§ 288 Dnr KS 2024/01304-3.10.1

Beslut - Återrapport av uppdrag, utreda avgiftsfri kollektivtrafik

Beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

Återrapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.

Särskilt yttrande

Elisabeth Unell (M), Eleonore Lundkvist (M), Anna Nordin (M), Stefan Lindh (M) och Klara Helin (M) inkommer med särskilt yttrande enligt följande:

"Moderaterna anser att det inte är rimligt att införa avgiftsfri kollektivtrafik vilket skulle innebära att en kostnad på cirka 380 till 450 miljoner kronor överförs från den som använder kollektivtrafiken till skattebetalarna. De skattepengar som avgiftsfri kollektivtrafik skulle kosta bör användas till högre prioriterade områden. Moderaterna anser även att en grundläggande princip bör vara att den som gör en resa även betalar för merparten av den."

Roger Haddad (L) inkommer med särskilt yttrande enligt följande:

"Liberalerna lämnar ett särskilt yttrande i enlighet med vad vi anfört i Tekniska nämnden. Liberalerna anser fortsatt att vi om vi ska ha ansvar för stadens ekonomi och kunna i vårt fall främst prioritera skolan och äldreomsorgen att det är oansvarigt att genomföra en sådan gratisreform dessutom i en tid när det är ett allt tuffare ekonomiskt läge och där även ansvarig nämnd under hela mandat-perioden brottats med underskott."

Ärendebeskrivning

I samband med beslut om årsplan 2025 gav kommunfullmäktige tekniska nämnden i uppdrag att utreda avgiftsfri kollektivtrafik.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har genomfört en utredning med hjälp av Sweco som belyser olika scenarier och dess konsekvenser. Syftet med rapporten är att bidra med ett kunskapsunderlag om vad avgiftsfri kollektivtrafik skulle kunna innebära för Västerås kommun. Rapporten ska kunna användas i den fortsatta dialogen kring kollektivtrafikens framtida roll i kommunen, men innehåller inga rekommendationer eller ställningstaganden.

Rapporten redovisades till tekniska nämnden den 14 april 2026. Tekniska nämnden beslutade att överlämna återrapporten av uppdraget till kommunfullmäktige.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

Återrapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.

Beslutet ska skickas till

Tekniska nämnden

Datum
2026-05-27

Diarienr
KS 2024/01304- 3.10.1

Informationsklass
PUBLIK

Stadsledningskontoret
Lina Dahlström
Epost: lina2.dahlstrom@vasteras.se

Kopia till
Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

Tjänsteutlåtande - Återrapport av uppdrag - Utreda avgiftsfri kollektivtrafik

Förslag till beslut

Förslag till kommunfullmäktige:

Återrapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.

Ärendebeskrivning

I samband med beslut om årsplan 2025 gav kommunfullmäktige tekniska nämnden i uppdrag att utreda avgiftsfri kollektivtrafik.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har genomfört en utredning med hjälp av Sweco som belyser olika scenarier och dess konsekvenser. Syftet med rapporten är att bidra med ett kunskapsunderlag om vad avgiftsfri kollektivtrafik skulle kunna innebära för Västerås kommun. Rapporten ska kunna användas i den fortsatta dialogen kring kollektivtrafikens framtida roll i kommunen, men innehåller inga rekommendationer eller ställningstaganden.

Rapporten redovisades till tekniska nämnden den 14 april 2026. Tekniska nämnden beslutade att överlämna återrapporten av uppdraget till kommunfullmäktige.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

Förslag till kommunfullmäktige:

Återrapporten läggs till handlingarna och uppdraget avslutas.

Juridisk bedömning

Kommunstyrelsen är behörig att fatta beslut i enlighet med kommunallagen och reglemente.

Ekonomisk bedömning

Samtliga scenarier som presenteras i rapporten medför ekonomiska konsekvenser för Västerås stad.

Hållbarhets- och näringslivsbedömning

Avgiftsfri kollektivtrafik kan ge betydande hållbarhets- och näringslivsnytta, men förutsätter strategiska avvägningar och långsiktig ekonomisk planering.

Avgiftsfri kollektivtrafik kan bidra till ökat kollektivtrafikresande vilket medför minskade utsläpp, lägre bullernivåer och förbättrad trafiksäkerhet. Avgiftsfriheten ger också tydliga sociala hållbarhetsvinster genom ökad rörlighet, förbättrad tillgänglighet och stärkt delaktighet för barn, unga, äldre och hushåll med lägre

inkomster. Gång- och cykelresorna kan dock minska vilket motverkar dess positiva hälsoeffekter.

Näringslivseffekterna bedöms över lag som positiva. Arbetskraftens rörlighet kan öka och ett ökat resande till centrum och stadsdelar kan gynna handel, service och besöksnäring.

Bedömning av barnets bästa

I samband med utredningen genomfördes en barnkonsekvensanalys. Den visar bland annat att avgiftsfri kollektivtrafik kan stärka barns rätt till självständighet, likvärdig tillgång till samhället och trygg mobilitet. För att säkerställa att nyttan når alla barn, oavsett bostadsort, socioekonomisk bakgrund eller särskilda behov krävs ett helhetsperspektiv med åtgärder för trygghet, kapacitet och tydlig kommunikation.

Helene Öhrling	Katarina Thorsell
Stadsdirektör	Administrativ direktör

§ 56 Dnr TN 2024/00750-3.10.1

Beslut - Återrapportering av uppdrag - Utreda avgiftsfri kollektivtrafik

Beslut

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige.

Särskilt yttrande

Jonas Larsson (M) och Stefan Lindh (M) lämnar särskilt yttrande enligt följande:

Moderaterna anser att det inte är rimligt att införa avgiftsfri kollektivtrafik vilket skulle innebär att en kostnad på cirka 380 till 450 miljoner kronor överförs från den som använder kollektivtrafiken till skattebetalarna. De skattepengar som avgiftsfri kollektivtrafik skulle kosta bör användas till högre prioriterade områden. Moderaterna anser även att en grundläggande princip bör vara att den som gör en resa även betalar för merparten av den.

Ewa Lindström-Björn (L) lämnar särskilt yttrande enligt följande:

Det var en gedigen och intressant rapport från SWECO som presenterades. Rapporten är neutral och tar inte ställning för eller emot avgiftsfri kollektivtrafik utan analyserar olika scenarier och vilka konsekvenserna de ger för Västerås kommun. Liberalerna anser att avgiftsfri kollektivtrafik varken är rätt väg för att försöka öka resandet med kollektivtrafik eller rätt prioritering för användning av kommunens ekonomiska resurser.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att utreda avgiftsfri kollektivtrafik. Utredningen ska se över möjligheten att på sikt införa avgiftsfri kollektivtrafik i hela kommunen, för att uppmuntra till ett mer hållbart resande och minska kommunens klimatavtryck.

För att säkerställa att beslut kan fattas på ett välgrundat sätt har Sweco getts i uppdrag att ta fram en neutral och kvalitativ utredning, där olika scenarier för avgiftsfri kollektivtrafik analyseras och dess konsekvenser belyses. Syftet med rapporten är att bidra med ett kunskapsunderlag om vad avgiftsfri kollektivtrafik skulle kunna innebära för Västerås kommun. Underlaget ska belysa vilka effekter avgiftsfriheten kan få på resande, hur mycket människor reser och med vilka färdmedel, driftkostnader, samhällsekonomi, hållbarhet och invånarnas livsvillkor.

Rapporten ska kunna användas i den fortsatta dialogen kring kollektivtrafikens framtida roll i kommunen, men innehåller inga rekommendationer eller ställningstaganden. Analysen omfattar ett antal aspekter som bedömts vara relevanta vid ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik: effekt på barn och unga, klimatutsläpp, buller, trafiksäkerhet, driftsekonomi samt övergripande samhällspåverkan.

Denna utredning analyserar inte alternativnyttorna som skulle uppstå om de kommunala resurserna som krävs för ett införande av avgiftsfrihet används för andra ändamål, då detta är en fråga för politiska ställningstaganden.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har till tekniska nämnden lämnat följande förslag till beslut:

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige.

Yrkanden

Jenny Freed (S) och Markus Lindgren (MP) yrkar bifall till teknik- och fastighetsförvaltningens förslag till beslut.

Beslutet ska skickas till

Kommunstyrelsen

Avgiftsfri kollektivtrafik i Västerås kommun

En scenariobaserad effekt- och konsekvensanalys



SWECO

Sweco Sverige AB RegNo 556767-9849
Uppdrag Utredning avgiftsfri kollektivtrafik
Uppdragsnummer 30085888-002
Kund Västerås kommun
Upprättad av Agnes Widing
Marcus Posada
Erik Vidje
Asmirelda Avdic
Datum 2025-09-12

Innehållsförteckning

1 Inledning 4
1.1 Bakgrund 4
1.2 Syfte 4
1.3 Metod 4
1.4 Avgränsningar 5

2 Omvärldsbevakning 5
2.1 Exempel på avgiftsfri kollektivtrafik 6
2.1.1 Svenska exempel 6
2.1.2 Internationella exempel 6
2.2 Forskningsläget 7
2.2.1 Efterfrågan och priselasticitet 7
2.2.2 Effekter på resande och färdmedelsfördelning 8
2.2.3 Övriga effekter 9
2.2.4 Trängsel 9
2.3 Kompletterande mobilitetsåtgärder vid avgiftsfri kollektivtrafik 9

3 Nuläge 10
3.1 Resandet i kommunen 10
3.2 Kollektivtrafikens finansiering 12
3.3 Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län 13
3.4 Styrande mål och principer 13

4 Scenarier och konsekvensbeskrivning 14
4.1 Gemensamma antaganden 14
4.2 Scenario A: Nollscenario 16
4.2.1 Resande och färdmedelsfördelning 16
4.2.2 Driftsekonomi 16
4.3 Scenario B: låg effekt 16
4.3.1 Resande och färdmedelsfördelning 17
4.3.2 Hållbarhet 17
4.3.3 Hälsa och trafiksäkerhet 18
4.3.4 Driftsekonomi 18
4.3.5 Samhällsekonomi 19
4.4 Scenario C: medeleffekt 20
4.4.1 Resande och färdmedelsfördelning 20
4.4.2 Hållbarhet 21
4.4.3 Buller och trafiksäkerhet 21
4.4.4 Driftsekonomi 22
4.4.5 Samhällsekonomi 22
4.5 Scenario D: hög effekt 23
4.5.1 Mobilitetsåtgärder och omvärldsexempel 23
4.5.2 Hållbarhet 23
4.5.3 Driftsekonomi 24

5 Diskussion 24
6 Referenser 28
Bilaga A – Omvärldsbevakning 30
Bilaga C – Åtgärdslista 32
Bilaga B – Barnkonsekvensanalys 35
Bilaga D – Samhälls- och driftsekonomi 37

1 Inledning

Kollektivtrafik spelar en central roll i moderna städer genom att eftersträva att erbjuda en tillförlitlig och effektiv transportlösning för både invånare och besökare. Möjligheten att införa avgiftsfri kollektivtrafik har väckt stort intresse i olika kommuner som ett sätt att förbättra tillgängligheten, minska utsläppen och främja ett mer hållbart samhälle.

Västerås kommun har beslutat att undersöka möjligheten att införa avgiftsfri kollektivtrafik inom hela kommunen. I en tid där hållbart resande, minskat klimatavtryck och jämlik tillgång till transportmedel är centrala frågor, ses avgiftsfri kollektivtrafik som ett potentiellt verktyg för att uppnå flera av kommunens strategiska mål. Denna rapport utgör en scenariobaserad konsekvensanalys och effektbedömning av avgiftsfri kollektivtrafik i Västerås kommun. Rapporten är framtagen som ett fristående kunskapsunderlag enligt uppdrag från Tekniska nämnden och baseras på tillgängliga data och dialoger inom ramen för detta arbete. Eventuella kompletterande utredningar hanteras separat av Västerås stad.

1.1 Bakgrund

Tekniska nämnden i Västerås har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att under 2025 utreda frågan om avgiftsfri kollektivtrafik i kommunen. Uppdraget bottnar i en ambition om att uppmuntra fler till ett mer hållbart resande, öka tillgängligheten för kommuninvånarna och minska beroendet av bilresor vilket i sin tur bidrar till att minska kommunens klimatpåverkan. För att säkerställa att beslut kan fattas på ett välgrundat sätt har Sweco getts i uppdrag att ta fram en neutral och kvalitativ utredning, där olika scenarier för avgiftsfri kollektivtrafik analyseras och dess konsekvenser belyses.

1.2 Syfte

Syftet med rapporten är att bidra med ett kunskapsunderlag om vad avgiftsfri kollektivtrafik skulle kunna innebära för Västerås kommun. Underlaget ska belysa vilka effekter avgiftsfriheten kan få på resande, trafikarbete, driftkostnader, samhällsekonomi, hållbarhet och invånarnas livsvillkor. Detta sker genom en scenariobaserad effekt- och konsekvensbedömning, vars resultat redovisas i rapporten. Rapporten ska kunna användas i den fortsatta dialogen kring kollektivtrafikens framtida roll i kommunen, men innehåller inga rekommendationer eller ställningstaganden. Analysen omfattar ett antal aspekter som bedömts vara relevanta vid ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik: effekt på barn och unga, klimatutsläpp, buller, trafiksäkerhet, driftsekonomi samt övergripande samhällspåverkan.

1.3 Metod

Denna utredning har bestått av ett antal huvudsakliga moment, som delvis överlappat:

- regelbundna arbetsmöten med representanter från Västerås stad och Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland för att säkerställa lokal förankring och gemensam bild av förutsättningarna,
- en workshop hölls med tjänstepersoner och sakkunniga från olika verksamheter inom kommunen och regionen,
- en omvärldsbevakning gällande både praktiska exempel på städer och regioner där avgiftsfri kollektivtrafik införts i Sverige och utomlands och en begränsad forskningsöversyn,
- en övergripande barnkonsekvensanalys genomförts för att belysa hur avgiftsfri kollektivtrafik kan påverka barn och ungas möjligheter till rörlighet, delaktighet och självständighet,
- en scenariodefinition och en konsekvensbeskrivning.

Kommentarerna från workshoppen och arbetsmötena har använts som underlag i analysen och lyfts särskilt i diskussionsavsnittet.

De huvudsakliga kunskapskällorna som använts i utredningen är 1) en omvärldsbevakning över både nationella och internationella exempel på kommuner och regioner med avgiftsfri kollektivtrafik, 2) en översyn över forskningsläget och 3) data över resande, beläggning och befolkningsprognoser för Västerås.

De samhällsekonomiska beräkningarna är gjorda med principer och kalkylvärden från Trafikverkets *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK,* (Trafikverket, 2024), med tillhörande kalkylbilaga. Metoden har även inspirerats av de analyser som gjordes i avhandlingen *Lokal kollektivtrafik på samhällsekonomisk grundval* (Ljungberg, 2007).

Arbetet har bedrivits med målet att ta fram ett kunskapsneutralt underlag, utan rekommendationer eller ställningstaganden. Analysen utgår från vedertagna modeller och offentligt tillgängliga data, och har genomförts i dialog med berörda aktörer för att säkerställa faktagrund och lokal förankring.

Det amerikanska forskningsinstitutet Transportation Research Board publicerade 2023 ett ramverk riktat till kommuner, regioner och trafikföretag för att utvärdera effekterna av och kostnaderna för att implementera avgiftsfri kollektivtrafik (Kirschen, Pettine, Adams, & Persaud, 2023). De konstaterar att avgiftsfrihet bör utvärderas både inför och efter ett införande och föreslår ett strukturerat angreppssätt. Denna utredning kan jämföras med en förstudie eller kunskapssammanställning och täcker in ett antal av de föreslagna stegen i det amerikanska ramverket. I eventuellt kommande utredningar bör allmänhetens åsikter samlas in och en mer detaljerad plan för de praktiska aspekterna av ett införande fördjupas. Inför ett eventuellt införande bör även en plan för hur och när en efterstudie ska genomföras upprättas.

1.4 Avgränsningar

Utredningen fokuserar på att analysera effekterna av ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik inom Västerås kommun. Eventuella efterverkningar av pandemin (covid-19) på kollektivtrafikresandet analyseras inte, eftersom tillgängligt underlag inte möjliggör en tydlig åtskillnad mellan tillfälliga och långsiktiga förändringar. Rapporten är beskrivande och syftar till att ge ett faktabaserat kunskapsunderlag, inte rekommendationer eller ställningstaganden i frågan om avgiftsfri kollektivtrafik.

Avgiftsfri kollektivtrafik har studerats i decennier, ett tidigt exempel är Baum (1973), dock har fokuset i forskningsöversynen som genomförts i denna utredning legat på studier gjorda i närtid, dels för att förutsättningarna i omvärlden ändrats, dels för att göra omfattningen hanterbar.

Denna utredning analyserar inte alternativnyttorna som skulle uppstå om de kommunala resurserna som krävs för ett införande av avgiftsfrihet används för andra ändamål, då detta är en fråga för politiska ställningstaganden.

2 Omvärldsbevakning

En omvärldsbevakning har genomförts för att kartlägga erfarenheter från andra projekt (både nationellt och internationellt). Syftet med omvärldsbevakningen är att placera Västerås och denna utredning i en större kontext, att identifiera både framgångsfaktorer och utmaningar, att analysera vilka organisatoriska, ekonomiska och beteendemässiga faktorer som påverkar utfallet samt att bedöma storleken på effekterna.

