetet? I så fall hur?

ResRobot

Ur direktivet

Utredaren ska analysera varför ResRobot inte fungerar som avsett dvs. varför ResRobot inte är väl känt för allmänheten och varför användandet är så begränsat i syfte att ta tillvara erfarenheter och utveckla en bättre fungerande och mer välkänd tjänst.

ResRobot består av tre delar,

- En trafikinformationstjänst med en reseplanerare för all kollektivtrafik i Sverige (cirka 50 000 hållplatser)
- En operatörsneutral försäljningskanal med förköp av biljetter kopplat till samma bokningssystem som bland andra fjärrtågsoperatörerna Snälltåget och SJ använder i dag (cirka 3 500 hållplatser)
- API som anropar reseplaneraren för att visas i tredjeparts mobilapplikationer.

43. Använder ni er av ResRobots reseplanerare i era egna kanaler?

- a) Webb
- b) Mobilapplikationer
- c) Annat

44. Använder ni er av ResRobots försäljningskanal i era egna kanaler?

- a) WEB
- b) App
- c) Annat

45. Använder ni er av ResRobot-API i era egna tjänster?

- a) Webb
- b) Mobilapplikationer
- c) Annat

46. Varför tror ni att den nationella ResRobots reseplaneraren inte är känd bland konsumenter?

47. Varför tror ni att den neutrala nationella ResRobots försäljningskanalen inte är känd bland konsumenter?

Nationellt biljettsystem

Ur direktivet

En särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras.

Farhågor

Vilka är de främsta farhågorna ni har gentemot utredningen och dess syfte?

- a) Tekniska
- b) Ekonomiska
- c) Juridiska
- d) Organisatoriska
- e) Opinionsmässiga
- f) Annat

Förväntningar

Regeringens förväntningar är att det nationella biljettsystemet ska underlätta en överflyttning till kollektiva transporter med mindre klimatpåverkan.

48. Vilka förväntningar har ni på utredningen och dess syfte?

- a) Tekniska
- b) Ekonomiska
- c) Juridiska
- d) Organisatoriska
- e) Opinionsmässiga
- f) Annat

Hinder

Utredningen ska analysera vilka hinder som finns för att införa ett nationellt biljettsystem. Kopplat till de farhågor och förväntningar ni har, vilka hinder ser ni?

49. Vilka hinder ser ni för ett införande av ett nationellt biljettsystem?

- a) Tekniska
- b) Ekonomiska
- c) Juridiska
- d) Opinionsmässiga
- e) Annat

Statligt åtagande

50. Vilket statligt åtagande i kollektivtrafiken i Sverige förväntar ni er som berör biljetter, försäljning, system eller annat för utredningen relevant?

Mobility as a Service (MaaS)

Ur direktivet

Redogöra för status när det gäller införandet av konceptet Mobilitet som en tjänst i Sverige. Konceptet Mobilitet som en tjänst innebär att en resenär prenumererar på ett mobilitetspaket anpassat efter individens behov, där betalningen sker till ett ställe och samma biljettbärare i form av mobiltelefon, legitimation, betalkort eller annat resekort används överallt. Med en resenärprofil behöver inte resevillkoren harmoniseras utan en resenär kan resa på reducerat pris som pensionär i en region och resa på fullt pris i en annan.

51. Har ni haft eller har ni pågående pilotprojekt eller försök inom MaaS?

- a) Vilka?
- b) Nej?

52. Vilka ytterligare aktörer ser ni som viktiga att få med i begreppet mobilitet och därmed relevanta för ett nationellt biljettsystem?

- a) Delad el-scooter (t.ex. VOI)

- b) Delad cykel (t.ex. Styr&Ställ)
- c) Delad el-moped (t.ex. Blinker)
- d) El pod med förare (t.ex. Bzzt)
- e) Delad bil utan förare (poolbil, hyrbil, lånad privatbil etc.)
- f) Delad bil med förare (t.ex. taxi)
- g) Delad bil genom samåkning (t.ex. Skjutsgruppen)

3. Enkät till företrädare för andra trafikslag

De som har fått denna enkät företräder trafikoperatör för andra transportslag.

