



Handläggare

Erica Thorsén

0152-33 12 62

Kommunstyrelsen

Motion från Ingela Bengtsson (MP) gällande avgiftsfria bussresor under lågtrafik

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att

1. motionen avslås med hänvisning till att frågan är väl utredd genom tidigare ärende.

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsen har fått att bereda motion inlämnad av Ingela Bengtsson (MP) gällande avgiftsfria bussresor under lågtrafik. Motionären yrkar på att möjligheten att införa avgiftsfria bussresor inom kommunen utreds, samt att nolltaxa införs under lågtrafik för alla bussresenärer för resor inom Strängnäs kommun.

Kommunstyrelsens bedömning är att motionens frågeställning anses vara behandlad inom ramen för den utredning som gjordes inför fullmäktiges beslut gällande motion om kostnadsfritt resande med buss. Kommunstyrelsen menar att motionen därmed ska avslås.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Övriga konsekvenser

Beslutet medför inga övriga konsekvenser.

Uppföljning

Ingen uppföljning krävs.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande, Motion från Ingela Bengtsson (MP) gällande avgiftsfria bussresor under lågtrafik, 2023-01-09

Protokollsutdrag, KF § 227, 2022-10-24, Motion från Yvonne Knuutinen (V) m.fl. om kostnadsfritt resande med buss

Protokollsutdrag, KF § 58, 2022-04-25, Nyinkomna motioner och interpellationer

Motion från Ingela Bengtsson (MP) gällande avgiftsfria bussresor under lågtrafik, 2022-04-24



Beslutet skickas till
Kommunfullmäktige
Motionären

Jennie Enström
Kontorschef

Erica Thorsén
Kommunsekreterare



KF § 227

D.nr. KS/2021:630 – 034

Motion från Yvonne Knuutinen (V) m.fl. om kostnadsfritt resande med buss

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att

1. avslå motionen med hänvisning till att det finns flertalet skäl som talar emot förslaget.

Yrkanden

Yvonne Knuutinen (V) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordföranden ställer bifall till motionen mot bifall till liggande förslag och finner att kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag.

Reservation

Yvonne Knuutinen (V), David Aronsson (V) och Merja Kylmämaa (V) reserverar sig mot beslutet med följande motivering:

Svaret anger Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035, kostnadstäckningsgrad, som huvudsakligt skäl till avslaget.

"Motionens förslag kan betraktas att inte ligga helt i linje med regionala trafikförsörjningsprogrammet som pekar ut kollektivtrafikens kostnadseffektivitet ska öka."

Men vår omvärld gör precis tvärtom! Låg kostnad eller helt avgiftsfri kollektivtrafik ses som en viktig nyckel till en fossilfri framtid. Se bland annat Tysklands mycket lyckade försök att styra om resandet till kollektivtrafiken.

I Strängnäs står den totala personbilstrafiken för nästan 65% av de fossila utsläppen (se kommunens koldioxidbudget 2021). Det betyder att den absolut viktigaste frågan för att Strängnäs kommun ska kunna bli fossilfri senast år 2030, är att fasa ut personbilstrafikens fossila utsläpp.

Avgiftsfritt bussresande är alltså en viktig nyckel till fossilfritt resande. Se även Agenda 2030 Miljömässig hållbarhet. Dessutom är avgiftsfritt resande med bussen en socialt viktig fråga. Se även Agenda 2030 Social hållbarhet.

Beskrivning av ärendet

En motion från Yvonne Knuutinen (V), David Aronsson (V) och Henrik Sjödahl (V) inkom till kommunfullmäktige 22 november 2021. Motionens förslag är att

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande



det från 1 januari 2023 ska vara kostnadsfritt för alla att, utan biljett, resa med buss i Strängnäs kommun. I motionen motiveras förslaget med att det bland annat skulle minska föräldrars skjutsande med bil och skapa långsiktigt hållbara resvanor för ungdomar, samt förbättra möjligheten till att människor bygger fossilfria resvanor i pendlingen till arbetet. Ytterligare skulle förslaget öka den sociala hållbarheten då tillgängligheten blir bättre för barn och ungdomar. Men också pensionärernas möjlighet till ett gott liv förbättras genom denna åtgärd som motionärerna omnämner socialt och miljömässigt hållbar. Motionärerna skriver också att åtgärden inte heller innebär stora intäktsförluster medan kostnaden för administration och kontroll skulle minska.

