

Yttrande i dialog gällande nytt
seniorkortserbudande

26

2023KS189

Kommunstyrelsen

Datum
2023-04-28

Diarienummer
2023KS189 539

Yttrande i dialog gällande nytt seniorkortserbjudande

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar *Yttrande i dialog gällande nytt seniorkortserbjudande* som sitt eget yttrande till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland.

Sammanfattning av ärendet

Västtrafik har utrett ett nytt seniorkortserbjudande. Kommunen har tagit del av ett skriftligt dialogunderlag och har möjlighet att yttra sig till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland.

De frågor som dialogen omfattar är vilka valmöjligheter som kommunerna i regionen bör ha när det gäller åldersvillkor, tid på dygnet, zongiltighet och administrationsavgift kopplat till sitt kommunala seniorkortserbjudande.

Härryda kommun ser positivt på valmöjlighet gällande åldervillkor och giltighetstid på dygnet. Villkoren för tillköp av ytterligare zoner bedöms inte vara attraktiva för kommunen. Härryda kommun lyfter också att frågan gällande tillköp av annan zon än den egna zonen är inte belyst i underlaget, samt att en allmän seniorrabatt i det ordinarie biljettutbudet är ett bra komplement till kommunala tillköp av seniorkort.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 28 april 2023
- Yttrande i dialog gällande nytt seniorkortserbjudande 19 april 2023
- Underlag för nytt seniorkortserbjudande
- Presentation kalkylmodell och prisbild kommuner den 27 februari 2023

Ärendet

Västtrafik har på uppdrag av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen utrett ett nytt seniorkortserbjudande samt tagit fram en ny kalkylmodell. Skriftliga inspel ska ha inkommit senast den 30 juni 2023 till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

Seniorkorten infördes med syftet att bidra till förbättrad folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt för seniorer, att senarelägga färdtjänstdebuten samt utnyttja

befintlig kapacitet i kollektivtrafiken. Härryda kommun erbjuder för närvarande seniorkort med giltighet dygnet runt kostnadsfritt till personer från 65 år.

Dialog gällande nytt seniorerbjudande

Dialogunderlaget pekar ut de frågor som kommunerna har möjlighet att yttra sig om gällande nytt seniorerbjudande. Områdena avser valmöjligheter gällande åldersvillkor, tid på dygnet, zongiltighet och administrationsavgift. I samband med utformningen av det nya seniorerbjudandet så införs även en ny kalkylmodell. Kalkylmodellen är inte en del av dialogunderlaget.

Ekonomisk bedömning

Härryda kommun får i en jämförelse med faktiskt utfall för år 2022 i nuvarande modell och i den nya kalkylmodellen för år 2024 en kostnadsökning om 63 % med den nya kalkylmodellen. I faktiska siffror hade kommunen en kostnad på 1,514 mkr år 2022. År 2024 kommer ha en kostnad för seniorkorten på 2,475 mkr om kommunen behåller samma erbjudande.

Fortsatt hantering

Beslut om seniorerbjudandet tas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i höst. Först därefter kan Härryda kommun ta beslut om utformningen av kommunens seniorerbjudande.

Förvaltningens bedömning

Härryda kommun ser positivt på valmöjlighet gällande åldervillkor och giltighetstid på dygnet.

I frågan om zongiltighet bedömer Härryda kommun att attraktiviteten i att erbjuda ytterligare en zon är låg på grund av kostnaden samt att ett tillköp av zon A ger påtvingad giltighet i lågtrafik i samtliga zoner. Möjligheten att kunna erbjuda seniorkort i en annan zon som ett alternativ till ett seniorkort i den egna zonen är inte belyst. Frågan bör belystas framåt. Härryda kommun framhåller sin inställning att hela kommunen bör ingå i zon A.

Härryda kommun har inga synpunkter kring möjligheten för kommunerna att kunna ta ut en administrationsavgift av engångskaraktär. Härryda kommun har tidigare lyft möjligheten att låta seniorerna medfinansiera sitt seniorkort med en mindre årlig avgift. Härryda kommun beklagar att detta avfärdats tidigt i utredningens gång, och hade önskat att frågan belystes. Tidigare i utredningen avseende seniorerbjudande så ingick en seniorrabatt som ett komplement till kommunala tillköp av seniorkort. Härryda kommun vill lyfta en allmän regional seniorrabatt som en bra åtgärd.

Louise Skålberg
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot
Verksamhetschef trafik

Datum
2023-04-19

Dnr
2023KS189 539

Yttrande i dialog gällande nytt seniorerbjudande

Härryda kommun fick den 1 mars 2023 ta del av underlag för dialog gällande nytt seniorerbjudande. Skriftliga inspel ska ha inkommit till Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götaland senast den 30 juni. Kommunen har även fått information och haft möjlighet att ställa förtydligande frågor den 27 februari 2023.

En utredning av utformningen av seniorerbjudandet har länge efterfrågats av kommunen. Dagens modell är svår att förstå och är befäst med flera svårigheter. Härryda kommun välkomnar att en ny kalkylmodell har tagits fram som är enklare att förstå. Det är också en stor fördel att modellen är hållbar över tid.

Flera kommuner får med den nya kalkylmodellen förändrade kostnader. Härryda kommun är en av de kommuner som får störst kostnadsökning, drygt 60 % i en jämförelse mellan kostnaden i dagens modell för 2022 och kostnad i kommande modell för år 2024. Härryda kommun tycker att det är olyckligt att kostnadsökningen blir så stor från ett år till ett annat mellan den gamla och nya kalkylmodellen.

Principen och de syften som seniorkorterna bidrar till är förbättrad folkhälsa, etablera en vana att resa kollektivt, senarelägga färdtjänstdebuten, utnyttja befintlig kapacitet i kollektivtrafiken, bibehållen turtäthet, sprida resandet till lågtrafik i vissa områden, social hållbarhet och jämlikhet. Det kan också gynna det lokala näringslivet.

Frågor i dialogunderlaget

Dialogunderlaget pekar ut de frågor som kommunerna har möjlighet att yttra sig om. Dessa är:

- Åldersvillkor
- Tid på dygnet
- Zongiltighet
- Administrationsavgift

Åldersvillkor

I dialogunderlaget beskrivs att åldersvillkoren i seniorerbjudandet i de olika kommunerna i Västra Götalandsregionen idag skiljer sig åt. De åldersvillkor som finns är 65, 70 samt 75 år. Ett enhetligt erbjudande i det lägre åldersspannet om 65 år uppfyller många av de syften som seniorerbjudandet syftar till, bland annat etablera en vana att resa kollektivt och social hållbarhet. Det är dock kopplat till en högre ekonomisk kostnad och begränsar möjligheten för kommunerna att välja nivå på sitt seniorerbjudande. Det kan därför riskera att få motsatt effekt, det vill säga att färre kommuner erbjuder seniorkort på grund av den ökade kostnaden. Härryda kommun håller med om utredningens slutsats att samtliga åldersvillkor bör finnas med som alternativ i det erbjudande som kommunerna har att ta ställning till.

Tid på dygnet

I dialogen om seniorerbjudandet ingår vilken tid på dygnet som seniorkorterna ska gälla. Kommunerna Göteborg, Mölndal, Partille (zon A med Öckerö undantaget) samt Borås tätort har enligt särskilt beslut i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden endast möjlighet att erbjuda seniorerbjudande i lågtrafik på grund av kapacitetsproblem. Frågan i dialogskedet gäller om övriga kommuner ska kunna välja mellan ett erbjudande med möjlighet till resor endast i lågtrafik eller dygnet runt. Härryda kommun stödjer slutsatsen i dialogunderlaget att båda alternativen ska finnas med som alternativ för de kommuner som inte har påtvingad giltighet till lågtrafik. Detta för att kunna anpassa erbjudandet efter ekonomiska ramar, användning och eventuella framtida kapacitetsproblem.

Zongiltighet

Dialogen gällande zongiltighet avser frågan om kommuner ska kunna köpa till zoner utöver sin egen zon i sitt seniorerbjudande.

Att köpa till en zon utöver den egna zonen ger en initial kostnadsökning på 50 % utöver kostnaden för endast den egna zonen. Två zoner ger en kostnadsökning på 100 %. Kostnadsökningen gäller samtliga resor som görs med seniorkorterna, även inom den egna zonen. Utöver det kommer resandet med största sannolikhet att öka på grund av att utbudet ökar, då varje ny påstigning på ett fordon är en ny resa. Kostnadsökningen som att erbjuda ytterligare en zon innebär kommer alltså i realiteten bli större än 50 %.

Enligt förtydligande på informationsmöte med Västtrafik den 27 februari innebär ett tillköp av zon A som har påtvingad giltighet i lågtrafik att detta gäller i samtliga zoner som seniorerbjudandet avser. För Härryda kommun skulle som en följd av dagens isolerade zonstruktur ett tillköp av zon A med påtvingad giltighet i lågtrafik ge vissa seniorer stora möjligheter till kollektivt resande, medan seniorer främst i de östra delarna av kommunen där utbudet inte är lika stort får försämrade möjligheter att resa kollektivt. Detta förhållande samt den betydande kostnadsökningen innebär att kommunen bedömer att attraktiviteten för kommunen att erbjuda ytterligare en zon i seniorerbjudandet är låg. Härryda kommun delar dock inte

slutsatsen i dialogunderlaget till fullo. Resonemanget ovan gör att det blir en betydande kostnadsökning och ökad komplexitet vilket gör att utredningen föreslår att seniorerbjudandet fortsatt bara är giltigt i den zon kommunen tillhör. Möjligheten att kunna erbjuda seniorkort i en annan zon som ett alternativ till ett seniorkort i den egna zonen är inte belyst.

Härryda kommun är idag isolerade i zon B och har ingen möjlighet att ta sig med kollektivtrafiken till någon annan kommun inom zon B. Från augusti så kommer det i Mölnlycke finnas 60 hållplatser med dubbel zontillhörighet. Det tillförs samtidigt ett stort antal hållplatser med dubbel zontillhörighet i Kungälv samt även ett antal i Ale kommun. Det är dock inte något som kommer innehavare av seniorkort i dessa kommuner till gagn eftersom seniorkorten endast gäller inom den egna zonen (zon B) och inte kan användas in i zon A.

Härryda kommun noterar att det i dialogunderlaget inte är belyst hur dessa större områden med dubbel zontillhörighet påverkar seniorerbjudandet. Frågan om det är möjligt att till vissa områden erbjuda seniorkort i en annan zon är den egna zonen, samt hur det skulle kunna hanteras, anser Härryda kommun är en fråga som kvarstår och som bör belysas framåt.

Härryda kommun vill i sammanhanget vidhålla sin inställning att hela Härryda kommun bör ingå i zon A. Nuvarande zonindelning har negativa effekter för boende, besökare och näringslivet i Härryda kommun. Härryda kommuns seniorer har i jämförelse med andra kommuner ett mer begränsat område som de kan resa inom. Med dagens seniorerbjudande är det inte heller möjligt för kommunens seniorer att ta sig till ett sjukhus med sitt seniorkort.

