

Tjänsteställe, handläggare
Trafik och samhällsplanering, Johan Ljung

Datum
2023-04-26

Beteckning
Dnr: 23RS2634

Kollektivtrafikens taxor 2024

Sammanfattning av förslag

Kollektivtrafiktaxan höjs med 4 procent av biljettintäkterna vid oförändrad trafik.

Övriga taxor lämnas oförändrade.

Ersättningen för resa med egen bil till och från vården höjs till 2,5 kr/km samtidigt som egenavgiften höjs till 100 kr.

Allmän kollektivtrafik - kollektivtrafiktaxan

Dessa faktorer ligger till grund för beräkningen som presenteras nedan:

- Beroende på hur mycket Region Örebro län väljer att öka priserna så påverkar detta hur pass attraktiva och efterfrågade biljetterna blir av resenärerna. Det vill säga genom att beräkna priselasticiteten vet vi hur en procentuell ökning på priset påverkar efterfrågan av biljetter. Priselasticitets beräkning används när allt annat är lika, det vill säga inte finns fler andra faktorer som kan påverka. Det vi har tagit i beaktning här är även den rådande inflationen. Den påverkar i den grad att den efterfrågan prisökningen resulterar i minskar. Det vill säga på kort sikt när kostnaderna ökar för att exempelvis ta bilen överallt så ökar efterfrågan istället på biljetter, eftersom det blir billigare att åka kollektivt än att ta bilen.
- Befolkningsprognosen från SCB.
- Ett antagande och mål om en 10% resandeutveckling för 2024. Trots den snabba återhämtningen av intäkterna så ligger vi efter i antalet resor (i jämförelse med nivån innan pandemin). Att vi har ett glapp mellan hur snabbt intäkterna kontra resandet har ökat beror på att vi har haft en cirka 20% prisökning sedan 2018. Många av resenärerna har kommit tillbaks och även nya har vågat testa kollektivtrafiken under diverse kampanjer och aktiviteter under det gångna året. Att vi även har ett 10% mål om resandeutveckling detta år, men även för 2025 grundar sig i att vi eftersträvar 2019:s resandenivå i slutet av 2024. Vilket ligger i linje även med vad andra

Postadress
Region Örebro län
Regional utveckling
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Besöksadress
Eklundavägen 1, Örebro
Tel: 019-602 10 00
Organisationsnummer: 232100-0164

kollektivtrafik räknar med enligt deras senaste delårsrapporter.

Påverkansfaktorer som exempel:

- BRT, ger troligen störst effekt under 2024 och sedan når vi ett nytt ”normalläge” av procentuellt resandenivå mellan åren från och med 2025 och vidare.
- Linjer som kör in mot Örebro (även kopplat till BRT) är de linjer som vi kan se störst resandökning i framtiden som en effekt av de indragna regionlinjerna.
- På tågsidan när det gäller Mälardalstrafik och etapp 2 så körs allt förhoppningsvis enligt plan vilket innebär att trafiken mellan Örebro-Stockholm bör resultera också i ett ökat resande. När det gäller Tåg i Bergslagen träder nya avtalsmodellen i kraft 2024, vilket innebär att vi arbetar med enkelbiljettsintäkterna på ett nytt sätt. Genom att satsa och få ordning på marknadsaktiviteterna kan detta gynna kollektivtrafikmyndigheten på så sätt att det blir en större resandeutveckling främst mellan Örebro och Lindesberg.

Förvaltningens förslag

Förslaget grundar sig på vårt ekonomiska läge men även det som händer runtomkring i världen och som i sin tur påverkar resenärerna. Beräkningen är framtagen ur ett långsiktigt och fördelaktigt perspektiv.

Målet och ett önskat läge är med andra ord att ta fram en prisökning som är ekonomiskt fördelaktig och som inte i sin tur påverkar resandet negativt.

Intäkterna har redan återhämtat sig relativt snabbt med tanke på de prisökningar som gjorts sedan 2018. Nu måste vi arbeta med att återfå resandenivån som vi hade innan pandemin.

