

**Tjänsteutlåtande**

Sammanträdesdatum

2019-08-29

Utfärdat 2019-06-14

Diarienummer 0647/19

Stadens användning

Kajsa Högenå/Trafikkontoret/GBGStad

Telefon: 031-368 26 88

E-post: kajsa.hogena@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande över motion av Klara Holmin (MP) och Karin Pleijel (MP) angående tillköp i kollektivtrafiken

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden avstyrker motion av Klara Holmin (MP) och Karin Pleijel (MP) angående tillköp i kollektivtrafiken utifrån trafikkontorets yttrande.
2. Trafiknämnden översänder trafikkontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som trafiknämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Trafiknämnden har blivit tillsända en remiss från kommunstyrelsen gällande en motion av Karin Holmin (MP) och Karin Pleijel (MP) angående tillköp i kollektivtrafiken. I motionen yrkas för ett återinförande tillköpet av sänkt pris på periodkort inom Göteborg som staden haft sedan 2012 och som upphörde i 19 augusti 2019. I stadens budget för 2019 beslutad av kommunfullmäktige den 11 november 2018 (§ 11), ingick inte tillköp avseende sänkt pris på periodkort i Göteborg. Enligt trafiknämndens reglemente så är det trafiknämnden som ansvarar för stadens tillköp i kollektivtrafiken. Trafiknämnden verkställde kommunfullmäktiges beslut i budgeten och sade upp avtalet avseende sänkt pris på periodkort i Göteborg genom en skrivelse till Västtrafik den 22 februari 2019.

Hur stora effekterna på resandet blir av höjningen av priset för periodkort 19 augusti till följd av borttagningen av subventionen går inte att bedöma. Det går inte heller att bedöma hur stora effekterna kommer bli av införandet av det nya zonsystemet som planeras till november 2020 och de prishöjningar som det kommer att innebära. Västtrafik kommer följa utvecklingen, både i form av kundreaktioner och försäljnings- och resandestatistik.

Västtrafik har fått i uppdrag av Regionfullmäktige att utreda hur en enskild kommun ska ha möjlighet att subventionera sina invånares resande efter införandet av det nya zonsystemet. Hur denna lösning kommer att se ut är inte klart. Västtrafik har meddelat att det inte är möjligt att göra tillköp av en subvention innan det nya zonsystemet och den nya lösningen för tillköp av en subvention är på plats.

Det går i dagsläget inte att säga vilken kostnad eller vilken mängd administration en subvention skulle innebära för staden. Det går heller inte att bedöma vilka effekter på resandet som ett sänkt pris på periodkort skulle få, utan det skulle behövas närmare analyser innan några rekommendationer kan ges. Utifrån detta yrkar trafikkontoret på ett avslag av motionen.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för tillköp av sänkt pris för göteborgare i kollektivtrafiken går i dagsläget inte att avgöra. Detta då priserna i det nya biljettsortimentet som planerat att införas i november 2020 ännu inte är beslutade och det inte är klart hur lösningen för tillköp av subventioner kommer att utformas. Göteborg kommer att ingå i zon A där utöver Göteborg även Mölndal, Partille och Öckerö ingår. Kostnaden för staden för tillköpet var beräknat till 144 miljoner kronor för 2019. Kostnaden för ett motsvarande tillköp skulle bli högre än tidigare då ett nytt tillköp skulle gälla för ett större geografiskt område.

Om ett tillköp av en subvention skulle utformas på liknande sätt som tidigare subvention så skulle det även ha en påverkan på stadens kostnader för tillköpen av 65+ och skolkort.

Barnperspektivet

Om ett tillköp av en subvention skulle utformas på liknande sätt som tidigare tillköp så skulle det även innebära ett sänkt pris för periodkort ungdom/student. Periodkort ungdom/student kan köpas av personer som är mellan 7 och 20 år och av personer över 20 år som har giltig studentlegitimation.

Mångfaldsperspektivet

Kollektivtrafik gör det möjligt för fler människor att vara delaktiga i samhället, oavsett tillgång till bil. Det kan antas att ett sänkt pris i kollektivtrafik skulle ha störst påverkan för de som har mest begränsade ekonomiska resurser.

Jämställdhetsperspektivet

Av göteborgarna är det en större andel av kvinnorna än männen som reser med kollektivtrafiken och medelinkomsten är lägre för kvinnor jämfört med män i Göteborg. Detta sammantaget kan det antas att ett sänkt pris på kollektivtrafiken skulle ha en större positiv effekt för en större andel kvinnor än män.