Administrationsavgift

Härryda kommun har tidigare lyft möjligheten att låta seniorerna medfinansiera sitt seniorkort med en mindre årlig avgift. Härryda kommun beklagar att detta avfärdats tidigt i utredningens gång, och hade önskat att frågan belysts i utredningen. Det hade kunnat ge större möjligheter för kommunerna i utformningen av sitt seniorerbjudande.

Härryda kommun har inga synpunkter kring möjligheten för kommunerna att kunna ta ut en administrationsavgift av engångskaraktär. Tidigare modell där kostnaden beräknades per kort gjorde att kommuner uppfattade att man betalade för seniorkort som inte används. I den nya kalkylmodellen är inte antal utfärdade kort en faktor.

Seniorrabatt

Tidigare i utredningen avseende seniorerbjudande så var en seniorrabatt med som ett alternativ som ett komplement till kommunala tillköp av seniorkort. Härryda kommun vill lyfta en allmän regional seniorrabatt motsvarande dagens ungdoms/studentrabatt som en bra åtgärd. En seniorrabatt i det allmänna biljettutbudet kan fungera som ett komplement för de seniorer som bor nära en annan zon och regelbundet reser över en

zongräns. Ett ställningstagande om en seniorrabatt är önskvärt att det kommer innan eller i samband med beslut om seniorerbjudandet i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i höst. Detta så att kommunerna vet alla förutsättningar inför ställningstagande om utformningen av sitt eget seniorerbjudande.

Underlag för dialog

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

Februari 2023

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	5
2 Utvärdering av kommunala tillköpsalternativ	6
2.1 Inkomna skriftliga synpunkter.....	6
2.2 Utvärderingskriterier	6
2.3 Åldersvillkor.....	6
2.4 Tid på dygnet.....	10
2.5 Zongiltighet	11
2.6 Administrationsavgift.....	14
3 Förslag till utformning av kommunala tillköp	17
4 Dialogfrågor	17
Referenser.....	18
Ordlista	18

Bilaga 1: Statusrapport projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”, januari 2022 v. 1.1

Bilaga 2: Statusrapport projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”, september 2021 v. 1.1

Bilaga 3: Inkomna synpunkter till Västtrafiks utredning om nytt seniorerbjudande, februari 2022

Bilaga 4: Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande

Bilaga 5: K2 Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare

Bilaga 6: Sweco Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i Göteborg under lågtrafik för personer över 65 år

Sammanfattning

Västtrafik utreder olika utformningar av seniorerbjudandet på uppdrag av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. I det här dialogunderlaget analyseras de alternativ som finns kvar i utredningen gällande kommunala tillköp av seniorbiljetter: åldersvillkor (65/70/75 år), tid på dygnet (dygnet runt/lågtrafik) samt om kommunerna ska kunna välja giltighet i flera zoner och om kommunerna ska kunna ta ut en administrationsavgift av seniorerna.

Åldersvillkor

Det finns många fördelar med ett enhetligt lägre åldersvillkor på 65 år. Det gynnar flera av de syften med seniorerbjudandet som kommunerna framfört, till exempel skapa vana att resa med kollektivtrafiken, senarelägga färdtjänstdebuten och social hållbarhet. Det gör dessutom seniorerbjudandet enklare och mer enhetligt. Några kommuner har uttryckt intresse även för åldersvillkoret 70 år. Åldersvillkoret 75 år är högt och riskerar att ha negativ påverkan på flera av seniorerbjudandets syften. Av hänsyn till det ekonomiska läget har utredningen dock kommit fram till att det kan finnas anledning att öppna upp för samtliga tre åldersvillkor som ingår i utredningen. Att ta bort möjligheten att välja åldersvillkoret 75 år skulle medföra att de 22 kommuner som idag har 75-årsgräns måste sänka sitt åldersvillkor. Den kostnadsökning ett lägre åldersvillkor innebär skulle kunna påverka kommunernas vilja och möjlighet att fortsätta erbjuda seniorbiljetter. Utredningen föreslår därför att kommunerna ska kunna välja mellan samtliga tre åldersvillkor som finns kvar i utredningen: 65, 70 och 75 år.

Tid på dygnet

Kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille kan på grund av behovet av att sprida resandet över dygnet i dessa kommuner enbart välja ett seniorerbjudande giltigt i lågtrafik. Att vid giltighet i en zon även begränsa andra kommuner till lågtrafik i den egna zonen bedöms inte vara aktuellt, på grund av ett lägre trafikutbud i flera kommuner under dessa tider. Om andra kommuner i stället bara kan erbjuda giltighet dygnet runt skulle flera av seniorerbjudandets syften sannolikt gynnas. Samtidigt är det tänkbart att kommuner med ett högre trafikutbud i framtiden skulle vilja kunna sprida resandet över dygnet och öka användandet av befintlig kapacitet, vilket också är syften med seniorerbjudandet. Utredningen föreslår därför att valmöjligheten mellan giltighet i lågtrafik och dygnet runt finns kvar för de erbjudanden där det är möjligt.

Zongiltighet

Det finns både för- och nackdelar med ett seniorerbjudande giltigt i flera zoner. För seniorerna skulle det innebära utökade resmöjligheter, vilket kan gynna flera av erbjudandets syften. Ett flerzonserbjudande skulle dock behöva utformas med hänsyn till kapacitetsproblemen i zon A, vilket innebär att ett erbjudande som inkluderar zon A endast skulle vara giltigt i lågtrafik (med undantag för Öckerö kommuns seniorerbjudande). Det medför att en kommun som inför flerzonsgiltighet samtidigt kan behöva byta tidsgiltighet från dygnet runt till lågtrafik. För seniorer som främst reser inom den egna zonen riskerar det att påverka resmöjligheterna negativt. Giltighet i flera zoner skulle öka både komplexiteten i erbjudandet och kommunernas kostnader. I och med den kostnadsökning flerzonsgiltighet skulle innebära är det troligtvis enstaka eller inga kommuner som skulle välja att införa det, även om möjligheten fanns. Att gå ifrån dagens enkelhet och enhetlighet gällande zongiltighet i seniorerbjudandet anses därmed inte vara motiverat. Utredningen föreslår att seniorerbjudandet liksom idag bara är giltigt i den zon kommunen tillhör.

Administrationsavgift

En administrationsavgift ökar komplexiteten i erbjudandet, skapar en tröskel för seniorerna och riskerar att motverka flera av erbjudandets syften. För att uppnå syften som att förbättra folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt, senarelägga färdtjänstdebuten och bidra till jämlikhet och social hållbarhet bör så många som möjligt ta del av erbjudandet. Kommunen får en intäkt genom avgiften, men eftersom det rör sig om en lägre engångsavgift överstiger kommunens kostnader för att administrera avgiften sannolikt intäkten. Den vanligaste anledningen till att kommuner uttryckt intresse för att ta ut en administrationsavgift är att de inte vill betala för seniorbiljetter som inte används. I den nya kalkylmodellen tydliggörs att kommunerna inte påverkas ekonomiskt av seniorbiljetter som inte används, eftersom modellen utgår från antalet genomförda resor. Det är idag bara en kommun som tar ut administrationsavgift av seniorerna. Utifrån de negativa konsekvenser avgiften innebär och det låga intresset bland kommunerna bedöms det inte vara motiverat att ha kvar möjligheten att ta ut en administrationsavgift.

Förslag till utformning av kommunala tillköp (underlag för dialog)

Västtrafiks har baserat på analysen av olika alternativ tagit fram nedanstående förslag till framtida utformning av kommunala tillköp av seniorbiljetter, vilket kommuner och delregioner kan lämna synpunkter på som en del av den fortsatta utredningen. Beroende på vad som framkommer under dialogerna i vårens delregionala kollektivtrafikråd och i de skriftliga synpunkter som inkommer till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden kan Västtrafiks slutliga förslag till nytt erbjudande få en annan utformning.

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år.

Zongiltighet: Endast en zon, den zon kommunen tillhör.

Administrationsavgift: Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift av seniorerna.

Tid på dygnet:

- Borås, Göteborg, Mölndal och Partille: lågtrafik (beslutat av kollektivtrafiknämnden 7 december 2022, avgränsningen ingår därmed inte i dialogen).
- Övriga kommuner: valmöjlighet mellan lågtrafik och dygnet runt.

Seniorbiljetterna föreslås fortsätta gälla i samma trafik som idag. Utöver Västtrafiks linjelagda trafik ingår Öresundståg, Närtrafik, Närbussar och Flexlinjer inom biljettens giltighetsområde.

1 Inledning

Västtrafik utreder på uppdrag av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (tidigare kollektivtrafiknämnden) olika utformningar av ett seniorerbjudande. Utredningen bedrivs i projektform, i projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”. Efter ytterligare avgränsningar av kollektivtrafiknämnden 3 februari 2022 finns fyra alternativ kvar i utredningen (se bilaga 1, projektets statusrapport från januari 2022):

- *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år*
- *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 75 år*
- *Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp*

Den 7 december 2022 fattade kollektivtrafiknämnden beslut om ytterligare en avgränsning; att kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille enbart kan välja ett seniorerbjudande med giltighet i lågtrafik på grund av behovet av att sprida resandet över dygnet i dessa kommuner.

För samtliga alternativ utreds två olika inriktningar gällande kommunala tillköps zongiltighet och en eventuell avgift för seniorerna:

- Giltighet endast i den zon kommunen tillhör, alternativt möjlighet att göra tillköp med giltighet i flera zoner
- Ingen möjlighet för kommunerna att ta ut en avgift av seniorerna, alternativt möjlighet att välja att ta ut en enhetlig administrativ engångsavgift

Västtrafik kommer vid behov erbjuda kommunerna stöd i att rikta ett seniorerbjudande till samtliga kommunmedlemmar. Utöver folkbokförda utgörs kommunmedlemmar av personer som innehar fast egendom i kommunen eller har skyldighet att betala kommunalskatt.

Västtrafik medverkar vid vårens delregionala kollektivtrafikråd för fortsatt dialog om de alternativ gällande kommunala tillköp som finns kvar i utredningen. Kommuner och delregioner har även möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, till och med 30 juni 2023. För att ge goda förutsättningar att lämna synpunkter innehåller dialogunderlaget en analys av de kommunala tillköpsalternativen.

Huruvida en seniorrabatt ska införas som ett komplement till kommunala tillköp är en fråga för infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, då kostnaden för rabatten skulle belasta regionen. En eventuell seniorrabatt utöver tillköpen tas därför inte upp i dialogunderlaget.

2 Utvärdering av kommunala tillköpsalternativ

2.1 Inkomna skriftliga synpunkter

I samband med projektets medverkan vid de delregionala kollektivtrafikeråden hösten 2021 gavs kommuner och delregioner även möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till kollektivtrafiknämnden gällande utredningens alternativ. Inkomna synpunkter bifogas som bilaga 3. Endast ett fåtal av synpunkterna berör de kommunala tillköpens åldersvillkor, zongiltighet och en eventuell administrationsavgift. Flera kommuner har framfört att de önskar mer underlag och en prisbild för att kunna ta ställning till de olika alternativen. Projektets tidplan har anpassats utifrån detta och det här dialogunderlaget skickas ut i samband med att prisbilden för seniorerbjudandet kommuniceras till kommunerna.

