

Kallelse/Ärendelista

Förbundsdirektionen kallas till delregionalt kollektivtrafikiråd den 15 juni 2023

Plats och tid: Riverside, Uddevalla, mötet hålls kl. 9:00-11:00

Kontakt: Någon anmälan om deltagande i mötet erfordras ej. Ombud som är förhindrade att närvara ombedes meddela detta till sin ersättare. Kallelsen skickas även till dem.

Kan varken ordinarie ledamot eller ersättare närvara vid mötet, meddela detta till kommunalförbundets kansli, telefon 0522-44 08 20, alternativt e-post: kansli@fyrbodal.se

Övrig information:

Välkommen!

Peter Eriksson
Förbundsordförande

/Anna Lärk Ståhlberg
Förbundsdirektör

Ärendelista

1. Val av protokollsjusterare

Informations- och anmälningsärenden

- | | |
|--|---------------|
| 2. Information från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden | 09.30 – 09.45 |
| 3. Information från Västra Götalandsregionen | 09.45 – 10.30 |
| <ul style="list-style-type: none">• Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2022• Kommande revidering av trafikförsörjningsprogrammet• Samverkansarenan för mobilitet och tillgänglighet i glesa geografier | |
| 4. Information från Västtrafik | 10.30 – 11.00 |
| <ul style="list-style-type: none">• Dialog om utformningen av seniorerbjudandet | |
| 5. Övriga frågor | |
| <ul style="list-style-type: none">• Utbildning i samverkan (30 min) | |
| 6. Nästa möte | 09.00-9.30 |

Förbundsdirectionen

Kommun	Ledamöter	Närv.	Ersättare	Närv.
Bengtsfors	Stig Bertilsson (M)		Per Eriksson (S)	
Dals-Ed	Andreas Nilsson (M)		Per-Erik Norlin (S)	
Färgelanda	Ulla Börjesson (S)		Jörgen Andersson (SD)	
Lysekil	Jan-Olof Johansson (S)		Ulf Hanstål (M)	
Mellerud	Ludwig Mossberg (M)		Ulf Rexefjord (SD)	
Munkedal	Louise Skaarnäs (SD)		Lisa Kettil (S)	
Orust	Catharina Bråkenhielm (S)		Lars Larsson (C)	
Sotenäs	Theresé Mancini (S)		Eva Abrahamsson (M)	
Strömstad	Kent Hansson (S)		Fredrik Eriksson (SD)	
Tanum	Liselotte Fröjd (M)		Oskar Josefsson (S)	
Trollhättan	Peter Eriksson (M)		Ricky Karlsson (KD)	
	Monica Hanson (S)		Sofia Andersson Dharsini (S)	
Uddevalla	Martin Pettersson (SD)		Christer Hassleback (UP)	
	Ingemar Samuelsson (S)		Jarmo Uusitalo (MP)	
Vänersborg	Benny Augustsson (S)		Mats Andersson (C)	
	Henrik Harlitz (M)		Lena Eckerbom Wendel (M)	
Åmål	Michael Karlsson (M)		Ove Kaye (SD)	

Ärende 2 – Information från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Aktuell information från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden presenteras.

Inga handlingar i ärendet.

Förslag till beslut

Att anteckna informationen till protokollet

Ärende 3 – Information från Västra Götalandsregionen

Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2022

Den årliga avstämningen av trafikförsörjningsprogrammet skickades på remiss till DKR i mars 2023. Avstämningen innehåller förutom uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet 2022 ett antal frågeställningar med möjlighet till reflektion om måluppfyllelse 2022 och hur vi genom samverkan kan nå högre måluppfyllelse framåt. Den årliga avstämningen är ett viktigt inspel till infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens arbete med Västtrafiks uppdrag för kommande år då DKR i sina remissvar vanligen lyfter vilka områden inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet som delregionen vill fokusera på. På DKR ges en genomgång av uppföljningen med efterföljande dialog kopplat till frågeställningarna i remissbrevet.

Handlingar i ärendet bifogas kallelsen.

Revidering av Trafikförsörjningsprogrammet

Revideringen av trafikförsörjningsprogrammet har startat och arbetet kommer att pågå under tiden 2023–2025. Ett nytt program är planerat att beslutas till sommaren 2025.

Trafikförsörjningsprogrammet tas fram i nära samverkan med kommunerna via DKR och BHU. På DKR ges information om process och tidplan samt presentation och dialog kring förutsättningar och behov kopplat till kollektivtrafik och hållbart resande i Västra Götaland.

Inga handlingar i ärendet.

Arena mobilitet i glesa geografier

Samverkansarena för ökad mobilitet och tillgänglighet med fokus på glesa geografier samlar kommunalförbund, Trafikverket, Länsstyrelsen, Västtrafik och VGR. I arenan sker samverkan, samtal och utbyte av olika projekt och idéer som syftar till att öka mobilitet och tillgänglighet. Under hösten 2022 identifierades ett gemensamt behov av att kartlägga och analysera gymnasieelevers tillgänglighet till gymnasieskolor i Västra Götaland. Under våren 2023 arbetar arenan tillsammans med konsult vidare med att se på olika möjliga lösningar för att förbättra tillgängligheten för gymnasieungdomar. Kortare presentation av arbetet sker på mötet.

Inga handlingar i ärendet.

Förslag till beslut

Att anteckna informationen till protokollet

Ärende 4 – Information från Västtrafik

Kort information om aktuella frågor från Västtrafik.

Dialog seniorerbjudandet

Kollektivtrafiknämnden (numera IKN) har gett Västtrafik i uppdrag att utreda olika utformningar av seniorerbjudandet. Med anledning av detta startade Västtrafik 2021 projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”, som väntas pågå till 2024. I handlingarna till vårens DKR finns ett dialogunderlag med ett förslag till ny utformning av de kommunala tillköpen av seniorbiljetter. Västtrafik medverkar vid samtliga DKR för dialog gällande förslaget och övriga tillköpsalternativ som finns kvar i utredningen. Kommuner och delregioner har även möjlighet att inkomma med skriftliga inspel till infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se, till och med 30 juni 2023. Den nya kalkylmodellen ingår inte i dialogen, kommuner som vill samtala om den är välkomna att boka ett enskilt möte med Västtrafik genom att höra av sig till kommun@vasttrafik.se.

Handlingar i ärendet bifogas kallelsen.

Förslag till beslut

Att anteckna informationen till protokollet

Ärende 5 – Övrig information

Introduktion DKR

Introduktion till kollektivtrafikens organisation inom Västra Götaland samt till delregionala kollektivtrafikforum, DKR, som samverkansform. Gemensam diskussion kring DKR:s arbete den kommande mandatperioden.

Inga handlingar i ärendet

Förslag till beslut

Att anteckna informationen till protokollet

Ärende 6 – Nästa möte

Nästa möte är den 26 oktober 2023.

Förslag till beslut

Att anteckna informationen till protokollet

Remissbrev

Datum 2023-02-23

Diarienummer IKN 2023-00176

Västra Götalandsregionen**Koncernkontoret**

Handläggare: Sara Eriksson

Telefon: 070-730 25 93

E-post: sara.eriksson@vgregion.se

Till de delregionala kollektivtrafikråden

Remissbrev årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning av arbetet med genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet och redovisa uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikråden, DKR, lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Årets avstämning innehåller uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022, med möjlighet att komma med inspel och synpunkter.

Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

Uppföljningsrapporten innehåller både en del som beskriver måluppfyllelsen och en del som beskriver genomförandet av programmet. I genomförandet ingår de strategier och fyra fokusområden som är en del av trafikförsörjningsprogrammet.

Vi önskar svar på följande frågor:

- Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022?
- Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?
- Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Är det något av områdena som ni särskilt ser att vi tillsammans kan arbeta med utifrån våra respektive roller? Exemplifiera gärna.
- Övriga synpunkter/kommentarer?

Dialog under våren 2023

Under vårens delregionala kollektivtrafikråd presenteras uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet och i samband med det förs en dialog om kollektivtrafikens utveckling i förhållande till målen.

Västra Götalandsregionen önskar kollektivtrafikrådets svar senast den 30 september 2023. Svaret skickas till infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se.

Information

Revidering av trafikförsörjningsprogrammet påbörjad

Processen med att revidera trafikförsörjningsprogrammet har påbörjats och information om detta kommer ges på de delregionala kollektivtrafikråden. DKR har då möjlighet att komma med inspel till revideringsprocessen, utöver de inspel som görs vid årlig avstämning.

Med vänliga hälsningar

Sofia Hellberg

Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

Västra Götalandsregionen



Uppföljning 2022

Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2023:8

Koncernkontoret

2023-03-23

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	3
Sammanfattning.....	5
Måluppfyllelse 2022	6
Hållbara resor	7
God geografisk tillgänglighet	10
Enkel, trygg och inkluderande	12
Låg miljöpåverkan.....	16
Indikatorer kopplade till målen	18
Genomförande – hur målen ska nås	30
Lägesrapport beslutade strategier	31
Lägesrapport fokusområden	35
Källförteckning	41

INLEDNING

Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionen antog i maj 2021 ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska gälla till 2025. Programmet innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling samt en beskrivning av hur målen ska nås.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet sker genom tidigare beslutade strategier och arbete kring fyra fokusområden. Samverkan mellan olika aktörer är en förutsättning för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål. Trafikförsörjningsprogrammet är en viktig del i genomförandet av regionala utvecklingsstrategin och mer specifik i den långsiktiga prioriteringen knyta samman Västra Götaland.

Uppföljningens upplägg

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen. Utöver måluppfyllelsen redovisas också hur genomförandet har skett i strategier och fokusområden.

Översikt mål och genomförande

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland – med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Mål, strategier och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet visas i figuren på nästa sida.

Covid-19-pandemin

Efterdyningarna av covid-19-pandemin fortsätter påverka måluppfyllelsen i viss mån. Under pandemin var fokus på att fortsätta bedriva kollektivtrafik i den omfattning som behövdes för att minska risken för trängsel. Förstärkningstrafik kördes där det var möjligt. Västtrafik delade ut munskydd, stängde framdörrarna, och informerade om trängsel och alternativa resvägar. Allt i syfte att stödja samhällets arbete med att minska smittspridningen. Efter att restriktionerna lyftes i mars 2022 har resandet med kollektivtrafiken börjat återhämta sig.

ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND



Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. västtågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

SAMMANFATTNING

Måluppfyllelse 2022

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Målen är att komma tillbaka till samma nivå som år 2019. För kollektivtrafikens marknadsandel innebär detta minst 33 procent och för andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång innebär det minst 40 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen har ökat under 2022 och blev 30 procent. Andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång har också ökat och ligger på 38 procent. Återhämtningen efter covid-19-pandemin har gått över förväntan när det gäller de flesta indikatorerna.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten visar att målet med 79 procent av invånarna som har högst 60 minuters restid med kollektivtrafik och minst 10 resmöjligheter per vardag till närmsta pendlingsnav är uppfyllt. Antalet resor visar på en uppgång under 2022 med 67 miljoner resor och uppgår nu till 301 miljoner, men det är en bit kvar till målet som ligger på 350 miljoner.

Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ligger stabilt kring 60 procent. Däremot har andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ökat sedan 2021 med 5 procentenheter och ligger nu på 63 procent. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022 och 609 hållplatser uppfyller nu grön standard.

Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 63 procent sedan 2006 vilket visserligen är långt ifrån målet på 85 procent, men är en stor förbättring jämfört med 2021.

Genomförande – strategier och fokusområden

Genomförandet sker genom programmets beslutade strategier och fokusområden. I pandemins kölvatten fortsätter satsningar på nya kollektiva lösningar och Västtrafiks kraftsamling mobilitet systematiserar dessa. Elektrifiering av fordonsflottan fortsätter, viktiga steg för en mer jämlik kollektivtrafik har tagits liksom satsningar i de olika naven utifrån respektive kollektivtrafikplan.

MÅLUPPFYLLELSE 2022

	Mål	Samlad måluppfyllelse 2022	Måltal 2025	2018	2021	Utveckling mot mål senaste året	2022
	Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	21%	↑	30%
			Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	30%	↑	38%
	Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet		Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnät och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 79 procent (måltalet är justerat p.g.a. ändrad metod).	78,9%	79,2%	→	79,1%
			Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	234	↑	301
	Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	60%	→	60%
			Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	58%	↑	63%
			Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.	385	597	↑	609
	Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan		Utsläppen av CO ₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	64% (2019)	49%	↑	63%

 Målet är uppnått
  Målet är delvis uppnått
  Målet är inte uppnått

Hållbara resor

Övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Ökar andelen hållbara resor bidrar det till en hållbar samhällsutveckling, minskad miljö- och klimatbelastning samt att ytor i gaturummet frigörs.

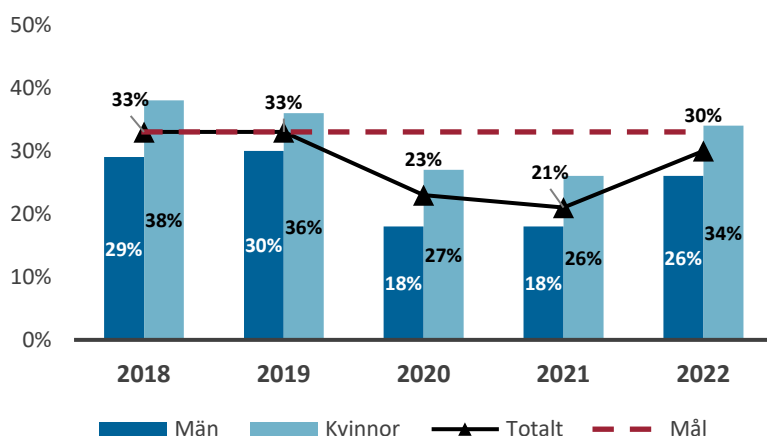
Målet mäts genom att kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motorfordon ska återtas samt att andelen resor totalt sett med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Den motoriserade marknadsandelen har ökat kraftigt under 2022 och ligger nu på 30 procent. Det är en förbättring med 9 procentenheter jämfört med 2021 och 3 procentenheter lägre än 2019. Den motoriserade marknadsandelen beräknas genom att dividera antal resor med kollektivtrafik i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte.

Förbättringen beror på minskningen av covid-19-pandemin och att restriktionerna har tagits bort. Generellt påverkas marknadsandelen av en kombination av styrmedel som ökar kollektivtrafikens attraktivitet och samtidigt gör biltrafiken mindre konkurrenskraftig.

Kvinnor har en betydligt högre marknadsandel än män, 34 jämfört med 26 procent.



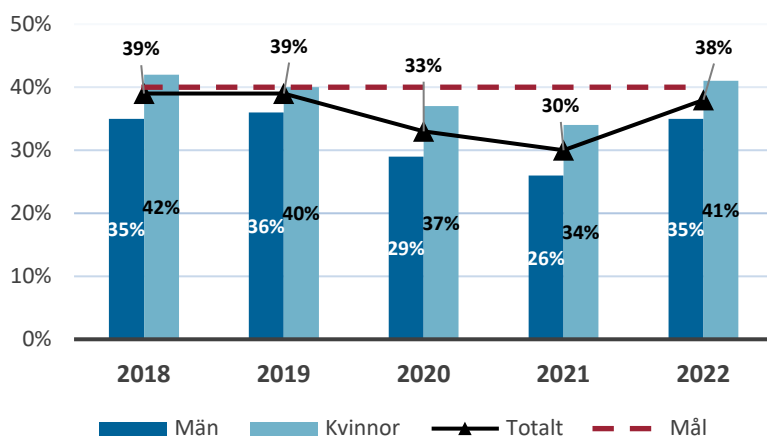
Figur 1. Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andel kollektivtrafik, gång och cykel

Figur 2 visar att andelen kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans har ökat med åtta procentenheter under 2022 till 38 procent, en procentenhet lägre än 2019. Det beror främst på att andelen kollektivtrafik har ökat under året, snarare än gång och cykel.

Bland kvinnor är andelen högre än män och 2022 var den 41 procent för kvinnor och 35 procent för män. Andelarna är numera lika stora som 2019. Skillnaderna mellan kvinnor och män beror på ett antal faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar (65 procent av alla bilar ägs av män) och troligen har tillgång till bil i högre utsträckning än kvinnor. Män uppger också i högre utsträckning att de har behov av bil i arbetet samt att de föredrar bil framför kollektivtrafik.

En annan faktor kan vara att kvinnor i olika undersökningar värderar åtgärder för att motverka klimatförändringar högre. I Kollektivtrafikbarometern svarar 82 procent av kvinnorna och 68 procent av männen på nationell nivå att de instämmer i att det är viktigt att man bidrar till en bättre miljö när man reser med kollektivtrafik. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil. Naturvårdsverkets attitydundersökning om klimatet visar också att kvinnor i högre utsträckning än män är positiva till att försöka göra något åt klimatförändringarna.

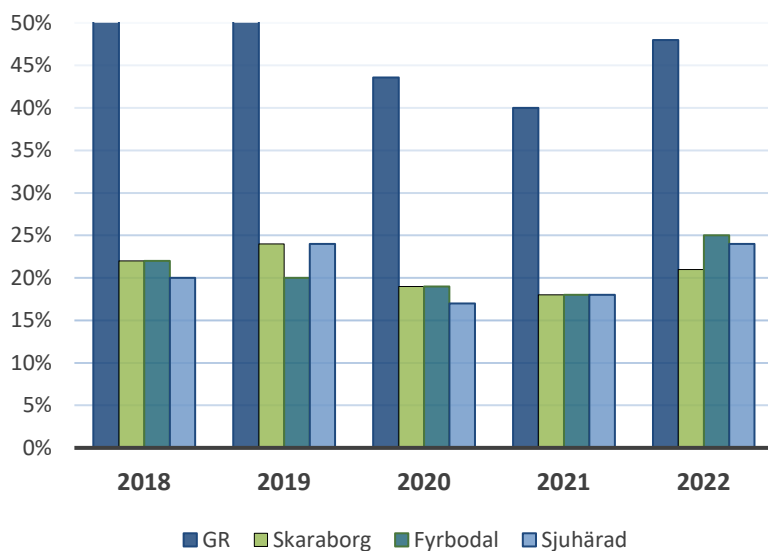


Figur 2. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång skiljer sig markant åt mellan Göteborgsregionen och övriga delregioner. Göteborgsregionen har en andel på 48 procent medan Fyrbodal ligger på 25 procent, Sjuhärad på 24 procent och Skaraborg på 21 procent.

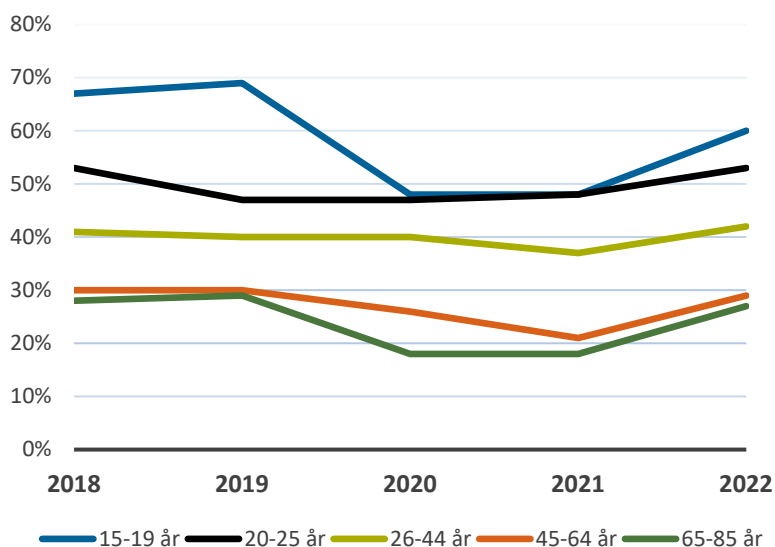
I Göteborgsregionen har andelen ökat med 8 procentenheter från 2021 och har därmed nästan nått 2019 års nivå på 51 procent. I Fyrbodal har andelen ökat med 7 procentenheter och i

Sjuhärad med 6 procentenheter samt i Skaraborg med 3 procentenheter. I Skaraborg är det andelen cykelresor som har minskat medan kollektivtrafikandelen har ökat. Skolresor utgör generellt en högre andel av samtliga kollektivtrafikresor i Skaraborg, Fyrbodal och Sjuhärad jämfört med Göteborgsregionen.