Då utredningen har tagit sin utgångspunkt i den mer allmänt vedertagna definitionen av kollektivtrafik, finns det begrepp och definitioner som inte passar in för andra transportslag. I de fallen har de som besvarat enkäten fått tolka och kommentera frågorna utifrån förutsättningarna för varje transportslag och tjänst.

Övergripande syfte

Ur direktivet

Det övergripande syftet bakom utredarens uppdrag är att förenkla kollektivt resande för att möjliggöra överflyttning av resor till kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan.

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige är ett medel för att nå syftet.

Frågor angående kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan.

1. Definierar ni ert trafikslag och tjänst som en del av kollektivtrafiken/kollektiva färdmedel?
2. Ser ni er ert trafikslag och tjänst som ett komplement eller konkurrent till den mer traditionella kollektivtrafiken (bussar, tåg, spårvagn, tunnelbana, anropsstyrd trafik)?
3. Anser ni, och kan ni leda i bevis, att ert trafikslag och tjänst kan leda till begränsad klimatpåverkan?
4. Anser ni, och kan ni leda i bevis, att ert trafikslag och tjänst är ett komplement till mer traditionell kollektivtrafik?
5. Andra inspel relaterade till det övergripande syftet.

Nationellt biljettsystem

Ur direktivet

En särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras.

6. Anser ni att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken skulle främja det övergripande syftet om minskad klimatpåverkan?
7. Anser ni att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken skulle förbättra användarupplevelsen för era kunder?
8. Anser ni att det är av betydelse för det övergripande syftet med utredningen att ert trafikslag och tjänst är en del av och/eller kan integreras med ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik? Motivera varför:
9. Vilken typ av trafik anser ni bör ingå respektive avgränsas från ett nationellt biljettsystem? Motivera varför.
10. Vilka generella förväntningar har ni på utredningen och dess syfte?
 - a) Tekniska
 - b) Ekonomiska
 - c) Juridiska
 - d) Organisatoriska
 - e) Opinionsmässiga
 - f) Annat
11. Vilka är de främsta farhågorna ni har gentemot utredningen och dess syfte?
 - a) Tekniska
 - b) Ekonomiska
 - c) Juridiska
 - d) Organisatoriska
 - e) Opinionsmässiga

f) Annat

12. Vilka hinder ser ni för ett införande av ett nationellt biljettsystem?

a) Tekniska

b) Ekonomiska

c) Juridiska

d) Opinionsmässiga

e) Annat

13. Vilka behov finns det av ett statligt åtagande för kollektiva resor i Sverige som berör biljetter, försäljning, standarder, system eller annat som för utredningen är relevant?

14. Andra inspel relaterat till iden om ett nationellt biljettsystem?

Samarbeten

Ur direktivet

Kartlägga befintliga och pågående insatser inom kollektivtrafikområdet avseende biljetter och färdbevis. Kartlägga de pågående och planerade samarbetena som finns i Sverige i dag, samt utreda hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbetena som finns och samtidigt skapa ett enhetligt, harmoniserat system som fungerar i hela landet.

Nationella och internationella samarbeten

15. Vilka samarbeten har ni i dag med den traditionella kollektivtrafiken?

16. Vilka samarbeten har ni i dag med andra trafikslag?

17. Säljer ni era egna tjänster via tredje part?

18. Säljer ni andras trafikföretags tjänster i era kanaler?

19. Vilka är de främsta utmaningarna ni ser vad gäller försäljnings-samarbeten med offentliga och/eller privata aktörer?

20. Andra inspel relaterade till samarbeten?

Tekniska förutsättningar

Ur direktivet

En viktig utgångspunkt är det arbete som Samtrafiken utför i samverkan med branschen där de standarder som branschen gemensamt tagit fram, de så kallade Biljett och Betalstandarderna (BoB-standarderna) har en särställning.