2.2 Utvärderingskriterier

Västrafik har sedan tidigare tagit fram utvärderingskriterier för ett nytt seniorerbjudande (bilaga 2, projektets statusrapport från september 2021):

- Uppnås syften med seniorerbjudandet?
- Genomförbarhet
- Förändringens omfattning
- Konsekvenser för kommuner
- Konsekvenser för seniorer
- Konsekvenser för Västrafiks partners
- Konsekvenser för Västrafik och underleverantörer
- Kostnads-/intäktspåverkan internt (Västrafik och VGR)
- Ekonomisk påverkan externt (kommuner och seniorer)

De syften med seniorerbjudandet som kommunerna tidigare framfört vid dialog är förbättrad folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt, senarelägga färdtjänstdebuten, utnyttja befintlig kapacitet i kollektivtrafiken, bibehållen turtäthet, sprida resandet till lågtrafik i vissa områden, social hållbarhet (möjlighet till ett självständigt liv), jämlikhet samt en näringslivspolitisk inriktning (till exempel bo kvar i kommunen och gynna det lokala näringslivet).

I följande kapitel används kriterierna för att utvärdera och jämföra de olika alternativ som utreds gällande kommunala tillköp.

2.3 Åldersvillkor

I utredningen finns tre olika alternativ gällande åldersvillkor för kommunala tillköp:

- a) 65 år
- b) 65 och 70 år
- c) 65 och 75 år

Alternativ b och c innebär möjlighet för kommunerna att välja mellan ett av två olika åldersvillkor (65 och 70 år i alternativ b, 65 och 75 år i alternativ c).

Utvärdering av åldersvillkor

• Uppnås syften med seniorerbjudandet?

Ett enhetligt lägre åldersvillkor, alternativ a) 65 år, bedöms vara det bästa alternativet utifrån syften som att etablera en vana att resa kollektivt, senarelägga färdtjänstdebuten och social hållbarhet. Alternativ b) 65 och 70 år bedöms ur det här perspektivet vara bättre än alternativ c) 65 och 75 år.

Enligt K2:s utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre i Göteborg, Mölndal och Svenljunga har seniorbiljetten visat sig bidra till en ökad vardagsmotion, genom att användarna oftare promenerar dagligen och vistas mer utomhus än äldre som inte reser med seniorbiljett (Dukic et al. 2018, s. 25). Utifrån syftet att bidra till förbättrad folkhälsa är det positivt ju fler som omfattas av erbjudandet, då det i sin tur ökar sannolikheten för att fler reser med seniorbiljett. Även detta talar för ett enhetligt lägre åldersvillkor, alternativ a).

I Sweco:s utvärdering av fria kollektivtrafikresor för äldre i Göteborg från 2009 svarade cirka 40 % att de oftare är ute och gör saker tack vare seniorerbjudandet. Cirka 25 % är mer aktiva än tidigare och nästan lika många träffar fler människor än tidigare (Sweco 2009, s. 13 - 14). Sweco för ett samhällsekonomiskt resonemang och konstaterar att

”Ökad rörlighet leder till bättre fysisk och psykisk hälsa vilket i sin tur minskar eller skjuter upp behovet av såväl sjukvårdande insatser som hemtjänst och andra former av äldreomsorg. [...] Genom att skjuta upp inträdet i färdtjänsten uppnås såväl en ekonomisk besparing som ett ökat humanvärde” (Sweco 2009, s. 17 – 18).

Även den här utvärderingen styrker alltså fördelarna med att fler omfattas av seniorerbjudandet, det vill säga ett lägre åldersvillkor. Vårt att notera är dock att undersökningen utfördes när Göteborgs Stad bara hade haft sitt seniorerbjudande i ett och ett halvt år. Sweco konstaterar att de samhällsekonomiska effekterna ännu inte blivit synliga när rapporten skrevs.

En möjlig negativ konsekvens med alternativ a) är att den minskade valfriheten och högre kostnaden för kommunerna som ett enhetligt lägre åldersvillkor innebär kan leda till att färre kommuner gör tillköp. I så fall skulle flera syften med seniorerbjudandet motverkas, då det skulle innebära att färre seniorer omfattas av erbjudandet.

• Genomförbarhet

Samtliga alternativ gällande åldersvillkor bedöms vara genomförbara. Alternativ c) 65 och 75 år är samma åldersvillkor som i dagens seniorerbjudande och innebär således inte någon förändring.

• Förändringens omfattning

Utredningens alternativ gällande åldersvillkor bedöms ha låg påverkan på Västtrafiks processer och system. En förändring från nuvarande åldersvillkor 65 och 75 år (alternativ c) innebär dock behov av uppdateringar av informationsmaterial samt att det blir ett initialt större erbjudandeutskick i de kommuner där åldersvillkoret sänks. Om samtliga kommuner som idag har åldersvillkor 75 år skulle välja att behålla seniorerbjudandet med högsta möjliga åldersvillkor skulle det få följande konsekvenser:

- vid övergång till alternativ a): ett erbjudandeutskick till alla seniorer som är 65 - 74 år i de kommuner som idag har åldersvillkor 75 år.

- vid övergång till alternativ b): ett erbjudandeskick till alla seniorer som är 70 - 74 år i de kommuner som idag har åldersvillkor 75 år.

- *Konsekvenser för kommuner*

För de kommuner som idag har åldersvillkor 65 år innebär inget av alternativen någon förändring.

För de kommuner som idag har åldersvillkor 75 år ökar kostnaderna vid alternativ a) och b), utifrån att fler seniorer då omfattas av erbjudandet. Störst påverkan blir det vid alternativ a), som innebär att de kommuner som idag har åldersvillkor 75 år behöver rikta erbjudandet även till 65 - 74-åringar. Vid alternativ b) tillkommer endast 70 - 74-åringar.

Alternativ a) innebär minskad valfrihet för kommunerna men samtidigt ett enklare och mer enhetligt erbjudande, vilket det också har framförts önskemål om från några kommuner. Det innebär också att kommunens erbjudande uppfattas som mer rättvist av seniorerna, då det är samma åldersvillkor i samtliga kommuner.

- *Konsekvenser för seniorer*

Eftersom fler omfattas av erbjudandet vid ett lägre åldersvillkor är alternativ a) det mest attraktiva alternativet för seniorerna, därefter b). Dock skulle ett lägre åldersvillkor kunna leda till färre tillköp och därigenom en försämring för vissa seniorer.

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

Alternativ a) skulle innebära en förbättring för Västtrafiks partners, som efterfrågar ett enkelt och enhetligt erbjudande. Medarbetare på Västtrafiks kundservice och Västtrafikbutiker får återkommande frågor om seniorerbjudandets villkor i olika kommuner. Ett enhetligt åldersvillkor gör det enkelt att veta vad som gäller, utan att behöva söka efter informationen. Vid två åldersvillkor behöver personal som möter kunder säkerställa vilket av åldersvillkoren som gäller i den aktuella kommunen, oavsett om det högre är 70 eller 75 år.

Att som idag ha fler än ett åldersvillkor leder till att seniorer upplever att villkoren är orättvisa. Västtrafiks kundservice får återkommande hänvisa seniorer som är missnöjda med åldersvillkoret vidare till kommunen, eftersom det är kommunen som väljer åldersvillkor.

Alternativ a) och b) skulle innebära en tillfälligt ökad arbetsbelastningen för några av Västtrafiks partners, främst kundservice. Detta eftersom en större mängd seniorer får ett erbjudande vid övergången till de nya villkoren, och det därmed kommer fler beställningar och frågor om seniorerbjudandet.

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

Västtrafiks system och processer hanterar redan flera olika åldersvillkor i dagens erbjudande, samtliga alternativ fungerar således (men nya åldersvillkor kräver viss utveckling). Alternativ a) är enklast att hantera, eftersom det innebär färre val i system och sortiment samt minskat antal editioner i kommunikationen av erbjudandet. Antalet editioner påverkar även administrationen för Västtrafiks underleverantörer.

- *Kostnads-/intäktpåverkan för Västtrafik och VGR*

Förändringar av åldersvillkoret för seniorerbjudandet innebär vissa mindre kostnader för Västtrafik, bland annat gällande uppdateringar i system och administration.

Om en sänkning av åldersvillkoret enligt alternativ a) eller b) leder till att kommuner avslutar befintliga tillköp ska det teoretiskt sett inte påverka Västtrafik ekonomiskt, eftersom seniorerna i stället väntas köpa biljetter från ordinarie sortiment. Det finns dock en osäkerhet kopplad till detta, då priserna för nuvarande tillköp är baserade på en resvaneundersökning från 2006. Sedan dess har både resandet och trafik kostnaderna ökat, samtidigt som seniorerna kan resa i ett större område i och med den nya zonindelningen. Priserna för dagens tillköp har inte justerats utifrån de här faktorerna.

Den sänkning av åldersvillkoret som alternativ a) och b) innebär skulle medföra att fler seniorer omfattas av det nya seniorerbjudandet än det nuvarande. Det medför en ekonomisk risk genom att ett ökat resande påverkar trafik kostnader och kapacitet. Den ekonomiska risken minskas genom att den nya kalkylmodellen tar hänsyn både till resandet och Västtrafiks kostnader. Risken för kapacitetsproblem minskas genom att kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille enbart kan välja ett seniorerbjudande giltigt i lågtrafik.

Regionen ska inte påverkas ekonomiskt av något av alternativen, eftersom det rör sig om tillköp som finansieras av kommunerna. Det finns dock vissa risker kopplat till Västtrafiks intäkter, se ovan. De positiva konsekvenserna av seniorerbjudandet, som förbättrad folkhälsa, skulle samtidigt kunna leda till minskade kostnader för den sjukvård som finansieras av regionen. Den effekten blir troligtvis större vid ett lägre åldersvillkor.

- *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*

För kommunerna har alternativ c) minst direkt ekonomisk påverkan, därefter b) följt av a): ju fler som omfattas av erbjudandet, desto högre blir kostnaden för seniorerbjudandet för kommunen. Men utifrån att erbjudandet antas kunna leda till förbättrad folkhälsa, senareläggning av färdtjänstdebuten och minskat behov av till exempel hemtjänst och särskilt boende finns det även ekonomiska fördelar med ett lägre åldersvillkor. Om vanan att resa kollektivt etableras i god tid är det större chans att seniorerbjudandet får avsedda positiva effekter.

För seniorerna är ett lägre åldersvillkor att föredra, i första hand alternativ a) och därefter alternativ b), förutsatt att det inte påverkar tillköpen i den grad att de avslutas. Ju färre seniorer som omfattas av erbjudandet, desto fler påverkas ekonomiskt genom att de inte får tillgång till fria kollektivtrafikresor.