Figur 3. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per delregion. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel fördelat på åldrar finns i figur 4 och det är tydligt att andelen i samtliga åldersgrupper ökar. I vissa fall är man redan tillbaka på 2019 års nivåer och generellt sjunker andelen med ökad ålder.



Figur 4. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

God geografisk tillgänglighet

Definitionen av god geografisk tillgänglighet innebär att invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk. Västtrafik har under 2022 beslutat om riktlinjer som ska tydliggöra vilket utbud som kan förväntas i olika geografier. Det kan till exempel handla om grundutbud och avstånd till hållplats. I närtrafiken infördes bland annat fler tidsintervall i grundutbudet samt att det finns närtrafik hållplatser även i så kallade starka kollektivtrafikstråk. I stadsmiljöer skapar kollektivtrafik, cykel och gång tillsammans förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer.

Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

Andelen invånare som har högst 60 minuters restid till närmsta regionalt pendlingsnav från sin bostad med minst 10 resmöjligheter per vardag är 79,1 procent. Det är en minskning med 0,1 procentenheter från 2021 men är så liten så den kan betraktas som oförändrad. Målet är justerat till 79 procent efter en förbättring av mätmetoden.

Utfallet påverkas antingen genom att antalet invånare inom 60 minuter till pendlingsnaven förändras eller genom att utbudet och restider med kollektivtrafiken förändras. En stor andel av invånarna som har längre tid än 60 minuter till ett pendlingsnav finns i tidsspannet 61-75 minuter. Kommunerna har möjlighet att påverka genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder.

	2018	2019	2020	2021	2022
Andel invånare	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%

Figur 5. Andel invånare m högst 60 min restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (kl 7-19). Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdata-basen/SCB.



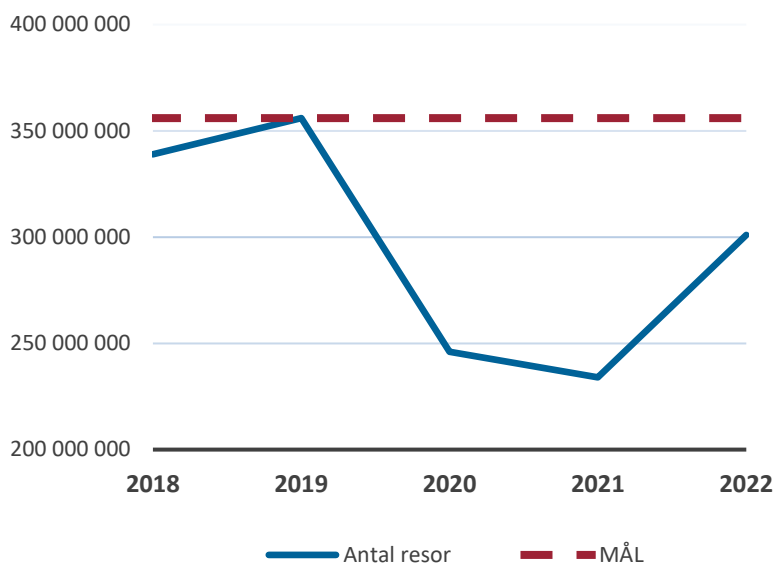
** 2019 års nivå

Tillgänglighetsberäkning

Västra Götalandsregionen har under 2021 förbättrat metoden att göra tillgänglighetsberäkningar med restider för kollektivtrafiken och för anslutningsresor till fots. Det innebär att målet minst 82 % ändras till minst 79 %.

Resor med kollektivtrafik

Antalet resor 2022 var 301 miljoner och jämfört med 2021 har resandet ökat med 29 procent. För att nå målet om att återta antalet resor på 350 miljoner från 2019 behöver antalet resor öka med drygt 16 procent.



Figur 6. Antal resor med kollektivtrafik.

Källa: Västtrafik.

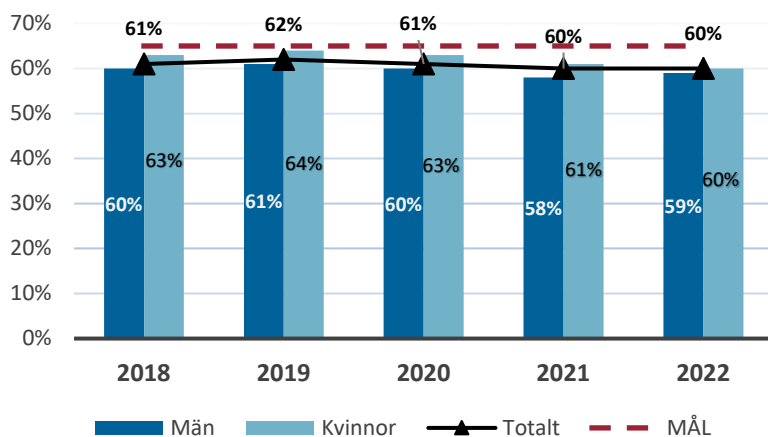
Enkel, trygg och inkluderande

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånares grundläggande behov av tillgänglighet. Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen eller stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål. Under 2022 har till exempel alla Västtrafiks biljetter utom kontoladdning blivit möjliga att nyttja i närtrafiken. Det är viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv med invånares olika behov och förutsättningar i centrum.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. Många åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning skapar bättre tillgänglighet för alla resenärer, till exempel barn och äldre.

Enkelt att resa med Västtrafik

Det är 60 procent av invånarna som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik och nivån har varit relativt konstant över tid. Andelen kvinnor som anser att det är enkelt är något högre än andelen män, 60 procent jämfört med 59 procent.



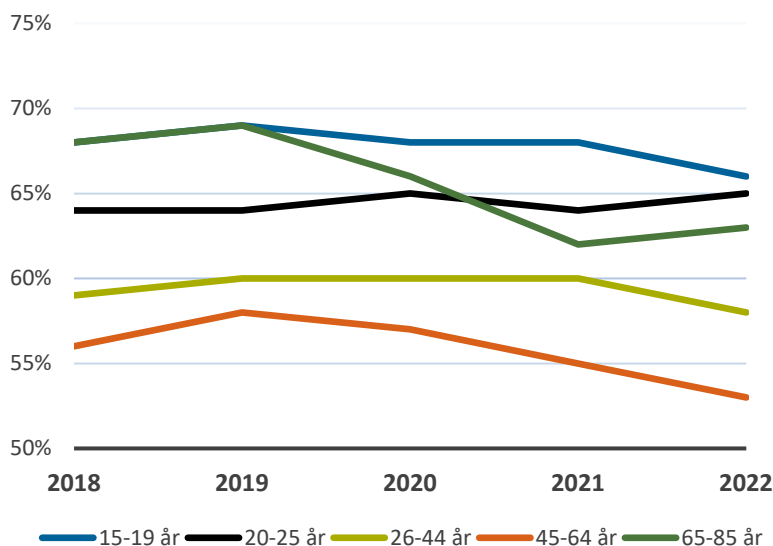
Figur 7. Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Det är oklart vad invånarna lägger in i bedömningen av att det är enkelt att resa och förmodligen är det en samlad bild av biljettköp, information, utbud, byten och relationer. I Kollektivtrafikbarometern svarar 84 procent av alla som åtminstone någon gång reser med Västtrafik att det är enkelt att köpa biljett och 81 procent att det är enkelt att få information inför resan. Det tyder på att andra faktorer än dessa påverkar svaren om enkelhet.



- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.
- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 %.
- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 stycken.

Figur 8 visar att unga och äldre i högre utsträckning än medelålders anser att det är enkelt att resa med Västtrafik. I åldersgrupperna 20-25 år och 65-85 år har andelen som tycker det är enkelt att resa ökat under 2022.



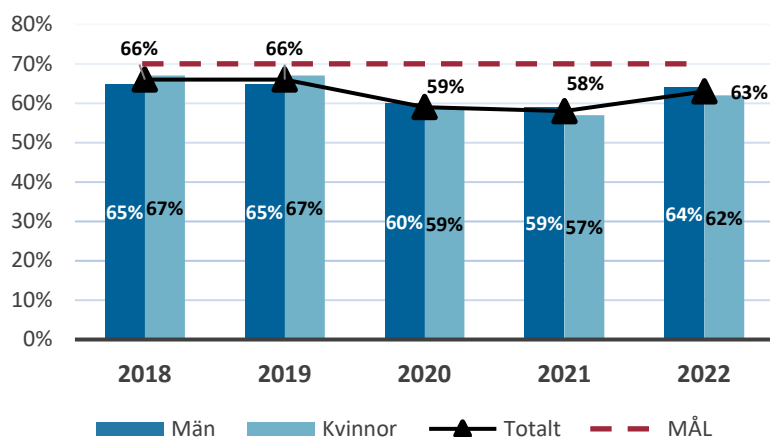
Figur 8. Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Trygghet att resa med Västtrafik

I begreppet trygghet ryms flera parametrar, till exempel rädsla att utsättas för brott, förseningar, rädsla för smitta, trafiksäkerhet.

Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik uppgår till 63 procent. Under covid-19-pandemin sjönk andelen som kände trygghet men under 2022 ökade den något. Andelen kvinnor som känner trygghet att resa med Västtrafik är något lägre än andelen män. Innan covid-19-pandemin var förhållandet det omvända. Andelen trygga med Västtrafik generellt är betydligt högre än andelen som känner sig trygga ombord samt vid hållplats. Det tyder på att begreppet trygghet är mångfacetterat. I Kollektivtrafikbarometern svarar respondenterna att de viktigaste orsakerna till att man inte känner sig trygg är:

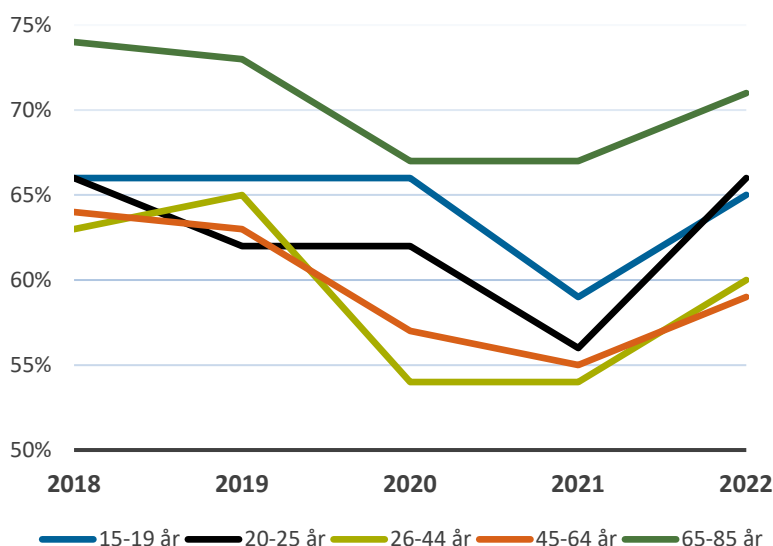
- Risk för förseningar
- Bristande trafiksäkerhet
- Bråkiga och stökiga personer
- Orolig för att utsättas för brott
- Informationen är bristfällig



Figur 9. Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Västtrafik har sedan flera år tillbaka ett systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete som har fokuserat mycket på brottsförebyggande insatser i nära samverkan med kommunerna. I bland annat Skövde och Uddevalla har kommunerna arbetat med “drogfria platser” vid resecentrumen vilket gett positivt resultat för den upplevda tryggheten på platserna. Kommunerna förväntas få en större roll i det brottsförebyggande arbetet med anledning av ett lagförslag om kommunernas ansvar. Förslaget ligger för beslut under 2023.

Andelen invånare som känner trygghet har ökat i alla åldrar. De äldsta och de yngsta är mest trygga medan åldersgruppen 45-64 år har lägst andel trygga med 59 procent. Åldersgruppen 20-25 år har ökat kraftigt med 10 procentenheter sedan 2021.



Figur 10. Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Tillgängliga hållplatser

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022. De prioriterade hållplatserna finns samlade i en lista, tidigare kallad 800-listan, och omfattar de cirka 960 hållplatser som har minst 100 påstigande per dygn. Listan innehåller även ett fåtal hållplatser med färre påstigande, där kommunerna har prioriterat dem utifrån typ av målpunkt. Listan används för att prioritera vilka hållplatser som ska åtgärdas vad gäller tillgänglighetsanpassning enligt kriterier i Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Det finns 609 hållplatser som uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid. Värt att notera är dock att det nu är 795 hållplatser som är anpassade till den lägsta kravnivån (gul + grön standard), som innebär att de har minst leds-tråk, kontrastmarkering och hög kantsten.

I figur 11 redovisas hållplatserna sammanfattningsvis utifrån grön, gul eller röd standard av tillgänglighetsanpassning. En komplett redovisning återfinns på [webbsidan](#).

	2018	2019	2020	2021	2022
	385	491	502	597	609
Grön standard					
	178	120	120	186	186
Gul standard					
	215	166	153	176	164
Röd standard					

Figur 11. Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är tillgänglighetsanpassade. Källa: Västtrafik.

Låg miljöpåverkan

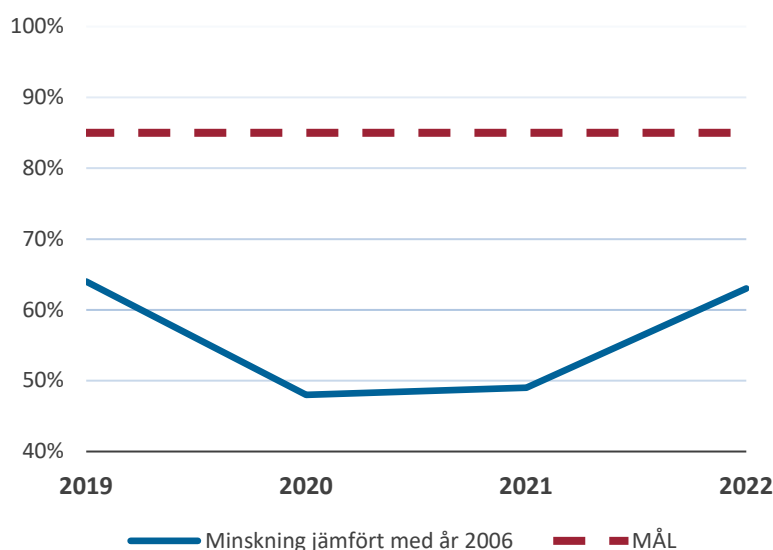
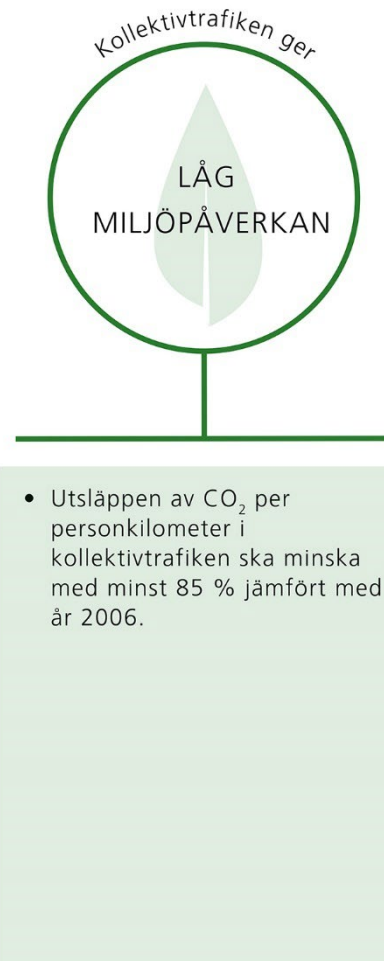
Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik, driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan.

Fram till år 2025 är målet en minskning av utsläpp av CO₂ med 85 procent jämfört med år 2006. Målet kan nås genom en satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik samt kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO₂-utsläpp per personkilometer har minskat med 63 procent jämfört med 2006. Under 2022 har osäkerheter i klimatnyttan hos en del förnybart drivmedel uppmärksamrats. Osäkerheterna kommer utredas under 2023, vilket innebär att den redovisade siffran för klimatpåverkande utsläpp för 2022 kan komma att justeras i kommande uppföljningar.

Elektrifiering av bussar i framför allt stadstrafik går snabbt och ger stor effekt. Även regiontrafik kan elektrifieras vilket kan bidra till ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas av hur resandet utvecklas. Målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent per personkilometer till år 2025 bedöms vara en utmaning.

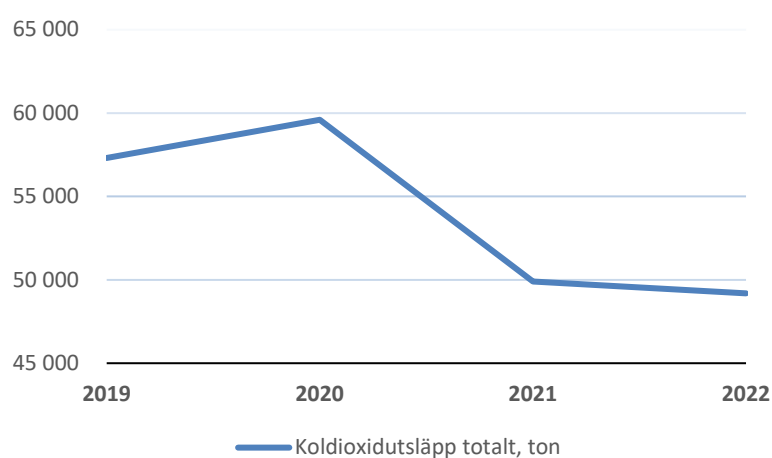


Figur 12. Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken (preliminär siffra för 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO₂ visar de verkliga

utsläppen utan hänsyn till förändringar i resandet. De totala koldioxidutsläppen för 2022 var drygt 49 000 ton, vilket är ungefär samma som för år 2021. Ökningen mellan 2019 och 2020 berodde dels på en ny beräkningsmetod som tar hänsyn till de olika drivmedlens klimategenskaper (utsläppsnivåer), dels på drivmedelsmixen. Ett av drivmedlen, HVO (biodrivmedel liknande diesel), fick därtill försämrade klimategenskaper. Figur 20 visar drivmedelsmixens utveckling i enbart busstrafiken.