En del av kartläggningen är att undersöka förutsättningar för andra transportslag som inryms i begreppet mobilitetstjänster.

21. I vilka kanaler säljer ni era egna tjänster i dag?

- a) Mobilapplikation
- b) Webb
- c) Telefon
- d) Butik
- e) Annat

22. Säljer ni era tjänster via egenutvecklad plattform?

23. Bygger er plattform på en internationell/global lösning och ser ni på grund av det några hinder eller möjligheter vad gäller att samarbeta i ett nationellt system i Sverige? Motivera.

24. Finns det standarder med betydelse för ert transportslag, som kan ha betydelse för att samarbeta i ett nationellt system i Sverige?

25. Känner ni till Biljett- och Betalstandarderna och ser ni potential i att denna standard i utvalda delar även fungerar för ert transportslag?

26. Andra inspel relaterade till tekniska förutsättningar?

Data

Ur direktivet:

Analysera tillgängliga data kring vad olika resenärer anser underlättar och hindrar deras resande och vilka behov och hinder som transportföretagen upplever för att nå resenärerna med sina produkter.

Samtrafiken arbetar också tillsammans med branschen för att bland annat skapa en ny infrastruktur för att samla in, bearbeta och distribuera trafikdata som öppna data för att underlätta för andra aktörer och tredjepartsförsäljare att tillhandahålla boknings- och försäljningstjänster.

Frågor kopplade till er syn på öppna data

27. Tillgängliggör ni information om era tjänster som öppen data, exempelvis via API?
 - a) Om Ja, vilken information tillhandahåller ni och på vilket sätt?
 - b) Om Nej, varför inte?
28. Anser ni det viktigt för utvecklingen av framtidens mobilitets-tjänster att både offentliga och privata aktörers data blir tillgängliga som öppna data för tredje part?
29. Ser ni att vissa typer av data saknas för att utveckla tjänster som underlättar för kunder?
30. Anser ni att en nationell åtkomstpunkt för både offentliga och privata aktörers data är relevant för att uppnå det övergripande syftet?
31. Kan ni tänka er att tillgängliggöra data via en nationell åtkomstpunkt?
32. Viken typ av data anser ni inte är aktuell att tillgängliggöra som öppna data via en nationell åtkomstpunkt?
33. Finns det standarder för data som är särskilt relevant för er?
34. Anser ni det viktigt för utvecklingen av framtidens mobilitets-tjänster att särskilda standarder för data definieras? Anser ni det bäst att denna standard definieras på frivillig basis eller av en relevant offentlig myndighet?
35. Andra inspel relaterade till data?

Mobility as a Service (MaaS)

Ur direktivet

Redogöra för status när det gäller införandet av konceptet Mobilitet som en tjänst i Sverige. Konceptet Mobilitet som en tjänst innebär att en resenär prenumererar på ett mobilitetspaket anpassat efter individens behov, där betalningen sker till ett ställe och samma biljettbärare i form av mobiltelefon, legitimation, betalkort eller annat resekort används överallt. Med en resenärprofil behöver inte resevillkoren harmoniseras utan en resenär kan resa på reducerat pris som pensionär i en region och resa på fullt pris i en annan.

36. Har ni eller deltar ni i pågående pilotprojekt eller försök inom MaaS i Sverige eller internationellt?
- a) Ja, vilka?
b) Nej?
37. Anser ni att Er organisation/tjänst skulle vinna på att försäljning enkelt skulle kunna integreras i andra aktörers tjänste-/produktutbud?
38. Ser ni konceptet MaaS som ett reellt alternativ att erbjuda via ert transportslag eller tjänst?
39. Ser ni några affärsmässiga- eller tekniska hinder att erbjuda ert transportslag eller tjänst via andra MaaS-aktörer?
40. Har ni själv ambitioner att bli en MaaS-aktör och/eller ta en roll i MaaS-ekosystemet?
41. Ser ni att konceptet MaaS potentiellt kan bidra till det övergripande syftet om minskad klimatpåverkan?
42. Ser ni det som mest framgångsrikt för det övergripande syftet om begränsad klimatpåverkan att offentliga aktörer eller privata aktörer erbjuder MaaS-konceptet till marknaden? Motivera.
43. Finns det behov av ytterligare offentliga och/eller privata insatser för att konceptet ska kunna genomföras i full skala? Ge exempel på vilka.
44. Andra inspel relaterat till MaaS?

