

Faktaunderlag

Gratis kollektivtrafik för unga i Ånge kommun

Bakgrund

Ånge kommun utreder vilka konsekvenser som gratis kollektivtrafik för barn och ungdomar skulle medföra. Detta dokument innehåller fakta kopplat till denna frågeställning.

Att införa gratis kollektivtrafik för barn och ungdomar är i grunden ett bra förslag. Om barn och ungdomar lär sig att åka kollektivt så kommer samhället snabbare att kunna styra om till hållbara transporter. Barn och ungdomar har olika möjlighet att bli skjutsade med bil eller ha eget fordon så gratis kollektivtrafik gör tillgången till transporter mer jämlik.

För att erbjudandet ska ha något värde så behövs dock en väl utbyggd kollektivtrafik. Kollektivtrafiken behöver finnas på de relationer som ungdomar vill resa på sin fritid och utbudet behöver finnas på kvällar och helger.

Kollektivtrafikutbud och resande

Kollektivtrafiken i Ånge kommun består av tågtrafik på Mittbanan samt 10 busslinjer. Av de 10 busslinjerna erbjuder endast 8 någon form av trafik utanför skoltid. Linje 196 till Alby-Östavall-Överturingen erbjuder en sen kvällstur på onsdagar och fredagar. Linje 191 har en kvällstur på vardagar, en sen tur på onsdagar och fredagar samt en tur i vardera riktningen på lördagar. Övriga linjer har endast turer anpassade efter skoltider på vardagar.

Det kollektiva transportslag som kan erbjuda relativt bra utbud på kvällar och helger är tåget. Vardagar finns tre tågturer österut från Ånge vid tiderna 17:35, 20:35 samt 21:43. Från Fränsta erbjuds också tre turer på vardagkvällar klockan 17:31, 19:04 samt 20:59. På helger erbjuds 5 turer per dag i vardera riktningen.

Under 2022 påbörjades totalt 101 748 bussresor i Ånge kommun. Två tredjedelar av dessa resor skedde på linjerna 191 och 192 i Ljungandalen. Andelen resor som gjordes av barn och ungdomar var 90,8 procent. Andelen resor som utförs av barn och ungdomar varierar från 85 procent på linje 191 till 100 procent på linje 194.

Under 2022 påbörjades 44 250 tågresor på någon av järnvägsstationerna i Ånge kommun. Av dessa utfördes 10 826 resor (24,5%) inom Ånge kommun, 21 549 resor (48,7%) gick till Sundsvalls kommun och 11 875 resor (26,8%) gick till Jämtlands län. En del av resorna till Sundsvalls kommun fortsatte troligen med annat tåg norrut eller söderut men detta går ej att läsa av statistiken.

Ekonomiska och ansvarsmässiga förutsättningar

I Västernorrland är resenärer uppdelade i fyra olika ålderskategorier; barn 0–19 år, ungdomar 20–25 år, vuxen 26–64 år samt senior 65+ år. Generellt så har seniorer och ungdomar 25 procent rabatt på ordinarie vuxenpris medan barn har 50 procent rabatt. Barn under 7 år åker gratis i vuxens sällskap.

De subventionerade produkter som finns idag baseras på kommunkort. Ett kommunkort till ordinarie pris kostar i år 1 208 kronor för vuxen, 906 kronor för senior och ungdom samt 604 kronor för barn. Om en kommun väljer att införa subventionerade produkter så betalar kommunen mellanskillnaden mellan ordinarie pris och det pris som tas ut av kund. Kortet gäller för resor inom respektive kommuns geografiska gräns. Giltighet på tåg behöver överenskommas med ansvarig finansier.

Dagens förbundsordning medför att olika medlemmar finansierar olika linjer. Linje 191, linje 196 och Norrtåg finansieras helt eller delvis av Region Västernorrland som bär kostnaderna och som även har rätt till intäkterna.

Bruttokostnaden för införandet av ett kostnadsfritt barn- och ungdomskort i Ånge kommun skulle bli 604 kronor x 12 månader x antal barn/ungdomar som får ett kort. Detta för barn/ungdomar upp till 19 år. Enligt SCB så finns det cirka 1 200 personer i åldern 7 – 19 år i Ånge kommun. Om alla dessa skulle få ut ett gratis kommunkort skulle det innebära en bruttokostnad om cirka 8,7 miljoner kronor. Detta skulle dock innebära att behovet av ett skolkort försvinner vilket är en besparing på cirka 1 miljon kronor.

Intäkterna från kortet skulle, om tågresor tillåts, till stor del tillfalla Region Västernorrland. Detta innebär att nettokostnaden för kommunen skulle riskera att bli hög. Om skolresor skulle utföras med samma kort så skulle en större del av intäkterna fördelas till linjer som kommunen finansierar vilket skulle ge en lägre nettokostnad. Allt detta är dock svårbedömt. En grov beräkning är att nettokostnaden skulle landa på 4 – 6 miljoner kronor inkluderat den besparing som görs på skolkort.