Slutsats angående åldersvillkor

Efter en genomgång av åldersvillkoren utifrån utredningens utvärderingskriterier kan det konstateras att det finns många fördelar med ett enhetligt lägre åldersvillkor, alternativ a). Det skulle dock innebära minskad valfrihet för kommunerna och eventuellt riskera att några kommuners tillköp avslutas. Utifrån den aspekten skulle alternativ b) kunna vara aktuellt, det är några kommuner som har uttryckt intresse för åldersvillkoret 70 år. Alternativ c) anses vara mindre lämpligt då åldersvillkoret 75 år är högt och riskerar att ha negativ påverkan på flera av seniorerbjudandets syften, som att etablera en vana att resa kollektivt och senarelägga färdtjänstdebuten. Av hänsyn till det ekonomiska läget har utredningen dock kommit fram till att det kan finnas anledning att öppna upp för samtliga tre åldersvillkor som ingår i utredningen. Att ta bort möjligheten att välja åldersvillkoret 75 år skulle medföra att de 22 kommuner som idag har 75 år måste sänka sitt åldersvillkor. Den kostnadsökning ett lägre åldersvillkor innebär skulle kunna påverka kommunernas vilja och möjlighet att fortsätta erbjuda seniorbiljetter. Utredningen föreslår därför att kommunerna ska kunna välja mellan samtliga tre åldersvillkor: 65, 70 och 75 år.

2.4 Tid på dygnet

I nuvarande seniorerbjudande kan samtliga kommuner utom Borås, Göteborg, Mölndal och Partille välja mellan ett erbjudande giltigt dygnet runt eller i lågtrafik. Lågtrafik är vardagar 08.30-15.00 och 18.00-06.00 samt dygnet runt på helger och helgdagar.

I kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille finns det på grund av kapacitetsproblem i rusningstrafik ett särskilt behov av att sprida resandet över dygnet. Med anledning av detta beslutade kollektivtrafiknämnden den 7 december 2022 att dessa fyra kommuner endast kan välja ett seniorerbjudande i lågtrafik. Då avgränsningen är beslutad ingår den inte i dialogen.

Om kapaciteten förändras i framtiden kan bedömningen gällande vilka kommuner som bara kan välja ett seniorerbjudande giltigt i lågtrafik i den egna zonen komma att ändras.

- *Uppnås syften med seniorerbjudandet?*

Ett erbjudande giltigt dygnet runt kan gynna syften som förbättrad folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt och att senarelägga färdtjänstdebuten. Samtidigt kan ett erbjudande i lågtrafik stödja syften som att utnyttja befintlig kapacitet i kollektivtrafiken och att sprida resandet över dygnet.

- *Genomförbarhet*

Valmöjligheten mellan lågtrafik och dygnet runt finns redan i nuvarande seniorerbjudande.

- *Förändringens omfattning*

Valmöjligheten mellan lågtrafik och dygnet runt finns redan i nuvarande seniorerbjudande och innebär således inte någon förändring.

- *Konsekvenser för kommuner*

Kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille kan på grund av kapacitetsproblem bara välja ett seniorerbjudande giltigt i lågtrafik.

Ett erbjudande i lågtrafik skulle för flera andra kommuner inte vara attraktivt, på grund av begränsningar i trafikutbudet under dessa tider. Samtidigt kan det finnas kommuner med ett högre trafikutbud som i framtiden vill erbjuda lågtrafik exempelvis för att sprida resandet över dygnet. Att begränsa valmöjligheten till endast lågtrafik eller endast dygnet runt skulle alltså kunna få en negativ påverkan beroende på kommun.

- *Konsekvenser för seniorer*

För seniorerna är ett erbjudande giltigt dygnet runt mest attraktivt. Giltighet i lågtrafik innebär att det är svårare för seniorerna att veta vad som gäller och att de behöver styra sitt resande till vissa tider. Att låta giltighet dygnet runt vara det enda alternativet för kommuner där det är möjligt skulle alltså kunna få positiva konsekvenser för seniorerna.

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

Giltighet i lågtrafik innebär att det är svårare för seniorerna att veta vad som gäller och leder därmed till fler kundfrågor och synpunkter. Eftersom fyra större kommuner bara kan välja lågtrafik kommer utmaningar kopplade till detta dock finnas kvar, oavsett om övriga kommuner skulle begränsas till giltighet dygnet runt.

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

Eftersom valmöjligheten mellan lågtrafik och dygnet runt finns i nuvarande seniorerbjudande innebär det inte någon ytterligare påverkan att fortsätta erbjuda det där det är möjligt. Men som tidigare konstaterats innebär flera varianter av giltigheter en ökad komplexitet i sortimentet, fler val i system och ökad administration.

- *Kostnads-/intäktpåverkan för Västtrafik och VGR*

Vilka tider seniorbiljetterna gäller bedöms inte påverka Västtrafik ekonomiskt eftersom det kommunerna betalar för erbjudandet baseras på seniorernas resande och Västtrafiks kostnader.

Regionen ska teoretiskt sett inte påverkas ekonomiskt av något av alternativen, eftersom det rör sig om tillköp som finansieras av kommunerna. Det bedöms dock finnas risk för att de positiva konsekvenserna av seniorerbjudandet minskar vid ett erbjudande som begränsas till lågtrafik. Förbättrad folkhälsa skulle kunna leda till minskade kostnader för den sjukvård som finansieras av regionen. Den effekten blir förmodligen större vid ett erbjudande som gäller dygnet runt.

- *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*

För kommuner som väljer tillköp med giltighet lågtrafik rabatteras priset per resa (se bilaga 4, Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande). Utöver det kommer antalet resor sannolikt att minska, olika mycket beroende på kommun, vilket ytterligare påverkar kommunens kostnad för seniorerbjudandet.

Vid ett seniorerbjudande giltigt dygnet runt blir fler resor kostnadsfria för seniorerna. Det har en positiv ekonomisk konsekvens för de seniorer som har ett behov av att resa i rusningstrafik.

Slutsats angående tid på dygnet

Kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille kan på grund av kapacitetsproblem enbart välja ett seniorerbjudande i lågtrafik. Att vid giltighet i en zon även begränsa övriga 46 kommuner till lågtrafik i den egna zonen bedöms inte vara aktuellt, på grund av ett reducerat trafikutbud i flera kommuner under dessa tider. Om övriga kommuner i stället bara kan erbjuda giltighet dygnet runt skulle flera av erbjudandets syften sannolikt gynnas. Samtidigt kan kommuner med ett högre trafikutbud i framtiden vilja kunna sprida resandet över dygnet och öka användandet av befintlig kapacitet, vilket också är syften med seniorerbjudandet. Utredningen föreslår därför att valmöjligheten mellan giltighet i lågtrafik och dygnet runt finns kvar för de erbjudanden där det är möjligt.

2.5 Zongiltighet

I nuvarande seniorerbjudande gäller seniorbiljetten i den zon kommunen tillhör. I utredningen ingår även att undersöka möjligheten att låta kommunerna göra tillköp av seniorbiljetter som är giltiga i fler än en zon.

Utvärdering av zongiltighet

- *Uppnås syften med seniorerbjudandet?*

Att låta seniorerna resa i ett större område skulle kunna innebära fördelar kopplade till erbjudandets syften, om det till exempel leder till en ökning av kollektivtrafikresandet och bidrar till att seniorerna får fler möjligheter att komma ut och röra på sig. Det kan i så fall leda

till förbättrad folkhälsa, vana att resa kollektivt samt bidra till ökad jämlikhet och social hållbarhet.

Däremot motverkar giltighet i flera zoner delvis den näringslivspolitiska inriktningen, då seniorerna i större utsträckning kan komma att resa till kommuner i andra zoner för exempelvis inköp. Syftet att sprida resandet över dygnet i vissa områden riskerar också att motverkas vid giltighet i flera zoner. Om kommuner kan göra tillköp med flerzonsgiltighet skulle det kunna uppstå kapacitetsproblem när dessa kommuners seniorer reser i angränsande zon. Den här konsekvensen finns redan idag inom den egna zonen, men risken och omfattningen ökar.

- *Genomförbarhet*

Utredningen har visat att kapacitetsproblem i zon A medför att det inte går att införa ett seniorerbjudande med en flerzonsbiljett som är giltig dygnet runt i zon A. Det innebär att en flerzonsbiljett som inkluderar zon A endast skulle vara giltig i lågtrafik. Undantag gäller för Öckerö, som ligger i zon A och idag har ett seniorerbjudande giltigt dygnet runt. Öckerös seniorers resande in i övriga kommuner i zon A bedöms ha marginell påverkan på belastningen i rusningstrafik. Detta i kombination med att Öckerö inom den egna kommunen har ett trafikutbud i lågtrafik som är mer jämförbart med mindre kommuner i andra zoner gör att det bedöms rimligt att låta kommunen behålla giltighet dygnet runt även i ett nytt seniorerbjudande.

- *Förändringens omfattning*

Eftersom det främst rör sig om engångsinsatser gällande uppdateringar av system, informationsmaterial och sortiment bedöms möjligheten att göra tillköp för fler än en zon inte som en stor förändring.

- *Konsekvenser för kommuner*

I kommuner som ligger på gränsen till en annan zon och där seniorernas resande främst sker över zongränsen skulle giltighet i flera zoner kunna göra kommunens seniorerbjudande mer attraktivt för seniorerna. Giltighet i fler än en zon medför dock ökade kostnader för kommunen, vilket innebär att det troligtvis bara är enstaka eller inga kommuner som skulle välja att utöka zongiltigheten även om möjligheten fanns. Intresset för giltighet i fler än en zon har under utredningen hittills varit lågt bland kommunerna.

Om kommunerna kan välja giltighet i fler än en zon kan det komma önskemål från seniorer och pensionärsorganisationer om utökad giltighet, speciellt om kommunen gränsar till en annan zon. Det kommer sannolikt även uppfattas som orättvist ifall närliggande kommuner erbjuder flerzonsgiltighet men inte den egna kommunen. En annan möjlig konsekvens är ett ökat resande i kommunen av seniorer från angränsande zoner.

Att endast ha möjlighet till giltighet inom den zon kommunen tillhör innebär mindre valfrihet för kommunerna, men samtidigt ett enklare och mer enhetligt erbjudande vilket det som tidigare konstaterats också har funnits önskemål om.

- *Konsekvenser för seniorer*

Erbjudandet kan bli mer attraktivt för seniorerna om de kan resa kostnadsfritt i ett större område. I synnerhet för seniorer som främst reser till en angränsande zon, det vill säga ett område där seniorbiljetten inte gäller idag.

Att seniorbiljetten på grund av kapacitetsproblem endast är giltig i lågtrafik om zon A ingår innebär dock att en kommun som byter till flerzonsgiltighet samtidigt kan behöva ändra från

giltighet dygnet runt till giltighet i lågtrafik. För seniorer som främst reser inom den egna zonen riskerar det att påverka resmöjligheterna negativt.

