

Mottagare  
Tekniska nämnden

## Motion. Minska effekterna av priskrisen för barn och unga - återinför "bussiga kortet" i Visby

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslår att regionfullmäktige avslår Vänsterpartiets motion, *Minska effekterna av priskrisen för barn och unga - återinför "bussiga kortet" i Visby*.

### Sammanfattning

Vänsterpartiet föreslår i en motion att "Bussiga kortet" åter ska börja gälla i stadstrafiken i Visby. Bussiga kortet gäller idag enbart i landsbygdstrafiken för barn och ungdomar upp till 20 års ålder.

Förvaltningen rekommenderar inte att Bussiga kortet öppnas för obegränsat resande inom kollektivtrafiken, vilket skulle vara följden av Vänsterpartiets förslag. Att erbjuda obegränsade resor inom kollektivtrafiken utan kostnad riskerar att leda till oönskade effekter. Förvaltningen bedömer att ett återinförande av Bussiga kortet i stadstrafiken, enligt Vänsterpartiets förslag, riskerar att leda till kraftigt ökade kostnader i busstrafiken, minskad kvalitet på färdtjänst, sjukresor och Närtrafik, samt sämre hälsa för barn och ungdomar i Visby. Dock ger förslaget en viss utgiftsminskning för de barnfamiljer som idag köper Visbykort till sina barn.

### Ärendebeskrivning

Bussiga kortet gäller för barn och ungdomar folkbokförda på Gotland. Kortet gäller till och med 30 juni året personen fyller 20 år. Kortet berättigar till avgiftsfria resor i landsbygdstrafiken på Gotland året runt, dock inte för resor i stadstrafiken eller Närtrafiken. Barn och ungdomar med Bussiga kortet som dessutom har färdtjänststillstånd reser gratis i färdtjänst på Gotland förutom i Visby. Om även obegränsade resor i stadstrafiken ska ingå i Bussiga kortet innebär det också att obegränsade resor med färdtjänst inom Visby blir gratis för färdtjänstbeviljade barn och ungdomar.

Motionen diskuterades i Kollektivtrafikberedningen 13 november 2024.

### Bedömning

Bussiga kortet har varit giltigt för obegränsade resor i stadstrafiken tidigare, senast fram till juni 2012. Regionfullmäktige beslutade 2011-11-28 att Bussiga kortet inte längre skulle gälla i stadstrafiken då det medförde kraftigt ökade kostnader för stadstrafiken. På grund av det kraftigt ökade resandet (av icke-

betalande resenärer) behövde förstärkningsbussar sättas in. Det är sannolikt att samma situation skulle inträffa igen om Bussiga kortet åter blev giltigt för obegränsat resande inom stadstrafiken. Förstärkningsbussar kan antingen tas från befintliga förstärkningsturer i landsbygdstrafiken (med ökad trängsel och risk för frånåkta resenärer i landsbygdstrafiken som följd) eller så kan ytterligare fordon köpas in från bussbolaget, vilket ger en ökad ramkostnad varje år som skulle bestå avtalstiden ut (till 2033) även om Bussiga kortets obegränsade giltighet i stadstrafiken skulle upphöra innan dess.

**Barn- och genusperspektiv** – En ytterligare orsak till att Tekniska nämnden år 2012 beslutade att Bussiga kortet skulle sluta gälla i stadstrafiken var att många barn började promenera och cykla mindre när de kunde resa ett gratis i stadstrafiken utan begränsning. Även i andra städer har man märkt av att människor går och cyklar i mindre utsträckning när kollektivtrafiken är gratis. Visby är en liten stad med gång- och cykelavstånd närmast överallt. Gång och cykling är sätt för barn att få vardagsmotion, vilket ger positiva effekter på hälsan. Förslaget innebär därmed en risk att barn och ungdomar som rör sig i Visby får mindre vardagsmotion och därmed sämre hälsa. Förslaget motverkar därmed Regionfullmäktiges prioritering för perioden 2024-2027 om hälsofrämjande arbete och att utveckla tidiga förebyggande insatser i alla verksamheter och Regionstyrelsens mål att andelen barn och unga, personer med funktionsnedsättning samt personer 65 år och äldre som rör sig minst 1 timme/dag ska öka årligen och med totalt 10 procent under perioden 2024-2027.

**Landsbygdsperspektiv** – Förslaget påverkar både de barn som bor i Visby och de som bor på landsbygden men går i skola eller har fritidsaktiviteter i Visby. Som Vänsterpartiet anför skulle förslaget ge en ekonomisk lättnad för de familjer vars barn reser i stadstrafiken. Om förstärkningsbussar måste tas från landsbygdstrafiken påverkar förslaget även alla, barn som vuxna, som reser i landsbygdstrafiken (se resonemang ovan).

Förslaget innebär också en risk för ökade resor med färdtjänsten inom Visby bland färdtjänstbeviljade barn och ungdomar, eftersom även dessa skulle bli obegränsade för barn och ungdomar inom Visby. Resor inom Visby är korta, till skillnad från de längre resor till och från landsbygden som är gratis idag. Vid längre resor investerar resenären tid för resan, vilket begränsar antalet resor som görs per dag. Vid korta resor blir investeringen i tid för resenären försumbar, vilket gör det möjligt att resa oftare. Störst efterfrågan på fler resor finns troligen i högtrafik, när tillgången på fordon och förare i den särskilda kollektivtrafiken är lägst. Ökat antal resor innebär större risk för ökade väntetider för färdtjänst, sjukresor och Närtrafik på hela Gotland.

**Ekonomisk konsekvensanalys** – Förslaget innebär att intäkter uteblir för de barn och ungdomar som idag reser i stadstrafiken. Visserligen skulle barn och ungdomar som inte är folkbokförda på Gotland fortfarande behöva betala för resor i stadstrafiken, men förvaltningen bedömer att dessa utgör en mycket liten del av resenärerna.

Framförallt innebär dock förslaget ökade kostnader i form av förstärkningstrafik i stadstrafiken, resurser som antingen måste tas från landsbygdstrafiken eller tillkomma genom ökat ramtillskott.

Förslaget innebär också en risk för ökade resor med färdtjänsten inom Visby bland färdtjänstbeviljade barn och ungdomar, vilket leder till ökade kostnader för färdtjänst.

**Miljö- och klimatperspektiv** – Förslaget innebär en försämring ur ett miljö- och klimatperspektiv, dels eftersom det leder till fler fordon (se ekonomisk konsekvensanalys ovan) och dels eftersom gång- och cykelresor ersätts med buss. Även om bussarna i Gotlands kollektivtrafik är fossilfria är de inte utsläppsfria. Varje resa med gång eller cykel som ersätts med buss innebär därför ett ökat utsläpp per resa. När gång- och cykelresor ersätts med buss ökar också mängden partiklar i luften (som PM10) genom att bussar har ett högre slitage på vägen än fötter och cyklar. Eftersom motionen fokuserar just på gratis buss i Visby är det också i Visby som gång- och cykelresorna kommer att minska till förmån för busstrafiken, vilket innebär högre partikelhalter i luften i Visby.

### **Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse teknikförvaltningen daterad 2024-12-09

Motion daterad 2023-03-27

Tekniska nämndens arbetsutskott 2023-10-10, TN AU § 185

Teknikförvaltningen

Patric Ramberg  
Teknisk direktör

### **Skickas till**

Regionstyrelsen ref RS 2023/906.