En central del av omvärldsbevakningen är att identifiera andra städer i landet, om möjligt av jämförbar storlek där avgiftsfri kollektivtrafik har införts eller utretts, se kapitel 2.1. Därutöver har en mindre utblick gjorts utanför landets gränser då ett antal exempel finns sammanställda gällande försök med avgiftsfri kollektivtrafik där omfattande effektutredningar har genomförts (exempelvis i Tallinn och Belgien). En översyn har även gjorts över forskningsläget rörande avgiftsfri kollektivtrafik, se kapitel 2.2.

2.1 Exempel på avgiftsfri kollektivtrafik

2.1.1 Svenska exempel

Ett fåtal svenska kommuner har testat på avgiftsfri kollektivtrafik. Exempelvis införde Avesta kommun (med cirka 22 500 invånare) obegränsad avgiftsfri kollektivtrafik i juni 2012 som gällde både invånare och besökare. Den avgiftsfria kollektivtrafiken omfattade busslinjer inom kommunen och resenärer behövde ett färdbevis, antingen i form av ett resekort från Dalatrafiken eller en biljett via Dalatrafiks mobilapp. Syftet med den avgiftsfria kollektivtrafiken var att öka resandet med buss och minska bilutsläppen. Enligt en utvärdering ökade bussresandet med 80 procent mellan 2012 och 2013, där 39 procent av resorna ersatte bilresor och 22 procent ersatte resor som tidigare genomfördes till fots eller med cykel. Detta ledde till en årlig koldioxidminskning på uppskattningsvis 40 ton. De årliga kostnaderna för kollektivtrafiken ökade med 4,1 miljoner kronor, varav 2,7 miljoner kronor var resultatet av fler bussar och avgångar. Intäktsbortfallet uppgick till 990 000 kronor, vilket kommunen subventionerade helt (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2, 2020). Den avgiftsfria kollektivtrafiken upphörde den 1 april 2021 efter ett beslut av Region Dalarnas kollektivtrafiknämnd, då de sa upp avtalet med kommunen, då parterna inte var överens om finansieringen. Från och med det datumet infördes samma betalningsregler för resenärer som för övriga delar av regionen (Avesta kommun, 2020).

Ett annat exempel är Kristinehamns kommun (med cirka 24 000 invånare) som införde avgiftsfri kollektivtrafik mellan 1997 och 2002 vilket omfattade både stads- och landsbygdstrafik. Det fanns inget tydligt syfte bakom införandet men kommunen hade generella mål om bättre utnyttjande av kollektivtrafikens fordon, minskat parkeringsbehov till följd av färre bilresor och en minskad risk för busschaufförer att utsättas för rån genom avskaffandet av kontanthantering. Under det första året fördubblades antalet resor. 55 procent av kollektivtrafikresenärerna hade tidigare använt andra färdmedel, varav 24 procent bil och 25–30 procent gång eller cykel. Uppskattningsvis resulterade insatsen i en koldioxidminskning på över 27 ton per år. Kommunen subventionerade det årliga intäktsbortfallet på 1 miljon kronor, men försöket avslutades på grund av ekonomiska skäl och att biltrafiken inte minskade som förväntat (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2, 2020).

2.1.2 Internationella exempel

Det finns många utländska exempel på avgiftsfri kollektivtrafik. Under 70- till 90-talen var avgiftsfrihet vanligare i USA än i Europa, men flera av de tidigaste exemplen på avgiftsfria städer/regioner i USA har avvecklats. Idag är de flesta exemplen på avgiftsfrihet europeiska, men under 2000-talet har även städer i Brasilien, Kina och Australien börjat introducera avgiftsfrihet, antingen permanent eller som pilotprojekt. Se exempelvis *Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport* (Kębłowski, 2019) för en mer omfattande lista över städer och regioner. Här nedan ges fyra exempel som bedömts relevanta för Västerås.

Syftet med avgiftsfri kollektivtrafik i den belgiska kommunen Hasselt (med cirka 70 000 invånare) var att hantera trafikproblem, minska miljöpåverkan och öka mobiliteten för invånarna (särskilt studenter och arbetstagare). Initiativet infördes 1997 som en del av ett strategiskt reformpaket som även omfattade trafikdämpande åtgärder och förbättrad infrastruktur för cyklister och gående. Kollektivtrafiken blev avgiftsfri för hela befolkningen. Vid införandet utökades busslinjerna från en till nio vilket gjorde att 96% av befolkningen kunde nå kollektivtrafiken. Kostnaden för den avgiftsfria kollektivtrafiken var betydande och finansierades till 89% av regionala myndigheter och 11% av kommunen vilket motsvarade cirka 250 000 euro (cirka 2 miljoner kronor). Trots att biljettintäkterna endast stod för 9% av intäkterna, omfördelade kommunen sina medel som tidigare var avsedda för en tredje ringväg, för att täcka kostnaderna. Efter en framgångsrik inledning där antalet resenärer ökade kraftigt, återinfördes avgifter 2014 på grund av ekonomiska utmaningar men avgifterna var fortfarande låga, då en enkelresa kostade 60 cent (cirka 5 kronor). (Alm & Hultén, 2020)

Luxemburg (med cirka 680 000 invånare) blev det första landet i världen att erbjuda gratis kollektivtrafik för alla invånare och besökare. Avgiftsfriheten infördes i februari år 2020. Initiativet syftar till att minska trafikstockningar och få fler att resa med buss och tåg. Gratis kollektivtrafik inkluderar bussar, tåg och spårvagnar och resenärerna behöver enbart köpa biljett om de vill åka första klass eller om de tar ett tåg som passerar landsgränsen. Reformen finansieras av statliga medel vilket inte påverkar budgeten markant då biljettpriserna innan var så pass låga att de enbart motsvarade 10 % av transportkostnaderna. Fem år efter att åtgärden infördes kan det konstateras att huvudmålet om att minska biltrafiken inte har uppnåtts även om åtgärden uppskattas av invånarna. Anledningen till att målet inte uppnås anses bero på att den ekonomiska motivationen var för liten eftersom landets befolkning generellt sett har höga inkomster, samtidigt som bränslepriserna är låga. Kollektivtrafiken har inte heller förbättrats de senaste åren utan fungerar likt tidigare. Resultatet förväntas därmed bli bättre när ytterligare åtgärder införs, som exempelvis fyra nya spårvagnslinjer, dedikerade busslinjer och en reform inom järnvägstrafiken. (Sergey, 2025)

År 2013 införde Tallinn (med cirka 430 000 invånare) avgiftsfri kollektivtrafik för dess lokalbefolkning, med syfte att bli Europas miljöhuvudstad och förbättra jämställdheten (Cats, Reimal, & Susilo, 2014). Staden hade då cirka 100 miljoner kollektivtrafikresande per år. Paketlösningen för att bära den initiala kostnaden för detta (12 miljoner Euro år 2013, eller cirka 100 miljoner kronor) utgjordes av omorganisering av interna trafikbolag, dyrare parkering samt förväntade skatteintäkter ifrån en förväntad ökad befolkning. Före införandet av avgiftsfri kollektivtrafik stod biljettintäkterna för 12% av kollektivtrafikens intäkter. Resultatet har blivit att fler och fler väljer kollektivtrafiken i Tallinn, men statistiken tyder på att det framför allt är just de gående och cyklande som har bytt till kollektivtrafik. Bilismen i staden fortsätter att öka. Ett år efter införandet hade kollektivtrafikresandet ökat med 14 procent, vilket bedömdes vara lägre än i andra städer som studerats. Den relativt låga resandeökningen bedöms bero på att kollektivtrafiken redan innan införandet hade en betydande färdmedelsandel och att priserna innan införandet var låga. (Cats, Susilo, & Reimal, 2017)

Under andra halvåret av år 2023 hade fyra kommuner i norska Rogaland avgiftsfri kollektivtrafik för dess folkbokförda befolkning (Fearnley, Krehic, Christiansen, & Gregersen, 2024). Kommunerna avsatte 200 miljoner norska kronor för projektet och antalet resenärer ökade kraftigt under perioden. Utvärderingen av projektet pekade dock på att trenden av ökat kollektivtrafikresande har varit stadigt ökande över flertalet år och att det antagligen inte var den avgiftsfria möjligheten till resande som var den avgörande faktorn till det ökade resandet, utan att i stället faktorer såsom urbaniseringen, en ökad befolkning och fler arbetande samt ökade drivmedelspriser.

2.2 Forskningsläget

2.2.1 Efterfrågan och priselasticitet

Forskningen kring vilka faktorer som påverkar efterfrågan på kollektivtrafikresor är omfattande. Prissättningen är en välbeforskad och viktig aspekt att beakta i denna utredning, då den kan ha en stor effekt på såväl den totala efterfrågan som på fördelningen över sociala och socioekonomiska gränser, se exempelvis (Hörcher & Tirachini., 2021). Hörcher & Tirachini (2021) redovisar att en internationellt genomsnittlig priselasticitet i busstrafik är -0,4[1] på kort sikt (ett par år), -0,56 på medellång sikt (5–7 år) och -1,0 på lång sikt (12–15). Detta innebär att en prisförändring generellt kommer att få mer effekt ju mer tid den får verka. Dessa priselasticiteter är dock internationella. I en svensk kontext har Trafikverket tagit fram elasticiteter med avseende på kollektivtrafiktaxeförändringar[2]: -0,25 för antalet kollektivtrafikresor och -0,34 för transportarbetet i kollektivtrafiken (Trafikverket, 2022). Trafikverket bedömer därmed att svenska trafikanter är mindre

[1] En vara eller tjänsts priselasticitet visar hur efterfrågan förändras då priset förändras. Exempelvis betyder en priselasticitet på -0,4 att en minskning av priset med 10% att efterfrågan kommer att öka med (-0,4)*(-0,1) = 4 %.

[2] Trafikverkets modell SAMPERS består av fem regionala modeller för kortväga resor, en rikstäckande modell för långväga inrikes resor, samt en modell för utrikesresor. Här anges elasticiteter för den regionala modellen SAMM, där Västerås ingår. Elasticiteterna finns även uppdelade per ärendekategori.

priskänsliga än de internationella genomsnitten vilket till exempel skulle kunna bero på kollektivtrafikens prisbild i förhållande till övriga färdmedel eller på socioekonomiska faktorer.

2.2.2 Effekter på resande och färdmedelsfördelning

En annan del av litteraturen, utöver elasticiteter, är de studier som följt någon av de städer där avgiftsfrihet har införts. Ett urval av dessa beskrivs här, med kortfattade nedslag som belyser de slutsatser som är av intresse inför ett eventuellt införande av avgiftsfrihet i Västerås. Huvudsakligen berör dessa utredningar specifika aspekter av avgiftsfrihetens effekter, såsom effekterna på barns resande, äldres välmående eller befolkningens fysiska aktivitet. Generellt saknas det djuplodande efterstudier av avgiftsfrihet, i alla fall publicerade offentligt (Fearnley, 2013), varför de flesta av referenserna i detta kapitel rör specifika exempel.

I USA infördes avgiftsfrihet i kollektivtrafiken i ett flertal städer under 70- och 80-talen. De flesta av dessa bedömdes vara stora succéer, då de uppnådde det uttalade målet om att öka resandet i kollektivtrafiken (Fearnley, 2013). Det är också den tydligaste effekten som påvisas i litteraturen och resandeprognoser överskrids ofta efter ett införande. Exempel finns där resultaten varierar mellan ett tiotal procentenheter och upp till en trettonfaldig ökning (som i exemplet Hasselt, se kapitel 2.1.2). Det är dock inte alltid lätt att studera effekterna av avgiftsfriheten enskilt, då den ofta införs i samband med utökningar av kollektivtrafiken och andra åtgärder. Fearnley (2013) noterar dock att kraftiga ökningar i resandet inte alltid innebär att det faktiska resandet är högt då det totala kollektivtrafikresandet per capita inte är högre än europagenomsnittet i städer där kollektivtrafiken inte är avgiftsfri.

När det har konstaterats att potentialen för ökat resande är stor är en naturlig följdfråga vilken effekt avgiftsfrihet kan ha på färdmedelsfördelningen. Detta har blivit alltmer viktigt de senaste åren, då de uttalade målsättningarna från kommuner och regioner som inför avgiftsfrihet alltmer förflyttas från enbart mer kollektivt resande till färre bilresor. Generellt kan det noteras att den stora majoriteten av det ökade kollektiva resandet kommer från gående, cyklister och personer som annars inte hade rest alls (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2, 2020). Cats m.fl. påpekar faktumet att bilresande ofta är underprissatt och att korspriselasticiteten mellan bilresandets kostnader och resandet i kollektivtrafiken är relativt högt vilket i sin tur innebär att åtgärder vars syfte är att öka priset för bilresande ofta får en större effekt på färdmedelsfördelningen än avgiftsfrihet. Exempel på sådana åtgärder är trängselavgifter och parkeringsavgifter (Cats, Susilo, & Reimal, 2017) och bilhämmande åtgärder som minskningar antalet tillgängliga parkeringsplatser är effektiva (De Witte, Macharis, & Mairesse, 2008). Fearnley (2013) presenterar en genomlysning av bilresandet i städer med avgiftsfrihet (Hasselt, Stavanger, Bergen, Templin, Aubagne) och konstaterar marginella effekter på bilresandet efter ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik. En fransk studie från 2022 där 140 städer[3] studerades visade en statistiskt signifikant, men liten, effekt på bilägande efter fem års avgiftsfrihet (-0,8 %) (Noël, 2022). Detta ligger i linje med såväl Trafikverkets elasticiteter som den ekonomiska forskningen på bilisters prisokänslighet (se exempelvis (Storchmann, 2003)).

Det finns även andra, huvudsakligen folkhälso- och sociala effekter beskrivna i forskningen. Trafiksäkerheten bedöms öka båda till följd av förflyttningar av resenärer från bil samt från gång och cykel till kollektivtrafik. Detta har noterats i utvärderingar av avgiftsfrihet i exempelvis Tyskland (Storchmann, 2003). Trafiksäkerhetsvinster kan ställas mot folkhälsoeffekterna av en omfördelning av resenärer från aktiva färdmedel till kollektivtrafiken. Jones m.fl. noterar att barn och unga får positiva hälsoeffekter av avgiftsfria bussar. Bussresor ersätter visserligen kortare gångresor, men ger på totalen upphov till mer rörelse i form av gångresor till och från hållplatserna (Jones, Steinbach, Roberts, Goodman, & Green, 2012).

[3] De 140 städerna har inte infört avgiftsfrihet samtidigt. Studiens underlag sträckte sig från 1965 till 2018.

2.2.3 Övriga effekter

Avgiftsfrihet kan medföra positiva förändringar för äldre, vilket en brittisk studie visade 2018. Ökat kollektivt resande minskade depressionssymtom bland äldre och ledde till minskad upplevd ensamhet och mer kontakt med såväl vänner som samhället i övrigt (Reinhard, Courtin, van Lenthe, & Avendano, 2018).

En effekt som kan ses i flera olika utredningar, exempelvis i Stavanger (pilotprojekt under 2012) och Mercer, USA, är att de avgiftsfria bussarna blir populära mötespunkter för unga. I Stavanger har bussarna använts av skolelever som mötesplatser under håltimmarna mellan lektioner. Ett problem med ökad vandalism och konfrontationer mellan förare och resenärer noterades redan på 90-talet ((Cervero, 1990), (Hodge, 1994)). Det danska Teknologirådet konstaterade 2006 att avgiftsfri kollektivtrafik riskerar att användas av socialt utsatta personer utan egentligt transportbehov (Teknologirådet, 2006).

Gällande effekterna på arbetsmarknaden och städers tillväxt är resultaten varierande och en tydlig slutsats går inte att dra. Exempelvis påvisar Noël (2022) en minskning av arbetslösheten i franska städer efter fem års avgiftsfrihet (-0,5 %) medan en amerikansk studie från förra året inte hittar signifikanta effekter på vare sig arbetsmarknad eller på en minskning av inkomstskillnader (Ofosu-Kwabe, Lim, & Malalgoda, 2024).

Vid införandet av avgiftsfrihet i Alexandria (VA, USA), påvisades snabbt värdet av informationskampanjer. Satsningen infördes med ”*little fanfare*” och ”*zero debate*” (Blumgart, 2022), vilket resulterade i att nästan 80 procent av respondenterna i en efterföljande enkät inte kände till att de kunde åka avgiftsfritt med bussarna (Cirillo, Tabrizi, Rakha, Du, & Center, 2023). Det finns även forskning som visar att varor som upplevs som ”gratis” medför större förändringar i beteenden än vad priselasticiteten gör gällande, varför informationskampanjer är speciellt viktiga vid just avgiftsfrihet (Shampanier, Mazar, & Ariely, 2007).

2.2.4 Trängsel

Trängsel ombord på bussar har väldokumenterade negativa effekter. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Trafikverket har tillsammans tagit fram *Handbok för attraktiv kollektivtrafik* (SKR, 2022), som konstaterar att trängsel (både på hållplatser och ombord på fordonen) ger upphov till irritation, säkerhetsrisker och förlängda på- och avstigningstider. Hög beläggning ombord, och därmed trängsel, riskerar även at leda till att bussar behöver passera hållplatser utan att stanna för att hämta upp passagerare, med mer irritation och förseningar för resenärerna som följd.

