



Beslutsinstans: Socialnämnd

Datum och tid: Torsdag 29 juni 2023 Kl. 08:30
Plats: Furåsen, stora salen, stigsvägen 2 i Färgelanda

Besök under dagen: Ärende 1-2 – IFO deltar och informerar
Ärende 3 – Enhetschef Solgården deltar och informerar

Val av justerare och justeringsdag
Upprop

Sekretessärenden

- | | | |
|---|---|-----------------|
| 1 | Beslut om umgängesbegränsning enligt 14 § LVU | 2023/114 |
| 2 | Beslut om umgängesbegränsning enligt 14 § 2 st 1 punkt LVU | 2023/119 |

Föredragningar

- | | | |
|--|--|-----------------|
| 3 | Solgården | |
|
 | | |
| <u>Beslutsärenden sektor omsorg</u> | | |
| 4 | Remiss avseende samverkan gällande beredskapslager för skyddsutrustning inom vård och omsorg | 2023/103 |
| 5 | Remiss - nytt seniorerbjudande Västtrafik | 2023/102 |
| 6 | IVO begär yttrande och handlingar som gäller ett ej verkställt beslut. Dnr 3.3.1-33949/2022-4 | 2023/98 |
| 7 | Ersättning för hemtjänst och hemsjukvård i annan kommun | 2023/99 |
| 8 | Motion- Gällande äldreboendestruktur Färgelanda | 2022/151 |

Informationsärenden

- | | | |
|----|--|----------------|
| 9 | Ekonomiska Månadsrapporter/prognoser 2023 | 2023/2 |
| 10 | Statistik 2023 | 2023/19 |
| 11 | Ordförande informerar | 2023/32 |
| 12 | Socialchefens information 2023 | 2023/9 |
| 13 | Meddelanden 2023 | 2023/8 |

Håkan Gusteus
Socialnämndens ordförande

Josefine Blid
Nämndsekreterare



Omsorgskontoret
Sjuksköterska Mas
Anna Johansson

Tjänsteskrivelse
2023-06-12
2023/103

Socialnämnden

Svar till remiss avseende samverkan gällande beredskapslager för skyddsutrustning inom vård och omsorg

Beslutsförslag

Socialnämnden föreslår Kommunstyrelsen att i dagsläget inte samverka med övriga Dalslandskommuner gällande avtal med regionservice VGR avseende beredskapslager för skyddsutrustning inom vård och omsorg.

Sammanfattning av ärendet

Kravet på ökad beredskap kommer från nationell nivå för att det i framtiden skall finnas tillgång till skyddsutrustning för att kunna hantera en bristsituation i minst 3 månader.

Bengtsfors kommun ställer frågan till övriga Dalslandskommuner om eventuellt intresse för ett gemensamt beredskapslager i Dalsland.

Ärendebeskrivning

Färgelanda kommun har i dagsläget ett eget lager av skyddsutrustning motsvarande 3 månaders behov. Detta lager finns i dagsläget på Håvestensgårdens särskilda boende.

Under covidpandemin har pandemigruppen haft i uppdrag att förse alla verksamheter inom kommunen med den skyddsutrustning som varit nödvändig. Vi har i nuläget tillgång till skyddsmaterial motsvarande 3 månaders behov i sektor omsorg. Materialet har ett utgångsdatum och av den orsaken behövs det kontinuerlig uppföljning, vilket är resurskrävande för en liten kommun men som är löst i dagsläget. Att i dagsläget utöka eller flytta det lager som finns i Färgelanda kommun till ett gemensamt i Dalsland och kostnaderna för detta samt hur hantering och transport ska ske mellan kommunerna framgår inte i den förfrågan om ett gemensamt lager /förråd som Färgelanda kommun har fått från Bengtsfors kommun. Oavsett beslut bör Färgelanda kommun ha ett eget förråd.

Detta på grund av att det kan finnas ett antal faktorer globalt som påverkar även Västra Götalands Regionens centralförråd. Det mesta av skyddsmaterialet tillverkas utanför Sverige och det kan vara många faktorer som påverkar leverans inte minst när det gäller transporter, internationellt.



Ska ett avtal skrivas måste man ta hänsyn till vad som gäller vid fredstid, vid kriser samt vid krig och höjd beredskap. I dagsläget kan inte Färgelanda kommun se något behov av ett gemensamt lager.

Beslutsunderlag:

Förfrågan samverkan, daterad 2023-02-13
Beslut Bengtsfors kommun, daterad 2023-01-18
Sammanträdesprotokoll, daterad 2023-02-14
Kommunstyrelsens beslut 2023-04-26 §70

Sändlista:

Socialchef
Medicinskt ansvarig sjuksköterska, MAS
Kommunstyrelsen



KS § 70 **Dnr 2023/88**
**Förfrågan om samverkan avseende beredskapslager för
skyddsutrustning inom vård och omsorg**

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att återremittera ärendet då man vill ha ett utlåtande av socialnämnden i frågan.

Yrkande

Linda Jansson (M) yrkar på återremiss av ärendet med motiveringen att man vill ha ett utlåtande av socialnämnden i frågan innan man bevarar förfrågan.

Christoffer Wallin (SD) yrkar på bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på återremiss eller om ärendet ska avgöras idag. Ordföranden finner att kommunstyrelsen återremitterar ärendet.

Sammanfattning av ärendet

Kravet på ökad beredskap kommer från nationell nivå för att det i framtiden skall finnas tillgång till skyddsutrustning för att kunna hantera en bristsituation i minst 3 månader.

Bengtsfors kommun ställer frågan till övriga Dalslandskommuner om eventuellt intresse för ett gemensamt beredskapslager i Dalsland.

Ärendebeskrivning

Färgelanda kommun har i dagsläget ett eget lager av skyddsutrustning motsvarande 3 månaders behov. Detta lager finns i dagsläget på Håvestensgårdens särskilda boende.

Under covidpandemin har pandemigruppen haft i uppdrag att förse alla verksamheter inom kommunen med den skyddsutrustning som varit nödvändig. Vi har i nuläget tillgång till skyddsmaterial motsvarande 3 månaders behov i sektor omsorg. Materialet har ett utgångsdatum och av den orsaken behövs det kontinuerlig uppföljning, vilket är resurskrävande för en liten kommun men som är löst i dagsläget. Att i dagsläget utöka eller flytta det lager som finns i Färgelanda kommun till ett gemensamt i Dalsland och kostnaderna för detta samt hur hantering och transport ska ske mellan kommunerna framgår inte i den förfrågan om ett gemensamt lager /förråd som Färgelanda kommun har fått från Bengtsfors kommun. Oavsett beslut bör Färgelanda kommun ha ett eget förråd.



Detta på grund av att det kan finnas ett antal faktorer globalt som påverkar även Västra Götalands Regionens centralförråd. Det mesta av skyddsmaterialet tillverkas utanför Sverige och det kan vara många faktorer som påverkar leverans inte minst när det gäller transporter, internationellt. Ska ett avtal skrivas måste man ta hänsyn till vad som gäller vid fredstid, vid kriser samt vid krig och höjd beredskap. I dagsläget kan inte Färgelanda kommun se något behov av ett gemensamt lager.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, dat 2023-02-27

Förfrågan från Bengtsfors kommun, dat 2023-02-14

Sammanträdesprotokoll, dat 2023-02-14

Sändlista

Socialnämnden



Kommunstyrelsen

Kommunchef
Socialchef
Verksamhetschef vård och omsorg
(Valon Hetemi)
Enhetschef hemsjukvård och rehab

KS § 10 Dnr KSN 2022-000759

Tillgång till skyddsutrustning vid pandemi

Det skall finnas tillgång till skyddsutrustning i första hand inom vård och omsorg för minst 3 månader i händelse av utbrott av pandemi.

Till följd av covidpandemin fick kommunens förvaltning till uppdrag att se över behov av en beredskapsplan och planera för ett beredskapslager för skyddsutrustning, i första hand till behovet inom vård-och omsorg.

Kravet på ökad beredskap kommer från nationell nivå för att det i framtiden skall finnas tillgång till skyddsutrustning för att kunna hantera en bristsituation i minst 3 månader.

Under covidpandemin har hemsjukvården haft i uppdrag att förse alla verksamheter inom kommunen med den skyddsutrustning som varit nödvändig. Vi har i nuläget tillgång till skyddsmaterial motsvarande 1 månads behov. Däremot har materialet utgångsdatum och av den orsaken behövs det kontinuerlig uppföljning, vilket är resurskrävande för en liten kommun på sikt. Under pandemin har verksamheten varit i kontakt med VGR materialförvaltning för en dialog kring ett avtal för Bengtsfors Kommun där VGR förbinder sig att kunna leverera tillräckligt med skyddsutrustning till kommunen i händelse av kris. Det som framkommit i tidigare dialog var att man borde gå tillsammans med andra mindre kommuner för att få ett fördelaktigt avtal.

Det finns två alternativ att ta ställning till. Att ha eget lager eller teckna avtal med VGR för att säkra tillgång på skyddsmaterial inför framtida pandemisituationer.

Alternativ 1 Eget lager

Ett eget beredskapslager skulle kunna förläggas till källarlokal på Björkåsen. Däremot finns ett visst renoveringsbehov och behov av röjning av lokalen då det idag finns en del lagrat material i förrådet som kan kastas eller skänkas bort. Det kommer att behövas personalresurser för iordningsställande och återkommande uppföljning av lagret. Förrådet behöver till viss del förnyas vartannat år på grund av utgångsdatum.

Det totala behovet för skyddsutrustning per dygn i ett pandemiutbrott är 2010 uppsättningar. En uppsättning innebär Handskar, visir, förkläde och handsprit. Behovet är två sorters uppsättning beroende på grad av smittorisk. Kostnad

Justerandes sign

Ultradgsbestyrkande



Kommunstyrelsen

för den enklare är 2,13 kronor/stk. Uppsättning för allvarligare smittorisk är 12,78/stk.

Kostnad per dygn för enklare uppsättning är 4281,13. Kostnad per dygn för den mer avancerade uppsättningen är 25 678 per dygn. Detta är med dagens priser.

Troligtvis kommer utrustning av den enklare typen att användas i störst grad. Den avancerade utrustningen används endast vid konstaterad smitta eller i samband med insatser som kan innebära ökad smittorisk. Det är därför svårt att till fullo kostnadsberäkna åtgång i förväg. Verksamheten har idag skyddsutrustning som räcker för en månad.

Beräknad kostnad för komplettering av befintlig utrustning för att räkna i 3 månader är med nuvarande priser är 467 800. Den egna tillverkningen av visir kan återupptas då utrustning för tillverkning och möjlighet att ansöka om tillverkning av godkänd utrustning kvarstår.

Beräknad kostnad för personal: Planering och logistik 40 timmar
Iordningställande av lokalen 80 timmar. Återkommande uppföljning av förrådet 250 timmar per år. Total kostnad för personalresurs 95 000 kronor i inledningskedet och sedan en årskostnad 65 000 kronor.

Tillkommer kostnad för iordningställande av förråd vilket innebär målning, inköp av hyllor och montering. Tillgång till container för sådant som skall kasseras behövs.

Alternativ 2 Avtal med regionservice

Frågan har framförts till regionservice om möjlighet till avtal där regionservice förbinder sig att ansvara för ett beredskapslager som är anpassat till Bengtsfors Kommun. Något kostnadsförslag finns inte i nuläget utan frågan behöver utredas vidare.

Beredande organ

Enhetschef hemsjukvård och rehab tjänsteskrivelse 2022-09-29

Kommunstyrelsens sociala utskotts förslag 2022-09-29 § 99

Kommunchefens och enhetschef hemsjukvårds tjänsteskrivelse 2022-12-09

Kommunstyrelsens sociala utskott 2022-12-22 § 125

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ge förvaltningen i uppdrag att utreda vad ett avtal med regionservice skulle innebära samt utreda möjlig samverkan med övriga Dalslandskommuner.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Kommunledningskontoret, utvecklings- och
administrationsenheten

Förfrågan om samverkan

Sammanfattning

Kommunstyrelsen i Bengtsfors kommun har beslutat att utreda möjlig samverkan med övriga Dalslandskommuner gällande avtal med regionservice VGR avseende beredskapslager för skyddsutrustning inom vård och omsorg.

Beskrivning av ärendet

Kravet på ökad beredskap kommer från nationell nivå för att det i framtiden skall finnas tillgång till skyddsutrustning för att kunna hantera en bristsituation i minst 3 månader.

Bengtsfors kommun har i nuläget tillgång till skyddsmaterial motsvarande en månads behov. Materialet har utgångsdatum och av den orsaken behövs det kontinuerlig uppföljning, vilket är resurskrävande för en liten kommun på sikt. Under pandemin har verksamheten varit i kontakt med VGR materialförvaltning för en dialog kring ett avtal för Bengtsfors Kommun där VGR förbinder sig att kunna leverera tillräckligt med skyddsutrustning till kommunen i händelse av kris. Det som framkommit i tidigare dialog är att man borde gå tillsammans med andra mindre kommuner för att få ett fördelaktigt avtal.

Göran Eriksson
Kommundirektör

Bilagor

Kommunstyrelsens beslut § 10 2023

c:\users\chrhar\desktop\förfrågan om samverkan.docx

Bengtsfors kommun	E-post kommun@bengtsfors.se	Telefon 0531-52 60 00	Fax 0531-124 52	Hemsida www.bengtsfors.se
Postadress Box 14 666 21 Bengtsfors	Besöksadress Majbergsvägen 1B Bengtsfors	Organisationsnr 212000-1470		



Omsorgskontoret
Verksamhetschef omsorgskontoret
Maja Larsson

Tjänsteskrivelse
2023-06-19
2023/102

Socialnämnd

Remiss avseende nytt seniorerbjudande Västtrafik

Beslutsförslag

Socialnämnden beslutar att överlämna remissvaret avseende nytt seniorerbjudande daterat 2023-06-14 som sitt eget till Västtrafik.

Sammanfattning av ärendet

Nuvarande kalkylmodell för kommunala tillköp av seniorbiljetter är komplex och svår att förstå. En ny och tydligare modell har därför tagits fram av Västtrafik via projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”.

Ärendebeskrivning

Västtrafik utreder olika utformningar av seniorerbjudandet på uppdrag av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. I 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.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelsen

Remissvar

Underlag för dialog nytt seniorerbjudande v 1 0

Bilaga 1 Statusrapport projekt nytt seniorerbjudande jan 2022 v 1 1

Bilaga 2 Statusrapport projekt nytt seniorerbjudande sep 2021 v 1 1

Bilaga 3 Inkomna synpunkter Västtrafiks utredning seniorerbjudande

Bilaga 4 Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande v 1 0

Bilaga 5 K2 Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre

Bilaga 6 Sweco Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i Göteborg

Meddelande avseende dialog nytt seniorerbjudande

Sändlista:

Västtrafik

Enhetschef omsorgskontoret

Socialchef



Sektor/enhet: Omsorg
Titel: Enhetschef omsorgskontoret
Namn: Maja Larsson

Yttrande/Remissvar
Datum: 23-06-14
Dnr: 2023/102

Förslag till utformning av kommunala tillköp av seniorbiljetter

Sammanfattning av yttrande/remissvar

Färgelanda kommun ser positivt på de alternativ som finns i förslaget.

Yttrande/Remissvar

Åldersvillkor: Några kommuner erbjuder idag seniorbiljetter från 65 år. Det finns flera fördelar med detta, bland annat att skapa en vana att resa med kollektivtrafiken, senare lagd färdtjänstdebut och social hållbarhet. Med tanke på höjningarna av pensionsåldern samt att det blir allt vanligare med förvärvsarbete högre upp i åldrarna så finns det skäl att fundera över rimligheten med seniorbiljett redan från 65 år, men det är bra att möjligheten finns för de kommuner som så önskar. För närvarande erbjuder Färgelanda kommun seniorbiljetter från 75 år och förslaget att även kunna erbjuda 70 år som ett alternativ välkomnas. Det är nödvändigt att 75 år fortsätter vara en valmöjlighet eftersom det skulle innebära en kostnadsökning för de kommuner som nu erbjuder 75 år att "tvingas" välja 70 och dessutom påverka viljan att även i fortsättningen erbjuda seniorbiljetter. 70 år är ett lagom steg att ta som ligger mittemellan 65 och 75 år. Vi ser det därför som enhetligt och fördelaktigt med dessa tre åldersalternativ.

Zongiltighet: Endast en zon, den zon som kommunen tillhör.

Bakgrunden är att Borås, Göteborg, Mölndal och Partille, zon A, behöver sprida resandet över dygnet och de erbjuder därmed endast seniorbiljetter under lågtrafik. Det skulle påverka en kommun som vill införa flerzonsbiljetter så att de behöver byta tidsgiltighet till lågtrafik dygnet runt. Detta skulle i sin tur påverka resandet i den egna zonen negativt. Förutom att erbjudandet och resandet blir mer komplext skulle det påverka kommunen i form av högre kostnader. Färgelanda kommun ser därför att det är motiverat att fortsätta med zontillhörigheten till den zon som kommunen tillhör.



Administrationsavgift: Förslaget är att det inte ska finnas möjlighet att ta ut en administrationsavgift av seniorerna. Bakgrunden är att önskemål om att ta ut en administrationsavgift har förts på tal från några av kommunerna. Syftet skulle vara att stävja att seniorkort tas ut och inte används. Detta bygger på en missuppfattning av dagens otydliga kalkylmodell att kommunerna påverkas ekonomiskt av oanvända seniorbiljetter och så är inte fallet. I den kommande modellen baseras inte kostnaden på intäktsbortfall utan på antal resor och pris per resa. Om en administrationsavgift skulle införas finns en risk att färre antal seniorer beställer en seniorbiljett. Färgelanda kommun anser därmed att det inte finns skäl för möjligheten för kommunerna att ta ut en administrationsavgift.

Tid på dygnet: I Borås, Göteborg, Mölndal och Partille erbjuds, på grund av kapacitetsproblem, endast seniorbiljetter under lågtrafik. För övriga kommuner finns valmöjlighet mellan lågtrafik och dygnet runt. I dagsläget är det ingen av kommunerna som har ett erbjudande som är giltigt i lågtrafik och det finns inte heller något resandeunderlag för detta. Vi ställer oss bakom utredningens förslag om valmöjlighet mellan lågtrafik och dygnet runt där det är möjligt.

En synpunkt är att den lägsta årliga kostnaden på 75 000 kr som planeras att införas i och med den nya kalkylmodellen innebär en beräknad kostnadsökning med 19% eller 12 000 kr för Färgelanda kommun. Möjligheten finns dock att välja alternativet 70 år i stället för nuvarande 75 år. Prisindikationen för 70 år är 81 000 kr/år dvs ytterligare 6 000 kr vilket ger mer värde för kommunen och våra seniorer.

Färgelanda kommun kan inte se att det är något som valts bort i förslaget som vi skulle vilja ha med i det nya seniorerbjudandet.

Från: [Izabel Flood](#)
Till: [Josefine Blid](#)
Ärende: VB: Underlag för dialog nytt seniorerbjudande
Datum: den 31 maj 2023 09:18:24
Bilagor: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[Underlag för dialog nytt seniorerbjudande v.1.0.pdf](#)
[Bilaga 1 Statusrapport projekt nytt seniorerbjudande jan 2022 v.1.1.pdf](#)
[Bilaga 2 Statusrapport projekt nytt seniorerbjudande sep 2021 v.1.1.pdf](#)
[Bilaga 3 Inkomna synpunkter Västtrafiks utredning seniorerbjudande.pdf](#)
[Bilaga 4 Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande v.1.0.pdf](#)
[Bilaga 5 K2 Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre.pdf](#)
[Bilaga 6 Sweco Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i Göteborg.pdf](#)
[image003.png](#)

Från: Anna Lena Sörensson <annalena.sorensson@fargelanda.se>
Skickat: den 31 maj 2023 08:32
Till: Izabel Flood <izabel.flood@fargelanda.se>
Ämne: VB: Underlag för dialog nytt seniorerbjudande

Hej!

Här är underlaget, vi har fram till 30 juni att svara, och då det är socialnämnden som beslutar om seniorkort (har varit tidigare) så har jag frågat Johan vart den här hör hemma.

Med vänlig hälsning

Anna Lena Sörensson
Planingenjör
0528-567 166



Från: Anna Lena Sörensson
Skickat: den 3 april 2023 11:07
Till: Elisabeth Söderberg <elisabeth.soderberg@fargelanda.se>
Ämne: VB: Underlag för dialog nytt seniorerbjudande

Hejsan!

Bifogar det senaste jag hittade i min mailkorg kring seniorkortsutredningen!
Tar gärna emot tankar innan 21 april, om det är något jag ska framföra till kommunalförbundet
Om det ska diskuteras med socialnämnd så får du hojta om jag ska sitta med.

Med vänlig hälsning

Anna Lena Sörensson
Planingenjör
0528-567 166

Från: Sofia Ottosson <Sofia.Ottosson@vasttrafik.se>

Skickat: den 1 mars 2023 16:27

Till: goran.sewring@ale.se; erika.lennartsson@alingsas.se; sara.larsson@bengtsfors.se; therese.fredman@bollebygd.se; Jan Petersson <jan.petersson@boras.se>; jessica.olsson@dalsed.se; morten.soro@essunga.se; therese.broman@falkoping.se; Anna Lena Sörensson <annalena.sorensson@fargelanda.se>; erica.olson@grastorp.se; katariina.ikonen@gullspang.se; gunnar.palm@stadsmiljo.goteborg.se; johannes.hukkanen@gotene.se; daniel.modiggard@hlt.se; birgitta.fredriksson@herrljunga.se; annika.ahberg@tibro.se; hanna.henningsson@harryda.se; annika.ahberg@tibro.se; agneta.nordstrom@kungsbacka.se; kollektivtrafik@kungalv.se; joan.sandevan@lerum.se; samhalle@lidkoping.se; anna.berlin@lillaedet.se; stina.noren@lysekil.se; maria.gustavsson@mariestad.se; sue@mark.se; patrik.tellander@mellerud.se; markus.fjellsson@munkedal.se; peter.berborn@munkedal.se; lina.forsgren@molndal.se; Tobias Johansson <tobias.johansson02@molndal.se>; ann-britt.svedberg@orust.se; ulrika.swedenborg@orust.se; Emma Johansson <emma.johansson@partille.se>; johannes.hukkanen@gotene.se; Jan Bremer <jan.bremer@skovde.se>; anna-lena.hoglund@sotenas.se; andreas.rutgersson@stenungsund.se; kerstin.gunnerod@stenungsund.se; michael.olsson@stromstad.se; richard.holm@stromstad.se; fredrik.ekberg@svenljunga.se; Ida Aronsson <Ida.AronssonHammar@tanum.se>; annika.ahberg@tibro.se; susanne.sward@tidaholm.se; helena.stahre@tjorn.se; robin.uhlman@tranemo.se; Frida Fredriksson <frida.fredriksson@trollhattan.se>; marie.a.djupfeldt@toreboda.se; Sven Andersson <sven.andersson@uddevalla.se>; joan.persson1@ulricehamn.se; lovisa.tavaststjerna@vara.se; omar.mahmoud@vargarda.se; Cornelia Sörman <cornelia.sorman@vanersborg.se>; andreas.backman@amal.se; bjorn.wennerstrom@amal.se; nikolas.ntoukolis@ockero.se; Thomas Boström <thomas.bostrom@skaraborg.se>; karin.bjorklind@borasregionen.se; Anna Gustafsson <Anna.Gustafsson@goteborgsregionen.se>; morgan.ahlberg@fyrbodals.se

Kopia: Avd: Samhällsutveckling <avd_samhallsutveckling@vasttrafik.se>; Kristina Fahlén <Kristina.Fahlen@vasttrafik.se>; Jörn Engström <jorn.engstrom@vgregion.se>; Elena Marsiglia <Elena.Marsiglia@vasttrafik.se>; Sara Frank <Sara.Frank@vasttrafik.se>; Maria Björner Brauer <Maria.BjornerBrauer@vasttrafik.se>; Eva Lindh <Eva.Lindh@vasttrafik.se>; Registrator VTM <RegistratorVTM@vasttrafik.se>

Ämne: Underlag för dialog nytt seniorerbjudande

Hej!

Västtrafik har arbetat vidare med projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" och har nu tagit fram ett förslag till framtida utformning av kommunernas tillköp av seniorbiljetter. I bifogat PM finns information om förslaget och ytterligare underlag.

Vid tidigare presentationer av utredningen vid delregionala kollektivtrafikeråd (DKR) har det från flera håll efterfrågats ett konkret förslag att lämna synpunkter på. Samtidigt har vi förstått att det har varit svårt att bilda sig en uppfattning kring förslagen utan att se vilken effekt alternativen får för priserna på tillköpen. För att tillmötesgå detta har vi tagit fram bifogat underlag till vårens DKR, innehållande förslag till utformning av tillköp av seniorbiljetter samt prisbild. Observera att prisbilden inte är föremål för dialog, endast utformningen av tillköpet. Ni har möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter på utredningens förslag fram till den 30 juni 2023.

Vi vill gärna ha era inspel kring följande frågeställningar:

- 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.

Den fortsatta processen ser ut enligt följande:

- Våren 2023: Information och dialog i DKR kring utredningens förslag till utformning av kommunernas tillköp av seniorbiljetter.
- 30 juni 2023: Sista datum för skriftliga inspel till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden via infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se. Inspelen kommer att behandlas på motsvarande sätt som vid en remiss.
- Hösten 2023: Utredningens resultat och rekommendation lyfts till Västtrafiks styrelse och infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden för beslut.
- Under 2024: nytt seniorerbjudande väntas kunna införas.

Förutsatt att infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden hösten 2023 fattar beslut om nytt seniorerbjudande gäller följande:

- Om kommunen vill att dess seniorerbjudande ska fortsätta helt oförändrat väntas nytt avtal baserat på den nya kalkylmodellen kunna gälla som tidigast från och med 1 januari 2024 och som senast sex månader efter att befintligt avtal sagts upp.
- Om kommunen vill införa eller göra förändringar i sitt seniorerbjudande väntas nytt avtal som tidigast kunna starta cirka tre månader efter att kommunen informerat Västtrafik om sitt beslut och preliminärt som tidigast 1 mars 2024. Ledtiden och datumet påverkas av vilka alternativ som ingår i det nya seniorerbjudandet och vilken förändring kommunen vill genomföra. Om förändringen till exempel innebär att seniorbiljetter behöver avslutas, som vid höjt åldersvillkor, är ledtiden längre än tre månader. Kommuner kommer att hanteras i turordning utifrån när Västtrafik mottar besked om beslut, då det finns begränsningar i antalet seniorerbjudanden som kan förändras samtidigt.