Förvaltningen kommer i tjänsteutlåtandet skriva avgiftsfri istället för kostnadsfritt, då avgiftsfri är ett mer vanligt använt begrepp i sammanhanget. Det är också av värde att tydliggöra att det finns busslinjer som kör inom Strängnäs kommun och som är allmän kollektivtrafik och finansieras helt eller delvis av andra aktörer än Strängnäs kommun.

Den allmänna kollektivtrafiken med buss inom Strängnäs kommun är viktig och har bland annat en viktig roll för kommunens invånares tillgänglighet, att bidra till ett rättvist samhälle och för att Strängnäs ska kunna bli en fossilfri. Sedan 2021 utförs kommunens busstrafik med biogas- och elbussar. Att införa en helt avgiftsfri kollektivtrafik för alla på bussar i kommunen är däremot inte en åtgärd som förvaltningen bedömer som lämplig för tillfället. Avgiftsfri kollektivtrafik är inte en okomplicerad frågeställning och åtgärden har sina för- och nackdelar vilket har illustrerats när åtgärden, eller varianter av åtgärden, prövats i olika kontexter.¹ Nedan är en redogörelse av relevanta aspekter och motiv som ger skäl för förvaltningens åsikt.

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035: kostnadstäckningsgrad

Enligt rådande överenskommelse, mellan Region Sörmland och regionens kommuner angående kollektivtrafiken i Södermanlands län, är regionen den regionala kollektivtrafikmyndigheten och de råder "över och beslutar om taxor för kollektivtrafiken i enlighet med Kollektivtrafiklagen. Detta arbete ska ske i dialog med Kommunerna".²

Det finns dock möjligheter för kommunerna att tillköpa "annan taxa eller biljettprodukt för den allmänna kollektivtrafiken än vad Regionen beslutat".³ I överenskommelsen framgår vissa begränsningar i form av att "Tillköp ska göras i linje med var tid gällande regionalt trafikförsörjningsprogram och trafikavtal".⁴

¹ Alm, Jens & Hultén, John. 2020. *Avgiftsfri kollektivtrafik för alla - En forskningsöversikt med fokus på orsaker och konsekvenser*. Lund: K2: s.11-13.

² Region Sörmland. 2018. *ÖVERENSKOMMELSE OM KOLLEKTIVTRAFIK I SÖDERMANLANDS LÄN*: s.5.

³ Ibid: s.6.

⁴ Ibid.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------



Motionens förslag kan betraktas att inte ligga helt i linje med regionala trafikförsörjningsprogrammet som pekar ut att kollektivtrafikens kostnadseffektivitet ska öka. Ett av programmets anknyttande måltal är att kostnadstäckningsgraden för Sörmlandstrafikens busstrafik ska öka till 40% 2035. 2020 låg det på 25% och innan pandemin var resultatet 35%.⁵ Motionens förslag skulle innebära slopade biljettintäkter på bussar inom Strängnäs kommun och det skulle innebära en försämrade kostnadstäckningsgrad för Sörmlandstrafikens busstrafik. Motionens förslag kan därför anses motverka måltalet. Att då försöka tillköpa kostnadsfritt för alla att, utan biljett, resa med buss i Strängnäs kommun, kan inte anses ligga i linje med gällande regionalt trafikförsörjningsprogram. Med bakgrund av överenskommelsen som ingåtts och trafikförsörjningsprogrammet, kan det därför betraktas oförenligt och opassande att för tillfället driva för en avgiftsfri kollektivtrafik med buss för alla resenärer inom Strängnäs kommun.

För att inte minska kostnadstäckningsgraden hade kommunen kunnat köpa biljetter som kund av Sörmlandstrafiken för att sedan distribuera. Följande alternativ är dock inte aktuellt då bussresorna inte skulle bli biljettfria och ett sådant tillvägagångssätt vore heller inte särskilt lämpligt av flera anledningar.

Förändrat resande?

I syftet att öka det hållbara resandet har åtgärden inte visat sig vara så framgångsrik som det går att föreställa sig, dock ska det beaktas att förutsättningarna, kollektivtrafiksystemets funktionalitet och utbud vid genomförandet har betydelse för effekterna.⁶ Forskare har också identifierat att om åtgärden utförs isolerat, likt följande förslag, och inte som en del av ett större paket är stora effekter på bilresandet inte att nödvändigtvis förvänta.⁷ Holmberg konstaterar också i sin kunskapssammanställning "Ökad andel kollektivtrafik – hur?" att åtgärden generellt påverkar bilresandet lite, medan kostnaderna och resandet med buss tenderar att öka markant. En omfattande dansk studie kom fram till att åtgärden allmänt ger omkring 3-4 % mindre biltrafik.⁸