Miljöperspektivet

Ett sänkt pris för kollektivtrafiken kan antas innebära att fler skulle välja att resa kollektivt istället för med bil, vilket skulle ha en positiv effekt avseende luftkvalitet, buller och klimat. Ett sänkt pris skulle sannolikt även innebära att vissa som skulle ha cyklat eller gått istället skulle välja att resa med kollektivtrafiken. Det saknas i dagsläget underlag för att kunna bedöma vad dessa överflyttningar mellan trafikslag skulle innebära sammantaget ur ett miljöperspektiv.

Omvärldsperspektivet

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Förhållande till styrande dokument

Pris är en av faktorerna som påverkar valet av färdmedel, ett lägre pris för kollektivtrafiken bedöms bidra till måluppfyllelse av trafikstrategins mål om att minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg sker med kollektivtrafik år 2035.

Bilagor

1. Motion av Klara Holmin (MP) och Karin Pleijel (MP) angående tillköp i kollektivtrafiken

Ärendet

Trafiknämnden har blivit tillsända en remiss från kommunstyrelsen gällande en motion av Karin Holmin (MP) och Karin Pleijel (MP) angående tillköp i kollektivtrafiken, se bilaga. Trafikkontoret har begärt och fått förlängd remisstid till 13 september 2019.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Kollektivtrafikhuvudmannen Västra Götalandsregionen (VGR) är den organisation som ansvarar för kollektivtrafiken och är också den organisation som beslutar om och inhämtar den finansiering som sker genom skatteinkomster från skattekollektivet i hela regionen. Det finns dock en begränsad möjlighet för enskilda kommuner att besluta om en annan ambitionsnivå än den som VGR, via Västtrafik, tillhandahåller genom att göra tillköp. Alla tillköp måste godkännas av Västtrafik.

Västtrafik och Göteborgs Stad, trafikkontoret, tecknade 2012-05-11 Avtal om sänkt pris på Göteborg kommunladdning. Västtrafik åtog sig i avtalet att säkerställa att prisskillnaden mellan periodkortet för Göteborg och det principiella priset för övriga periodkort inom Västra Götalandsregionen var minst 100 kronor. 2019 var prisskillnaden 135 kronor för Göteborg periodkort 30 dagar, övriga periodkort (90 dagar respektive 365 dagar) hade motsvarande prissänkning. Kostnaden för staden för 2019 var beräknad till 144 miljoner kronor.

I stadens budget för 2019, beslutad av kommunfullmäktige den 11 november 2018 (§ 11), hade avsatts 161,3 miljoner kronor för tillköp i kollektivtrafiken och tillköp avseende sänkt pris för periodkort i Göteborg ingick inte i beslutet. Enligt trafiknämndens reglemente så är det trafiknämnden som ansvarar för stadens tillköp i kollektivtrafiken. Trafiknämnden verkställde kommunfullmäktiges beslut i budgeten och sade upp avtalet avseende sänkt pris på periodkort i Göteborg genom en skrivelse till Västtrafik den 22 februari 2019.

Enligt beslut i trafiknämnden 13 juni (§246) tillskriv trafiknämnden Västtrafik, i ett tilläggsyrkande till stadens inspel till Västtrafiks trafikplan 2021, att tillköp av Göteborgssubvention för månadskort i kollektivtrafiken ska finnas med i planeringen och möjliggöras även inom ett nytt zonsystem.

Prishöjningen till följd av borttagningen av subventionen genomfördes 19 augusti 2019. Det nya priset för Göteborg periodkort 30 dagar är 775 kr. Förändringen i pris för samtliga Göteborg periodkort framgår av tabellen nedan.

	30 dagar		90 dagar		365 dagar	
	Pris före 19 aug	Pris efter 19 aug	Pris före 19 aug	Pris efter 19 aug	Pris före 19 aug	Pris efter 19 aug
Vuxen	640 kr	775 kr	1 730 kr	2 095 kr	6 400 kr	7 750 kr
Ungdom	480 kr	580 kr	1 300 kr	1 570 kr	-	-

Pris för periodkort Göteborg före och efter prishöjningen 19 augusti 2019 till följd av borttagningen av subventionen.

I januari 2020 kommer biljettpiserna höjas ytterligare till följd av Västtrafiks årliga prisjustering.

