
Underlag för dialog

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

Februari 2023

Innehåll

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

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

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

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

Bilaga 4: Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande

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

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

Sammanfattning

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

Åldersvillkor

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

Tid på dygnet

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

Zongiltighet

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

Administrationsavgift

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

Förslag till utformning av kommunala tillköp (underlag för dialog)

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

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år.

Zon giltighet: Endast en zon, den zon kommunen tillhör.

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

Tid på dygnet:

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

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

1 Inledning

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Utvärdering av kommunala tillköpsalternativ

2.1 Inkomna skriftliga synpunkter

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

2.2 Utvärderingskriterier

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. Vårt att notera är dock att undersökningen utfördes när Göteborgs Stad bara hade haft sitt seniorerbjudande i ett och ett halvt år. Sweco konstaterar att de samhällsekonomiska effekterna ännu inte blivit synliga när rapporten skrevs.

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

• Genomförbarhet

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

• Förändringens omfattning

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

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

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

- *Konsekvenser för kommuner*

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

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

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

- *Konsekvenser för seniorer*

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

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

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

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

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

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

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

- *Kostnads-/intäktpåverkan för Västtrafik och VGR*

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

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

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

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

- *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*

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

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

Slutsats angående åldersvillkor

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

2.4 Tid på dygnet

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

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

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

- *Uppnås syften med seniorerbjudandet?*

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

- *Genomförbarhet*

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

- *Förändringens omfattning*

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

- *Konsekvenser för kommuner*

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

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

- *Konsekvenser för seniorer*

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

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

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

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

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

- *Kostnads-/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
- Svvara på frågor och kundsynpunkter gällande fakturan och avgiften
- Meddela Västtrafik om en seniorbiljett ska avslutas på grund av obetald faktura

- *Konsekvenser för seniorer*

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

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

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

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

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

- *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*

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

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

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

- *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*

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

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

Slutsats angående administrationsavgift

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

3 Förslag till utformning av kommunala tillköp

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

Förslag till utformning av kommunala tillköp (underlag för dialog)

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år.

Zongiltighet: Endast en zon, den zon kommunen tillhör.

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

Tid på dygnet:

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

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

4 Dialogfrågor

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

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

Referenser

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

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

Ordlista

Administrationsavgift

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

Seniorerbjudande

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

Seniorkort

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

Seniorbiljett

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

Åldersvillkor

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

Dokumenthistorik

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