



## Tjänsteskrivelse

### Datum

2024-12-06

### Vår referens

Jonathan Jönsson  
Trafikplanerare  
jonathan.jonsson@malmö.se

## Motion Lisa Stolpe (V) om att ansluta Malmö stad till Skånetrafikens ungdomsbiljett TN-2024-1873

### Sammanfattning

Tekniska nämnden har beretts möjlighet att svara på en motion från Vänsterpartiet om införande av Ungdomsbiljett i Malmö Stad, för ungdomar mellan 13-19 års ålder.

Ungdomsbiljetten är en biljett som Skånetrafiken tillhandahåller för ett valt åldersspann. Biljetten ger tillgång till resande i hela Skåne hela året, dygnet runt, mot en fast kostnad för kommunen per ungdom per år.

Tekniska nämnden föreslås föreslå kommunfullmäktige att avslå motionen, med hänvisning till risken att trafik i huvudsak överflyttas från cykel till kollektivtrafiken, vilket riskerar öka trängseln i rusningstrafik i Malmö tätort, och därmed försämra resandet och restiderna för det stora flertalet malmöbor.

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens förslag till yttrande, samt att föreslå kommunfullmäktige att avslå motionen.

### Beslutsunderlag

- Motion Lisa Stolpe (V) om att ansluta Malmö stad till Skånetrafikens ungdomsbiljett
- G-Tjänsteskrivelse TN 241212 - Motion om att ansluta Malmö Stad till Skånetrafikens ungdomsbiljett
- Förslag på yttrande: Motion om att ansluta Malmö stad till Skånetrafikens ungdomsbiljett

### Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2024-12-12



## Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

## Ärendet

### Bakgrund

Ungdomsbiljett är en kollektivtrafikbiljett som en kommun kan köpa åt alla ungdomar inom ett valt åldersspann som är folkbokförda i kommunen. Biljetten gäller dygnet runt, alla dagar, hela året, i hela Skåne. Ungdomsbiljetten ska inte blandas ihop med Skolbiljetten. Skolbiljetten gäller också i hela Skåne, men ej på lördagar och söndagar, samt ej heller på sommarlovet. Skolbiljetten kan delas ut till ett, av kommunen definierat, urval av ungdomar i kommunen (utöver åldersspannurvalet). Malmö Stad köper idag Skolbiljett till ett urval om 5850 gymnasieungdomar och 2750 högstadieungdomar. Urvalet baseras på cykelvägsavstånd till skolan där 4 kilometer gäller för högstadieelever och 5,8 kilometer gäller för gymnasieelever. De ungdomar som idag får Skolbiljetten hade istället fått Ungdomsbiljetten om kommunen väljer att övergå till den biljetten.

### Erfarenheter från Trelleborgs kommun

Fastighets- och gatukontoret har samlat in erfarenheter från Trelleborgs kommun, som haft Ungdomsbiljetten sedan 2021. Trelleborg är den mest befolkade kommunen som köper Ungdomsbiljetten till samtliga gymnasie- och högstadieungdomar, totalt 3700 biljetter per år. Kommunen har inte genomfört jämförande trafikmätningar före och efter införandet, men menar ändå att man uppfattar en märkbar skillnad i minskat bil- och cykelresande, samt minskat antal fotgängare. Bussresandet har ökat (även jämfört med innan pandemin) och stadsbussresandet utgör huvuddelen av ökningen. Ökningen ses som en enbart positiv förändring, bland annat eftersom trängsel i fordonen, på gatorna och på hållplatserna inte anses vara ett bekymmer. Den trängsel som uppstod korta stunder under morgonrusningen kunde åtgärdas genom att i dialog med fristående skolor uppmana till att starta skoldagen senare.

Bland de negativa följder som uppstått kan nämnas att vissa linjer under vissa tider på året blivit tillhåll för ungdomar. Kommunen har försökt motverka detta genom att tilldela de lokala bussförarna telefonnummer till kommunens ungdomsgård. Därutöver har kommunen behövt lägga resurser på att täppa igen kryphål som möjliggjort att ungdomar tillförsäkrat sig ungdomsbiljetter otillbörligt, genom att på olika sätt folkbokföra sig i kommunen trots att de inte bor där. Sammantaget uppfattas dock biljetten ha mottagits väl och blivit en populär idé bland det stora flertalet invånare.