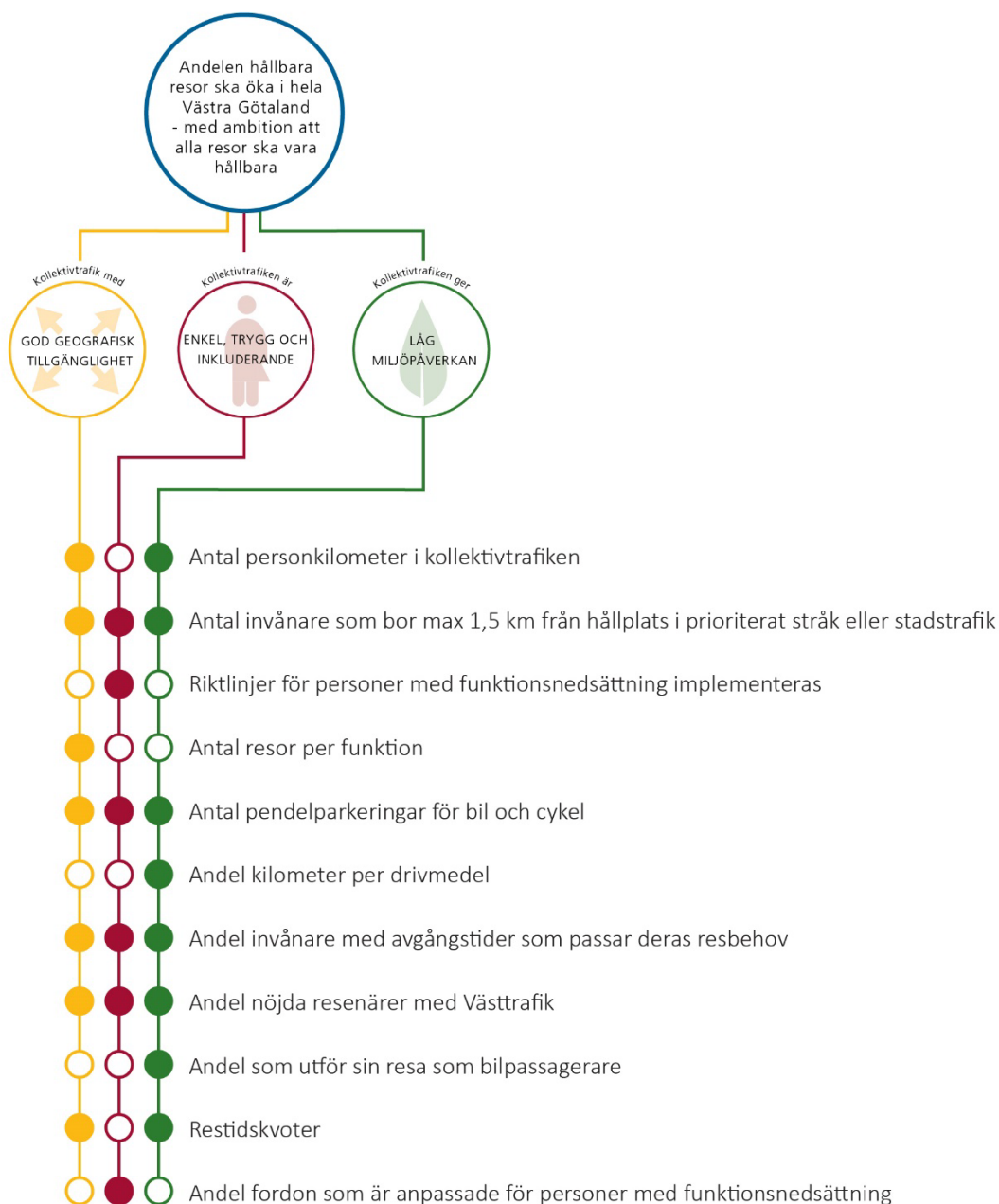
Fartygstrafiken drivs fortfarande i hög grad på fossila drivmedel. Här är dock en förändring på gång i och med att nya trafikavtal tecknas.



Figur 13. Utsläppen av koldioxid i kollektivtrafiken (preliminär siffra 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

Indikatorer kopplade till målen

Utöver de indikatorer med måltal som redovisats ovan, finns ett antal indikatorer för att följa utvecklingen. Dessa är inte målsatta. Bilden nedan visar hur dessa indikatorer kopplar till trafikprogrammets mål.



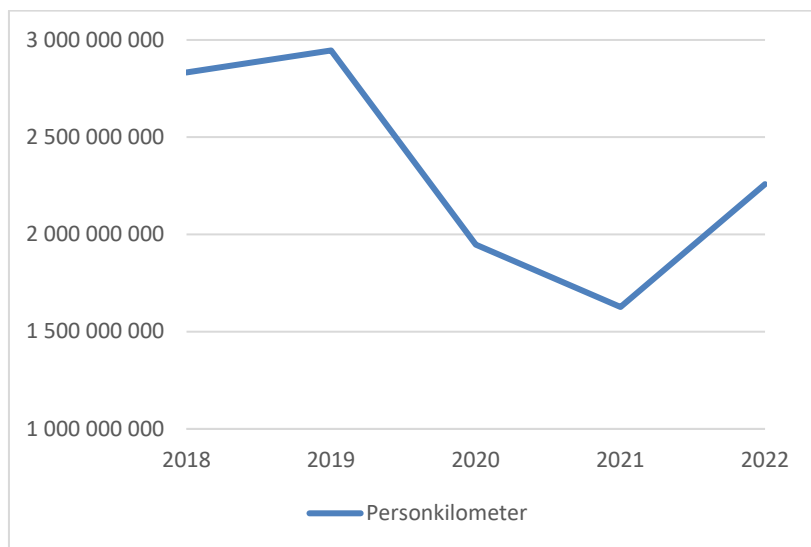
Antal personkilometer i kollektivtrafiken

Personkilometer redovisas eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor och därför ger en kompletterande bild till antalet resor. Antal personkilometer påverkar också resultatet i målindikatorn om koldioxid. Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per trafikavtal multiplicerat med antalet resor.

För 2021 togs en ny förbättrad metod fram för att uppskatta medelreslängder. Metodförändringen har påverkat uppskattningen av medelreslängden för tåg och spårvagn mer än för buss. Ändrade resmönster och förändring i relationen mellan korta och långa resor påverkar antalet personkilometer.

Fram till covid-19-pandemin var det en stabil ökning av antalet personkilometer under många år i kollektivtrafiken. Den stora minskningen i resandet till följd av pandemin hade en stor påverkan på antalet personkilometer. Under 2022 har antalet personkilometer återigen ökat.

Figur 14 visar att antalet personkilometer under 2022 har ökat med 631 miljoner eller 39 procent jämfört med år 2021.

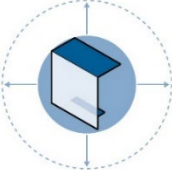


Figur 14. Antal personkilometer i kollektivtrafiken.

Källa: Västtrafik.

Antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik

Antalet invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik är på samma nivå som tidigare år. Kollektivtrafikens geografiska täckning i stråk och stadstrafik har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Lokaliseringen av ny bebyggelse i närhet av prioriterade stråk och stadstrafik är avgörande för att bibehålla eller öka målindikatorn.

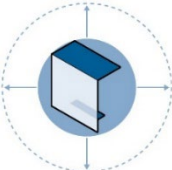
	2019	2021	2022
	1 409 000 82,4 %	1 429 000 82,4 %	1 439 000 82,5 %

Figur 15. Antal och andel av befolkningen som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.

Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdatabasen/SCB.

Ett liknande sätt att mäta tillgänglighet till kollektivtrafiken görs av SCB. Indikatorn mäter befolkningens tillgång till hållplatser med minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06.00 och 20.00. Här ingår alla hållplatser, inte bara de i stråk eller stadstrafik.

Stockholm sticker ut i ett nationellt perspektiv där 98,1 procent av befolkningen har 1 km eller mindre till närmaste hållplats medan Västra Götaland, Skåne och Sverige totalt ligger kring drygt 90 procent. Mellan kommunerna i Västra Götaland varierar andelen från 50 procent till drygt 99 procent. Generellt är andelen högre i kommuner med större befolkning.

	Västra Götaland	Skåne	Stockholm	Riket
	1 568 900 90,5 %	1 257 600 90,5 %	2 347 400 98,1 %	9 302 500 89,6 %

Figur 16. Antal och andel av befolkningen med max 1 km till närmaste hållplats år 2020. Källa: SCB

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning

Enligt strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor ska det finnas riktlinjer som definierar full tillgänglighet för resenärer vad gäller:

- planera sin resa, köpa och använda biljett,
- vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt, ta del av information,
- ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet.

Det kvarstår en del arbete med att ha kompletta riktlinjer utifrån ett hela-resan-perspektiv. En del förbättringar är dock genomförda och ytterligare förbättringar är på gång. Under 2022 startade arbetet med att uppdatera Västtrafiks hållplatshandbok och arbetet med en uppdatering av riktlinjer för hållplatser.

Västtrafik har sedan 2021 en riktlinje för bussar. Riktlinjerna ska bidra till en utformning av fordonen som underlättar för alla resenärsgrepp att ta sig ombord, vistas på fordonet och betala för sin resa. De innehåller bland annat mål för utfasning av höggolvsbussar samt införande av hörslinga i nya fordon, dubbla rullstolsplatser och särskilda platser för ledarhundsekipage. För områden som planera sin resa, köpa och använda biljett samt ta del av information saknas samlade riktlinjer.

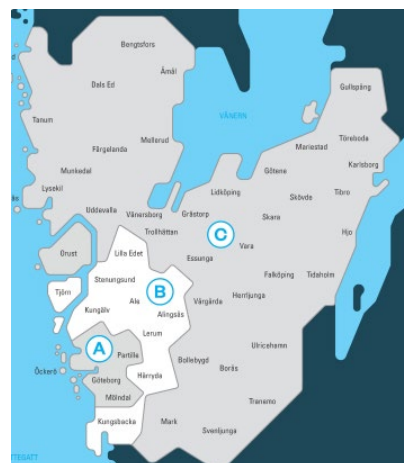
Antal resor per funktion

Senaste året har antalet resor inom alla funktioner ökat. Det minskade resandet under covid-19-pandemin har i stort sett återhämtat sig när det gäller stråken, tätortstrafiken och övrig trafik. I november 2020 infördes en ny zonstruktur för färdbiljetter vilket innebar endast tre zoner i hela Västra Götaland, zon A, B, och C.

Den nya zonstrukturen har haft en positiv effekt i de områden där resandet tidigare passerade över en zongräns, men där resandet efter införandet av den nya strukturen sker inom en och samma zon. Områden som fått en större zon har gynnats och det är framför allt samhällen i zon C och till viss del zon B.

De pendlare som gynnats mest på förändringen är de som reser mellan exempelvis Tibro och Skövde, Borås och Härryda, Trollhättan och Uddevalla samt mellan Göteborg, Öckerö, Partille och Mölndal. På de tågsträckor som fått ett lägre pris i och med nya zonstrukturen har också resandet ökat.

Figur 17 visar resandet fördelat på olika funktioner, dvs trafiktyper. I stadstrafiken ökade antalet resor med 44 miljoner till 223 miljoner, en ökning med 25 procent jämfört med 2021. Resandet i stråken ökade med 41 procent jämfört med år 2021 och antalet resor uppgick till 52 miljoner. Resorna i



tätortstrafik ökade under 2022 med 1,5 miljon till 4 miljoner medan antalet resor i övrig trafik också ökade med 5 miljoner eller 38 procent till 18 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022
Stadstrafik	258	271	189	179	223
Stråk	55	58	39	37	52
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5	4,0
Övrig trafik	19	19	13	13	18
Specialtrafik	3	3	2	2	3

Figur 17. Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.

Källa: Västtrafik

Resandet i samtliga pendlingsnav (figur 18) ökade under 2022. Resandet i Borås har ökat i lägre utsträckning än i övriga pendlingsnav. I antal är resandeökningen störst i Göteborg-Mölndal-Partille med 42 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	Befolkning 2021
Göteborg-Mölndal-Partille	236	248	171	162	204	596 100
Borås	10,0	11,2	9,0	7,8	8,8	74 100
Trollhättan-Vänersborg	6,8	6,7	5,3	4,6	5,7	74 800
Uddevalla	2,9	2,9	2,3	2,0	2,5	35 900
Skövde	2,7	2,7	2,1	2,0	2,5	39 600

Figur 18. Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav och befolkningssiffror i tätort. Källa: Västtrafik, SCB.

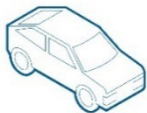
Antal pendelparkeringar för bil och cykel

Pendelparkeringar fyller en viktig funktion för kombinerade resor där bilen eller cykeln är nödvändig för att nå kollektivtrafiken eller för att få en rimlig restid från dörr till dörr.

Inventering av parkeringarna är ett omfattande arbete som rymmer ett visst mått av osäkerhet vad gäller bedömningen av antalet bilar som ryms på respektive yta. Antalet cyklar som ryms på en cykelparkering är svårbedömt. Cykelparkeringar redovisas därför enbart med antal pendelparkeringar och dessutom enbart sådana där det finns både cykel- och bilplatser.

En genomgång av samtliga kända pendelparkeringar i Västra Götaland har genomförts under 2022. Västtrafik genomför en beläggninginventering vartannat år och dokumenterar löpande förändringar i antalet pendelparkeringar. Västtrafik har också arbetat fram ett nytt koncept för cykelparkeringsgarage. Det är tänkt att tydliggöra i dialoger med kommuner om att samfinansiera cykelparkeringsgarage som byggs i anslutning till bytespunkter.

Siffrorna för 2022 i nedanstående tabell avser hela Västra Götaland och kan inte jämföras med tidigare år. Det finns cykelparkeringar vid ett stort antal hållplatser, men en fullständig bild av detta saknas.

2022	
	372 18 663 platser
	175

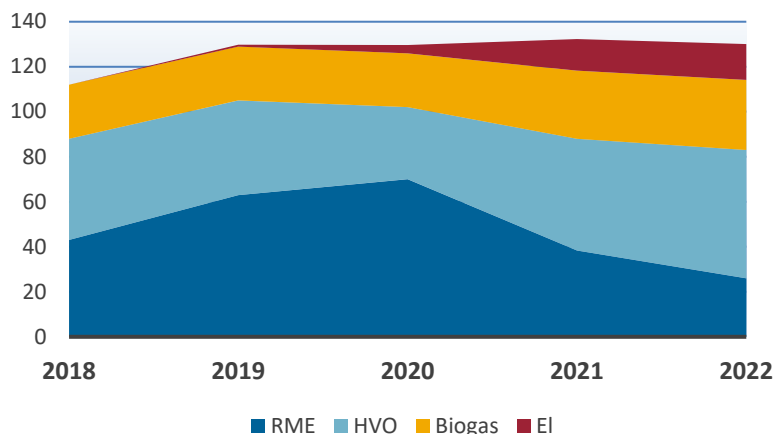
Figur 19. Antal pendelparkeringar för bil och cykel. Källa: Västtrafik

Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Mellan 2021 och 2022 ökade antalet km med el som drivmedel från 11 procent till 12 procent. Det beror på ett ökat antal elbussar i samband med nya stadstrafikavtal.

Användningen av fossilt drivmedel utgjorde 0,5 procent av totala antalet busskilometer år 2021. Osäkerheter i klimatprestandan för det förnybara drivmedlet HVO har uppmärksamats under 2022, vilket gör att det finns oklarheter kring hur stor andel som ska klassas som fossilt. Detta kommer utredas under 2023. Det handlar om 18 miljoner kilometer.

”Elektrifieringen av busstrafiken är viktig både för klimat, hälsa och närmiljö.

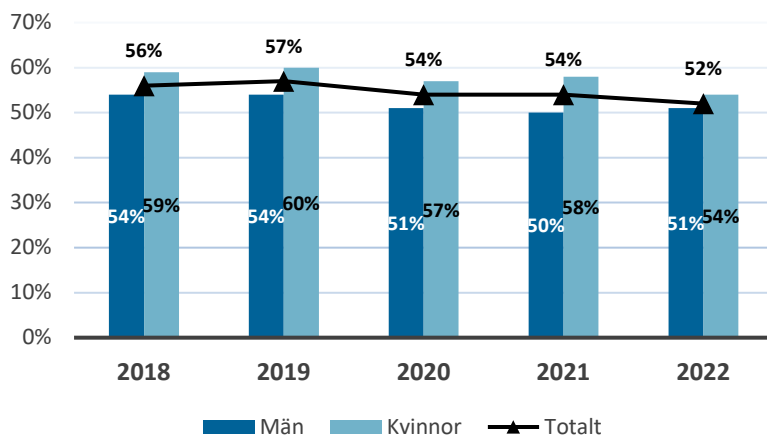


Figur 20. Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. Källa: Frida, Västtrafik

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

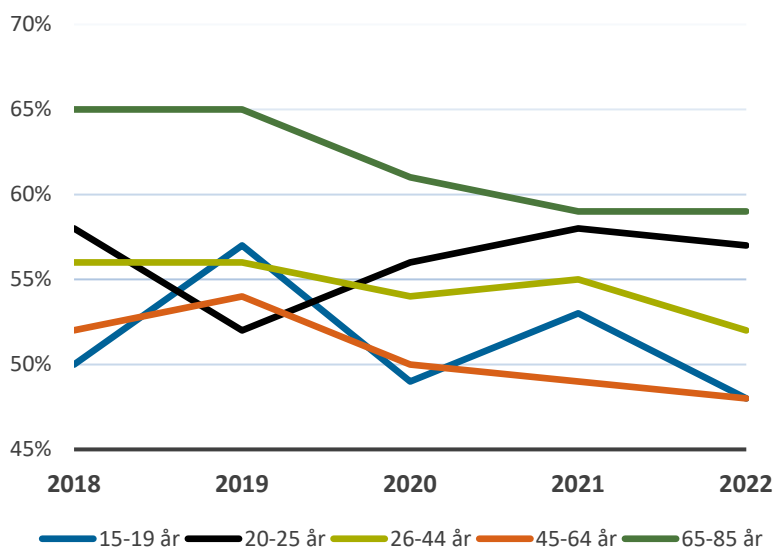
Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 52 procent. Det är en något lägre nivå jämfört med åren innan.

Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov. Skillnaden mellan könen har bestått över tid och för 2022 är andelen kvinnor 54 procent och andelen män 51 procent som anser att avgångstiderna passar deras resbehov.



Figur 21. Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

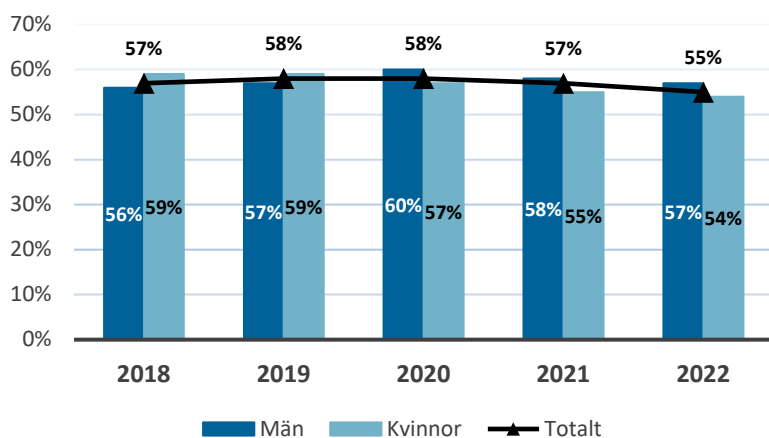
Fördelat på åldersgrupper är det gruppen 65-85 år där högst andel anser att de har avgångstider som passar deras resbehov. Andelen har dock sjunkit sedan 2019. I åldern 15-19 år och 45-64 år är andelen lägst, färre än hälften har avgångstider som passar deras resbehov.