Vi vill också passa på att informera om att; som förberedelse för ett nytt seniorerbjudande, inför Västtrafik ett förändringsstopp gällande *nuvarande* seniorerbjudande (med dagens kalkylmodell) från 1 oktober 2023. Beslut om införande eller förändring av *nuvarande* seniorerbjudande måste meddelas Västtrafik senast 30 april 2023 för att erbjudandet ska kunna införas före förändringsstoppet.

Till registratorVTM: 1-329-22

Med vänlig hälsning

Sofia Ottosson

Koordinator Samhällsutveckling

Telefon/Mobil +46104345547

SMS +46767892950

Sofia.Ottosson@vasttrafik.se

Västtrafik AB / Box 123 / 541 23 Skövde
Besök: Stationsgatan 3 / SKÖVDE
Vxl. 010-43 45 200 / Fax. 010-17 30 123
Styrelsens säte. Skövde / Org.nr. 556558-5873
www.vasttrafik.se
facebook.com/vasttrafik



Göteborgs Stad, Trafikkontoret

VT 65+UTVÄRDERING

**Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i
Göteborg under lågtrafik för personer över
65 år**



Göteborg 2009-06-02
Arbetsmaterial
Uppdragsnummer 2391772

Ver 1.0

SWECO
Gullbergs Strandgata 3
Box 2203, 403 14 Göteborg
Telefon 031-62 75 00
Telefax 031-62 77 22

Uppdrag 2391772; RPET
P:\2318\2391772 VT
65+utvärdering\10ARBETSMTRL_DOC\Rapport Gbg
65+_090602.doc



Uppdrag: VT Utvärdering 65+
Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i Göteborg för
personer över 65 år

Beställare: Göteborgs Stad, Trafikkontoret, Jörn Engström
Västtrafik, Hugo Lepik

Övriga kontaktpersoner:

Göteborgs Stad, Trafikkontoret, Gunnel Garvars
Västtrafik, Lennart Löfberg
Göteborgs Stad, Färdtjänsten, Ann Karlsson

Konsult: SWECO
Helena Sjöstrand, uppdragsansvarig
Roland Petersson
Kajsa Edlund

Uppdragsperiod: Februari – juni 2009

Underkonsult: DanielsonDosk (Anja Andersson)
Kinnmark Information (Vivika Sonnauer)

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
2	Kommunens kostnad för 65+	2
3	Resande	3
3.1	Resor med 65+kort	3
3.2	Resandestatistik från Färdtjänsten i Göteborg	4
3.2.1	Färdtjänstresor	4
3.2.2	Resor med flexlinjerna	5
4	Telefonintervjuer	7
4.1	Metod	7
4.2	Resultat	7
4.2.1	Intervjupersonerna	7
4.2.2	Användning av kortet	8
4.2.3	Användning av bil	10
4.2.4	Flexlinjen	12
4.2.5	Färdtjänst	12
4.2.6	Är du ute oftare nu	13
5	Synpunkter	16
5.1	Västtrafik	16
5.2	Trafikkontoret	16
5.3	Färdtjänsten	17
6	Samhällsekonomiskt resonemang	17
7	Slutsats	18

Bilaga 1 Enkät för telefonintervjuer

1 Inledning

Efter en skrivelse till kommunstyrelsen i juni 2007 från S och MP, beslutade kommunstyrelsen den 22 augusti 2007 att ge Trafiknämnden i uppdrag att erbjuda alla göteborgare över 65 år gratis kollektivtrafik mellan klockan 08.30 – 15.00 och efter klockan 18.00 på vardagar samt helger med start den 1 januari 2008. Flexlinjen är undantagen.

Syftet med gratis kort är att göra kollektivtrafiken attraktivare för äldre i vår stad på de tider det idag finns gott om utrymme på befintlig trafik.

Västtrafik, som sköter hanteringen av färdbevis, skickade ut ett brev med erbjudande om att anmäla intresse om ett årskort som sedan distribuerades till hushållen under januari och februari. Intresset var stort från berörda göteborgare och cirka 80 % av gruppen som fick erbjudandet anmälde sitt intresse.

I föreliggande rapport sammanställs kostnaderna för kortet, hur resandet påverkats, inkomna synpunkter och svar från intervjuer med användarna.

2 Kommunens kostnad för 65+

Vid årsskiftet 2007/2008 hade Göteborg drygt 72 000 invånare som var 65 år eller äldre. Av dessa var det cirka 58 000 som var intresserade av att få ett gratis lågtrafikkort. I december 2008 hade antalet uttagna kort ökat till cirka 63 500.

Enligt Västtrafik uppgick intäkterna från 65+resenärer till cirka 68 Mkr per år innan gratis lågtrafikkort infördes. Efter erbjudandet om gratis resor i lågtrafik bedöms att 50 Mkr av dessa intäkter uteblir och att 18 Mkr kvarstår som intäkt på grund av att det inom den aktuella åldersgruppen även kommer att utföras resor till ordinarie taxa under icke lågtrafiktid.

Under år 2008 köpte Göteborg Stad 65+kort för 137,3 Mkr. Ur Västtrafiks synvinkel innebär det att biljettintäkterna ökar och underskottet för trafiken minskar med samma belopp. Om vi utgår från bedömningen om intäktsbortfall i storleksordningen 50 Mkr enligt stycket ovan, innebär det att underskottet minskar med cirka 87 Mkr. Eftersom korten endast gäller inom Göteborg kommer det minskade underskottet för trafiken till allra största del att komma Göteborgs stad tillgodo genom minskat aktieägartillskott.

Utöver kostnad för korten tillkommer även kostnad för information och administration som har bedömts till cirka 100 kr per kort, vilket för 2008 inneburit en kostnad om cirka 6 Mkr. Följande år beräknas kostnaden endast uppgå till cirka 0,5 Mkr då antalet nytillkomna 65-åringar är cirka 5 000 per år. De administrativa kostnaderna ingår i aktieägartillskottet och fördelas på samma sätt som övrigt underskott.

	2008	2009 ->
Köp av 65+kort	- 137	-160
Minskat aktieägartillskott	81	110
Nettokostnad för Göteborg	- 56	- 50

Beräknad kostnad för Göteborgs stad

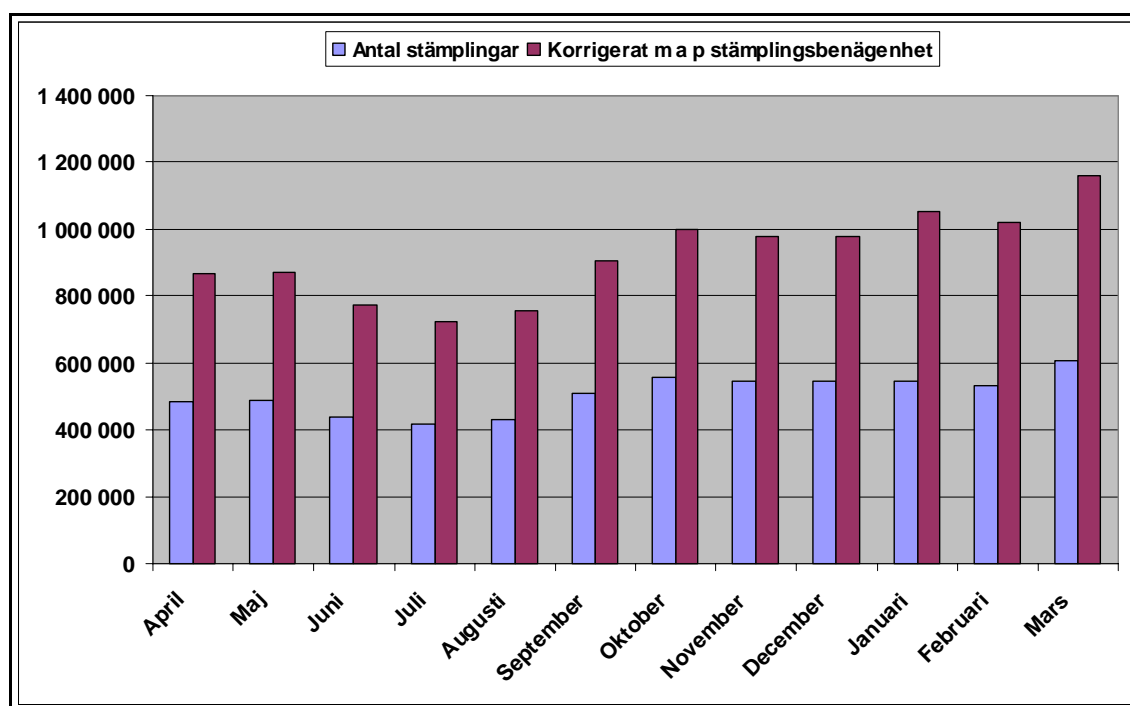
Ingen extra kollektivtrafik har behövts sättas in.

3 Resande

3.1 Resor med 65+kort

Enligt resandestatistik från Västtrafik uppgick antalet enkelresor med 65+kort till knappt 1 000 000 resor per månad under hösten 2008. Man kan se en ökande trend som visar sig i att det under januari och februari 2009 utfördes över 1 miljon resor per månad och under mars nästan 1,2 miljoner resor. Antalet faktiska stämplingar uppgick till cirka 550 000 per månad som därefter korrigerats med avseende på stämplingsbenägenhet enligt senaste resvaneundersökning.

Antalet resor i den allmänna kollektivtrafiken som den aktuella åldersgruppen utför har fördubblats i och med införandet av fria resor i lågtrafik för dessa.



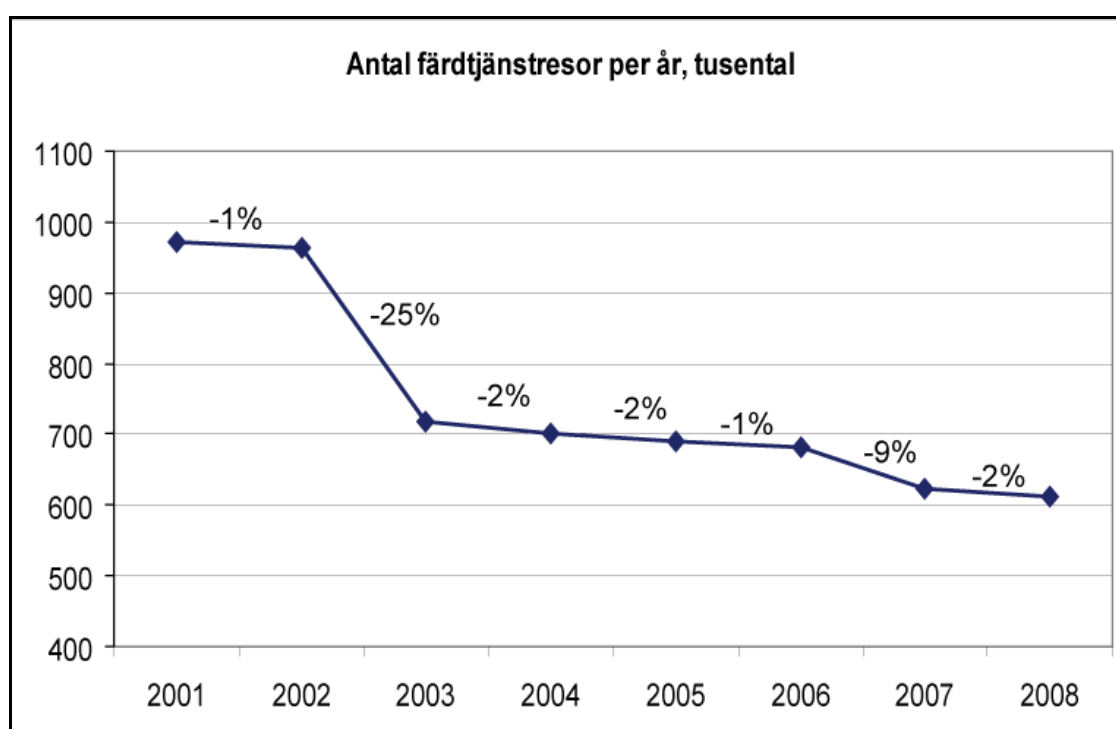
Antal enkelresor i den allmänna kollektivtrafiken med 65+ kort

Trots ökat resande har resenärerna rymts på befintliga fordon.

3.2 Resandestatistik från Färdtjänsten i Göteborg

3.2.1 Färdtjänstresor

Antalet färdtjänstberättigade och antalet resor med färdtjänst har stadigt minskat i Göteborg under åren 2001-2008. Denna trend stämmer väl överens med riket i övrigt. Mellan åren 2001-2008 minskade antalet färdtjänstresor i Göteborg från 973 000 till 612 000, en minskning med 37 %.



Antal färdtjänstresor per år, tusental

Färdtjänsten Göteborg arbetar målmedvetet med att få färdtjänstresenärerna att i ökande utsträckning resa med den allmänna kollektivtrafiken eller med flexlinjerna, vilket gav ett stort genomslag under år 2007. KOLLA-projektet, kollektivtrafik för alla, är ett samverkansprojekt mellan Färdtjänsten, Trafikkontoret och Västtrafik som går ut på att göra kollektivtrafiken i Göteborg mer tillgänglig för alla resenärgrupper, vilket också i hög grad bidrar till denna utveckling.

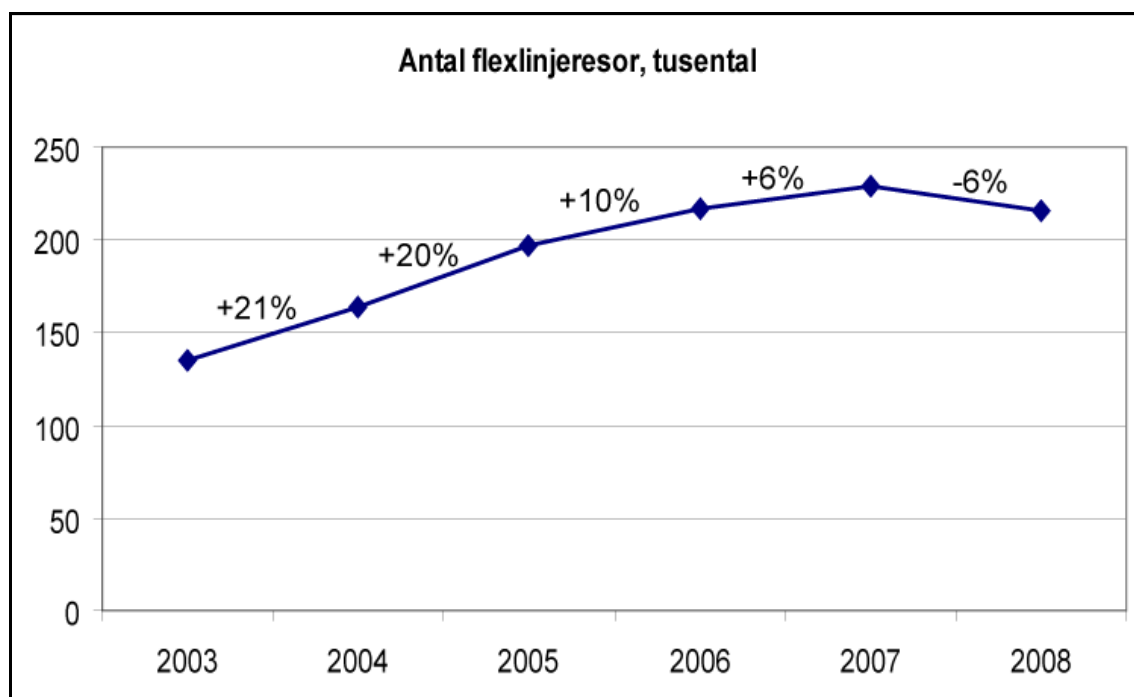
Den stora minskningen av färdtjänstresandet mellan år 2002 och 2003 förklaras av att det under 2003 infördes begränsningar i antalet resor som färdtjänstberättigade fick utnyttja.

Ser man till utvecklingen av antalet färdtjänstresor under de senaste åren kan man inte självklart dra slutsatsen att införandet av 65+korten har bidragit till minskat resande, även om detta med stor sannolikhet är en av många andra orsaker till att resandet minskar.

3.2.2 Resor med flexlinjerna

Flexlinjen är anropsstyrd kollektivtrafik som trafikeras med små specialanpassade bussar. Bussarna trafikerar varsitt område och har, så långt möjligt, alltid samma förare. Målsättningen är att ingen ska ha mer än 150 meter till sin närmaste mötesplats (hållplats).

Flexlinjetrafiken startade år 1996 och trafiken har därefter kontinuerligt byggts ut till dagens 18 linjer som trafikerar i olika områden i Göteborg.



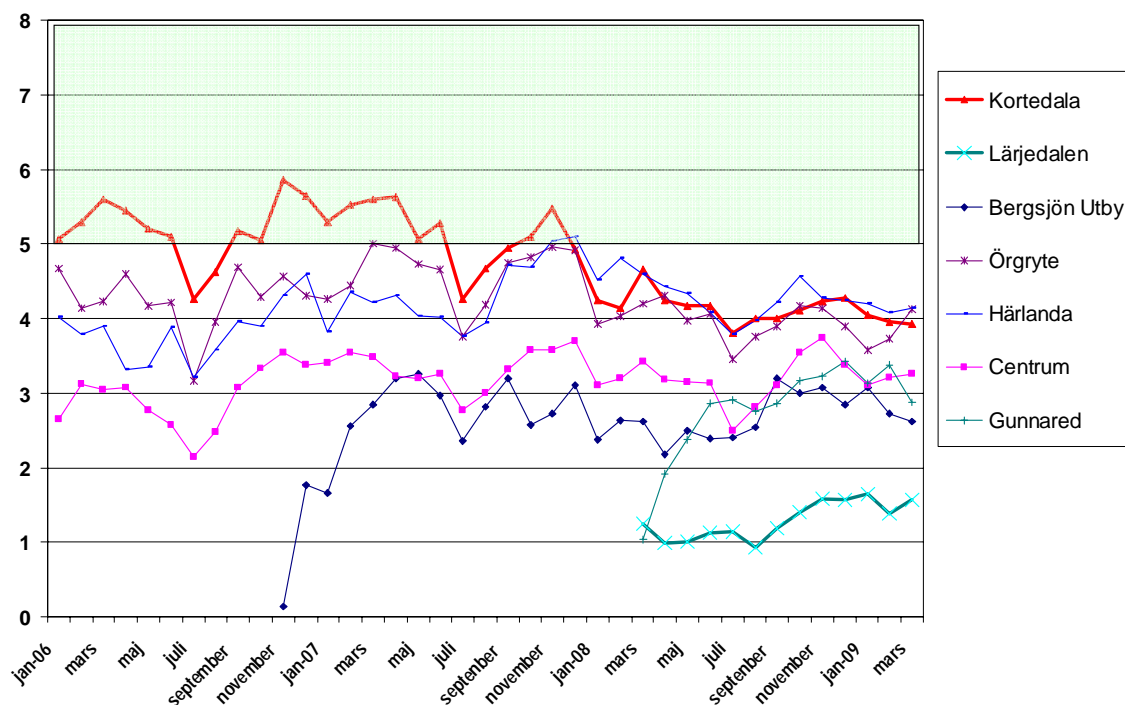
Antal resor med flexlinjerna per år, tusental

ra02s 2008-06-03

Antalet resor med flexlinjerna har ökat i jämn takt fram till år 2007 då ett trendbrott inträffade. Mellan år 2007 och 2008 minskade antalet resor med cirka 13 000, -6 %. Flexlinjeresenärer som är 65+ (som inte har färdtjänststillstånd) har minskat sitt resande från 74 000 till 61 000, knappt 20 %. Sannolikt beror det på att dessa kan resa gratis under lågtrafik i den allmänna kollektivtrafiken.

I anropsstyrd trafik eftersträvar man att samordna resorna så mycket som möjligt. Minskat resande påverkar negativt möjligheten att effektivt samordna resorna och därmed minskar beläggningsgraden i fordonen.

Figuren nedan visar antalet passagerare per fordonstimme, i medeltal under hela trafikdygnet, för ett urval av linjer. Färdtjänsten i Göteborg har satt upp ett måltal om 5 passagerare per fordonstimme att sträva mot, vilket betraktas som ett högt ställt mål för denna typ av trafik. Några linjer har nått upp till detta och andra har varit på god väg (innefattar även linjer som inte redovisas i figuren). Efter januari 2008, som är strax till höger om mitten i figuren, kan man se en fallande tendens som kan hänföras till överströmningen av 65+ resenärer från flexlinjerna till den allmänna kollektivtrafiken.



Produktivitet för flexlinjetrafiken i Göteborg 2006-2009

ra02s 2008-06-03

4 Telefonintervjuer

4.1 Metod

För att ta reda på användarnas syn på gratis lågtrafikkort och vilka effekter det gett genomfördes telefonintervjuer med ett urval av pensionärer, som hämtat ut kortet. En lista med ett slumpmässigt urval på 500 namn erhöles från Västtrafik. Varannan person på listan ringdes upp, tills 250 intervjuer hade genomförts.

Totalt ringdes 284 personer upp, men alla kunde inte intervjuas på grund av språkproblem, sjukdom eller vägran. Det innebär en svarsfrekvens på 88 procent, vilket är högt.

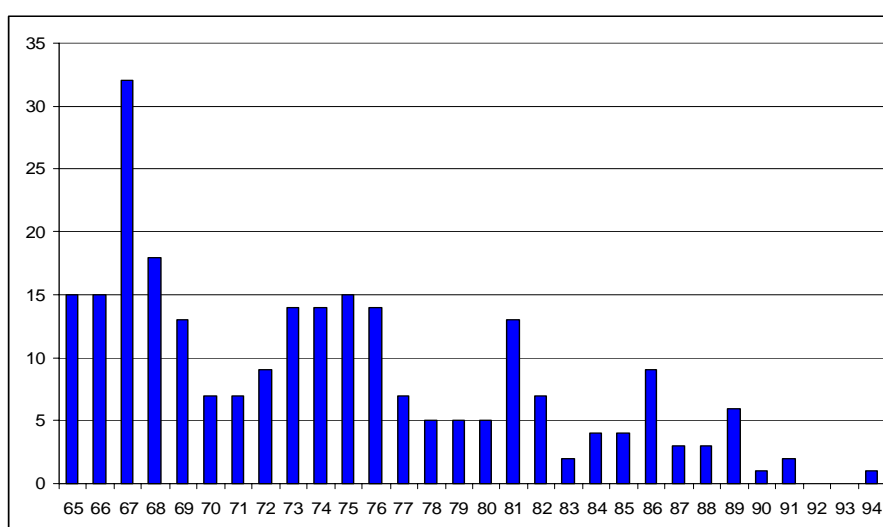
Intervjuerna genomfördes under perioden 15-21 april.

Telefonintervjuerna gjordes med enkäten i bilaga 1 som underlag. En enkät fylldes i för varje person. Enkäterna har sedan scannats för att få svaren i dataformat.

4.2 Resultat

4.2.1 Intervjupersonerna

Av de intervjuade personerna var 176 kvinnor och 74 män. Medelålder för intervjupersonerna är 74 år med de yngsta på 65 år och den äldsta på 94 år.



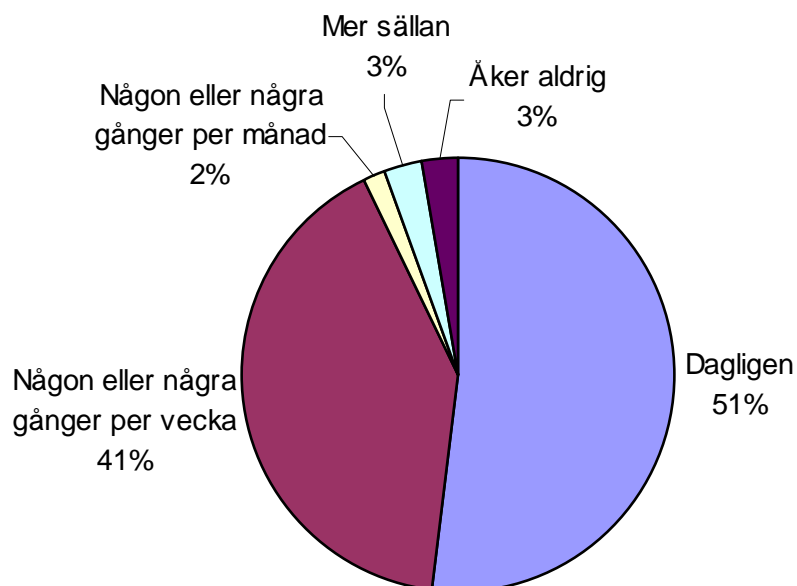
Åldersfördelning bland intervjupersonerna. Antal per ålder, totalt N=250

Jämfört med fördelningen bland alla pensionärer i Göteborg har en större andel kvinnor blivit intervjuade och väldigt många 67-åringar har intervjuats. Bland de intervjuade finns få personer över 90 år, vilket beror på att få i den åldern begärt ut kortet.

I stort sett kan urvalet antas representera gruppen väl.

4.2.2 Användning av kortet

Alla 250 av de tillfrågade uppgav att de hade hämtat ut ett gratis lågtrafikkort. Av dessa åker 51 procent dagligen, 41 procent varje vecka och 2 procent varje månad. 3 procent åker mer sällan än varje månad och 3 procent åker aldrig.