4. Enkät till intresseorganisationer

De som har fått enkäten företräder intresseorganisationer.

Övergripande syfte

Ur direktivet

Det övergripande syftet bakom utredarens uppdrag är att förenkla kollektivt resande för att möjliggöra överflyttning av resor till kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan.

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige är ett medel för att nå syftet.

Fråga angående det övergripande syftet.

1. Fritt inspel relaterat till det övergripande syftet.

Nationellt biljettsystem

Ur direktivet

En särskild utredare ska utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras.

2. Anser ni att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken skulle främja det övergripande syftet om minskad klimatpåverkan?
3. Anser ni att ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken skulle förbättra användarupplevelsen för resenärer?
4. Vilken typ av trafik anser ni bör ingå respektive avgränsas från ett nationellt biljettsystem? Motivera varför.
5. Vilka generella förväntningar har ni på utredningen och dess syfte?
 - a) Tekniska
 - b) Ekonomiska
 - c) Juridiska
 - d) Organisatoriska
 - e) Opinionsmässiga

f) Annat

6. Vilka är de främsta farhågorna ni har gentemot utredningen och dess syfte?

a) Tekniska

b) Ekonomiska

c) Juridiska

d) Organisatoriska

e) Opinionsmässiga

f) Annat

7. Vilka hinder ser ni för att införa ett nationellt biljettsystem?

a) Tekniska

b) Ekonomiska

c) Juridiska

d) Opinionsmässiga

e) Annat

8. Vilka behov finns av statligt åtagande för kollektiva resor i Sverige som berör biljetter, försäljning, standarder, system eller annat som är relevant för utredningen?

9. Andra inspel relaterade till idén om ett nationellt biljettsystem?

Samarbeten

Ur direktivet

Kartlägga befintliga och pågående insatser inom kollektivtrafikområdet avseende biljetter och färdbevis. Kartlägga de pågående och planerade samarbetena som finns i Sverige i dag, samt utreda hur ett nationellt biljettsystem kan ta tillvara på de befintliga biljettsamarbetena som finns och samtidigt skapa ett enhetligt, harmoniserat system som fungerar i hela landet.

Nationella och internationella samarbeten.

10. Vilka samarbeten anser ni att branschen borde ha gällande biljetter?
11. Andra inspel relaterade till samarbeten?

Tekniska förutsättningar

Ur direktivet

En viktig utgångspunkt är det arbete som Samtrafiken utför i samverkan med branschen där de standarder som branschen gemensamt tagit fram, de så kallade Biljett och Betalstandarderna (BoB-standarderna) har en särställning.

12. Vilka tekniska aspekter anser ni viktigast att utredningen beaktar?
13. Andra inspel relaterade till tekniska förutsättningar?

Data

Ur direktivet

Analysera tillgängliga data kring vad olika resenärer anser underlättar och hindrar deras resande och vilka behov och hinder som transportföretagen upplever för att nå resenärerna med sina produkter.

Samtrafiken arbetar också tillsammans med branschen för att bland annat skapa en ny infrastruktur för att samla in, bearbeta och distribuera trafikdata som öppna data för att underlätta för andra aktörer och tredjepartsförsäljare att tillhandahålla boknings- och försäljningstjänster.

Frågor kopplade till er syn på öppna data:

14. Vilka data anser ni särskilt viktiga i ett nationellt biljettsystem (förutom tidtabeller, priser, produkter)?
15. Andra inspel relaterade till data?