Figur 22. Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

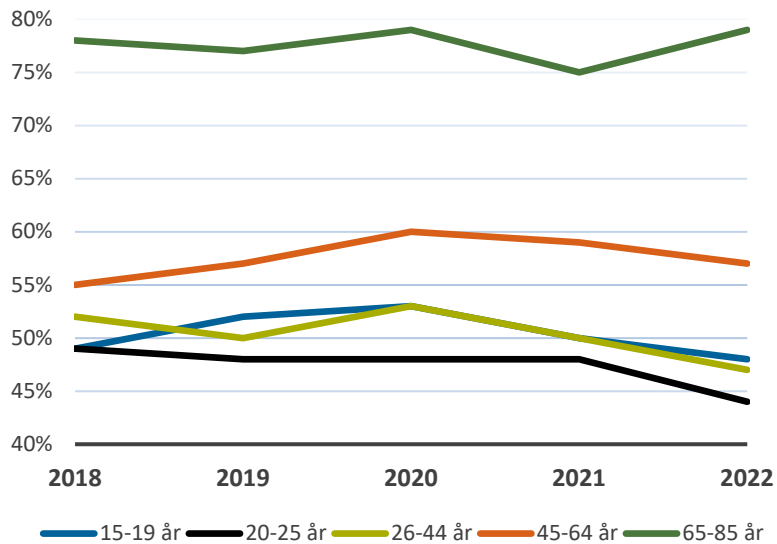
Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen nöjda resenärer med Västtrafik var 55 procent under 2022. Över tid har det skett små förändringar i nöjdheten men senaste åren har det varit en nedgång. Andelen män som är nöjda är något högre än andelen kvinnor både 2021 och 2022.



Figur 23. Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

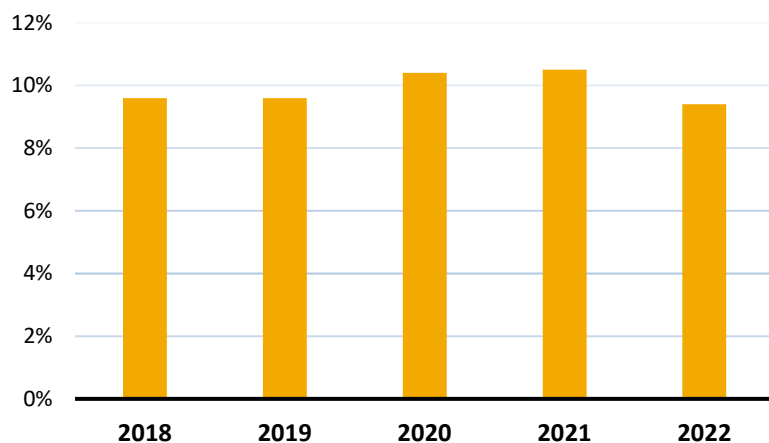
Figur 24 visar nöjdheten fördelat på åldrar och det är tydligt att det är en betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna som är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har minskat under de senaste åren bland resenärer yngre än 45 år.



Figur 24. Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Andel som utför sin resa som bilpassagerare

Andelen bilpassagerare ligger kring 10 procent 2022, en stabil nivå över tid. Den är en indikation på samåkning även om en stor del antagligen är gemensamma resor i ett hushåll.



Figur 25. Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Källa: Kollektivtrafikbarometern

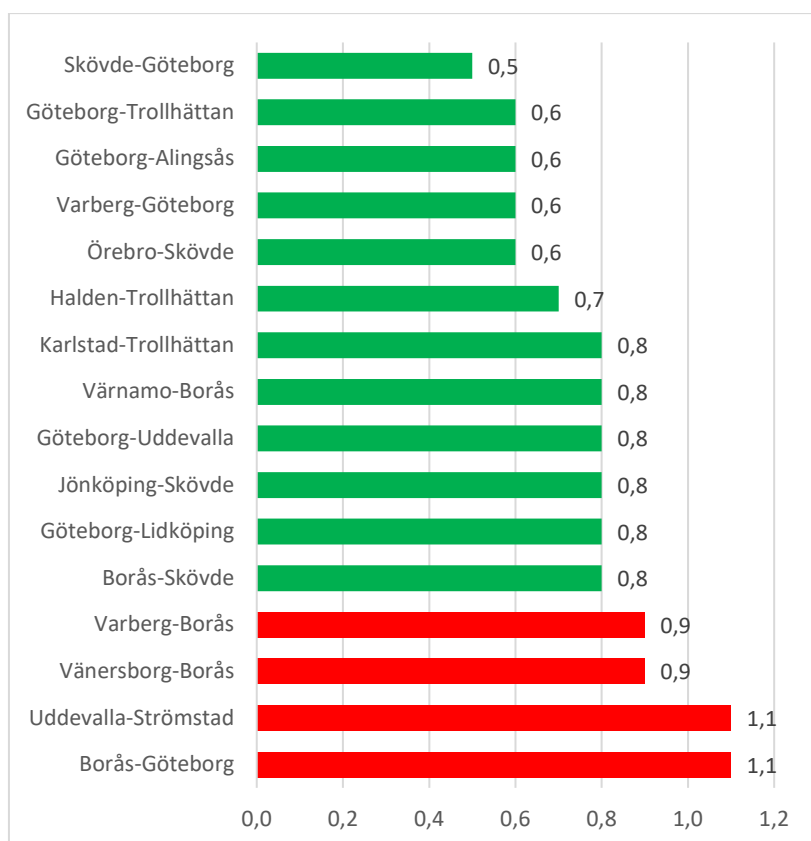
Restidskvoter

Restidskvoter är ett sätt att mäta kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8 jämfört med bil. Det finns två målkvoter för buss och i storregionala busstråk är den 1,2 och i prioriterat stråk är den 1,3. Restidskvoterna följs upp för ett antal relationer i stråken, i första hand för tåg och bil samt ett antal tunga pendlingsrelationer.



Figur 26. Järnvägar i Västra Götaland. *Källa: Västra Götalandsregionen*

Restidskvoten är låg i ett antal tågrelationer på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Väst kustbanan. Jämfört med 2021 har restidskvoten förbättrats för Borås-Skövde som nu når målet på 0,8. I Borås-Göteborg, Vänersborg-Borås, Varberg-Borås och Uddevalla-Strömstad är restidskvoten högre än målet. Restiden med tåg mellan Göteborg och Uddevalla är en relation som går via Trollhättan.

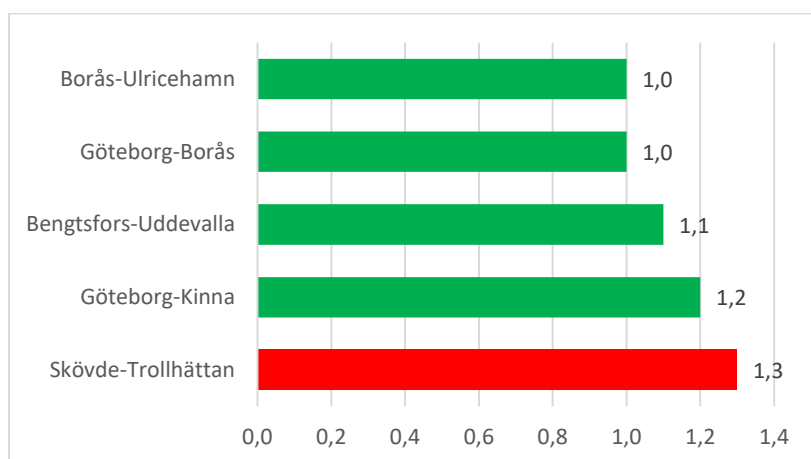


Faktaruta

Restidskvoten är beräknad utifrån restider i Google maps mellan kl 6 och 8 en vardag under hösten. Restiden för bil är ett medelvärde och för kollektivtrafik är det den snabbaste avgången.

Figur 27. Restidskvot för tåg i prioriterade stråk. Källa: Google maps.

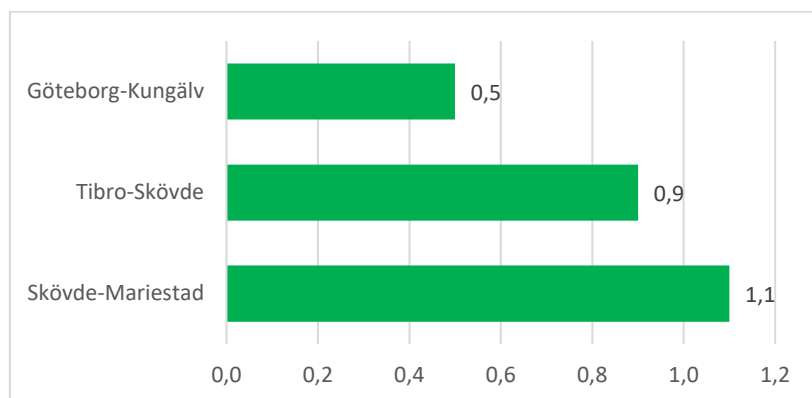
Relationen Skövde – Trollhättan har förbättrats sedan 2021 men når inte målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk.



Figur 28. Restidskvot för buss i storregionala stråk med mål 1,2.

Källa: Google maps.

Restidskvoten för buss är lägst i relationen Göteborg – Kungälv där det också finns bussfiler som gör att bussen går fortare än bilen i rusningstid.



Figur 29. Restidskvot för buss i prioriterade stråk med mål 1,2.
Källa: Google maps.

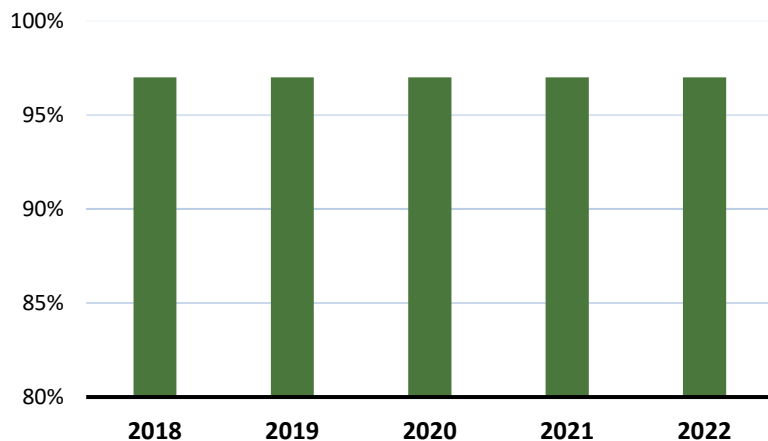
Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2022/23, vilket har varit konstant sedan 2014. De nya spårvagnar som har satts i drift under 2022, har i någon mån ersatt gamla spårvagnar, men har ännu inte haft påverkan på totalen. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling.



Faktaruta

De äldre spårvagnar som inte är tillgänglighetsanpassade fasas ut successivt i takt med att moderna, anpassade vagnar levereras och sätts i drift.



Figur 30. Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Källa: Västtrafik

GENOMFÖRANDE

– HUR MÅLEN SKA NÅS

Beslutade strategier och fokusområden



Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. västtågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

I programmet beskrivs hur målen ska nås genom de beslutade strategierna och inom fyra fokusområden. På följande sidor ges en lägesrapport om utvecklingen inom respektive strategi och fokusområde.

Lägesrapport beslutade strategier

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin genomförs i huvudsak i enlighet med Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Några exempel på insatser som har genomförts under 2022 är:

- Under våren genomfördes ett utvecklingsarbete för att stärka Västtrafiks samverkan med funktionshinderorganisationer. Arbetet resulterade i samverkansorganet *Aktiv involvering*. Samverkan inom *Aktiv involvering* har resulterat i att kompetensnivån hos de tjänstepersoner på Västtrafik som deltog i arbetet har höjts och ett antal samarbeten har startats bland annat när det gäller produkt- och tjänsteutveckling.
- Ett särskilt nummer, så kallat tillgänglighetsnummer, har testats och införts permanent under året. Dit kan personer med funktionsnedsättning vända sig för att få hjälp och stöd i sin resa.
- Ett omfattande förbättringsarbete har genomförts för att säkerställa att de externa utropen på spårvagnarna håller tillräcklig kvalitet för att möjliggöra för personer med synnedsättning att höra informationen vid hållplatserna.
- Västtrafiks verktyg för att systematisera arbetet med att inkludera sociala konsekvensanalyser i olika planer och i upphandlingsprocessen har använts i flera förstudier under året. Det har bland annat lett till att barns behov lyfts på ett tydligare sätt. Ett exempel är att det för flera linjer på landsbygden i Alingsås har lyfts behov av tillkommande hållplatser på platser där så kallade vinkhållplatser förekommit. Ett annat exempel är att det i förstudien för Göteborgs södra skärgård har tagits stor hänsyn till skolornas tider (både för elever och personal) och till önskemål om att förbättra möjligheterna att resa internt inom skärgården.

De fem åtgärdsområdena i strategin:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer
- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Strategin innehåller mål om minskade utsläpp av koldioxid samt mål för luftkvalitet, energieffektivisering och bullerminskningar. Aktualiseringen av strategin, som fastställdes av kollektivtrafiknämnden i december 2022, ger ett tydligt fokus på elektrifiering fram till 2035 för att nå måluppfyllelse. Under 2022 körde 300 av knappt 2000 bussar på el.

Målbild tåg 2035, inklusive Västtågsutredningen

Utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland utgår från

Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. På medellång sikt konkretiseras utvecklingen i Målbild tåg - delmål 2028 inklusive storregional busstrafik. Under 2022 har Västtrafik tagit fram en handlingsplan för att stegvis gå i riktning mot delmålen för 2028. Här beskrivs resandeutveckling, trafikupplägg och fordonsbehov etcetera. Tillkommande utredningsarbete kommer att ske under 2023 för ett par järnvägssträckor där förutsättningarna behöver studeras ytterligare.

Västtrafik har i enlighet med målet om en utbyggd tågtrafik investerat i 45 nya tåg. De första tågen beräknas tas i bruk under 2024.

Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, öppnar upp för att på sikt etablera och trafikera ett antal nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Under 2022 startade projektet ”Samhällsplanering och stationsutveckling” där Västra Götalandsregionen tillsammans med aktuella kommuner, Trafikverket och Västtrafik i ett tidigt skede vill förbereda och stödja en samhällsplanering där nya stationers potential kan nyttjas. Mål i projektet är att samla berörda aktörer, skapa en gemensam bild kring förutsättningar och ta fram en övergripande plan med roller, ansvar och tidplan för att etablera nya stationer.

Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP).

Ett antal fördjupade utredningar kring trafikkonceptet Metrobuss har genomförts under året i enlighet med den avsiktsförklaring som tecknades av Stadstrafikforum GMP under våren 2021. Utredningarna syftade till att konkretisera kostnader och genomförbarhet för Metrobussystemet. De redovisades för Stadstrafikforum GMP i oktober 2022 och fick positiv respons. Därutöver har parterna arbetat vidare med ett flertal gemensamma utredningar i enlighet med Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035.

Regionfullmäktige beslutade i maj 2022 om att köpa in ytterligare 20 långa spårvagnar för leverans 2026–2027. Förlängning av hållplatser längst de mest belastade spårvagnslinjerna 5 och 11 har pågått under hela 2022 som en förberedelse inför kommande trafikering med längre spårvagnar.

Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

För de fem noderna i Västra Götaland finns kollektivtrafikplaner framtagna som beskriver hur respektive kommuner, VGR

och Västtrafik vill att stadstrafiken ska utvecklas de närmaste cirka 15 åren. Planerna har tagits fram i olika takt och med något olika innehåll men de utgår från trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål om ökad andel hållbart resande. De antas av respektive kommun och VGR och för respektive plan tas en handlingsplan fram. I denna beskrivs olika åtgärder, utredningar och förbättringsförslag i syfte att uppnå målen i kollektivtrafikplanen.

Borås: *Utvecklingsplan 2025 för kollektivtrafiken i Borås* antogs 2016. Stadstrafikforum initierade 2022 en uppdatering av utvecklingsplanen. Arbetet har påbörjats i samverkan mellan Borås Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen och utgår från den tidigare utvecklingsplanen och den utveckling som skett både i kollektivtrafiken och staden sedan den antogs. Stadstrafiken i Borås har ökat kraftigt från 7 miljoner resor 2010 till 11,6 miljoner resor 2019. En resvaneundersökning har beställts för stadstrafikområdet som ett underlag i arbetet med den nya kollektivtrafikplanen, från vilken resultatet kommer i början av 2023. Ett antal åtgärder från den handlingsplan som är kopplad till utvecklingsplanen har genomförts under 2022, bland annat den centrala knutpunkten Södra Torget. Områdets nya utformning blir en säkrare och grönare plats för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

Skövde: *Kollektivtrafikplan för Skövde år 2025 – med utblick 2035* antogs 2018. Under 2022 har flera infrastrukturinvesteringar genomförts i syfte att öka framkomligheten för kollektivtrafiken i staden, som till exempel kapacitetshöjning av cirkulationsplatser och utbyte av farthinder från traditionella gupp till så kallade busskuddar. Det har även skett ombyggnad av hållplatser, bland annat vid det växande aktivitetsområdet vid Billinge hov. Kommunen har utökat med fler centrala bostadsområden där gatuparkering blivit avgiftsbelagd och boendeparkering införts.

Inför upphandling av Trafik 2024 så har Västtrafik och kommunen gemensamt tagit fram förslag på förändringar av stadstrafikens linjenät. Syftet är att få ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och kortare restider till målpunkter. Arbetet med att säkerställa den nya infrastruktur som det nya linjenätet kräver, till exempel nya bussgator och fler hållplatser, har påbörjats. En ny bussdepå har börjat byggas.

Trollhättan och Vänersborg: *Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg* antogs 2019. I den tillhörande handlingsplanen finns flera aktiviteter kopplade till de förändringar och möjligheter som finns i samband med att ett nytt trafikavtal startar i området 2023. Bland annat planeras för elektrifiering av stadsbusstrafiken samt ledbussar som möjliggör ökad kapacitet. Handlingsplanen lyfter kontinuerliga behov av att

anpassa och utveckla kollektivtrafiken i takt med stadsutvecklingen och att nya bostadsområden tillkommer. På längre sikt kan utredningar om expresslinjer bli aktuellt.

I de båda städerna har det under året gjorts tillgänglighetsanpassningar och förlängningar av flera hållplatser i syfte att förbereda både för ökat antal resande och nya längre fordon. Därtill pågår succesiv utbyggnad av nya vägar, hållplatser och gång- och cykelbanor i samband med stadsutvecklingsprojekt.

Uddevalla: 2021 antog Uddevalla kommun och kollektivtrafiknämnden *Kollektivtrafikplan för stadstrafiken i Uddevalla*. Kollektivtrafikplanen beskriver mål för resenären och för människan i staden. För resenärerna handlar målen om att utveckla kollektivtrafiktrafiken med ledorden ”ofta, enkelt, snabbt och pålitligt”. För människan i staden lyfts kollektivtrafikens roll och utrymme i stadsutvecklingen och samhällsplaneringen.

Under 2022 har en handlingsplan tagits fram. Här konkretiseras strategier och åtgärdsförslag i syfte att nå målen. På kort sikt lyfter handlingsplanen elektrifiering av kollektivtrafiken, behov av att förenkla och etablera ett nytt linjenät samt framkomlighetsåtgärder. Inom de närmsta åren påbörjas flera av åtgärderna, kopplat till nytt trafikavtal.

Flertalet hållplatser har genomgått standardhöjning och tillgänglighetsanpassats under året. Även gång- och cykelvägar har byggts ut under året.