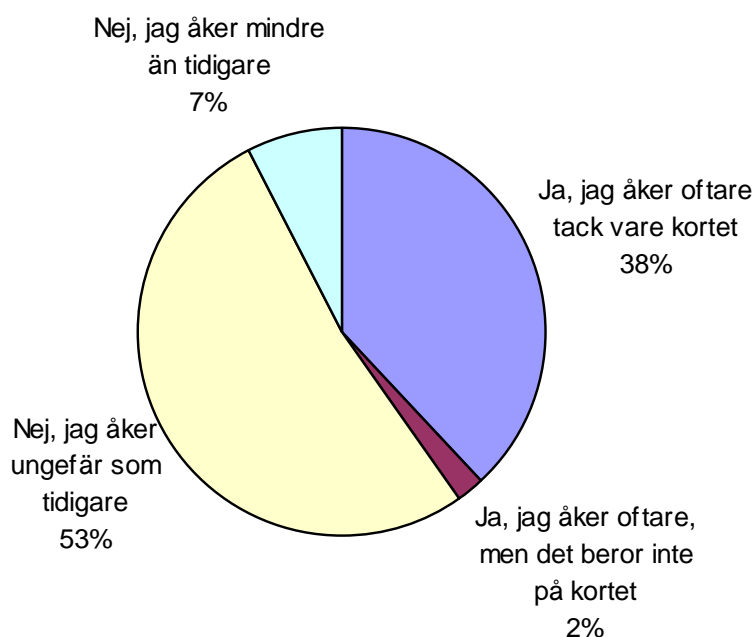


Hur ofta åker du buss/spårvagn/båt i Göteborg? N=249

De 14 personer som svarade att de åker mer sällan än varje månad eller aldrig fick följdfrågan hur det kommer sig att de inte åker kollektivt i Göteborg oftare. De vanligaste orsakerna uppgavs vara hälsa, att det är krångligt att gå på och av samt att byta buss och spårvagn. Det finns inget samband mellan de svarandes ålder och hur ofta de åker.

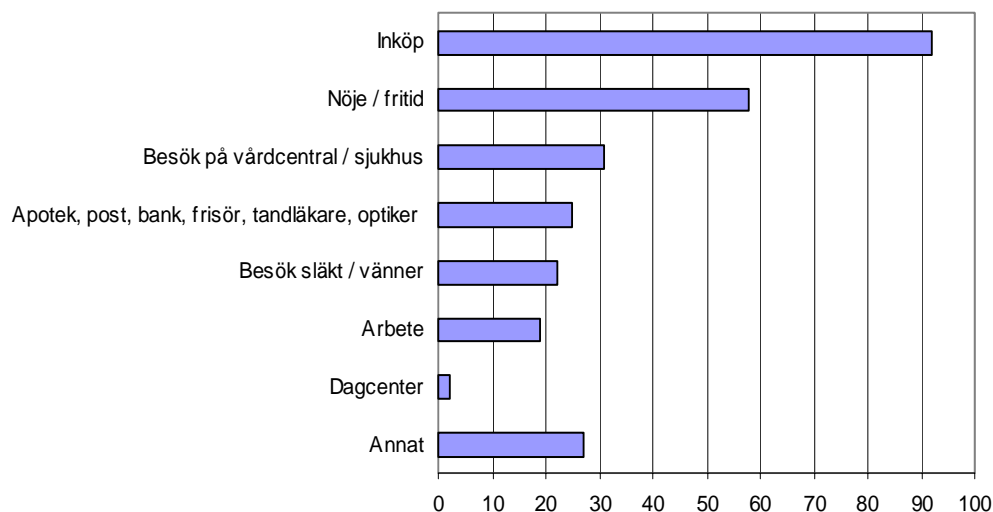
38 procent av dem som svarat har uppgett att de åker med kollektivtrafiken oftare nu tack vare kortet och 2 procent att de åker

oftare, men att det inte beror på kortet. Mer än hälften, 53 procent, uppger att de åker ungefär som vanligt och 7 procent åker mindre än tidigare. Inte heller här finns det något samband mellan ålder och hur ofta de svarande åker kollektivt.



Åker du oftare buss / spårvagn / båt i Göteborg nu med detta kort? N=243

På frågan om vilket ärende var vid senaste kollektivtrafikresan var de vanligaste ärendena inköp och nöje / fritid.

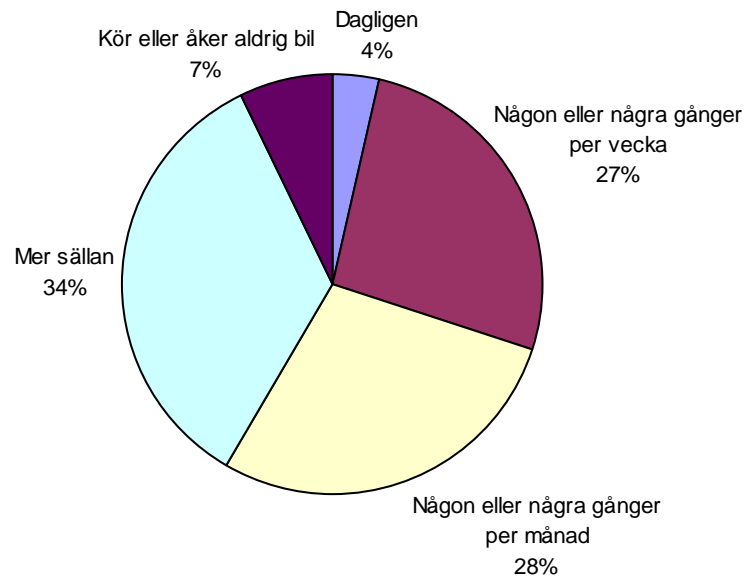


Vilket var ditt ärende senaste gången du åkte buss/spårvagn/båt i Göteborg? Antal svar per kategori. Totalt 276 svar från 250 personer.

4.2.3 Användning av bil

Drygt hälften (54 procent) av de intervjuade har körkort. 20 procent uppger att de har tillgång till bil, resterande 80 procent har inte det.

Samtliga intervjuade fick frågan hur ofta de åker bil, antingen som förare eller passagerare. 4 procent uppger att de åker eller kör bil dagligen, 27 procent varje vecka, 28 procent varje månad och 34 procent mer sällan. 7 procent svarade att de aldrig kör eller åker bil. Till bil räknas här inte taxi och färdtjänst.



Hur ofta åker du bil? (Antingen som förare eller passagerare) N=249

De svarande som har körkort fick även frågan om de åker mindre bil nu när de har gratis lågtrafikkort. 3 procent uppgav att de åker mindre och att de till med sålt eller ställt bilen, 49 procent svarade att de åker mindre bil och resterande 48 procent åker lika mycket bil som innan.



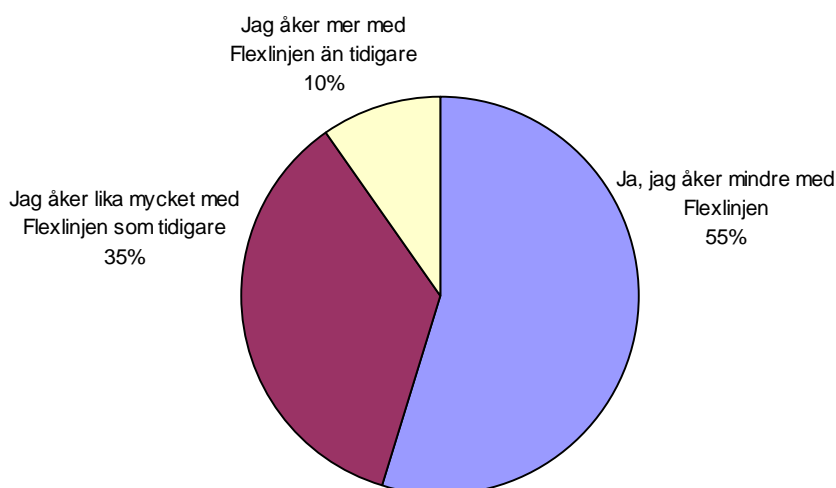
Åker du mindre bil nu när du har gratis lågtrafikkort? N=247

ra02s 2008-06-03

4.2.4 Flexlinjen

30 personer uppger att de använder Flexlinjen, dvs 12 procent. Av dessa åker 11 personer varje vecka, 6 personer varje månad och 13 personer mer sällan. 5 personer uppger att de slutat åka med Flexlinjen sedan de fick gratis lågtrafikkort. Majoriteten av de svarande, 201 personer, uppger att de aldrig åker med Flexlinjen. 12 personer har svarat att de inte känner till Flexlinjen.

De som någon gång åker med Flexlinjen fick frågan ifall de åker mindre med Flexlinjen sedan de fick gratis lågtrafikkort. Drygt hälften svarade att de åker mindre med Flexlinjen nu.



Åker du mindre med Flexlinjer nu när du har gratis lågtrafikkort? N=31

4.2.5 Färdtjänst

Av samtliga tillfrågade har bara 22 personer (9 procent) färdtjänstillstånd. Bland personer med färdtjänstillstånd så har fyra personer uppgett att de åker kollektivt varje dag, tio personer varje vecka, två personer mer sällan än varje månad och sex personer att de aldrig åker spårvagn eller båt i Göteborg.

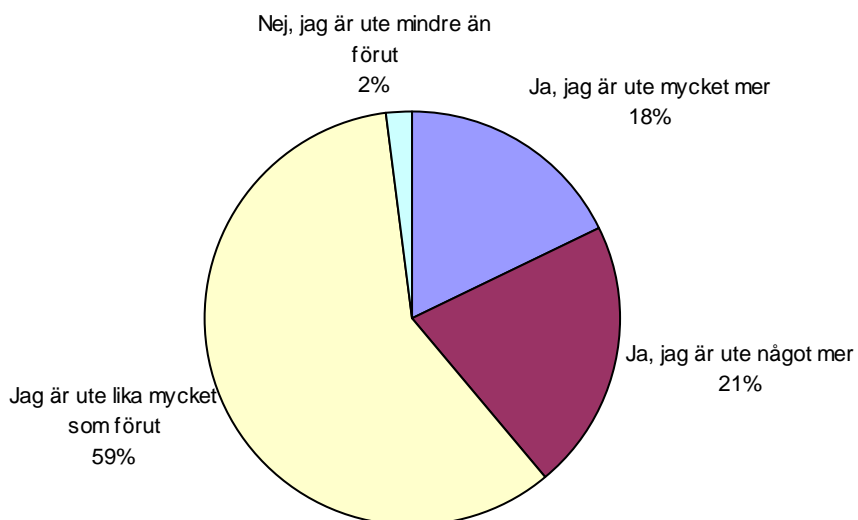
Personer med färdtjänstillstånd åker alltså kollektivt i mindre utsträckning än personer utan färdtjänstillstånd vilket är förväntat.

Av de 22 personer som har färdtjänstillstånd åker 5 personer färdtjänst varje vecka, 13 personer varje månad och övriga åker färdtjänst mer sällan.

De tillfrågade som åker färdtjänst minst varje månad (18 personer) fick frågan om de åker mindre färdtjänst sedan de fick gratis lågtrafikkort. 6 personer uppgav att de åkte mindre färdtjänst nu, 7 personer åkte lika mycket och 4 personer åkte mer färdtjänst nu än innan. En av de 18 personerna har inte svarat på denna fråga.

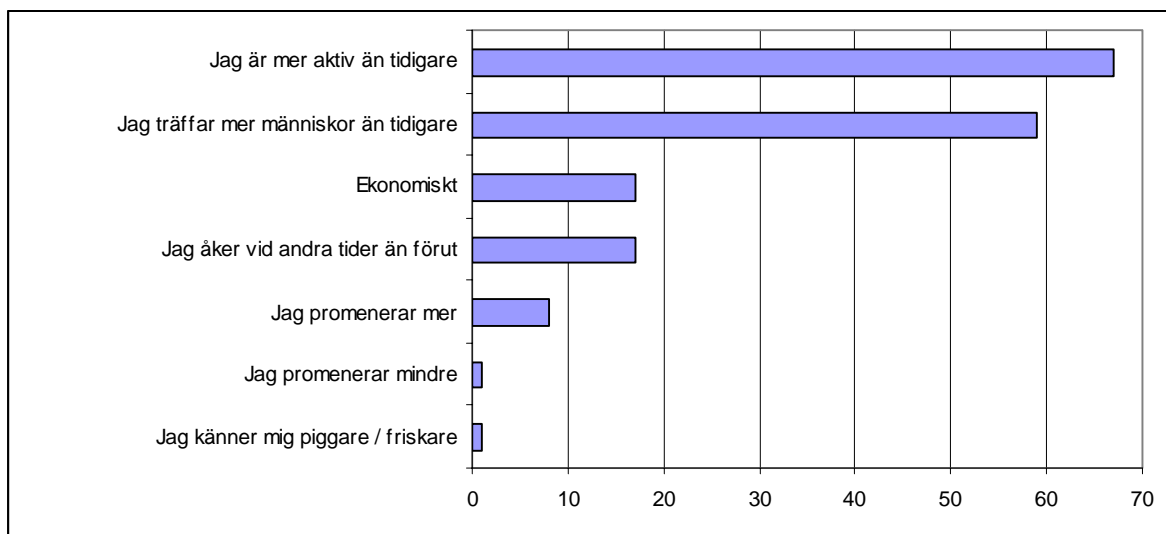
4.2.6 Är du ute oftare nu

På frågan ifall pensionärerna oftare är ute och gör saker nu när de har gratis lågtrafikkort svarade 18 procent att de är ute mycket mer och 21 procent att det är ute något mer än tidigare. 59 procent svarade att de är ute lika mycket som förut och 2 procent att de är ute mindre nu.



Är du oftare ute och gör saker, handlar och hälsar på nu när du har gratis lågtrafikkort? N=242

De svarande fick även frågan hur de tycker att gratis lågtrafikkort har påverkat dem. Svaren som innebar "kortet har inte påverkat mig" och "jag är för sjuk för att åka buss" redovisas inte i figuren.



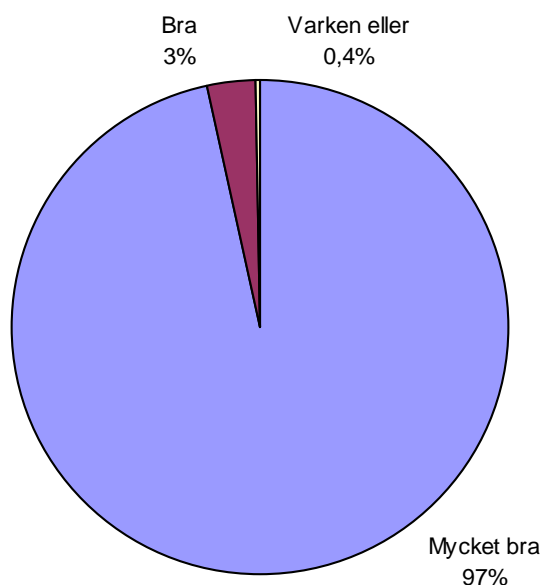
Hur har gratis lågtrafikkort påverkat dig? Antal svarande. 170 svar visas. Övriga svar var "inte påverkat" och "är för sjuk för att åka buss".

En fjärdedel är mer aktivare än tidigare och nästan lika många träffar mer människor än tidigare (cirka 60 personer av de 250 intervjuade). En del åker på andra tider nu än tidigare och en del svarar att gratiskortet påverkat deras ekonomi positivt.

Bland övriga svar finns flera positiva kommentarer:

- "positivt – jagar extrapriser över hela stan",
- "går på museum utan att tänka först",
- "åker oftare korta resor" och
- "bra att kunna åka på kvällen. Man kan dricka vin"

Den sista frågan var vad de tyckte om möjligheten att kunna få ett gratis lågtrafikkort i Göteborg. Inte helt oväntat är reaktionerna positiva. 97 procent tycker att det är mycket bra och 3 procent att det är bra.



Vad tycker du om möjligheten att kunna få ett gratis lågtrafikkort i Göteborg? N=247

Många av de tillfrågade lämnade lovord om kortet. De negativa kommentarer som inkom handlade om tidsbegränsningen, man ville ha möjlighet att åka längre än till klockan 15.

Några av kommentarerna:

- Fantastiskt bra, det bästa som har hänt Göteborg!
- Bra för många gamla att komma ut.
- Tycker att spårvagnen i Göteborg är fantastisk.
- Suveränt! Alla älskar det.
- Vettigt! Men synd med tidsbegränsningen.
- Avlastar flexlinjen - bra!
- Toppen tycker alla! Bridgen flyttad så man kan åka hem gratis!
- Underbart!

5 Inkomna synpunkter

5.1 Västtrafik

Västtrafiks kundservice som tar emot synpunkter från resenärerna om allt inom kollektivtrafiken har inte fått någon synpunkt på gratis lågtrafikkort. Man säger att resenärerna bara hör av sig med negativa synpunkter, och några sådana finns tydligen inte om det här kortet.

Medarbetare på Västtrafik som arbetat med kortet har fått flertalet positiva brev med tack.

5.2 Trafikkontoret

Trafikkontoret har mottagit tretton synpunkter angående gratis 65+ kort. Av dessa synpunkter är sex negativa, fyra positiva och tre är frågor. De som har lämnat positiva synpunkter tillhör gruppen som har fått 65+ kortet gratis och alla utom en av dem som lämnat negativa kommentarer tillhör de som faller utanför den gruppen som erbjuds gratiskort.

Fyra av de sex negativa synpunkterna ifrågasätter varför det endast är ålderspensionärer som erbjuds gratis kollektivtrafik och många anser att gratiskort även borde delas ut till förtidspensionärer eftersom de lever med samma ekonomiska förutsättningar. En avsändare skriver: "I mitt tycke handlar det ju om att man som pensionär har mindre att röra sig med än när man arbetade och detta oaktat man tar ut pension några år före 65. Jag trodde även att ett av skälen till beslutet om gratis resor under lågtrafik berodde på den då betydligt lägre beläggningen och att Gbg:s kommun vill bidra till att så få som möjligt använder bil i eller till och från staden."

En annan negativ synpunkt har kommit in där signaturen "80-årig pensionär och skattebetalare" ifrågasätter varför inte flexlinjen och färdtjänst är gratis. Signaturen anser att det är som att "sparka på dem som redan ligger" att låta de som är över 65 år och handikappade behöver betala för sig medan de som är över 65 år fullt friska får åka gratis.

Samtliga av de positiva synpunkterna kommer från pensionärer som har fått gratis 65+ kort och vill uttrycka sin tacksamhet. En dam skriver: "Göteborgs stads generositet har säkert betytt mycket för en bättre hälsa bland oss pensionärer. Och för miljön för mina bilägande

vänner kör inte bil i Göteborg längre annat än i undantag. På en träff igår stötte mina vänner och min syster på om att jag äntligen skulle tacka och då även för dem.” Ett annat brev ger beröm för ”Göteborgs fina och välfungerande transportsystem, som till råga på allt är gratis för pensionärer”.

De tre frågor som har inkommit till trafikkontoret kommer från avsändare i andra kommuner där de efterfrågar information om de fria resorna för pensionärer i Göteborg. En avsändare från Trafik- och planeringsroteln på Stockholms läns landsting har hört om Göteborgs gratiskort för pensionärer på Radio Stockholm och undrar vilka regler som gäller för gratiskorten och om det finns någon utvärdering av de fria resorna. Det två andra frågorna kommer från avsändare anslutna till pensionärsorganisationer som vill ha information om kostnader och intäkter för gratiskortet för att kunna undersöka frågan på sitt håll.

5.3 Färdtjänsten

Färdtjänstens kundservice har fått in en synpunkt med önskemål om att ”flexlinjen ska vara avgiftsfri precis som hos Västtrafik”.

6 Samhällsekonomiskt resonemang

Telefonintervjuerna i utvärderingen har visat att personer som reser med gratis 65+kort reser oftare med kollektivtrafik och ”är ute mer nu” än innan gratis lågtrafikkort infördes.

Det råder stor enighet om att detta har ett värde men det saknas uppgifter för att kunna värdera det i en traditionell samhällsekonomisk kalkyl. Därför innehåller detta avsnitt enbart ett samhällsekonomiskt resonemang med beskrivning av de effekter som uppstår genom gratis kollektivtrafikresande för personer över 65 år.

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. Den ”motion” som man får av att vara ute mer innebär en form av träning som de äldre annars inte skulle få. Det innebär även att man träffar andra människor vilket kan ha ett oerhört stort värde och öka det psykiska välbefinnandet.

Genom att skjuta upp inträdet i färdtjänsten uppnås såväl en ekonomisk besparing som ett ökat humanvärde. Eftersom 65+kortet bara funnits i ett och ett halvt år har vi ännu inte sett dessa effekter.

Gratis lågtrafikkort för 65+ kostar Göteborgs kommun cirka 50 miljoner kronor om året. Som jämförelse kan nämnas att kostnaden per vårdtagare av hemtjänst i Göteborgs kommun var 107 887 kronor år 2007¹. Kostnaden per vårdtagare i särskilt boende var 497 508 kronor år 2007¹. Om gratis kollektivtrafik på sikt kan medföra att antingen 463 personer senarelägger sitt behov av hemtjänst ett år eller att 101 personer ett år senare behöver flytta till särskilt boende har Göteborgs kommun "tjänat in" de 50 miljoner kronor, som satsningen kostar.

I intervjuerna framkom att 3 procent av dem som har gratis lågtrafikkort till och med har sålt eller ställt av sin bil. Uppräknat till alla 73 000 personer över 65 år i Göteborg skulle det innebära att 2000 bilar färre belastar miljö, trängsel och parkeringsplatser i staden.

7 Slutsats

Göteborgs kommuns kostnad för gratis lågtrafikkort till invånare äldre än 65 år beräknas till 50 miljoner kronor per år.

Antalet resor i den allmänna kollektivtrafiken som den aktuella åldersgruppen utför har fördubblats i och med införandet av fria resor i lågtrafik för dessa.

Gratis resor i allmän kollektivtrafik är en av orsakerna till att resandet med färdtjänst minskar. Andra viktiga orsaker är att mycket arbete läggs på att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig.

Resandet med Flexlinjen har minskat med nära 20 procent för 65+ som inte har färdtjänstillstånd. Sannolikt beror det på att dessa kan resa gratis under lågtrafik i den allmänna kollektivtrafiken.

Telefonintervjuerna visade att 38 procent av pensionärerna åker mer kollektivt nu tack vare kortet. De kör och åker mindre bil nu, 3 procent har till och med sålt bilen.

¹ Sveriges kommuner och landsting:
http://brs.skl.se/brsbibl/kata_documents/doc39261_1.pdf

Personer över 65 år är tack vare gratiskortet ute mer, är mer aktiva och träffar mer människor.

Sannolikt medverkar detta till högre livskvalitet och bättre psykisk och fysisk hälsa. På sikt är det troligt att Göteborgs kommuns kostnad för kortet kan tjänas in tack vare att kostnader för färdtjänst, hemtjänst och äldreomsorg kan minska. Därtill kan läggas minskade kostnader för samhället när biltrafiken minskar.

ID-nummer (en siffra i var ruta)

--	--	--	--

Frågor till pensionärer i telefonintervjuer om gratis lågtrafikkort

Hej, vi ringer på uppdrag av Göteborgs Stad och Västtrafik. Vi undersöker nu hur möjligheten att få gratis lågtrafikkort påverkat resandet. Får vi ställa några frågor?

1 Den som intervjuas är: inte fråga, skriv i själv

Kvinna

Man

2 Vi undrar om du utnyttjat erbjudandet / möjligheten att hämta ut ett gratis lågtrafikkort för kollektivtrafiken i Göteborg?

Ja

Nej (hoppa över 5, 10, 12, 15, 16, 17)

Vet inte

3 Hur ofta åker du buss / spårvagn / båt i Göteborg? (egen fråga om Flexlinjen kommer senare)

Dagligen

Någon eller några gånger per vecka

Någon eller några gånger per månad

Mer sällan

Åker aldrig (gå till fråga 6)

4 Vilket var ditt ärende senaste gången du åkte buss / spårvagn/ båt i Göteborg?

Inköp

Apotek, post, bank, frisör, fotvård, tandläkare, optiker etc

Besök släkt / vänner

Nöje / fritid

Dagcenter

Besök på vårdcentral / sjukhus

Arbete

Annat

5 Åker du oftare buss / spårvagn / båt i Göteborg nu med detta kort? (Inte till de som inte har kortet)

Ja, jag åker oftare tack vare kortet

Ja, jag åker oftare, men det beror inte på kortet

Nej, jag åker ungefär som tidigare

Nej, jag åker mindre än tidigare

6 Hur kommer det sig att du inte åker buss / spårvagn / båt i Göteborg oftare?

Bara de som svarat Mer sällan eller Åker aldrig kollektivtrafik på fråga 3. Högst tre alternativ tillåtna.