Detta konstateras även i forskningen. Trängsel ombord leder till a) ökat obehag för resenärerna, b) nekad ombordstigning och c) lägre tillförlitlighet (Cats & Maximilian, 2016). Att resenärer har ett motstånd mot att resa med kollektivtrafiken när det är höga trängselnivåer beror på ökad ångest, stress, uppfattningar om risker för personlig säkerhet och en oro för att komma fram sent (Tirachini, Hensher, David, & Rose, 2013). Detta kan leda till förändrade färdmedelsval, rutter eller avresetider.

2.3 Kompletterande mobilitetsåtgärder vid avgiftsfri kollektivtrafik

Här följer en sammanställning av olika åtgärder som har införts i samband med avgiftsfri kollektivtrafik. Själva åtgärden att ta bort avgiften har ofta kombinerats med olika mjuka och hårda åtgärder (morot och piska) för att arbeta mer aktivt med att exempelvis förändra färdmedelsfördelningen. Vissa åtgärder kan ha införts i god tid innan det avgiftsfria systemet startats och ibland varit på plats i flera år innan själva införandet. Andra kan ha införts succesivt som en del i en större omställning under flera år. Figur 1 nedan visar en sammanställning av några av åtgärderna som hämtats från omvärldsanalysen.



Figur 1. Sammanställning av åtgärder som införts i samband med avgiftsfri kollektivtrafik i andra orter och länder.

För att ytterligare stärka effekterna av avgiftsfri kollektivtrafik är det möjligt att införa andra mobilitetslösningar i staden. Dessa kompletterar och stärker den avgiftsfria kollektivtrafiken och skapar ytterligare förutsättningar för invånare att välja hållbara färdmedel. Skellefteå är ett exempel på en kommun som har tagit fram en ny strategi där mobilitetshubbar utformas vid bland annat bostäder, arbetsplatser och kollektivtrafikens knutpunkter. Tanken är att samhällets aktörer, fastighetsägare och arbetsgivare tillsammans skapar en plattform som bidrar med tjänster och service som hjälper invånarnas vardagliga transportbehov. På det viset kan kollektivtrafiken utgöra ryggraden i det publika transportsystemet medan mobilitetstjänster går in som komplement för att täcka fler behov. (Skellefteå, 2024)

I Figur 2 nedan finns en sammanställning av andra möjliga mobilitetslösningar som kan kombineras med avgiftsfri kollektivtrafik, samt exempel på aktiva leverantörer som erbjuder respektive tjänst/lösning.



Figur 2. Sammanställning av andra möjliga mobilitetslösningar som kan kombineras med avgiftsfri kollektivtrafik, samt exempel på aktiva leverantörer som erbjuder respektive tjänst.

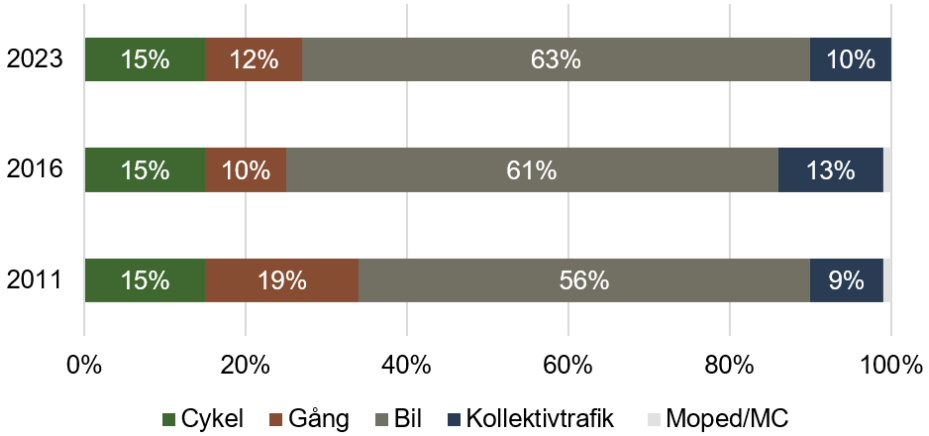
3 Nuläge

I detta kapitel beskrivs några av de förutsättningar som påverkar ett eventuellt införande av avgiftsfri kollektivtrafik i Västerås. Det handlar dels om resmönster och resande i kommunen, dels om hur kollektivtrafiken idag finansieras. Vidare redogörs för ansvarsfördelning och avtal mellan kommunen och Region Västmanland, samt för de mål och principer som styr kommunens arbete med mobilitet, trafik och hållbar utveckling.

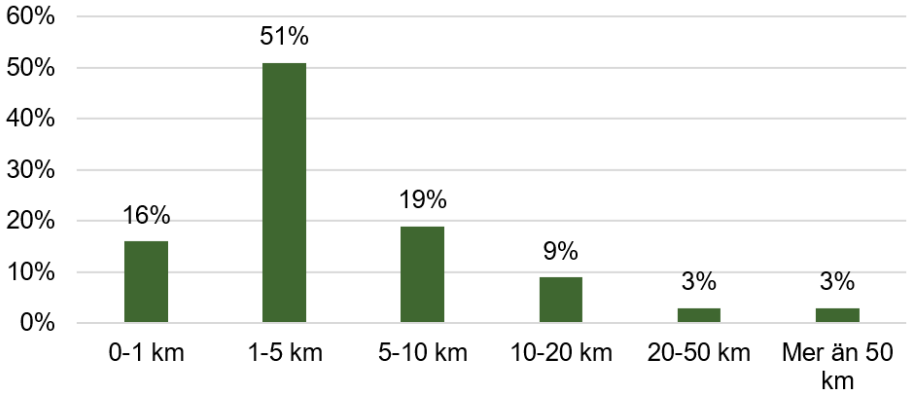
3.1 Resandet i kommunen

Den senaste resvaneundersökningen genomfördes i Västerås under hösten 2023 (WSP, 2024). Nedan ses en sammanställning av de delar av resvaneundersökningen som bedöms vara mest aktuella för denna utredning och som ligger till grund för konsekvensbeskrivningen.

I Figur 3 nedan som visar färdmedelsfördelningen i kommunen, framgår det att bilen var det vanligaste färdmedlet 2023. Andel bilresor har också ökat jämfört med år 2011 och 2016 samtidigt som kollektivtrafiken i stället har minskat några procent sedan 2016. Figur 4 visar att mer än hälften av resorna i kommunen som genomförs är korta resor, mellan 1–5 km, medan ungefär en femtedel av resorna är mellan 5–10 km. Totalt gjordes cirka 12 miljoner resor med kollektivtrafiken under 2024, vilket innebär att det totala antalet resor per år i Västerås, med samtliga färdmedel, är cirka 120 miljoner.

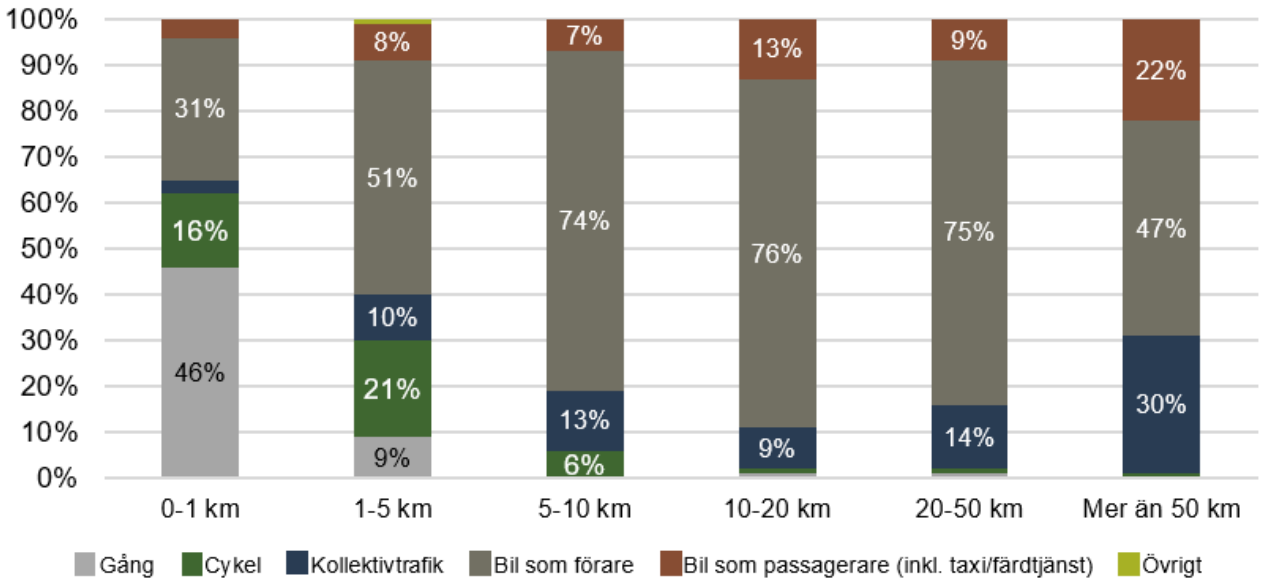


Figur 3. En sammanställning av färdmedelsfördelningen i kommunen för år 2011, 2016 och 2023. Källa: (WSP, 2024), bearbetad av Sweco.



Figur 4. Reslängderna för resor i kommunen 2023. Källa: (WSP, 2024), bearbetad av Sweco.

Figur 5 visar att bilen är det vanligaste färdmedlet för resor över 1 km. Andel kollektivtrafikresor varierar och motsvarar som mest 30% av det totala antalet resor vid längre resor över 50 km. Cykelandelen är störst vid resor mellan 1–5 km.



Figur 5. Reslängd utifrån färdmedel. Källa: (WSP, 2024), bearbetad av Sweco.

Resor till arbetet och åter till bostaden är de vanligaste ärendena för resor i kommunen och står för 50 procent. För de flesta ärendena reser majoriteten med bil som förare. Resor till skola och arbete är de ärendetyper som har störst andel cykelresor. Vid utvärdering baserat på ålder är bil det vanligaste färdmedlet för samtliga åldersgrupper, följt av cykel. Kollektivtrafik är det färdmedel som samtliga åldersgrupper använder mest sällan. Färdmedelsfördelningen mellan män och kvinnor är snarlik, där bil är det främsta färdmedlet för båda könen. Sammanfattningsvis kan konstateras att bilanvändandet är högt i Västerås kommun och att bilen står för en relativt hög andel av de korta resorna. Det finns därmed potential att öka färdmedelsandelen för de mer hållbara färdmedlen (gång, cykel och kollektivtrafik), främst för resor under 5 kilometer.

3.2 Kollektivtrafikens finansiering

Rambudgeten för kollektivtrafiken i Västerås stad 2025 kan ses i Tabell 1 nedan, där linjerna för lokaltrafiken är sammanställd under samma rad. Intäkterna för kollektivtrafiken förväntas landa på knappt 155,5 MSEK 2025, vilket skapar en nettokostnad på ungefär 234,5 MSEK för kommunen. Det innebär cirka att 40 procent av kostnaderna täcks av biljettintäkter.

Tabell 1. Tabell med sammanställningen av rambudgeten för kollektivtrafiken i Västerås stad 2025.

Linje	Kostnad 2025	Intäkter 2025	Netto 2025
Lokaltrafik*	389 041 000	155 416 000	233 625 000
Anropsstyrd trafik	650 000	0	650 000
Ersättning för inomkommunalt resande	260 000	0	260 000
Kompletteringstrafik	15 000	0	15 000
SUMMA	**389 966 000**	**155 416 000**	**234 550 000**

* Inom Lokaltrafiken ingår följande linjer; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 14, 15, 21, 22, 23, 24, 25, 31, 32, 36, 65.

Ersättning för inomkommunalt resande avser ett kommunalt tillägg för vissa linjer i regiontrafiken där turer främst nyttjas för lokala resor inom kommunen.
Kompletteringstrafik är en särskild typ av kollektivtrafik som erbjuds på landsbygden där den

ordinarie trafiken inte räcker till. Den kräver förbokning och är tillgänglig för alla, även om den i praktiken ofta används av äldre och personer utan tillgång till bil (VL, u.d.).

3.3 Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län

Region Västmanland och länets kommuner har ett gemensamt ansvar för att utveckla och skapa en attraktiv kollektivtrafik i hela Västmanlands län. Från och med 1 januari 2012 är Region Västmanland regional kollektivtrafikmyndighet i enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065). Det innebär att regionen har det övergripande ansvaret för den regionala kollektivtrafiken och därmed ansvarar för framtagande av trafikförsörjningsprogram, beslut om allmän trafikplikt samt planering av all regional kollektivtrafik.

Regionen beslutar även om biljettpriser (taxor) för den regionala trafiken och tillhandahåller tekniska stödsystem som biljettsystem och realtidsinformation. Själva trafiken utförs av hel- eller delägda bolag, såsom Svealandstrafiken AB eller genom upphandling av entreprenörer.

Kommunerna har ansvar för den lokala kollektivtrafiken inom den egna kommunen, främst stadstrafik, lokal landsbygdstrafik, kompletteringstrafik och båttrafik. Kommunerna beslutar själva om att införa, finansiera och utforma sådan trafik, inklusive att besluta om taxor, exempelvis avgiftsfri stadstrafik. Kommunerna har full rådighet över den trafik de själva beställer och bekostar.

När det gäller skolskjuts enligt skollagen ansvarar kommunen för att tillhandahålla och bekosta resor. För gymnasieelever köper kommunen skolkort från regionen till ett fast pris, men kostnaden ligger hos kommunen. Rollfördelningen mellan kommun och region regleras i *Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län* (Västerås stad & Region Västmanland, 2018).

3.4 Styrande mål och principer

I Västerås stad finns flera mål och strategier för att aktivt arbeta med klimat- och hållbarhetsfrågan inom kommunen. Flera av dem berör invånarnas mobilitet och därmed även aspekter som social hållbarhet, klimatpåverkan samt tillgänglighet- och trygghetsaspekten. Figur 6 nedan visar en sammanställning av de mest relevanta kommunala målen och strategierna som kan kopplas till utredningen om avgiftsfri kollektivtrafik.



Figur 6. Sammanställning av kommunala och regionala mål och strategier som bedöms relevanta för utredningen.[4]

De mål som nämns i figuren ovan ligger till grund för den fortsatta utvärderingen och konsekvensbeskrivningen i rapporten. Flera mål och strategier från lokala och regionala styrdokument påverkar utvecklingen av kollektivtrafiken i Västerås. Dokumenten skiljer sig åt i formell tyngd och funktion. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har status som lagstyrt

[4] Källor: Trafikplan 2026 (Västerås stad), Klimatprogram med handlingsplan 2017–2020 (Västerås stad), Program för social hållbarhet (Västerås stad) samt Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram 2021 (Region Västmanland). Se fullständiga referenser i referenslistan.

dokument, medan kommunens trafikplan utgör ett centralt styrinstrument för stadens mobilitet. Klimatprogrammet och det sociala hållbarhetsprogrammet har en mer vägledande funktion, men anger viktiga mål som relaterar till resande, tillgänglighet och jämlikhet.

4 Scenarier och konsekvensbeskrivning

I detta kapitel presenteras de scenarier som tagits fram och en konsekvensbeskrivning av dem. Konsekvensbeskrivningen beskriver för- och nackdelar ur ett antal olika synvinklar, exempelvis samhällsekonomi, tillgänglighet, social hållbarhet, barn- och äldreperspektiv och klimatpåverkan.

Vid bedömning av effekterna på barn och unga, särskilt med tanke på skolresor och barnens självständiga mobilitet, har en övergripande barnkonsekvensanalys för att säkerställa att deras rättigheter och behov beaktas, genomförts.

Fyra scenarier att konsekvensbedöma har tagits fram, baserade på omvärldsbevakningen och en workshop med deltagare från Västerås kommun och Region Västmanland.

De fyra scenariona är:

A. Nollscenario
B. Lågt genomslag
C. Medelgenomslag
D. Högt genomslag

Nollscenariots syfte är att ha ett scenario att utvärdera effekterna i de andra scenariona mot.

Något uttalat mål eller önskat resultat med ett införande har inte angetts i det politiska uppdraget (Dnr KS 2024/00653-1.4.2), vilket innebär att konsekvensbeskrivningen i denna rapport inte värderar effekterna mot en viss målsättning. I stället har analysen utgått från perspektiv som bedömts relevanta utifrån Västerås stads och Region Västmanlands befintliga styrdokument, samt genom dialog med berörda tjänstepersoner i workshop och arbetsmöten. Detta möjliggör en mångsidig bedömning av hur olika typer av effekter kan uppstå och påverka invånare, ekonomi och samhällsutveckling.

4.1 Gemensamma antaganden

Samtliga scenarier delar ett antal förutsättningar och antaganden. Analysåret är satt till 2040 i samråd med kommunen och regionen, men detta innebär inte att ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik antas ske detta år. Detta innebär att befolkningen i Västerås antas öka från dagens 160 000 till 210 000, baserat på kommunens planeringsinriktning[5] om 230 000 invånare till år 2050. Den antagna befolkningen i scenariona är därmed 31 procent högre än dagens befolkning. Västeråsborna antas resa lika mycket per person som de gör idag (totalt 114 miljoner resor per år), vilket innebär att antalet resor i kommunen år 2040 uppskattas till 149,7 miljoner.

Färdmedelsfördelningen som scenarierna utgår från är dagens, det vill säga 15 procent cykelresor, 12 procent gångresor, 63 procent bilresor och 10 procent kollektivtrafikresor. Det är osannolikt att färdmedelsfördelningen är densamma 2040 som idag men kommunen saknar en prognos för färdmedelsförändringen 2040. Då samtliga scenarier utgår från samma antagande är det inte alternativskiljande, dock kan det påverka storleken av vissa effekter.