Lägesrapport Fokusområden

Driva på och underlätta för hållbara resval

I pandemins kölvatten pågår en diskussion om vad framtidens kollektivtrafik är. Sedan ett drygt år tillbaka pågår ett systematiskt arbete inom Västtrafik med att utforska detta genom en kraftsamling kring mobilitet. Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov. Ett satsningsområde är cykel och annan mikromobilitet. Här ingår till exempel förstudie för cykelintegrerad kollektivtrafik som gjorts med hjälp av finansiering från Vinnova. En fortsättning är på gång genom ett större pilotprojekt för att testa hur ett koncept för cykel och kollektivtrafik i Västra Götaland kan formas. I piloten hanteras flera aspekter av hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras, till exempel cykel ombord, privat cykel till och från hållplats, låncykelsystem, information, kampanjer, med mera.

En annan studie har påbörjats tillsammans med KTH och Voi för att förstå var kollektivtrafik och elsparkcyklar konkurrerar och var de båda kompletterar varandra, vilken förväntas redovisas under våren 2023. Flertalet remisser har även besvarats kring förändrade regler för delade elsparkcyklar för att förtydliga vikten av att inte reglera bort dessa mindre små fordon innan de hittat sitt rätta användningsområde.

Samtidigt som förstudien för cykelintegrerad kollektivtrafik pågick, deltog Västtrafik i ytterligare en förstudie finansierad av Vinnova. Den handlade om Hållbara resor till naturområden, och leddes av Länsstyrelsen. Förstudien ledde till ett flertal förslag på åtgärder för att öka det hållbara resandet till naturområden.

En viktig del i arbetet med att förenkla för det hållbara resandet är att försöka påverka lagar och regler som motverkar hållbart resande. Västtrafik har under 2022 skrivit ett flertal debattinlägg och svar på remisser inom ramen för detta, både enskilt och i samarbete med andra aktörer. Ett stort fokus låg under året på förändringen av reseavdraget som föregående regering beslutade om, men som sedan togs tillbaka av nuvarande regering under vintern 2022.

Nätverket för hållbart resande, där kommunala tjänstepersoner ingår, har haft fyra digitala träffar med inspiration och kunskapshöjande föreläsningar samt erfarenhetsutbyte på olika teman. Som tidigare år har projekt som *Vintercyklist* och *På Egna ben* genomförts. *Cykelvänlig arbetsplats* har även det erbjudits kommunerna i Västra Götaland, om än i nationell form, då Cykelfrämjandet tagit över projektet. Vikcyklar och

” *Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov.*

elcyklar i Västtrafiks regi har lånats ut till flera företag, bland annat inom ramen för *En ren vana*, Västtrafiks och VGR:s satsning på hållbart resande för företag. Utlåning samt möjlighet att prova på kollektivtrafiken har även skett för att hjälpa till med nya resvanor för resenärer påverkade av stängningen av Tingstadstunneln. Under året kom även *Nyinflytt* igång igen, där alla nyinflyttade får chansen att gratis testa på kollektivtrafiken under två veckor. Större riktade prova-på-kampanjer i Västtrafiks regi kommer återinföras under 2023.

Kombinerad mobilitet

För att främja möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter och skapa nya möjligheter att kombinera olika reseerbjudanden, öppnade Västtrafik för tredjepartsförsäljning i mars 2022. Västtrafik är den första trafikhuvudmannen i Sverige att öppna för tredjepartsförsäljning i skarp drift. Det görs genom två nivåer av återförsäljning:

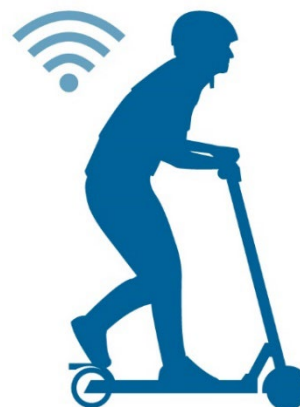
- Digitala återförsäljare, alltså de som vill addera kollektivtrafik till sin verksamhet för att stärka sitt erbjudande. Exempelvis hotell, evenemang, parkeringsbolag med flera.
- Mobilitetspartner, det vill säga aktörer som erbjuder olika trafikslag som kan kombineras i syfte att samla hela resbehovet på ett ställe.

Västtrafik har under de senaste åren skaffat sig en förståelse och kunskap vad gäller kombinerad mobilitet genom de piloter som genomförts. Därtill har Västtrafik sedan två år tillbaka ett avtal med Parkering Göteborg om försäljning av biljetter.

I maj tecknades det första kontraktet med en mobilitetspartner, Travis. Västtrafik har sedan öppnandet sökt efter fler aktörer som vill addera kollektivtrafikbiljetter till sina tjänster. Läget efter pandemin har emellertid gjort att vissa aktörer på marknaden har slagits ut och andra ändrat sina fokusområden. Men det ser ut som att marknaden sakteligen börjar röra på sig igen.

Alltjämt pågår många olika projekt, både i Sverige och runt om i världen. En av de stora frågorna är hur affärsmodellerna ska se ut för att få verksamheterna att bära sig ekonomiskt. Det som dock kännetecknar alla olika initiativ är att det är projekt som är subventionerade med externa medel i någon form, ett fåtal är i skarp drift.

Fastighetsmarknaden i Sverige är ett av de områden som visat stort intresse för nya kombinerade lösningar. Genom att aktivt minska antalet parkeringar, skapas ett större tryck och önskan



att kunna erbjuda alternativa möjligheter till den egna bilen. Västtrafik har mot slutet av 2022 tecknat ytterligare ett kontrakt, med företaget Ec2b som ingår i Trivector AB. De kommer främst att skapa mobilitetslösningar som är riktade till fastighets- och bostadssektorn.

Västtrafik kommer även fortsatt delta i testet av Komiland 3.0 för att förstå hur kombinerade mobilitetstjänster bör utformas för glesare geografier.

Samhällsplanering och kollektivtrafik

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. Västtrafik arbetar löpande med att utveckla samverkan med kommunerna för att kunna föra in exempelvis utbyggnadsplaner i interna trafikutvecklingsprocesser. Exempel på sådant som startat under 2022 är fördjupad samverkan med kommunerna inför kommande batterifabriksetableringar i Göteborg, Mariestad och Svenljunga samt ett nytt forum tillsammans med Göteborgs Stad där Västtrafik redan innan detaljplanearbetet startar upp får möjlighet att göra inspel till förutsättningarna för planen.

Det har också genomförts workshops med de fyra delregionala tjänstepersonsnätverken för att ytterligare utveckla samverkan mellan parterna. Västtrafik har tillsammans med flera kommuner genomfört utbildningen om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen som togs fram 2019. Utbildningen riktar sig till kommunala tjänstepersoner inom samhällsbyggnadssektorn. Starten försenades på grund av pandemin och tolv kommuner har hittills genomfört utbildningen. Förhoppningsvis kommer ett ökat intresse göra att fler kommuner genomför utbildningen.

Driva på och styra forskning och innovation

Forskning och innovation ska bidra till bättre beslutsunderlag för den ordinarie verksamheten, testa nya idéer i praktiken och driva utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Detta görs i huvudsak genom satsningar inom fem prioriterade forskningsområden.

Arbetet sker i allt närmare samverkan mellan VGR och Västtrafik genom gemensamma forum. Som ett led i att vara hela samhällets mobilitetsaktör har Västtrafik gått i riktning mot att i högre grad ta egna initiativ till forskning och innovation. Västtrafiks engagemang i strategiska innovationsprogrammet DriveSweden har ökat under året genom representation i deras programkontor.

De initiativ VGR har tagit har varit kopplade till K2, nationellt centrum för kollektivtrafikforskning. Västra Götalandsregionen har representanter med i K2:s Rådslaget, som samordnar arbetet med hållbar omstart med fokus på att tillvarata möjligheter i pandemins kölvatten. Arbetet har resulterat i en rapport, som både stärker och ger bränsle till Västtrafiks arbete avseende kraftsamling mobilitet och att agera som hela samhällets mobilitetsaktör för att möta större del av människors resbehov. Engagemanget i K2:s runda bordssamtal fortsätter, där storstadsregionerna tar del av aktuell forskning och utbyter erfarenheter.

Finansieringsformer

Inom ramen för K2:s rådslag har flera kunskapssammanställningar tagits fram. En av dessa rör kollektivtrafikens organisering och finansiering. Rådslaget har också tagit fram principiella förslag för nya finansieringsmodeller.

I projektet KomILand 3.0 som VGR finansierar och som utforskar mobilitet på landsbygderna, är finansieringsmodeller för mobilitetstjänster samt roller och ansvar några av fokusområdena för projektet. Det vill säga hur framtida mobilitetstjänster skulle kunna finansieras och hur ansvaret skulle kunna fördelas mellan olika aktörer.

Digitalisering och automatisering

Det pågår en rad olika satsningar och projekt inom detta område, där VGR delfinansierar och Västtrafik deltar på lite olika sätt. Ett exempel är projektet BaaS (Bus-as-a-Service) där Västtrafik tillsammans med olika aktörer utvecklar framtidens IT-infrastruktur ombord på buss. Västtrafik har även gått med i det Vinnovafinansierade samverkansprojektet AI Enhanced Mobility. Syftet är att utforska och lära mer om AI som möjliggörare.

VGR:s fem prioriterade forskningsområden för kollektivtrafiken

- **Finansieringsformer** som säkerställer långsiktig utveckling och drift av kollektivtrafiken
- **Digitalisering och automatisering** som ökar transportsystemets tillgänglighet och inkludering samt sänker dess miljöpåverkan
- **Elektrifiering och drivmedelsmix** som möjliggör fossilfrihet, ökar energieffektivitet och minskar buller
- **Samhällsbyggnad och stadsutveckling** som skapar gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik, delad mobilitet, cykling och gång
- **Styrmedel och styrning** som driver beteendeförändringar mot hållbart resande och bidrar till att fler upplever kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande att använda

Samarbetsavtalet för ElectriCity är förlängt till 2025 där arbete med elektrifiering ur ett systemperspektiv fortgår men även projekt som berör digitalisering och automatisering. Exempelvis används en särskild innovationsbuss, där tester av utvecklade produkter och tjänster sker. Bland annat har den interna utformningen i kommande trafikkonceptet Citybuss testats med dubbla dörrpar fram för bättre resenärslöpe samt med fler ståplatser. Vidare har en studie om elektrifierade och automatiserade persontrafikfärjor initierats.

ElectriCity

Ett samverkansprojekt för elektrifiering och utveckling av innovationer för kollektivtrafiken och andra tunga transporter. VGR är en av finansiärerna. Läs mer på <https://www.electricitygoteborg.se/sv>

Projektet Eldsjäl har simulerat hur eldrivna självkörande fordon påverkar trafiken i Göteborg. Projektet A Human Approach är ett Drive Sweden-projekt som avslutades under 2022 med prototyper över framtida mobilitetstjänster i vissa stadsdelar i Göteborg. Det gav insikt i hur man metodiskt kan arbeta utifrån boendes berättelser, få insikt i människors behov och värde i resandet.

Elektrifiering/ drivmedel

Det pågår flera satsningar inom *ElectriCity* för elektrifiering av bussar med fokus på fordon samt laddstolpar. Ett exempel är *Dreemer*, som står för Delade Regionala Energi- och Mobilitetsförsörjningssystem för Effektivt Resursutnyttjande. Projektet utforskar hur olika transportslag skulle kunna dela på laddinfrastruktur och energianvändning på ett effektivt sätt som inte överbelastar elnätet och som kan underlätta omställningen till ett elektrifierat transportsystem.

Därtill pågår ett arbete med att främja elektrifiering av transporter på olika plan. Med stöd av regionala medel finansierades 194 publika laddplatser (semisnabba) för lätta fordon. Även två laddplatser för tunga fordon, två laddare för Västtrafiks fartyg, 424 laddboxar för cykel, sex strategiska planer och tre forsknings- och innovationsprojekt finansierades. Inom ramen för regional infrastrukturplanering stöttar regionen strategiska industrietableringar särskilt inom elektrifiering.

Samhällsbyggnad och stadsutveckling

Projekt med fokus på mobilitet i glesare områden, som tidigare nämnda *KomILand 3.0* och *RorILand* har fortsatt. De handlar båda om att utforska olika mobilitetslösningar för att förbättra levnadsvillkoren i landsbygder. För samordning och utökat lärande etablerades en samverkansarena där dessa ingår tillsammans med pågående projekt som bland annat *Fossilfri gränsregion Fyrbodal*.

Att aktivera civilsamhället i mobilitetsfrågan har också varit i fokus under året. VGR har haft särskilda utlysningar riktade till civilsamhället för att främja samåkning i hela länet. Detta som en av flera pusselbitar för att minska trafiken och

möjliggöra hållbara vägval i vardagen.

Styrmedel och styrning som bidrar till att fler vill och kan resa hållbart

Under året har ett tvärfunktionellt utvecklingsprojekt inom Västtrafik jobbat med uppdraget att utforska en ny typ av kollektivresa som är dynamisk och behovsstyrd. Inom projektet har det gjorts kunskapsinventering och kunskapsdelning genom omvärldsbevakning, resultat från tidigare studier och kring Västtrafiks anropsstyrda trafikkoncept. Det har resulterat i förslag på testupplägg främst utifrån två aspekter eller frågeställningar; hur optimera trafiksystemets produktionskapacitet och kostnad? Samt hur utforma en dynamisk trafiktjänst så att folk väljer den före bilen? Arbetet med dynamisk trafik är ett lärande projekt med syfte att Västtrafik ska få kunskapsunderlag för att kunna utveckla framtidens kollektivtrafik

Området socialt hållbar transportplanering är ett område som behöver mer forskning och utvecklas mera. Inom K2:s forskningsområde Kollektivtrafik för alla har två publikationer släppts; *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*, *Traveling insecurely: The association of security and accessibility in public transport*. Inom Nätverket för socialt hållbar transportplanering, som leds av GR med delfinansiering från VGR, lyfts frågor om social hållbarhet inom samhällsplaneringen både på regional och nationell nivå. Nätverket samlar praktiker och forskare, bidrar till ny kunskap, nya förhållningssätt och arbetssätt. Nätverket arbetar också för att formulera och utveckla forsknings- och innovationsprojekt som är aktuella. Under 2022 har tre välbesökta nätverksträffar och en projektutvecklingsträff genomförts. En utbildning i socialt hållbar transportplanering har planerats under året och kommer att genomföras under 2023.

Källförteckning

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs cirka 70 000 intervjuer löpande per år. Siffrorna är viktade värden.

Frida, miljö- och fordonsdatabas hos Svensk Kollektivtrafik har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon, tillgänglighet, fordonskontroller och avtals- och miljökrav.

Västtrafik, egen statistik och bearbetningar.

SCB

[Befolkning i kollektivtrafiken nära läge. År 2014 - 2020. PxWeb \(scb.se\)](https://www.scb.se/tema/befolkning-i-kollektivtrafiken)

[Allmänheten och klimatet 2021 \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/allmanheten-och-klimatet-2021)

PM Bilaga

Datum 2022-02-10

Diarienummer KTN 2021–00063

Västra Götalandsregionen**Koncernkontoret**

Handläggare: Jörn Engström

E-post: jorn.engstrom@vgregion.se

Inkomna synpunkter till Västtrafiks utredning om nytt seniorerbjudande

I projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande” ingår att utreda olika utformningar av Västtrafiks seniorerbjudande, samt att implementera den lösning kollektivtrafiknämnden beslutar. Projektet startades våren 2021 och beräknas pågå till 2023.

I samband med dialog och information i de delregionala kollektivtrafikiråden (DKR) hösten 2021 erbjöds även möjligheten att inkomma med skriftliga synpunkter till och med januari 2022. Synpunkterna skickades in till kollektivtrafiknämnden som har lagt utredningsuppdraget till Västtrafik.

Till och med den 4 februari 2022 har svar inkommit från 17 kommuner och ett kommunalförbund. Hälften av inspelen är politiskt behandlade. Några av kommunerna har meddelat att de inte ser sig ha möjlighet att lämna synpunkter innan prisbilden har presenterats. Samtliga kommuner kommer att bjudas in till ett informationsmöte om prisbilden under våren.

Skriftliga inspel har inkommit från kommunerna Ale, Alingsås, Bollebygd, Borås, Göteborg, Herrljunga, Härryda, Lerum, Lilla Edet, Mark, Partille, Stenungsund, Tranemo, Töreboda, Ulricehamn, Vårgårda och Vänersborg samt från Fyrbodals kommunalförbund.

I de flesta inspelen påpekas att det är svårt att ha en uppfattning kring flera av delfrågorna innan prisbilden har presenterats. Några kommuner har meddelat att de inte är intresserade av en ny skatteväxling kopplat till ett eventuellt regionalt erbjudande. När det gäller övriga frågor såsom åldersvillkor, administrativ avgift och giltighet i fler zoner har det varit stor variation och spridning på de inkomna synpunkterna. Samtliga inspel bifogas.

Efter att Västtrafik har informerat kommunerna om prisbilden erbjuds kommuner och delregioner möjlighet att inkomma med ytterligare skriftliga synpunkter innan sommaren, som ett komplement till information och dialog kring utredningen på vårens DKR.

Yttrande över fortsatt inriktning på utredning av seniorkortserbjudande

Västra Götalandsregionen är huvudman för kollektivtrafiken vilket löstes genom en skatteväxling med regionens kommuner. Ett seniorkortserbjudande som är lika för alla seniorer i regionen ses enligt Västtrafiks utredning som att det skapar en enkelhet, en enhetlighet och en upplevelse av rättvisa. Ale kommun föreslår därför att regionen i första hand utreder vad regionen själv kan erbjuda seniorerna.

I andra hand vill Ale kommun att följande inriktningar kvarstår för fortsatt utredning:

- 1) Kommunalt tillköp seniorbiljett, dygnet runt, anpassat efter pensionsålder
- 2) Zongiltighet endast i den zon kommunen tillhör

Mikael Berglund

Maria Reinholdsson

Kommunstyrelsens ordförande

Kommunchef

From: Emma Olsson <Emma.Olsson@alingsas.se>
Sent: den 27 januari 2022 16:19
To: kollektivtrafik
Cc: PlatinaMail SBN
Subject: Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

Hej,

Kommunen tackar för möjligheten att besvara frågeställningarna, men för att kommunen ska kunna besluta om inriktning för fortsatt arbete behövs tydligare kostnadsbeskrivningar. Kommunen kan därför i detta skede inte besvara frågeställningarna på ett fullgott sätt.

Med vänliga hälsningar,

Emma Olsson

Projektledare hållbart resande

Alingsås kommun

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Avdelningen för samhällsplanering och offentlig utemiljö

Trafik- och planeringsenheten

Telefon: 0322-616249



Kommunstyrelseförvaltningen

Tommy Andersson | Kommunikationsadministratör
0734-64 70 30 | tommy.andersson@bollebygd.se

Kollektivtrafiknämnden

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande” – yttrande till kollektivtrafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar synpunkter på Västtrafiks projekt ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande” och översänder dessa till kollektivtrafiknämnden.

