



Linköpingsförslag - Pensionärsuppror för fria pensionärsresor på buss

Förslag till beslut

1. Linköpingsförslaget ”Pensionärsuppror för fria pensionärsresor på buss” avslås.

Ärende

Förslagsställaren föreslår i Linköpingsförslaget ”Pensionärsuppror för fria pensionärsresor på buss” att Linköpings kommun som första kommun i Östergötland ska erbjuda fria bussresor i lågtrafik för pensionärer. Önskemålet är att seniorrabatten ska kunna gälla från 65 år eller från 70/75 år. Vid genomgång av flertal utredningar framkommer inga tydliga indikationer på att fria seniorresor skulle bidra till särskilt fler kollektivtrafikresande, däremot visar de undersökningar som finns en överflyttning från cykel och gång till kollektivtrafik. Utredningarna stödjer inte heller att bilåkandet minskar i motsvarande mån i relation till kostnaden för att införa fria pensionärsresor. Därutöver finns det också tekniska hinder i biljettsystem för att införa ny typ av biljett enbart i Linköpings kommun.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår därför att förslaget avslås.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse
Linköpingsförslag – Pensionärsuppror för fria pensionärsresor på buss

Bakgrund

Ett Linköpingsförslag har kommit in där önskemålet är att låta seniorer (65+, 70+ eller 75+) åka gratis kollektivtrafik under lågtrafik. Förslaget menar att det är dyrt att åka kollektivtrafik och att många pensionärer istället åker bil då det är billigare om man räknar bort kostnad för parkering.

I Östergötland är det Östgötatrafiken som sköter kollektivtrafiken, biljettsortimentet och prissättningen. Idag finns det tre olika typer av biljetter; tätort, närområde och län. Till de biljettyperna finns sedan tre olika rabatter; seniorrabatt, ungdomsrabatt och studentrabatt. Som senior räknas man från det år man fyller 65 år. Dessa tre rabattgrupper har samma prissättning, vilket är 29-33 % lägre pris än en standardbiljett för vuxen. Kollektivtrafiken betalas i dagsläget för samtliga biljettyper till 60 % av skattemedel, vilket innebär att de tre rabattgrupperna endast betalar 33 % av den totala kostnaden för sin biljett. Kollektivtrafiken är således till stor del redan skattefinansierad.

I region Östergötlands riktlinjer står det att om en kommun så önskar kan de genom tillköp erbjuda kommuninvånare färdbevis till ett lägre pris än vad som framgår av Östgötatrafikens ordinarie prislista. Tillköp kan dock endast ske av produkter ur Östgötatrafikens ordinarie utbud. Vid köp av färdbevis ska kommunen förutom ordinarie pris för aktuellt färdbevis även erlägga ersättning för Östgötatrafikens försäljningsomkostnader. (Region Östergötland, 2017)

Linköpingsförslagets önskemål om gratis kollektivtrafik i lågtrafik kräver en biljettyp som i dagsläget inte finns. Om kommunen ska kunna erbjuda gratis kollektivtrafik för seniorer vilket Linköpingsförslaget önskar måste kommunen således köpa in årskort för seniorerna. Östgötatrafikens biljettsystem möjliggör inte i nuläget de tekniska funktionerna att kunna erbjuda olika biljettyper i olika kommuner och vid olika tider på dygnet.

Det har gjorts studier angående hur fria kollektivtrafikresor påverkar såväl individer, deras hälsa, resande och miljön. Det har då tagits fram såväl positiva aspekter som negativa. De positiva aspekterna är att gratis kollektivtrafik verkar ha en signifikant påverkan på mobiliteten för de seniorer som redan har en god hälsa. Gratis kollektivtrafik visar även på en korrelation av utnyttjandet av kollektivtrafiken för seniorer samt en ökad daglig motion. (Willstrand, Henriksson, Levin, & Svensson, 2018) Det visas även signifikanta ökningar av användandet av kollektivtrafik i samtliga studier oavsett vilka grupper som har erhållit gratis kollektivtrafik. (Cats, Susilo, & Reimal, 2016)

De negativa aspekterna som tas upp i studierna är att den största delen av de ökade antalet resenärer kommer från gång och cykeltrafikanter. (Cats, Susilo, & Reimal, 2016) (Willstrand, Henriksson, Levin, & Svensson, 2018) (Norheim, 2007) De notoriska bilanvändarna är svåra att attrahera till kollektivtrafiken endast baserat på priset (Willstrand, Henriksson, Levin, &