Baserat på de uppgifter som insamlats i den senaste resvaneundersökningen samt de uppgifter som finns om antalet påstigande och avgångar i kollektivtrafiken, se kapitel 3, kan transportarbetet (uttryckt i personkilometer) och trafikarbetet (uttryckt i fordonskilometer) beräknas, se Tabell 2 nedan.

[5] Se *Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050.*

Tabell 2. Antalet resor, transportarbete och trafikarbetet i Västerås år 2040. Inom parentes anges andelen för respektive färdmedel.

Färdmedel	Antal resor, miljoner st.	Transportarbete, miljoner personkm.	Trafikarbete, miljoner fordonskm.
Cykel	22,4 (15 %)	63,4 (7 %)	63,4 (11 %)
Gång	18,0 (12 %)	6,0 (1 %)	6,0 (1 %)
Bil	94,3 (63 %)	695,0 (77 %)	507,3 (86 %)
Kollektivtrafik	15,0 (10 %)	143,6 (16 %)	6,6 (1 %)
Totalt	**149,7**	**908,0**	**583,3**

Det kan noteras att de olika färdmedlens andelar varierar mellan antalet resor, transportarbetet och trafikarbetet. Detta beror på att resenärerna använder olika färdmedel för olika långa resor. Till exempel utgör bilresor 63 procent av antalet resor, men 86 procent av transportarbetet. Detta beror på att den genomsnittliga bilresan är längre än den genomsnittliga resan med övriga färdmedel. Att kollektivtrafikens andel av trafikarbetet uppgår till endast 1 procent förklaras av att det i genomsnitt sitter fler personer i varje buss än bil, vilket innebär att samma mängd persontransporter kan utföras med färre fordonskilometer.

Samtliga kostnader i detta kapitel anges i 2025 års penningvärde, både vad gäller driftskostnader och samhällsekonomi.

I samtliga scenarier har det antagits att avgiftsfriheten omfattar lokala resor inom Västerås kommun även i de fall då dessa resor utförs med regiontrafik. Det gäller exempelvis Dingtuna och Romfartuna, där linjelagd busstrafik drivs i regional regi men används för resor inom kommunen. I analysen har det hanterats genom att kommunen tillskrivs kostnaden för dessa resor, antingen genom fakturering eller via en justering i rambudget. I Kvicksund, där endast tågtrafik finns som kollektivt färdsätt, saknas statistik över nyttjandet. Dessa resor har därför inte kunnat beaktas i effektberäkningarna.

Fordonsflottans sammansättning har antagits följa Trafikverkets prognoser för 2040, vilket innebär en högre andel elbilar än idag. Detta har tagits hänsyn till både vad gäller lokala utsläpp, klimatutsläpp och bullereffekter.

En sammanställnings av resandeeffekter och samhällsekonomi återfinns i Bilaga 4.

En kraftig ökning av resande inom kollektivtrafiken kan medföra kapacitetsutmaningar, särskilt under högtrafik. Det finns en risk att bussarna blir fulla, vilket kan påverka äldre och personer med funktionsnedsättning som idag använder allmän kollektivtrafik. Om dessa resenärer får svårare att ta sig ombord på bussarna kan det leda till ett ökat behov av särskilda persontransporter, såsom färdtjänst. *Om* även egenavgifterna i färdtjänst och sjukresor sätts till noll i samband med att den allmänna kollektivtrafiken görs avgiftsfri kan det ha en effekt på resandet. Detta ställer ytterligare krav på planering och resurser, huvudsakligen i färdtjänsten.

Det saknas utredningar kring effekterna av avgiftsfri kollektivtrafik för allmänheten på efterfrågan av färdtjänst. Det är dock, enligt resonemanget ovan, troligt att resandet ökar. Denna ökning tar två former: 1) personer som har beviljade färdtjänsttillstånd väljer att göra fler resor och 2) fler personer ansöker om färdtjänsttillstånd. Detta påverkar kommunens driftskostnader. Givet ett *antagande* om 10 procents ökning, vardera, av antalet tillstånd och antalet resor per tillstånd och år, och med dagens kostnader (för personal, drift, med mera), skulle kostnaden för färdtjänsten öka med cirka 14 miljoner kronor per år (vilket utgör 17,5 procent av färdtjänstens, omsorgsresornas och flygtrafikens kostnader 2024). Cirka en tredjedel av kostnadsökningen utgörs av uteblivna egenavgifter och resterande del på det ökade resandet.

På grund av de stora osäkerheterna kopplade till dessa kostnader har de inte inkluderats i effektsammanställningarna.

Avgiftsfri kollektivtrafik kan även ha konsekvenser för finansieringen av färdtjänst. I Region Västmanland tillämpas en driftbidragsmodell där kommunerna ansvarar för kostnaderna för särskilda persontransporter, inklusive färdtjänst. Regionen ansvarar för administration, systemstöd och upphandling, men kostnaderna för dessa funktioner delas mellan färdtjänst, sjukresor samt skol- och omsorgsresor, vilket innebär att kommunerna även bidrar till dessa kostnader. Om resmönster förändras och fler personer med färdtjänsttillstånd i stället reser med kollektivtrafiken, kan behovet av särskilda transporter minska, vilket påverkar kommunernas kostnader. Samtidigt kan minskade egenavgifter vid ett eventuellt införande av avgiftsfri färdtjänst få motsatt effekt. Prisstrukturen inom färdtjänsten, som idag bygger på tidzontaxa och chartermodeller, innebär också att tillgång och nyttjande påverkar ersättningen till transportörer. Ett förändrat resande kan därmed påverka hela den ekonomiska balansen i färdtjänstens finansieringsmodell. Dessa frågor kan kräva vidare analys och dialog mellan region och kommuner inför ett eventuellt beslut om avgiftsfrihet.

4.2 Scenario A: Nollscenario

Det första scenariot, *Nollscenariot*, har tagits fram för att ha ett grundläge att jämföra övriga scenarion mot. I detta scenario införs inte avgiftsfri kollektivtrafik till år 2040 och kollektivtrafiken drivs på liknande sätt som i nuläget. Inga andra större åtgärder vidtas. Förändringen mot nuläget är att befolkningsökningen motsvarar kommunens befolkningsprognos för 2040.

4.2.1 Resande och färdmedelsfördelning

I nollscenariot har färdmedelsfördelningen inte ändrats utan är likt dagens, det vill säga 15 procent cykelresor, 12 procent gång, 63 procent bilresor och 10 procent kollektivtrafikresor. Till följd av en befolkningsökning på ungefär 31 procent har även antalet resor, med samtliga trafikslag, ökat med ungefär 36 miljoner resor per år.

4.2.2 Driftsekonomi

Med ett antagande om att beläggningsgraden på bussarna i kommunen ska bibehållas under högtrafik (definierat som de fyra timmar under vardagar då antalet avgångar är som högst) krävs i nollscenariot 32 ytterligare avgångar per dygn[6]. Dessa avgångar fördelas mellan linjerna 1, 2, 3 och 4, som förväntas behöva 8 ytterligare avgångar var, jämfört med nuläget. Det har antagits finnas ledig kapacitet på samtliga linjer för att hantera det ökade resandet utanför högtrafiktimmarna.

Givet det förenklade antagandet om att ytterligare avgångar medför samma kostnad som en genomsnittlig avgång idag innebär detta att driftskostnaden för kommunens busstrafik år 2040 ökar med 19 miljoner kronor. Detta är en överslagsberäkning men kan ge en indikation om kostnadsökningens storleksordning.

4.3 Scenario B: låg effekt

Scenariot *låg effekt* innebär att avgiftsfri kollektivtrafik införs med en förändring som ligger i linje med Trafikverkets priselasticiteter för kollektivtrafiktaxa. Trafikverkets modell SAMPERS består av fem regionala modeller för kortväga resor, en rikstäckande modell för långväga inrikes resor, samt en modell för utrikesresor. Här används elasticiteter för den regionala modellen SAMM (exkl. Stockholm), där Västerås ingår. Att tillämpa elasticiteterna på en så drastisk prisförändring som avgiftsfrihet gör att resultaten blir osäkra, och troligtvis för låga. Det finns forskning som visar att

[6] Detta baseras på ett antagande att det är önskvärt att beläggningen (det vill säga trängseln) ombord på fordonen inte är högre än den är på den högst belagda linjen (linje 1) idag. Givet det ökade resandet i detta scenario krävs det 32 avgångar, fördelade över de fyra högtrafiktimmarna och fyra linjer för att säkerställa att det tillkommande antalet resenärer inte gör att det blir trängre på någon linje än det idag är på linje 1.

varor som upplevs som ”gratis” medför större förändringar i beteenden än vad priselasticiteten gör gällande.

Detta scenarios syfte är att visa effekterna av avgiftsfri kollektivtrafik utan andra kompletterande åtgärder och där inga resurser läggs på exempelvis informationskampanjer eller liknande kommunikativa insatser ut mot invånarna.

4.3.1 Resande och färdmedelsfördelning

Tabell 3 nedan visar en sammanställning av färdmedelsfördelning, antal resor (i tusental), transportarbete (i miljoner personkilometer) och trafikarbete (i miljoner fordonskilometer) för scenariot *låg effekt*. I tabellen framgår även hur respektive värde skiljer sig procentuellt med nollscenariot.

Tabell 3. En sammanställning av färdmedelsfördelning, antal resor, transportarbete (i miljoner personkilometer) och trafikarbete (i miljoner fordonskilometer) för scenariot *låg effekt*. I tabellen framgår även procentuell jämförelse med nollscenariot.

	Färdmedels-fördelning	Jmf nollscenario	Antal resor (miljoner)	Jmf nollscenario	Transport-arbete (mn pkm)	Jmf nollscenario	Trafikarbete (mn fkm)	Jmf nollscenario
Cykel	14%	-1%	21,3	-5%	59,0	-7%	59,0	-7%
Gång	12%	0%	17,6	-2%	5,9	-2%	5,9	-2%
Bil	60%	-3%	90,5	-4%	660,3	-5%	481,9	-5%
Kollektivtrafik	14%	4%	21,8	45%	192,4	34%	8,0	21%
Total	-	-	**151,2**	**1%**	**917,5**	**1%**	**554,8**	**-5%**

Färdmedelsfördelningen för kollektivtrafiken ökar med 4 procent för detta scenario vilket medför att antal resor med kollektivtrafik och transport- och trafikarbetet ökar mer än övriga trafikslag. Det framgår även i tabellen att även om färdmedelsfördelningen för gång och cykel inte skiljer sig så mycket från nollscenariot minskar antal resor med dessa färdmedel mer.

I detta scenario ger avgiftsfriheten utöver en omfördelning mellan färdmedlen även upphov till en och en halv miljon fler resor som inte genomförs i nollscenariot.

4.3.2 Hållbarhet

Införandet av avgiftsfri kollektivtrafik har flera positiva effekter på den sociala hållbarheten. Det leder till ökad rörlighet och exempelvis förbättrade arbetsmöjligheter för socialt utsatta invånare, vilket kan bidra till att minska socioekonomiska klyftor. Att kunna ta bussen utan kostnad ökar tryggheten då det alltid finns en möjlighet till transport, vilket skapar en känsla av säkerhet och tillgänglighet. Detta gynnar särskilt personer som inte har körkort eller bil, vilket främjar deras självständighet och rörlighet i samhället. För barn och unga förbättras möjligheten till självständig mobilitet, vilket stärker deras frihet och utveckling. Social hållbarhet omfattar i detta sammanhang möjligheten till trygg och jämlik tillgång till kollektivtrafik, oavsett ålder, kön eller ekonomiska förutsättningar. Tryggheten behöver omfatta såväl resenärer som personal ombord på bussen. En enklare barnkonsekvensanalys har genomförts som en del av denna utredning. För en mer fördjupad analys av hur avgiftsfri kollektivtrafik påverkar barn och ungas rörlighet, trygghet och delaktighet, se Bilaga B.

Även om kollektivtrafiken är ett mer hållbart alternativ än biltrafik, är gång och cykel de mest miljövänliga och hälsofrämjande färdmedlen. En viss överflyttning från gång och cykel till kollektivtrafik, som kan förekomma i samband med avgiftsfrihet, kan därför innebära att vissa potentiella hälso- och miljövinster uteblir.

Samtidigt finns det vissa utmaningar att beakta. Fri tillgång till kollektivtrafiken kan leda till minskad trygghet, då bussarna riskerar att användas som tillhåll för ungdomsgäng eller socialt utsatta. Detta kan skapa en otrygg miljö, särskilt nattetid när fler resenärer är ute. Här behövs övervägande och eventuellt ökade säkerhetsåtgärder för att balansera dessa aspekter och fullt ut kunna säkra den sociala hållbarheten. I ett genomförandeskede kan det även finnas behov av kompensatoriska trygghetsskapande åtgärder, såsom trygghetsvärdar eller ökad vuxennärvaro i kollektivtrafiken. Dessa åtgärder kan bidra till att öka upplevd trygghet, särskilt för barn, unga och andra grupper som annars riskerar att påverkas negativt av oordning eller trängsel ombord.

I detta scenario minskar det totala trafikarbetet med bil och buss, det vill säga det totala antalet fordonskilometer, beroende på en omfördelning av bilresor till kollektivtrafikresor. Detta innebär minskade klimatutsläpp och lokala luftföroreningar. Tillämpas Trafikverkets värderingar av lokala utsläpp och klimatutsläpp kan det dock noteras att omfördelningen från bil till buss är samhällsekonomiskt positiv. Det samhällsekonomiska värdet av de minskade lokala utsläppen (exempelvis partiklar från däckslitage och uppvirvling) bedöms i detta scenario bli cirka 9,0 miljoner kronor per år. Värdet av de minskade klimatutsläppen (inräknat den förändring av personbilsflottans utsläpp som prognosticeras till 2040) är cirka 1,7 miljoner kronor per år.

4.3.3 Hälsa och trafiksäkerhet

I likhet med utsläppen påverkas även bullernivåer och trafiksäkerhet av att det totala antalet fordonskilometer minskar, samtidigt som en omfördelning sker mellan bil och buss. Det samhällsekonomiska värdet av minskat buller i Västerås i detta scenario är cirka fyra miljoner kronor. Värdet av den ökade trafiksäkerheten är betydligt högre, strax under 21 miljoner kronor.

Buller från trafik har länge varit föremål för forskning och bedöms kunna påverka människors hälsa negativt. Exponering för långvarigt och högt buller kan bidra till ökad stress och påverka sömnkvalitet, vilket i sin tur kan ha indirekta effekter på hälsa och välmående.

Om egenavgifterna i färdtjänst och sjukresor sätts till noll i samband med att den allmänna kollektivtrafiken görs avgiftsfri kan det ha en positiv social- och hälsoeffekt, då tröskeln till att uppsöka både sociala sammanhang och vårdinrättningar minskar för äldre och personer med funktionsnedsättningar. En mer tillgänglig och avgiftsfri kollektivtrafik kan även påverka efterfrågan på färdtjänst och andra särskilda persontransporter. En viss överflyttning kan ske från färdtjänst till kollektivtrafik bland personer med färdtjänsttillstånd, särskilt om tillgängligheten förbättras och biljettkostnaden försvinner. Samtidigt har många färdtjänstresenärer behov som inte kan tillgodoses av ordinarie kollektivtrafik, vilket innebär att färdtjänsten fortsatt fyller en viktig funktion. Det finns även en aspekt av upplevd rättvisa, om färdtjänstresor fortsatt medför en egenavgift samtidigt som kollektivtrafiken blir avgiftsfri, kan detta upplevas som ojämlikt av vissa grupper. För att hantera detta kan en översyn av färdtjänstreglementet och avgiftsstrukturen bli aktuell i samband med ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik.