Mobility as a Service (MaaS)

Ur direktivet

Redogöra för status när det gäller införandet av konceptet Mobilitet som en tjänst i Sverige. Konceptet Mobilitet som en tjänst innebär att en resenär prenumererar på ett mobilitetspaket anpassat efter individens behov, där betalningen sker till ett ställe och samma biljettbärare i form

av mobiltelefon, legitimation, betalkort eller annat resekort används överallt. Med en resenärprofil behöver inte resevillkoren harmoniseras utan en resenär kan resa på reducerat pris som pensionär i en region och resa på fullt pris i en annan.

16. Ser ni att konceptet MaaS potentiellt kan bidra till det övergripande syftet om minskad klimatpåverkan?
17. Är det mest framgångsrikt för det övergripande syftet om begränsad klimatpåverkan, om offentliga aktörer eller privata aktörer erbjuder MaaS-konceptet till marknaden? Motivera.
18. Finns det behov av ytterligare offentliga och/eller privata insatser för att konceptet ska kunna genomföras i full skala? Ge exempel på vilka.
19. Andra inspel relaterade till MaaS?

5. Enkät till allmänheten

Utredningen har med hjälp av ett konsultföretag även genomfört en enkät till ett slumpmässigt urval bland allmänheten. Denna enkät har besvarats av 1008 personer via webb.

Är du:

Man

Kvinna

Annat/Vill ej ange

Base

Åldersgrupper:

15–24

25–34

35–44

45–54

55–64

65–74

Base

Jag bor i /på:

Centralt i stor stad

I utkanten av stor stad

Stad

Mindre ort

Landsbygden

Base

Använder du kollektivtrafik?

Ja

Nej

Base

Varför använder du inte kollektivtrafik?

 Jag känner inte till hur det fungerar

 Jag tycker att det är obekvämt

 Jag tycker att det är för krångligt att ta reda på resmöjligheter och kombinationer

 Jag tycker att det är för krångligt att köpa biljetter

 Jag tycker att det är för dåligt turtäthet/utbud, det passar inte mina behov

 Jag vill inte resa med andra

 Det finns ingen kollektivtrafik där jag bor

 Annat:

 Base

Om man skulle införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik, vilken trafik tycker du borde ingå då?

 Lokal- och regional kollektivtrafik (spårväg, tunnelbana, färjor, tåg och bussar)

 Fjärrtåg

 Andra transporttjänster (t.ex. taxi, hyrbil, bilpool och el-skotrar)

 Flyg

 Vet ej

 Base

Äger du, eller någon i ditt hushåll, en bil eller har förmånsbil via jobbet?

 Ja

 Nej

 Base

Vad skulle få dig att minska ditt resande med egen bil och i stället resa mer kollektivt eller med delade fordon (såsom bilpool, buss eller tåg)?

 Om jag lätt kunde få tillgång till olika gemensamma transporttjänster/delade fordon som möter mina behov

 Om kostnaden för tillgången till gemensamma transporttjänster/delade fordon var lägre än kostnaden för min bil i dag

 Om jag uppmuntrades ekonomiskt att resa kollektivt t.ex. genom en peng från min arbetsgivare

 Nej, oavsett vad som erbjuds och till vilket pris kommer jag inte minska resandet i min egen bil