### Kostnadsestimeringar

Fastighets- och gatukontoret har genomfört en kostnadsestimering av införandet av Ungdomsbiljetten för alla invånare mellan 13-19 års ålder, årsvis för perioden 2025-2034. Beräkningarna utgår från Malmö Stads befolkningsprognos, samt från antagandet att Skånetrafikens prislapp för Ungdomsbiljetten vore densamma som idag. Priset på en Ungdomsbiljett år 2024 är 5450 SEK/år/person för gymnasieungdomar och 2500 SEK/år/person för högstadieungdomar.



<b>Kostnad Ungdomsbiljett (givet 2024 års penningvärde och biljettpriser)</b>					
<b>År</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>
Gymnasieungdomar [miljoner SEK]	86	89	91	92	93
Högstadieungdomar [miljoner SEK]	31	31	32	32	32
<b>Totalt [miljoner SEK, avrundat]</b>	<b>118</b>	<b>121</b>	<b>123</b>	<b>124</b>	<b>125</b>
<b>År (fortsättning)</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>
Gymnasieungdomar [miljoner SEK]	93	94	93	93	92
Högstadieungdomar [miljoner SEK]	31	31	31	31	30
<b>Totalt [miljoner SEK, avrundat]</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>123</b>	<b>123</b>

De totala kostnaderna för Ungdomsbiljetten varierar mellan cirka 118-125 miljoner kronor per år för perioden 2025-2034, givet att priserna förblir oförändrade. Under förutsättning att andelen av kommunens ungdomar som tilldelas Skolbiljetten förblir densamma som idag, så generar en övergång från Skolbiljetten till Ungdomsbiljetten utökade kostnader på mellan 72-77 miljoner SEK per år för perioden 2025-2034.

#### **Förväntade effekter i relation till Malmö Stads mål**

Ett viktigt uppdrag för Fastighets- och gatukontoret är att skapa bästa möjliga förutsättningar för alla malmöbor och besökare att resa till, från och inom kommunen. En stor del av de som reser i Malmö är ungdomar i högstadie- och gymnasieåldern, men de utgör inte majoriteten. Ungdomsbiljetten innebär en avgiftsfri och obegränsad tillgång till kollektivtrafik för alla mellan 13-19 år.

Malmö har som mål att öka resandet till fots, med cykel och med kollektivtrafiken, samt minska andelen som reser med bil. Anledningarna till målet är många och kan bland annat läsas i vår Trafik- och mobilitetsplan (TROMP).

I Malmö uppstår trängsel i trafiksystemet under rusningstid, vilket medför att många spenderar mer tid resande än vad som egentligen är nödvändigt. Kollektivt resande i Malmö år 2024 innebär för de flesta att resa med buss. Bussystemet har en teknisk kapacitetsgräns, och när resandenivåerna överskrider kapacitetsgränsen krävs stora investeringar för att höja kapaciteten. Ofta kan mindre men systematiskt riktade åtgärder fördröja att kapaciteten överskrids, men vid en viss resandenivå finns inte längre fler åtgärder att ta till.

Fastighets- och gatukontoret har varit i kontakt med forskare vid VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, som menar att avgiftsfri kollektivtrafik kan vara ett effektivt styrmedel för att minska bilresandet och öka det kollektiva resandet, om policyn kombineras med andra styrmedel som ger incitament att lämna bilen. Forskningen visar, enligt VTIs forskare Jens Alm, att avgiftsfri kollektivtrafik utan andra styrmedel riskerar att öka kollektivtrafikresandet på bekostnad av resandet med cykel, medan bilresandet förblir oförändrat.