I exempelvis några svenska kommuner har åtgärden dock gett lite mer positiva resultat. Avgiftsfri kollektivtrafik i både Avesta kommun och Kristinehamn kommun har inneburit en viss förflyttning av resor från bil till buss. I Avesta kommun var denna förflyttning en realitet för 39 % av bussresorna som utfördes efter reformen, medan motsvarande i Kristinehamns stadstrafik med buss var 24 %. Sammantaget ökade bussresorna i Avesta med 80 % medan Kristinehamns

⁵ Region Sörmland. 2022. *Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035*. Nyköping: s.18.

⁶ Ibid: s.27-30

⁷ Ibid: s.28-29 ; Persson, Andreas. 2008. *Attraktiv kollektivtrafik i små städer - Förutsättningar och möjligheter för ett ökat resande*. Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, 2008: s.18-20.

⁸ Holmberg, Bengt. 2013. *Ökad andel kollektivtrafik – hur?*, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2013: s. 61-62.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande



stadstrafik såg en fördubbling.⁹ Resandeökning i busstrafiken på Kristinehamns landsbygd var dock av liten art. I Avesta visade utvärderingen av åtgärdens utfall att denna förflyttning innebar en minskning i CO2 från bil.¹⁰

Åtgärden som motionärerna föreslår kan sannolikt förväntas öka bussresorna i Strängnäs kommun. Tidigare erfarenheter och forskning illustrerar dock en problematik rörande sådana resandeökningar, då en betydande mängd av ökningen ofta kommer från hållbara och hälsosamma resor i form av gång- och cykelresor.¹¹ I exemplet Avesta var det 22 % av bussresorna efter reformen som ersatte gång- och cykelresor och i Kristinehamn var det istället 31 % av bussresorna i stadstrafiken.¹² I K2 forskningsöversikten av Alm och Hultén berörande avgiftsfri kollektivtrafik för alla, gör forskarna reflektionen att "Prissättningen av kollektivtrafiken har betydelse och allt annat lika innebär avgiftsfri kollektivtrafik ett ökat resande. Det finns dock en stor risk att merparten av det ökade resandet med kollektivtrafiken kommer från gång och cykel."¹³ Vidare brukar delar av det ökade resandet också bestå av resor som annars inte hade genomförts.¹⁴ Det tillsammans med allmänt fri tillgång till bussarna kan också innebära en förhöjd risk för stökigheter på bussarna, en problematik andra kommuner erfarit med avgiftsfri kollektivtrafik. I Åtvidaberg utgjorde det tung grund till slopandet av avgiftsfri kollektivtrafik.¹⁵ Samtidigt står det i senaste Kollektivtrafikbarometern Årsrapport gällande mätningen av allmänheten och kundernas attityder om förutsättningar för kollektivresande, "Prisvärdhet ligger på en låg nivå jämfört med övriga faktorer men det är normalt för frågor om pris i enkätundersökningar. Priset är för de flesta inte det mest avgörande för om man är kund eller inte just nu".¹⁶ I denna undersöknings urval ingick alla Sveriges regioner, dock inte region Södermanland.¹⁷ Nedanstående citat från Alm och Hulténs forskningsöversikt, kan tänkas underbygga att motionens förslag kanske inte är det mest kostnadseffektiva förslaget.¹⁸

"Även om vissa studier påvisar att det i viss mån skett en överflyttning från bil till kollektivtrafik framhålls det i studien om Aubagne att 20 procent av de som tidigare använde bil och numera utnyttjar kollektivtrafiken anser att avskaffandet av avgifter var den främsta orsaken till varför de bytte till kollektivtrafik. Detta förstärker bilden av att avgiftsfri kollektivtrafik inte är en tillräcklig åtgärd för en betydande påverkan på färdmedelsfördelningen mellan bil och kollektivtrafik."¹⁹

⁹ Ramboll. 2015. *Litteraturstudie avgiftsfri kollektivtrafik*. Malmö: s.5-6.

¹⁰ Ibid: s.5-7.

¹¹ Alm & Hultén, 2020: s.30; Ramboll, 2015: s.5-6; Persson, 2008: s.18-19

¹² Ramboll. 2015. Malmö: s.5-6.

¹³ Alm & Hultén, 2020: s.30

¹⁴ Ramboll. 2015. Malmö: s.5-6.