Det är i dagsläget tre kommuner som subventionerar kort för barn och unga; Härnösand, Sundsvall och Örnsköldsvik. Kostnaden för barnkortssubventionen i dessa kommuner är från 9,5 till 27,3 miljoner kronor. I dessa kommuner så sker dock en mycket högre andel av resandet på egenfinansierade linjer vilket gör att nettokostnaden blir avsevärt lägre. I Ånge så skulle nettokostnaden bli hög eftersom den trafik som kan nyttjas finansieras av Region Västernorrland.

En annan sak att utreda är risken som uppstår är att elever som bor nära sin skola och inte har rätt till skolskjuts väljer att åka bussen ändå och på så sätt skapar trängsel i bussen och i värsta fall ett behov av förstärkningsfordon.

Sammanfattning

För att gratis kollektivtrafik för unga för barn och ungdomar i Ånge kommun ska få den effekt som eftersöks så bör det omfatta tågresor. Därutöver så skulle trafikeringen till och från tågstationerna samt trafikeringen i stråket Alby-Östavall (-Överturingen) behöva ses över i de tidslägen som är av intresse för barn och ungdomars fritidsresor, det vill säga kvällar och helger. Den förstudie som nu genomförs av Ånge kommun tillsammans med Din Tur för att utreda närtrafik kan bli ett bra underlag för sådana eventuella beslut. Om öppettiderna för närtrafiken skulle omfatta kvällar och helger så kan det tillsammans med tåget utgöra ett bra utbud för fritidsresor. Kostnaden för en sådan trafiksatsning är svår att uppskatta i dagsläget.

De kostnader som kommunen skulle få direkt vid införandet av en subventionerad produkt är utvecklingskostnad i systemet, kostnader för kortämnen samt biljettkostnaden per utfärdat kort. Utvecklingskostnaden och kortämnescostnaden hamnar i storleken 50 – 80 tusen kronor. Den stora kostnaden skulle bli priset för de utfärdade korten. Beroende av hur många som tar ut ett kort och hur stor del av resandet som sker i Regionfinansierad trafik så kan den kostnaden hamna upp emot 5–6 miljoner kronor per år vilket skulle innebära en ökning av kommunens kollektivtrafikkostnad med 60 – 70 procent.

Rekommendationen är därför att invänta den nya kostnadsfördelningsmodellen och den pris- och produktutredning som påbörjats innan beslut om subventionering tas.

På kommande sidor återfinns detaljerad resandestatistik.

Sammanställt av Mathias Sundin

Bussresande 2022 -- Ånge kommun

Kommun Linje	Linjetyyp	Sträcka	Längd(km)	Restid(min)	Snitthast	Res 2019	Res 2022	Utvecklin	Resor barn skola/ungdom*		Turutbud			Totalt 2022:	Res/tur	Bolag:	Trafikomm
									Antal	Andel	Vard	Lör	Sön				
Ånge 190	Landsbygdstrafik	Ljungaområdet-Fränsta	12,7	35	22	250	270	8,0%	269	99,6%	1	0	0	212	1,3	Wittbuss	O23
Ånge 192	Landsbygdstrafik	Ånge-Stöde (södra sidan)	59	80	44	29 921	26 995	-9,8%	25 738	95,3%	6	0	0	5 114	5,3	Wittbuss	O23
Ånge 193	Landsbygdstrafik	Torpshammar-Hjälstanstorp	20	25	48	3 605	5 866	62,7%	5 839	99,5%	2	0	0	1 692	3,5	Wittbuss	O23
Ånge 194	Landsbygdstrafik	Fränsta-Grundslöj	15	20	45	1 945	2 782	43,0%	2 781	100,0%	2	0	0	1 130	2,5	Wittbuss	O23
Ånge 195	Landsbygdstrafik	Borgsjö-Ljungaavrek	26	40	39	1 071	1 035	-3,4%	1 025	99,0%	1	0	0	354	2,9	Wittbuss	O23
Ånge 196	Landsbygdstrafik	Ånge-Alby-Rångbäcken	65	75	52	14 978	13 736	-8,3%	11 964	87,1%	3	0	0	4 082	3,4	Wittbuss	O23
Ånge 197	Landsbygdstrafik	Fränsta-Nordanede	29	50	35	7 130	7 322	2,7%	7 290	99,6%	3	0	0	1 980	3,7	Wittbuss	O23
Ånge 199	Landsbygdstrafik	Alby-Byberget	33	45	44	764	2 807	267,4%	2 752	98,0%	2	0	0	1 416	2,0	Wittbuss	O23
Regional 191	Regional trafik	Sundsvall-Ånge	101	135	45	91 893	40 935	-55,5%	34 738	84,9%	7**	1	0	9 638	4,2	Wittbuss	O23
Totalt:						151 557	101 748	-32,9%	92 396	90,8%				25 618	4,0		