Åldersgruppen 13-19 år utgör av naturliga skäl inte en stor del av Malmös bilister, så ett minskat bilresande till följd av Ungdomsbiljetten är inte att vänta. Risken att unga resenärer väljer bort cykeln och promenaden till förmån för bussen bedöms som



överhängande, framför allt på korta resor. Effekten av det vore, förutom att ungdomarna reser utan att på ett naturligt sätt få vardagsmotion, att kollektivtrafiksystemet belastas ytterligare och att kapacitetstaket därmed nås tidigare. Att anpassa kollektivtrafiken för den ökade resandeefterfrågan, det vill säga höja kapacitetstaket, är sannolikt mångdubbelt dyrare än Ungdomsbiljetten för hela prognosperioden 2025-2034.

Införande av Ungdomsbiljetten skulle bidra till en ökad rörelsefrihet för stadens tonåringar. Med Ungdomsbiljetten tillgängliggörs fritidsaktiviteter samt kontakt med vänner och familj i hela Skåne, oavsett tid på året eller dygnet, och oavsett om ungdomen går en gymnasieutbildning eller ej. Förslaget bedöms verka i enlighet med Kommunfullmäktiges mål om goda uppväxtvillkor för barn och unga. Detsamma gäller målet om en stad fri från segregation samt målet om stärkt delaktighet och ökad social sammanhållning genom tillgängliga livsmiljöer i hela staden. I vilken utsträckning förslaget i praktiken skulle komma att verka i enlighet med nämnda mål beror på hur och i vilken omfattning Ungdomsbiljetten skulle nyttjas. Bedömningen är att ungdomar boende i Malmö kommer resa mycket inom Malmö tätort, där utbudet av skolor och fritidsaktiviteter är stort. Ungdomar i de mindre kommuner som köper Ungdomsbiljetten bedöms ha ett mer regionalt resandemönster. De ungdomarna söker sig mot de större städerna så som Malmö, Lund och Helsingborg där utbud på skolor och fritidsaktiviteter är större.

De risker som nämnts gällande överbelastning av kollektivtrafiksystemet beror på hur Ungdomsbiljetten skulle förändra kollektivtrafikresandet i Malmö tätort. Risken för trängsel bedöms inte vara lika stor i kommunens mindre tätorter. Ett överbelastat trafiksystem påverkar många fler än stadens ungdomar, även om ungdomar också får ett försämrat resande när trafiken står still. Återkommande trafikstockningar riskerar motverka stadens mål om goda villkor och förutsättningar för stadens attraktivitet och näringsliv. I slutändan är dock både de eventuella måluppfyllelser och de risker som nämnts kvalitativa bedömningar, om än i huvudsak baserade på intervjuer med forskare vid VII och trafikplanerare på Trelleborgs kommun.

Forskning visar att avgiftsfri kollektivtrafik kan utgöra ett effektivt styrmedel för resandet, om det utformas på ett effektivt och genomtänkt sätt. Under arbetet med besvarandet av motionen har idéer om varianter på Ungdomsbiljetten och Skolbiljetten diskuterats inom fastighets- och gatukontoret, och med andra berörda förvaltningar. Syftet med diskussionerna har varit att försöka balansera de positiva effekterna av Ungdomsbiljetten med riskerna. En återkommande tanke är möjligheten att genom tidsbegränsningar av en ny typ av biljett, som tilldelas alla högstadie- och gymnasieungdomar i Malmö, åstadkomma en utplaning av resandeefterfrågan i rusningstid. Skånetrafiken erbjuder i dagsläget inte en tidsbegränsad biljett för ungdomar eller högstadie- och gymnasieelever, men i översiktliga diskussioner med tjänstepersoner inom Skånetrafiken ställer de sig positiva till att gemensamt utveckla en Skolbiljett eller Ungdomsbiljett som är anpassad för Malmös situation. Ett trafiksystem med en över dygnet jämnare resandeefterfrågan är ett mer välfungerande system, som i slutändan ger bästa möjliga förutsättningar för malmöbor att resa till, från och inom kommunen.



## **Ansvariga**

Pernilla von Strokirch Enhetschef

Anna Modig Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör