



Calle Karlsson
Stabschef
Calle.Karlsson@Trelleborg.se
0410-73 39 35

Remissvar – Busskort till alla elever från åk 4

Vid sammanträde den 16 december 2020 (KS 2020-12-16, § 297) beslutade kommunstyrelsen i ärende avseende *Busskort till alla elever från åk 4*

att skicka ärendet på remiss till bildningsnämnden med sista svarsdag den 22 februari

att uppdra till kommundirektören att efter bildningsnämndens remissvar återkomma med underlag och merkostnad för kommunen i ärendet för beslut

Ärendet består av en tjänsteskrivelse (daterad 2020-11-16) som främst redovisar kostnaderna för att köpa "busskort" till samtliga elever i grundskolans åk 4-9 och gymnasiet. Till tjänsteskrivelsen bifogas en rapport från Trivector (daterad 2020-06-18): *Samordning mellan kollektivtrafik och skolskjuts i Trelleborgs kommun – Möjligheter och utmaningar med att flytta över skolelever från skolbuss till linjetrafik.*

Yttrande

Bildningsnämnden vill inledningsvis framhålla att ett beslut om att erbjuda "busskort" till samtliga barn/ungdomar i vissa åldrar skulle vara positivt för berörda barn/ungdomar. Fler skulle få möjlighet att resa med kollektivtrafiken, även utanför skoltid och året runt med den nya *Ungdomsbiljetten*. I det fall en sådan satsning även skulle bidra till ökad turtäthet och att fler, framför allt på landsbygden, får möjlighet att använda kollektivtrafiken, så är det också positivt.

Definition "busskort"

Med "busskort" avses färdbevis för resa med Skånetrafikens kollektivtrafik, dvs. resor som kan ske med både buss och tåg.

Elever som uppfyller kraven för skolskjuts i grundskolan (eller motsvarande skoltransport enligt lokalt politiskt beslut i bildningsnämnden), eller elevresa i gymnasieskolan, och som ska resa med Skånetrafiken till och från skolan, erhåller idag en *Skolbiljett* som inte är giltig på helger eller under sommarlovet. Skolbiljetter kan köpas till enskilda elever. Kostnaden är 4 600 kr/år för elever i grundskolan och 6 950 kr/år för elever i gymnasieskolan.

Skånetrafiken kommer att införa en ny *Ungdomsbiljett* som är giltig dygnet runt alla dagar i veckan året om. Ungdomsbiljetten kommer att kosta 2 500 kr/år för elever i grundskolan och 6 950 kr/år för elever i gymnasiet. Kravet är dock att

Bildningsförvaltningen

E-post bildningsforvaltningen@trelleborg.se

Webb www.trelleborg.se

Besöksadress Henry Dunkers
gata 1

Postadress Box 79, 231 21
Trelleborg

Telefon 0410-73 30 00

Fakturaadress

Box 173, 231 23 Trelleborg

Org.nr 212000-1199

dessa färdbevis beställs till alla elever inom en viss ålderskategori, alltså inte enbart till de elever som har rätt till skolskjuts elever elevresa utifrån gällande lagstiftning och praxis.

Trivectors utredning

Bakgrunden till den utredning som Trivector har genomfört är beslut som kommunstyrelsen fattade den 18 december 2019 (KS 2019-12-18, § 336) i ärende avseende Skånetrafikens kommundialog gällande den skånska kollektivtrafiken trafikår 2021. Av protokollet framgår bl.a. att Trelleborgs kommun är beredd att göra en satsning på kollektivtrafiken genom att erbjuda alla som går i grundskola och gymnasieskola en Skolbiljett under förutsättning att Skånetrafiken kan ersätta nuvarande skolbussverksamhet med linjetrafik. Vid sammanträde den 17 juni 2020 (KS 2020-06-17, § 162) informerades kommunstyrelsen om att Skånetrafiken hade avropat Trivector för att utreda en möjlig omläggning av skolbussverksamheten till linjetrafik, och att utredningen påbörjades våren 2020. Kommunstyrelsen beslutade också avsätta medel för finansiering av kommunens del av kostnaderna för utredningen.