 Base

Statens offentliga utredningar 2020

Kronologisk förteckning

1. Översyn av yrket personlig assistent – ett viktigt yrke som förtjänar bra villkor. S.
2. Skärpta regler om utländska månggiften. Ju.
3. Hållbar slamhantering. M.
4. Vägen till en klimatpositiv framtid. M.
5. Fler rut tjänster och höjt tak för rutavdraget. Fi.
6. En begriplig och trygg sjukförsäkring med plats för rehabilitering. S.
7. Brott mot djur – Skärpta straff och ett mer effektivt sanktionssystem. N.
8. Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget. Fi.
9. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2020. Steg för steg. Var står vi? Vart går vi? M.
10. Stärkt lokalt åtgärdsarbete – att nå målet Ingen övergödning. M.
11. Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om utländska direktinvesteringar. Ju.
12. Nya kapitaltäckningsregler för värdepappersbolag. Fi.
13. Att kriminalisera överträdelse av EU-förordningar. N.
14. Framtidens teknik i omsorgens tjänst. S.
15. Strukturförändring och investering i hälso- och sjukvården – lärdomar från exemplet NKS. S.
16. Ett effektivare regelverk för utlänningsärenden med säkerhetsaspekter. Ju.
17. Grönt sparande. Fi.
18. Framtidens järnvägsunderhåll. I.
19. God och nära vård. En reform för ett hållbart hälso- och sjukvårdssystem. S.
20. Skatt på modet – för att få bort skadliga kemikalier. Fi.
21. Sveriges museum om Förintelsen. + Holocaust Remembrance and Representation. Documentation from a Research Conference. Ku.
22. Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon. Fi.
23. Hälso- och sjukvård i det civila försvaret – underlag till försvarspolitisk inriktning. S.
24. Tillsammans för en välfungerande sjukskrivnings- och rehabiliteringsprocess. S.
25. Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. I.

Statens offentliga utredningar 2020

Systematisk förteckning

Finansdepartementet

- Fler ruttjänster och höjt tak för rutavdraget. [5]
- Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget. [8]
- Nya kapitaltäckningsregler för värdepappersbolag. [12]
- Grönt sparande. [17]
- Skatt på modet – för att få bort skadliga kemikalier. [20]
- Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon. [22]

Infrastrukturdepartementet

- Framtidens järnvägsunderhåll. [18]
- Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. [25]

Justitiedepartementet

- Skärpta regler om utländska månggiften. [2]
- Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om utländska direktinvesteringar. [11]
- Ett effektivare regelverk för utlänningsärenden med säkerhetsaspekter. [16]

Kulturdepartementet

- Sveriges museum om Förintelsen.
+ Holocaust Remembrance and Representation. Documentation from a Research Conference. [21]

Miljödepartementet

- Hållbar slamhantering. [3]
- Vägen till en klimatpositiv framtid. [4]
- Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2020. Steg för steg. Var står vi? Vart går vi? [9]

- Stärkt lokalt åtgärdsarbete – att nå målet
Ingen övergödning. [10]

Näringsdepartementet

- Brott mot djur – Skärpta straff och ett mer effektivt sanktionssystem. [7]
- Att kriminalisera överträdelser av EU-förordningar. [13]

Socialdepartementet

- Översyn av yrket personlig assistent – ett viktigt yrke som förtjänar bra villkor. [1]
- En begriplig och trygg sjukförsäkring med plats för rehabilitering. [6]
- Framtidens teknik i omsorgens tjänst. [14]
- Strukturförändring och investering i hälso- och sjukvården – lärdomar från exemplet NKS. [15]
- God och nära vård. En reform för ett hållbart hälso- och sjukvårdssystem. [19]
- Hälso- och sjukvård i det civila försvaret – underlag till försvarspolitisk inriktning. [23]
- Tillsammans för en välfungerande sjukskrivnings- och rehabiliteringsprocess. [24]

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 113-123

Tid: 2020-09-23 kl. 08:30

Plats: Regionens hus, sal B

§ 119

Förlängning av tillfällig sänkning av priset för enkelbiljetter inom kollektivtrafiken

Diarienummer: RJL 2020/2006

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande förslag att förlänga tiden för tillfällig sänkning av priset för enkelbiljetter i appen.

Sammanfattning

Resandet inom den allmänna kollektivtrafiken har kraftigt minskat med anledning av rådande coronapandemi och en tillfällig sänkning av enkelbiljettspriset i Länstrafikens app föreslås.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-14

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Beslutets antal sidor

1

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Förlängning av tillfällig sänkning av priset för enkelbiljetter inom kollektivtrafiken

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande förslag att förlänga tiden för tillfällig sänkning av priset för enkelbiljetter i appen.

Information i ärendet

Resandet inom den allmänna kollektivtrafiken har kraftigt minskat med anledning av rådande coronapandemi. Intäkterna har minskat med ca. 50% och Länstrafiken tappar ca 12 miljoner kronor i månaden på grund av uteblivna biljettintäkter.