- Jag åker på annat sätt
- Bussarna / spårvagnarna / båtarna går inte dit jag ska
- Bussarna / spårvagnarna / båtarna går inte så ofta
- Det är för krångligt att byta buss / spårvagn / båt
- Det är för långt till närmaste hållplats
- Det är för krångligt att gå på och av bussarna / spårvagnarna / båtarna
- Servicen / bemötandet är dåligt
- Informationen, jag vet inte vilken buss / spårvagn / båt jag ska ta
- Jag får inte sittplats
- Min hälsa / orkar inte
- Annat, skriv i om relevant

7 Har du körkort för personbil? Ja Nej**8 Har du tillgång till bil?** Ja Nej**9 Hur ofta åker du bil antingen som förare eller passagerare? (gäller inte taxi, färdtjänst)** Dagligen Mer sällan Någon eller några gånger per vecka Kör eller åker aldrig bil Någon eller några gånger per månad**10 Åker du mindre bil nu när du har gratis lågtrafikkort? (Inte till de som inte har kortet)** Ja, jag har till och med **sålt / ställt** av bilen Ja, jag kör eller åker **mindre bil** nu Nej, jag kör eller åker **lika mycket** bil nu Jag kör eller åker **mer bil** nu**11 Hur ofta åker du med Flexlinjen?** Dagligen Åker aldrig Flexlinjen Någon eller några gånger per vecka Åker inte Flexlinjen längre på grund av kortet Någon eller några gånger per månad Det finns inte Flexlinje där jag bor Mer sällan Känner inte till Flexlinjen**12 Åker du mindre med Flexlinjer nu när du har gratis lågtrafikkort? (inte till de som aldrig åker Flexlinjen) och (Inte till de som inte har kortet)** Ja, jag åker **mindre** med Flexlinjen Jag åker **lika mycket** med Flexlinjen som tidigare Jag åker **mer** med Flexlinjen än tidigare

13 Har du färdtjänsttillstånd?

- Ja Nej (gå till fråga 16) Vet inte

14 Hur ofta åker du färdtjänst?

- Dagligen Mer sällan
 Någon eller några gånger per vecka Åker aldrig färdtjänst
 Någon eller några gånger per månad

15 Åker du mindre färdtjänst nu när du har gratis lågtrafikkort? (Inte till de som *inte* har kortet)

- Ja, jag åker mindre färdtjänst
 Jag åker lika mycket färdtjänst som tidigare
 Jag åker mer färdtjänst än tidigare

16 Är du oftare ute och gör saker, handlar och hälsar på nu när du har gratis lågtrafikkort? (Inte till de som *inte* har kortet)

- Ja, jag är ute mycket mer Nej, jag är ute mindre än förut
 Ja, jag är ute något mer Nej, kortet gäller inte på de tider jag vill åka
 Jag är ute lika mycket som förut

17 Hur har gratis lågtrafikkort påverkat dig? (Inte till de som *inte* har kortet) låt personen svara fritt, kryssa i de svar som passar

- Jag åker vid andra tider än förut Jag promenerar mer
 Jag träffar mer människor än tidigare Jag promenerar mindre
 Jag är mer aktiv än tidigare Jag känner mig piggare / friskare
 Jag, skapa ev ny kategori om det verkar behövas

18 Vad tycker du om möjligheten att kunna få ett gratis lågtrafikkort i Göteborg?

- Mycket bra
 Bra
 Varken eller
 Dåligt

Kommentar: fyll i kortfattat om relevant

19 Vilket år är du född? (en siffra i var ruta)

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------



K2 RESEARCH 2018:3

Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare

Tania Dukic Willstrand, Per Henriksson, Lena Levin & Helena Svensson



Datum: 2018-08-30
Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund
ISBN: 978-91-7753-828-8 (tryck)
ISBN: 978-91-7753-829-5 (pdf)

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning	4
1. Bakgrund.....	5
1.1. Syfte	6
1.2. Teoretisk utgångspunkt	7
2. Metod	8
2.1. Urval.....	8
2.2. Enkät	8
2.3. Seniorskort.....	9
2.4. Statistisk analys.....	9
3. Resultat	10
3.1. Populationsinformation samt bortfall	10
3.2. Seniorskortets användare.....	12
3.2.1. Incitament för att använda kollektivtrafik.....	17
3.2.2. Kapabilitet i förhållande till transportval	18
3.3. Seniorskortets icke-användare: vilka är de?	18
3.4. Bilresor.....	19
3.5. Huvudanvändare.....	21
4. Diskussion	25
4.1. Vilka effekter har fria resor med kollektivtrafik haft för äldre medborgare?	25
4.2. Har införande av fria resor lyckats attrahera nya användare av kollektivtrafik eller öka användningen bland befintliga kollektivtrafikresenärer?.....	25
4.3. Är fria resor ett bra incitament för att attrahera nya användargrupper till kollektivtrafiken?	26
4.4. Vilka grupper lyckas inte seniorskortet fånga?	26
4.5. Begränsningar i studien.....	27
4.6. Åtgärder för olika äldregrupper	28
4.7. Framtida forskningsbehov för ökad användning av kollektivtrafik för äldre.....	29
5. Referenser	30

Förord

Denna studie är ett led i att undersöka säker mobilitet för äldre. Vilka förutsättningar behöver vi i samhället för att kunna säkerställa en säker mobilitet för äldre? Bilen är för många förstahandsvalet för transport. Alla kan dock inte köra och klimat- och hälsomålen stöttar inte heller att alla ska köra i egen bil. Fokus i denna studie är att undersöka hur seniorkortet kan vara ett komplement till äldres hållbara resande, både med avseende på miljö och hälsa.

Vi tackar Västra Götalandsregionen och K2 för deras ekonomiska stöd som har varit en förutsättning för att genomföra studien. Tack till Västtrafik för stödet kring seniorkortet. Tack till alla respondenter som har tagit sig tid att svara på enkäten, utan era svar hade inte denna studie kunnat genomföras.

Tack till alla medförfattare och kollegor för intressant samtal, analyser och granskning.

Göteborg, juni 2018

Tania Dukic Willstrand

Projektledare

Sammanfattning

Enligt europeiska och internationella källor förväntas befolkningen att bli allt äldre. I Sverige beräknas andelen människor i ålder 65 år och äldre att öka med 30 procent mellan 2010 och 2030, detta enligt SCB. Det betyder att år 2050 kommer en fjärdedel av den svenska befolkningen att vara 65 år eller äldre. För att äldre människor i så stor utsträckning som möjligt ska kunna leva ett aktivt liv och känna livskvalitet samt sköta sin vardag på egen hand är det viktigt att de kan förflytta sig och behålla sin mobilitet. Om förutsättningar finns för mobilitet kan samhället troligtvis spara in en del kostnader i andra sektorer såsom vård och omsorg. Därför behöver samhället en beredskap och ökad kunskap om hur vi tidigt kan attrahera äldre människor till kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken kan vara en förutsättning för en fortsatt mobilitet och delaktighet i samhället. Idag är det många kommuner i Sverige som erbjuder fria kollektivtrafikresor till äldre resenärer genom någon form av "Seniorkort". Studiens syfte var att utvärdera betydelse med fria resor i ordinarie kollektivtrafik för äldre personer samt vilken betydelse har den fysiska hälsan för användning av kollektivtrafik.

Målpopulationen består av medborgare som har fyllt 65 år och som bor i en kommun där seniorkortet erbjuds. Via Statens personadressregister (SPAR) valdes ett slumpmässigt urval av 750 kvinnor och 750 män som hade fyllt 65 år under 2017 och som bodde i en kommun som erbjöd ett seniorkort. För att undersöka betydelse av KT för användandet av seniorkort valde vi två kommuner med god tillgång/utbud av KT, Göteborg och Mölndal, och en kommun med begränsade KT, Svenljunga. En enkät som består av 43 frågor utformades för att kunna besvara våra frågeställningar.

Totalt svarade 648 personer vilket motsvarar en svarsfrekvens på 43 procent. Benägenheten att besvara enkäten var högre i Göteborg och Mölndal där närmare hälften svarade, 49 procent respektive 46 procent. Motsvarande siffra för Svenljunga var en tredjedel (33 %). Totalt 80 procent av respondenterna hade tackat ja till erbjudandet om ett seniorkort, vilket motsvarar 520 individer. Användningsfrekvensen skilde inte mellan män och kvinnor. Däremot hade det stor betydelse var respondenterna bodde. I Göteborg och Mölndal var det 95 procent respektive 80 procent som använde seniorkortet. I Svenljunga var det endast 23 procent av respondenterna som använde seniorkortet. Studien visar en positiv korrelation mellan användandet av seniorkortet och en ökad daglig motion. De som använde seniorkortet vistades mer utomhus och promenerade dagligen mer än äldre som inte använde seniorkortet. Seniorkortet har medfört en överflyttning av mellan 24-35 procent av resorna som tidigare gjordes med bil till kollektivtrafik. Den största överflyttningen från bil till kollektivtrafik skedde för resor med serviceärenden, när man skulle träffa vänner/bekanta eller delta i föreningslivet. Resultaten visar dock att det även skedde en överflyttning av gång- och cykelresor: omkring en tredjedel av dessa resor gjordes i stället med kollektivtrafik efter seniorkortets införande. En grupp som seniorkortet inte lyckats attrahera fullt ut är notoriska bilanvändare, de som kör varje dag. De har inte ökat sin användning av kollektivtrafiken efter seniorkortsintroduktionen och de är ofta inte benägna att anpassa sina tider för att

åka med kollektivtrafik. De som svarat att de ofta kör bil är i större utsträckning män som tillhör hushåll med högre inkomst och bor på landsbygden. För dessa representerar subventionerad kollektivtrafik inte en tillräcklig hög motivationsfaktor för att öka användningen av kollektivtrafik. Seniorskortsintroduktionen har samtidigt bidragit till mindre önskvärda effekter såsom en minskning av andelen resor med cykel och gång till förmån för kollektivtrafiken. Service, förenings- och sociala resor har störst potential att attrahera resenärer från bil till kollektivtrafik. Huvudmän bör ta hänsyn till dessa fakta för att utforma tjänster.

1. Bakgrund

Enligt europeiska och internationella källor förväntas befolkningen bli allt äldre. I Sverige beräknas andelen människor i ålder 65 år och äldre att öka med 30 procent mellan 2010 och 2030, detta enligt SCB. Det betyder att år 2050 kommer en fjärdedel av den svenska befolkningen att vara 65 år eller äldre (SCB 2015). Den nya åldersfördelningen kommer att ha betydande konsekvenser på samhället i stort och i synnerhet för behovet av transport och mobilitet. I Västra Götaland beräknas andelen äldre också öka drastiskt. År 2015 fanns det cirka 83 500 invånare som var 80 år eller äldre, det antalet beräknas öka med 50 procent till 2030, till 129 500 invånare (Västra Götaland 2016). Andelen 80 år och äldre i befolkningen kommer att öka från 5 till 7 procent år 2030.

För att äldre människor i så stor utsträckning som möjligt ska kunna leva ett aktivt liv och känna livskvalitet samt sköta sin vardag på egen hand, är det viktigt att de kan förflytta sig och behålla sin mobilitet. Om förutsättningar finns för mobilitet kan samhället troligtvis spara in en del kostnader i andra sektorer såsom vård och omsorg (Hakamies-Blomqvist, Henriksson et al. 1999). Med nya generationer äldre som är vana vid ett aktivt liv med mycket förflyttningar kan det bli nya utmaningar jämfört med tidigare generationer av äldre. Bilen är det transportmedel som överlag transporterar flest människor. Fler och fler äldre har körkort och bil, särskilt kvinnor (OECD. 2001). Samtidigt finns det äldre som väljer att sluta köra bil och därmed blir beroende av andra transporter (Henriksson, Levin et al. 2014). På samhällsnivå önskas en minskning av bilkörande generellt för att kunna minska miljöpåverkan och i viss mån öka den fysiska hälsan (FN. 2018).

Olycksstatistiken visar att äldre är säkrare i sina fordon jämfört med om de går eller cyklar (European Commission 2016). Detta gäller för övrig population, däremot är en äldre kropp mer bräcklig och när olyckan sker är därför skadeföljden svårare för de äldre.

Det antal år som en människa i västvärlden förväntas hålla sig frisk ökar, samtidigt ökar även antal år som en individ förväntas leva med sämre hälsa (fysisk, psykisk, mild kognitiv nedsättning och demens). Sammantaget innebär detta att många kommer att köra bil längre upp i åldrarna, men även möta svårigheter med bilkörning i hög ålder och då sluta köra (Hakamies-Blomqvist 1994, Ball, Owsley et al. 1998, Davidse 2006, Braitman, Kirley et al. 2007, Dukic Willstrand, Selander et al. 2015). Ytterligare en mobilitetsbegränsning är den lägre inkomst som uppstår vid pension, särskilt för kvinnor, vilket kan minska möjligheten att resa och röra sig utanför hemmet (Sirén, Hakamies-Blomqvist et al. 2004). Samhället behöver en beredskap och ökad kunskap om hur vi tidigt kan attrahera äldre människor till kollektivtrafiken eftersom den kan vara en förutsättning för en fortsatt mobilitet och därmed delaktighet i samhället. Föreliggande rapport bidrar med kunskap om hur äldres behov av kollektivtrafik kan tillgodoses.

Idag är det många kommuner i Sverige och länder/städer i Europa som erbjuder fria kollektivtrafikresor till äldre resenärer genom någon form av ”Seniorkort”. Regler för att få ett sådant kort skiljer sig åt i olika kommuner, dels med avseende på ålder (65+ eller

75+), dels när på dygnet man kan använda det, och dels koppling till färdtjänstlegitimation. Flera EU-projekt (GOAL1, TRACY2) och nationell forskning har syftat till att kartlägga gruppen äldre personers resande och vanor för att ta reda på vilka egenskaper som kopplas till olika transportmedel (Hildebrand 2003, Haustein 2012). Sammanfattningsvis kan man se att de som har bättre hälsa och/eller tillhör gruppen ”yngre äldre” är de som kör bil, medan de som har lite sämre hälsa och ekonomi är de som åker kollektivtrafik.

Mycket av dagens kollektivtrafikplanering går ut på att se till att kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen med den korta restiden, vilket innebär att trafiken inte planeras optimalt utifrån äldres behov och värderingar. Kollektivtrafiken prioriterar idag stomlinjer med korta restider vilket uppnås genom rätare linjesträckning, längre avstånd mellan hållplats och kortare hållplatsstopp. Detta innebär i sin tur att det i de flesta fall blir längre gångavstånd till hållplatsen och att bussen kör iväg fortare efter ett stopp. Detta kan upplevas som mer stressig för äldre personer även om själva utformningen av fordonen gör dem betydligt mer tillgängliga nuförtiden. De så kallade ”mellansystemen”, såsom servicelinjer och flexlinjer som fanns tidigare, är numera ganska sällsynta eftersom det var svårt att få bra ekonomi i dem. Även om de var billigare än en resa i färdtjänst per resa att tillhandahålla, så blev de mycket dyrare per resa jämfört med en resa i ordinarie kollektivtrafik. Ett av de teoretiska ramverken vi utgår ifrån innebär att det måste finnas en överensstämmelse mellan individens förmåga/kapacitet/resurser och de krav som miljön ställer (t ex olika kollektivtrafiksystem) för att man ska vilja och kunna åka med kollektivtrafiken.

1.1. Syfte

Studiens syfte är att utvärdera betydelsen av fria resor i ordinarie kollektivtrafik för äldre personer samt vilken effekt detta har på den fysiska hälsan och för användning av kollektivtrafik. Effekter av åtgärden kommer att studeras utifrån hur resandet med kollektivtrafik eventuellt förändras. I studien ingår att fånga resenärernas egen syn på möjligheter som fria resor skapar och hur deras mobilitet har förändrats, men även hur det eventuellt skiljer mellan olika subgrupper. Vidare kommer studien att undersöka i vilken utsträckning fria resor kan vara ett incitament för att få nya grupper av resenärer att börja åka med ordinarie kollektivtrafik, men även för att säkra att befintliga resenärer fortsätter åka kollektivt. Med äldre avses i den här rapporten ålderspensionärer (i Sverige kan man pensionera sig, vid olika åldrar: vanligtvis vid 65 eller 67 år, men även tidigare eller senare) och dem som har rätt att använda så kallade seniorkort i kollektivtrafiken (olika kommuner har satt olika åldersgräns).

Frågor som undersöks:

- Vilka effekter har fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare haft?

¹ <http://www.goal-project.eu/>

² <http://www.tracy-project.eu/>

- Har införande av fria resor för äldre lyckats attrahera dem att börja åka kollektivtrafik eller rent av ökat sin användning?
- Är fria resor ett bra incitament för att attrahera nya användargrupper till kollektivtrafiken?
- Vilka andra incitament finns?
- Vilka grupper lyckas inte seniorkortet fånga?

Resultat av denna studie kommer att bidra till ökad kunskap om huruvida fria resor kan bidra till att äldre personer i större omfattning åker med kollektivtrafik och hur kommunerna kan tänka för att öka resandet för olika grupper av äldre. Studien bidrar även till kunskap om bilförare i ökad omfattning bekantar sig med kollektivtrafik och därmed göra kollektivtrafiken mer attraktivt för dem. Ambitionen är att underlaget kan användas för att föreslå politiska beslut och åtgärder. I studien föreslås förslag om vad man kan göra och vilka åtgärder som fungerar för att attrahera äldre till kollektivtrafik.

1.2. Teoretisk utgångspunkt

Föreliggande arbete utgår ifrån en teoretisk grund, baserad på kapabilitetsbegreppet, d.v.s. människors förmågor att nå mål och göra saker som upplevs som värdefulla (Sen 2009). I åldrandet påverkas dessa möjligheter av hälsa, genetik, personlighet, kognitiv förmåga, familj, vänner, bostad, etc. När det gäller mobilitet påverkas människans förmåga att transportera sig av bland annat utformning av transportsystem, kostnader och tillgänglighet.

Kapabilitet användes för att se hur den fysiska hälsan påverkar viljan att använda kollektivtrafik och för att studera vilka samband det finns mellan dessa.

Ett naturligt och friskt åldrande medför vissa nedsättningar, både fysiskt och kognitivt, vilka påverkar vardagen och aktiviteter. För att kunna utföra sysslor och aktiviteter finner varje individ en överensstämmelse mellan sin kapacitet och de krav som miljön ställer för att kunna använda den. När det gäller val av transport väljer varje individ ett färdssätt som överensstämmer med den kapacitet individen har. För många av oss är bilen det viktigaste färdssättet. För många av oss kommer en dag då kapabiliteten att köra bil inte är tillräcklig och då måste vi sluta.

För varje innovation finns det ett tidsförlopp som påverkas av olika faktorer (Rogers 1995). Huruvida innovationer är lyckade påverkas av dessa faktorer. Rogers (1995) har studerat innovationsfaktorer och identifierat fem attribut som bidrar till lyckade innovationer: relativ fördel, kompatibilitet, komplexitet, observerbarhet och testbarhet. Analysen kommer att belysa hur seniorkortet har bemött dessa fem attribut.

2. Metod

2.1. Urval

Målpopulationen består av medborgare som har fyllt 65 år och som bor i en kommun där seniorkortet erbjöds. Via Statens personadressregister (SPAR) valdes ett slumpmässigt urval av kvinnor och män som hade fyllt 65 år under 2017 och som bodde i en kommun som erbjöd ett seniorkort. För att undersöka betydelse av kollektivtrafik (KT) för användandet av seniorkort, valde vi två kommuner med bra tillgång/utbud av KT och en kommun med begränsad KT. Valet föll på Göteborg, Mölndal och Svenljunga där den första representerar stor stad med god tillgång till kollektivtrafik, den andra en förort med god tillgång till kollektivtrafik och den tredje en liten tätort med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Alla dessa tre kommuner erbjuder någon form av seniorkort (Tabell 1). Urvalet var lika fördelat med avseende på antal kvinnor och män, en viktig faktor eftersom mäns och kvinnors resor och transportval kan se olika ut (Haustein and Siren 2015).

Tabell 1: Tre kommuner och dess seniorkort urvalskriterier av städer för populationsurval.

Kommun	Miljö	Kollektivtrafik- utbud	Seniorkortstyp och villkor	Urvalsstorlek
Göteborg	stadsmiljö	Hög	lågtrafik (vardag 8:30-15 och 18-06, dygnet runt helger och helgdagar), 65år	250 män 250 kvinnor
Mölndal	förort	hög	Lågtrafik (vardag 8:30-15 och 18-06, dygnet runt helger och helgdagar), 65år	250 män 250 kvinnor
Svenljunga	landsbygd	låg	dygnet runt, 65år + engångsavgift 150kr	250 män 250 kvinnor

2.2. Enkät

En enkät utformades för att kunna besvara identifierade frågeställningar. Den består av totalt 43 frågor inom följande områden: bakgrund, hälsa, resvanor, användning av kollektivtrafik samt seniorkort, bilkörning, upplevelse av resor och vardagslivet (se bilaga1).

2.3. Seniorkort

År 2007 fick Trafiknämnden i uppdrag att erbjuda alla göteborgare över 65 år gratis kollektivtrafik mellan klockan 08.30 – 15.00 och efter klockan 18.00 på vardagar samt helger med start den 1 januari 2008. Inom Västragötalandsregionen ser det olika ut. Under de senaste 10 åren har antalet kommuner som har infört gratis kollektivtrafik till 65+ ökat stadigt.

Seniorkort erbjuds alla invånare i vissa kommuner som hade uppnått en viss ålder. I de utvalda kommunerna är det 65-årsgräns. Alla 65-åringar får per post ett erbjudande att få ett seniorkort som de aktivt behöver svara på genom att anmäla sig via internet eller per post. Seniorkortet blir hemskickat och behöver aktiveras på första resan för att kunna fungera. Invånare i Svenljunga får betala en engångsavgift på 150 kr för att kunna få kortet. Med lågtrafiktider anses vardagar 08.30-15.00 och 18.00-06.00, dygnet runt på helger och helgdagar.

Seniorkortet introducerades vid olika tidpunkter i dessa tre kommuner: Göteborg 2008-01-01, Mölndal 2015-05-01 och Svenljunga 2017-04-01.

2.4. Statistisk analys

Statistisk analys gjordes med SPSS® (22.0). Ett signifikansvärde på <0.05 användes för att kunna beskriva en statistisk säkerställd effekt. Testet "Pearson Chi-square" användes för icke parametriska data. Analysen började med en bortfallsanalys som presenteras i nästa kapitel.

3. Resultat

3.1. Populationsinformation samt bortfall

Enkäten, som var i pappersform, skickades till 1 500 personer den 20 oktober 2017. Svar som inkommit till och med den 31/1 2018 ingår i analyserna. Enkäten var anonym då inga löpnummer eller dylikt fanns på enkäterna. Besvarade enkäter avlästes maskinellt av företaget Enkätfabriken och levererades i en Excelfil till VTI. Kontroller och rättningar av datamaterialet genomfördes av VTI.

Totalt svarade 648 personer vilket motsvarar en svarsfrekvens på 43%. Svarsfrekvens per kommun och kön presenteras i Tabell 2. Männerna besvarade enkäten i något högre grad (45 procent) jämfört med kvinnorna (41 procent). Benägenheten att besvara enkäten var högre i Göteborg och Mölndal där närmare hälften svarade, 49 procent respektive 46 procent. Motsvarande siffra för Svenljunga var en tredjedel (33%).

När det gäller kända bortfallsorsaker kunde följande identifieras:

- Två personer pga. sjukdom
- En person befann sig utomlands
- En enkät i retur, okänd adress
- En som avböjt (som ändå skickat in enkäten).

Någon ytterligare bortfallsanalys är inte möjlig, då endast adresser erhöles från SPAR och vi inte har tillgång till andra bakgrundsvariabler än kön och bostadskommun för respondenterna.

Tabell 2: Svarsfrekvenser per kommun och kön

	Göteborg	Mölndal	Svenljunga	Ej uppgett ort	Totalt antal svar	Totalt urval	Svarsfrekvens
Kvinnor	126	107	75	2	310	750	41 %
Män	118	124	91	4	337	750	45 %
Ej uppgett kön	0	1	0	0	1	-	
Totalt antal svar	244	232	166	6	648	-	43 %
Totalt urval	500	500	500	-	-	1500	
Svarsfrekvens	49 %	46 %	33 %				

Följande analys baseras på de 648 individer som besvarade enkäten. I Tabell 3 presenteras bakgrundsdata från de 648 respondenter.

Tabell 3: Beskrivning av respondenterna uppdelat per kommun.

	Göteborg	Möndal	Svenljunga	Ej uppgett ort	Samtliga
Ålder (7 personer har ej uppgett ålder)					
Medelålder	74,7	75,2	73,5	75,4	74,6
Medianålder	73,0	74,0	73,0	78,0	73,0
Åldersspann	66–93	66–91	66–92	68–83	66–93
Kön (1 person har ej uppgett kön)					
Andel kvinnor, %	51,6	46,3	45,2	33,3	47,9
Högsta avslutade utbildning, % (3 personer har ej uppgett utbildning)					
grundskola/folkskola	32,4	30,2	55,4	66,7	37,8
gymnasium/realskola/komvux (2-3 år)	28,6	30,2	29,5	33,3	29,5
högskola/universitet (högst 3 år)	14,1	16,4	7,8	0	13,3
högskola/universitet (längre än 3 år)	22,8	23,3	7,2	0	18,8
Annan utbildning	2,1	0	0	0	0,8
Vem respondenten bor med, % (inget bortfall)					
bor själv i hushållet	39,3	29,7	30,7	0	33,3
make/maka/sambo	57,0	65,5	65,7	100,0	62,7
barn	0,4	1,7	0,6	0	0,9
make/maka/sambo och barn/barnbarn	1,6	2,2	1,8	0	1,9
annan	1,6	0,9	1,2	0	1,2

Typ av bostad, % (inget bortfall)					
lägenhet	64,8	43,1	19,3	0	44,8
egen fastighet (villa, radhus, parhus)	33,6	55,6	77,1	100,0	53,2
äldreboende	1,2	1,3	1,2	0	1,2
annat	0,4	0	2,4	0	0,8
Gått i pension? % (1 person har ej svarat)					
ja, helt	92,6	88,7	91,5	83,3	90,9
ja, delvis	6,6	9,5	6,0	16,7	7,6
nej	0,8	1,7	2,4	0	1,5
Hushållets totala nettoinkomst per månad (8 har inte svarat)					
mindre än 8 000 kronor	7,6	3,0	6,7	16,7	5,8
8 000 - 16 000 kronor	29,0	24,7	36,4	50,0	29,5
16 001 - 25 000 kronor	21,8	27,7	28,5	16,7	25,6
25 001 - 35 000 kronor	16,8	17,7	16,4	0,0	16,9
35 001 - 50 000 kronor	9,7	10,0	3,6	16,7	8,3
mer än 50 000 kronor	6,7	6,9	3,0	0,0	5,8
vill inte svara/vet inte	8,4	10,0	5,5	0,0	8,1

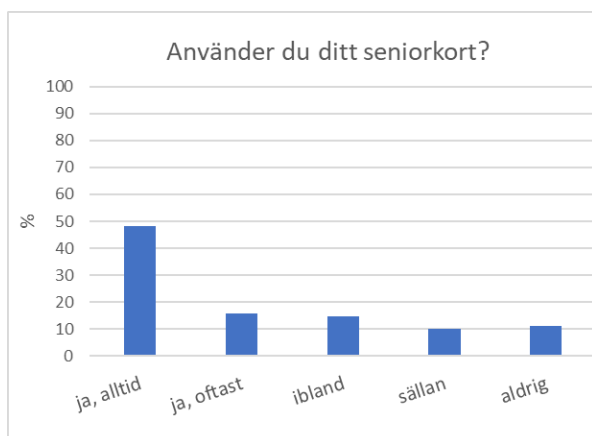
Männen bodde i större utsträckning tillsammans med maka/sambo, 71 procent, jämfört med kvinnorna, 54 procent. Var fjärde man bodde i enmanshushåll, medan 42 av kvinnorna bodde i ett ensamhushåll.

3.2. Seniorskortets användare

Hur mycket används kortet?

Totalt 80 procent av respondenterna hade tackat ja till erbjudandet om ett seniorskort, vilket motsvarar 520 individer. Tretton procent hade tackat nej till kortet, övriga visste inte om de hade tackat ja eller inte. Män och kvinnor hade tackat ja till kortet i samma utsträckning.

Av de 80 procent som tackade ja till kortet, var det 64 procent som säger sig använda kortet alltid eller oftast (Figur 1). Drygt 10 procent svarar att de aldrig använder kortet trots att de har tackat ”ja” till det.