I utredningen kommer Trivector fram till att ca 50 procent av de skolskjutsberättigade eleverna bör kunna flyttas över till allmän kollektivtrafik. Utifrån detta görs antagandet att ca 25 procent av skolskjutskostnaderna, ca 3 mnkr/år, kan sparas in. För att detta ska vara möjligt skulle linjetrafiken behöva utökas till en kostnad om ca 2 mnkr/år. Detta skulle därmed innebära att samhällets kostnader minskar med ca 1 mnkr/år, om förslagen i utredningen genomförs. Utredningen lämnar slutligen ett antal rekommendationer för ev. fortsatt arbete utifrån utredningen.

Ändrad prioritering mellan skolbuss och linjetrafik i skolskjutsplaneringen

Av *Skolskjutsreglemente för Trelleborgs kommun* framgår att elevernas resor ska planeras med fokus på säkerhet och kostnadseffektivitet, inom ramen för gällande lagstiftning och praxis samt kommuns skolskjutsreglemente. I praktiken innebär detta vanligtvis att skolskjuts i första hand planeras med kommunens egna skolbussar, i andra hand med linjetrafik och i sista hand med skoltaxi. I skolskjutsreglementet regleras bl.a. maximala res- och väntetider samt vilka avstånd mellan hemmet och skolan som berättigar till skolskjuts. Det framgår vidare av reglementet att busskort normalt sett delas ut till elever från årskurs 4 och uppåt.

Ett ev. beslut att ge samtliga elever i vissa årskurser en *Ungdomsbiljett* skulle i praktiken innebära en förändring av prioriteringen när det gäller färd sätt i planeringen av elevers resor till och från skolan. Prioriteringen skulle då bli att eleverna i första hand, om det är möjligt, ska resa till och från skolan med det färdbevis för resa med Skånetrafiken som de ändå erhåller från kommunen (som kommunen redan betalar för). I de fall det inte är möjligt, ex. pga. linjetrafikens täckning, för långt avstånd eller farlig väg till och från hållplats eller pga. att tidtabellen inte stämmer med skolans start- och sluttider, skulle elevernas resa ske med skolbuss eller i sista hand taxi.

Bildningsnämnden utesluter i det sammanhanget inte att frigjord kapacitet i skolbussarna, eventuellt skulle kunna användas för att ersätta vissa transporter som idag sker med taxi.

Merkostnader

Bildningsnämnden förutsätter att ett ev. beslut att erbjuda *Ungdomsbiljetter* till samtliga elever i vissa årskurser kommer att vara kostnadsneutralt för bildningsnämnden. I det fall bildningsnämnden ska hantera kostnaderna för *Ungdomsbiljetter* förutsätts alltså att nämnden får täckning för merkostnader.

Gymnasiet

När det gäller elever i gymnasieskolan skulle konsekvensen bli att fler elever än idag erhåller ett "busskort". För de elever som idag erhåller en *Skolbiljett* skulle det innebära att de kan resa med den nya *Ungdomsbiljetten* dygnet runt alla dagar i veckan året om. Eftersom priset på den nya *Ungdomsbiljetten* är detsamma som för *Skolbiljetten*, så blir det ingen ökad kostnad för de elever som redan idag erhåller ett "busskort".

Att ge alla ungdomar i gymnasieåldern (ungdomar 16-18 år) en *Ungdomsbiljett* skulle dock innebära en merkostnad för kommunen med ca 4,5 mnkr.

- Kostnaden för *Ungdomsbiljetter* till 1 581 ungdomar 16-18 år, dvs. ungdomar födda år 2002-2004 (uppgifter per 2020-11-06), skulle bli ca 11,0 mnkr.
- Dagens kostnad för *Skolbiljetter* till elever som uppfyller kraven för elevresor, är ca 6,5 mnkr.