Ärendet

Kommunerna i Västra Götalandsregionen har fått möjlighet att lämna synpunkter på Västtrafiks projekt ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”. Västtrafik har fått i uppdrag av kollektivtrafiknämnden att utreda olika utformningar av framtida seniorerbjudande, samt att implementera den lösning som kollektivtrafiknämnden beslutar. Projektet startades våren 2021 och beräknas pågå till 2023. Synpunkter från kommunen ska vara kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen tillhanda senast den 31 januari 2022. De alternativ som finns kvar i utredningen är om seniorrabatten ska vara ett:

* Kommunalt tillköp. Ska det kommunala tillköpet i så fall enbart gälla den egna zonen som kommunen tillhör eller fler zoner i regionen? Vilket åldersvillkor föredrar kommunen 65 år, 70 år eller 75 år?

* Regionalt erbjudande, vilket innebär en skatteväxling. Seniorrabatten gäller då i hela regionen för åldersvillkoret 65 år.

* Regionalt erbjudande med 25 procents seniorrabatt på hela Västtrafiks sortiment för alla seniorer, åldersvillkor 65 år, i kombination med kommunalt tillköp. Dessa seniorrabatter omfattar alla seniorer, inte bara kommuninvånare utan även till exempel turister och besökare.

Samtliga seniorbiljetter kommer att bli digitala i appen Västtrafik To Go.

Bollebygds kommun har under hösten fått information om projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande” vid det delregionala kollektivtrafikerådet, DKR, för att inhämta synpunkter till utredningen av ett framtida seniorerbjudande.

Ekonomiska förutsättningar

I dagsläget har Bollebygds kommun inte fått någon ekonomisk kalkyl från Västtrafik vad de olika alternativen för seniorerbjudande innebär för kostnader vilket Bollebygds kommun har som synpunkt. För att kunna ta ställning till det framtida seniorerbjudandet bör det vara klart vad det innebär för kostnads- och konsekvensanalys för de olika alternativen innan Bollebygds kommun kan ta ställning till det framtida seniorerbjudandet.



Synpunkter från Bollebygds kommun

Bollebygds kommun vill ha ytterligare dialog och information när det finns priser för de olika alternativen. För att kunna ta ställning till det framtida seniorerbjudandets olika alternativ bör det vara klart vad det innebär för kostnad- och konsekvensanalys för de olika alternativen innan kommunen kan ta ställning till det framtida seniorerbjudandet. Analysen bör presenteras på såväl samlad regional nivå som per kommun. Kommunen kan därför i detta skede inte besvara frågeställningarna på ett fullgott sätt.

Kommunen vill poängtera att hanteringen av tillköp är en kommunal fråga och bör därför hanteras i de kommunala processerna och inte vid de delregionala kollektivtrafikeråden. Skall seniorrabatten vara ett regionalt erbjudande tillika en strategisk kollektivtrafikfråga bör seniorrabatten hanteras i respektive delregion via ett tydligt samråd. Frågeställningarna bör i så fall anpassas så att respektive delregion har möjlighet att besvara frågorna och kan inhämta synpunkter från respektive kommun på ett gediget sätt.

Bollebygds kommun ställer sig positiv till de syften med seniorerbjudandet som att förbättra folkhälsan, skapa en vana att resa kollektivt, nyttja befintlig kapacitet i kollektivtrafiken, bibehålla turtäthet, social hållbarhet med möjlighet till ett självständigt liv, jämlikhet och att kunna bo kvar i sin bostad.

Synpunkter från Bollebygds kommun är att utredningen om nytt seniorerbjudande inte bör gälla en fast åldersgräns utan bör anpassas efter den officiella pensionsåldern för senioren med ett intyg från pensionsmyndigheten som styrker att resenären är en senior/pensionär när ansökan görs om seniorerbjudandet.

För vår kommun är det viktigt att seniorerbjudandet gäller dygnet runt då Bollebygds kommun har färre turer dagtid än flertalet andra kommuner. Det är viktigt att ta hänsyn till omfattningen av trafiken i respektive kommun när prisbilden sätts för seniorerbjudandet. Det innebär en stor skillnad på utbud av trafik som finns i storstad och på landsbygd, vilket borde påverka prisbilden för seniorerbjudande.

Skickas till

Västra Götalandsregionen - Kollektivtrafiknämnden

BOLLEBYGDS KOMMUN

Michael Plogell

Kommunstyrelsens ordförande

Monica Holmgren

Förvaltningschef



Kommunstyrelsen

§ 38

Dnr KS 2021-00843 3.3.4.2

Dialogfrågor gällande seniorerbjudande

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter:

Kommunen har, baserat på utskickat underlag, inte möjlighet att ta ställning till alla frågeställningar. För att kommunen ska kunna besluta om inriktning för fortsatt arbete behövs tydligare kostnadsbeskrivningar.

Hantering av tillköp är en kommunal fråga och bör därför hanteras i de kommunala processerna, ej vid de delregionala kollektivtrafikeråden. Borås Stad motsätter sig skatteväxling.

Ett regional erbjudande om rabatt på seniorbiljetter är det minst attraktiva alternativet. I Borås åker personer som fyllt 65 år gratis under lågtrafik och en rabatt istället, upplevs som en försämring.

Seniorernas kollektivtrafikkort i Borås bör fortsätta gälla endast under lågtrafik på grund av risken för trängsel i kollektivtrafiken.

En administrativ avgift för senioren skulle inte minska kommunens kostnader för tillköpet.

Sammanfattning av ärendet

I Västtrafiks projekt "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" ingår att på uppdrag av kollektivtrafiknämnden utreda olika utformningar av ett framtida seniorerbjudande. Inriktningar och ställningstaganden har under arbetets gång lyfts med en referensgrupp med tjänstepersoner som representerar kommunerna i de fyra delregionerna och i dialog med regionens kommuner i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR).

Som komplement till höstens dialog i DKR finns det möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på bifogade frågeställningar direkt till kollektivtrafiknämnden, senast den 31 januari 2022. Synpunkter välkomnas från kommuner och/eller kommunalförbund, men det är inte en formell remiss.

Kommunalförbundet har meddelat att delregionen inte kommer lämna skriftliga svar till kollektivtrafiknämnden. Eftersom ärendet har förankrats i det delregionala kollektivtrafikerådet endast i dialogform och dialoger inte innebär ett tydligt ställningstagande är det viktigt att respektive kommun skriftligen lämnar sina synpunkter direkt till kollektivtrafiknämnden.

Beslutsunderlag

1. Till kommuner och tjänstepersonsnätverk för DKR, 2021-10-27
2. Dialogfrågor seniorerbjudande DKR hösten 20, 2021-10-27
3. Statusrapport utredning seniorerbjudande, 2021-10-27



Kommunstyrelsen

Förslag och yrkanden

Kommunalförbundsstyrelsen Tom Andersson (MP) yrkar på följande justering i sitt eget förslag: Stycke två i beslutet kompletteras med följande lydelse: "Borås Stad motsätter sig skatteväxling".

§ 107 Skrivelse gällande Seniorkortsutredning

Det delregionala kollektivtrafikerådet (DKR) i Fyrbodal har vid mötet den 28 oktober 2021 ett informations/dialogärende om Seniorkort. Bakgrunden är att Västtrafik fått ett uppdrag av Kollektivtrafiknämnden att "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" baserat på nya förutsättningar i 3-zoner. De har i samband med utredningen ställt ett antal dialogfrågor till DKR och kommunerna att besvara.

För att Fyrbodals medlemskommuner ska kunna besluta om inriktning för fortsatt arbete behövs tydligare kostnads- samt konsekvensbeskrivningar för alternativen. Ett samråd/remiss bör göras när detta tagits fram.

Ärendet föredrogs av Helen Tisell, infrastrukturstrateg.

Handlingar till ärendet bifogas protokollet.

Direktionen beslutar

Att ställa sig bakom Fyrbodals kommunalförbunds skrivelse gällande Västtrafiks informations/dialogärende om Seniorkortsutredningen och översända den till Kollektivtrafiknämnden samt Västtrafik.

Beslutet expedieras till

Kollektivtrafiknämnden
Västtrafik

Justerare:		Utdragsbestyrkande:

Fyrbodals kommunalförbund – 14 kommuner samarbetar för hållbar utveckling

Skickas till: Kollektivtrafiknämnden och Västtrafik

Skrivelse gällande utredning av Seniorkort

Sammanfattning av ärendet

Det delregionala kollektivtrafikerådet (DKR) i Fyrbodal har vid mötet den 28 oktober 2021 ett informations/dialog ärende om Seniorkort. Bakgrunden är att Västtrafiks fått ett uppdrag av Kollektivtrafiknämnden att "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" baserat på nya förutsättningar i 3-zoner. Västtrafik informerade om status i utredningen samt fortsatt process. Innan DKR skickade Västtrafik ut statusrapport, samt diskussionsfrågorna nedan till de fyra DKR-mötena i regionen:

Allmänt

- Av de alternativ som finns kvar i utredningen, är det några som ni förordar/inte förordar och i så fall på vilka grunder?

Kommunalt tillköp

- Utifrån era syften med seniorerbjudandet, hur skulle ni rangordna de kvarstående kommunala tillköpsalternativen gentemot varandra gällande åldersvillkor?
- Skulle ni vara intresserade av att göra tillköp giltigt i fler än en zon? Utifrån vilka syften?
- Finns det intresse för att ta ut en enhetlig administrationsavgift av seniorerna? Av vilka anledningar?

Regionalt erbjudande seniorbiljett

- Hur ser ni på giltighet dygnet runt respektive endast lågtrafik vid ett regionalt erbjudande?
- Är det intressant att skatteväxla för ett regionalt erbjudande med seniorbiljett?
- Finns det några andra aspekter som talar för eller emot ett regionalt erbjudande genom skatteväxling?

Den 16 nov 2021 skickade Västtrafik ut kompletterande information/tidplan:

Till kommuner och tjänstepersonsnätverk för DKR

Under hösten medverkar projektet "Utreda och implementera nytt

seniorerbjudande" vid de delregionala kollektivtrafikeråden, DKR, för att inhämta synpunkter till utredningen av ett framtida seniorerbjudande. Kommuner och delregioner har även möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till utredningen senast 31 januari 2022. Flera kommuner har framfört önskemål om ytterligare dialog när det finns priser för de olika alternativen. För att tillmötesgå kommunerna har Västtrafik valt att ändra tidplanen för projektet, enligt nedan, så att det finns utrymme för ytterligare dialog innan beslut om nytt seniorerbjudande. Tidplanen kan komma att förändras ytterligare beroende på hur det omfattande och komplexa arbetet med ny kalkylmodell fortskrider. Inför vårens DKR kommer det att finnas grupperade priser för olika typkommuner.

Tidplan

Oktober-december 2021: dialog på DKR

31 januari 2022: sista datum för kommuner och delregioner att inkomma med skriftliga synpunkter till kollektivtrafiknämnden gällande utskickade dialogfrågor.

Februari 2022: avstämning av ny kalkylmodell med projektets referensgrupp för kommuner.

Mars 2022 (datum ej fastställt): informationsmöte med kommuner gällande kalkylmodell och grupperade priser för olika typkommuner.

31 maj 2022: sista datum för kommuner att inkomma med kompletterande skriftliga synpunkter på de olika alternativen till kollektivtrafiknämnden utifrån prisbilden.

April-juni 2022: dialog på DKR, med möjlighet att komma med kompletterande synpunkter på de olika alternativen utifrån prisbilden.

September 2022: förslag till beslut om nytt erbjudande presenteras för Västtrafiks styrelse och kollektivtrafiknämnden.

Fyrbodals yttrande gällande utskickade dialogfrågor.

En utredning om seniorkortet är positiv och efterfrågat av medlemskommunerna men dialogformen är för otydlig. I enlighet med samverkansformerna för kollektivtrafik (Samverkansformer revidering 2020 slutversion (vgregion.se)) fanns före revideringen två olika beslutsformer; "i dialog" och "i samråd". Vid utvärderingen av samverkansformerna 2020 lyfte alla fyra delregionala kollektivtrafikeråd att beslutsformen "i dialog" var allt för otydlig. Dels fanns en otydlighet om vad dialog innebär, vem som ansvarar för den och kanske viktigast, hur dialogens resultat omhändertas. Efter de delregionala kollektivtrafikerådens svar beslutades att beslutsformen "i dialog" skulle tas bort. Idag finns därför endast en beslutsform i de delregionala kollektivtrafikeråden, nämligen "i

samråd". Samråd sker när kollektivtrafiknämnden skickar remisser till de delregionala kollektivtrafikeråden, exempelvis årliga avstämningar av Trafikförsörjningsprogrammet.

Vi önskar poängtera att dialog i DKR och möjligheten för kommunerna att komma med skriftliga synpunkter inte är detsamma som att förankra ett förslag i respektive kommun. Seniorkorten är i dagsläget en kommunal angelägenhet som påverkar den kommunala ekonomin. Flertalet av frågorna är på en detaljeringsnivå att det endast är kommunen som kan besvara dem på ett fullgott sätt. Frågeställningen som bör adresseras DKR är huruvida det finns ett intresse för regional enhetlighet gällande seniorers resande. Om DKR och medlemskommunerna gör bedömningen att en regional enhetlighet är av intresse vore det välkommet att Kollektivtrafiknämnden/Västtrafik återkommer med en kostnads- och konsekvensanalys för de olika alternativen. Analysen bör presenteras på såväl samlad regional nivå som per kommun.

För att Fyrbodals medlemskommuner ska kunna besluta om inriktning för fortsatt arbete behövs tydligare kostnads- samt konsekvensbeskrivningar för alternativen. Ifrån Fyrbodal välkomnar vi en fördjupad diskussion under 2022, efter att en prismodell är presenterad. Vi menar att det först då går att ta ställning till ifall frågan ska beredas i respektive kommun – och/eller om det ska tas fram en gemensam Fyrbodalshållning kring Seniorkorten och dess framtid. Frågan om en eventuell skatteväxling och dess konsekvenser behöver också beskrivas tydligare och efter detta samrådas/remitteras.

Fyrbodals kommunalförbund



Diarienummer 1345/21

Robertho Settergren

Datum 2022-01-28

Tel 031- 368 00 99

Synpunkter till utredning om Seniorerbjudand

Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden gav 2020-12-11 Västtrafik i uppdrag att utreda seniorerbjudandet i Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun.

Västtrafik har arbetat fram en statusrapport där Kollektivtrafiknämnden 2021-09-24 beslutade att presentera ett antal förslag för de delregionala kollektivtrafikeråden. Statusrapporten inkluderar även de alternativ som avfärdats under arbetets gång.

Som komplement till höstens dialog i DKR kring Västtrafiks pågående utredning av seniorerbjudandet finns det möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på bifogade frågeställningar direkt till kollektivtrafiknämnden, senast den 31 januari 2022.

Stadsledningskontorets bedömning

Göteborgs Stad tackar för möjligheten att lämna skriftliga synpunkter men har, baserat på utskickat underlag, inte möjlighet att ta ställning till frågeställningarna.

Hanteringen av tillköp är en kommunal fråga. Frågor gällande tillköp behöver därför hanteras i direkt dialog med Göteborgs Stad samt i enlighet med den kommunala besluts- och budgetprocessen. För att Göteborgs Stad ska kunna besvara frågeställningar samt besluta om inriktning för fortsatt utformning gällande tillköp av seniorarbete behöver materialet kompletteras med tydligare kostnadsbeskrivningar.

Henrik Levin

Avdelningschef Samhällsbyggnad



Dialogfrågor seniorerbjudande

Från Herrljunga kommun sänder vi in följande yttrande som svar på dialogfrågorna gällande seniorerbjudande.

Det är svårt att ge konkreta svar på frågorna då ytterligare underlag erfordras för att kunna svara konkret på de olika förslagen.

När priser för de olika alternativen är framtaget och presenterade har vi möjlighet att ta ställning till de olika alternativen.

Med vänliga hälsningar

Birgitta Fredriksson

Handläggare

birgitta.fredriksson@herrljunga.se

Datum
2022-01-19

Dnr
2021KS710 530

Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

Härryda kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på den pågående utredning om seniorerbjudande.

Kommunen har hittills haft tillköp från 65 års ålder dygnet runt och menar att detta alternativ är viktigt att belysa i utredningen. Närmare synpunkter är svåra att lämna eftersom det saknas beskrivningar av ekonomiska konsekvenser av de olika alternativen. Kommunen vill framhålla att Västra Götalandsregionen och Västtrafik genom den tidigare gjorda skatteväxlingen är ansvariga för kollektivtrafiken och att det framstår som olyckligt att arbeta med ett system där kommuner måste välja mellan olika tillköp. Härryda ser det som svårt att motivera en ytterligare skatteväxling för att kompensera för seniorens resor.

Kommunen noterar att den ersättningsmodell som ligger till grund för seniorkorten ingår i utredningen. Med tanke på att nuvarande modell är svår att förstå så välkomnas en ersättningsmodell som är enkel och lätt att förklara. Det framstår som rimligt att överväga en administrativ avgift av seniorens för att minska risken att uttaga kort inte används.

Avslutningsvis så har kommunen återkommande framfört synpunkter avseende de negativa effekter det nya zonsystemet medför för boende, besökare och företag i Härryda kommun. Det är svårt att förstå och stödja kommunens isolerade läge i zon B i förhållande till kommuner som gynnas av zonsystemet. Konsekvenserna av det nya zonsystemet påverkar även seniorerbjudandet där seniorer i andra kommuner kan resa på sina kort inom större områden. Att notera i sammanhanget är att det saknas möjlighet för Härrydans resenärer att ta sig till sjukhus på dagens seniorbiljett.



Peter Lönn
Kommundirektör
Härryda kommun

From: Rebecca Greek <Rebecca.Greek@lerum.se>
Sent: den 21 januari 2022 11:23
To: kollektivtrafik
Subject: Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

Hej!

Lerums kommun fick i oktober 2021 ett antal dialogfrågor gällande seniorerbjudande.

Kommunen tackar för möjligheten att besvara frågeställningarna men har, baserat på utskickat underlag, inte möjlighet att ta ställning till frågeställningarna.

Det är positivt att kommunerna ska få mer information gällande kalkylmodell och grupperade priser för olika typkommuner. Frågeställningarna påverkar den kommunala ekonomin, och för att kommunen ska kunna ta ställning till de olika alternativen behöver de konsekvensbeskrivas ekonomiskt. Eftersom hanteringen av tillköp är en kommunal, politisk fråga bör det hanteras i det kommunala processerna. Lerums kommun återkommer därför med kompletterande synpunkter efter informationsmötet om kalkylmodellen.

Vänlig hälsning
Rebecca Greek
Strategisk samhällsplanerare
Sektor Samhällsbyggnad

rebecca.greek@lerum.se
Telefon: 0302- 52 14 95

Lerums kommun
443 80 Lerum
www.lerum.se

På vår webbplats kan du få information om hur vi hanterar dina personuppgifter.



Kommunstyrelsen protokoll 2022-01-11

§ 9

Synpunkter på utredningen om seniorerbjudande

Dnr KS 2021/355

Sammanfattning

Göteborgs Regionen har skickat ut frågorna på underlag gällande utredning om seniorerbjudande. Utskicket genomförs för att säkerställa att det underlag gällande utredning om seniorerbjudande som skickats ut till de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR), når ut till alla enskilda kommuner inför höstens möten. Det finns möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på frågeställningar direkt till kollektivtrafiknämnden, senast den 31 januari 2022.

En kalkylmodell kommer att tas fram och i mars 2022 kommer informationsmöte med kommuner gällande denna och grupperade priser för olika typkommuner. Den 31 maj 2022 är sista datum för kommuner att inkomma med kompletterande skriftliga synpunkter på de olika alternativen utifrån föreslagen prissbild. Utredningens slutresultat skall presenteras för beslut i kollektivtrafiknämnden, preliminärt i juni 2022.

Synpunkter på förslaget:

Det är svårt att ge synpunkter, svara på frågor och prioriteringar bland alternativen när det inte finns kostnadsbeskrivningar för respektive alternativ och de ekonomiska konsekvenserna inte går att utläsa.

Oaktat kostnader och finansiering kan alternativ *d) Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år i första hand* och *e) Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år i andra hand* ses som de bästa alternativen utifrån att det skall vara lika villkor för seniorer att resa i regionen. Finns därtill möjlighet att ha korten både digitalt och analogt är det bra. I tredje hand kan alternativet med 25 % seniorrabatt på hela Västtrafiks sortiment för alla seniorer, åldersvillkor 65 år, i kombination med *g) Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (e)* vara ett alternativ.

Med anledning av att ekonomiska konsekvenser saknas i detta skede och att kalkylmodell kommer att tas fram kan kommunen därför i detta skede inte besvara frågeställningarna på ett fullgott sätt.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2022-01-07

Förslag till yttrande till kollektivtrafiknämnden daterat 2022-01-10

Dialogfrågor seniorerbjudande DKR hösten 2021

Statusrapport utredning seniorerbjudande september 2021



Kommunstyrelsen protokoll 2022-01-11

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna är svåra att överblicka i detta skede eftersom det inte finns redovisat några ekonomiska konsekvenser på alternativen.

Yrkande

Julia Färjhage (C)

1. Kommunstyrelsen anser att det är viktigt att regionens seniorer behandlas lika och förordar därför ett regionalt erbjudande. För att inte missgynna seniorer i kommuner i ytterkanterna av zonerna bör erbjudandet innefatta alla tre zoner.
2. Kommunstyrelsen noterar dessutom att en skatteväxling för kollektivtrafiken redan är genomförd och att det därför inte ska göras en gång till.

Beslutsgång

Ordföranden ställer tjänsteskrivelsens förslag mot Julia Färjhages yrkande och finner att kommunstyrelsen bifaller Julia Färjhages yrkande.

Beslut

1. Kommunstyrelsen anser att det är viktigt att regionens seniorer behandlas lika och förordar därför ett regionalt erbjudande. För att inte missgynna seniorer i kommuner i ytterkanterna av zonerna bör erbjudandet innefatta alla tre zoner.
2. Kommunstyrelsen noterar dessutom att en skatteväxling för kollektivtrafiken redan är genomförd och att det därför inte ska göras en gång till.

Beslutet expedieras till
Kollektivtrafiknämnden

Förvaltning: Samhällsbyggnadsförvaltningen

Handläggare: Åsa Hagnestål

Beteckning:

kollektivtrafik@vgregion.se

Yttrande över Västtrafiks utredning av seniorerbjudandet

Erbjudandeanternativ som Västtrafik anser lämpliga att utreda vidare

Kommunalt tillköp: seniorbiljett

- a) Lågtrafik alternativt dygnet runt, 65 år
- b) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 70 år)
- c) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 75 år)

Lågtrafikintervallet föreslås liksom idag att endast vara ett alternativ vid det lägre åldersvillkoret, 65 år. Utredningen lyfter även möjligheten att göra tillköp för giltighet i mer än en zon samt att ta ut en administrationsavgift. För alternativ a, b och c kvarstår ytterligare fyra alternativ att ta ställning till i fortsatt arbete:

- Tillköp endast möjligt för den zon kommunen tillhör
- Möjlighet att göra tillköp för flera zoner
- Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift
- Möjlighet att ta ut en enhetlig administrationsavgift

Regionalt erbjudande: seniorbiljett

- d) Giltighet i zon ABC dygnet runt (65 år)
- e) Giltighet i zon ABC i lågtrafik (65 år)

Regionalt erbjudande: seniorrabatt

- f) Rabatt i kombination med kommunalt tillköp (alternativ a, b och c). Rabatt kan endast nyttjas av resenär.
- g) Rabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (alternativ e)

Om beslut fattas att gå vidare med alternativ d, e och/eller g innebär det en skatteväxling. För alla alternativ föreslås även att seniorer ska kunna välja en digital biljett i Västtrafik To Go.

Västtrafiks frågeställningar

Västtrafik har tillsammans med statusrapporten bifogat ett antal frågeställningar till de delregionala kollektivtrafikeråden.

Allmänt

- 1 Av de alternativ som finns kvar i utredningen, är det några som ni förordar/inte förordar och i så fall på vilka grunder?

Kommunalt tillköp

- 2 Utifrån era syften med seniorerbjudandet, hur skulle ni rangordna de kvarstående kommunala tillköpsalternativen gentemot varandra gällande åldersvillkor?
- 3 Skulle ni vara intresserade av att göra tillköp giltigt i fler än en zon? Utifrån vilka syften?
- 4 Finns intresse för att ta ut en enhetlig administrationsavgift av seniorerna? Av vilka anledningar?

Regionalt erbjudande seniorbiljett

- 5 Hur ser ni på giltighet dygnet runt respektive endast lågtrafik vid ett regionalt erbjudande?
- 6 Är det intressant att skatteväxla för ett regionalt erbjudande med seniorbiljett?
- 7 Finns det några andra aspekter som talar för eller emot ett regionalt erbjudande genom skatteväxling?

Kommunens svar

För att kommunen ska kunna besluta om inriktning för den fortsatta utredningen behövs tydligare kostnadsbeskrivningar. Kommunen har i detta skede därför inte haft möjlighet att besvara frågeställningarna på ett fullgott sätt.

1. Marks kommun förordar att erbjudandet ska kvarstå som ett kommunalt tillköp, med anledning av att fortsatt kunna erbjuda kommunens seniorer ett lokalt anpassat erbjudande. Därmed anser kommunen inte att det är aktuellt med en ny skatteväxling eller ett regionalt erbjudande. Västra Götaland består av 49 kommuner med väldigt olika förutsättningar gällande bland annat geografiskt läge, befolkningsmängd och kollektivtrafikutbud. Ett enhetligt regionalt erbjudande anses därför inte kunna uppfylla samtliga kommuners behov kring erbjudandet. (Fråga 6 och 7.)

2. Marks kommuns rangordning av åldersvillkoren:

- i. Dygnet runt (65 eller 70 år)
- ii. Dygnet runt (65 eller 75 år)
- iii. Dygnet runt, 65 år

På grund av låg turtäthet i kommunen mitt på dagen förordas giltighetstypen Dygnet runt, men lågtrafik skulle kunna kvarstå som en del av erbjudandeformen om kostnaden framstår som betydligt lägre. (Fråga 5.)

3. Marks kommun är inte intresserad av att göra tillköp med giltighet i mer än zon C. Tvärtom föreligger det en osäkerhet i hur kostnadsbilden kommer att förändras när Västtrafik analyserat resandet efter införandet av det nya zonsystemet ABC.

4. Frågan om uttagande av administrationsavgift är beroende av vilken framtida kalkylmodell och erbjudandeform som Västtrafik kommer att erbjuda.

Med vänlig hälsning

Jessica Rodén

kommunstyrelsens ordförande

Lillemor Berglund Andreasson

kommundirektör



Till
Kommunstyrelsen

Diarienummer
KS/2022:42

Handläggare
Emma Johansson

Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden gav 2020-12-11 Västtrafik i uppdrag att utreda seniorerbjudandet i VGR och Västtrafik har under 2021 startat projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande". Syftet med projektet är bland annat att se över det befintliga seniorerbjudandet samt se över den kostnads kalkyl som används vid kommunala tillköp. Västtrafik har arbetat fram en statusrapport och Kollektivtrafiknämnden beslutade i september att presentera ett antal förslag för de delregionala kollektivtrafikråden. Dialogfrågor skickades till kommuner och delregioner med möjlighet att inkomma med synpunkter till kollektivtrafiknämnden senast 31 januari.

Synpunkter

Kommunen tackar för möjligheten att besvara frågeställningarna men gör bedömningen att merparten av frågeställningarna inte är möjliga att besvara på ett fullgott sätt med nuvarande beslutsunderlag. Det saknas exempel på kostnader för respektive alternativ och är därmed svårt att ta ställning politiskt eftersom budgetpåverkan är en viktig del i beslutsprocessen. Vidare saknas också kunskap om hur de olika alternativen påverkar belastningen på kollektivtrafiksystemet.

Kommunen är positiv till enkelhet och enhetlighet och instämmer med utredningens ansats att seniorkortserbjudandet ska utformas så att det gynnar det ursprungliga syftet, dvs att skapa incitament för kollektivtrafikresande, senarelägga färdtjänstdebuten, bidra till folkhälsa, jämlikhet och social hållbarhet.

Dagens kalkylmodell är svår att förstå och en ökad tydlighet om hur kostnaderna beräknas välkomnas av Partille. I dagsläget är kommunen positiv till möjligheten att ta ut en enhetlig administrationsavgift men för att kunna ta slutlig ställning i frågan efterfrågar kommunen mer information och vad det innebär i form av administration för kommunen och påverkan på resandet.

Kommunen anser att frågor om tillköp bör hanteras antingen i kommun eller i delregion, inte både och. Det skapar en otydlighet om vart frågan ska hanteras och på vilket sätt. Baserat på frågeställningarna förordar kommunen att frågan hanteras i respektive kommun.

Med vänlig hälsning

Emma Johansson
Strategisk trafikplanerare

From: Kerstin Gunneröd <Kerstin.Gunnerod@stenungsund.se>
Sent: den 16 december 2021 13:56
To: kollektivtrafik
Subject: "Synpunkter till utredning om seniorerbjudande".

Hej!

Här kommer lite tankar från Stenungsunds kommuns politiker:

Våra politiker är nog inte helt eniga i frågan, men skulle nog vara anpassningsbara till förändring mot vad det är idag.

Vi spelade förra året in i budget att höja åldern för seniorkort till 75 år, det gör vi även i år.

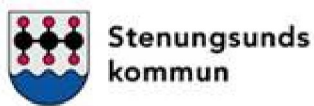
Vi vet inte hur de ställer sig till detta, men diskussioner har förts att det inte är orimligt att ha en ålder runt 70 för seniorkort.

Med det sagt; det har till och från förts diskussioner gällande åldern och att man är flexibel i tanken kring åldern.

Vänliga hälsningar

Kerstin Gunneröd
Socionom
Handläggare färdtjänst och trafik

Sektor Samhällsbyggnad
Besöksadress: Strandvägen 15
Tel: 0303-738120, alt. 0738520209
Epost: kerstin.gunnerod@stenungsund.se
www.stenungsund.se



Information om behandling av personuppgifter

För att Stenungsunds kommun ska kunna utföra sitt uppdrag och besvara ditt meddelande kommer kommunen att behandla dina personuppgifter.

Läs gärna mer om hur kommunen behandlar personuppgifter och vilka rättigheter du har som registrerad: www.stenungsund.se/personuppgifter

Vår ref: Ellinor Lundholm
Samhällsplanerare
Datum: 2021-12-22

Tranemo kommuns synpunkter i ärende: utreda och implementera nytt seniorerbjudande

Bakgrund

Kollektivtrafiknämnden gav 2020-12-11 Västtrafik i uppdrag att utreda seniorerbjudandet i Västra Götalandsregionen och Kungsbacka kommun. Västtrafik startade under 2021 projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande". Syftet med uppdraget är bland annat att se över befintliga seniorerbjudande samt se över den kostnadskalkyl som används vid kommunalt tillköp.

I en statusrapport, framtagen av Västtrafik, tog Kollektivtrafiknämnden 2021-09-24 beslut om att presentera ett antal förslag för de delregionala kollektivtrafikeråden. Statusrapporten inkluderar även de alternativ som avfärdats under arbetets gång.

Förslag för fortsatt utredning

De alternativ som Västtrafik presenterar som lämpliga att utreda vidare är kortfattat:

Kommunalt tillköp: seniorbiljett

- a) Lågtrafik alternativt dygnet runt, 65 år
- b) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 70 år)
- c) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 75 år)

För kommunala tillköp har även möjligheten att göra tillköp för giltighet i mer än en zon samt ta ut en administrationsavgift lyfts. För alternativ a, b och c kvarstår ytterligare fyra alternativ att ta ställning till i fortsatt arbete:

- 1. Tillköp endast möjligt för den zon kommunen tillhör
- 2. Möjlighet att göra tillköp för flera zoner
- 3. Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift
- 4. Möjlighet att ta ut en enhetlig administrationsavgift

Regionalt erbjudande: seniorbiljett

- d) Giltighet i zon ABC dygnet runt (65 år)
- e) Giltighet i zon ABC i lågtrafik (65 år)

Regionalt erbjudande: seniorrabatt

- f) Rabatt i kombination med kommunalt tillköp (alternativ a, b och c).
Rabatt kan endast nyttjas av resenär.
- g) Rabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (alternativ e)

Om beslut fattas att gå vidare med alternativ d, e och/eller g innebär det en skatteväxling. För alla alternativ föreslås även att seniorer ska kunna välja en digital biljett i Västtrafik To Go.

Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd välkomnar skriftliga synpunkter på förslagen fram till 31 januari 2022.

Frågeställningar till delregioner och kommuner:

Västtrafik har tillsammans med statusrapporten bifogat ett antal frågeställningar till de delregionala kollektivtrafikeråden.

Allmänt

- Av de alternativ som finns kvar i utredningen, är det några som ni förordar/inte förordar och i så fall på vilka grunder?

Kommunalt tillköp

- Utifrån era syften med seniorerbjudandet, hur skulle ni rangordna de kvarstående kommunala tillköpsalternativen gentemot varandra gällande åldersvillkor?
- Skulle ni vara intresserade av att göra tillköp giltigt i fler än en zon?
Utifrån vilka syften?
- Finns intresse för att ta ut en enhetlig administrationsavgift av seniorerna? Av vilka anledningar?

Regionalt erbjudande seniorbiljett

- Hur ser ni på giltighet dygnet runt respektive endast lågtrafik vid ett regionalt erbjudande?

- Är det intressant att skatteväxla för ett regionalt erbjudande med seniorbiljett?
- Finns det några andra aspekter som talar för eller emot ett regionalt erbjudande genom skatteväxling?

Tranemo kommuns synpunkter

Tranemo kommun tackar för möjligheten att besvara frågeställningarna men anser att möjligheten att ta ställning till frågeställningarna, baserat på utskickat underlag, är otillräckligt.

För att Tranemo kommun ska kunna ta ställning till de olika alternativen i fortsatt utredning krävs fördjupade underlag, analyser och kostnadsbeskrivningar. Det behöver finnas tydligare konsekvensbeskrivningar för hur det påverkar den enskilda kommunen. Tranemo kommun kan därför i detta skede inte besvara frågeställningarna på ett fullgott sätt.

I övrigt saknar Tranemo kommun tydligare koppling till landsbygdsperspektivet i utredningen.



Uu § 14

Dnr: Ks 2022/38

Yttrande över Västtrafiks projekt utreda och implementera nytt seniorerbjudande

Utvecklingsutskottets beslut

Utvecklingsutskottet beslutar att lämna följande inspel:

Seniorerbjudande ska gälla för kommuninvånare som är 70 år och äldre samt att det ska gälla för en zon, zon C för Töreboda kommuns del.

Bakgrund

Töreboda kommun har sedan 2018 ett seniorkortserbjudande för personer som är 75 år och äldre. Erbjudandet gäller för kostnadsfria resor under hela dygnet. När tillköpet för seniorkorten gjordes gällde seniorkortet endast för kostnadsfria resor inom Töreboda kommun. I och med den nya zonindelningen som gjordes den 4 november 2020 blev giltigheten för seniorkortet hela zon C.

Töreboda kommun betalade, under 2021, 135 kr i administrationskostnad för varje kort som delas ut. Den årliga kostnaden för varje uttaget kort är 130 kr.

I Västtrafiks projekt "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" ingår att på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten utreda olika utformningar av ett framtida seniorerbjudande, samt implementera den lösning som kollektivtrafiknämnden beslutar. Projektet startade våren 2021 och beräknas pågå till 2023.

Den 3 december 2021 fick det delregionala kollektivtrafikerådet (DKR), i Skaraborgs kommunalförbund, information om Statusrapport Projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande".

Kommunerna har möjlighet att komma med egna inspel och synpunkter till kollektivtrafiknämnden angående utredningen senast den 31 januari.

De inriktningar och alternativ som är kvar för fortsatt utredning och dialog ses nedan.

Kommunalt tillköp: seniorbiljett

- Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år.
- Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år alternativt 70 år.
- Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år alternativt 75 år

*Lågtrafik föreslås liksom idag endast vara ett alternativ vid det lägre åldersvillkoret 65 år.

Seniorbiljetterna föreslås ha samma linjegiltighet som i dagens kommunala tillköp. Gällande zongiltighet respektive administrationsavgift för seniorerna föreslås två olika inriktningar för fortsatt utredning.

- Zongiltighet endast i den zon kommunen tillhör, alternativt möjlighet att välja giltighet i flera zoner.
- Möjlighet att ta ut en enhetlig administrationsavgift av seniorerna, alternativt att inte ha möjlighet att ta ut en administrationsavgift av seniorerna.

Justerare

Utdragsbestyrkande



Uu § 14 (forts.)

Regionalt erbjudande seniorbiljett:

- a) giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år
- b) giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år

Gäller för kommunmedlemmar. Båda alternativen förutsätter en skatteväxling. Biljetterna föreslås ha samma linjegiltighet som i dagens kommunala tillköp.

Regionalt erbjudande seniorrabatt:

25% seniorrabatt på hela Västtrafiks sortiment för alla seniorer, åldersvillkor 65 år, i kombination med ett alternativ med seniorbiljett:

- a) Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp (a, b eller c)
- b) Seniorrabatt i kombination med regional erbjudande i lågtrafik (e)

Seniorrabatten omfattar alla seniorer, inte bara kommunmedlemmar utan även som exempel turister och besökare.

Frågor som Västtrafik har lyft som muntliga diskussioner på DKR är:

Allmänt

- Av de alternativ som finns kvar i utredningen, är det några som kommunen förordar/inte förordar och i så fall på vilka grunder?

Kommunalt tillköp

- Utifrån kommunens syften med seniorerbjudandet, hur skulle Töreboda kommun rangordna de kvarstående kommunala tillköpsalternativen gentemot varandra gällande åldersvillkor?
- Skulle kommunen vara intresserade av att göra tillköp giltigt i fler än en zon? Utifrån vilka syften?
- Finns det intresse för att ta ut en enhetlig administrationsavgift av seniorerna? Av vilka anledningar?

Regionalt erbjudande seniorbiljett

- Hur ser kommunen på giltighet dygnet runt respektive endast lågtrafik vid ett regionalt erbjudande?
- Är det intressant att skatteväxla för ett regionalt erbjudande med seniorbiljett?
- Finns det några andra aspekter som talar för eller emot ett regionalt erbjudande genom skatteväxling?

Behandling på sammanträdet

Bengt Sjöberg (M) yrkar att utvecklingsutskottet beslutar att lämna följande inspel: Seniorerbjudande ska gälla för kommuninvånare som är 70 år och äldre samt att det ska gälla för en zon, zon C för Töreboda kommuns del.

Ordförande Bengt Sjöberg (M) tar upp eget förslag till beslut och finner att utskottet beslutar i enlighet med förslaget.

Justerare

Utdragsbestyrkande



Uu § 14 (forts.)

