



Handläggare:  
Annelie Kjellberg

## Avgiftsfri kollektivtrafik

### Sammanfattning

En utredning har gjorts av kommunkansliet för att beräkna kostnader för avgiftsfri kollektivtrafik för barn och ungdom i Avesta kommun. Fyra alternativ presenteras: oförändrad trafik, avgiftsfri kollektivtrafik för barn och ungdom 9 månader/år, avgiftsfri kollektivtrafik för barn och ungdom 12 mån/år och avgiftsfri kollektivtrafik för alla invånare i tätorts- och lokaltrafiken. Fjärde alternativet visar sig i räkneexemplet innebära mindre kostnader för kommunen att genomföra jämfört med alternativen för endast barn och ungdom. I detta alternativ betalar kommunen bruttokostnaden för linjerna. I alternativen för endast barn och ungdom gäller köp av olika typer av periodkort.

Alla alternativ förutom oförändrad trafik medför kostnader för ökad kapacitet i samband med ökat resande. Ökat resande är ett mål i kommunens energi- och klimatstrategi. Nya kollektivtrafiklagen som börjar gälla 1 jan 2012 måste beaktas samt ägardirektiv och gällande avtal om ägarbidrag till AB Dalatrafik för det fjärde alternativet.

### Förslag till beslut

Att kostnadsfri kollektivtrafik i Avesta kommuns tätorts- och lokaltrafik skrivs med i trafikbeställningen till Dalatrafik för trafiken 2012.

## Styrande dokument och beslut

I ”Avtal om ägarbidrag till AB Dalatrafik” regleras principen för köp av färdbevis för elever i grundskola och gymnasieskola som reser med linjetrafik. Avtalet är daterat 2004-01-01. Paragraf 4 säger att den princip som ska gälla är att kommunen ska köpa färdbevis enligt Dalatrafiks prislista för dessa elever. Dessa intäkter tillgodoräknas linjen på samma sätt som övriga intäkter.

För ca 5-6 år sen togs beslutet att det kort som ska köpas in som skolkort i länet är månadskort som ger obegränsade resor i hela länet och kostar 630 kr per kort. På ett styrelsemöte på Dalatrafik under sensommaren i år diskuterades det att återinföra kort med två resor per dag men styrelsen var enig om att det inte var aktuellt.

Skolskjutsreglementet för Avesta kommun reglerar vilka som har rätt till kostnadsfri skolskjuts i grundskolan. Följande avstånd gäller för att elever med lång skolväg ska få skolskjuts för delar av eller hela läsåret:

- elever i förskoleklass med minst 3 km skolväg
- elever i åk 1-6 med minst 3 km skolväg
- elever i åk 7-9 med minst 4 km skolväg

Gymnasieelevers rätt till kostnadsfri skolskjuts regleras av skolförordningen, Lag (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor. Elever ska enligt lagen ha minst 6 km färdväg mellan folkbokföringsadress och skola för att hemkommunen ska ansvara för elevens kostnader för dagliga resor mellan bostaden och skolan. Stödet ska ges kontant eller på annat lämpligt sätt enligt kommunens bestämmande. Om stödet ges kontant är kommunen inte skyldig att ge högre ersättning än vad som motsvarar 1/30 av basbeloppet enligt lagen ([1962:381](#)) om allmän försäkring för varje hel kalendermånad som eleven har kostnader för resor mellan bostaden och skolan. Lag (2010:873).

Kostnaden för grundskolekortet och gymnasiekortet höjs from höstterminen 2011 till 650 kr per kort.

## Dagens situation

Det finns ca 2800 barn och ungdomar i kommunen mellan 7-19 år varav drygt en fjärdedel idag får busskort på linjetrafiken från kommunen. Till de särskilda skolskjutsbussarna behövs inget kort. Ca 150 elever som är berättigade till skolskjuts har därmed inget skolkort utan åker kostnadsfritt med de beställda skolskjutsarna. Prognosen för skolskjutskostnaderna totalt år 2010 är runt 13 miljoner kr.

Skolkortskostnaden är en del av detta och beräknas bli 4 696 tkr för år 2010. Resterande kostnad är för bussarna som går specifikt som skolskjutsar, s.k. särskilda skolskjutsar, samt viss transport för särskolan och med Samres. Grundskolekortet och gymnasiekortet gäller hela läsåret bortsett jullov och sommarlov och kostar idag 630 kr per månad (9 mån).

Vad gäller 6-åringar som går på förskola har 10-15 elever idag skolkort. Barn under 7 år får medfölja betalande person (barn eller vuxen) utan extra kostnad.

Det går 950 gymnasieelever i kommunen och 302 gymnasiekort delas ut. 40 av korten delas ut till elever som har annan hemkommun vilket debiteras respektive hemkommun.

## Genomförande

Ett införande av fri kollektivtrafik för den här gruppen skulle sannolikt medföra att ett antal barn byter högstadieskola till en i Avesta tätort pga. de fritidsaktiviteter som finns där. Det skulle sannolikt medföra ett ökat resande med kapacitetsfrågor som följd.

Intäkterna för skolkortet, enligt avtalet, hamnar i en pott som fördelas efter hur korten stämplas. Intäkter från inköp av kort som inte stämplas kommer således att fördelas jämt över alla linjer i hela länet.