4.3.4 Driftsekonomi

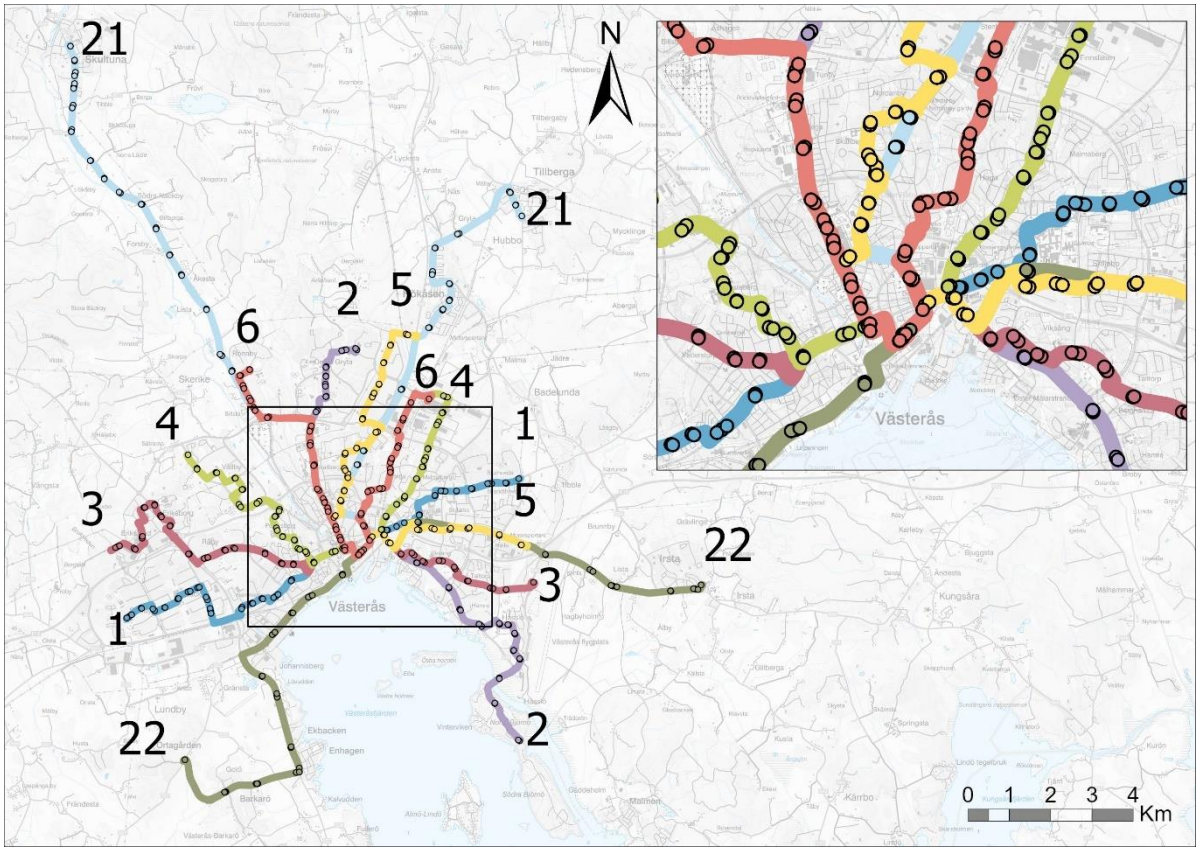
I detta scenario väntas antalet resor i Västerås kollektivtrafik öka med 45 procent, eller med cirka 6,8 miljoner resor. Med ett antagande att beläggningen på bussarna i kommunen ska bibehållas under högtrafik (definierat som de fyra timmar under vardagar då antalet avgångar är som högst) krävs i detta scenario 172 ytterligare avgångar per dygn[7]. Dessa avgångar fördelas mellan linjerna 1, 2, 3, 4, 5, 6, 21 och 22 som förväntas behöva mellan 4 och 32 ytterligare avgångar var, jämfört med nuläget. Det har antagits finnas ledig kapacitet på samtliga linjer för att hantera det ökade resandet utanför högtrafiktimmarna.

[7] Detta baseras på ett antagande att det är önskvärt att beläggningen (det vill säga trängseln) ombord på fordonen inte är högre än den är på den högst belagda linjen (linje 1) idag. Givet det ökade resandet i detta scenario krävs det 172 avgångar, fördelade över de fyra högtrafiktimmarna och åtta linjer för att säkerställa att det tillkommande antalet resenärer inte gör att det blir trängre på någon linje än det idag är på linje 1.

Givet ett förenklat antagande om att ytterligare avgångar medför samma kostnad som en genomsnittlig avgång gör med respektive linje idag bedöms driftskostnaden för kommunens busstrafik år 2040 öka med 87 miljoner kronor, jämfört med nollscenariot.

Utöver driftskostnaderna kommer även investeringsmedel för ny infrastruktur att krävas för att upprätthålla dagens trängsel ombord på fordonen (alternativt en annan trängselnivå som kommunen bedömer som önskvärd). En detaljerad översyn över investeringsbehoven har legat utanför ramen för denna utredning, dock är det troligt att de största behoven kommer att uppstå på gator och hållplatser som trafikeras av flera linjerna vars turutbud föreslås utökas, se Figur 7.

Ett ökat resande medför även behov av trygghetsskapande åtgärder. I detta scenario uppstår därför även kostnader för exempelvis trygghetsvärdar på bussar, ökad närvaro av personal eller liknande insatser. Dessa har ej kostnadsbedömts, utan tillkommer utöver de beräknade driftskostnaderna. Sådana åtgärder kan bidra till att minska risken för oordning ombord, öka tryggheten för barn och unga, samt möjliggöra att nyttan av avgiftsfriheten når bredare grupper i samhället.



Figur 7. Karta över Västerås med ett antal linjer vars turutbud under högtrafik föreslås utökas vid ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik. Bakgrundskarta: Lantmäteriet.

I detta scenario, där kollektivtrafiken är avgiftsfri, minskar kommunens biljettintäkter med cirka 200 miljoner kronor jämfört med nollscenariot. Detta resulterar i en total påverkan på den kommunala budgeten om cirka 290 miljoner kronor i ökade utgifter.

4.3.5 Samhällsekonomi

En sammanfattning av de samhällsekonomiska effekterna som diskuterats i föregående stycken samt nyttorna för resenärerna ses i Tabell 4. Kostnadssidan domineras av förlorade biljettintäkter och ökade driftkostnader. Nyttosidan domineras av nyttan för resenärerna, både de som redan väljer kollektivtrafiken och de som byter färdmedel. De resenärer som i tabellen omnämns som ”nya” är

alltså inte resenärer som byter färdmedel, utan motsvarar resor som inte hade skett om inte kollektivtrafiken var avgiftsfri. Observera att de minskade biljettintäkterna utgör både en nytta för resenärerna och en kostnad för kommunen.

I resenärsnyttan ingår utöver biljettpriset även den ökade nyttan av att antalet avgångar ökar, vilket innebär att väntetiderna i genomsnitt sjunker.

Sammantaget uppstår en samhällsekonomisk nytta om cirka 44 miljoner kronor per år för detta scenario[8]. De som vinner på avgiftsfriheten är huvudsakligen de befintliga kollektivtrafikresenärerna samt de som väljer att byta färdmedel. Samtidigt får samtliga kommuninvånare ta del av nyttan med lägre utsläpp, minskat buller och ökad trafiksäkerhet. Samtliga kostnader tillfaller kommunen.

Tabell 4. De samhällsekonomiska effekterna av avgiftsfri kollektivtrafik i scenario *låg effekt.* Samtliga värden i miljoner kronor per år.

Aspekter	Nytta	Kostnad
Buller	4,2	-
Trafiksäkerhet	20,8	-
Luftföroreningar	8,9	-
Klimatutsläpp	1,7	-
Nytta för existerande resenärer	289,2	-
Nytta för nya resenärer	10,3	-
Minskade intäkter, kollektivtrafik	-	204,5
Ökade utgifter, kollektivtrafik	-	87,9
Summa	**335,1**	**291,4**

4.4 Scenario C: medeleffekt

Scenariot *medeleffekt* innebär att avgiftsfri kollektivtrafik införs, med ett genomslag i linje med den som setts i omvärldsbevakningen, exempelvis de exempel som redovisas i (Ljungberg, 2007), det vill säga ett större genomslag än vad Trafikverkets elasticiteter gör troligt. Förutom omvärldsbevakningen ligger effekten i detta scenario även i linje med den forskning som visar att varor som upplevs som ”gratis” medför större förändringar i beteenden än vad priselasticiteten gör gällande.

Detta scenarios syfte är att visa troliga effektstorlekar om införandet av avgiftsfri kollektivtrafik genomförs tillsammans med andra, kompletterande och kapacitetshöjande åtgärder och där resurser läggs på exempelvis informationskampanjer ut mot invånarna.

4.4.1 Resande och färdmedelsfördelning

Tabell 5 nedan visar en sammanställning av färdmedelsfördelning, antal resor (i tusental), transportarbete (i miljoner personkilometer) och trafikarbete (i miljoner fordonskilometer) för scenariot medel*effekt*. I tabellen framgår även hur respektive värde skiljer sig procentuellt mot nollscenariot.

[8] Det vill säga de samhällsekonomiska nyttorna minus kostnaderna: 335,1 - 291,4 = 43,7 miljoner kronor.

Tabell 5. En sammanställning av färdmedelsfördelning, antal resor, transportarbete (i miljoner personkilometer) och trafikarbete (i miljoner fordonskilometer) för scenariot *medeleffekt*. I tabellen framgår även en procentuell jämförelse mot nollscenariot.

	Färdmedels-fördelning	Jmf nollscenario	Antal resor (miljoner)	Jmf nollscenario	Transport-arbete (mn pkm)	Jmf nollscenario	Trafikarbete (mn fkm)	Jmf nollscenario
Cykel	12%	-3%	19,1	-15%	52,9	-17%	52,9	-17%
Gång	10%	-2%	15,6	-13%	5,2	-13%	5,2	-13%
Bil	58%	-5%	89,5	-5%	652,7	-6%	476,5	-6%
Kollektivtrafik	19%	9%	30,0	100%	265,3	85%	9,5	44%
Total	-	-	**154,2**	**3%**	**976,2**	**8%**	**544,1**	**-7%**

Färdmedelsfördelningen ändras i detta scenario. Det sker en omfördelning mellan samtliga andra trafikslag och kollektivtrafiken. Det kan noteras att det till följd av det ökade resandet sker en ökning om 44 % av trafikarbetet i kollektivtrafiken vilket motsvarar en stor ökning av antalet avgångar (se vidare 4.4.4 Driftsekonomi). Likt i scenariot *låg effekt* sker en ökning av det totala antalet resor i kommunen (med 4,5 miljoner resor) och en minskning av det totala trafikarbetet (med 39 miljoner fordonskilometer). Notera att trafikarbetet i tabellen, likt i motsvarande tabeller för övriga scenarier, inkluderar gående och cyklister i trafikarbetet. Inkluderas endast bil och kollektivtrafik minskar trafikarbetet med 28 miljoner fordonskilometer.

4.4.2 Hållbarhet

Se kapitel 4.3.2 för en diskussion kring avgiftsfrihetens sociala effekter. De effekterna kommer att vara av samma typ i detta scenario, men genomslaget är större.

I detta scenario minskar det totala trafikarbetet med bil och buss, det vill säga det totala antalet fordonskilometer beroende på en omfördelning av bilresor till kollektivtrafikresor. Detta innebär minskade klimatutsläpp och lokala luftföroreningar. Tillämpas Trafikverkets värderingar av lokala utsläpp och klimatutsläpp kan det dock noteras att omfördelningen från bil till buss bedöms bli samhällsekonomiskt positiv. Det samhällsekonomiska värdet av de minskade lokala utsläppen (exempelvis partiklar från däckslitage och uppvirvling) blir i detta scenario cirka 10,5 miljoner kronor per år. Värdet av de minskade klimatutsläppen (inräknat den förändring av personbilsflottans utsläpp som prognosticeras till 2040) är cirka 2,1 miljoner kronor per år.

4.4.3 Buller och trafiksäkerhet

I likhet med utsläppen påverkas även bullernivåer och trafiksäkerheten av att antalet fordonskilometer minskar totalt och att en omfördelning sker mellan bil och buss. Det samhällsekonomiska värdet av minskat buller i Västerås för detta scenario har uppskattats till cirka 3,9 miljoner kronor. Värdet av den ökade trafiksäkerheten är betydligt högre, cirka 22,5 miljoner kronor.

4.4.4 Driftsekonomi

I detta scenario väntas antalet resor inom Västerås kollektivtrafik dubbleras jämfört med nollscenariot vilket innebär en ökning från cirka 15 till cirka 30 miljoner resor på ett år. Med ett antagande att beläggningen på bussarna i kommunen ska bibehållas under högtrafik (definierat som de fyra timmar under vardagar då antalet avgångar är som högst) krävs i detta scenario 340 ytterligare avgångar per dygn[9]. Dessa avgångar fördelas mellan linjerna 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 21, 22 och 23 som förväntas behöva mellan 4 och 56 ytterligare avgångar var, jämfört med nuläget. Det har antagits finnas ledig kapacitet på samtliga linjer för att hantera det ökade resandet utanför högtrafiktimmarna.

Givet ett förenklat antagande om att ytterligare avgångar medför samma kostnad som en genomsnittlig avgång gör idag innebär detta att driftskostnaden för kommunens busstrafik år 2040 ökar med 184 miljoner kronor, jämfört med nollscenariot.

Då kollektivtrafiken i detta scenario, till skillnad från nollscenariot är avgiftsfri, går kommunen även miste om cirka 200 miljoner kronor i biljettintäkter vilket innebär att effekten på den kommunala budgeten i detta scenario är cirka 390 miljoner kronor i ökade utgifter. Eftersom kollektivtrafiken är avgiftsfri i detta scenario, precis som i övriga scenarier där avgiftsfrihet införs, antas intäktsbortfallet vara detsamma, cirka 200 miljoner kronor per år. Antalet resenärer påverkar i detta fall inte intäktsförlusten ytterligare, då de tillkommande resorna inte hade skett utan avgiftsfriheten. Skillnaden mellan scenarierna ligger i stället i vilka kostnader och nyttor som uppstår till följd av det ökade resandet. Utöver ökade driftskostnader bedöms även investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur bli nödvändiga i detta scenario. Den fördubblade resandemängden kan skapa kapacitetsutmaningar på hållplatser, knutpunkter och i fordon, vilket kan kräva förstärkning av exempelvis hållplatsutrustning, busskörfält eller gång- och cykelanslutningar. En detaljerad översyn över investeringsbehoven har legat utanför ramen för denna utredning, men det är troligt att behoven blir mer omfattande än i scenario låg effekt. För att möta det ökade resandet krävs inte bara fler avgångar utan även en långsiktig plan för hur den fysiska infrastrukturen kan utvecklas. Hållplatser, gator och noder som trafikeras av flera linjer kan behöva byggas om eller förstärkas. På sikt kan det även bli aktuellt att utreda andra lösningar som exempelvis BRT eller spårbunden trafik. En detaljerad investeringsplan ligger utanför denna utredning, men rekommenderas inför ett eventuellt genomförande.

4.4.5 Samhällsekonomi

En sammanfattning av de samhällsekonomiska effekterna som diskuterats i föregående stycken, ses i Tabell 6. Kostnadssidan domineras av förlorade biljettintäkter och ökade driftkostnader. Nyttosidan domineras av nyttan för de existerande resenärerna, både de som redan väljer kollektivtrafiken och de som byter färdmedel. De resenärer som i tabellen omnämns som ”nya” är alltså inte resenärer som byter färdmedel, utan motsvarar resor som inte hade skett om inte kollektivtrafiken var avgiftsfri. Observera att de minskade biljettintäkterna utgör både en nytta för resenärerna och en kostnad för kommunen.
I resenärsnyttan ingår utöver biljettpriset även den ökade nyttan av att antalet avgångar ökar, vilket innebär att väntetiderna i genomsnitt sjunker.

Sammantaget uppstår en samhällsekonomisk nytta om cirka 55 miljoner kronor per år i detta scenario[10]. De som vinner på avgiftsfriheten är huvudsakligen de befintliga kollektivtrafikresenärerna samt de som väljer att byta färdmedel. Samtidigt får samtliga kommuninvånare ta del av nyttan med lägre utsläpp, minskat buller och ökad trafiksäkerhet. Samtliga kostnader tillfaller kommunen.

[9] Detta baseras på ett antagande att det är önskvärt att beläggningen (det vill säga trängseln) ombord på fordonen inte är högre än den är på den högst belagda linjen (linje 1) idag. Givet det ökade resandet i detta scenario krävs det 340 avgångar, fördelade över de fyra högtrafiktimmarna och tio linjer för att säkerställa att det tillkommande antalet resenärer inte gör att det blir trängre på någon linje än det idag är på linje 1.

[10] Det vill säga de samhällsekonomiska nyttorna minus kostnaderna: 443,4 - 388,6 = 54,8 miljoner kronor.

Tabell 6. De samhällsekonomiska effekterna av avgiftsfri kollektivtrafik i scenario *medeleffekt.* Samtliga värden redovisas i miljoner kronor per år.

Aspekter	Nytta	Kostnad
Buller	3,9	-
Trafiksäkerhet	22,5	-
Luftföroreningar	10,5	-
Klimatutsläpp	2,1	-
Nytta för existerande resenärer	373,8	-
Nytta för nya resenärer	30,7	-
Minskade intäkter, kollektivtrafik	-	204,5
Ökade utgifter, kollektivtrafik	-	184,1
Summa	**443,4**	**388,6**

4.5 Scenario D: hög effekt

Detta scenario syftar till att belysa hur effekterna av avgiftsfri kollektivtrafik kan förstärkas ytterligare om införandet kombineras med ett brett paket av kompletterande mobilitetsåtgärder. Utgångspunkten för detta scenario är de kvantitativa resultat som redovisas i scenario C (medeleffekt), men med ett större genomslag till följd av ytterligare insatser. Det saknas dock ännu tillräckligt kvantitativt underlag och generella samhällsekonomiska kalkylvärden för att modellera effekterna av många av dessa mobilitetsåtgärder. Därför baseras detta scenario främst på en kvalitativ bedömning och en förstärkning av de resultat som redovisats i scenario C.

4.5.1 Mobilitetsåtgärder och omvärldsexempel

I flera kommuner och städer där avgiftsfri kollektivtrafik införts har åtgärden kombinerats med andra insatser för att förstärka omställningen till hållbara färdmedel. Det kan handla om både fysiska och beteendepåverkande åtgärder som informations- och kommunikationsinsatser, förbättrade bytespunkter, god standard på cykelparkeringar vid hållplatser, samarbete med skolor och arbetsplatser samt mobilitetshubbar vid knutpunkter. Dessa insatser bidrar till att minska beroendet av bil och främjar användningen av kollektivtrafik, gång och cykel genom att göra det enklare, tryggare och mer attraktivt att välja hållbara alternativ.