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

Om giltighet i flera zoner införs som ett alternativ innebär det att sortimentet blir mer komplext och att det blir svårare för till exempel Västtrafiks kundservice att veta vad som gäller. De behöver i större utsträckning söka fram informationen för att kunna svara på kundernas frågor.

Det kommer sannolikt även medföra synpunkter från seniorer som anser att det är orättvist om inte deras kommuns seniorbiljett gäller i flera zoner när andras gör det, på samma sätt som det är idag beträffande åldersvillkor. Samtidigt kan giltighet i flera zoner innebära färre frågor gällande exempelvis hur man gör tilläggsresor över zongräns (när seniorer behöver delbetala en resa med en annan biljett för att de reser utanför zonen seniorbiljetten gäller i).

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

Fler varianter av giltigheter bidrar till en ökad komplexitet i sortimentet, fler val i system och ökad administration. Det påverkar erbjudandets kommunicerbarhet och kräver till exempel fler editioner av informationsmaterial. Antalet editioner påverkar även administrationen för Västtrafiks underleverantörer.

- *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*

Förändringar av zongiltigheten för seniorerbjudandet innebär vissa mindre kostnader för Västtrafik, bland annat gällande uppdateringar i system och administration.

Det finns en viss ekonomisk risk att de utökade resmöjligheterna och eventuellt följande resandeökning påverkar trafik kostnader och kapacitet. Det går inte att förutsäga hur resandet skulle påverkas eller vilka ekonomiska konsekvenser det skulle leda till. Att den nya kalkylmodellen baseras på seniorernas resande och Västtrafiks kostnader minskar dock den ekonomiska risken.

Regionen ska inte påverkas ekonomiskt eftersom det rör sig om tillköp som finansieras av kommunerna. Giltighet i flera zoner skulle dock kunna påverka trafik kostnaderna, och därigenom regionen.

- *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*

För kommuner som väljer tillköp av giltighet i flera zoner ökar priset per resa för samtliga resor (se bilaga 4, Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande). Utöver det kommer antalet resor sannolikt att öka, olika mycket beroende på kommun, vilket ytterligare ökar kommunens kostnad för seniorerbjudandet.

Vid ett seniorerbjudande giltigt i fler än en zon blir fler resor kostnadsfria för seniorerna. Det har en positiv ekonomisk konsekvens för de seniorer som vill resa i flera zoner.

Slutsats angående zongiltighet

Det finns både för- och nackdelar med ett seniorerbjudande giltigt i flera zoner. För seniorerna skulle det innebära utökade resmöjligheter, vilket kan gynna flera av erbjudandets syften. Ett flerzonserbjudande skulle dock behöva utformas med hänsyn till kapacitetsproblemen i zon A, vilket innebär att ett erbjudande som inkluderar zon A endast skulle vara giltigt i lågtrafik (med undantag för Öckerö kommuns seniorerbjudande). Det medför att en kommun som inför flerzonsgiltighet samtidigt kan behöva byta tidsgiltighet från dygnet runt till lågtrafik. För

seniorer som främst reser inom den egna zonen riskerar det att påverka resmöjligheterna negativt. Giltighet i flera zoner skulle öka både komplexiteten i erbjudandet och kommunernas kostnader. I och med den kostnadsökning flerzonsgiltighet skulle innebära är det troligtvis enstaka eller inga kommuner som skulle välja att införa det, även om möjligheten fanns. Att gå ifrån dagens enkelhet och enhetlighet gällande zongiltighet i seniorerbjudandet anses därmed inte vara motiverat. Utredningen föreslår att seniorerbjudandet liksom idag bara är giltigt i den zon kommunen tillhör.

2.6 Administrationsavgift

Det finns två inriktningar gällande avgift i utredningen:

- Ingen möjlighet för kommunerna att ta ut en avgift av seniorerna
- Möjlighet att välja att ta ut en enhetlig administrativ engångsavgift

I nuvarande tillköp kan kommunerna välja att ta ut en administrationsavgift av senioren, som motsvarar den administrationsavgift som kommunen betalar till Västtrafik. Avgiften ska täcka Västtrafiks kostnader för att administrera erbjudandet och är för närvarande 140 kr exklusive moms (2023). Det är inte en årlig avgift utan en engångsavgift per seniorbiljett, som är giltig i 11 år. Att ändra till en kortare giltighet på seniorbiljetter på Västtrafikkort utreds inte (bilaga 2, projektets statusrapport från september 2021). Det är idag bara en kommun som fakturerar seniorerna administrationsavgiften.

Det har funnits önskemål från ett fåtal kommuner om att kunna ta ut en högre avgift och/eller avgift med tätare intervall, så att seniorerna i praktiken medfinansierar seniorbiljetten. Efter avstämning med Västtrafiks och kollektivtrafiknämndens presidier (2021-06-09) är utredningens inriktning att seniorerna inte ska medfinansiera biljetten via en avgift, utan att det fortsatt ska vara tillköp av fria resor för seniorer. Därför är det endast möjligheten att ta ut en administrationsavgift som finns med i utredningen. Det skulle med andra ord liksom idag vara en avgift senioren betalar för administrationen av erbjudandet, ingenting annat, och därmed även fortsättningsvis vara en enhetlig engångsavgift.

Utvärdering av administrationsavgift

- *Uppnås syften med seniorerbjudandet?*

Administrationsavgiften skapar en tröskel för seniorerna och riskerar att motverka flera av erbjudandets syften. Avgiften har sannolikt störst påverkan på seniorer med begränsad ekonomi och seniorer som inte redan reser regelbundet med kollektivtrafiken. För att förbättra folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt, senarelägga färdtjänstdebuten och bidra till jämlikhet och social hållbarhet bör målsättningen vara att så många som möjligt beställer en seniorbiljett. Administrationsavgiften innebär i stället att färre seniorer antar erbjudandet.

- *Genomförbarhet*

Eftersom upplägget med en administrationsavgift finns i det nuvarande seniorerbjudandet bedöms det inte finnas några hinder gällande genomförbarhet.

- *Förändringens omfattning*

En administrationsavgift innebär inte någon större förändring eftersom det finns en process för hantering av administrationsavgift idag. Den behöver dock anpassas för att kunna användas av fler kommuner, vilket kräver viss utveckling.

- *Konsekvenser för kommuner*

En avgift innebär som konstaterats ovan en tröskel och leder till att färre seniorer beställer en seniorbiljett, vilket riskerar att motverka flera av kommunernas syften med seniorerbjudandet.

Kommunernas önskemål om att kunna ta ut en avgift är vanligtvis kopplat till dagens komplexa kalkylmodell för seniorerbjudandet, som leder till missuppfattningen att kommunerna påverkas ekonomiskt av seniorbiljetter som inte används. Den nya modellen tydliggör att kommunen inte påverkas ekonomiskt av att vissa seniorbiljetter inte används: kommunen betalar för seniorernas resande och den lägsta årliga kostnaden påverkas inte av antalet registrerade seniorbiljetter.

Om en avgift tas ut kommer kommunen däremot få kostnader för den administration som uppstår, då kommunen själv ansvarar för att:

- Löpande ta emot filer från Västtrafik med adresser till de seniorer som beställt en seniorbiljett föregående månad
- Skapa och skicka fakturor
- Ta emot betalning från seniorerna
- Svvara på frågor och kundsynpunkter gällande fakturan och avgiften
- Meddela Västtrafik om en seniorbiljett ska avslutas på grund av obetald faktura

- *Konsekvenser för seniorer*

En avgift leder till att färre seniorer beställer en seniorbiljett. Det innebär att färre seniorer tar del av seniorerbjudandets positiva effekter, till exempel förbättrad folkhälsa. Avgiften får sannolikt störst konsekvens för seniorer med begränsad ekonomi.

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

Ett upplägg där vissa kommuner tar ut en avgift och andra inte gör erbjudandet mer komplext och svårare att kommunicera. Avgiften leder även till fler kundärenden. Kundnära personal förordar ett mer enhetligt erbjudande, där möjligheten att ta ut en avgift av seniorerna inte finns.

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

Avgiften innebär påverkan på Västtrafiks system och processer samt att personuppgifter löpande behöver skickas till kommunerna. För varje kommun som väljer att ta ut en avgift krävs åtgärder i Västtrafiks system, det är ett mindre arbete men tar resurser i anspråk. Avgiften skapar dessutom ökad administration, komplexitet i sortimentet och påverkar kommuniserbarheten i erbjudandet. Även Västtrafiks underleverantörer påverkas av den ökade administration som uppstår på grund av fler varianter i erbjudandet och prisjusteringar av avgiften.

- *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*

När kommuner tar ut en avgift av seniorerna får Västtrafik kostnader för administration, funktionalitetsbehov och underhåll i system kopplat till bland annat information om avgiften.

Regionen borde inte påverkas ekonomiskt av avgiften då det rör sig om tillköp som finansieras av kommunerna. Men utifrån att färre seniorer beställer en seniorbiljett när kommunen tar ut

en avgift riskerar seniorerbjudandets positiva effekter att minska även på regional nivå, till exempel möjligheten till minskade kostnader för sjukvård.

- *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*

Kommunen får en intäkt genom avgiften, men eftersom det rör sig om en lägre engångsavgift överstiger kommunens kostnader för att administrera avgiften sannolikt den intäkten. Utifrån att färre beställer en seniorbiljett riskerar avgiften även att motverka seniorerbjudandets positiva effekter. Till exempel kan den förväntade minskningen av behovet av och därmed kommunens kostnader för äldreomsorg påverkas. Den önskade senareläggningen av färdtjänstdebuten kan också påverkas, och fler resor med färdtjänst innebär ökade kostnader för kommunen.

För seniorerna innebär avgiften en mindre ekonomisk påverkan, men den kan ha betydelse för dem som har en begränsad ekonomi.

Slutsats angående administrationsavgift

Efter en genomgång av administrationsavgiften utifrån utvärderingskriterierna är utredningens slutsats att det inte bör vara möjligt att ta ut en administrationsavgift av seniorerna. Avgiften påverkar seniorerbjudandets syften negativt, ökar komplexiteten i erbjudandet, genererar kostnader och skapar ökad administration. Den vanligaste anledningen till att kommuner uttryckt intresse för att ta ut en administrationsavgift är att de inte vill betala för seniorbiljetter som inte används. I den nya kalkylmodellen tydliggörs att kommunerna inte påverkas ekonomiskt av seniorbiljetter som inte används, eftersom modellen utgår från antalet genomförda resor. Det är idag bara en kommun som tar ut administrationsavgift av seniorerna. Utifrån de negativa konsekvenser avgiften innebär och det låga intresset bland kommunerna bedöms det inte vara motiverat att ha kvar möjligheten att ta ut en administrationsavgift.

3 Förslag till utformning av kommunala tillköp

Västtrafik har baserat på utvärderingen av olika alternativ i kapitel 2 tagit fram ett förslag till framtida utformning av kommunala tillköp av seniorbiljetter, som kommuner och delregioner kan lämna synpunkter på som en del av den fortsatta utredningen. Samtliga alternativ som presenterades i kapitel 1 finns dock kvar i utredningen. Beroende på vad som framkommer under dialogerna i vårens delregionala kollektivtrafikeråd och i de skriftliga synpunkter som inkommer till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden kan Västtrafiks slutliga förslag till nytt erbjudande få en annan utformning.