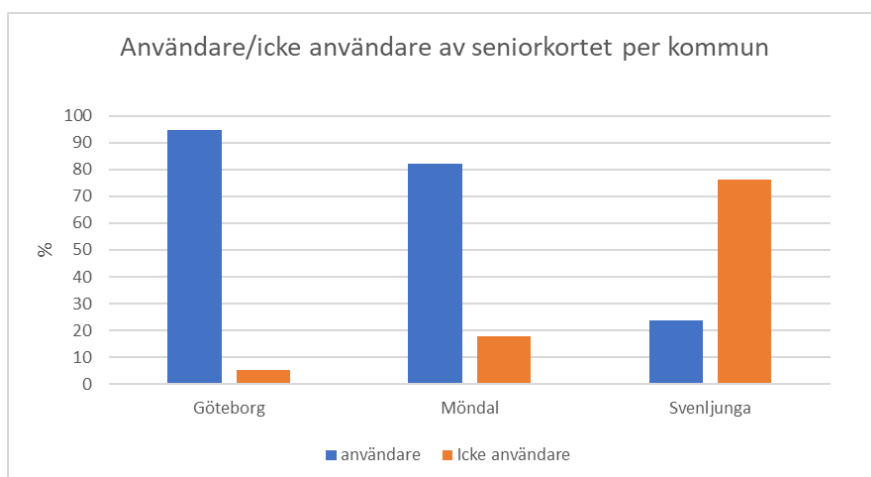


Figur 1: Svarsfördelning på frågan "Använder du ditt seniorkort?" (%)

Baserat på frågan om respondenten använde sitt seniorkort, definierades en användare som den som tackat ja till kortet och svarat "Ja, alltid", "Ja, oftast", "Ibland" eller "Sällan" på frågan om det används. Som icke-användare räknas de som tackat ja till kortet men aldrig använder det ("Aldrig") samt de som tackade nej till kortet eller inte visste om de hade tackat ja eller nej.

En innehavare av ett seniorkort har möjlighet att ladda det med pengar för att kunna resa under tidsperioder och i områden som kortet normalt inte gäller för. Totalt hade 76 procent av användarna laddat sina kort med pengar för att därigenom kunna utöka sina resmöjligheter.

Användningsfrekvensen skilde inte mellan män och kvinnor. Däremot hade det stor betydelse var respondenterna bodde. I Göteborg och Mölndal var det 95 procent respektive 80 procent som använde seniorkortet. I Svenljunga var det endast 23 procent av respondenterna som använde seniorkortet, se Figur 2.



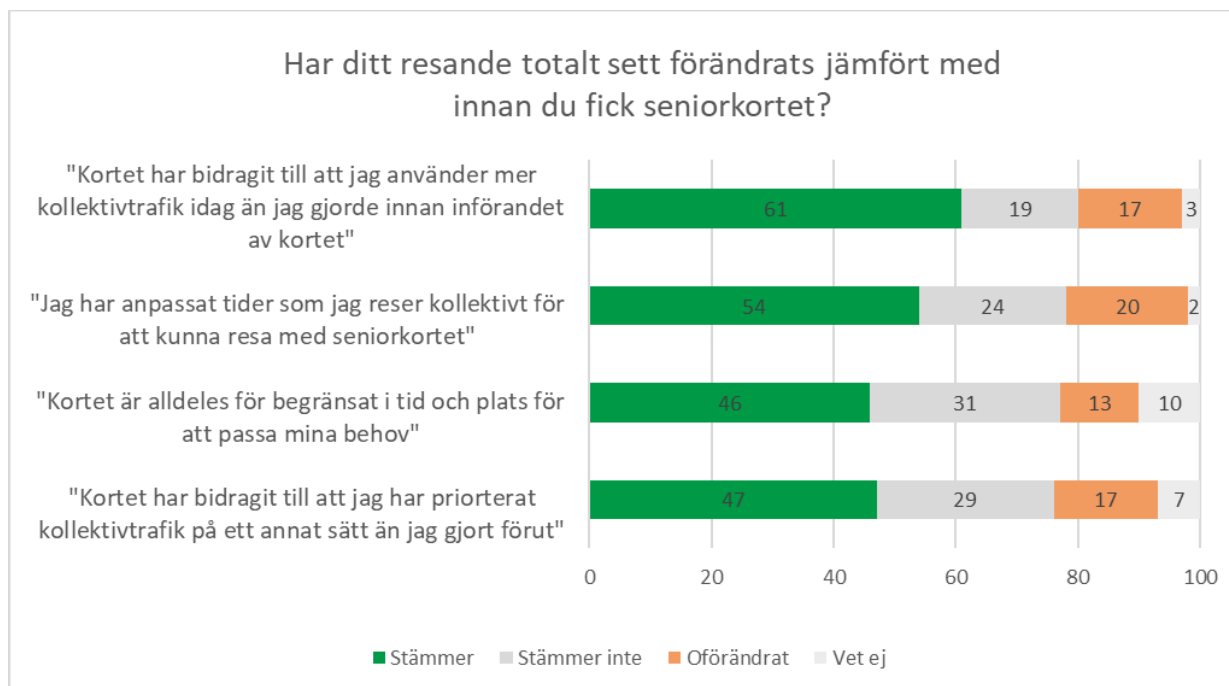
Figur 2: Andel användare och icke-användare av seniorkortet per kommun (%).

Effekt av seniorkortet

I Figur 3 redovisas svarsfördelningen på frågorna som rör övergripande effekt av kortet. Överlag ser vi en tydlig effekt av införandet av seniorkortet hos användarna. Totalt anger 6 av 10 respondenter att de reser oftare med kollektivtrafiken sedan de skaffat ett seniorkort. Storleken på effekten skiljer sig beroende på var man bor (Göteborg 67 %, Mölndal 56 %, Svenljunga 45 %) och hushållets månadsinkomst ($p < 0,01$). Där är effekten generellt att personer som tillhör hushåll som har inkomster i de lägre inkomstklasserna använder kollektivtrafik mer när de fått seniorkortet jämfört med innan, dvs utan kort.

Drygt hälften (54 %) av respondenterna har anpassat sina restider efter de tider på dygnet som seniorkortet kan utnyttjas. Det finns en skillnad i svar beroende på var man bor: Göteborg 66 %, Mölndal 42 %, Svenljunga 38 % ($p < 0,01$) och beroende på månadsinkomst. Personer som tillhör hushåll med låga inkomster anpassar sina tider i större uträkning än de som tillhör hushåll med höga inkomster ($p < 0,01$).

Angående hur man upplever begränsningarna av kortets användning under dygnet och område för användning, tycker nästan en tredjedel (31 %) att kortet var för begränsat (Göteborg 18 %, Mölndal 45 %, Svenljunga 37 %). Det innebär att användningen av kortet skulle kunna vara ännu högre om dessa begränsningar skulle upphöra. Närmare 30 procent av användarna säger sig inte prioritera kollektivtrafik högre trots anskaffning av seniorkortet. Inga signifikanta skillnader fanns mellan män och kvinnor för de fyra nämnda effekterna.

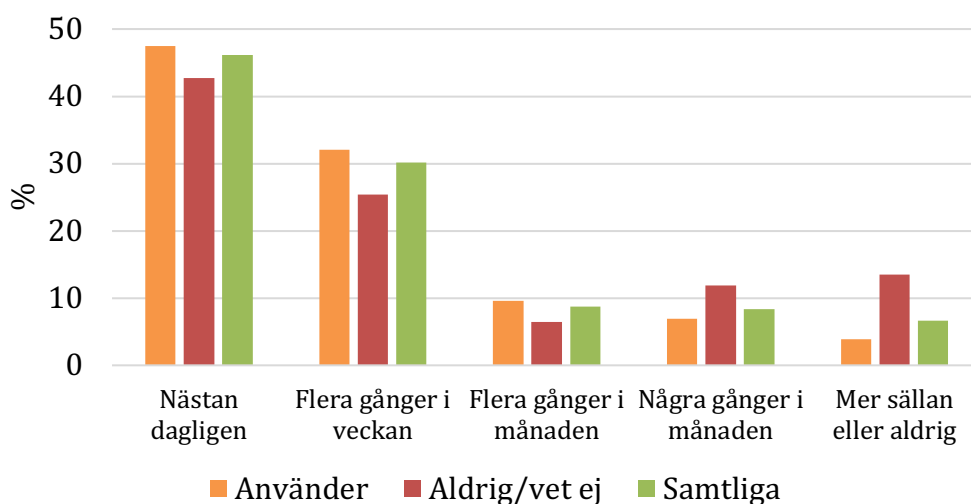


Figur 3: Fördelning av svaren gällande frågor kring allmän effekt av seniorkortet (%)

En analys gjordes för att studera om kortet kunde bidra till en ökad daglig motion i form av promenader och hur mycket man vistas utanför sin bostad. Följande analys uttalar sig

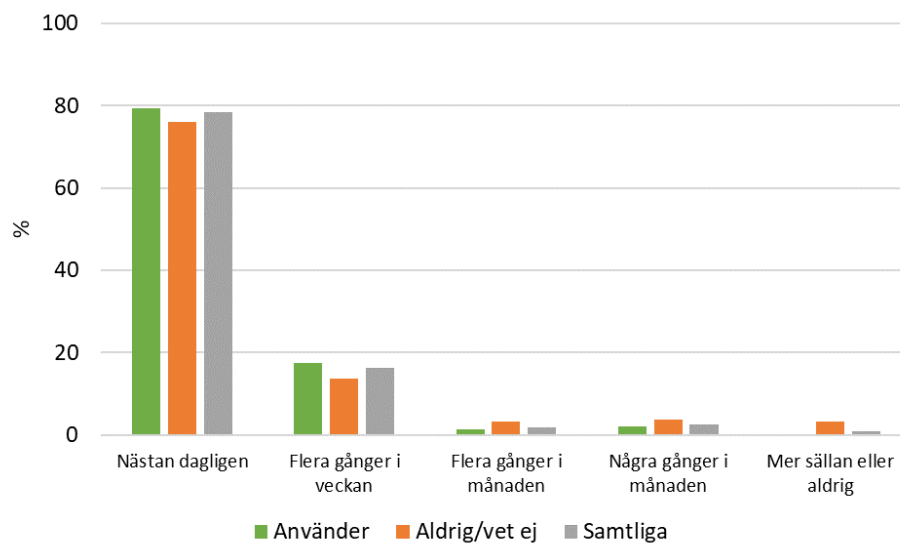
enbart om vilka skillnader som finns mellan användare och icke användare av seniorkortet (det vill säga frågan ställs vid en tidpunkt och jämför inte situationen innan och efter introduktion av seniorkortet).

En signifikant skillnad mellan grupperna var antal promenader (Figur 4). Användare av kortet promenerade oftare än icke användare ($p < 0,01$). I Göteborg var detta mönster tydligast och det var endast för den kommunen som resultatet uppvisade signifikanta skillnader mellan grupperna när datamaterialet analyserades kommunvis, men trenden var densamma i de två andra kommunerna med en högre andel bland kortanvändarna som svarade att de ofta promenerar.



Figur 4: Svartsfördelning på fråga "Hur ofta promenerar du?" uppdelat efter om respondenten var användare av seniorkortet eller ej.

Det noterades också signifikant skillnader mellan kortanvändare och ej kortanvändare beträffande hur ofta man vistades utomhus ($p < 0,01$), se Figur 5. Personer som inte använde kortet, vistades mer sällan utomhus, skillnaderna var dock små. Detta mönster upprepades i Göteborg (men gruppen som inte använde kortet var liten) och Mölndal. I Svenljunga fanns ingen signifikant skillnad mellan grupperna.



Figur 5: Svarsfördelning på frågan "Hur ofta vistas du ute, utanför din bostad?" uppdelat efter om respondenten var användare av seniorkortet eller ej.

Resultaten som presenteras hittills visar att seniorkortet har haft en viss effekt på respondenterna utifrån deras egen bedömning. Människorna är benägna att ändra sina tider då resorna genomförs och använder mera kollektivtrafik tack vare seniorkortet. Nu ska vi titta närmare på resmönster, d.v.s. vilka resor som gjordes med vilka färdstätt innan införandet av kortet och hur situationen ser ut efter införandet. Denna jämförelse hjälper oss att förstå vilka effekter seniorkortet har fått.







Förändringar i resmönster efter anskaffning av seniorkortet

För att göra denna analys har vi delat upp resorna på aktivitetsnivå, d.v.s. inköpsresor, service-/myndighetsresor, träffa familj och vänner, föreningsliv och träningsresor, ta sig ut i naturen och längre resor. Frågan som ställdes för varje aktivitet var vilket färdstätt som oftast användes innan och efter anskaffning av seniorkortet.

Vi kan konstatera att majoriteten av resorna som skedde med ett visst färdstätt innan man skaffade seniorkortet sker med samma färdstätt efteråt. Å andra sidan, kan vi observera att en signifikant andel resor gjorda med cykel och bil sker med kollektivtrafiken efter införande av seniorkortet.

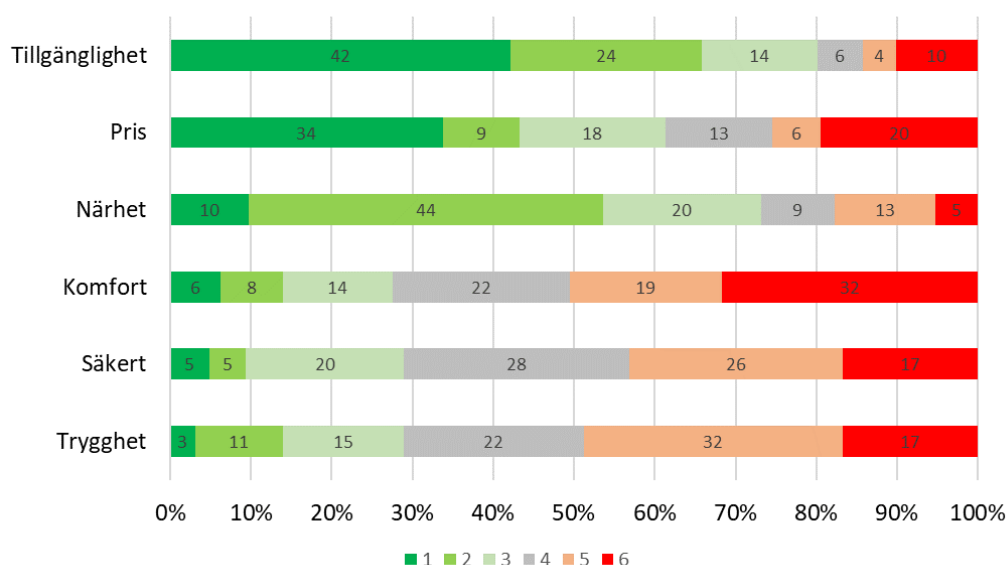
För kollektivtrafikresor: de resor som tidigare gjordes med kollektivtrafiken görs till 97 % fortfarande med kollektivtrafiken (Tabell 4). För bilresor kan det observeras ett skifte till kollektivtrafikens fördel för resor som syftar till service, träffa vänner/familj och föreningsaktiviteter. Kollektivtrafiken står för 24–35 % av resorna. Efter introduktion av seniorkortet ersätts cykel och gång resor för inköp, service, föreningsaktivitet och träffa familj/vänner. Kollektivtrafiken står för 35 % av resorna.

Tabell 4: Skifte från ett huvudtransportmedel till ett annat efter införandet av seniorkortet.

Resor med ...innan seniorkortet	Skifte till resor med kollektivtrafiken efter seniorkortet
	 97%
	 24 - 35%
	 30-35 %

3.2.1. Incitament för att använda kollektivtrafik

För att kunna besvara frågan om hur kollektivtrafik prioriteras i förhållande till andra färdmedel, fick respondenterna rangordna ett antal faktorer efter hur viktiga de var för deras beslut att åka kollektivt. Totalt 42 % av individerna som svarade menade att tillgänglighet är den viktigaste faktorn för deras beslut att åka kollektivt och på andra och tredje plats kommer ”pris” (34 %) och ”närhet” (10 %) som viktigaste faktorer. Faktorer som komfort, trygghet och säkerhet kommer längst ner i prioriteringsordning för beslutet att åka kollektivt (Figur 6).



Figur 6: Rangordning av faktorer som individer anser viktiga i deras beslut att åka kollektivt.

När individer tillfrågas huruvida de är nöjda med möjligheten att resa med kollektivtrafik, svarar 60 % att de är nöjda kontra 6 % som är missnöjda. Nästan 30 % är varken nöjda eller missnöjda eller vet ej.

3.2.2. Kapabilitet i förhållande till transportval

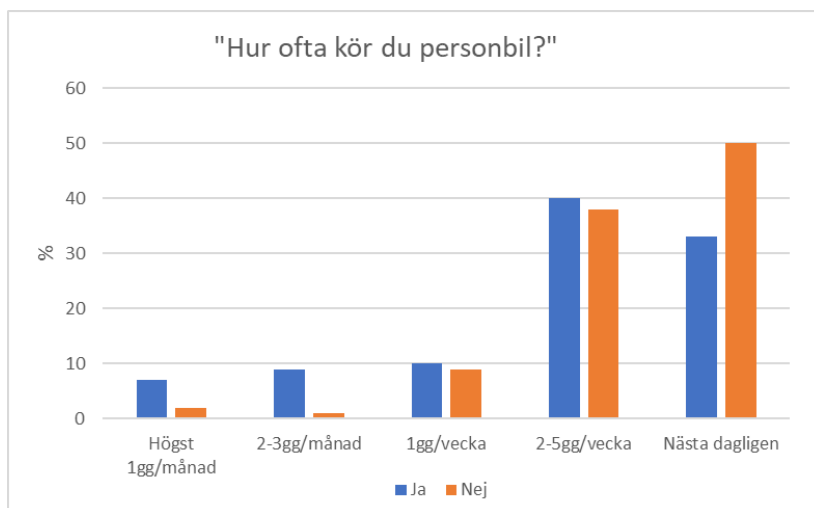
Vi ska notera igen att respondenterna som har svarat på vår enkät är en grupp som anser sig ha ett bra hälsotillstånd, bra syn och hörsel och bra rörelseförmåga generellt. Enkätdata stödjer inte att gruppen som använder seniorkortet har ett bättre hälsotillstånd jämfört med gruppen som inte använder seniorkortet. Trots detta kan vissa effekter påvisas i relation till användning av seniorkortet och andra transportval och den fysiska kapabiliteten.

Respondenter som har tackat ”ja” till seniorkortet svarar att de kan gå längre sträckor utomhus jämfört med respondenterna som har tackat ”nej” till kortet ($p=0,012$ om vi behåller vet ej svar; $p=0,322$ om man behåller enbart ja/nej-gruppen). Dessutom, respondenter som har tackat ”ja” till seniorkortet är i större uträkning nöjda med möjligheterna att resa med kollektivtrafik ($p<0,01$). Enligt vårt kapabilitetsbegrepp, tycks seniorkortet-användare ha större fysisk kapabilitet och de anser sig vara mer nöjda med att kunna använda kollektivtrafik. Vidare analys gjordes under kapitel 3.5.

3.3. Seniorkortets icke-användare: vilka är de?

Totalt 87 personer (50 män och 37 kvinnor) tackade nej till erbjudande att få ett seniorkort. Siffran skiljer sig mellan kommunerna, 2 personer i Göteborg, 11 personer i Mölndal och 75 personer i Svenljunga (3 personer har inte angett var de bor).

När vi analyserar vidare bland respondenter som har tackat nej till seniorkortet och tittar närmare på hur mycket de kör bil jämfört med respondenter som har tackat ja till seniorkortet, hittar vi att gruppen tackat nej till seniorkortet i större utsträckning kör bil nästan dagligen, jämfört med gruppen som tackat ja till seniorkortet (Figur 7).



Figur 7: Svar på frågan ”Hur ofta kör du personbil?” uppdelat på respondenter som tackat ja respektive nej till seniorkortet (%).

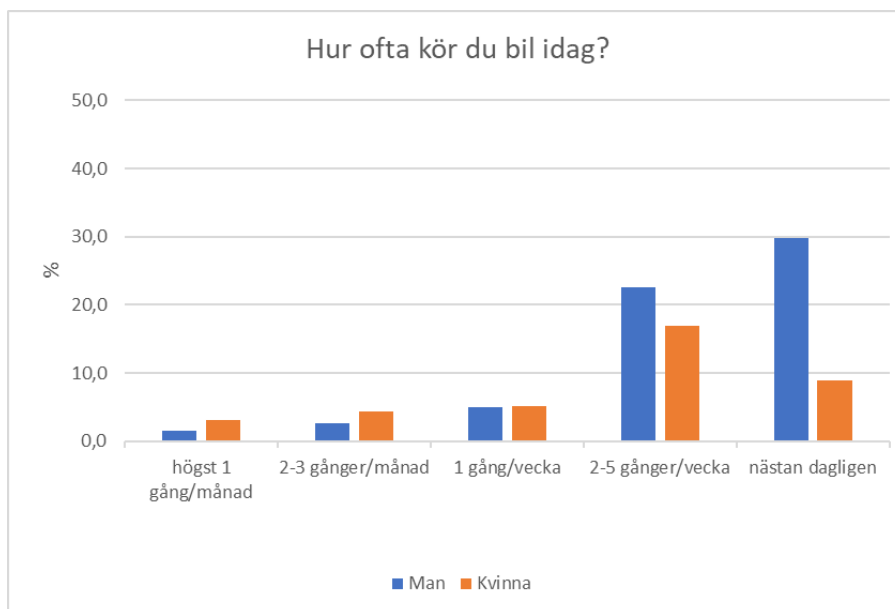
Denna skillnad kan inte förklaras av andel körkortsinnehav som är 88 % bland seniorkortsanvändare jämfört med 93 % bland icke användare (icke-signifikant skillnad).

Däremot kan vi notera en signifikant skillnad i andel hushåll som har tillgång till bil. Totalt 89 % av icke användare av seniorkortet har tillgång till bil jämfört med 75 % för dem som använder seniorkortet.

3.4. Bilresor

Ett antal frågor rörde bilkörning eftersom bilen dominerar som transportmedel. Totalt 87 % av respondenter har ett körkort (n=562). Av dem anger 82 % att de fortfarande kör bil (n=463), det betyder att 16 % har slutat köra bil (n=92). Nästan 80 % anger att de kör bil 2-5 gånger/vecka eller nästan dagligen (Figur 8).

Det finns skillnader i körmönster när det gäller kön: männen hade oftare tillgång till bil i hushållet (87 %) jämfört med kvinnorna (70 %). Manliga körkortsinnehavare körde också oftare än kvinnliga körkortsinnehavare. Nästan hälften av dessa män (48 %) körde bil i stort sett dagligen, motsvarande andel bland kvinnorna som hade körkort var 23 procent.

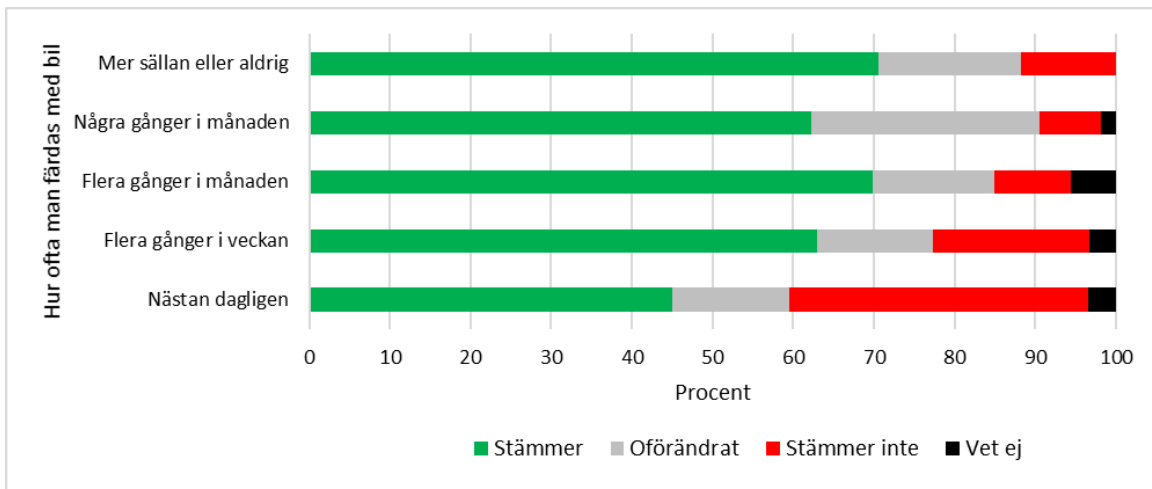


Figur 8: Svarsfördelning på frågan "Hur ofta kör du personbil?" delad på kön.

Respondenterna fick även frågan i vilken utsträckning de kör för att genomföra vissa aktiviteter (såsom inköp, service, föreningslivet, ta sig ut i naturen, långa resor). Resultatet visar att de använder bilen i större utsträckning för inköp och längre resor.

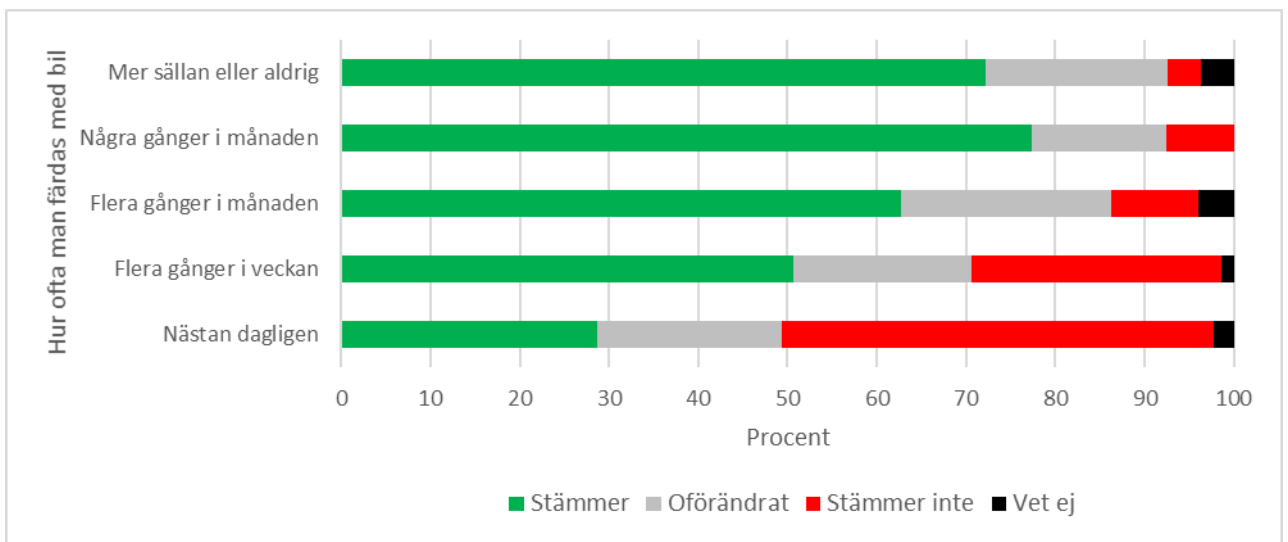
I en vidare analys undersöktes sambandet mellan resor med bil jämfört med kollektivtrafik och seniorkortet. Vi hittar en signifikant effekt mellan hur ofta man reser med bil och hur mycket man anpassar sina tider för att resa kollektivt ($p < 0,01$) och om man använder mer kollektivtrafik idag jämfört med innan man hade seniorkortet ($p < 0,01$). Totalt 71 % av respondenterna som åkte med bil sällan eller aldrig uppger att

de reser oftare med kollektivtrafik idag jämfört med de 45 % för de som färdades med bil nästan dagligen.