Effekter på biljettpris till följd av nytt zonsystem i kollektivtrafiken

Den 27 november 2018 beslutade Regionfullmäktige att dagens drygt 70 zoner i Västtrafiks prissystem ska slås ihop till tre. Det nya systemet planeras införas i november 2020. Göteborg kommer att ingå i zon A där utöver Göteborg även Mölndal, Partille och Öckerö ingår. Till följd av det förändrade zonsystemet kommer biljettpriserna ändras. Enligt genomförandeplanen för det nya zonsystemet kommer beslut om de nya priserna fattas i april 2020. Mer information om det nya zonsystemet och dess genomförandeplan ges i TN-information *Information om Västtrafiks genomförandeplan för ny zonstruktur* på trafiknämndens sammanträde 29 augusti 2019.

Som en del av Regionfullmäktiges beslut har Västtrafik fått i uppdrag att utreda hur en enskild kommun ska ha möjlighet att subventionera sina invånares resande. Västtrafik meddelar att arbetet med lösningen är påbörjat, men att några resultat ännu inte finns att presentera. Västtrafik konstaterar dock att det kommer att krävas någon form av administration för att identifiera kommuninvånare som är berättigade till att ta del av subventionen. Detta skulle leda till ett ökat administrativt arbete både för Västtrafik och aktuell kommun.

Västtrafik planerar att under hösten 2019 involvera ett antal intresserade kommuner i arbetet med att ta fram en lösning för subvention. Västtrafik meddelar att det inte är möjligt att göra tillköp av en subvention innan det nya zonsystemet och den nya lösningen för tillköp av en subvention är på plats.

Förvaltningens bedömning

Biljettprisets effekt på resandet med kollektivtrafiken.

Hur stora effekterna på resandet blir på grund av höjningen av priset för periodkortet 19 augusti till följd av borttagningen av subventionen går inte att bedöma. Det finns inte några representativa studerade fall där biljettpriset har höjts så kraftigt utan att det samtidigt kopplats till ett ökat utbud eller geografiskt område. Biljettpriserna för kollektivtrafiken kommer sedan att höjas ytterligare vid Västtrafiks årliga prisjustering i januari 2020 och vid införandet av det nya zonsystemet i november 2020.

Prishöjningarna i kollektivtrafiken i Göteborg sker samtidigt som det i många stråk är kapacitetsbrist i kollektivtrafiken i högtrafik och framkomligheten i staden blir allt mer begränsad. Den begränsade framkomligheten påverkas dock samtliga trafikslag, så den totala effekten går inte att bedöma i dagsläget.

Västtrafik kommer följa utvecklingen, både i form av kundreaktioner och försäljnings- och resandestatistik.

Val av färdmedel är en komplex process. Pris en av de faktorerna som kan påverka valet av färdmedel. Tillgång till andra färdmedel, restid, utbud och vanor är några av de andra faktorer som påverkar valet. Vilka och hur mycket olika faktorer påverkar valet skiljer sig mellan olika personer utifrån förutsättningar, behov och värderingar. En sammanställning av studier som konsultfirman Trivector gjorde för Mälardalsrådet 2015¹ visar att en höjning av biljettpriset oftast har en större effekt på resandet än vad motsvarande

¹ Trivector Traffic, En bättre sits. Deluppdrag C. Aspekter som påverkar resandet – taxor och förändrade kostnader, 2015

sänkning av priset har. Sammanställningen lyfter också att en utredning från SL-trafiken 2002 dock visade på det omvända förhållandet.

Det går i dagsläget inte att bedöma vilka effekter på resandet som en subvention skulle få, utan det skulle behövas närmare analyser innan ett sådant antagande skulle kunna göras.

Effekter för staden till följd av ett tillköp av subvention

Vilka resurser ett tillköp av en subvention skulle innebära för staden beror av hur lösningen för tillköp av subvention i det nya zonsystemet utformas. Utformningen av lösningen skulle påverka mängden administration som skulle krävas av kommunen för att identifiera kommuninvånare som är berättigade till att ta del av subventionen. Om utformningen på något sätt skulle styra eller begränsa möjligheten för kommunen att välja omfattning av en subvention skulle det kunna få direkta effekter för kostanden av ett tillköp.

Sammanvägd bedömning

Det går i dagsläget inte att säga vilken kostnad eller vilken mängd administration en subvention skulle innebära för staden. Det går heller inte att bedöma vilka effekter på resandet som en subvention skulle få, utan det skulle behövas närmare analyser innan några rekommendationer kan ges. Utifrån detta föreslår trafikkontoret på ett avslag av motionen.

Stefan Eglinger
Trafikdirektör

Kerstin Elias
Avdelningschef