Beslutsunderlag

Statusrapport projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande"

Tjänsteskrivelse upprättad av trafikhandläggare Marie Djupfeldt den 18 januari 2022

Beslutet ska skickas till

kollektivtrafik@vgregion.se "Synpunkter till utredning om seniorerbjudande"

Trafikhandläggare Marie Djupfeldt

Justerare

BS
[Signature]

Utdragsbestyrkande

Kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen
kollektivtrafik@vgregion.se

Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

Diarienummer 2021/585

Ärendet

Kollektivtrafiknämnden gav 2020-12-11 Västtrafik i uppdrag att utreda seniorerbjudandet i Västra Götalandsregionen. Västtrafik har under 2021 startat projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" vilket beräknas pågå till 2023. Syftet med uppdraget är att utreda olika utformningar av seniorerbjudandet.

Västtrafik har utrett ett flertal olika varianter av seniorerbjudandet vilka presenteras i "Statusrapport september 2021". Kollektivtrafiknämnden har lämnat samtliga regionens kommuner möjlighet att lämna skriftliga synpunkter och inspel på utredningen.

Kommunen har 2021-09-15 lämnat muntliga synpunkter till utredningsgruppen via kommunalförbundets representanter vilka i stort sammanfaller med nedanstående synpunkter.

Yttrande

Nedanstående synpunkter är sådant som kommunen vill ska beaktas i det fortsatta utredningsarbetet och utmynna i valbara alternativ för det framtida seniorerbjudandet. Det är i nuläget inte möjligt att ge besked om vilket av de olika alternativen som kommunen i slutändan kommer förespråka/välja, då mycket utredningsarbete återstår och många förutsättningar fortfarande inte är kända. Vi vill framförallt poängtera att kostnaden för de olika alternativen, vilken i nuläget saknas, kommer ha stor påverkan på vilka alternativ som är genomförbara. Kommunen förutsätter att Kollektivtrafiknämnden åter inhämtar kommunernas synpunkter när utredningsalternativen kompletterats med nödvändiga uppgifter.

Kommunen anser att Västtrafik behöver öka takten i implementeringen av digitala lösningar som kommer resenärerna till gagn utan att invänta utredningen om seniorerbjudande. Det ska vara en självklarhet att olika resor såsom buss, tåg, båt, spårvagn och närtrafik ska kunna bokas via samma plattform oavsett om den som åker är ungdom, vuxen eller senior.

Ulricehamns kommun föredrar i nuläget en fortsatt modell med kommunalt tillköp för seniorerbjudandet. Kommunen bedömer i nuläget att skatteväxling för ett regionalt erbjudande eller rabatt inte kommer vara attraktivt. Kommunen har idag åldersgränsen 75 år och är utifrån nu kända förutsättningar tveksam till att finansiera en sänkning till 65 år. Kommunen förespråkar en enhetlig åldersgräns för seniorerbjudandet vilket bidrar till större tydlighet för resenärerna. Vilken åldersgräns som i framtiden är mest lämplig vill kommunen återkomma till när det finns en tydligare bild av vad kostnaden för de olika alternativen blir.

Det är angeläget att kalkylmodellen för tillköp av seniorbiljetter blir rättvis och tydlig för kommunerna. Kollektivtrafiknämnden bör överväga en lösning där kommunerna i efterhand betalar för gjorda resor. En modell som visserligen blir mindre förutsägbar men som undanröjer de flesta frågetecknen kring vad kommunerna i dag betalar för seniorerbjudandet.

Kommunen är positiv till möjligheten att ta ut en administrativ avgift av senioren för erbjudandet. Avgiften innebär att erbjudandet får ett värde för den som mottagit det vilket är ett incitament att nyttja det för fler resor.

Erbjudandet bör endast riktas till de som är folkbokförda i respektive kommun.

Den zon kommunen tillhör är en lagom geografisk avgränsning för seniorerbjudandet. För Ulricehamns del således hela zon C.

Ulricehamns kommun ser fram emot en fortsatt öppen dialog kring det framtida seniorerbjudandet.

Roland Karlsson
Kommunstyrelsens ordförande
Ulricehamns kommun



Svar på Västtrafiks utredning gällande seniorerbjudande

Sammanfattning

Västtrafik har fått i uppdrag av regionala kollektivtrafiknämnden att utreda olika utformningar av ett framtida seniorerbjudande och implementera en ny lösning. Projektet startades våren 2021 och beräknas pågå till 2023. Under arbetets gång har ställningstaganden och inriktningar lyfts med en referensgrupp med representanter från de fyra delregionerna.

Arbetet har hittills lett till ett antal avgränsningar och ett antal förslag till fortsatt inriktning för utredningen, som sammanställts i en statusrapport. Nu vill Västtrafik lyfta utredningen för dialog med kommunerna. Den huvudsakliga dialogen har genomförts muntligen i de delregionala kollektivtrafikeråden, men kommunerna har även möjlighet att skicka in skriftliga synpunkter.

Beskrivning av ärendet

Västtrafik har fått i uppdrag av regionala kollektivtrafiknämnden att utreda olika utformningar av ett framtida seniorerbjudande och implementera en ny lösning. Projektet startades våren 2021 och beräknas pågå till 2023. Under arbetets gång har ställningstaganden och inriktningar lyfts med en referensgrupp med representanter från de fyra delregionerna.

Arbetet har hittills lett till ett antal avgränsningar och ett antal förslag till fortsatt inriktning för utredningen, som sammanställts i en statusrapport.

I statusrapporten presenteras följande förslag, här kortfattade, som lämpliga att fortsätta utreda:

- *Kommunalt tillköp: seniorbiljett*

- a) Lågtrafik alternativt dygnet runt, 65 år
- b) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 70 år)
- c) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 75 år)

För kommunala tillköp har även möjligheten att göra tillköp för giltighet i mer än en zon samt ta ut en administrationsavgift lyfts. För alternativ a, b och c kvarstår ytterligare fyra alternativ att ta ställning till i fortsatt arbete:

1. Tillköp endast möjligt för den zon kommunen tillhör
2. Möjlighet att göra tillköp för flera zoner
3. Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift
4. Möjlighet att ta ut en enhetlig administrationsavgift

- *Regionalt erbjudande: seniorbiljett*

- d) Giltighet i zon ABC dygnet runt (65 år)
- e) Giltighet i zon ABC i lågtrafik (65 år)

- *Regionalt erbjudande: seniorrabatt*

- f) Rabatt i kombination med kommunalt tillköp (alternativ a, b och c).
Rabatt kan endast nyttjas av resenär.
- g) Rabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (alternativ e)

Om beslut fattas att gå vidare med alternativ d, e och/eller g innebär det en skatteväxling. För alla alternativ föreslås även att seniorer ska kunna välja en digital biljett i Västtrafik To Go.

Nu vill Västtrafik lyfta utredningen för dialog med kommunerna. Den huvudsakliga dialogen har genomförts muntligen i de delregionala kollektivtrafikeråden, men kommunerna har även möjlighet att skicka in skriftliga synpunkter. Det är dock inte en formell remiss. Frågeställningen kretsar kring vilka alternativ som anses intressanta att fortsätta utreda.

Kommunens synpunkter

Kommunen tackar för möjligheten att lämna synpunkter men bedömer att den medskickade frågeställningen i nuläget inte går att besvara på ett fullgott sätt utan fördjupat underlag och kostnadsbeskrivning. Den reviderade tidplanen med ny möjlighet att lämna kompletterande synpunkter när en kalkylmodell tagits fram är därför positiv.

Kommunen vill också framföra att samverkan kring hantering av tillköp bör hanteras i antingen kommun eller delregion, inte både och. Det skapar en otydlighet om var och på vilket sätt frågan ska hanteras.

Utifrån befintligt underlag vill kommunen ändå lämna följande synpunkter på utredningen:

Giltighetstid (dygnet runt eller endast lågtrafik)

I bland annat Vårgårda kommun finns områden där kollektivtrafiken är helt eller delvis begränsad till högtrafik. En begränsning av giltighetstiden till

endast lågtrafik skulle göra seniorerbjudandet svårt att nyttja, och därmed motverka flera av syftena med erbjudandet.

Skatteväxling

Eftersom trafikutbudet skiljer sig åt mellan kommunerna i regionen ser förutsättningarna för att kunna använda seniorerbjudandet olika ut. Kommunen anser därför inte att alternativen som förutsätter skatteväxling är intressanta.

Administrativ avgift

Möjlighet att ta ut administrativ avgift för att erhålla kortet bör fortsätta utredas.

Alfred Dubow
Samhällsbyggnadschef

Ida Bryngelsson
Samhällsplanerare

Dialogfrågor seniorerbjudande DKR hösten 2021 I Västtrafiks projekt "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" ingår att på uppdrag av kollektivtrafiknämnden utreda olika utformningar av ett framtida seniorerbjudande, samt att implementera den lösning som kollektivtrafiknämnden beslutar. Projektet startades våren 2021 och beräknas pågå till 2023. En arbetsgrupp inom Västtrafik har analyserat ett flertal olika varianter av seniorerbjudande. Inriktningar och ställningstaganden har under arbetets gång lyfts med en referensgrupp bestående av tjänstepersoner som utsetts att representera kommunerna i de fyra delregionerna. Arbetet har hittills lett till ett antal avgränsningar och ett förslag till fortsatt inriktning för utredningen, som sammanställts i bifogad statusrapport. Kollektivtrafiknämnden antog förslaget om fortsatt inriktning för utredningen 24 september 2021. Nu vill Västtrafik lyfta utredningen för dialog med regionens kommuner i de delregionala kollektivtrafikiråden (DKR). Som underlag för dialogen bifogas utöver statusrapporten även nedan frågor, med syfte att belysa det kommunpolitiska perspektivet på förslagen kring inriktning för framtidens seniorerbjudande. Frågorna är inte en remiss utan underlag för muntliga diskussioner i DKR.

Allmänt

- Av de alternativ som finns kvar i utredningen, är det några som ni förordar/inte förordar och i så fall på vilka grunder? Kommunalt tillköp **Skulle föredra 65, 75 och ta bort lågtrafiken. Då får ni ett renare utbud o då e de bara åldern som styr.**
- Utifrån era syften med seniorerbjudandet, hur skulle ni rangordna de kvarstående kommunala tillköpsalternativen gentemot varandra gällande åldersvillkor?

Val av 65 innebär att man får höja i takt med förändrade pensionsvillkor. De flesta har valt 65 så det är kanske rimligast att harmoniera med övriga men alternativet 75 bör definitivt vara kvar.

- Skulle ni vara intresserade av att göra tillköp giltigt i fler än en zon? Utifrån vilka syften?

Nej ska man till Ggb får man betala från Lödöse som det är idag.

- Finns det intresse för att ta ut en enhetlig administrationsavgift av seniorerna? Av vilka anledningar? Regionalt erbjudande seniorbiljett

Ja "gratis är gott" så en avgift på te.x 200kr per år innebär att kort som inte används sällas bort.

- Hur ser ni på giltighet dygnet runt respektive endast lågtrafik vid ett regionalt erbjudande?

Ta bort lågtrafik för att undvika kommande diskussioner om diverse olika behov av resor under rusningstid även om de sannolikt är få.

- Är det intressant att skatteväxla för ett regionalt erbjudande med seniorbiljett?

Absolut bör detta alternativ studeras närmare inom ramen för denna utredning. Denna fråga är så viktig att den bör ges föremål för en remissbehandling av samtliga kommuner. Detta ger en bredare förankring av denna fråga som är så viktig.

- Finns det några andra aspekter som talar för eller emot ett regionalt erbjudande genom skatteväxling

Enhetlighet i regionen. Helt logiskt med att en tätortsresa kostar lika mkt i alla tätorter m.m. Enkelt o tydligt. Lika tydligt ska det va med rabatt för pensionärer i regionen.

Bilaga 4: Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande

Prisbilden är ett underlag som efterfrågats av kommunerna under Västtrafiks pågående utredning av seniorerbjudandet. Principerna för den nya kalkylmodellen beslutades av kollektivtrafiknämnden den 7 december 2022. Den nya kalkylmodellen för seniorerbjudandet baseras enligt beslutet på resandet med respektive kommuns seniorbiljett samt nettokostnaden per resa, med beaktande av Västtrafiks totala självfinansieringsgrad. Eftersom Västra Götalandsregionen ansvarar för Västtrafiks ekonomi ingår kalkylmodellen och prisbilden inte i dialogen.

Det är inte beslutat vilka alternativ gällande till exempel åldersvillkor som kommer finnas i det nya seniorerbjudandet, se *Underlag för dialog. Projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" februari 2023*.

Om kalkylmodellen

Den nya kalkylmodellen utgår från två parametrar:

- Antal resor med seniorbiljett
- Pris per resa

Antalet resor multiplicerat med pris per resa ger kommunens årliga kostnad för seniorerbjudandet. Kommande års kostnad beräknas med en fördröjning på två år, till exempel utgör resor och kostnader 2022 bas för 2024. Det innebär en förutsägbarhet för kommunerna, som under första kvartalet innevarande år kommer kunna få kostnaden för nästkommande år.

Den årliga kostnaden påverkas huvudsakligen av resandeförändring och kostnadsutveckling. Kostnaden faktureras månadsvis i förväg. Den regleras inte efter utfall, med undantag för när en kommun inför eller förändrar giltigheten för sitt seniorerbjudande. I dessa fall faktureras kommunen en estimerad kostnad som sedan regleras efter faktiskt utfall.

Pris per resa

Priset per resa räknas fram genom att Västtrafiks totala kostnader, med beaktande av självfinansieringsgraden, divideras med samtliga resor inom Västtrafiks trafikområde (oavsett biljett). Att hänsyn tas till självfinansieringsgraden innebär att kostnaderna som används i beräkningarna motsvarar den andel av Västtrafiks kostnader som täcks av biljettintäkter från resenärer.

Priset per resa rabatteras vid ett erbjudande i lågtrafik, utifrån andel tidtabellskilometer i respektive tidsspänn. Pris per resa i en zon med år 2022 som bas är 10,79 kr för ett erbjudande giltigt i lågtrafik och 12,81 kr för ett erbjudande giltigt dygnet runt.

Lägsta årlig kostnad

I den nya kalkylmodellen finns en lägsta årlig kostnad per kommun och år på 75 000 kr. Det är en kostnadsminiminivå för att täcka Västtrafiks administration och kostnader för att tillhandahålla seniorerbjudandet. Västtrafik har fasta kostnader för erbjudandet oberoende av seniorernas resande, till exempel för personal, erbjudandeutskick, material och system. Om kommunens seniorer reser så mycket att kostnaden för resandet överstiger 75 000 kr är det bara den faktiska kostnaden för resandet som faktureras kommunen.

Fiktiva exempel på kostnadsberäkningar

Nedanstående exempel har tagits fram för att illustrera hur kalkylmodellen fungerar.

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.

Prisindikation åldersvillkor

Västtrafik har bara underlag för seniorernas resande med seniorbiljett i de kommuner som har ett seniorerbjudande och då för det åldersvillkor kommunen erbjuder idag. Prisindikationen för andra åldersvillkor bedöms vara osäker, då den behövt baseras på ett uppskattat genomsnitt i antal resor per folkbokförd senior. Sannolikt påverkas resandet av ålder och minskar vid högre ålder.

Prisindikation dygnet runt/lågtrafik

På grund av kapacitetsproblem kan kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille endast välja ett seniorerbjudande giltigt i lågtrafik (beslutat av kollektivtrafiknämnden den 7 december 2022). För dessa kommuner finns inte någon prisindikation för giltighet dygnet runt.

Övriga kommuner föreslås kunna välja mellan giltighet dygnet runt och lågtrafik. Prisindikation för lågtrafik saknas dock för dessa kommuner, eftersom ingen av kommunerna har ett erbjudande giltigt i lågtrafik idag. Det finns därmed inte något resandeunderlag för ett erbjudande i lågtrafik i dessa kommuner. Vid ett erbjudande i lågtrafik rabatteras priset per resa, men sannolikt förändras även antalet resor vilket påverkar totalkostnaden för erbjudandet.

Prisindikation giltighet i flera zoner

Det är ännu inte beslutat om det ska vara möjligt för kommunerna att göra tillköp med giltighet i flera zoner. Eftersom det idag inte finns några seniorbiljetter med giltighet i fler än en zon så finns det inget resandeunderlag för ett sådant erbjudande. I zon A är det på grund av kapacitetsproblem endast möjligt att erbjuda lågtrafik (med undantag för Öckerö kommun, se *Underlag för dialog. Projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" februari 2023*).

Då det inte går att veta var senioren stiger av längs linjer som går i flera zoner, baseras prissättningen för ett flerzonserbjudande på pris per resa i en zon och räknas upp baserat på den procentuella prisökningen mellan en och två zoner för periodbiljetter i Västtrafiks ordinarie sortiment. Priset per resa ökar med 50 % för samtliga resor vid tillägg av ytterligare en zon med samma tidsgiltighet, och med 100 % vid tillägg av två zoner.

I nedanstående exempel har pris per resa med år 2022 som bas använts.

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 kr + (10,79 kr x 50 %) + (10,79 kr x 50 %) = 21,58 kr. En ökning med 100 %.

Utöver det högre priset per resa kommer antalet resor sannolikt att öka vid ett erbjudande giltigt i flera zoner, olika mycket beroende på kommun, vilket ytterligare ökar kommunens kostnad för seniorerbjudandet.

Prisbild

Samtliga prisindikationer på sida 4 är med år 2022 som bas och gäller för giltighet i en zon. Prisindikationerna ges för giltighet i lågtrafik (LT) för Borås, Göteborg, Mölndal och Partille. För övriga kommuner är prisindikationen för giltighet dygnet runt. För de kommuner som har haft sitt nuvarande seniorerbjudande under hela 2022 är priset som anges för nuvarande åldersvillkor kommunens årskostnad för samma giltighet, om det nya seniorerbjudandet skulle införas 1 januari 2024. Prisindikationen för andra åldersvillkor än det kommunen har idag är osäker. För kommuner som inte har ett seniorerbjudande eller inte har haft det under hela år 2022 är indikationen osäker för samtliga åldersvillkor (kursiva kommuner).

Kommuner som vill ta höjd för det nya seniorerbjudandet i budget för 2024 kan använda prisindikationen som underlag. Det är dock viktigt att ha med sig att det ännu inte fattats beslut om utformningen av det nya seniorerbjudandet eller när det kommer att införas. Det nya seniorerbjudandet väntas kunna införas under 2024.

Dokumenthistorik

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

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
Dals-Ed	176	138	93
Essunga	75	75	75
Falköping	1 777	1 324	896
Färgelanda	112	81	75
Grästorp	198	148	94
Gullspång	75	75	75
Göteborg (LT)	186 123	133 915	86 206
Götene	205	150	97
Herrljunga	312	230	149
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
Lilla Edet	382	275	176
Lysekil	705	526	347
Mariestad	1 239	952	648
Mark	866	639	421
Mellerud	169	126	84
Munkedal	222	166	112
Mölnådal (LT)	8 117	5 966	3 919
Orust	623	464	302
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
Öckerö	858	646	421

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

Västrafik 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)

Västrafiks 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 Västrafiks 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 Västrafiks 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

Västtrafik 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 Västtrafiks partners
- Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer
- Kostnads-/intäktspåverkan internt (Västtrafik 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. Värt 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 erbjudandeutskick 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-/intäktspåverkan 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-/intäktspåverkan 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
- Svara 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 kollektivtrafikiråd 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 kollektivtrafikiråd 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