## Alternativ

### Alternativ 1

Oförändrad trafik.

Antal fordon i nuvarande trafik är 6,75 i tätortstrafiken (linje 301) och den lokala trafiken (linje 3 och 4) samt 1,4 fordon i den regionala närtrafiken (linje 5 och 12). Övrig linjetrafik på buss som berör kommunen är linje 205, regional trafik som ägs av Landstinget Dalarna, och linje 500 som trafikeras av VL.

### Alternativ 2

Busskort köps in till de elever som inte har kort idag, vilket är ca 2000 elever, för samma tidsperiod dvs. 9 månader. Detta kommer att medföra ett visst ökat resande vilket är uppskattat till 2 fordon. Varje ytterligare fordon i omlopp blir en merkostnad på uppskattningsvis 1 miljon kr per år.

Till dem som inte uppfyller reglementet kan man köpa vanliga busskort. Det kostar 290 kr för den här åldersgruppen att resa obegränsat inom kommunen och samma pris för hela länet. Dessa busskort kan köpas genom Dalatrafik på samma sätt som skolkorten.

### Alternativ 3

Alternativ 2 kompletterat med busskort för sommarmånaderna. Alla elever åker då gratis hela året.

### Alternativ 4

Kostnadsfri tätortstrafik och lokal trafik i Avesta kommun för alla.

Kostnadsfri linjetrafik skulle, enligt beräkningarna i bilagan, medföra en lägre kostnad än busskortsalternativet. Kommunen betalar då bruttokostnaden för linjerna i lokaltrafiken. Kostnaden för skolkorten för de som reser med lokaltrafiken och nettokostnaden för lokaltrafiken (vilket vi betalar genom ägarbidraget) kan då räknas bort. Vi hamnar då på en näst intill obefintlig merkostnad. Sen tillkommer kostnader för att öka kapaciteten till följd av ett ökat resande. Det är under rusningstrafiken det kommer att behöva sättas in fler bussar vilket kommer att öka antalet fordon i linjetrafiken totalt sett i kommunen. På övriga tider kan nuvarande trafik tillgodose ett ökat resande. Med en grov uppskattning skulle det behövas ytterligare fyra fordon: två i tätortstrafiken, linje 301, samt två i landsortstrafiken på linje 3 och 4.

Den regionala trafiken och den regionala närtrafiken är i det här alternativet oförändrad. Ungefär 40 elever åker till skolan med skolkort på linje 12 som går mellan Hedemora och Avesta. Hedemora kommun har uttryckt att de möjligtvis vill lägga ner sin del av linjen. Om det beslutet tas kan Avesta välja att ha kvar linjen inom kommunen. Även denna linje blir då lokal trafik.

Olika försök med nolltaxa i exempelvis Övertorneå, Ockelbo och Kristinehamn har visat på samhällsekonomiska vinster totalt sett. I Ockelbo medförde det inga ökade kostnader för kommunen. Den kostnadsfria trafiken infördes i samband med omfattande samordning i likhet med omläggningen i Avesta. I Avesta skedde detta i juni 2010, efter utredning av TFK - Trafikforskningsgruppen i Borlänge AB, då Avestas kostnader reducerades markant. Mycket av skolskjutsen lades då på linjetrafiken och skoltider justerades. I Kristinehamn medförde nolltaxan ett fördubblat resande i tätortstrafiken och en ökning med 8 % i landsortstrafiken. Totalt var 24 % av de nya resenärerna tidigare bilåkare. Här har man nu infört tidsdifferentierad taxa, i detta fall endast avgiftsuttag när kapaciteten är fullt utnyttjad, dvs. under rusningstrafik, för att undvika behovet av förstärkningsturer och söka optimalt samhällsekonomiskt utfall.

Nya kollektivtrafiklagen from 1 jan 2012 medför att ansvaret för kollektivtrafiken samt hela kostnadsansvaret flyttas till en regional myndighet. Reseincitamentsavtal med transportörerna förordas. Till skillnad från dagens bruttoavtal baseras de till viss del på hur många som åker. Avregleringen i samband med den nya lagen inkluderar att konkurrensen inte får snedvridas eller någon operatör gynnas.

Nuvarande avtal med Nobina gäller tom juni 2014. Likställighetsprincipen i kommunallagen måste beaktas.

Alternativet är ett avsteg från det avtal som finns mellan Dalatrafik och ägarna om kostnader och intäkter samt ett av bolagets ägardirektiv, så förslaget behöver genomgå en process för att kunna genomföras. Först tas det upp i ledningsgruppen på Dalatrafik, senare styrelsen och sen blir det en ägarfråga.

Med detta alternativ får man söka nya metoder för att få in statistik på trafiken. I Ockelbo gör man i dagsläget 2 resanderäkningar per år.

## **Räkneexempel på kostnader för kollektivtrafik och skolskjutsar 2011**

Se bilaga

### **Slutsats**

Om man väljer att genomföra ett av alternativen med olika varianter på kostnadsfri kollektivtrafik så rekommenderas alternativ 4 vilket medför de lägsta kostnaderna för kommunen. Nya kollektivtrafiklagen måste beaktas. Detta alternativ förefaller också samhällsekonomiskt mest lönsamt. Det skulle sannolikt öka resandet i enlighet med målen i kommunens energi- och klimatstrategi.