Grundskolan

Att ge alla barn i ålder för grundskolans åk 4-9 (barn 10-15 år) en *Ungdomsbiljett* skulle innebära en merkostnad för kommunen med ca 6,0 mnkr.

- Kostnaden för *Ungdomsbiljetter* till 3 324 barn 10-15 år, dvs. barn födda år 2005-2010 (uppgifter per 2020-11-06), skulle bli ca 8,3 mnkr.
- Dagens kostnad för *Skolbiljetter* till elever som uppfyller kraven för skolskjuts (eller motsvarande skoltransport) är ca 2,3 mnkr.

Att *Ungdomsbiljetten* skulle ges till fler elever än de elever som idag erhåller en *Skolbiljett*, kompenseras till viss del av att *Ungdomsbiljetten* kostar mindre än *Skolbiljetten*. Om det skulle visa sig att frigjord kapacitet i skolbussarna innebär att vissa transporter som idag sker med taxi istället kan ske med skolbuss, kan kostnaderna komma att bli lägre.

Konsekvenser för skolbussverksamheten

Ett ev. beslut om att ge *Ungdomsbiljetter* till ungdomar i gymnasieåldern påverkar inte skolbussverksamheten. Elever i gymnasieskolan har idag möjlighet att ansöka om att resa med skolbussarna i mån av plats, men detta förekommer i mycket liten utsträckning. Skolbussarna används i princip uteslutande för transport av skolskjutsberättigade elever i grundskolan till och från skolan, samt därutöver för

olika typer av transporter under dagen, ex. till undervisning i vissa ämnen på andra skolenheter.

Ett ev. beslut om att ge *Ungdomsbiljetter* till elever i grundskolan skulle emellertid innebära att antalet elever som behöver transport med skolbuss minskar. Det är dock i det sammanhanget svårt att säga i dagsläget, i vilken omfattning och hur det skulle påverka dimensioneringen av skolbussverksamheten. De bedömningar som Trivector gör i sin utredning bygger på att åtgärder genomförs för att utöka kollektivtrafiken, och det framgår av utredningen att det krävs vidare detaljplanering för att gå vidare med en överföring av viss skolskjutstrafik till kollektivtrafiken.

Vid ett ev. beslut om att ge *Ungdomsbiljetter* till elever i grundskolan, gör bildningsförvaltningen bedömningen att skolbussverksamheten på sikt skulle behöva anpassa skolbusstransporterna så att trafiken körs med färre och/eller mindre bussar (med ett mindre antal sittplatser). Eftersom de elever som inte kommer kunna ta sig till skolan med Skånetrafikens linjetrafik även fortsatt kommer att vara bosatta utspritt i hela kommunen, gör bildningsförvaltningen bedömningen att det är mer troligt att transporterna kommer kunna köras med mindre fordon, än att antalet fordon kommer kunna reduceras. Eventuellt möjliggör frigjord kapacitet i skolbussarna, och en omställning till mindre fordon som kan köra på vägar där skolbussarna inte kan köra idag, att vissa elever som idag åker taxi istället kan resa med skolbuss.

En anpassning av skolbussverksamheten över tid, skulle på sikt kunna innebära att kostnaderna för skolbussverksamheten blir lägre. Bildningsförvaltningen gör dock initialt bedömningen att det *inte* går att räkna med, att merkostnaderna för inköp av *Skolbiljetter* till samtliga elever i vissa årskurser inom grundskolan, kompenseras av lägre kostnader inom skolbussverksamheten eller lägre kostnader för taxitransporter.

Kommunens vätgassatsning

Att skolbusstrafiken på sikt skulle kunna köras med färre och/eller mindre fordon (se ovan), skulle kunna påverka bildningsnämndens möjligheter att medverka i kommunens satsning på vätgas. I vätgasprojektet har kommunen räknat med kommunens skolbussar när det gäller vätgasfordon som ska bidra till att garantera behovet av en viss volym vätgas i kommunen.