Svensson, 2018). Antalet resta kilometer med bil per person ökar (Cats, Susilo, & Reimal, 2016). I de olika studierna har de ökande antalet resenärer på kollektivtrafiken kommit ifrån gång och cykeltrafikanter med mellan 60-90 % medan resenärer ifrån biltrafiken är 3-40 %. Undantaget är studien gjord i Bryssel där studenter fick gratis kollektivtrafik och kollektivtrafiken ökade med 26 % varav 60 % kom från biltrafiken. Där ökade dock antalet kilometer resa per vecka och person med 82 kilometer, vilket har negativa miljöaspekter. (Cats, Susilo, & Reimal, 2016) (Norheim, 2007) (Willstrand, Henriksson, Levin, & Svensson, 2018)

År 2018 fanns det 27 551 personer över 65+ i kommunen. Åldersfördelningen var 7 413 (27 %) mellan 65-69 år, 7 187 (26 %) mellan 70-74 år, 5 214 (19 %) mellan 75-79 år och 7 737 (28 %) är över 80 år.

Av det totala antalet personer över 65 år har 4 630 färdtjänstkort. 4010 personer över 75 år har färdtjänstkort samt 3435 personer över 80 år har färdtjänstkort, vilka redan i nuläget erbjuds gratis resa i den allmänna kollektivtrafiken vid ledsagning.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen kan enbart köpa biljetter från Östgötatrafikens ordinarie sortiment. Det innebär att det i dagsläget inte går att erbjuda gratis resor under lågtrafik, för den biljettypen finns inte.

Om kommunen ska kunna erbjuda gratis kollektivtrafikresor till seniorer måste kommunen köpa in årsbiljetter till alla seniorer i kommunen. En årsbiljett kostar från den 1 februari 2019, mellan 3780 - 6930 kronor per styck beroende om den ska gälla endast i Linköpings kommun eller hela länet.

Det betyder en kostnad för kommunen mellan 107 - 159 miljoner kronor för personer utöver de som är färdtjänstberättigade över 65 år om alla hämtar ut biljetten. Kostnaden beräknas bli mellan 86 - 127 miljoner om endast 80 % hämtar ut biljetten.

Samma beräkning men för personer över 70 år ger 75 – 112 miljoner kronor samt om 80 % hämtar ut biljetterna blir kostnaden 60 – 89 miljoner kronor.

Anledningen till att det antas en uthämningsgrad av 80 % är för att det är den uthämningsgrad som skedde i K2s rapport *Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare*. (Willstrand, Henriksson, Levin, & Svensson, 2018)

Därutöver tillkommer sedan även administrationskostnader för Östgötatrafikens arbete.

Kommunala mål

Allians för Linköpings kommunövergripande mål 2019-2022, mål 2
Klimatsmart kommun.

”Linköpingsborna har god tillgång till ren luft, rent vatten och en giftfri miljö. Det är lätt att leva klimatsmart. Staden är tät och grön. Kommunen är ledande i utvecklingen av miljöteknik och gröna lösningar på klimatutmaningen. I Linköping är värdefulla naturområden säkrade för framtiden och den biologiska mångfalden bevarad. Linköpings infrastruktur-tur gör transporterna mer hållbara, vardagen lättare för invånarna och kommunens klimatmål uppfyllda. Privatpersoner, företag och kommunen har sett till att Linköping minskar utsläppen och tar täten i klimatarbetet. Linköping är koldioxidneutralt år 2025.”

I Miljö och samhällsbyggnadsnämndens mål nummer 7. Hållbart trafiksystem anges det att ” *Kommunens trafiksystem ska bidra till en attraktiv och hälsosam stadsmiljö och möjlig-göra hållbar mobilitet. Trafiksystemet ska vara utformat utifrån följande prioritetsordning avseende färdmedelsanvändning: 1) gå eller cykla 2) kollektivtrafik 3) bil*”

Jämställdhet

Förslaget skulle ha en positiv inverkan för jämställdhet mellan könen, däremot bidrar det inte till jämställdhet eller rättvisa mellan olika grupper i samhället.

Samråd

Samråd har genomförts med Östgötatrafiken och plankontoret båda rekommenderar avslag.

Samråd har också skett med äldrenämnden som inte har någon avvikande åsikt.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Jonas Sjölin

Beslutet skickas till:
Kommunledningsförvaltningen

Litteraturförteckning

- Cats, O., Susilo, Y. O., & Reimal, T. (2016). *The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn*. Stockholm: Crossmark.
- Linköpings kommun. (2018). *Statistisk årsbok 2018; Statistik och utredningar*. Linköping: Ringqvist tryckeri.
- Norheim, B. (2007). *Kollektivtrafik; Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. Norge: Urbanet Analyse.
- Region Östergötland. (2017). *Riktlinjer för kommunala tillköp av högre servicegrad i kollektivtrafiksystemet*. Region Östergötland.
- Willstrand, T. D., Henriksson, P., Levin, L., & Svensson, H. (2018). *Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare*. Lund: K2.