Därför har förvaltningen landat i förslaget om en 4% prisökning idag som ligger inte allt ifrån föregående års prisökning men även jämnt med den procentuella prisökningen för trafik kostnaderna.

Att sätta en högre prisökning än 4 % gör det svårare för förvaltningen att arbeta utifrån de mål som finns i Trafikförsörjningsprogrammet. Där benämns att prisnivåerna och biljettutbudet ska hållas konkurrenskraftiga för ett ökat hållbart resande. De specifika målen vi har i

Trafikförsörjningsprogrammet är följande, nämligen att vi ska:

Indexupr	4,00%	
Efter.minsk	1,2%	
Befolkningsökning	0,3%	
Resandeutveckl	10%	
	Prognos 2024	Prognos ack 2024
	19 000	19 000
	20 000	39 000
	19 000	58 000
	19 000	77 000
	19 000	96 000
	13 000	109 000
	13 000	122 000
	20 000	142 000
	20 000	162 000
	20 000	182 000
	20 000	202 000
	20 000	222 000
TOTALT	222 000	
priselasti	0,4	
efterfrågeminskning	1,6%	
Inflationens påverkan på efterfrågan	0,4%	
tot efterfrågeminskning	1,2%	

- Tillämpa prissättning och produktutbud som främjar ett ökat resande och ökade intäkter.
- Tillämpa prissättning och produktutbud som bidrar till ett jämnt resande över trafikdygnet.
- Erbjuder enkla säljlösningar med fokus på självbetjäning.
- Eftersträva ökat resande genom påverkanskampanjer.

Enligt beräkningar skulle detta generera en total intäkt på cirka 222 miljoner kronor och då är följande påverkansfaktorer inkluderade:

- Uppräkning av pris 4%
- Inflationens och prisökningens effekt på efterfrågan
- SCB:s befolkningsprognos
- 10% resandeutveckling

För- och nackdelar:

+ Får möjligheten till att ”nyttja” den höga inflationen så intäkterna hamnar någorlunda i nivå med kostnaderna på lång sikt.

+ Ges bättre förutsättningar att kunna arbeta med målet om ökat resande. Vi styr vårt mål och arbete mot en prissättning och ett produktutbud som främjar ökat resande och ökade intäkter.

- De ekonomiska utmaningarna kvarstår och allt blir inte löst under ett och samma år utan ett långsiktigt strategiskt arbete kvarstår kommande åren.

Antaganden utifrån prognoser inhämtade från myndigheter och diverse offentliga rapporter som ligger till grund för förslaget.

- Många kollektivtrafikbolag skriver i sina delårsrapporter 2022 att en snabbare återhämtning är att vänta bland resenärerna i och med diverse andra faktorer som påverkar hushållsekonomin. Fler drar därmed slutsatsen om att en 100% återhämtning av resandet sker 2023/2024. Vi har som mål att under 2023 öka resandet med 10% och lika mycket under 2024 för att kunna nå en 100% total resandenivå med 2019.
- Arbetsförmedlingen bedömer att arbetslösheten ökar under 2023 och inledningen av 2024, men att den därefter börjar sjunka. För Örebro är det en 4% (prognos) ökning de tror sig ska ske under 2024 i jämförelse med 2022. I deras prognoser ser de också att ökningen håller sig relativt högt under 2024 för att sedan sommaren -24 börja sakta sjunka, men inte alls i en snabb takt. Eventuell effekt ser vi först i början av 2025. Att återhämtningen ser olika ut inom Sverige beror på att arbetsmarknaden varierar och utbud samt efterfrågan har fått svårare att matchas ihop efter pandemin. Det vill säga de som tyvärr på grund av varsel eller liknande behövt lämna sina jobb har inte

matchat de lediga jobben. I sin rapport skriver exempelvis Arbetsförmedlingen att när det är svårt för företagen att hitta efterfrågad kompetens så slutar det troligen i att de nu väljer att behålla den personal de redan har och att detta är en anledning till att uppsägningarna troligen kommer bli lägre i vissa län.