Ett exempel är Skellefteå, där kommunen tagit fram en strategi för mobilitetshubbar i anslutning till bostäder och knutpunkter vilket skett i samarbete med fastighetsägare och företag. I flera europeiska städer har trängselavgifter, parkeringsbegränsningar eller dedikerade busskörfält införts som komplement till avgiftsfriheten, vilket i vissa fall har använts i syfte att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Erfarenheter från andra kommuner visar att kompletterande åtgärder som påverkar tillgängligheten och attraktiviteten för olika färdmedel kan ha stor betydelse för hur resandet mellan olika trafikslag fördelar sig, särskilt i kombination med avgiftsfri kollektivtrafik.

4.5.2 Hållbarhet

Den sociala hållbarheten förstärks ytterligare i detta scenario. Avgiftsfriheten, i kombination med mobilitetsåtgärder stärker tillgängligheten och självständigheten för grupper som barn, unga, äldre och personer utan körkort eller bil. Ökad tillgång till utbildning, fritidsaktiviteter och arbetsmarknaden bidrar till att minska sociala och ekonomiska klyftor och ökar möjligheten till delaktighet i samhället.

I detta scenario, där både tillgången och efterfrågan på kollektivtrafik ökar kraftigt, kan barn och unga dra särskild nytta av den förbättrade mobiliteten. Avgiftsfrihet i kombination med andra

mobilitetsåtgärder skapar ökad möjlighet till självständig förflyttning och deltagande i fritidsliv, utbildning och sociala sammanhang. När barn och unga ges möjlighet att resa självständigt med kollektivtrafik kan det också bidra till att etablera resvanor som består över tid. För personer med begränsade resurser kan detta öka möjligheterna till självständig mobilitet.

Ett ytterligare trygghetsperspektiv som lyfts i dialog med kommunen rör trafiksituationen vid skolor, där många barn idag lämnas med bil. Detta skapar trängsel i vägnätet och otrygga trafikmiljöer när barn samtidigt cyklar eller går till skolan. Avgiftsfri kollektivtrafik, i kombination med insatser som begränsad tillgänglighet med bil och förbättrad tillgång till busshållplatser och cykelvägar, kan bidra till en tryggare skolmiljö genom minskad biltrafik i barns närmiljö. En mer detaljerad analys av dessa aspekter finns i Bilaga B, där en enklare barnkonsekvensbeskrivning presenteras.

Avgiftsfri kollektivtrafik påverkar olika grupper på olika sätt. För vissa invånare, särskilt de med låga inkomster, kan bortfallet av biljettkostnad vara avgörande för att överhuvudtaget kunna resa. För andra spelar priset mindre roll jämfört med faktorer som restid, flexibilitet eller möjlighet att göra flera ärenden under en och samma resa. Exempelvis kan personer i åldersgruppen 20–50 år, särskilt de med ansvar för barn eller hushåll, värdera tidseffektivitet och tillgång till direktresor högt.

För äldre och personer med funktionsnedsättning kan tillgänglig utformning, trygghet och fysisk närhet till hållplatser väga tyngre än priset i sig. Även för boende i områden med begränsad kollektivtrafiktäckning kan avgiftsfrihet ha begränsad effekt om inte linjenät och turtäthet samtidigt utvecklas. Dessa skillnader visar på vikten av att mobilitetsåtgärder utformas så att de möter flera behov samtidigt.

I ett scenario med kraftigt ökat resande behöver trygghetsfrågor fortsatt uppmärksammas, särskilt med avseende på barn, unga och resenärer med särskilda behov. För att främja trygghet och tillit i kollektivtrafiken kan behov uppstå av kompletterande åtgärder såsom trygghetsvärdar eller ökad vuxennärvaro vid hållplatser och ombord.

Flera erfarenheter från andra kommuner visar att effekterna av avgiftsfri kollektivtrafik förstärks när tydliga informationsinsatser genomförs. För att invånare ska kunna ta del av möjligheten krävs att den kommuniceras brett och inkluderande. Att utforma en särskild strategi för information och kommunikation kan därför vara ett viktigt komplement vid ett eventuellt införande.

4.5.3 Driftsekonomi

Eftersom scenario D bygger vidare på scenario C förutsätts att kollektivtrafiken är avgiftsfri även här. Det innebär att kommunen fortsatt går miste om biljettintäkter motsvarande cirka 200 miljoner kronor per år. Samtidigt bedöms driftskostnaderna öka till följd av fler avgångar, kapacitetsåtgärder och behov av kompletterande mobilitetsåtgärder.

Utöver dessa kostnader tillkommer behov av investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur, såsom hållplatser och gator som trafikeras av flera linjer. Även kostnader för åtgärder som trygghetsvärdar eller liknande kan behöva räknas in för att upprätthålla trygghet vid ett ökat resande. En detaljerad beräkning av investeringsbehoven har inte genomförts inom ramen för denna utredning, men motsvarande resonemang som i scenario C bedöms vara giltigt även här, med ett potentiellt ökat genomslag.

5 Diskussion

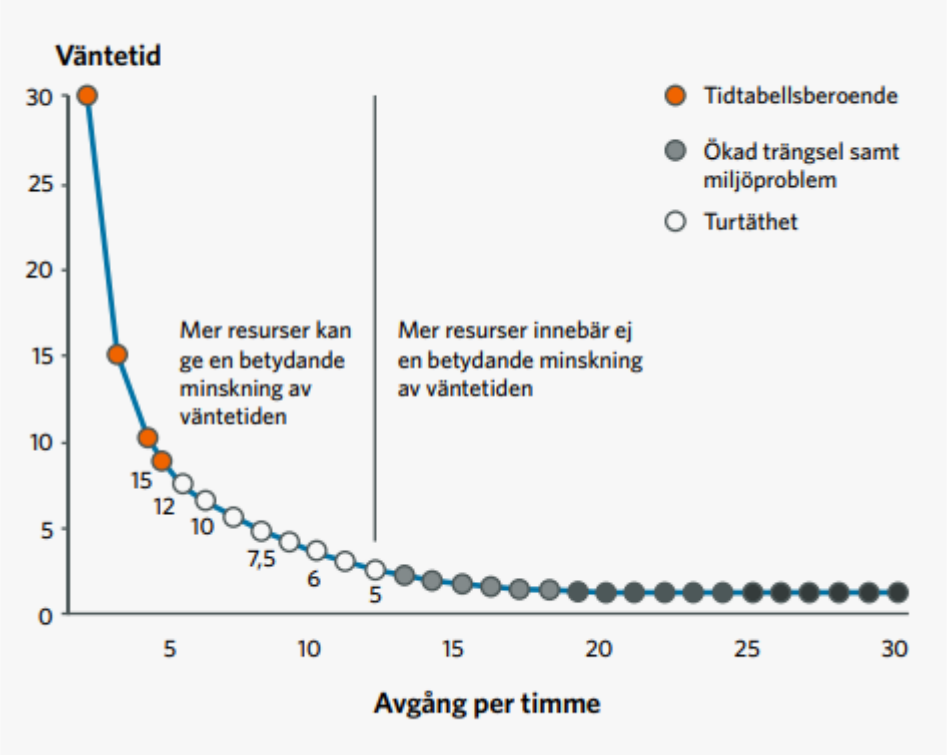
Bland de tydligaste positiva effekterna av ett införande av avgiftsfrihet återfinns ökad tillgänglighet för grupper som barn, unga, äldre och personer utan körkort. Möjligheten att ta sig till skola, arbete eller fritidsaktiviteter utan kostnad stärker både jämlikhet och självständighet. Effekterna för barn är särskilt intressanta då avgiftsfrihet kan möjliggöra ökad rörlighet och delaktighet i samhället, särskilt om trygghet och tillgång till god infrastruktur säkras. När barn och unga får möjlighet att använda kollektivtrafik på ett självständigt och tryggt sätt kan det också bidra till att skapa positiva resvanor

som består över tid. En tidig vana att resa kollektivt kan underlätta fortsatt användning även senare i livet, särskilt om trafikens tillgänglighet och attraktivitet upprätthålls. Samtidigt finns potentiella vinster för miljö, trafiksäkerhet och hälsa, särskilt i kombination med andra mobilitetsåtgärder som förbättrade bytespunkter, information, cykelparkeringar och samverkan med skolor och arbetsplatser. Under workshopdiskussionerna lyftes även social hållbarhet som en möjlig effekt, men med påminnelsen att åtgärden behöver utformas brett för att inte vissa grupper ska hamna utanför. Det gäller exempelvis personer som bor i områden med begränsad kollektivtrafik, har svårt att ta del av digital information, eller har behov av särskilt stöd i resandet, såsom äldre eller personer med funktionsnedsättning. För dessa grupper är det inte enbart kostnaden som avgör tillgängligheten, utan även trafikens utformning, trygghet och anpassning till olika behov.

Utmaningarna rör framför allt finansiering och kapacitet. Ett bortfall av biljettintäkter innebär ett permanent tillskott i driftbudgeten som måste vägas mot andra kommunala åtaganden. Samtidigt leder ökat resande till behov av fler avgångar, vilket kräver personal, fordon och trafikledning.

De analyserade scenarierna inkluderar inte infrastrukturåtgärder, men vid hög efterfrågan kan sådana bli nödvändiga. Figuren nedan visar hur antalet avgångar per timme förhåller sig till resenärernas genomsnittliga väntetid. När turtätheten överskrider 6 avgångar i timmen (det vill säga 10-minuterstrafik) behöver resenärerna vanligtvis inte ta hänsyn till tidtabellen, utan de går till hållplatsen och tar den första avgången. När turtätheten övergår 12 avgångar i timmen ökar riskerna för trängsel i vägnätet, med förseningar och kolonnkörning som följd. I scenariot *medeleffekt* kan det noteras att flera linjer, exempelvis linje 1, 3 och 4, kommer att behöva över 20 avgångar i timmen under högtrafik, för att bibehålla dagens beläggningsnivåer ombord på fordonen. Detta innebär att dagens infrastruktur troligtvis kommer att begränsa hur stora de positiva effekterna av ett införande kan bli.

Ska trängsel (både ombord på fordonen och i vägnätet) undvikas kommer både kapacitetshöjande infrastrukturinvesteringar och tydlig prioritering av kollektivtrafiken krävas. Det kan handla om förlängda hållplatser, prioritering av kollektivtrafik i korsningar, busskörfält eller införande av kapacitetsstarka lösningar som ”bus rapid transit” (BRT, en benämning på kollektivtrafiksystem som karakteriseras av bussar i kapacitetsstarka stråk, ofta med egen infrastruktur, separerad från biltrafiken) och i förlängningen även spårväg, om utvecklingen motiverar det.



Figur 8 Förhållandet mellan turtäthet och genomsnittlig väntetid vid hållplats samt nätverkseffekt. Källa: Handbok för attraktiv kollektivtrafik, Sveriges kommuner och regioner (2022).

En särskild aspekt som lyfts i både konsekvensbedömning och workshopdiskussioner är risken för att resande övergår från gång och cykel till kollektivtrafik. Det är viktigt att ta i beaktning att risken finns att avgiftsfri kollektivtrafik lockar över många cyklister och gående, vilket påvisas i omvärldsbevakningen. För både scenariot *låg effekt* och *medeleffekt* minskar antal resor för cykel och gång, inklusive transport- och trafikarbetet. Då aktiva resor med cykel och gång har en positiv inverkan på människors hälsa, riskerar minskandet av dessa färdmedel att påverka invånarnas välmående både fysiskt och psykiskt. Detta kan i sin tur medföra ett ökat behov av vård och rehabilitering av olika slag och därmed ökade regionala och kommunala vårdkostnader. Det är därför centralt att i kombination med avgiftsfri kollektivtrafik även utveckla infrastrukturen för cykel och gång och att genomföra åtgärder som på olika sätt främjar dessa färdmedel. Cykelparkeringar av god standard vid busshållplatser, högre standard på gång- och cykelvägar, beteendeförändrande kampanjer, förmånscyklar på arbetsplatser och god belysning är några exempel. En sänkt kollektivtrafiktaxa kan inte fungera som ett alternativ till att arbeta med de listade åtgärderna ovan.

Som konstaterades i omvärldsbevakningen och forskningsöversynen får prisförändringar mer effekt ju mer tid de får att verka. Många resenärer reagerar med fördröjning på prisförändringar. Det gäller särskilt om ett mål är en överflyttning av bilresenärer till kollektivtrafiken. En internationell översyn gör gällande att effekten är som störst först efter mer än tio år (Hörcher & Tirachini., 2021). Detta innebär att ett eventuellt införande av avgiftsfrihet bör följas av efterstudier där effekterna kvantifieras, över flera år. Detta för att både säkerställa att avgiftsfriheten är kostnadseffektiv och för att ge beslutsstöd för kapacitetsförstärkningar och andra mobilitetsåtgärder.

Utöver det som analyserats i scenarierna bör det noteras att vissa orter, såsom Dingtuna och Romfartuna, är beroende av regionens busstrafik för lokala resor inom kommunen. I beräkningarna har detta hanterats genom att kommunen antas ersätta regionen för det inomkommunala resandet. I Kvicksund, där endast tågtrafik finns som kollektivt färdsätt, saknas tillförlitlig statistik, vilket innebär

att dessa resor inte har kunnat inkluderas i analyserna. Det innebär att en viss del av det möjliga resandet inte omfattas av konsekvensbedömningen.

Flera av de effekter som bedömts i scenarierna, såsom minskade utsläpp, ökad jämlikhet och tillgänglighet, speglar målformuleringar i kommunens styrdokument, exempelvis Trafikplanen, Klimatprogrammet och Programmet för social hållbarhet. I både scenariot *medeleffekt* och *låg effekt* visar de samhällsekonomiska kalkylerna att nyttorna, framför allt i form av restid, säkerhet, miljö och hälsa, överstiger kostnaderna. Samtidigt innebär ett fullskaligt införande ett betydande ekonomiskt åtagande. Den ökade driftkostnaden uppskattas till strax under 400 miljoner kronor per år, exklusive eventuella infrastrukturinvesteringar. För att hantera ökad efterfrågan och bibehålla kvalitet kan behov uppstå av satsningar på exempelvis hållplatser och framkomlighetsåtgärder.

En annan faktor som kan komma att påverka den framtida kostnadsbilden är en eventuell flytt av den nuvarande bussdepån. Depån är idag centralt placerad, vilket minimerar tomkörning och underlättar effektiv trafikstart. En omlokalisering längre från stadskärnan skulle kunna innebära ökade driftkostnader. Frågan hanteras dock i andra sammanhang och ligger utanför denna utredning.

Ett förändrat resande kan även få effekter på stadens fysiska struktur. I vissa delar av staden, särskilt i nya eller planerade stadsdelar, kan förbättrad kollektivtrafik vara en förutsättning för att möjliggöra tätare och mer hållbara bebyggelsestrukturer. På så sätt kan kollektivtrafiken påverka även den långsiktiga stadsutvecklingen. Åtgärder som främjar gång- och cykeltrafik eller integrerade mobilitetslösningar kan i sammanhanget bidra till att minska belastningen på kollektivtrafiken och därigenom påverka behovet av investeringar.

För att fullt ut kunna följa effekterna av ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik krävs en långsiktig uppföljning. Effekterna kan förändras över tid och vara beroende av flera yttre faktorer. Det är därför viktigt att följa indikatorer för resande, tillgänglighet, trygghet och resvanor över längre perioder. En konkret plan för utvärdering ligger utanför denna utredning, men rekommenderas inför ett eventuellt genomförande, särskilt eftersom flera effekter kan bli tydliga först efter några år. Erfarenheter från andra kommuner visar också att avgiftsfrihet behöver kombineras med tydliga och målinriktade informationsinsatser för att få genomslag. Om invånare inte känner till möjligheten att resa avgiftsfritt riskerar nyttan att utebli. En kommunikationsstrategi kan bidra till att nå ut till olika målgrupper och öka kännedomen om förändringen. En sådan strategi bör anpassas efter lokala förutsättningar, men att utforma den har inte ingått i denna utredning.

6 Referenser

Alm, J., & Hultén, J. (2020). *Avgiftsfri kollektivtrafik för alla.* Lund: K2.

Avesta kommun. (den 03 12 2020). *Den avgiftsfria busstrafiken upphör*. Hämtat från Avesta kommun: https://avesta.se/-/nyheter/trafik-och-infrastruktur/den-avgiftsfria-busstrafiken-upphor/

Baum, H. J. (1973). Free public transport. *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 7(1), 3-19.

Blumgart, J. (den 3 Juni 2022). *Governing*. Hämtat från governing.com: https://www.governing.com/now/for-this-city-fare-free-transit-is-a-big-success

Cats, O., & Maximilian, H. (2016). Modelling public transport on-board congestion: comparing schedule-based and agent-based assignment approaches and their implications. *Journal of Advanced Transportation*.

Cats, O., Reimal, T., & Susilo, Y. (2014). *Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia.* Stockholm: Department of Transport Science, Royal Institute of Technology (KTH).

Cats, O., Susilo, Y. O., & Reimal, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence. *Transportation*, 44:1083–1104.

Cervero, R. (1990). Transit pricing research: A review and synthesis. *Transportation*, 117-139.

Cirillo, C., Tabrizi, A. M., Rakha, H., Du, J., & Center, E. (2023). *Fare Free Public Transportation: A Full-Scale Real-World Experiment in Alexandria (VA).* Baltimore: Urban Mobility & Equity Center, Morgan State University.

De Witte, A., Macharis, C., & Mairesse, O. (2008). How persuasive is 'free' public transport? A survey among commuters in the Brussels Capital Region. *Transport Policy*, Volume 15, Issue 4, pp 216-224.