Förslag till utformning av kommunala tillköp (underlag för dialog)

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år.

Zongiltighet: Endast en zon, den zon kommunen tillhör.

Administrationsavgift: Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift av seniorerna.

Tid på dygnet:

- Borås, Göteborg, Mölndal och Partille: lågtrafik (beslutat av kollektivtrafiknämnden 7 december 2022, avgränsningen ingår därmed inte i dialogen).
- Övriga kommuner: valmöjlighet mellan dygnet runt och lågtrafik.

Seniorbiljetterna föreslås fortsätta gälla i samma trafik som idag (se bilaga 2, projektets statusrapport från september 2021). Utöver Västtrafiks linjelagda trafik ingår Öresundståg, Närtrafik, Närbussar och Flexlinjer inom biljettens giltighetsområde.

4 Dialogfrågor

Västtrafik medverkar vid vårens delregionala kollektivtrafikeråd för ytterligare dialog gällande utformningen av nytt seniorerbjudande. Som stöd för dialogen finns nedanstående två frågeställningar. Kommuner och delregioner kan även inkomma med skriftliga inspel till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, till och med 30 juni 2023. Inskickade synpunkter behandlas på motsvarande sätt som vid en remiss.

- Vad tycker ni om utredningens förslag till utformning av kommunala tillköp av seniorbiljetter?
- Är det något av det som valts bort i förslaget som ni skulle vilja ha med i det nya seniorerbjudandet? Motivera.

Referenser

Dukic Willstrand, T., Henriksson, P., Levin, L., Svensson, H. (2018). Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare. K2 RESEARCH 2018:3.

Sweco (2009). VT 65+UTVÄRDERING. Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i Göteborg under lågtrafik för personer över 65 år.

Ordlista

Administrationsavgift

I nuvarande seniorerbjudande betalar kommuner en administrativ engångsavgift per seniorbiljett som beställs. Syftet med avgiften är att täcka Västtrafiks kostnader för att tillhandahålla erbjudandet. För närvarande är avgiften 140 kr exklusive moms (2023). Kommunerna kan i det nuvarande seniorerbjudandet välja att i sin tur ta ut administrationsavgiften av senioren.

Seniorerbjudande

För närvarande de tillköp av fria resor för folkbokförda seniorer som kommunerna i Västra Götalandsregionen samt Kungsbacka kan göra av Västtrafik. Utformningen av seniorerbjudandet håller på att utredas.

Seniorkort

Ett Västtrafikkort med innehavarens namn tryckt på baksidan, laddat med en seniorbiljett.

Seniorbiljett

Den personliga biljett som finns på seniorkortet. Senioren kan välja att själv köpa till andra biljetter som också laddas på seniorkortet, till exempel kontoladdning.

Åldersvillkor

Den ålder senioren måste ha uppnått för att få resa med kommunens seniorbiljett.

Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar
1.0	2023-02-28	Första versionen fastställd

Kalkylmodell och prisbild

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

Dagens möte

- Syftet med dagens möte är att informera om kalkylmodellen och prisbilden för de kommunala tillköpen av seniorbiljetter
- Utformningen av seniorerbjudandet i övrigt kommer att tas upp vid dialogerna på vårens delregionala kollektivtrafikråd

Bakgrund

- Västtrafik har uppdraget att utreda utformningen av seniorerbjudandet, vilket inkluderar principerna för tillköpet där kalkylmodellen ingår
- Syftet är att kalkylmodellen ska vara tydlig, transparent och hållbar över tid
- Förutsättningarna för seniorerbjudandet har förändrats, bland annat genom ett ökat resande och den nya zonindelningen



Framtidens seniorerbjudande

- Den nya kalkylmodellen för seniorerbjudandet bygger på Västtrafiks kostnader och seniorernas resande - istället för på uteblivna intäkter som i dagens modell
- Det innebär en modell där Västtrafik får kompensation för kostnaden per resa
- Motsvarar den andel som täcks av biljettintäkter från resenärer



Beslut i kollektivtrafiknämnden

Den 7 december 2022 beslutade kollektivtrafiknämnden att

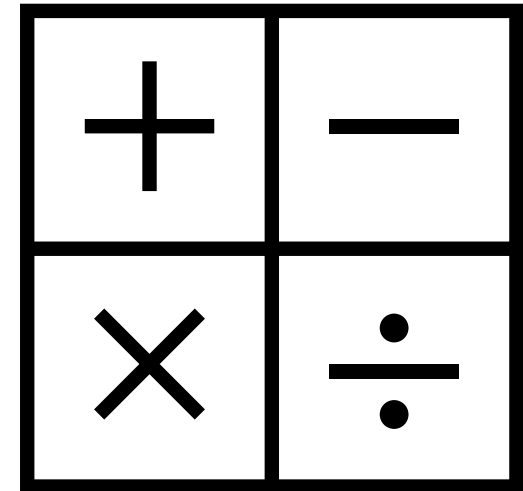
- den nya kalkylmodellen för seniorerbjudandet ska baseras på resandet med respektive kommuns seniorbiljett samt nettokostnaden per resa* med beaktande av Västtrafiks totala självfinansieringsgrad
- seniorerbjudandet för pendlingsnaven Borås, Göteborg, Mölndal och Partille endast erbjuds för resor i lågtrafik



*Kostnad/resa * 0,454 = nettokostnad/resa (pris/resa)

Generellt om den nya kalkylmodellen

- Modellen utgår från två parametrar:
 - Antal resor med seniorbiljett
 - Pris per resa
- Antalet resor och pris per resa ger kommunens årliga kostnad för seniorerbjudandet. En lägsta årlig kostnad införs dock, 75 000 kr per kommun och år.
- Modellen beräknar kommande års kostnad med en fördröjning på två år (ex 2022 utgör bas för 2024). Innebär en förutsägbarhet för kommunerna. Kostnaden faktureras i förväg.
- Den årliga kostnaden justeras bl.a. utifrån resandeförändring och kostnadsutveckling. Den regleras inte efter utfall, med undantag för när en kommun inför seniorerbjudandet eller byter åldersvillkor/giltighet.



Pris per resa och årlig kostnad

- Pris per resa:
Västtrafiks totala kostnader (med beaktande av Västtrafiks totala självfinansieringsgrad) dividerat med samtliga resor inom Västtrafiks trafikområde (oavsett biljett).
- Priset per resa är inte konstant år efter år utan baseras på kostnader och resor för det år som är bas (ex 2022 utgör bas för pris per resa 2024).
- Priset per resa rabatteras vid giltighet i lågtrafik utifrån andel tidtabellskilometer i respektive tidsspann.
- Kommunens årliga kostnad för seniorerbjudandet: Antalet resor med seniorbiljett multiplicerat med pris per resa. Lägsta årlig kostnad 75 000 kr.

Tid på dygnet	Pris per resa i en zon (med 2022 som bas)
Lågtrafik	10,79 kr
Hela dygnet	12,81 kr

Beräkningsexempel årlig kostnad

Exempel 1

- Med kommun X:s seniorbiljett, giltig i lågtrafik, gjordes år 2022 totalt 100 000 resor. Priset per resa med 2022 som bas är 10,79 kr vid giltighet i lågtrafik.
- För sitt seniorerbjudande 2024 betalar kommun X alltså $100\,000 \times 10,79 \text{ kr} = 1\,079\,000 \text{ kr}$.

Exempel 2

- Med kommun Y:s seniorbiljett, giltig dygnet runt, gjordes år 2022 totalt 5 000 resor. Priset per resa med 2022 som bas är 12,81 kr vid giltighet dygnet runt.
- För seniorerbjudandet 2024 blir kostnaden för resandet med kommun Y:s seniorbiljett $5\,000 \times 12,81 \text{ kr} = 64\,050 \text{ kr}$.
- Resandet kommer inte upp i den lägsta årliga kostnaden för seniorerbjudandet, som är 75 000 kr. Det innebär att kommun Y:s kostnad för seniorerbjudandet 2024 justeras upp till den lägsta årliga kostnaden och blir totalt 75 000 kr.



Ekonomisk påverkan

Kostnadsförändring per kommun med ny kalkylmodell

Antal kommuner som får kraftigt höjda kostnader (+50% eller mer)	2 st
Antal kommuner som får höjda kostnader (+10-50%)	11 st
Antal kommuner med ungefär samma kostnad som idag (inom +/- 10%)	6 st
Antal kommuner som får sänkta kostnader (-10-50%)	20 st
Antal kommuner som får kraftigt sänkta kostnader (-50% eller mer)	4 st

- 48 av 50 kommuner (inkl. Kungsbacka) har ett seniorerbjudande.
- Dals Ed och Orust saknar seniorerbjudande och är inte med i jämförelsen.
- Essunga, Grästorp, Herrljunga, Lilla Edet och Öckerö har inte haft seniorerbjudande under hela 2022 och är därför inte med i jämförelsen.
- Om alla kommuner väljer att fortsätta med nuvarande erbjudande ökar Västtrafiks intäkter med ca 43 mnkr (ovan nämnda kommuner exkluderade).

Kostnadsjämförelse

Kommun	Kostnad dagens kalkyl (tkr)	Pris ny kalkyl (tkr)	Förändring (tkr)	Förändring %
Ale	1 561	1 953	392	25%
Alingsås	2 037	1 941	-96	-5%
Bengtsfors	233	225	-8	-4%
Bollebygd	215	174	-41	-19%
Borås	12 292	13 955	1 662	14%
<i>Dals-Ed</i>				
<i>Essunga</i>				
Falköping	1 510	1 777	268	18%
Färgelanda	63	75	12	19%
<i>Grästorp</i>				
Gullspång	53	75	22	41%
Göteborg	148 556	186 123	37 567	25%
Götene	128	97	-31	-24%
<i>Herrljunga</i>				
Hjo	109	106	-3	-3%
Härryda	1 514	2 475	960	63%
Karlsborg	162	105	-57	-35%
Kungsbacka	4 276	3 024	-1 251	-29%
Kungälv	3 246	2 808	-437	-13%
Lerum	2 178	1 707	-471	-22%
Lidköping	1 976	2 609	633	32%
<i>Lilla Edet</i>				
Lysekil	709	347	-362	-51%
Mariestad	607	648	42	7%
Mark	1 357	866	-490	-36%

Kommun	Kostnad dagens kalkyl (tkr)	Pris ny kalkyl (tkr)	Förändring (tkr)	Förändring %
Mellerud	251	169	-82	-33%
Munkedal	390	222	-168	-43%
Mölnadal*	6 330	8 117	1 788	28%
<i>Orust</i>				
Partille	4 080	6 891	2 811	69%
Skara	330	278	-52	-16%
Skövde	2 508	2 459	-49	-2%
Sotenäs	187	109	-78	-42%
Stenungsund	1 548	1 314	-233	-15%
Strömstad	380	194	-187	-49%
Svenljunga	222	182	-41	-18%
Tanum	209	79	-130	-62%
Tibro	183	136	-47	-26%
Tidaholm	144	75	-69	-48%
Tjörn	976	1 019	43	4%
Tranemo	310	269	-40	-13%
Trollhättan	5 519	6 958	1 438	26%
Töreboda	89	75	-14	-16%
Uddevalla	2 133	2 698	564	26%
Ulricehamn	427	291	-136	-32%
Vara	154	79	-74	-48%
Vårgårda	219	101	-118	-54%
Vänersborg	798	1 082	284	36%
Åmål	435	162	-272	-63%
<i>Öckerö</i>				

- Monetär och procentuell förändring vid samma val av åldersvillkor och giltighet som idag
- Kostnaden med ny kalkylmodell är helårskostnad om den skulle införas 1 januari 2024
- Kommuner som saknar jämförelse (kursiva) har inte ett seniorerbjudande eller har inte haft det under hela 2022

*Mölnalds jämförelse har gjorts med 2019, då kommunen liksom idag hade giltighet 65+ lagtrafik.