- Inflationen kommer hålla en relativt hög nivå under hela 2023 som sedan sakta återgår till en lägre nivå 2024. I sammanställningen av diverse myndigheters prognoser gällande inflationen för 2024 så tror man att alltifrån 4,5-6% kommer 2024 starta med, för att sedan sluta på någonstans mellan 1,5-3%. Att det faller till så låga värden i slutet av 2024 handlar mer om en förhoppning att Riksbankens höjning av styrräntan har gett effekt så att inflationen bromsas in och kan sakta men säkert återgå till ett nytt normalläge. På grund av detta så dras slutsatsen i flera prognoser att en mild lågkonjunktur är att vänta med relativt små effekter på arbetslösheten. Konjunkturinstitutet nämner i sin rapport att vi är i en lågkonjunktur och att eventuellt detta kan pågå (svängningarna) ända till och med 2027. När det är lågkonjunktur så utnyttjas resurserna inte fullt ut och ekonomin går sämre än potential.
- Enligt Svealandstrafiken har vi endast ett snitt att utgå från på 3-5% när det gäller kommande ökning på trafik kostnaderna.

Allmän kollektivtrafik - tilläggsavgift

9 januari 2023 infördes ny taxa för Tilläggsavgifter inom kollektivtrafiken i Örebro län. Detta beslut grundade sig på låg bäring av verksamhetens egen kostnad samt att föregående taxenivå varit orörd sedan 2018, vilket resulterade i att Tilläggsavgiften i Örebro län låg betydligt lägre än snittet i landet. Beslutet om ny taxa bygger på omvärldspaning samt resultatet av den generella prisökningen.

Att höja Tilläggsavgifter årligen enligt samma modell som den generella prisökningen ses inte som lämpligt då beloppet på Tilläggsavgiften kan komma att upplevas som ”hattigt”.

Taxan för Tilläggsavgift bör istället ses över och revideras vart annat år för att utreda om beloppet behöver korrigeras. Korrigering kan innebära både höjning och sänkning av aktuellt belopp.

Beloppet på Tilläggsavgiften bör ligga på hela eller halva hundratal. I samband med revidering beslutas om Tilläggsavgift ska höjas, sänkas eller lämnas oförändrad.

Tilläggsavgift	Belopp	Giltigt från	Giltigt till	Genomlysning	Revidering
Ogiltigt skolkort	250 kr	2023-01-09	2025-01-09	2024-01-01	2025-01-01

Ungdom (7-9)	900 kr	2023-01-09	2025-01-09	2024-01-01	2025-01-01
Vuxen (20+)	1400 kr	2023-01-09	2025-01-09	2024-01-01	2025-01-01

Serviceresor

Förslag

Översyn av taxor och högkostnadsskydd bör ske vart 3:e år (nästa gång 2026), för att säkerställa att Region Örebro län förhåller sig till ”snittet” av taxor bland övriga regioner. Översyn/revidering av taxor bör ske till dess att Region Örebro län är i samma nivå med övriga regioners taxor. Likaså kommer på detta sätt den allmänna kostnadsutvecklingen att med regelbundna intervall få genomslag och de förändringar som sker kommer förmodligen inte att vara så stora.

Förslaget är att uppräknings sker enligt samma modell som för ersättningen till trafikföretagen som utför trafikuppdragen. Denna modell baseras på en så kallad indexkorg som består av olika prisindex. Detta resonemang fördes i den utredning som idag ligger till grund för bland annat egenavgifterna för färdtjänst som antogs 2009.

Argument MOT att höja taxor varje år:

Vid varje höjning av taxor blir handlägningsprocessen mer komplicerad/tyngre för handläggarna eftersom varje höjning innebär ett eftersläp för handläggarna att förhålla sig till under 1 års tid då patienten kan söka ersättning upp till 1 år i efterhand. Därför bör det inte ske någon höjning av taxor tätare än vart 3:e år.