Fearnley, N. (2013). Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. *International Journal of Transportation*, 75-90.

Fearnley, N., Krehic, L., Christiansen, P., & Gregersen, F. (2024). *Passasjerøkning med buss i Rogaland.* Oslo: TØI - Transportøkonomisk Institutt. Hämtat från https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=78474

Gunnarsson, M. (2012). *Avgiftsfri kollektivtrafik i praktiken: En studie av Kuxabussarna i Ockelbo kommun (arbetsrapport nr. 810).* Uppsala: Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.

Hodge, D. C. (1994). *FARE-FREE POLICY: COSTS, IMPACTS ON TRANSIT SERVICE, AND ATTAINMENT OF TRANSIT SYSTEM GOALS. FINAL REPORT.* Seattle, WA United States: Washington State Transportation Center.

Hörcher, D., & Tirachini., A. (2021). A review of public transport economics. *Economics of transportation*.

Johansson, S. (2002). *Fria bussresor Uppföljning.* CUFS. Luleå: Luleå tekniska universitet. Hämtat från https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:995068/FULLTEXT01.pdf

Jones, A., Steinbach, R., Roberts, H., Goodman, A., & Green, J. (2012). Rethinking passive transport: bus fare exemptions and young people's wellbeing. *Health & place*, 18(3), 605-612.

Karlström, P. (2023). 28 år med gratis bussresor för alla i kommunen. *Dalabygden*. Hämtat från Dalabygden.se: https://dalabygden.se/2023/10/06/28-ar-med-gratis-bussresor-for-alla-i-kommunen/

Kębłowski, W. (2019). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation*.

Kirschen, M., Pettine, A., Adams, M., & Persaud, H. (2023). *Fare-Free Transit Evaluation Framework.* Washington, DC: The National Academies Press: National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine.

Ljungberg, A. (2007). *Lokal kollektivtrafik på samhällsekonomisk grundval.* Linköping: Institutionen för ekonomisk och industriell utveckling, Linköpings universitet.

Myndigheten för delaktighet. (2020). *Hinder och möjligheter för ett inkluderande barnrättsarbete.* Sundbyberg: Myndigheten för delaktighet.
Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. (2020). *Avgiftsfri kollektivtrafik för alla .* Lund: Media-Tryck.
Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. (2023). *Trygghet i kollektivtrafiken – en forskningsöversikt.* Lund: Media-tryck.
Noël, T. S. (2022). *Fare-Free Public Transportation effects' assessment on French economy.* Lisbon: Universidade Católica Portuguesa.
Ofosu-Kwabe, K., Lim, S. H., & Malalgoda, N. (2024). Does fare-free transit increase labor-force participation and reduce income inequality? *Journal of Public Transportation*.
Region Västmanland. (2021). *Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram.* Västerås: Region Västmanland.
Reinhard, E., Courtin, E., van Lenthe, F., & Avendano, M. (2018). Public transport policy, social engagement and mental health in older age: a quasi-experimental evaluation of free bus passes in England. *J Epidemiol Community Health* , 361-368.
Sergey, D. (den 26 03 2025). *Luxtoday*. Hämtat från Why public transport is free in Luxembourg: https://luxtoday.lu/en/knowledge/why-public-transport-is-free-in-luxembourg
Shampanier, K., Mazar, N., & Ariely, D. (2007). Zero as a special price: the true value of free products. *Mark. Sci.*, 26(6), 742–757.
Skellefteå, k. (2024). *Skellefteå kommuns riktlinjer för mobilitetshubbar och noder.* Skellefteå: Skellefteå kommun.
SKR. (2022). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik.* Stockholm: Sveriges Kommuner och Regioner.
Storchmann, K. (2003). Externalities by Automobiles and Fare-Free Transit in Germany - A Paradigm Shift? *Journal of Public Transportation, vol. 6, no. 4*, 89-105.
Sweco. (2024). *Omvärldsanalys skalbara tjänster.* Sweco.
Teknologirådet. (2006). *Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport: Vurderinger og anbefalinger fra en arbejdsgruppe under Teknologirådet.* København: Teknologirådet.
Tirachini, A., Hensher, David, A., & Rose, J. M. (2013). Crowding in public transport systems: effects on users, operation and implications for the estimation of demand. *Transportation research part A: policy and practice*.
Trafikanalys. (2024). *ABC om tillgänglighet.* Stockholm: Mattias Viklund.
Trafikverket. (2022). *Elasticiteter i Sampers 4.* Borlänge: Trafikverket,.
Trafikverket. (2024). *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden, ASEK, 8.0.* Borlänge: Trafikverket.
UNICEF Sverige. (2020). *Barnkonventionen – FN:s konvention om barnets rättigheter*. Hämtat från UNICEF Sverige: https://unicef.se/barnkonventionen
VL. (u.d.). *Kompletteringstrafik*. Hämtat från https://vl.se/kompletteringstrafik
VL. (u.d.). *VL*. Hämtat från Kompletteringstrafik: https://vl.se/kompletteringstrafik
VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. (2017). *Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning.* Linköping: VTI.
Västerås stad & Region Västmanland. (2018). *Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län.* Västerås: Västerås stad och Region Västmanland.
Västerås stad. (2014). *Trafikplan 2026.* Västerås: Västerås stad.
Västerås stad. (2017). *Klimatprogram med handlingsplan 2017–2020.* Västerås: Västerås stad.
Västerås stad. (2018). *Program för social hållbarhet.* Västerås: Västerås stad.
Welroos, M. (2011). *OM AVGIFTSFRI KOLLEKTIVTRAFIK.* Malmö: Vänsterpartiet i Region Skåne. Hämtat från https://skane.vansterpartiet.se/files/2011/01/Kollektivtrafikutredningen1.pdf
WSP. (2024). *Resvaneundersökning 2023, Västerås stad.*

Bilaga A – Omvärldsbevakning

Tabell 7. En sammanställning av omvärldsbevakningen gällande andra nationella städer som testat avgiftsfri kollektivtrafik i någon form.

Nationella Exempel	Storlek (inv.)	Syfte	Typ	Status	Resultat	Ytterligare åtgärder
Avesta	22 000	Öka det kollektiva resandet och minska utsläppen.	Obegränsat, på vissa busslinjer	Upphörde 2021 då regionen sade upp avtalet.	Resor med buss ökade med 80%. 39% av resorna hade ersatt bilresor. Utjämnde ojämlikheter, fler grupper kunde röra sig i större delar av kommunen.	-
Kristinehamn	23 500	Bättre utnyttjande av fordon, minskat parkeringsbehov och minskad risk för rån.	Obegränsat	Upphörde 2002, på grund av ekonomiska skäl och att biltrafiken inte minskade som förväntat.	Antalet resenärer fördubblades Intäktsbortfallet subventionerades av kommunen med 1 miljon kronor.	-
Ockelbo	6 000	Ökat resande och ökat utbud. Administrativa besparingar.	Obegränsat, på landsbygds-bussar	Kuxabussar infördes 1995. Fortsatt avgiftsfritt, reducerat turutbud. Politisk enighet.	Kostnad ca. 10 mnkr/år. (Karlström, 2023).	Anpassat efter skolornas tider
Övertorneå	4 000	Förändra resvanor.	Obegränsat	Infört busskort till låg kostnad för att kunna få resandestatistik.	Resandet har ökat tre gånger efter införandet	

Tabell 8. En sammanställning av omvärldsbevakningen gällande andra internationella städer som testat avgiftsfri kollektivtrafik i någon form.

Internationella Exempel	Storlek (inv.)	Syfte	Typ	Status	Resultat	Ytterligare åtgärder
Alexandria, USA	160 000	Pandemiåtgärd Fördela trafik och resenärer över dygnet. Öka tillgänglighet för hushåll med lägre inkomst. Få bättre turtäthet och snabbare ombordstigning.	-	Avgiftsfritt sedan 2021.	Resandet tillbaka till före-pandminivåer. 54% av resenärerna har börjat resa kollektivt efter införandet av nya linjer och avgiftsfritt, 62% av dessa säger att avgiftsfritt påverkade transportvalet.	Kapacitetsförstärkningar i kollektivtrafiken infördes. Nytt linjenät togs fram. Särskild Framework policy togs fram för att kartlägga mål, finansieringsformer, biljettsystem och utvärderingar som gjorts.

Internationella Exempel	Storlek (inv.)	Syfte	Typ	Status	Resultat	Ytterligare åtgärder
Aubagne, Frankrike	45 711	Övergripande strategi för att förbättra kollektivtrafiken. Fokus på välfärd.	-	Startade 2009 och är fortfarande aktivt. Bred politisk samsyn.	Antalet resenärer ökade från 1,9 miljoner/år till 4,48 miljoner/år. Finansierades av företagsskatt, företagen stödjer idén. Nya intäkter från skattehöjningar var större än utgifter för biljettsystem.	Kunde ta lån för att finansiera spårvagn.
Frýdek-Místek, Tjeckien	55 000	Minska biltrafiken.	Begränsat till kommun-invånare	Endast folkbokförda. Måste köpa ”stadskort” och betala en extra skatt, får inte ha skulder till staden.	Finns inga bevis för minskad bilism. Krånglig administrativ lösning. Kostnadsökning för kollektivtrafiken, men har samtidigt fördubblat antal resenärer.	-
Hasselt, Belgien	80 000	Hantera trafikproblem, minska miljöpåverkan och öka mobiliteten för invånarna.	Obegränsat	Avgiftsfri kollektivtrafik upphörde 2013.	Antalet resenärer ökade från 360 000 till 1,5 miljoner. Efter fem år uppnåddes en ökning med 1200%. Fler pensionärer reste kollektivt till sjukbesök. Det blev en ökad kostnad för kommunen.	Trafikdämpande åtgärder och förbättrad infrastruktur för cyklister och gående. Antalet parkeringar minskades, priset höjdes avsevärt. Gratis pendlarparkering på yttre ringen. Motoriserade fordon 30km/h i centrala delarna.
Polen	66 kommuner har avgiftsfri kollektivtrafik	Minskade växthusgaser Ökad mobilitet Ökat antal folkbokförda Öka effektiviteten i kollektivtrafiken.	Begränsat till kommun-invånare	Alla kommuninvånare får åka gratis i dessa kommuner. Men det är samtidigt lagstadgat i Polen att personer över 69 år och under 4 år reser gratis, samt vissa sociala grupper. Studenter och pensionärer <70år har rätt till 50% rabatt.	Tredubblat antal resenärer. Äldre, främst kvinnor, reser mer.	
Tallinn, Estland	460 000	Att bli Europas miljöhuvudstad, ökad jämställdhet. Flytta över resenärer från bilism.	Begränsat till kommun-invånare	Fortsatt avgiftsfritt.	Avgifter täckte 33% av driftskostnaderna innan införandet. Innan införandet fanns gratis kollektivtrafik för vissa grupper. Övergripande har det varit positivt. Bilägandet har minskat i vissa grupper.	För att täcka kostnaderna höjdes den kommunala inkomstskatten. Kombinerades med olika satsningar, nya fordon och nytt informationssystem.
Luxemburg	666 000	Minska trafikstockningar och få fler att resa med buss och tåg.	Obegränsat	Fortsatt avgiftsfritt, ska införa ytterligare åtgärder i framtiden.	Reformen finansieras av statliga medel. Biltrafiken har inte minskat, men uppskattas av invånarna. Ekonomiska motivationen anses för liten.	Inte än, men planer finns.

Bilaga C – Åtgärdslista

Tabell 9. Lista över åtgärder som genomförts i kombination med avgiftsfri kollektivtrafik i olika städer och länder.

Kategori	Åtgärd	Kommentar
Digitala tjänster	• Ta fram en regional biljett • Digitala biljettsystem	Manuella system digitaliseras i appar
Gång, cykel och mikromobilitet	• Expansion av fotgängarzon • Bredare trottoarer • Ökat utrymme för cyklister • Trafikljus med tidsnedräkning • Uppgraderade cykelparkeringar	
Kollektivtrafik	• Åtgärder för attraktiv kollektivtrafik (utbud, pris, information) • Fler hållplatser • Nya vänthallar • Separata bussfiler • Nytt signalprioriteringssystem för kollektivtrafiken • Lån för att finansiera spårväg • Utbildning av fler busschaufförer • Införa särskilt stadskort för boende • Införa anropsstyrd buss	Överskådlig helhet Åtgärder i fordonspark Åtgärder i service
Delade fordon	• Tillåta och främja elsparkcyklar • Införa lånecykelsystem • Samarbete med hyrbil, bilpool, taxi, samåkning	Utveckla vidare det system som finns med elsparkcyklar Som komplement till kollektivtrafiken, via exempelvis mobilitetshubbar eller integrerade tjänster

Kategori	Åtgärd	Kommentar
Privata bilar	• Minska antalet parkeringsplatser • Gratis pendlarparkering i ytterområde • Höjning av parkeringsavgifter • Trafikstyrande åtgärder • Minskad yta för körbanor • Omfördelning av körfält • Införa enkelriktade gator • Avlägsna bilar från spårvagnsspåren	Parkering Framkomlighet Prioritera kollektivtrafik
Godstrafik	• Ändrade leveranstider för gods i centrum • Logistiklösningar för lastcykel för godsleverans i tätort	
Regler och policys	• 30km/h för motoriserade fordon • Informationskampanjer • Utforma en ny modell för samfinansiering av kollektivtrafik, infrastruktur och mobilitetstjänster	

Tabell 10. Sammanställning av övriga mobilitetsåtgärder som skulle kunna kombineras med avgiftsfri kollektivtrafik för att ytterligare främja hållbara resor.

Tjänst	Förklaringar	Exempel på leverantörer
Handlarrunda	Samordnar transport till centrum eller köpcentrum för att handla mat och andra nödvändigheter, vilket minskar behovet av individuella resor. En viktig tjänst för äldre och andra som har svårt att ta sig till affären på egen hand.	Bussbolag, Taxibolag, Bolt, Uber, Freelway,
Hemkört och bortfört	Tjänster för att hämta varor eller personer vid specifika platser, vilket underlättar transport för dem som saknar egen bil eller annan möjlighet att resa.	Freelway, TipTap, Bolt,
Delade bilar	Bilpooler och andra delningstjänster gör det möjligt för flera personer att dela på ett fordon, vilket minskar det totala antalet fordon och ger en minskad trafikvolym. Dessa tjänster bör vara eldrivna och bidrar därmed till minskade utsläpp.	Kinto, Hyre, OKQ8, Ezeto, Elbilio
Mikromobilitet	Gör det lätt att ta sig fram mellan mobilitetshubbar. Exempelvis elsparkcyklar, publika lånecyklar, tjänstecyklar, lastcykelpool, mopedpool, förmånscykel.	Bolt, Voi, Cykelpoolen, Nextbike, Benify
Flexibla busstjänster	Bussar som anpassar sin rutt och tidtabell baserat på aktuellt behov, vilket ökar tillgängligheten för invånare i glesbygd.	Via, Padam, Taxibolag
Samåkning	Tjänster som organiserar samåkning för att minska antalet bilar på vägarna och främja social samverkan.	Skjutsgruppen, Freelway, Nabogo
Varuleverans	Tjänster för leverans av varor direkt till hemmet, vilket kan inkludera mat, mediciner och andra nödvändigheter.	Ica, Coop, Mathem, Apotea, Postnord, Budbee
Rullande återvinningscentral	I stället för att köra egen bil till återvinningen kommer återvinningsstationen rullande till ditt kvarter.	Pireva, Sollentuna, Telge
Leveransboxar	När leveransboxar finns strategiskt utplacerade i mobilitetshubbar och viktiga platser kan det öppna för minskat bilresande.	Postnord, iBoxen, Budbee, Piffl

Bilaga B – Barnkonsekvensanalys

Bakgrund

I samband med utredningen om avgiftsfri kollektivtrafik har en övergripande barnkonsekvensanalys genomförts i syfte att identifiera möjliga effekter för barn och unga. Analysen baseras på gällande kunskap om barns mobilitet, trygghet i kollektivtrafiken samt rättigheter enligt barnkonventionen, framför allt artiklarna om icke-diskriminering (artikel 2), barnets bästa (artikel 3), rätten till utveckling (artikel 6) och rätten att uttrycka sin åsikt (artikel 12) (UNICEF Sverige, 2020).

Barns självständiga rörlighet och tillgång till staden

Avgiftsfri kollektivtrafik kan ha en tydligt positiv inverkan på barns möjlighet att själva ta sig till skola, fritid, vänner och till andra viktiga sammanhang. Genom att den ekonomiska barriären tas bort möjliggörs ett mer självständigt resande, särskilt för barn i hushåll med låg inkomst (VTI, 2017). Det kan också minska föräldrars behov av att skjutsa, vilket gynnar både barnens utveckling och hushållets mobilitetsmönster. Avgiftsfrihet kan bidra till att jämna ut skillnader i tillgång till aktiviteter över staden, oavsett var barnet bor (Trafikanalys, 2024).

Barn med funktionsnedsättningar och särskilda behov

För barn med funktionsnedsättning är tillgång till kollektivtrafik ofta avgörande för självständighet och delaktighet. Avgiftsfrihet kan öka möjligheten att resa mer, men nyttan förutsätter att fordon och hållplatser är fysiskt tillgängliga, att informationen är anpassad och att personal finns tillgänglig vid behov (Myndigheten för delaktighet, 2020).