Prisindikation vid olika åldersvillkor

Kommun	Prisindikation 65 år (tkr)	Prisindikation 70 år (tkr)	Prisindikation 75 år (tkr)
Ale	1 953	1 487	987
Alingsås	1 941	1 459	967
Bengtstors	225	174	112
Bollebygd	174	127	82
Borås (LT)	13 955	10 499	7 080
<i>Dals-Ed</i>	<i>176</i>	<i>138</i>	<i>93</i>
<i>Essunga</i>	<i>75</i>	<i>75</i>	<i>75</i>
Falköping	1 777	1 324	896
Färgelanda	112	81	75
<i>Grästorp</i>	<i>198</i>	<i>148</i>	<i>94</i>
Gullspång	75	75	75
Göteborg (LT)	186 123	133 915	86 206
Götene	205	150	97
<i>Herrljunga</i>	<i>312</i>	<i>230</i>	<i>149</i>
Hjo	219	164	106
Härryda	2 475	1 836	1 207
Karlsborg	206	159	105
Kungsbacka	3 024	2 312	1 567
Kungälv	2 808	2 135	1 461
Lerum	1 707	1 303	899
Lidköping	2 609	1 983	1 335
<i>Lilla Edet</i>	<i>382</i>	<i>275</i>	<i>176</i>
Lysekil	705	526	347
Mariestad	1 239	952	648
Mark	866	639	421

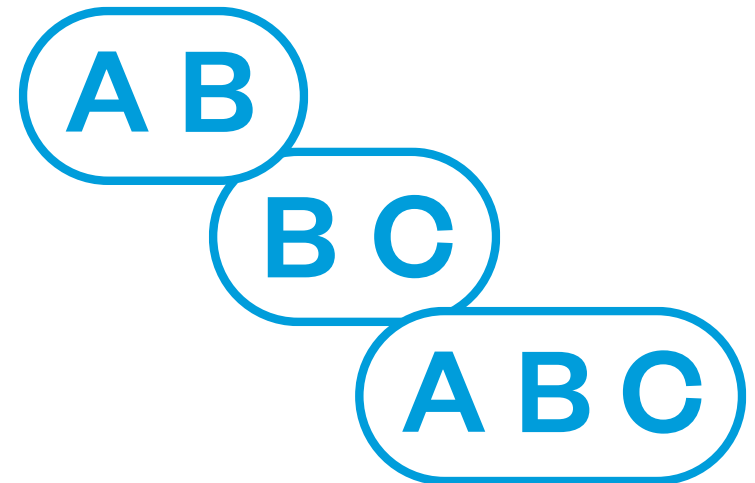
Kommun	Prisindikation 65 år (tkr)	Prisindikation 70 år (tkr)	Prisindikation 75 år (tkr)
Mellerud	169	126	84
Munkedal	222	166	112
Mölndal (LT)	8 117	5 966	3 919
<i>Orust</i>	<i>623</i>	<i>464</i>	<i>302</i>
Partille (LT)	6 891	5 087	3 375
Skara	559	423	278
Skövde	4 978	3 701	2 459
Sotenäs	239	174	109
Stenungsund	1 314	997	674
Strömstad	194	145	93
Svenljunga	182	135	84
Tanum	168	124	79
Tibro	263	201	136
Tidaholm	142	107	75
Tjörn	1 019	756	468
Tranemo	269	201	128
Trollhättan	6 958	5 183	3 458
Töreboda	130	95	75
Uddevalla	5 368	3 968	2 698
Ulricehamn	584	436	291
Vara	165	120	79
Vårgårda	101	75	75
Vänersborg	2 120	1 602	1 082
Åmål	162	123	84
<i>Öckerö</i>	<i>858</i>	<i>646</i>	<i>421</i>

- Prisindikationer för en zon, med giltighet i lågtrafik (LT) för Borås, Göteborg, Mölndal och Partille, övriga kommuner giltighet dygnet runt.
- Prisindikationerna för andra åldersvillkor än det kommunen har idag är osäkra.
- Kursiva kommuner har inte ett seniorerbjudande eller har inte haft det under hela 2022, i dessa fall är indikationerna osäkra för samtliga åldersvillkor.

Pris per resa vid giltighet i flera zoner

- För avtal som ger seniorerna möjlighet att resa kostnadsfritt utanför den egna zonen ökar priset per resa för samtliga resor
- Priset per resa ökar med 50 % vid tillägg av ytterligare en zon med samma tidsgiltighet, och med 100 % vid tillägg av två zoner:
 - *Exempel 1:* En kommun med giltighet dygnet runt betalar 12,81 kr per resa för en zon. Vid tillägg av en zon, med giltighet dygnet runt i tillkommande zon, blir priset per resa $12,81 \text{ kr} + (12,81 \text{ kr} \times 50 \%) = 19,22 \text{ kr}$. En ökning med 50 %.
 - *Exempel 2:* En kommun med giltighet i lågtrafik betalar 10,79 kr per resa för en zon. Vid tillägg av två zoner, med giltighet i lågtrafik i tillkommande zoner, blir priset per resa $10,79 \text{ kr} + (10,79 \text{ kr} \times 50 \%) + (10,79 \text{ kr} \times 50 \%) = 21,58 \text{ kr}$. En ökning med 100 %.

Tid på dygnet	Pris per resa i en zon (med 2022 som bas)
Lågtrafik	10,79 kr
Hela dygnet	12,81 kr



Vägen framåt

Februari/mars 2023

- Utskick till kommuner och delregionala kollektivtrafikråd (DKR) vecka 9:
 - Dialogunderlag inför DKR med analys av de alternativ som finns kvar i utredningen, samt förslag till utformning av nytt seniorerbjudande
 - Bilagor till dialogunderlaget, bl.a. information om kalkylmodellen och prisindikationer

April – juni 2023

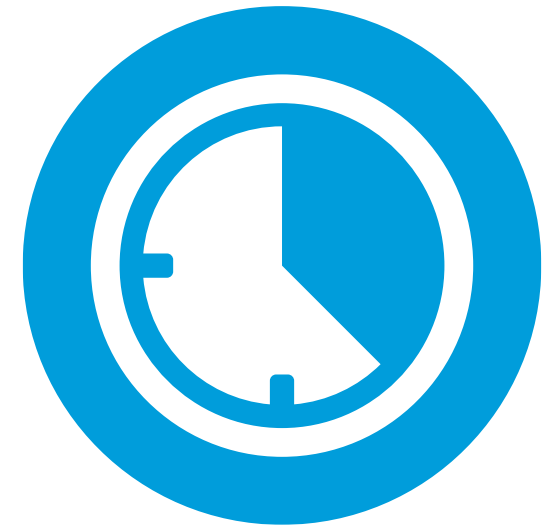
- Dialog i DKR om seniorerbjudandets utformning
- 30 juni: sista datum skriftliga synpunkter från kommuner till IKN

Höst 2023

- Västtrafik styrelsemöte (beslutsärende utformning seniorerbjudande)
- IKN (beslutsärende utformning seniorerbjudande)

Tidigast under 2024

- Nytt seniorerbjudande kan införas



Noteringar från frågor och svar under mötet

Fråga: Kunden, är det kommunen eller resenären?

Svar: Frågan kom under presentationen av modellen, där det nämndes att Västtrafik får kompensation för kostnaden per resa motsvarande den andel som täcks av biljettintäkter från resenärer (kundens bidrag). Vid framtagandet av pris per resa ingår samtliga biljettintäkter i beräkningen. Kunden är den som står för biljettintäkten och kan exempelvis vara en kommun, en resenär eller ett företag.

Frågor om kostnader generellt

Fråga: Är resenärernas andel av kostnaderna en teoretisk eller faktisk andel?

Svar: Det är en faktisk andel. Tidigare har andelen legat ganska stabilt på ca 50 %, men har under pandemin minskat till ca 45 %. Andelen räknas på ett genomsnitt på 5 år utifrån budget och prognoser.

Fråga: Hur ser det ut för Västtrafik på totalen?

Svar: Om alla kommuner väljer att fortsätta med samma erbjudande som idag blir det ca + 43 mnkr för Västtrafik (211 mnkr i dagens modell, ca 254 mnkr i nya modellen i 2022 års prisnivå). Att öka Västtrafiks intäkter har inte varit ett syfte i arbetet med den nya kalkylmodellen.

Fråga: Finns det möjlighet för en kommun att låta seniorkunder hämta sitt seniorkort på kommunen i stället för att få kortet mottaget per post?

Svar: Om syftet med detta vore att spara kostnader skulle det få motsatt effekt. Västtrafiks kostnader skulle kvarstå och utöver det skulle det skapa en administration för kommunen, därmed skulle det totalt sett generera ökade kostnader.

Notering: Att låta seniorer hämta sitt seniorkort hos kommunen används idag endast i de undantagsfall då det inte finns möjlighet att skicka kortet till seniorens folkbokföringsadress, tex om senioren är folkbokförd i kommunen men hemlös och därmed saknar en gatuadress.

Frågor om priset per resa

Fråga: Vad avser pris per resa som visas i presentationen?

Svar: Det är faktiskt pris per resa för 2022, men priset används för faktureringen 2024 så att kommunerna kan budgetera för sina kostnader i god tid.

Fråga: Är priset per resa samma för alla kommuner?

Svar: För alla kommuner som har dygnet runt är priset per resa detsamma (12,81 kr). För de kommuner som idag har lågtrafik är priset per resa detsamma för dem (10,79 kr).

Frågor om lägsta kostnad

Fråga: Tillkommer kostnader för korten som skickas ut?

Svar: Nej. De kommuner där kostnaden för resandet understiger 75 000 kr kommer dock att betala den lägsta årliga kostnaden 75 000 kr (totalkostnad för erbjudandet, inklusive kostnaden för resandet). De kommuner där kostnaden för resandet är 75 000 kr eller mer betalar inget extra.

Fråga: Är ingen administrationsavgift inräknad eller hur motiverar man den lägsta kostnaden på 75 000 kr?