¹⁵ Persson, 2008: s.19

¹⁶ Svensk Kollektivtrafik. 2021. *Kollektivtrafikbarometern - Årsrapport 2021*. Svensk Kollektivtrafik & Origo Group: s.36.

¹⁷ Ibid: s.7

¹⁸ Alm & Hultén, 2020: s.28

¹⁹ Ibid: s.28-29

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande



Att människor i Strängnäs kommun skulle börja gå och cykla mindre vore problematiskt både ur ett folkhälso- och klimatperspektiv. Samtidigt som bilresandet i Strängnäs kommun eventuellt inte heller skulle se stora effekter. Att förutspå framtida utfall är svårt, men ovanstående utgör ändå argument för att inte implementera motionens förslag.

Biljettfri busstrafik?

Som motionen poängterar finns det fördelar med ett kollektivtrafiksystem som inte kräver biljett. För tillfället är det varken särskilt rimligt eller passande att införa biljettfria bussar i den allmänna kollektivtrafiken i Strängnäs kommun. Valideringarna har viktiga syften i dagens system och har en viktig funktion vid intäktsfördelningen mellan finansörerna av berörd kollektivtrafik. Det krävs nämligen pålitlig information om påstigningarna för att kunna fördela intäkterna korrekt och då är valideringarna ett smidigt och effektivt tillvägagångssätt. Ett annat exempel på syfte är att valideringar kan bidra vid behovsbedömningar av förstärkningstrafik.

Om en avgiftsfri busstrafik med biljett istället hade införts uteblir möjligheten till snabbare hållplatsstopp och mindre administration. Istället hade avgiftsfri kollektivtrafik med biljett på bussar i kommunen kunnat innebära extra administration för Strängnäs kommun, exempelvis för utlämnande av korten.

Intäkter och kostnader

Motionärerna lyfter fram att förslaget skulle innebära en intäktsförlust på omkring 15 miljoner kronor per år. Omkring hälften av intäkterna kommer dock från skolkort. Det är dock viktigt att beakta att en avgiftsfri kollektivtrafik för alla på allmänna kollektivtrafikens bussar i Strängnäs kommun med stor sannolikhet inte bara innebär intäktsförluster, utan sannolikt även betydande kostnadsökningar. Det skulle troligen behövas ytterligare kapacitet i och med den ökade efterfrågan. En ökad efterfrågan som ovanstående rubrik illustrerat, skulle inte heller nödvändigtvis komma i en stor mängd från tidigare bilresor. Kostnaderna kan bli stora vid ett eventuellt behov av flera bussar och avgångar. Att kostnadsökningarna kan vara omfattande kan exemplet Avesta kommun illustrera.²⁰ Avestas kapacitetsförstärkning, som skedde för omkring 10 år sedan och efter första 6 månaderna, innebar åtgärden en ytterligare kostnad på 3 100 000 kronor per år. Utöver det gick kommunen miste om betydande biljettintäkter.²¹ I jämförelse med Strängnäs kommun, omkring 38 000 invånare årsskiftet 2021, hade Avesta kommun omkring 22 000 invånare och de hade ett mindre kollektivtrafiksystem.²² Följande är bara ett exempel, men att avgiftsfri kollektivtrafik för alla inte skulle innebära kostnadsökningar är osannolikt.²³ De potentiella ekonomiska konsekvenserna av förslaget bör därför inte underskattas.

²⁰ Holmberg, 2013: s.61-62; Ramboll, 2015: s.8-9

²¹ Ramboll, 2015: s.1,8-9

²² Ibid: s.4.

²³ Holmberg, 2013: s.61-62; Ramboll, 2015: s.8-9

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande



Ytterligare en potentiell nackdel är att de ekonomiska konsekvenserna riskerar att minska resurserna till utvecklingen av kollektivtrafikutbudet i Strängnäs kommun, beroende på hur åtgärden finansieras. Åtgärden skulle kunna hämma möjligheterna att öka kollektivtrafikens marknadsandelar genom utveckling.²⁴ Samtidigt har Strängnäs kommun en betydande befolkningstillväxt samt flera pågående och framtida omfattande samhällsbyggnadsprojekt. Detta innebär att det bland annat skapas ett bättre underlag för en mer attraktiv kollektivtrafik, men också att det framöver behöver utföras åtskilliga investeringar i busstrafiken. Exempelvis Norra staden kommer behöva kollektivtrafikförsörjas och i Trafikplanen för Strängnäs stadskärna uttrycks en vision att stadsbusstrafiken i framtiden ska kunna bli två linjer. Därtill även att den ska förtätas till 15-minuters trafik när befolkningsökningen gör det motiverbart.²⁵

Avslutning

Förvaltningens bedömning är att motionen bör avslås, med hänvisning till att det finns flertalet skäl som talar emot förslaget, skälen framförs i ovanstående redogörelse.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Övriga konsekvenser

Beslutet medför inga övriga konsekvenser.