Trygghet i kollektivtrafiken

Om resandet ökar utan att kollektivtrafikens kapacitet förstärks, uppstår en risk att bussar blir fulla och att barn inte alltid får plats. Detta kan medföra oro för barn som reser själva, särskilt i skolåldern och riskera att föräldrar väljer bort kollektivtrafiken för sina barn. Därtill finns en risk att trängsel och social oordning ombord kan upplevas som otryggt, särskilt om ungdomsgrupper blir dominerande och det saknas vuxennärvaro (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2, 2023).

För att avgiftsfriheten ska leda till ökad rörlighet även bland de yngre krävs insatser som stärker tryggheten i systemet. Det kan handla om bättre information riktad till barn, samverkan med skolor kring mobilitetsvanor, tydlig skyltning och närvaro av personal eller trygghetsvärdar (Myndigheten för delaktighet, 2020); (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2, 2023). Tryggheten är en avgörande faktor för att barn ska kunna utnyttja det utökade resandet i praktiken. Det är även viktigt att beakta trafiksäkerheten vid hållplatser samt på vägen till och från kollektivtrafiken, särskilt för yngre barn som rör sig i trafikmiljöer utan vuxensällskap. I ett genomförandeskede kan det även finnas behov av kompensatoriska trygghetsskapande åtgärder, såsom trygghetsvärdar eller ökad vuxennärvaro i kollektivtrafiken. Dessa åtgärder kan bidra till att barn och unga upplever kollektivtrafiken som tryggare, särskilt under tider då det är få vuxna resenärer ombord.

Många barn färdas i dag till skolan med bil, vilket skapar trängsel i trafiken och otrygga trafikmiljöer i skolans närområde, särskilt vid lämning och hämtning. Ett ökat kollektivtrafikresande bland skolbarn, i kombination med bättre

tillgänglighet för gång och cykel kan bidra till att minska biltrafiken vid skolor och därmed förbättra tryggheten för barn som färdas på annat sätt än med bil.

Rätt till delaktighet

Barn har inte deltagit direkt i arbetet med denna utredning, men deras perspektiv har beaktats genom befintlig kunskap och forskning. För att stärka barnens delaktighet i beslut om kollektivtrafikens framtida utformning föreslås att kommunen, vid ett eventuellt införande, genomför riktade dialoger eller enkäter med barn och unga (UNICEF Sverige, 2020); (Myndigheten för delaktighet, 2020).

Sammanfattande bedömning

Avgiftsfri kollektivtrafik kan påtagligt stärka barns rätt till självständighet, likvärdig tillgång till samhället och trygg mobilitet. För att säkerställa att nyttan når alla barn, oavsett bostadsort, socioekonomisk bakgrund eller särskilda behov krävs dock ett helhetsperspektiv med åtgärder för trygghet, kapacitet och tydlig kommunikation. Denna analys baseras på generell kunskap och forskning kring barns mobilitet och trygghet, då något specifikt underlag från Västerås kommun inte funnits tillgängligt inom ramen för uppdraget. Därför har inga lokala förhållanden, som exempelvis trafikmiljöer vid hållplatser eller barns upplevda trygghet i Västerås kollektivtrafik, kunnat bedömas särskilt.

Bilaga D – Samhälls- och driftsekonomi

Tabell 11. En sammanställning av färdmedelsfördelning, antal resor, transportarbete (i miljoner personkilometer) och trafikarbete (i miljoner fordonskilometer).

Färdmedel	Antal resor, miljoner st.			Transportarbete, miljoner personkm.			Trafikarbete, miljoner fordonskm.		
	Nollscenario	Låg effekt	Medeleffekt	Nollscenario	Låg effekt	Medeleffekt	Nollscenario	Låg effekt	Medeleffekt
Cykel	22,4 (15 %)	21,3 (14 %)	19,1 (12 %)	63,4	59,0	52,9	63,4	59,0	52,9
Gång	18,0 (12 %)	17,6 (12 %)	15,6 (10 %)	6,0	5,9	5,2	6,0	5,9	5,2
Bil	94,3 (63 %)	90,5 (60 %)	89,5 (58 %)	695,0	660,3	652,7	507,3	481,9	476,5
Kollektivtrafik	15,0 (10 %)	21,8 (14 %)	30,0 (19 %)	143,6	192,4	265,3	6,6	8,0	9,5
Totalt	**149,7**	**151,2**	**154,2**	**908,0**	**917,5**	**976,2**	**583,3**	**554,8**	**544,1**

Tabell 12. En sammanställning av samhällsekonomiska konsekvenser. Samtliga värden i miljoner kronor per år i 2025 år penningvärde.

Aspekter	Låg effekt		Medeleffekt	
	Nytta	Kostnad	Nytta	Kostnad
Buller	4,2	-	3,9	-
Trafiksäkerhet	20,8	-	22,5	-
Luftföroreningar	8,9	-	10,5	-
Klimatutsläpp	1,7	-	2,1	-
Nytta för existerande resenärer	289,2	-	373,8	-
Nytta för nya resenärer	10,3	-	30,7	-
Minskade intäkter, kollektivtrafik	-	204,5	-	204,5
Ökade utgifter, kollektivtrafik	-	87,9	-	184,1
Summa	**335,1**	**291,4**	**443,4**	**388,6**

Tabell 13. En sammanställning av driftsekonomsiska konsekvenser. Samtliga värden i miljoner kronor per år i 2025 år penningvärde.

	Nuläge	Nollscenario	Låg effekt	Medeleffekt
Kostnad	390	410	495	595
Intäkter	155	205	0	0
Netto	235	205	495	595

VÄSTERÅS STAD

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum
2026-03-20

Diarienr
TN 2024/00750- 3.10.1

Informationsklass
PUBLIK

Teknik- och fastighetsförvaltningen
Peter Backman
Epost: peter.backman@vasteras.se

Kopia till
Kommunstyrelsen

Tekniska nämnden

Tjänsteutlåtande - Återrapportering av uppdrag - Utreda avgiftsfri kollektivtrafik

Förslag till beslut

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige.

Ärendebeskrivning

Tekniska nämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att utreda avgiftsfri kollektivtrafik. Utredningen ska se över möjligheten att på sikt införa avgiftsfri kollektivtrafik i hela kommunen, för att uppmuntra till ett mer hållbart resande och minska kommunens klimatavtryck.

För att säkerställa att beslut kan fattas på ett välgrundat sätt har Sweco getts i uppdrag att ta fram en neutral och kvalitativ utredning, där olika scenarier för avgiftsfri kollektivtrafik analyseras och dess konsekvenser belyses. Syftet med rapporten är att bidra med ett kunskapsunderlag om vad avgiftsfri kollektivtrafik skulle kunna innebära för Västerås kommun. Underlaget ska belysa vilka effekter avgiftsfriheten kan få på resande, hur mycket människor reser och med vilka färdmedel, driftkostnader, samhällsekonomi, hållbarhet och invånarnas livsvillkor.

Rapporten ska kunna användas i den fortsatta dialogen kring kollektivtrafikens framtida roll i kommunen, men innehåller inga rekommendationer eller ställningstaganden. Analysen omfattar ett antal aspekter som bedömts vara relevanta vid ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik: effekt på barn och unga, klimatutsläpp, buller, trafiksäkerhet, driftsekonomi samt övergripande samhällspåverkan.

Denna utredning analyserar inte alternativnyttorna som skulle uppstå om de kommunala resurserna som krävs för ett införande av avgiftsfrihet används för andra ändamål, då detta är en fråga för politiska ställningstaganden.

Teknik- och fastighetsförvaltningen har till tekniska nämnden lämnat följande förslag till beslut:

1. Återrapporteringen av uppdraget godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige.

Beslutsmotivering

Tekniska nämnden har fått i uppdrag att utreda effekter och konsekvenser av ett eventuellt införande av avgiftsfri kollektivtrafik i Västerås kommun. Sweco har genomfört en scenariobaserad analys som belyser hur resande, ekonomi, hållbarhet och samhällsutveckling kan påverkas fram till år 2040. Fyra scenarier

har studerats: ett nollscenario utan avgiftsfrihet samt tre scenarier med låg, medel respektive hög effekt av avgiftsfri kollektivtrafik.

Scenario A, nollscenariot i detta scenario antas inga förändringar i taxesystemet. Befolkningen ökar och därmed även det totala resandet. Färdmedelsfördelningen bedöms vara oförändrad, vilket innebär att biltrafiken även fortsättningsvis är det dominerande färdmedlet. Viss kapacitetsförstärkning krävs i kollektivtrafiken för att möta det ökade resandet som följer av befolkningstillväxten, men inga större förändringar i trafiksystemet förväntas.

Scenario B, låg effekt – utgår från Trafikverkets priselasticiteter och innebär ett relativt begränsat genomslag i resandet. Kollektivtrafikresorna ökar med cirka 45 procent, medan bilresorna minskar med cirka 4 procent. Även gång- och cykelresor minskar något. Utfallet innebär att utsläpp, buller och olycksrisker minskar, samtidigt som tillgängligheten förbättras för grupper som barn, unga, äldre och personer utan bil. Kommunens driftkostnader ökar dock betydligt, både på grund av ökat behov av avgångar och bortfallet av biljettintäkter. Samhällsekonomiskt innebär scenariot en positiv nettoeffekt, men kräver betydande tillskott i kommunens driftbudget.

Scenario C, **medeleffekt** kollektivtrafikresandet fördubblas till följd av avgiftsfrihet i kombination med informationsinsatser och vissa kapacitetshöjande åtgärder. Fler väljer kollektivtrafiken framför bilen, vilket minskar utsläpp, buller och trafikarbetet i biltrafiken. Samtidigt minskar gång- och cykelresor mer än i låg-effekt-scenariot, vilket innebär att vissa positiva hälsoeffekter går förlorade. Resandeökningen kräver omfattande utökning av turer och förstärkt infrastruktur, särskilt i centrala delar av staden. Även detta scenario innebär en positiv samhällsekonomisk nettoeffekt, men kommunens kostnader ökar med cirka 390 miljoner kronor per år utöver nuvarande nivåer.

Scenario D, hög effekt – bygger vidare på medeleffekt-scenariot men kombinerar avgiftsfrihet med ett brett paket av mobilitetsåtgärder, såsom mobilitetshubbar, förstärkt cykel- och gånginfrastruktur, parkeringsstyrning och kollektivtrafikprioritering. Scenario D är främst kvalitativt bedömt eftersom nuvarande samhällsekonomiska modeller inte fullt ut fångar effekterna av sådana åtgärder. Resultaten tyder på att den sociala hållbarheten stärks ytterligare, att fler grupper får förbättrad rörlighet och att omställningen till hållbara färdmedel kan förstärkas. Samtidigt är detta scenario det mest resurskrävande, med ökade driftkostnader och behov av betydande investeringar i både trafiksystem och trygghetsåtgärder.

Sammanfattningsvis visar utredningen att avgiftsfri kollektivtrafik i samtliga scenarier medför positiva effekter för jämlikhet, tillgänglighet, klimat och trafiksäkerhet. Effekterna är större i scenarier där avgiftsfrihet kombineras med kompletterande åtgärder. Samtidigt ökar kostnaderna avsevärt i alla scenarier där avgiftsfrihet införs, framför allt på grund av bortfallet av biljettintäkter och behovet av fler avgångar. Flera risker behöver hanteras, såsom trängsel, trygghetsfrågor och minskad gång- och cykeltrafik. Utredningen visar också att effekterna av avgiftsfrihet kan ta lång tid att realisera fullt ut och att uppföljning

över flera år är nödvändig för att säkerställa långsiktiga effekter och måluppfyllelse.

Juridisk bedömning

Nämnden är behörig att fatta beslutet i enlighet med nämnden reglemente och kommunallagen.

Ekonomisk bedömning

Utredningen visar att ett införande av avgiftsfri kollektivtrafik får betydande ekonomiska konsekvenser för Västerås stad. Den största kostnadsposten är bortfallet av biljettintäkter, som i dag uppgår till cirka 155 miljoner kronor och som i scenarierna för avgiftsfrihet bedöms motsvara ett bortfall på ungefär 200 miljoner kronor år 2040, givet befolkningsutvecklingen och nuvarande intäktsnivåer. Därutöver tillkommer ökade driftkostnader till följd av det kraftigt ökade resandet i samtliga scenarier med avgiftsfrihet. I scenariot med låg effekt beräknas behovet av fler avgångar innebära ökade driftkostnader på cirka 87 miljoner kronor per år, medan scenariot med medeleffekt uppskattas kräva cirka 184 miljoner kronor i ökade driftkostnader årligen.

Sammantaget innebär detta att den ekonomiska påverkan på kommunens driftbudget uppgår till ungefär 290 miljoner kronor per år i scenariot låg effekt och cirka 390 miljoner kronor per år i scenariot medeleffekt. Scenario D, där ytterligare mobilitetsåtgärder tillkommer, bedöms ge en ännu högre samlad kostnadsbild, även om denna inte kvantifierats i rapporten. Utöver driftkostnaderna behöver kommunen även räkna med ökade investeringsbehov i kollektivtrafikinfrastruktur för att hantera kapacitetskrav, särskilt i scenarier där resandet ökar kraftigt. Dessa investeringar har inte prissatts men lyfts som nödvändiga för att bibehålla kvalitet, framkomlighet och trygghet vid ett införande av avgiftsfrihet.

Trots de betydande kommunala kostnadsökningarna visar de samhällsekonomiska analyserna att både låg- och medeleffektscenarierna innebär en positiv nettoeffekt när effekter såsom minskade utsläpp, ökad trafiksäkerhet, restidsnyttor och tillgänglighet värderas med Trafikverkets kalkylvärden. Nettoeffekten beräknas till cirka +44 miljoner kronor per år för scenario låg effekt och cirka +55 miljoner kronor för scenariot medeleffekt. Skillnaden mellan kommunal driftsekonomi och samhällsekonomi är därmed betydande, och rapporten tydliggör att kommunens budget påverkas negativt även i scenarier där samhället som helhet gör en nettoförlust eller nettovinst.

Hållbarhets- och näringslivsbedömning

Utredningen visar att avgiftsfri kollektivtrafik kan ge betydande positiva effekter för både hållbar utveckling och det lokala näringslivet, men att dessa effekter varierar mellan scenarierna och är beroende av kompletterande åtgärder. Ur ett hållbarhetsperspektiv bidrar ett ökat kollektivtrafikresande till minskade utsläpp, lägre bullernivåer och förbättrad trafiksäkerhet. Samtliga scenarier med avgiftsfrihet innebär minskat bilresande och därmed minskade lokala och globala utsläpp, även om omfattningen är störst i scenarierna med medel och hög effekt. Samtidigt minskar gång- och cykelresorna i samtliga avgiftsfria scenarier, vilket kan motverka folkhälsoeffekter och understryker behovet av att parallellt stärka infrastrukturen för aktiva färdsätt. Avgiftsfriheten ger också tydliga sociala hållbarhetsvinster genom ökad rörlighet, förbättrad tillgänglighet och stärkt delaktighet för barn, unga, äldre och hushåll med lägre inkomster. Trygghetsfrågor

och kapacitetsbehov lyfts dock som viktiga aspekter att hantera för att nyttorna ska realiseras fullt ut.

Näringslivseffekterna bedöms överlag som positiva. En mer tillgänglig och kostnadsfri kollektivtrafik förbättrar arbetskraftens rörlighet och kan stärka både kompetensförsörjning och matchning på arbetsmarknaden. Ökat resande till centrum och stadsdelar kan gynna handel, service och besöksnäring. Utredningen pekar också på att en välfungerande kollektivtrafik stödjer en tät och hållbar stadsutveckling, vilket på sikt kan skapa attraktiva lägen för företagsetableringar. Samtidigt innebär ett införande av avgiftsfrihet ökade driftkostnader och potentiellt stora investeringsbehov, vilket påverkar kommunens framtida finansiella handlingsutrymme. För att nå full effekt krävs därför att kollektivtrafiken prioriteras i infrastrukturen och att kompletterande mobilitetslösningar utvecklas, exempelvis mobilitetshubbar, gång- och cykelåtgärder och framkomlighetsförbättringar för buss. Sammantaget bedöms avgiftsfri kollektivtrafik kunna ge betydande hållbarhets- och näringslivsnytta, men förutsätter strategiska avvägningar och långsiktig ekonomisk planering.

Bedömning av barnets bästa

I samband med utredningen om avgiftsfri kollektivtrafik har en övergripande barnkonsekvensanalys genomförts (bilaga B) i syfte att identifiera möjliga effekter för barn och unga.

Avgiftsfri kollektivtrafik bedöms i huvudsak stärka barnets bästa genom att öka barns självständiga rörlighet och tillgång till aktiviteter, särskilt för barn i hushåll med begränsad ekonomi. Det ger fler möjligheter att ta sig till skola, fritid och vänner på egen hand, vilket främjar delaktighet och jämlikhet. Barn med funktionsnedsättning kan få ökad mobilitet förutsatt att kollektivtrafiken är tillgänglig och lätt att använda.

Samtidigt är trygghet en avgörande faktor. Ökat resande kan skapa trängsel och otrygghet om inte kapacitet och vuxennärvaro stärks, vilket kan begränsa barns möjlighet att resa själva. Trygg utformning av hållplatser och skolvägar lyfts därför som särskilt viktigt.

Sammanfattningsvis kan avgiftsfri kollektivtrafik gynna barnets bästa, men nyttan är beroende av att trygghets- och tillgänglighetsfrågor hanteras parallellt.

Henrik Bengtsson
Direktör

Krister Sikström
Tf enhetschef