

RS AU § 22 Kollektivtrafiktaxa 2024

Ärendenummer: RS 2023/2395

Arbetsutskottets beslut

- Ärendet överlämnas till regionstyrelsen utan eget yttrande.

Sammanfattning

Gotlands kollektivtrafik har fram till pandemin haft kilometertaxa som taxesystem för sin försäljning av biljetter i kollektivtrafiken. Under pandemin sattes en enhetstaxa. Denna var tänkt som en tillfällig taxa, dock gäller den fortfarande. Förslag på olika typer av taxesystem presenterades för Kollektivtrafikberedningen 2023-04-05 (TN 2023/440) och kollektivtrafikenheten fick i uppdrag att utreda vilket taxesystem som anses passa Gotland bäst. Teknikförvaltningen föreslår nu ett system bestående av två zoner, där Visby med en radie på ca 8 km utgående från Visby busstation, utgör zon A och övriga Gotland zon B.

I jämförelse med den tidigare kilometertaxan (innan pandemin) kan utläsas att det nya taxaförslaget innebär att samtliga resor med landsbygdstrafiken på ett avstånd längre än 15 km från Visby får samma eller lägre pris för resa med enkelbiljett. Det nya taxeförslaget innebär också exempelvis att boende i Vibble och Västerhejde, (som kommer att ingå i zon A) kommer att få både resor med enkelbiljetter och periodkort billigare än med kilometertaxan. Förslaget blir också en prissänkning för alla enkelbiljetter på de resor som idag innefattar både stadstrafiken och landsbygdstrafiken (till exempel resor från Visby hamnterminal till destination på landsbygden).

I och med ett nytt taxesystem behöver även produktutbudet ses över. Den föreslagna revideringen av taxan förenklar och reducerar produktutbudet från nuvarande 90 produkter till 20 produkter och innebär dessutom en bättre anpassning till nuvarande konsumentprisindex, KPI. Höjda priser är en effekt av att biljettpriserna inte reglerats sedan 2017. För att minska kollektivtrafikens årliga budgetunderskott är en reglering enligt gällande KPI absolut nödvändig. Om prisutvecklingen på exempelvis periodkort för månad hade följt konsumentprisindex, KPI, hade detta kostat 1 754 kr. Den föreslagna höjningen, fördelad på 2 år, till 1 000 kr per månad är ett sätt att närma sig nuvarande KPI.

Tilläggsavgiften för resenärer som saknar giltigt färdbevis (giltig biljett eller giltigt intyg som visar att man får resa gratis) föreslås höjas till 1 000 kronor, från tidigare 500 kr, för att stämma bättre överens med motsvarande tilläggsavgifter i övriga Sverige.

För fullständiga biljettvillkor, se bilaga 1. Se bilaga 2 för förtydliganden om förslaget och bilaga 3 för förvaltningens överväganden kring förslagen.

En prognos på vad den föreslagna revideringen av taxan innebär för biljettintäkterna är att de kommer att öka (baserat på faktiska biljettintäkter första kvartalet 2023 omräknat till nya biljettpriser) med cirka 4-5 miljoner kronor per år. Denna prognos baseras även på en initial resande minskning vid en prishöjning. Resandeminskningen bedöms bromsas genom att även kostnader för egen bil har ökat kraftigt på senare tid. Extra resurser behöver också troligen sättas in i kundtjänst under ett par månader för att möta allmänhetens frågor och synpunkter om förändringen. Det är också troligt att det behövs extra resurser för kommunikationsinsatser, exempelvis kampanjer, i samband med föreslagna förändringar. Teknikförvaltningen gör en grov uppskattning att dessa kan uppgå till omkring 250 000-500 000 kronor. En förutsättning för att få fler att välja kollektivtrafiken för sina resor är att det ska vara enkelt att hitta, köpa och resa med sin biljett.

Bedömning

Tekniska nämnden har den 23 november 2023, § 242 föreslagit fullmäktige att anta en reviderad taxa. Alla förändringar behöver kommuniceras väl till resenärerna och allmänheten. Kommunikationen bör börja flera månader innan förändringarna träder i kraft och fortsätta flera månader efter förändringarna börjat gälla.

Regionstyrelseförvaltningen tillstyrker att regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige att anta reviderad kollektivtrafiktaxa.

Bedömning av konsekvenser i tvärperspektiv

1. Rättslig grund/rättsligt perspektiv

Ej aktuellt.

2. Ekonomiskt perspektiv

Bedömningen är att den föreslagna revideringen av taxan prognostiseras att öka biljettintäkterna (baserat på faktiska biljettintäkter första kvartalet 2023 omräknat till nya biljettpriser) med cirka 4-5 miljoner kronor per år. Extra resurser behöver också troligen sättas in i kundtjänst under ett par månader för att möta allmänhetens frågor och synpunkter om förändringen. Det är också troligt att det behövs extra resurser för kommunikationsinsatser, exempelvis kampanjer, i samband med föreslagna förändringar. Teknikförvaltningen gör en grov uppskattning att dessa kan uppgå till omkring 250 000-500 000 kronor.

3. Barnperspektiv

Villkoren för Bussiga kortet ingår inte i förändringen i taxesystemet. Det innebär att Bussiga kortet kommer att ”ligga kvar” i tidigare taxesystem där

trafikslag styr Bussiga kortets giltighet. För barn och ungdomar innebär det den reviderade taxan i praktiken ingen skillnad mot idag. Bussiga kortet ger tillgång till obegränsat gratis resande i landsbygdstrafiken. I stadstrafiken kommer däremot barn även fortsättningsvis behöva köpa biljett och det är biljetterna för Zon A (en zon) till reducerat pris som blir aktuella.

4. Jämställdhetsperspektiv

Ej aktuellt

5. Landsbygdssäkring/geografiskt perspektiv

Övergången till nytt taxesystem kommer att påverka alla invånare på Gotland. Personer på landsbygden som bor i Visbys närområde kommer nu att få samma taxa som Visby borna. Med förslaget kan man lösa en biljett som är giltig för övergång mellan stads- och landsbygdstrafik.

6. Klimat och miljöperspektiv

Bedömningen är att förslaget i huvudsak kommer att ge positiva klimat- och miljöeffekter på lång sikt. Genom att förenkla taxesystemet och göra det lättare att förstå minskar tröskeln för ovana resenärer att kliva in i bussen. Eftersom majoriteten av gotlänningarna idag åker bil för en stor del av sina resor finns det mycket att vinna genom att göra det lättare för många att ersätta fler av sina bilresor med buss. Även om en viss resandeminskning kan förväntas till en början bland de resenärer som får höjda priser (se mer under ”ekonomiska konsekvenser”) är bedömningen att dessa resenärer kommer att övergå till bil i någon större utsträckning eftersom det är dyrare att köra bil. Att förändra taxesystem och biljettprodukter lär inte ge en omedelbar effekt i att människor byter ut bilresor mot bussresor, men framförallt på sikt gör det att kollektivtrafiken uppfattas som mindre krånglig och lättare att ta till sig.

Ärendets behandling under mötet

Ärendet föredras av Ulrika Jansson, ekonomidirektör, regionstyrelseförvaltningen.

Arbetsutskottet önskar svar på frågor avseende taxans zonindelning och föreslår att ärendet överlämnas till regionstyrelsen utan eget yttrande.

Ordföranden ställer proposition på förslaget och finner att det bifalls.

Beslutsunderlag

Tekniska nämnden 2023-11-23, § 242

Regionstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2024-01-04