



KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Samhällsbyggnadskontoret
Plan- och utvecklingsenheten

| | |
|---|----------------|
| SALA KOMMUN Kommunstyrelsens förvaltning | |
| Ink. 2020 -09- 10 | |
| Diarier 2020/1224 | Aktbilaga 1 |

Avgiftsfri kollektivtrafik

Med kollektivtrafik i detta sammanhang avses enbart de busslinjer (omlopp) som finansieras av och trafikeras inom Sala kommun.

Ekonomi

| | 2017 | 2019 |
|---|------------|------------------|
| Kostnad för kollektivtrafik inom Sala kommun. | 18 720 000 | 23 430 000 |
| Kostnadsökning kollektivtrafik Ink. E-tur (trafik under skolloven). | | 4 710 000 |
| Intäktsbortfall från avskaffade avgifter. | | ca 500 000 :-/år |

Antal resande

| | 2017 | 2019 | Ökning |
|-----------|---------|---------|--------|
| Jan - dec | 211 649 | 305 384 | 44,3 % |

Fördelar och nackdelar med avgiftsfri kollektivtrafik

FÖRDELAR MED AVGIFTSFRI KOLLEKTIVTRAFIK

Sedan det blev gratis att åka VL inom kommunen har buss- resandet gått upp med 44,3%, vilket är bra för miljön och ligger helt i linje med Sala kommuns intention om en hållbar utveckling.

Mycket av ökningen beror sannolikt på att fler ungdomar åker och då särskilt de som inte har rätt till skolskjuts. Andelen arbetspendlare som tar buss har också gått upp, liksom pensionärer som annars sannolikt hade åkt färdtjänst, bil, eller inte alls. Vi får tyvärr bara siffror per passagerare som stiger på så vi vet inte exakt fördelning åldersmässigt.

En del av ökningen beror på de turer som körts under skolloven.

Om avgiftsbelagd kollektivtrafik införs igen kommer nyttjandet troligen att gå ner till ungefär samma nivå som 2017.



Miljö och klimat

Det övergripande målet i Sala kommuns egen klimatstrategi är att kommuninvånare ska vara oberoende av fossila bränslen år 2030. Genom att samtliga kommuninvånare erbjuds tillförlitlig energiförsörjning från förnybara energikällor och klimatsmarta färdmedelsval så ska främst koldioxidutsläppen men även helst andra klimatpåverkande utsläpp minska till 1 ton per kommuninvånare och år.

År 2030 ska andelen resor med kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med år 2007. Att välja kollektivt resande, cykel eller gång ska ses som ett naturligt val då det är enkelt, tryggt, säkert och trevligt. Genom att fler kommuninvånare väljer att resa med kollektivtrafik med konkurrensfördel mot biltrafik kommer klimatpåverkande utsläppen och totala energianvändningen i Sala kommun att minska.

I en växande kommun är det också viktigt att ta luft- vatten och markkvaliteten i beaktning för att fortsätta arbeta för en hållbar samhällsutveckling. Kollektivt resande är ett sätt att förbättra luftkvaliteten lokalt eftersom det förhoppningsvis leder till att antalet bilresor minskar.

Undertecknad väjde själv in avgiftsfri kollektivtrafik i beslutet att flytta till Sala (2018). Inte för att vi tänkte åka runt med bussar, utan för att det visar att det är en kommun som vill framåt på ett miljövänligt sätt och faktiskt gör något åt det.

Barn och unga

Många av de skolkjutsberättigade åker VL. Om kollektivtrafiken blev avgiftsbelagd skulle de ha rätt till busskort som betalas av kommunen. De har dock bara rätt till två resor om dagen. Till och från skolan. De kan inte åka under annan tid, inte på loven och de kan inte åka till en kompis först och ta bussen hem efter.

De som inte har rätt till busskort kan idag åka ändå. De skulle få transportera sig på annat sätt eller köpa busskort.

Utöver transport till och från skolan åker ett antal klasser med VL till och från slöjd, och idrott. Även dessa transporter skulle öka kostnaden.

Dagspendlare

Många förvärvsarbetande som bor i Sala arbetar på annan ort. Framför allt i Västerås, men även Uppsala och Stockholm m.m. Kollektivtrafiken är i dagsläget illa anpassad för dagspendlare, men antalet vuxna som börjat ta bussen till tågstationen (på de linjer som har lämpliga avgångar) har ökat. De mister viss tidsmässig bekvämlighet genom att ta bussen, men slipper oroa sig för parkering och bussen är gratis och miljövänlig.

Hur många av dem som skulle fortsätta att åka buss blir ren spekulat, men förmodligen skulle bekvämligheten med egen bil väga tungt för många.



Pensionärer

Idag kan man ta bussen gratis från t.ex. Västerfärnebo, till och från Sala stad och träffa vänner, handla, eller annat, vilket många gör. Huruvida de istället kommer att stanna hemma, åka buss ändå, färdtjänst, eller ta egen bil blir återigen enbart spekulation. Många av dem som bor i Sala stad använder Silverlinjen som primärt transportmedel.

Om avgift återinförs får vi räkna med att fler kommer att ansöka om och nyttja färdtjänsten. Vi har idag 43 personer färre färdtjänstberättigade i Sala än vi hade 2017. Det kan bero på att bussarna är gratis, men även att fler åker el-scooter. De som har färdtjänst åker färre turer än de gjorde 2017. Den förmodade kostnadsökningen för färdtjänst antas dra ner resultatet av intäkterna vi får från avgifter, men går inte att räkna på.

NACKDELAR MED GRATIS KOLLEKTIVTRAFIK I SALA KOMMUN

Ekonomi

Intäkter från biljettförsäljning minus skolkortskostnader och administration vid KTF var år 2017 ca 800 000 kr/år.

Om avgifter återinförs uppstår en ökad personalkostnad för Sala kommun då befintlig personal inte skulle räcka till. Det skulle behövas en administratör på minst 50% för att hantera ansökningar, beslut, beställningar och borttappade busskort till elever. Uppskattad ökad avgift till KTF ca 300 000 kr/år

Det som återstår av intäkter från avgifter (räknat på 2017 års biljettintäkter) är ca 500 000 kr/år, men det är utan att räkna med en presumerad kostnadsökning för färdtjänst.

Orättvisa

De personer som åker med buss 569 (VL) och 848 (UL) omfattas inte av försöket och måste betala. De är missnöjda med att de inte får åka gratis.

Anledningen till att buss 569 inte är gratis är att den finansieras av Västmanlands kollektivtrafikförvaltning (KTF). Linje 848 drivs av UL och finansieras gemensamt av UL och KTF. Sala kommun kan därför inte göra dessa linjer avgiftsfria och det bedöms onödigt att införa nya busslinjer på sträckor som redan är trafikerade. Fokus för vidareutveckling måste ligga på sträckor där det inte finns buss på de tider som folk behöver åka.

Johan Duse

Transportstrateg