Argument FÖR att höja taxor nu:

Det har inte skett någon höjning av taxorna alls sedan cirka 20 år tillbaka (bortsett från den höjning av högkostnadsskyddet samt höjning av egenavgift för sjukresa med egen bil som skett i samband med implementering av nya regelverket 2023-02-01). Taxorna har heller inte höjts i samma takt som övriga regioners taxor.

Hur taxorna bör höjas

Både högkostnadsskydd samt egenavgift för egen bil höjdes vid årsskiftet 2022/2023 (egenavgift för egen bil höjdes från 50 till 70 kronor samt taket på högkostnadsskyddet från 1400 kronor till 1750 kronor). Höjningen grundades på en utredning som gjordes under 2022 men före att reseavdraget höjdes från 1,85 kr/km till 2,5 kr/km. Det är rimligt att ersättningen för egen bil har motsvarande nivå som reseavdraget då det är ett väl känt belopp och som har sin utgångspunkt i en uträknad kostnad för bil.

Men samtidigt är det viktigt att om en höjning väl ska beslutas, så bör höjningen ske av samtliga taxor (inte enstaka). Detta för att underlätta handläggningen. Nu har en översyn av taxorna nyligen gjorts och beslutats om och därför bör bara en höjning i detta skede bara ske av den ersättning som går att relatera till ett belopp som beslutats på central statlig nivå.

En viktig aspekt att ha i åtanke är att om en höjning ska ske, så måste beloppen harmonisera med beloppet på högkostnadsskyddet (för att underlätta handlägningsprocessen/beräkning av frikort) och detta belopp bör motsvara högkostnadsskyddet som finns inom hälso- och sjukvården. Detta innebär att det måste vara jämna summor (åtminstone 5 kronors-spann), och högkostnadsskyddet bör kunna divideras med antalet resor, så att summorna för egenavgifterna inte blir ”halva”. Ju mer harmoniserade egenavgifterna är med högkostnadsskyddet, ju färre fakturor behöver reduceras = mindre komplicerad handläggning.
(exempelvis. 125 kronor egenavgift * 14 resor = 1750 kronor)

Serviceelinjens (Karlstad-Uppsala via Karlskoga och Örebro) resenärer i Värmland betalar en egenavgift om 50 kronor. I Örebro län betalar den som reser 125 kronor per enkelresa och får en faktura i efterhand (sedan det nya regelverket infördes 2023-02-01). Det är rimligt att höja även denna taxa i samband med höjning av de andra taxorna.

Färdsätt	Ersättning/ km	Egenavgift (kronor)	Giltigt från	Giltigt till	2024	2025 Genom- lysning	Årlig upprä- kning från 2026
Bil	1,85 kr	70	2023-02-01	Aktiv	2,5 kr/km i ersättning och egenavgift 100 kr	X	X
Bil A (asyl)	1,85 kr	40	2000-01-01	Aktiv	2,5 kr/km i ersättning	X	X
Buss (allmän kollektivtrafik)	0	0	2000-01-01	Aktiv	-	X	
Flyg	0	125	2000-01-01	Aktiv	-	X	X
Sjukresa med Serviceresefordon		125	2000-01-01	Aktiv	-	X	X
Tåg	0	0	2000-01-01	Aktiv	-	X	
Serviceelinjen		125	2023-02-01	Aktiv	-	X	X
Högkostnads- skydd		1750	2023-02-01	Aktiv	-	X	X
Riksfärdtjänst		Styrs av en lag			-		

Egenavgift vid sjukresa med färdtjänstillstånd (Egenavgiften är den samma som färdtjänsttaxan)		Giltigt från 2010-03-01	Giltigt tills vidare.	Genomlysning samtidigt som färdtjänsttaxan ses över
Intervall (Km)	Kronor			
0 - 15	40			
15 - 25	50			
25 - 35	60			
35 - 45	70			
45 - 55	75			
55 - 65	80			
65 - 75	85			
75 - 85	90			
85 - 95	95			
95 - 105	100			
105 - 115	105			
115 - 125	110			
125 - 135	115			
135 - 145	120			
➤ 145	125			