Utifrån de transporter som sker med skolbuss i dag, har bildningsförvaltningen kommunicerat att 5-6 skolbussar skulle kunna ersättas med nya vätgasbussar. Det finns dock inga beslut fattade om inköp av vätgasbussar till skolbussverksamheten.

Om skolbussverksamheten ska vara med i kommunens vätgassatsning med ett visst antal fordon, kan det bli svårt att anpassa verksamheten, vad avser antalet bussar och bussarnas storlek, med hänsyn till färre antal elever som ska resa med skolbussarna till följd av att fler elever reser med Skånetrafiken till och från skolan. Ett beslut om att ge *Ungdomsbiljetter* till elever i grundskolan skulle på så sätt kunna äventyra bildningsnämndens medverkan i vätgassatsningen.

I det sammanhanget behöver vätgasprojektet titta på om andra fordon/transporter kan kompensera för att skolbussverksamheten inte kan bidra till satsningen i den

utsträckning det har varit tänkt. Kan exempelvis Skånetrafiken använda vätgasdrivna fordon i kollektivtrafiken.

Sammanfattning och slutsatser

Ett beslut om att erbjuda ”busskort” till samtliga barn/ungdomar i vissa åldrar skulle vara positivt för berörda barn/ungdomar. Fler skulle få möjlighet att resa med kollektivtrafiken, även utanför skoltid och året runt med den nya *Ungdomsbiljetten*. I det fall en sådan satsning även skulle bidra till ökad turtäthet och att fler, framför allt på landsbygden, får möjlighet att använda kollektivtrafiken, så är det också positivt.

Bildningsnämnden förutsätter att ett ev. beslut att erbjuda *Ungdomsbiljetter* till samtliga barn/ungdomar i vissa åldrar, kommer att vara kostnadsneutralt för bildningsnämnden. I det fall bildningsnämnden ska hantera kostnaderna för *Ungdomsbiljetter* förutsätts alltså att nämnden får täckning för merkostnader.

- Att ge alla ungdomar i gymnasieåldern (ungdomar 16-18 år) en *Ungdomsbiljett* skulle innebära en merkostnad för kommunen med ca 4,5 mnkr.
- Att ge alla barn i ålder för grundskolans åk 4-9 (barn 10-15 år) en *Ungdomsbiljett* skulle innebära en merkostnad för kommunen med ca 6,0 mnkr.

Att ge samtliga ungdomar i gymnasieåldern en *Ungdomsbiljett* skulle inte påverka skolbussverksamheten.

Att ge *Ungdomsbiljetter* till samtliga barn i grundskolans åk 4-9 skulle dock innebära att antalet elever som behöver åka skolbuss till och från skolan minskar. Detta skulle på sikt kunna innebära att skolbusstransporterna kan köras med färre och/eller mindre bussar (med ett mindre antal sittplatser). Det går dock inte, i alla fall inte initialt, att räkna med att merkostnaderna för inköp av *Skolbiljetter* kompenseras av lägre kostnader inom skolbussverksamheten.

I det fall den kapacitet som frigörs på skolbussarna möjliggör att vissa transporter som idag körs med taxi istället kan köras med skolbuss, skulle effekterna av att ge elever i grundskolan en *Ungdomsbiljett* bli mindre, både vad gäller organisation och kostnader.

Ett beslut om att ge *Ungdomsbiljetter* till elever i grundskolan skulle kunna äventyra bildningsnämndens medverkan i kommunens vätgassatsning. Om skolbussverksamheten ska vara med i kommunens vätgassatsning med ett visst antal fordon, kan det bli svårt att anpassa verksamheten, vad avser antalet bussar och bussarnas storlek, med hänsyn till att färre elever behöver resa med skolbussarna till och från skolan. Även när det gäller vätgassatsningen förutsätter bildningsnämnden att nämnden får täckning för merkostnader, och att satsningen därmed blir kostnadsneutral för bildningsnämnden.