Figur 9: Grad av instämmande i påståendet "Kortet har bidragit till att jag använder mer kollektivtrafik idag än jag gjorde innan införandet av kortet" uppdelat efter hur ofta respondenten färdas med bil (som förare eller passagerare). Respondenter som använder seniorkortet.

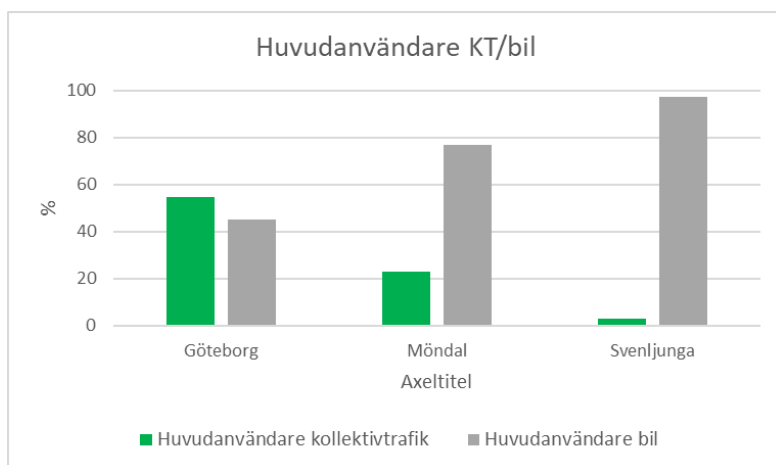
Samband mellan om man färdas med bil och om man anpassar sina tider för att åka med kollektivtrafik är signifikant ($p < 0,01$). Drygt hälften (52 %) av respondenterna som uppger att de färdas med bil nästan dagligen, anpassar inte sina tider för att resa kollektivt. Förhållandet är det motsatta för respondenter som "sällan eller aldrig" färdas med bil: 73 % anpassade sina tider för att resa kollektivt.



Figur 10: Grad av instämmande i påståendet "Jag har anpassat tider som jag reser kollektivt för att kunna resa med seniorkortet" uppdelat efter hur ofta respondenten färdas med bil som förare eller passagerare. Respondenter som använder seniorkortet.

3.5. Huvudanvändare

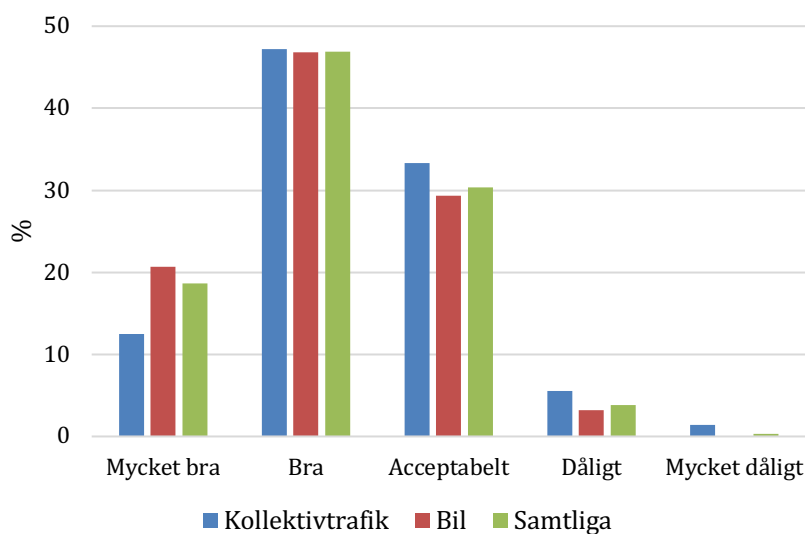
Följande analys är ett försök att identifiera huvudanvändare av ett visst transportmedel överlag. För att bestämma det har vi använt oss av svar på frågan ”Vilket transportmedel använder du främst för att genomföra dina aktiviteter?”. Många av respondenter har inte svarat enligt instruktionen och angett ett färdssätt per aktivitet. Totalt kan vi analysera 351 svar vidare. Av dem identifierar vi 61 huvudanvändare av kollektivtrafik, 170 av bil och 30 av cykel/gång. Den senare gruppen är för liten att analysera närmare så vi koncentrerar oss på huvudanvändare av kollektivtrafik och bil.



Figur 11: Andel som i huvudsak använder kollektivtrafik respektive bil i de tre kommunerna (%).

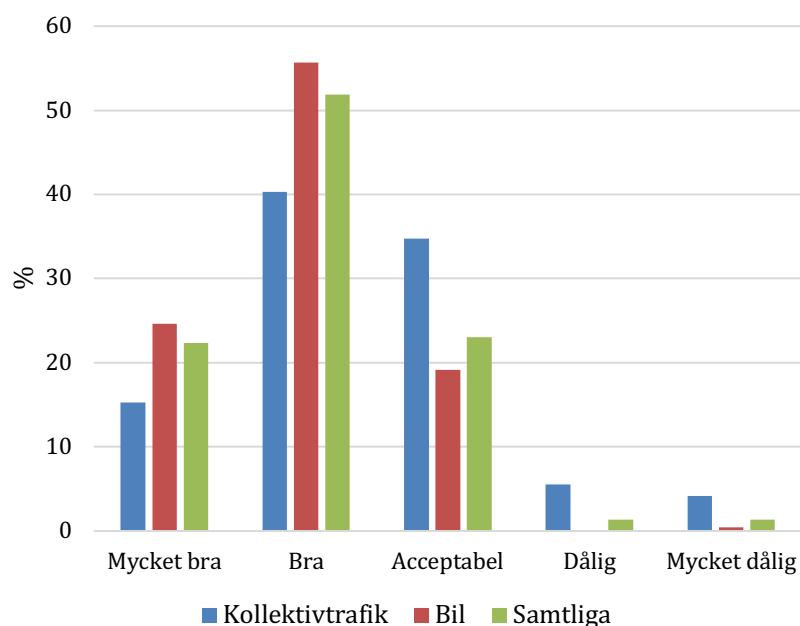
Det finns en signifikant skillnad mellan män och kvinnor ($p < 0,01$) där huvudanvändare av kollektivtrafik oftare är kvinnor (40 % jämfört med 15 % för män) medan proportionerna är de omvända för huvudanvändare av bil (85 % av männen och 60 % av kvinnorna). Hushållsstorlek förklarar en del skillnader: de som tillhör ett ensamhushåll (43 % av kvinnorna) är i högre grad huvudanvändare av kollektivtrafik än sammanboende ($p < 0,01$). Ju högre inkomst i hushållet desto oftare är den svarande en notorisk huvudanvändare av bil ($p < 0,01$). Det är värt att notera att det finns ett samband mellan kön och inkomst generellt, då kvinnor tjänar mindre än män.

Oavsett om respondenten i huvudsak reste med kollektivtrafik alternativt med bil, bedömdes allmänhälsan lika god, se Figur 12. Inga signifikanta skillnader framträdde heller när materialet analyserades kommunvis. Det är värt att notera att få respondenter bedömer sig ha dåligt eller mycket dåligt hälsotillstånd.



Figur 12: Hur man bedömde sitt allmänna hälsotillstånd uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil.

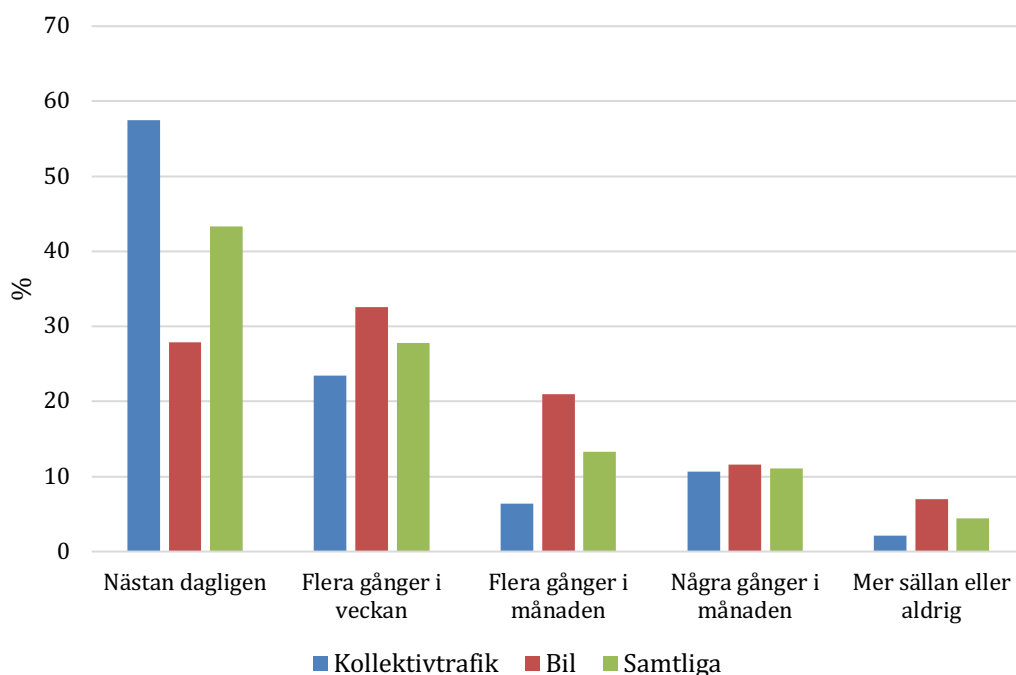
Respondenter som klassades som huvudanvändare av bil bedömde sin syn i större utsträckning som bra eller mycket bra jämfört med gruppen som i huvudsak reste med kollektivtrafik ($p < 0,01$), se Figur 13. När datamaterialet analyseras på kommunnivå, visade det sig också att i Mölndal blir signifikanta skillnader mellan grupperna beträffande bedömd synförmåga. För respondenterna från Göteborgs kommun uppträder inga skillnader och för Svenljunga är antalet huvudanvändare av kollektivtrafik för litet för att det ska vara meningsfullt att signifikant testa.



Figur 13: Fördelningen av svar på frågan "Hur bedömer du din syn idag när du tittar med bägge ögonen?" uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil.

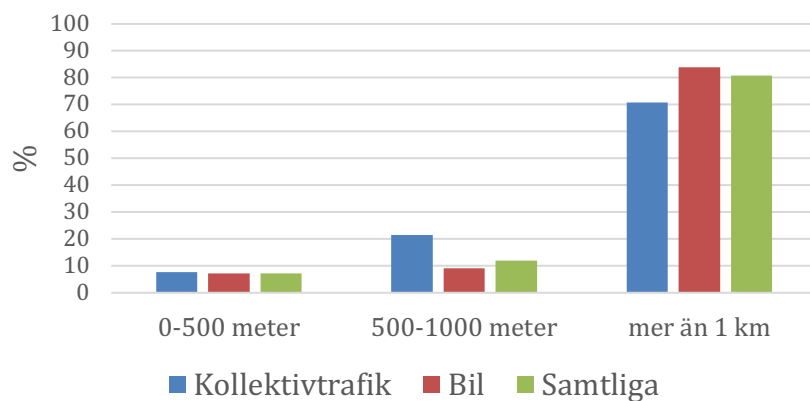
Det fanns inga skillnader mellan huvudanvändare av kollektivtrafik respektive huvudanvändare av bil beträffande hur hörsel förmågan bedömdes. Detta förhållande gällde även på kommunnivå. Även när det gäller hur respondenten bedömde sin rörelseförmåga, var inte skillnaden mellan huvudanvändargrupperna signifikant varken totalt eller för de enskilda kommunerna.

Sett över hela materialet framkom inga signifikanta skillnader mellan användargrupperna i frågan om hur ofta respondenten promenerade, men däremot fanns skillnader för de som bodde i Göteborg (Figur 14). Närmare 60 procent av dem som klassades som huvudanvändare av kollektivtrafik promenerade nästan varje dag, medan under 30 procent av dem som använde bilen som huvudfärdsätt ($p < 0,05$). Bilden var den omvända när promenadfrekvensen var några gånger i veckan.



Figur 14: Hur ofta man promenerade uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil. Respondenter boende i Göteborgs kommun.

De flesta kunde gå en sträcka på mer än en kilometer utan hjälpmedel, se Figur 15. En något större andel i bilgruppen klarade av detta ($p < 0,05$). Några signifikanta skillnader på kommunnivå framträdde dock inte.



Figur 15: Hur lång sträcka respondenten kunde gå utomhus utan hjälpmedel uppdelat efter om man var huvudanvändare av kollektivtrafik eller bil.).

4. Diskussion

I följande diskussion knyter vi an till de frågor som ställdes i början av rapporten. Syftet med denna studie har varit att utvärdera betydelsen av fria resor i ordinarie kollektivtrafik för äldre personer samt att undersöka vilken betydelse har kollektivtrafikanvändning för den fysiska hälsan.

Sammanfattning av resultat (4.1 till 4.3)

4.1. Vilka effekter har fria resor med kollektivtrafik haft för äldre medborgare?

Studien identifierar att de som främst använder seniorkortet är bosatta i stadsmiljö eller förortsmiljöer med god tillgång till kollektivtrafik. Vi kan se att kvinnor och män har tackat ”ja” till erbjudandet i lika stor utsträckning. Majoriteten av användarna uppger att de reser oftare nu än innan de hade kortet, drygt hälften anpassar sina tider för att åka med kortet och en tredjedel upplever att kortet är för begränsat. Dessa effekter är lika bland män och kvinnor.

Seniorkortet visar sig bidra till en ökad vardagsmotion genom att användarna vistas utomhus och promenerar dagligen mer ofta än äldre som inte använde seniorkortet. Användning av seniorkortet kan ha bidragit att användare promenerar mera än innan för att kunna transportera sig. En annan möjlig förklaring skulle också kunna vara att personer som använder seniorkortet har börjat promenera mera överlag. Tidigare forskning visade liknande effekt angående höjning av vardagsmotion och sponsrade kollektivtrafikresor (Coronini-Cronberg, Millett et al. 2012, Webb, Laverty et al. 2016, Rouxel, Webb et al. 2017).

4.2. Har införande av fria resor lyckats attrahera nya användare av kollektivtrafik eller öka användningen bland befintliga kollektivtrafikresenärer?

Seniorkortet har medfört en förflyttning av mellan 24-35% av resorna som tidigare gjordes med bil till kollektivtrafik. Den största förflyttningen från bil till kollektivtrafik skedde för resor gjorda för att uträtta serviceärenden, när man skulle träffa vänner/bekanta eller delta i föreningslivet. Man kan spekulera i huruvida dessa resor sker i närområdet och av praktiska skäl därmed kan göras lika lätt med kollektivtrafik som med bil (då man inte behöver leta parkering bland annat). Resultaten visar dock att det även skedde en förflyttning av gång- och cykelresor: omkring en tredjedel av dessa resor gjordes i stället med kollektivtrafik efter seniorkortets införande. Resor som gjordes med cykel/gång

innan seniorkortet var avseende inköp, service och sociala aktiviteter. Den största överflyttningen från cykel/gång till kollektivtrafik skedde för inköps- och serviceresor samt när man skulle träffa vänner/bekanta. Inköpsresor medför ofta att man behöver bära tunga saker och det är förmodligen av komfortskäl lämpligare att använda kollektivtrafiken för dessa ärenden.

4.3. Är fria resor ett bra incitament för att attrahera nya användargrupper till kollektivtrafiken?

I viss mån har seniorkortet varit ett bra incitament. En rangordning av olika egenskaper för resor visar att pris står högt när det gäller beslutsunderlag för att åka med kollektivtrafiken, även om det inte prioriteras högst. Faktorer som närhet och tillgänglighet står högst som viktiga faktor i beslutet att åka med kollektivtrafiken. Äldre användare tycks prioritera att kollektivtrafiken ska vara nära avseende plats och att tillgängligheten ska vara av tillräckligt god kvalitet (t.ex. turtäthet). Respondenter fick själva tolka vad tillgänglighet och andra faktorer stod för. I vår undersökning uppger en tredjedel av seniorkortets användare att kortet är för begränsat med avseende på plats och tid, särskilt för användare som befinner sig i förorten. Man kan spekulera i om Mölndalsbor har anledning att besöka Göteborg i större utsträckning än göteborgarna har att besöka Mölndal, p.g.a. att staden är större och har mer att erbjuda. Det innebär att användningen av seniorkortet skulle kunna bli ännu högre om dessa begränsningar tas bort.

4.4. Vilka grupper lyckas inte seniorkortet fånga?

En särskild analys av äldre medborgare som har tackat ”nej” till erbjudandet av seniorkortet visade att de flesta bor i Svenljunga som är en liten tätort med 3600 invånare. Denna grupp körde bil i större utsträckning än seniorkortsanvändare. Denna skillnad kan förmodligen förklaras av bristande tillgång till kollektivtrafik i Svenljunga jämfört med Göteborg och Mölndal. Svenljunga har ett mycket begränsat kollektivtrafikenät. En annan faktor som inte undersöktes i denna studie är hur engångsavgiften har påverkat intresset för seniorkortet. Denna fråga bör undersökas vidare.

En grupp som seniorkortet inte lyckats attrahera fullt ut är notoriska bilanvändare. Dessa bilanvändare är de som kör varje dag. De har inte ökat sin användning av kollektivtrafiken efter seniorkortsintroduktionen och de är ofta inte benägna att anpassa sina tider för att åka med kollektivtrafik. De som svarat att de ofta kör bil är i större utsträckning män, som tillhör hushåll med högre inkomst och bor på landsbygden. För dessa representerar subventionerad kollektivtrafik inte en tillräckligt hög motivationsfaktor för att öka deras användning av kollektivtrafik.

Introduktionstiden för seniorkortet i de tre kommuner som valdes ut var olika. I Göteborg har invånare fått tillgång till seniorkortet i 10 års tid medan den tiden är drygt 2 år i Mölndal och 7 månader i Svenljunga. Göteborgarna har haft en lång tid att kunna prova och sprida kunskap om seniorkortet. Saker och ting tar sin tid och det finns ett förlopp för

varje fenomen. Rogers (Rogers 1995) har studerat innovationer och studerat vilka faktorer som är lyckosamma. Hans teori går att tillämpa på seniorkortet. Roger identifierade fem attribut som bidrar till lyckade innovationer:

- Relativ fördel: innovationen representerar en fördel jämfört med nuvarande lösningar som används. För seniorkortet kan gratiskortet representera en fördel för användare.
- Kompatibilitet: innovationen anses kompatibel med tidigare erfarenheter och nuvarande situation. Seniorkortet är lättare att ta till sig om man redan är kollektivtrafikanvändare.
- Komplexitet: när en innovation anses var komplex så kommer den inte att spridas lika bra. Seniorkortet är lika enkelt att använda som ett vanligt kollektivtrafikkort, som användare behöver man dock anmäla sig för att få tillgång till tjänsten.
- Observerbarhet: när resultat går att se blir det bättre spridning. Andra människor runt om kan se att kortet används och kan prata om det och på det sättet sprids information.
- Testbarhet: när en innovation går att testa i en begränsad tid eller yta är det lättare att ta till sig. Seniorkort går att testa om man anmäler sig, i Svenljunga kostar det dock 150 kr om man vill börja använda det.

Vid införandet av nya tjänster är det viktigt att människor får möjlighet att testa själva för att skaffa sig erfarenhet. Genom testning kan man själv bedöma hur lätt det är att använda en tjänst, hur kompatibel den är med ens liv och vilka fördelar man kan ha av tjänsten. För seniorkortet kan uppenbara fördelar vara ekonomiska i första hand. Efter ett tag kan användare upptäcka andra fördelar såsom att slippa hitta en parkeringsplats till sitt fordon när man är i staden. Användare pratar med varandra, jämför sina erfarenheter och på det sättet sprids information om olika tjänster och nya produkter. Alla dessa faser tar sin tid och har sin gång. I Göteborg kan man anta att effekterna har nått sin topp efter 10 år. I Mölndal och i Svenljunga kommer förmodligen effekten öka med tiden.

4.5. Begränsningar i studien

För att undersöka betydelse av kollektivtrafik för användande av seniorkort valde vi tre kommuner med god/begränsat utbud av kollektivtrafik. Detta har inneburit att seniorkortet var tillgänglig olika lång tid hos användare i dessa tre kommuner. Användare i Göteborg har kunnat använda sig av kortet i drygt 10 år medan användare i Mölndal har haft seniorkortet i 2,5 år och enbart ett halvår för Svenljunga. Seniorkortet är en väl etablerad tjänst bland målgruppen i Göteborg. Medborgarna har kunnat testa kortet och se hur de kan använda det för resor i kombination med andra färdmedel de använder. Under denna 10-årsperiod har medborgarna kunnat prata med varandra om seniorkortstjänsten och påtala för varandra vilka fördelar som finns och hur man kan använda den. Alla faktorer som Rogers (1995) påpekar angående hur en tjänst sprider sig

tar tid. Denna tid har varit begränsad i Mölndal och ännu mer i Svenljunga. En uppföljning om ett till två år kan visa en mer stabil effekt i dessa två kommuner.

För att kunna studera hur medborgare prioriterar kollektivtrafik gav vi en lista på faktorer att rangordna när det gäller hur viktiga de anser att dessa är, som t.ex. tillgänglighet, närhet, trygghet, komfort, etc. Ingen definition följde med dessa faktorer, respondenterna fick själva definiera vad de menade. Eftersom dessa faktorer är breda och tolkas väldigt olika, var det en fördel att låta personer tolka på sitt eget sätt och rangordna enligt deras definition.

4.6. Åtgärder för olika äldregrupper

Studien visar att seniorkortet har haft en positiv effekt på vissa grupper och aktiviteter. Gratis kollektivtrafik kan vara en bra lösning för äldres resande och för att behålla sin mobilitet. Serviceresor, resor till föreningsverksamhet och sociala resor representerar den största potentialen när det gäller att attrahera resenärer från bil till kollektivtrafik. Kommungränserna är inte alltid till fördel för användarna av seniorkort. En utökning av seniorkortet till regionen skulle förmodligen leda till en ökad användning av befintliga kunder och en ökning av nya kunder.

I flera projekt har forskare tagit fram en klassificering av äldre med avseende på bland annat deras hälsa och transportanvändning (Hildebrand 2003, GOAL 2012, Hausteim 2012). Dessa studier kunde visa och identifiera heterogenitet bland äldre och matcha den med val av transport, ekonomi och aktiviteter beroende på deras hälsa, ekonomiska krafter, etc.

Generellt är det önskvärt att bidra till en ökad aktivitet och hälsonivå för människor oavsett deras ålder. Studien visar en positiv korrelation mellan användandet av seniorkortet och en ökad daglig motion. Effekter på mobilitet i form av ökad kollektivtrafikanvändning går hand i hand med miljömålen (reducering av CO₂ utsläpp) och hälsomålen (ökad fysisk aktivitet)(FN. 2018). I föreliggande undersökning kan det konstateras att respondenterna generellt hade en god hälsa och rörlighet. Medborgare som har sämre hälsa och är i behov av hjälp för att röra sig eller har någon form av sjukdom är svårare att få kontakt med via en sådan här undersökning då deras vilja att svara inte är så hög, eftersom de inte är målgrupp för undersökningen. Åtgärder i form av subventionerad kollektivtrafik är utformade för grupper som har bättre hälsa och kan ha en signifikant påverkan på deras mobilitet.

Seniorkortsintroduktionen har samtidigt bidragit till mindre önskvärda effekter. Nuvarande undersökning har visat att det skedde en minskning av andelen resor gjorda med cykel och gång till förmån för kollektivtrafiken. Denna övergång, från cykel/gång till kollektivtrafiken, är vanligt förekommande när subventionerad kollektivtrafik införs och den sker i alla åldersgrupper, inte enbart bland äldre. Tidigare forskningsstudier visar att den sponsrade kollektivtrafiken också kan bidra till negativa miljöeffekter samt hälsoeffekter (Fernley 2013, Ekström and Linder 2017, Nilsson, Stjernborg et al. 2017). Ytterligare insatser krävs för att möjliggöra att cyklingen ökar för äldregruppen särskilt i staden där sträckor är korta och där cykelinfrastrukturen är utbyggd. Cykling skulle kunna

vara ett bra alternativ för äldre och det kan också vara ett färdmedel som gör det möjligt att ta med tung packning.

4.7. Framtida forskningsbehov för ökad användning av kollektivtrafik för äldre

- Hur kan man attrahera nya användare?
- Undersöka och utvärdera potential hos den framtida tekniken när det gäller autonoma bussar: inställning hos äldre, behov, problem. Det finns en stor diskussion kring förarlösa fordon där äldre förmågor behövs tas hand om.
- Mobilitetstjänster (t.ex. Mobility as a Service - MAAS) som är anpassade för äldres aktiviteter och resmönster och som är testade av äldre användare.

5. Referenser

Ball, K., et al. (1998). "Driving avoidance and functional impairment in older drivers." Accident Analysis & Prevention **30**(3): 313-322.

Braitman, K. A., et al. (2007). "Factors leading to older drivers intersection crashes." Traffic Injury Prevention **8**(3): 267-274.

Coronini-Cronberg, S., et al. (2012). "The impact of a free older persons' bus pass on active travel and regular walking in England." American journal of public health **102**(11): 2141-2148.

Davidse, R. J. (2006). "Older drivers and ADAS-which systems improve road safety?" IATSS **30**(1): 6-20.

Dukic Willstrand, T., et al. (2015). On road riving assessment in Sweden - Results from the SAFE MOVE project. . VTI notat. VTI. Linköping, Sweden, VTI.

Ekström, C. and A. Linder (2017). Fatally injured cyclists in Sweden 2005-2015. VTI report. Linköping, Sweden, VTI,: 45.

European Commission (2016). Traffic Safety Basic Facts on The Elderly,. European Commission, Directorate General for Transport,.

Fernley, N. (2013). "Free Fares Policies: Impact on public transport mode share and other transport policy goals." International Journal of Transportation **1**(1): 75–90.

FN. (2018). Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling - ett informationsmaterial från svenska FN-förbundet. Svenska FN förbundet. https://fn.se/wp-content/uploads/2018/04/Infomaterial_webb.pdf.

GOAL (2012). Growing Older, staying mobile: Transport needs for an ageing society: Deliverable D2.1. Profiles of Older People. E.U., Available at http://www.goalproject.eu/images/d2.1_final_20120725.pdf, last accessed 17.12.2012.

Hakamies-Blomqvist, L. (1994). "Aging and fatal accidents in male and female drivers." Journal of Gerontology, Social Sciences **49**: 286-290.

Hakamies-Blomqvist, L., et al. (1999). Diagnostisk testning av äldre bilförare. Möjligheter och begränsningar mot bakgrund av mobilitetsbehoven och den allmänna trafiksäkerheten. Fordonsförvaltningscentralens utredningar. Helsingfors.

Haustein, S. (2012). "Mobility behavior of the elderly – An attitude-based segmentation approach for a heterogeneous target group." Transportation **39**(6): 1079-1103.

Haustein, S. and A. Siren (2015). "Older People's Mobility: Segments, Factors, Trends." Transport Reviews **35**(4): 466-487.

Henriksson, P., et al. (2014). Challenging situations, self-reported driving habits and capacity among older drivers (70+) in Sweden - A questionnaire study. VTI. **VTI report 9A**: pp78.

Hildebrand, E. D. (2003). "Dimensions in elderly travel behaviour: a simplified activity-based model using lifestyle clusters " Transportation **30**(3): 285–306

Nilsson, D., et al. (2017). Effekter av kollektivtrafiksatsningar. Working paper. K2. Lund, K2.

OECD. (2001). Aging and transport. Mobility Needs and Safety Issues. O. Organisation for Economic Co-operation and Development. Paris, France

Rogers, E. M. (1995). Diffusion of innovations. New York, The Free Pres.

Rouxel, P., et al. (2017). "Does public transport use prevent declines in walking speed among older adults living in England? A prospective cohort study." BMJ Open **7**(9).

SCB (2015). The future population of Sweden 2015-2060. Demographic reports Statistics Sweden. Orebro, Sweden, Statistics Sweden.

Sen, A. (2009). The idea of justice, Belknap Press of Harvard University Press.

Sirén, A., et al. (2004). " Driving cessation and health in older women." Journal of Applied Gerontology **23**(1): 58-69.

Webb, E., et al. (2016). "Free Bus Travel and Physical Activity, Gait Speed, and Adiposity in the English Longitudinal Study of Ageing." American journal of public health **106**(1): 136-142.

Västra Götaland (2016). Befolkningsprognos Västra Götaland 2016-2030. Västra Götaland.

○ Forskningsprojekt:
Vad tycker du om seniorkortet?

Var vänlig och besvara alla frågor i enkäten. Du får gärna ta hjälp av någon annan för att besvara enkäten, men tänk på att det är just dina resor och din uppfattning som är viktigt för oss. Frågorna handlar om dina resor som du gör med och utan kollektivtrafik.

Bakgrundsfrågor

1. Var bor du? Göteborg Mölndal Svenljunga

2. Vilket år är du född? _____
-
3. Kön: man kvinna

4. Vilken är din högsta avslutade utbildning?
 - grundskola/folkskola
 - gymnasium/realskola/komvux (2–3 år)
 - högskola/universitet (högst 3 år)
 - högskola/universitet (längre än 3 år)
 - annat, ange:

5. Vem bor du tillsammans med?
 - bor själv i hushållet
 - Make/maka/sambo
 - Barn
 - Annan, ange: _____

6. I vilken typ av bostad bor du?
 - Lägenhet
 - Egen fastighet (villa, radhus, parhus)
 - Äldreboende
 - Annat:

7. Har du gått i pension?
 - Ja, helt

- Ja, delvis. Hur många % jobbar du? _____
 - Nej
8. Hur stor är hushållets totala månadsinkomst efter skatt? Med inkomst avses lön, arbetslöshetsersättning, ersättning från försäkringskassa, pensioner mm.
- Mindre än 8 000 kronor
 - 8 000 – 16 000 kronor
 - 16 001 – 25 000 kronor
 - 25 001 – 35 000 kronor
 - 35 001 – 50 000 kronor
 - Mer än 50 000 kronor
 - Vill inte svara
 - Vet inte

Frågor om hälsa

9. Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?
- mycket bra
 - bra
 - acceptabelt
 - dåligt
 - mycket dåligt
10. Hur bedömer du din syn idag när du tittar med bägge ögonen (eventuellt korrigerad med glasögon eller kontaktlinser)?
- Mycket bra
 - bra
 - acceptabel
 - dålig
 - mycket dålig
11. Hur bedömer du din hörsel idag (eventuellt korrigerad med hörhjälpmedel)?
- mycket bra
 - bra
 - acceptabel
 - dålig

- mycket dålig

12. Hur bedömer du din rörelseförmåga idag?

- mycket bra
- bra
- acceptabel
- dålig
- mycket dålig

13. Hur ofta promenerar du?

- Nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig
-

14. Hur långt sträcka kan du gå utomhus, utan hjälp från någon annan person eller hjälpmedel?

- 0–200 meter
- 200–500 meter
- 500 meter
- 1 kilometer
- Mer än 1 kilometer
- Vet ej

15. Har du någon form av funktionsnedsättning?

- Ja, vilken/vilka: _____
- Nej

16. Använder du någon form av hjälpmedel?

- Nej
- Ja, vilken/vilka: _____

Frågor om dina resvanor

17. Hur ofta vistas du ute, utanför din bostad?

- nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig

18. Hur ofta reser du med bil antingen som förare eller passagerare?

- nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig

19. Hur ofta reser du med kollektivtrafik?

- nästan dagligen
- flera gånger i veckan
- flera gånger i månaden
- några gånger i månaden
- mer sällan eller aldrig

20. Vilket transportmedel använder du främst för att genomföra dina aktiviteter? Skriv ett kryss "X" per kolumn.

	Inköp	Service	Träffa folk	Föreningslivet Träning	Ta sig ut i naturen	Längre resor	Skjutsa bekanta
Kollektivtrafik							
Bil							
Cykla							
Gå							

Frågor om kollektivtrafik

21. Hur långt har du från din bostad till din närmsta hållplats för kollektivtrafik?

- mindre än 200 meter
- mellan 200 och 500 meter

- mellan 500 meter och 1 kilometer
- mer än 1 kilometer
- vet ej

22. Hur ofta går kollektivtrafik från din närmsta hållplats?

- oftare än var 20:e minut
- mellan var 20:e minut och en gång i halvtimmen
- mellan en gång i halvtimmen och en gång i timmen
- några gånger om dagen eller mer sällan
- vet ej

23. Kan du åka kollektivtrafik från din bostad till de platser du önskar?

- ja, till de flesta platserna
- ja, till en del av platserna
- nej, bara till några av platserna
- nej, inte till några platser alls
- vet ej

En del kommuner inom Västra Götaland erbjuder sina äldre invånare **Västtrafik seniorkort**. Kortet erbjuds till personer som är äldre än 65 år. Beroende vilken kommun man bor i så kan man resa gratis med kortet under vissa tider inom kommungränser. I din kommun har du blivit erbjuden Seniorkortet och tackat ja till det. Vi är intresserade att få veta vad du tycker om **Västtrafik Seniorkortet**.

-

24. Jag har fått erbjudandet av ett seniorkort och tackat ja till det:

- Ja
- Nej
- Vet ej

25. Använder du ditt seniorkort?

- Ja alltid
- Ja oftast
- Ibland
- Sällan
- Aldrig

- Vet ej

26. Har du laddat ditt seniorkort med pengar för att resa utanför tiderna som erbjuds och/eller utanför kommungränsen?

- Ja
- Nej
- Vet ej

27. Har ditt resande totalt sett förändrats jämfört med innan du fick "seniorkortet"? Sätt ett kryss "X" vid påståendet som stämmer med din åsikt.

	Stämmer	Oförändrat	Stämmer inte	Vet ej
Jag har anpassat tider som jag reser kollektivt för att kunna resa med seniorkortet				
Kortet har bidragit till att jag använder mer kollektivtrafik idag än jag gjorde innan införandet av kortet				
Kortet har inte bidragit till att jag har prioriterat kollektivtrafik på ett annat sätt än jag gjort förut				
Kortet är alldeles för begränsat i tid och plats för att passa mina behov				

28. Om man tittar specifikt på vilka aktiviteter du utför och vilka transportmedel du använder, har seniorkortet förändrat ditt resande?

-	Innan seniorkortet			Efter seniorkortet		
	Kollektivtrafik	Bil	Gå/ cykla	Kollektivtrafik	Bil	Gå/ cykla
Inköp						
Service/myndighet						
Träffa vänner och familj						
Föreningsaktiviteter/ träning						
Ta sig ut i naturen						
Längre resor						
Skjutsa bekanta						
Övrigt (ange: _____)						

29. Här ber vi dig att rangordna vilka faktorer som du anser de viktigaste i ditt beslut att åka kollektivtrafik:

Faktorer som påverkar ditt val att åka kollektiv	Prioritering (det viktigaste faktor för dig för att åka kollektiv får en "1", den andra faktorer fåren "2", och så vidare till "6").
Pris	
Trygghet	
Komfort	
Säkert	
Närhet	
Tillgänglighet	

Frågor om bilkörning

30. Har du körkort?

- Ja. Jag tog körkort för personbil (kategori B) år: _____

- Nej

31. Har du tillgång till bil i ditt hushåll? Ja nej

32. Kör du bil? Ja Nej (gå till fråga 38)

33. Hur ofta kör du personbil?

- högst 1gg/månad
- 2-3gg/månad
- 1ggr/v
- 2-5 ggr/v
- Nästan dagligen

34. Hur många mil per år kör du i genomsnitt? _____ mil/år

35. Tycker du om att köra bil?

- Våldigt mycket
- Mycket
- Varken eller
- Inte särskilt
- Inte alls
-

36. Hur skulle du skatta dig som bilförare?

- Mycket bra
- Bra
- Acceptabel
- Dålig
- Mycket dålig
- Inte aktuellt

37. Vad använder oftast bilen till? Skriv ett "X" per rad.

-	1 (i liten utsträckning)	2	3	4	5 (i stor utsträckning)
- Inköp	-	-	-	-	-
- Service/myndighet	-	-	-	-	-
- Träffa vänner och familj	-	-	-	-	-
- Föreningsaktiviteter/träning	-	-	-	-	-
- Ta sig ute i naturen	-	-	-	-	-
- Längre resor	-	-	-	-	-
- Skjutsa bekanta	-	-	-	-	-

38. Om du har slutat köra bil, vad var anledningen? (du kan kryssa flera alternativ)

- På rekommendation av min doktor
- min partner/familjemedlem rekommenderade mig att sluta
- jag kände mig osäker/rädd i trafiken
- jag har problem med hälsan
- jag upplever svåra svårigheter i trafiken
- Av ekonomiska skäl
- mina resebehov kan tillgodoses utan att jag måste köra bil själv
- jag har varit inblandad i en trafikolycka
- annan orsak: _____

Frågor om hur du upplever din resa

39. Vad tycker du totalt sett om dina möjligheter att resa med kollektivtrafik?

- mycket nöjd
- nöjd
- varken eller
- missnöjd
- mycket nöjd
- vet ej

40. Hur känner du dig när du reser med

-	Buss	Tåg	Spårvagn	Färja	Bil	Cykla	Gå
Alltid trygg							
Oftast trygg							
Ibland trygg							
Oftast otrygg							
Alltid otrygg							
Reser aldrig med detta färdmedel							
Vet ej							

Frågor om hur du upplever ditt vardagsliv

41. Deltar du i aktiviteter och samhälle så mycket som du önskar?

- ja
- ja, delvis
- nej
- vet ej

42. Hur nöjd är du med dina möjligheter att komma ut och att resa (t.ex. gå, cykla, ta bilen, buss eller tåg)

- mycket nöjd
- missnöjd
- varken eller
- nöjd
- mycket nöjd
- vet ej

43. Hur nöjd är du med ditt liv?

- mycket nöjd
- nöjd
- varken eller
- missnöjd
- mycket missnöjd
- vet ej

Tack för din medverkan! Har du flera synpunkter som du vill dela med dig angående ”seniorkortet” var vänlig att skriva dem nedan:



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se



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 kostnadsminimivå 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 kollektivtrafikenämnden 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

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 kollektivtrafikeråden (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.



kollektivtrafik@vgregion.se

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 kollektivtrafikrådet, 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



Förslag och yrkanden

Kommunalrådet 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 Seniorskortsutredning

Det delregionala kollektivtrafikerådet (DKR) i Fyrbodal har vid mötet den 28 oktober 2021 ett informations/dialogärende om Seniorskort. Bakgrunden är att Västtrafiks fått ett uppdrag av Kollektivtrafiknämnden att "Utreda och implementera nytt seniorserbjudande" 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 Seniorskortsutredningen 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 seniorenas 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 seniorenas för att minska risken att uttagna 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 prishild. 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.

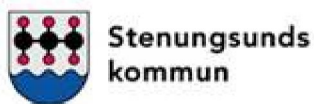
Vi vet inte hur de ställer sig till detta, men diskussioner har förts att det inte är orimligt att ha en ålder runt 70 för seniorkort.

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

- a) Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år.
- b) Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år alternativt 70 år.
- c) 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.



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*

B S Justerare
[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 kollektivtrafikeråden (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.

Statusrapport

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

September 2021

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund	4
3	Syften med seniorerbjudandet	4
4	Utvärderingskriterier	4
5	Tidplan	4
6	Identifierade utvecklingsområden	5
7	Olika inriktningar för seniorerbjudandet	6
7.1	Kommunalt tillköp: seniorbiljett	6
7.2	Regionalt erbjudande: seniorbiljett	8
7.3	Regionalt erbjudande: seniorrabatt	10
8	Västtrafiks förslag till Kollektivtrafiknämnden	12
9	Fortsatt utredning	13

1 Sammanfattning

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. Västtrafik har utrett ett flertal olika varianter av seniorerbjudande och föreslår Kollektivtrafiknämnden att nedanstående inriktningar och alternativ kvarstår för fortsatt utredning samt dialog i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR).

Kommunalt tillköp: seniorbiljett

- a) *Kommunalt tillköp seniorbiljett*: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år
- b) *Kommunalt tillköp seniorbiljett*: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år
- c) *Kommunalt tillköp seniorbiljett*: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 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

Regionalt erbjudande: seniorbiljett

- d) *Regionalt erbjudande seniorbiljett*: giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år
- e) *Regionalt erbjudande seniorbiljett*: giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år

Alternativ d) och e) gäller kommunmedlemmar. Bägge alternativen förutsätter en skatteväxling. Seniorbiljetterna 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:

- f) *Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp (a, b eller c)*
- g) *Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (e)*

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

För samtliga alternativ a) - g) ser Västtrafik att seniorerna bör kunna välja att få en digital seniorbiljett i appen Västtrafik To Go. Möjligheterna att utveckla detta påverkas dock av interna beroenden på Västtrafik och prioriteringar mot övriga verksamheten.

2 Bakgrund

Västtrafik erbjuder idag kommuner i Västra Götalandsregionen samt Kungsbacka att göra tillköp av seniorbiljetter till folkbokförda invånare. Utformningen av dagens erbjudande utgår från beslutade principer för tillköp av färdbevis (beslutade av Kollektivtrafiknämnden 2014-11-06). Enligt beslut av Kollektivtrafiknämnden (2020-09-25 §45 Uppdrag för Västtrafik AB 2021) har Västtrafik fått i uppdrag att utreda olika utformningar av ett seniorerbjudande.

3 Syften med seniorerbjudandet

I dialog med kommunerna har det lyfts fram flera olika syften med seniorerbjudandet:

- Förbättrad folkhälsa
- Skapa vana att resa kollektivt, senarelägga färdtjänstdebut
- Utnyttja befintlig kapacitet i kollektivtrafiken
- Bibehållen turtäthet
- Sprida resandet till lågtrafik i vissa områden
- Social hållbarhet (möjlighet till ett självständigt liv)
- Jämlikhet
- Näringslivspolitisk inriktning (bo kvar i området)

Att uppfylla seniorerbjudandets syften är ett av flera utvärderingskriterier i utredningen.

4 Utvärderingskriterier

Västtrafik har tagit fram utvärderingskriterier för utredningen av nytt seniorerbjudande:

- 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
- Ekonomisk påverkan externt

Kriterierna används för att utvärdera och jämföra de olika alternativ som utreds.

5 Tidplan

Utredningen påbörjades under våren 2021. Under hösten genomförs bland annat referensgruppsmöten samt dialog i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR). Utredningen förväntas kunna presenteras för beslut i kollektivtrafiknämnden före sommaren 2022. Därefter går projektet in i en utvecklings- och implementeringsfas. Projektets målsättning är att det nya erbjudandet ska vara implementerat senast Q2 2023, då Västtrafik under hösten 2023 och kommande år behöver byta ut en större mängd seniorbiljetter på grund av deras sista

giltighetsdatum. Vid ett eventuellt beslut om att seniorbiljetterna inte längre ska finnas kvar vill Västtrafik undvika att byta ut biljetterna, dvs. avsluta nuvarande seniorerbjudande före hösten 2023, då det behövs resurskrävande utveckling och processer för att kunna hantera utbytena.

Detaljerad tidplan för implementering tas fram efter Kollektivtrafiknämndens beslut om utformning av nytt seniorerbjudande. Implementeringen påverkas av val av lösning, interna beroenden och prioriteringar mot övriga verksamheten.

6 Identifierade utvecklingsområden

Projektet har identifierat flera övergripande utvecklingsområden för de varianter av seniorerbjudanden som innefattar seniorbiljetter:

- Digitala seniorbiljetter
- Kalkylmodell
- Seniorerbjudande för alla kommunmedlemmar
- Processer

Digitala seniorbiljetter

Att kunna få seniorbiljett i appen Västtrafik To Go är ett återkommande önskemål från seniorerna och skulle innebära en förbättring ur både miljö- och kostnadssynpunkt. Det skulle vara en stor fördel att kunna erbjuda digitala biljetter i samband med att seniorbiljetter behöver bytas ut hösten 2023. Möjligheterna att utveckla detta påverkas dock av interna beroenden på Västtrafik och prioriteringar mot övriga verksamheten.

Eftersom inte alla seniorer har möjlighet att ha en digital biljett så kommer biljett på kort behöva finnas kvar som ett valbart alternativ.

Kalkylmodell

Nuvarande kalkylmodell för kommunala tillköp av seniorbiljetter är komplex och svår att förstå, vilket gör att den lätt misstolkas. Projektet kommer därför att ta fram en ny kalkylmodell som är tydligare och lättare att förstå.

Seniorerbjudande för alla kommunmedlemmar

Utredningen har visat att seniorerbjudandet utifrån kommunallagens likställighetsprincip sannolikt behöver vara tillgängligt för alla kommunmedlemmar*, inte bara kommunernas folkbokförda invånare (det här gäller dock inte för pågående tillköp där besluten har vunnit lagakraft). Processen för erbjudande och beställning behöver däremot inte vara utformad på samma sätt för folkbokförda kommunmedlemmar som för andra kommunmedlemmar. Hur beställningar till kommunmedlemmar som inte är folkbokförda ska gå till behöver utredas vidare. Hanteringen kommer att kräva systemutveckling och nya processer och kan komma att innebära ökad administration för kommunerna.

*Medlemskap i en kommun uppkommer genom något av följande:

- Folkbokföring
- Innehav av fast egendom. Såväl fysiska som juridiska personer kan vara kommunmedlemmar p.g.a. ägande av en fastighet i den aktuella kommunen
- Skyldighet att betala kommunalskatt

Även personer utan svenskt personnummer kan vara kommunmedlemmar och det är möjligt att vara medlem i flera kommuner samtidigt.

Processer

En ny utformning av seniorerbjudandet kan innebära behov av systemutveckling och revidering av processerna kopplade till seniorerbjudandet, till exempel erbjudande och beställning. Processer och utvecklingsbehov kommer ses över i samband med implementeringsfasen, det vill säga när det finns ett beslut gällande villkoren för det nya erbjudandet.

7 Olika inriktningar för seniorerbjudandet

Under utredningen har ett flertal olika utformningar utvärderats och tre huvudinriktningar har identifierats:

- Kommunalt tillköp: seniorbiljett
- Regionalt erbjudande: seniorbiljett
- Regionalt erbjudande: seniorrabatt

För samtliga inriktningar gäller att åldersvillkoret 65 år bör ses över vid en eventuell framtida höjning av pensionsåldern.

I följande kapitel sammanfattas Västtrafiks utvärderingsarbete och rekommendationer för den fortsatta utredningen.

7.1 Kommunalt tillköp: seniorbiljett

7.1.1 Kommunalt tillköp: alternativ som föreslås vara kvar i utredningen

Baserat på utvärderingarna av olika alternativ kvarstår tre förslag i utredningen inför höstens dialoger i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR):

- Kommunalt tillköp*: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år
- Kommunalt tillköp*: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år
- Kommunalt tillköp*: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 75 år (som idag)

Ett enhetligt lägre åldersvillkor (a) är det bästa alternativet utifrån syftet att etablera en vana att resa kollektivt och senarelägga färdtjänstdebuten. Samtidigt kan det i vissa kommuner finnas önskemål om att kunna välja ett högre åldersvillkor, därför föreslås även alternativ b och c att kvarstå för dialog med kommunerna i DKR.

Seniorbiljetterna har kvar samma linjegiltighet som i dagens kommunala tillköp. Även Kungsbacka kommun erbjuder möjligheten att göra ett kommunalt tillköp av det seniorerbjudande som införs.

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

Zongiltighet

Det har kommit önskemål från några kommuner om att Västtrafik ska utreda möjligheten för tillköp av giltighet i mer än en zon. Därför föreslås två olika inriktningar gällande zongiltighet i den fortsatta utredningen:

1. Tillköp endast möjligt för den zon kommunen tillhör
2. Möjlighet att välja att göra tillköp för flera zoner

Administrationsavgift

Några kommuner har uttryckt en önskan om att kunna ta ut en avgift av seniorerna, se 7.1.2. Önskemålet är ofta kopplat till dagens otydliga kalkylmodell, som leder till missuppfattningen att kommunerna påverkas ekonomiskt av seniorbiljetter som inte används. En avgift innebär en tröskel för seniorerna och leder till att färre seniorer beställer en seniorbiljett. Avgiften riskerar därför att motverka flera av seniorerbjudandets syften, som att etablera en vana att resa kollektivt och därmed senarelägga färdtjänstdebuten samt förbättra folkhälsan. Västtrafik vill dock fortsätta dialogen med kommunerna gällande önskemål om administrationsavgift (någon annan avgift är inte aktuell, se 7.1.2). Därför kvarstår två alternativ i utredningen:

1. Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift
2. Möjlighet att välja att ta ut en enhetlig administrationsavgift

7.1.2 Kommunalt tillköp: alternativ som föreslås avskrivs från utredningen

Västtrafik har utvärderat flera olika varianter av kommunala tillköp. Här presenteras de alternativ som föreslås avskrivs från det fortsatta utredningsarbetet.

Fler än två olika åldersvillkor

Den utredning kring tillköp som gjordes 2014 tydliggjorde behovet av att tillköpen måste utgå från enkelhet och enhetlighet. För många valmöjligheter vid tillköp skapar komplexitet, administration och påverkar Västtrafiks partners, system och processer. Det blir svårare för både seniorerna och kundnära personal att veta vad som gäller.

Ett av kommunernas syften med seniorbiljett är att senarelägga färdtjänstdebuten, genom att skapa incitament för målgruppen att resa med allmän kollektivtrafik. Det syftet uppnås bäst av endast ett åldersvillkor, 65 år, genom att vanan att resa kollektivt då etableras i god tid. Dagens upplägg med två olika åldersvillkor möjliggör dock för fler kommuner att kunna erbjuda seniorbiljett, då ett högre åldersvillkor minskar den kostnad som tillköpet medför. För att möta kommuners olika ekonomiska möjligheter kan två åldersvillkor vara motiverat. Fler än så frångår inriktningen om enkelhet och enhetlighet och avskrivs därför från vidare utredning.

Andra linjegiltigheter än idag

Seniorbiljetterna föreslås fortsätta gälla i samma trafik som idag. Utöver Västtrafiks linjelagda trafik ingår Öresundståg, Närtrafik, Närbuss och Flexlinjer. Flextrafik ingår inte och kan inte väljas till. Seniorbiljetterna gäller inte på Kosterbåtarna eller på samarbetspartners tåg utöver Öresundståg (t.ex. SJ). I samband med införandet av den nya zonindelningen 2020 utreddes seniorbiljetternas giltighet på samarbetspartners tåg och det konstaterades att det skulle bli för kostsamt för kommunerna att inkludera dem. Att inkludera Kosterbåtarna skulle med anledning av deras särskilda prissättning också innebära ett större intäktsbortfall och därmed ökade kostnader för kommunerna. Västtrafik kommer inte att utreda möjligheten att inkludera ytterligare trafik i kommunala tillköp inom ramen för den här utredningen, då det skulle ha

stor påverkan på kommunernas totalkostnad för seniorerbjudandet.

Möjlighet att ta ut valfri högre avgift av senioren

I dagens tillköp kan kommuner välja att ta ut en enhetlig administrationsavgift av senioren (det är inte en årlig avgift utan en engångsavgift per kort, som är giltigt i 11 år). I nuvarande tillköp är det endast en kommun som har valt att utnyttja den möjligheten. Avgiften skapar, som vi konstaterat i föregående kapitel, en tröskel för seniorerna och riskerar att motverka flera av syftena med seniorerbjudandet. Den innebär även ett mer komplext sortiment, påverkan på kundnära personal, administration, system och processer samt att kommunen behöver ha en resurs som sköter faktureringen.