Uppföljning

Ingen uppföljning krävs.

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag, KS § 235, 2022-09-30, Motion från Yvonne Knuutinen (V) m.fl. om kostnadsfritt resande med buss

Bilaga, ÖVERENSKOMMELSE OM KOLLEKTIVTRAFIK I SÖDERMANLANDS LÄN, 2022-09-06

Bilaga, Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022-2035, 2022-09-06

Bilaga, Trafikplan för Strängnäs stadskärna, antagen, 2022-02-28

Protokollsutdrag, KF §282, 2021-11-22 Nyinkomna motioner och interpellationer, 2021-11-24

Motion, Motion från Yvonne Knuutinen (V) m.fl. om kostnadsfritt resande med buss, 2021-11-22

Beslutet skickas till

Motionärerna

²⁴ Alm & Hultén, 2020: s.30

²⁵ Strängnäs kommun. 2022. *Trafikplan för Strängnäs stadskärna*: s.44.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande



KF § 58

D.nr. KS/2022:196 - 034,
D.nr. KS/2022:212 - 034,
D.nr. KS/2022:213 - 034,
D.nr. KS/2022:209 - 035,
D.nr. KS/2022:210 - 035,
D.nr. KS/2022:214 - 035.

Nyinkomna motioner och interpellationer

Motioner

Beslut

Till kommunfullmäktiges sammanträde 2022-04-25 har det inkommit tre motioner.

1. Motion från Margaretha Furustrand (L) och Jan Rudengren (L) om Strängnäs kommun - en fristad för förföljda kulturarbetare, d.nr. KS/2022:196 - 034.

Motionen framställs och skickas till kommunstyrelsen för beredning.

2. Motion från Ingela Bengtsson (MP) gällande avgiftsfria bussresor under lågtrafik, d.nr. KS/2022:212 - 034.

Motionen framställs och skickas till kommunstyrelsen för beredning.

3. Motion från Ingela Bengtsson (MP) om en kommunal bilpool, d.nr. KS/2022:213 - 034.

Motionen framställs och skickas till kommunstyrelsen för beredning.

Interpellationer

Till kommunfullmäktiges sammanträde 2022-04-25 har det inkommit tre interpellationer.

1. Interpellation från Björn Karlsson (SD) till kommunstyrelsens ordförande Jacob Högfeldt (M) om Nya badhuset - var ska man sitta som publik, förälder och besökare?, d.nr. KS/2022:209 - 035,

2. Interpellation från Björn Karlsson (SD) till barn- och utbildningsnämndens ordförande Kenneth Larsson (M) - Trygghet på skolor, d.nr. KS/2022:210 - 035,

3. Interpellation från Yvonne Knuutinen (V) till kommunstyrelsens ordförande Jacob Högfeldt (M) - Kommunen gör inte alls tillräckligt för att uppfylla klimatmålen – inser våra politiker ens hur illa ute vi är?, d.nr. KS/2022:214 - 035.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------



Beslutsgång

Ordföranden ställer frågan om kommunfullmäktige anser att interpellationerna får framställas och finner att kommunfullmäktige beslutar att interpellationerna får framställas.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Jacob Högfeldt (M)
Kenneth Larsson (M)

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------




Motion angående avgiftsfria bussresor under lågtrafik

Vår kommun växer så det knakar, och det märks inte minst på våra vägar, med ökad privatbilism som följd. Ska vi nå våra uppsatta klimatmål krävs det att fler ställer bilen, och istället reser kollektivt.

Vi vet att våra bussar ofta gapar tomma under lågtrafik. Ifall dessa turer skulle vara avgiftsfria skulle fler lockas till att ta bussen. Sörmlandstrafiken definierar lågtrafik enligt följande; måndag-fredag kl 9-14 och 18-24, samt hela lördag och söndag.

Yrkande;

- att utreda möjligheten att införa avgiftsfria bussresor inom kommunen
- att en nolltaxa införs under lågtrafik för alla bussresenärer som reser inom Strängnäs kommun


Ingela Bengtsson

Miljöpartiet de gröna i Strängnäs kommun