På grund av smittspridning har avspärningar satts upp för att skydda chaufförerna. Detta leder till att resenärerna inte längre kan köpa biljetter ombord på bussarna. För att göra det enklare och mer prisvärt för resenärer som brukar betalar med reskassa föreslås att tillfälligt sänka enkelbiljettpriset i Länstrafikens app med 20%, vilket motsvarar priset för reskassa.

Genom ordförandebeslut togs tidigare beslut om tillfällig sänkning av priset (RJL 2020/926) vilket gällde tom 31 oktober 2020. Nu föreslås att sänkningen av priset fortsätter gälla tom 2020-12-31.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-14

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 113-123

Tid: 2020-09-23 kl. 08:30

Plats: Regionens hus, sal B

§ 120

Sammanträdesplan 2021 - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Diarienummer: RJL 2020/1859

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

1. Fastställa sammanträdesplan för 2021 för nämnd för trafik infrastruktur och miljö enligt följande:
26/1, 23/2, 30/3, 4/5, 1/6, 23/6, 7/9, 12/10, 16/11 samt 14/12
2. Fastställa sammanträdesplan för nämndens presidium enligt följande: 12/1, 10/2, 16/3, 20/4, 18/5, 15/6, 24/8, 21/9, 2/11 samt 1/12

Sammanfattning

Förslag till sammanträdesplan för 2021 har tagits fram för nämnd för trafik, infrastruktur och miljö och dess presidium.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-10
- Sammanträdesplan 2021

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Sammanträdesplan 2021- Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

1. Fastställer sammanträdesplan för 2021 för nämnd för trafik infrastruktur och miljö enligt följande:
26/1, 23/2, 30/3, 4/5, 1/6, 23/6, 7/9, 12/10, 16/11 samt 14/12
2. Fastställer sammanträdesplan för nämndens presidium enligt följande:
12/1, 10/2, 16/3, 20/4, 18/5, 15/6, 24/8, 21/9, 2/11 samt 1/12

Sammanfattning

Förslag till sammanträdesplan för 2021 har tagits fram för nämnd för trafik, infrastruktur och miljö och dess presidium.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-09-10
- Sammanträdesplan 2021

Beslut skickas till

Regionledningskontoret

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Siw Kullberg
Kanslidirektör

Januari		Februari		Mars		April		Maj		Juni		
F1	Nyårsdagen	M1	V 5	M1	V 9	T1		L1	Första maj	T1	Nämnd TIM, FS	
L2		T2	RS	T2	RS-AU	F2	Långfredagen	S2		O2	Nämnd ANA	
S3		O3		O3		L3	Påskafton	M3	V 18	T3		
M4	V 1	T4		T4		S4	Påskdagen	T4	Nämnd TIM, FS	F4	KF/SVN	
T5	Trettondedagsafton	F5	KF	F5		M5	Annandag påsk V 14	O5	Nämnd ANA	L5		
O6	Trettondedag jul	L6		L6		T6	RS	T6		S6	Sveriges nationaldag	
T7		S7		S7		O7		F7		M7	V 23	
F8		M8	V 6	M8	V 10	T8		L8		T8	RS	
L9		T9	RF	T9	RS	F9	KF utök	S9		O9		
S10		O10	Pres TIM, Pres FS	O10		L10		M10	V 19	T10		
M11	V 2	T11	Pres ANA	T11	SVN	S11		T11	RS	F11		
T12	Pres TIM, Pres FS	F12		F12	SVN	M12	V 15	O12		L12		
O13	Pres ANA	L13		L13		T13	RF	T13	Kristi himmelfärdsdag	S13		
T14		S14		S14		O14		F14		M14	V 24	
F15		M15	V 7	M15	V 11	T15		L15		T15	Pres TIM, Pres FS	
L16		T16		T16	Pres TIM, Pres FS	F16		S16		O16	Pres ANA	
S17		O17		O17	Pres ANA	L17		M17	V 20	T17	SKR	
M18	V 3	T18		T18		S18		T18	Pres TIM	RSL	F18	
T19	RS-AU	F19	Pol for	F19		M19	V 16	O19	Pres ANA, Pres FS	L19		
O20		L20		L20		T20	Pres TIM, Pres FS	T20		S20		
T21		S21		S21		O21	Pres ANA	F21	Pol for	M21	V 25	
F22		M22	V 8	M22	V 12	T22		SKR	L22	Pingstafton	T22	RF
L23		T23	Nämnd TIM, FS	T23	RS-AU	F23		SKR	S23	Pingstdagen	O23	Nämnd TIM
S24		O24	Nämnd ANA	O24		L24		M24	V 21	T24	Nämnd ANA	
M25	V 4	T25		SKR	T25		S25		T25	RS-AU	F25	Midsommarafton
T26	Nämnd TIM, FS	F26		SKR	F26		M26	V 17	O26		L26	Midsommardagen
O27	Nämnd ANA	L27			L27		T27	RS-AU	T27		S27	
T28		S28			S28		O28		F28		SKR	M28
F29					M29	V 13	T29		L29			T29
L30					T30	Nämnd TIM, FS	F30	Valborgsmässoafton	S30			O30
S31					O31	Nämnd ANA			M31	V 22		