Svar: Vi behöver en viss volym för att få täckning för de kostnader vi har för att tillhandahålla kommunens erbjudande, därför finns en lägsta årlig kostnad på 75 000 kr.

Fråga: Men då är det utslaget på alla eller har varje kommun en lägsta kostnad på 75 000 kr, även de med få kort?

Svar: Alla kommuner har en lägsta kostnad på 75 000 kr, men de flesta kommuner kommer över den kostnaden.

Frågor om reglering utifrån utfall, vid tex ändrat erbjudande

Fråga: Om man inte haft seniorerbjudande tidigare, hur görs uträkningen för år 1 då?

Svar: Vi uppskattar antalet resor baserat på liknande kommuner och fakturerar utifrån det. Sedan regleras kostnaden utifrån verkligt utfall till dess att det finns ett resandeunderlag för kommunens seniorer att utgå ifrån.

Fråga: Vid införande eller ändring av erbjudande där man har en osäker prognos, kommer det då att regleras vad kommunen betalar?

Svar: Ja, reglering utifrån utfall sker till dess att det finns ett resandeunderlag för kommunens seniorer att utgå ifrån.

Frågor om prisskillnader mellan befintlig och ny kalkylmodell

Fråga: Vad är orsaken till prisskillnaden för de kommuner som har stora skillnader i pris i nya kalkylmodellen jämfört med den nuvarande?

Svar: Kalkylmodellerna beräknar kostnaderna på helt olika sätt, den ena handlar om intäktsbortfall (nuvarande modellen) och den andra om kostnad per resa (nya modellen). För de kommuner som haft erbjudandet länge har inte förändringar i resandet fångats i nuvarande modell.

Fråga: Ska man tolka det så att de kommuner som fått en ökad kostnad med nya kalkylen, över tid har haft ett ökat resande som inte fångats av den gamla kalkylen och därav har fått en kostnadsökning?

Svar: Det är två skilda kalkylmodeller som beräknar kostnaderna på helt olika sätt, men förändringar i resandet är en parameter när det gäller skillnad i kostnader. Nya modellen är resandet oavsett hur många kort och seniorer det finns i kommunen.

Frågor om resandestatistik

Fråga: Har vi bra statistik på seniorernas resande bakåt i tiden?

Svar: Ja, vi har bra statistik över faktiska stämplingar. I Borås, Göteborg, Mölndal och Partille är dock stämplingsbenägenheten lägre och där används uppräkningsmetoder för att komma närmare sanningen för det faktiska resandet.

Fråga: Har ni en sammanfattande bild över resandet i respektive kommun? Vill kunna få en uppfattning om Orust tänkbara kostnader?

Svar: Nej, resandet för respektive kommun finns inte med här i presentationen, men vi kan bistå med det där det önskas. Just för Orust finns inget seniorresande eftersom kommunen inte har seniorerbjudande idag, där görs i så fall en uppskattning av resandet utifrån hur det ser ut i liknande kommuner.

Fråga: I resandestatistiken, kan man se om det finns personer som reser dagligen (för att se om det är arbetspendlande)?

Svar: Nej, Västtrafik har inte möjlighet att tillhandahålla statistik för resor med enskilda seniorbiljetter.

Frågor om införandet av ny kalkylmodell

Fråga: Kommer alla kommuner att tvingas göra förändringen samtidigt eller kan man välja tidpunkt?

Svar: Avtalen har 6 månaders uppsägningstid, uppsägning av avtal kan ske först efter att dialogerna hållits i DKR och beslut om erbjudandet fattats i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN). De kommuner som vill ha kvar samma erbjudande men får en lägre kostnad kommer troligtvis att bli först ut.

Fråga: När är den nya modellen tänkt att sjösättas?

Svar: Nuvarande avtal kan sägas upp först när beslutet är fattat i IKN, vilket väntas kunna ske under hösten 2023. Förutsatt att beslut om nytt erbjudande fattas under hösten väntas de kommuner som vill gå över till den nya modellen omgående, och inte gör några förändringar i erbjudandet, preliminärt kunna gå över till den nya kalkylmodellen 1 januari 2024.

Fråga: Är det Västtrafik som ansvarar för kommunikationen mot kund?

Svar: Ja, Västtrafik ansvarar för kommunikationen om erbjudandet, men om kommunen väljer att avsluta seniorbiljetter (genom att tex höja sitt åldersvillkor) så är det kommunen som informerar berörda seniorer om beslutet.

Frågor om åldersvillkor

Fråga: Kommer det att finnas tre åldersalternativ (65/70/75 år)?

Svar: Detta är en av de delar som det kommer att vara dialog om i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR), men prisindikationer för samtliga åldersalternativ finns med här för att DKR och kommuner lättare ska kunna ta ställning till utformningen av erbjudandet.

Fråga: Vad har man utgått ifrån i prisindikationen för de olika åldersvillkoren i tabellen?

Svar: Vi har utgått ifrån antalet resor för en senior i snitt. Vi är dock medvetna om att det kan skilja mellan hur seniorer i olika åldrar reser, det är därför priserna är indikationer. Om en kommun förändrar åldersvillkoret i sitt erbjudande sker reglering av kostnaden till dess att det finns ett resandeunderlag att utgå ifrån.

Fråga: Om en delregion enas om ett gemensamt åldersvillkor (tex 70 år), kan man då låta de som fått en seniorbiljett vid 65 år i nuvarande erbjudande men ännu inte fyllt 70 år behålla sin seniorbiljett vid införandet av nya erbjudandet?

Svar: Det bedöms inte vara genomförbart att ha olika åldersvillkor för enskilda individer i samma kommun.

Notering: Det är också tveksamt om det är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen.

Frågor om zongiltighet

Fråga: Är priset i kalkylen avsett inom en zon?

Svar: Alla priser som presenteras i tabellerna här avser en zon.

Fråga: Hur ser prissättningen ut för 2 och 3 zoner?

Svar: Prissättningen är baserad på de publika periodbiljetterna, och är +50 % per tillkommande zon, dvs för en trezonsbiljett skulle det bli +100 % jämfört med en enzonsbiljett (egentligen är prisskillnaden mellan en publik periodbiljett för en zon och tre zoner 130 %, men för seniorbiljetten är den satt till 100 %)

Fråga: Menar ni att beslutet huruvida man ska kunna resa inom 1, 2 eller 3 zoner tas av VGR? Eller av respektive kommun?

Svar: Huruvida möjligheten ska finnas i erbjudandet ska vi ska ha dialog om under våren i DKR, om IKN efter dialogen fattar beslut om att det ska finnas möjlighet att välja fler än en zon är det sedan respektive kommun som själv väljer vad den vill erbjuda sina seniorer.

Fråga: Hur många kommuner behöver tycka att det är intressant med giltighet i mer än en zon för att det ska kunna bli ett sådant erbjudande?

Svar: Det är inte möjligt att säga ett specifikt antal kommuner.

Fråga: Hur blir det med zongiltigheten för kommuner som har hållplatser med dubbel zontillhörighet inom kommunen? Kan en kommun välja att köpa antingen ett kort giltigt i zon A eller ett kort giltigt i zon B till sina seniorer?

Svar: Utgångspunkten i nuvarande utredning är att giltigheten för biljetten är den zon kommunen tillhör. Men vi har förståelse för att det även kan finnas behov av att titta närmare på förutsättningarna för val mellan olika zongiltigheter framöver.

Fråga: En förståelsefråga; om man väljer att utöka seniorkorten till två zoner sker en kostnadsökning med 50 %, och sedan ökar antalet resor – då kan priset bli annorlunda pga att antalet resor ökar?

Svar: Ja, kostnaden för erbjudandet påverkas dels av ett ökat (eller minskat) antal resor, dels av kostnadsökningar som påverkar priset per resa.

Fråga: Om man kommer att kunna ha giltighet i fler än en zon, hur blir det då om en kommun har dygnet runt och den tillkommande zonen har tvingande lågtrafik?

Svar: Om man vill lägga till zon A kommer det erbjudandet att bli lågtrafik (undantaget Öckerö kommuns seniorerbjudande som gäller dygnet runt idag).

Fråga: Om man i nuvarande erbjudande har dygnet runt och den tillkommande andra zonen har lågtrafik, vad blir priset per resa då?

Svar: Då blir det priset per resa för lågtrafik som gäller i båda zonerna, eftersom seniorbiljetten kommer att vara giltig i lågtrafik i bägge zonerna.

Fråga: Tvingas man därmed att välja lågtrafik även i den egna ursprungliga zonen?

Svar. Ja. Det skulle vara väldigt komplicerat att ha olika tidsgiltighet i olika zoner och bedömningen är att det inte är genomförbart.

Fråga: Om kommunen gör tillköp i zon B där det är giltighet hela dygnet så blir det påtvingat lågtrafik även i zon B om kommunen köper till zon A?

Svar: Ja, om man i det nya erbjudandet kommer att kunna välja fler än en zon och då väljer en biljett giltig i zon A+B, så blir det lågtrafikgiltighet på den biljetten.

Frågor om seniorrabatt

Fråga: Är det fortfarande aktuellt med rabatt för seniorer i det publika biljettsortimentet? Det fanns med som ett alternativ tidigare

Svar: En seniorrabatt finns kvar i utredningen men huruvida en sådan ska införas är en fråga för infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, då kostnaden för rabatten skulle belasta regionen. Seniorrabatten skulle, om den införs, vara ett komplement till kommunala tillköp.

Fråga: Kommer kommunerna veta om en seniorrabatt kommer att införas, innan man ska fatta beslut om sitt erbjudande?

Svar: Vi tar med oss att beslut om en eventuell seniorrabatt bör fattas samtidigt som beslut fattas om utformningen av de kommunala tillköpen.

Frågor om dialog i DKR och möjlighet att lämna synpunkter

Fråga: Får DKR samma information som vi får idag?

Svar: Dialogen i DKR handlar om erbjudandets utformning (åldersvillkor, antal zoner, tid på dygnet, administrationsavgift). Kalkylmodell och priser ligger hos regionen, som ansvar för Västtrafiks ekonomi.

Fråga: Men visst kommer kommunerna även ha möjlighet att lämna kommunspecifika skriftliga synpunkter till sista juni? Agendan för DKR är inte satt ännu och görs gemensamt med kommunalförbunden.

Svar: Ja, kommunerna kan lämna enskilda synpunkter, dessa skickas till infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se senast 30 juni 2023.

Frågor om enskilda möten

Fråga: Vad är tanken med de kommunspecifika mötena?

Svar: Eftersom regionen ansvarar för Västtrafiks ekonomi är kalkylmodellen och prisbilden inte en dialogfråga och kommer inte lyftas vid vårens DKR. Om det är någon kommun som har ytterligare frågor om kalkylmodellen som de vill samtala om så finns det möjlighet att boka ett enskilt möte genom att höra av sig till kommun@vasttrafik.se. Skicka i så fall även med era frågeställningar så att vi kan bemanna mötet med rätt personer.

Tack!