Juli		Augusti		September		Oktober		November		December		
T1		Bryssel S1		O1		F1		SVN M1	V 44	O1	Pres TIM, FS	
F2		M2	V 31	T2		L2		T2	Pres TIM, Pres FS	T2	Pres ANA	
L3		T3		F3		S3		O3	Pres ANA	F3	KF/SVN	
S4		Almedal O4		L4		M4	V 40	T4		L4		
M5	V 27	Almedal T5		S5		T5	RF	F5	Alla helgons afton	S5		
T6		Almedal F6		M6	V 36	O6		L6	Alla helgons dag	M6	V 49	
O7		Almedal L7		T7	Nämnd TIM, FS	RSL	T7	S7		T7	RF	
T8		Almedal S8		O8	Nämnd ANA		F8	M8	V 45	O8		
F9		Almedal M9	V 32	T9		L9		T9	RF	T9		
L10		Almedal T10		F10		S10		O10	RF	F10	RSL/Pol for	
S11		O11		L11		M11	V 41	T11		RSL	L11	
M12	V 28	T12		S12		T12	Nämnd TIM, FS	F12		RSL	S12	
T13		F13		M13	V 37	O13	Nämnd ANA	L13		M13	RS-AU V 50	
O14		L14		T14	RS-AU	T14		SKR	S14	T14	Nämnd TIM, FS	
T15		S15		O15	RS-AU	F15		SKR	M15	V 46	O15	Nämnd ANA
F16		M16	V 33	T16		L16		T16	Nämnd TIM, FS	T16	SKR	
L17		T17	RS	F17		S17		O17	Nämnd ANA	F17	SKR	
S18		O18		L18		M18	V 42	T18		L18		
M19	V 29	T19		S19		T19	RS-AU	F19		S19		
T20		F20		M20	V 38	O20		L20		M20	V 51	
O21		L21		T21	Pres TIM, Pres FS	T21		S21		T21	RS	
T22		S22		O22	Pres ANA	F22		M22	V 47	O22		
F23		M23	V 34	T23		L23		T23	RS-AU	T23		
L24		T24	Pres TIM, Pres FS	F24		S24		O24		F24	Julafton	
S25		O25	Pres ANA	L25		M25	V 43	T25		SKR	L25	Juldagen
M26	V 30	T26		S26		T26	RS	F26		SKR	S26	Annandag jul
T27		F27		M27	V 39	O27		L27		M27	V 52	
O28		L28		T28	RS	T28		KF utök	S28		T28	
T29		S29		O29		F29		M29	V 48	O29		
F30		M30	V 35	T30		L30		T30	RS	T30		
L31		T31	RF			S31				F31	Nyårsafton	