Några kommuner har framfört önskemål om att kunna ta ut en högre avgift och/eller fakturera en avgift med tätare intervall, så att seniorerna medfinansierar seniorbiljetten. Som vi redan konstaterat ovan så leder fler alternativ till negativ påverkan på många områden och det är inte heller förenligt med sortimentsprincipen att ”biljettsortimentet ska vara enkelt och tydligt kunna beskrivas för Västtrafiks kunder och samarbetspartners”. Ett seniorerbjudande där senioren medfinansierar resandet skapar snarare en ”seniorrabatt” än ”fria resor för seniorer” och ett sådant alternativ är inte möjligt utifrån förutsättningarna att kommunernas ersättning ska baseras på nettokostnad/intäktsbortfall. Efter avstämning vid ett gemensamt presidiummöte 2021-06-09 med Västtrafik och Kollektivtrafiknämnden 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 enhetlig administrationsavgift som kvarstår i utredningen (se 7.1.1).

Kortare giltighetstid för seniorbiljetter på Västtrafikkort

Några kommuner har önskat att seniorbiljetterna ska ha kortare giltighet*, även det kopplat till dagens komplexa kalkylmodell som ibland leder till misstolkningen att man har kostnader på grund av seniorbiljetter som inte används. Idag finns det cirka 240 000 registrerade seniorekort. Ett scenario där seniorekortet till exempel byts ut årligen, istället för vart tionde år, skulle innebära att erbjudande om kortutbyte under en tioårsperiod skulle behöva skickas ut tio gånger istället för en och att det behöver produceras upp till cirka 2 400 000 kort istället för 240 000 kort. Det skulle innebära omfattande administration och materialåtgång och få både kostnads- och miljöpåverkan, även om digitala biljetter infördes som ett komplement till dagens plastkort. Med en ny kalkylmodell, som tydligare visar att kommunerna inte påverkas ekonomiskt på grund av seniorbiljetter som inte används, så finns det inget som motiverar kortare giltighet.

*Nuvarande seniorbiljetter har en giltighet på 11 år, vilket är detsamma som den uppskattade livslängden på Västtrafikkort. För tydlighetens skull används 10 år i exemplet ovan.

7.2 Regionalt erbjudande: seniorbiljett

7.2.1 Förutsättningar för regionalt erbjudande

Finansiering av regionalt erbjudande

I dagsläget sker finansieringen av seniorerbjudandet av de kommuner som valt att göra tillköp. Ett regionalt erbjudande innebär att det ekonomiska ansvaret överförs till regionen. Det blir då en särskild fråga om det ska medföra en skatteväxling för att finansiera ett regionalt erbjudande.

Skatteväxling

Grundläggande för att en skatteväxling ska kunna genomföras är att regionen samt alla kommuner säger ja till det, även de kommuner som idag inte har ett seniorerbjudande. En skatteväxling mellan regionen och kommunerna innebär att en kostnad behöver fastställas för samtliga kommuner, vilket sedan omvandlas till antal ören som slutligen växlas. Hur det påverkar enskilda kommuners ekonomi beror bland annat på om och vilket tillköp man gör idag.

En skatteväxling påverkar projektets tidplan och implementeringen av nytt seniorerbjudande.

Åldersvillkor

Åldersvillkoret vid regionalt erbjudande föreslås bli 65 år. Ett högre åldersvillkor skulle innebära en försämring för många seniorer, eftersom majoriteten av seniorerna som idag omfattas av ett seniorerbjudande får fria resor från 65 år. Ett högt åldersvillkor skulle även motverka flera av syftena med seniorerbjudandet (se kap. 3).

Kungsbacka

Om ett regionalt erbjudande införs så föreslås Kungsbacka erbjudas göra tillköp av det nya regionala seniorerbjudandet, det vill säga med samma giltighet och villkor som det regionala erbjudandet.

7.2.2 Regionalt erbjudande seniorbiljett: alternativ som föreslås vara kvar i utredningen

Baserat på utvärderingarna av olika alternativ kvarstår två förslag i utredningen:

- *Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- *Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år*

Bägge alternativen gäller för kommunmedlemmar.

Seniorbiljetterna föreslås ha samma linjegiltighet som i dagens kommunala tillköp.

Fördelarna med båda alternativen är att de skapar en enkelhet och en enhetlighet, en ökad upplevelse av rättvisa och gynnar det hållbara resandet, i synnerhet om giltigheten sätts till dygnet runt. Seniorerna får även möjlighet att resa i ett större område än idag.

Det som behöver utredas vidare för båda alternativen är bland annat vilka ramar trafiken sätter: var det riskerar att uppstå kapacitetsproblem vid giltighet dygnet runt och var trafikutbudet eventuellt är för litet för att seniorerna ska kunna nyttja ett erbjudande som endast är giltigt i lågtrafik.

7.2.3 Regionalt erbjudande: alternativ som föreslås avskrivs från utredningen

Västtrafik har utvärderat flera olika varianter av regionalt erbjudande. Här presenteras de alternativ som vi rekommenderar ska avskrivs från utredningen.

Alla seniorer reser gratis i hela regionen, dygnet runt

Att erbjuda alla seniorer* avgiftsfritt resande dygnet runt i hela regionen skapar betydande trafikpåverkan och intäktsbortfall. Det riskerar till exempel att uppstå kapacitetsproblem i tågtrafiken i regionen och även på många båtlinjer under sommartid. Ett ökat resande på dessa linjer skulle påverka kapaciteten för Västtrafiks betalande kunder.

Baserat på den trafikpåverkan och det intäktsbortfall som fria resor för alla seniorer skulle innebära föreslås alternativet avskrivas från utredningen.

*Med alla seniorer menas alla som uppfyller åldersvillkoret, det vill säga inte bara kommunmedlemmar utan även besökare, turister m.fl.

Alla seniorer reser gratis i hela regionen, lågtrafik

Även ett regionalt erbjudande i lågtrafik riktat till alla seniorer skapar trafikpåverkan och intäktsbortfall (se vidare motivering ovan).

Ett regionalt erbjudande giltigt i zon A lågtrafik och zon BC dygnet runt

Ett erbjudande anpassat till skillnaderna i trafikutbud genom att senioren har en biljett med olika tidsgiltighet i olika zoner, zon A lågtrafik och zon BC dygnet runt, skulle skapa en ökad komplexitet i sortimentet. Det skulle ha stor påverkan på seniorerna och kundnära personal, till exempel då det under en resa som passerar zongräns kan vara olika tider som gäller. Det går även emot den förenkling och enhetlighet som Västtrafik under många år arbetat för. Det här alternativet skulle dessutom innebära att en skatteväxling görs med olika förutsättningar, vilket förmodligen inte är tillåtet utifrån likabehandlingsprincipen.

Ett regionalt erbjudande till kommunmedlemmar giltigt i den zon man är kommunmedlem

Det här alternativet innebär att seniorbiljetten endast är giltig i den zon kommunen man är kommunmedlem ligger i, dvs. till exempel att en kommunmedlem i Göteborg får en seniorbiljett giltig i zon A medan en kommunmedlem i Härryda får en seniorbiljett giltig i zon B. Det är samma zongiltighet som dagens kommunala tillköp, men med skillnaden att alla kommuners seniorer skulle omfattas av ett erbjudande (även seniorer i de kommuner som idag inte har ett tillköp). Ett regionalt erbjudande bör dock vara likvärdigt för alla kommunmedlemmar, oavsett i vilken av regionens kommuner de är kommunmedlem. För det här alternativet skulle det sannolikt inte heller vara intressant för kommunerna att genomföra en skatteväxling. Alternativet innebär även att en skatteväxling görs med olika förutsättningar, något som förmodligen inte är tillåtet.

7.3 Regionalt erbjudande: seniorrabatt

7.3.1 Förutsättningar för seniorrabatt

Allmänna förutsättningar för seniorrabatt:

- Seniorrabatten omfattar alla seniorer: kommunmedlemmar, besökare, turister m.fl.
- Seniorerna köper biljetter från Västtrafiks ordinarie sortiment till ett rabatterat pris
- Biljetter som köpts med seniorrabatt är inte personliga (men du måste uppfylla åldersvillkoret för att få resa med dem)

7.3.2 Regionalt erbjudande seniorrabatt: alternativ som föreslås vara kvar i utredningen

Baserat på utvärderingarna av olika alternativ kvarstår två förslag gällande seniorrabatt, där rabatten kombineras med ett annat erbjudande. Seniorrabatten föreslås vara 25 % på hela Västtrafiks sortiment för alla seniorer. För att rabatten ska bidra till att etablera en vana att resa kollektivt och att kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ föreslås åldersvillkoret bli 65 år.

- *Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp*

Det här alternativet innebär att kommunerna kan göra ett tillköp av seniorbiljetter (se 7.1.1), samtidigt som alla seniorer har tillgång till en seniorrabatt på 25 % på hela Västtrafiks sortiment. Jämfört med dagens seniorerbjudande skulle en kombinationslösning med tillköp och rabatt innebära en förbättring för samtliga seniorer. För det här alternativet är en skatteväxling inte aktuell, vilket innebär en ökad kostnad för regionen.

- *Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik*

Det här alternativet innebär att kommunmedlemmar i regionen har tillgång till ett regionalt seniorerbjudande med seniorbiljett som endast gäller i lågtrafik (se 7.2.2), samtidigt som alla seniorer har tillgång till en seniorrabatt på 25 % på hela Västtrafiks sortiment. För regionens kommunmedlemmar innebär kombinationslösningen att de har möjlighet att köpa biljetter giltiga i rusningstrafik till ett rabatterat pris. Det är i synnerhet positivt för kommunmedlemmar som bor i områden med ett begränsat trafikutbud under lågtrafik.

7.3.3 Regionalt erbjudande seniorrabatt: alternativ som föreslås avskrivs från utredningen

Västtrafik har utvärderat flera olika varianter av seniorrabatt. Här presenteras de alternativ som vi rekommenderar ska avskrivs från utredningen.

Rabatt som " eget " alternativ (utan kombination med seniorbiljett)

Att införa seniorrabatt som det enda erbjudandet för seniorer är en försämring för alla de seniorer som idag omfattas av ett kommunalt tillköpt seniorerbjudande. Det rör sig om cirka 290 000 seniorer, varav cirka 240 000 har en seniorbiljett. Förändringen skulle innebära att dessa seniorer istället för att få fria resor behöver betala 75 % av ordinarie pris, vilket särskilt påverkar de seniorer som har en begränsad ekonomi. Det går emot Västra Götalandsregionens delmål 1.2 i sociala mål 2030, där det fastslås att "Vi ska skapa goda förutsättningar för äldre att resa i kollektivtrafiken samt för eget skapande och deltagande i Västra Götalandsregionens utbud av kultur- och folkbildningsaktiviteter". Rabatt som enda seniorerbjudande skulle riskera negativ påverkan både på folkhälsa, färdtjänstdebut och det hållbara resandet och är därför inte ett alternativ som bör kvarstå i utredningen.

Andra procentsatser än 25 %

Utifrån de beslutade principerna för Västtrafiks prissättning (KTN 58-2012) är inriktningen att samma rabattsats ska gälla för alla rabatterade målgrupper. Det bidrar till enhetlighet och enkelhet i sortimentet samt att det inte finns någon inbördes prioritering i de rabatterade målgrupperna. En förändring av rabattsatsen 25 % skulle påverka andra rabatterade målgrupper, bland annat studenter och ungdomar. Eftersom det inte går att avgränsa en förändring av rabattsatsen till endast seniorer så ligger det här alternativet utanför projektet.

25 % rabatt på enbart periodbiljetter

Baserat på seniorernas resande skulle rabatterade periodbiljetter inte vara ett så attraktivt erbjudande, då många seniorer inte har ett såpass frekvent resande att det skulle löna sig för dem att köpa en periodbiljett till 75 % av ordinarie pris.

Rabatt i kombination med regionalt erbjudande seniorbiljett giltig dygnet runt

Det här alternativet innebär att alla regionens kommunmedlemmar redan har tillgång till fria resor dygnet runt i hela regionen. Därmed skulle rabatten endast rikta sig till de seniorer som inte är kommunmedlemmar, som besökare och turister, vilket i sig innebär ytterligare underskott för regionen.

Rabatterad lågtrafikbiljett

Det här alternativet skulle innebära att seniorerna själva köper en rabatterad lågtrafikbiljett på något av Västtrafiks försäljningsställen. Lågtrafikbiljetter har tidigare funnits i Västtrafiks publika sortiment, men togs bort i samband med införandet av den nya zonindelningen då det generellt varit ett lågt intresse för dessa biljetter. Samtidigt ser resandet och kundernas möjligheter/behov annorlunda ut efter pandemin, vilket kan göra att publika lågtrafikbiljetter kan bli intressanta. Det är dock en fråga som berör hela sortimentet och utreds därför inte vidare i projektet, utan behöver i så fall lyftas i ett större perspektiv utifrån nya behov av ett utökat sortiment.

8 Västtrafiks förslag till Kollektivtrafiknämnden

Baserat på utvärderingen av ett flertal olika utformningar av seniorerbjudande är Västtrafiks förslag till Kollektivtrafiknämndens septembermöte 2021 att nedanstående alternativ kvarstår i det fortsatta utredningsarbetet och i kommundialoger i DKR hösten 2021. Mer utförlig information om vad alternativen innebär och villkor finns i respektive kapitel i den här rapporten.

Kommunalt tillköp: seniorbiljett

- a) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- b) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år*
- c) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 75 år*

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

Regionalt erbjudande: seniorbiljett

- d) *Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- e) *Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år*

Regionalt erbjudande: seniorrabatt

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

- f) *Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp (a, b eller c)*
- g) *Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (e)*

För samtliga alternativ a) - g) ser Västtrafik att seniorerna bör kunna välja att få en digital seniorbiljett i appen Västtrafik To Go. Möjligheterna att utveckla detta påverkas dock av interna beroenden på Västtrafik och prioriteringar mot övriga verksamheten.

9 Fortsatt utredning

Under hösten fortsätter arbetet med de alternativ som Kollektivtrafiknämnden beslutar ska kvarstå i utredningen och tas upp för dialog i DKR. Västtrafik har haft och kommer att ha avstämningar med interna och externa intressenter, bland annat referensgrupper för kommunrepresentanter och Västtrafiks partners. Västtrafik kommer även att fortsätta arbeta med kalkylmodellen, dess utformning och kostnadsberäkningar. Vidare analyseras vilken trafikpåverkan de olika alternativen innebär. Västtrafiks förslag till nytt seniorerbjudande förväntas kunna presenteras för beslut i Kollektivtrafiknämnden före sommaren 2022.

Uppdatering 2021-09-24

Kollektivtrafiknämnden har idag fattat beslut om fortsatt inriktning för utredningen enligt Västtrafiks förslag i kapitel 8, med ett förtydligande för alternativ f): seniorrabatten gäller endast ut till resenär, kommuner som gör tillköp kan inte erhålla denna seniorrabatt.

Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar
1.0	2021-09-15	Första versionen fastställd
1.1	2021-09-24	Uppdaterad med kollektivtrafiknämndens beslut

Statusrapport

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

Januari 2022

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund	4
3	Status i projektet.....	4
3.1	Utvecklingsområden.....	4
3.2	Förankring	5
3.3	Utredning av olika alternativ	6
3.4	Reviderad tidplan	7
4	Västtrafiks förslag till kollektivtrafiknämnden	7
5	Fortsatt utredning	8
	Bilaga 1: Dialogfrågor seniorerbjudande DKR hösten 2021	9

1 Sammanfattning

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. Den 24 september 2021 antog kollektivtrafiknämnden Västtrafiks förslag att avgränsa utredningen till totalt sju alternativ*, inom inriktningarna kommunalt tillköp, regional seniorbiljett och seniorrabatt:

- a) *Kommunalt tillköp seniorbiljett*: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år
- b) *Kommunalt tillköp seniorbiljett*: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år
- c) *Kommunalt tillköp seniorbiljett*: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 75 år
- d) *Regionalt erbjudande seniorbiljett*: giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år
- e) *Regionalt erbjudande seniorbiljett*: giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år
- f) *Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp (a, b eller c)*
- g) *Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (e)*

*Mer information om de olika alternativen finns i projektets statusrapport från september 2021.

Under hösten 2021 har Västtrafik arbetat vidare med utredningen, bland annat håller ett förslag till ny kalkylmodell för de kommunala tillköpsalternativen på att färdigställas. Som en del av utredningen och förankringen av den har Västtrafik haft och kommer fortsatt att ha referensgruppsmöten med kommunrepresentanter och partners, samt dialog i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR).

Den fortsatta utredningen har visat att det finns anledning att avskriva de tre alternativ som innehåller en regional seniorbiljett från utredningen (d, e och g). Västtrafiks analys av trafikkapacitet och ekonomisk påverkan har kommit fram till att ett regionalt erbjudande med giltighet dygnet runt inte kan bli aktuellt. Samtidigt har flera kommuner uttryckt att de inte är intresserade av en skatteväxling och att ett erbjudande giltigt endast i lågtrafik inte är aktuellt. Eftersom en skatteväxling måste godkännas av samtliga kommuner och regionen bedöms inget av alternativen med en regional seniorbiljett vara genomförbart. Västtrafiks förslag till kollektivtrafiknämndens möte 3 februari 2022 är därför att alternativ d, e och g avskrivs från utredningen.

2 Bakgrund

Västtrafik erbjuder idag kommuner i Västra Götalandsregionen samt Kungsbacka att göra tillköp av seniorbiljetter till folkbokförda invånare. Västtrafik utreder på uppdrag av kollektivtrafiknämnden olika utformningar av ett seniorerbjudande. Ett projekt för utredning och implementering av ett nytt seniorerbjudande startades våren 2021 och beräknas pågå till 2023. Västtrafik föreslog i september 2021 att den fortsatta utredningen skulle avgränsas till nedanstående alternativ*. Avgränsningen antogs av kollektivtrafiknämnden den 24 september 2021.

- a) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- b) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år*
- c) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 75 år*
- d) *Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- e) *Regionalt erbjudande seniorbiljett: giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år*
- f) *Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp (a, b eller c)*
- g) *Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (e)*

*Mer information om de olika alternativen finns i projektets statusrapport från september 2021.

3 Status i projektet

3.1 Utvecklingsområden

Västtrafik har identifierat fyra övergripande utvecklingsområden: digitala seniorbiljetter, kalkylmodell, kommunmedlemmar som målgrupp samt processer (se projektets statusrapport från september 2021). Under hösten har arbetet med de två förstnämnda fortsatt, övriga hanteras i projektets implementeringsfas.

Digitala seniorbiljetter

Västtrafik har genomfört en övergripande analys av förutsättningarna för digitala seniorbiljetter och kommit fram till att ett införande skulle vara möjligt. Dagens lösning med seniorbiljett på Västtrafikkort behöver dock finnas kvar som ett alternativ för de seniorer som av olika anledningar inte kan ha en digital biljett. Vid en implementering av digitala seniorbiljetter krävs en mer detaljerad kartläggning av utvecklingsbehov samt nya processer. Ett införande påverkas bland annat av interna beroenden på Västtrafik och prioriteringar mot övriga verksamheten.

Förslag till ny kalkylmodell

Nuvarande kalkylmodell för kommunala tillköp av seniorbiljetter är komplex, vilket gör att den lätt misstolkas. Av den anledningen har ett omfattande arbete med att ta fram ett förslag till en ny modell genomförts. Den största skillnaden mellan den nya modellen och dagens modell är att det inte längre finns ett pris per seniorkort och år, vilket gör det tydligare att kommunerna inte påverkas ekonomiskt av att vissa seniorkort inte används. I stället är modellen uppbyggd på hur många resor seniorerna i den aktuella kommunen i genomsnitt gör per år. Modellen håller nu på att färdigställas och kvalitetssäkras. Under arbetets gång har det framkommit att det behövs mer underlag för prisberäkningarna, bland annat gällande stämplingsbenägenhet. Västtrafik kommer därför att genomföra en undersökning om seniorernas resande i några kommuner där stämplingsbenägenheten behöver säkerställas.

3.2 Förankring

Västtrafik har haft referensgruppsmöten med kommunrepresentanter och partners och även medverkat vid ett möte med Västra Götalandsregionens regionala pensionärsråd. Inför höstens delregionala kollektivtrafikeråd (DKR) skickades dialogfrågor ut (bilaga 1) tillsammans med projektets statusrapport från september 2021. Västtrafik medverkade sedan vid samtliga fyra DKR för att inhämta synpunkter till utredningen*.

*Göteborgsregionens DKR valde att behandla utredningen som ett informationsärende. Dialog sker istället i GR:s Styrgrupp för Miljö och Samhällsbyggnad 20 januari 2022.

Delregionala kollektivtrafikeråd

Vid de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) och i de skriftliga synpunkter som hittills inkommit till kollektivtrafiknämnden har flera kommuner framfört att de inte anser att en skatteväxling är aktuell. Flera kommuner har även uttryckt att de inte tycker att ett erbjudande giltigt endast i lågtrafik är intressant. Gällande åldersvillkor vid kommunala tillköp förespråkar vissa en enhetlighet, medan andra värdesätter valfrihet.

Några kommuner har önskat att ett förslag skickas ut på remiss. Enligt *Samverkansformer kring kollektivtrafiken i Västra Götaland* skickas Trafikförsörjningsprogram, strategier och målbilder på remiss till respektive DKR, som lämnar ett sammanvägt yttrande. Eftersom utredningen av seniorerbjudandet varken är en strategi eller målbild och inte heller en typ av fråga som lämpar sig för ett sammanvägt yttrande från varje delregion har projektet i stället valt att ha dialog i DKR, där kommunerna har möjlighet att framföra synpunkter. Som komplement ges även möjlighet för både DKR och enskilda kommuner att inkomma med skriftliga synpunkter till och med 31 januari 2022.

Flera kommuner har framfört att de har svårt att uttala sig angående de olika alternativen i utredningen innan de vet vad de kostar. För att tillmötesgå önskemålen om att få ge synpunkter på utredningens alternativ när det finns en prisbild har projektets tidplan förlängts. Under våren 2022 kommer kommunerna bjudas in till ett informationsmöte om den nya kalkylmodellen och prisbild. Västtrafik medverkar under vårens DKR för ytterligare dialog. Kommunerna erbjuds även ytterligare möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till kollektivtrafiknämnden, senast 31 maj 2022. Inkomna synpunkter behandlas på motsvarande sätt som vid en remiss.

Referensgrupp kommuner

I projektets referensgrupp för kommuner ingår tjänstepersoner från nio kommuner, som är utsedda att representera samtliga kommuner i sin delregion. Under referensgruppsmötena har flera kommunrepresentanter framfört att det finns en problematik med ett seniorerbjudande endast giltigt i lågtrafik, på grund av det begränsade trafikutbudet under dessa tider i vissa kommuner.

Vid avstämning med referensgruppen gällande de kommunala tillköpsalternativen har det framkommit att vissa kommuner föredrar endast ett åldersvillkor, alternativ a) 65 år, medan andra föredrar alternativ b) 65 år + 70 år. Endast enstaka kommuner har uttryckt önskemål om alternativ c) 65 + 75 år. Några kommuner vill kunna välja att ta ut en avgift, medan andra inte tycker att den möjligheten behöver finnas. Intresset för giltighet i mer än en zon är lågt.

Referensgrupp Västtrafiks partners

Påverkan på Västtrafiks partners ingår i utvärderingskriterierna för det nya seniorerbjudandet. I Västtrafiks partnergrupp finns representanter från ett flertal partnerföretag, till exempel Kundenservice, Västtrafikbutiker, biljettkontroll och trafikföretag. Deras perspektiv är främst hur utredningens alternativ påverkar kundmötet och arbetsituationen. Partnergruppen har framfört att de gärna ser ett mer enhetligt, enkelt och rättvist erbjudande. Utifrån de perspektiven föredras ett regionalt erbjudande, helst med giltigt dygnet runt. Några framförde även att en seniorrabatt kan innebära risk för konfliktsituationer, till exempel vid biljettförsäljning ombord och om man behöver fråga om seniorernas ålder.

Regionalt pensionärsråd

Västtrafik medverkade under hösten vid ett möte med Västra Götalandsregionens regionala pensionärsråd. Representanter från pensionärsorganisationerna framförde att seniorerbjudandet ska vara enkelt, att det är krångligt med olika alternativ och därför bör vara samma villkor i alla kommuner. Samtidigt lyftes att det med fler alternativ kan vara lättare för kommunerna att fortsätta med erbjudandet. Det alternativ som ansågs mest intressant var en seniorbiljett som gäller dygnet runt i hela regionen. Lågtrafik anses inte vara ett fungerande alternativ för dem som bor i områden där trafikutbudet är begränsat. Gällande åldersvillkor framfördes att 75 år är för högt och att det kan leda till att seniorer blir sittande hemma av ekonomiska skäl, vilket anses påverka hälsan negativt och vara något som både kommuner och regionen förlorar på.

3.3 Utredning av olika alternativ

Kommunala tillköp

Beträffande alternativ a, b och c, olika varianter av kommunala tillköp, inväntar Västtrafik eventuella ytterligare skriftliga synpunkter efter höstens dialog i de delregionala kollektivtrafikråden (sista datum 31 januari 2022). Inför vårens dialog planeras ett utskick till kommunerna med ett förslag gällande kommunala tillköp, samt information om prisbilden. Det kommer inte att vara Västtrafiks slutliga förslag till nytt seniorerbjudande, utan ett förslag kommunerna kan lämna synpunkter på som en del i den fortsatta utredningen.

Regionalt erbjudande: seniorbiljett

Det finns flera fördelar med en regional seniorbiljett. Det skapar en enkelhet, enhetlighet och en ökad upplevelse av rättvisa samt gynnar det hållbara resandet, i synnerhet om giltigheten sätts till dygnet runt. Västtrafiks utredning har dock visat att det utifrån trafikkapacitet i vissa områden samt med hänsyn till ekonomisk påverkan inte är ett alternativ att införa ett regionalt seniorerbjudande med giltighet dygnet runt. Över tid ser Västtrafik att kollektivtrafikresandet kommer att öka. Marginalkostnaden för att utöka trafiken i rusningstrafik är mycket högre än i lågtrafik. En utökning i rusningstrafik kräver i vissa områden större fordon och/eller mer infrastruktur. Även begränsningar i trafikutrymme och förartillgång påverkar möjligheterna att sätta in fler fordon under rusningstrafik. Västtrafik behöver därför fortsätta att aktivt arbeta för att sprida resandet över dygnet och seniorernas resande är möjligt att påverka, till skillnad från exempelvis skolresandet. Slutsatsen är att alternativ d) regionalt erbjudande med giltighet dygnet runt inte kan bli aktuellt. Kommunala tillköp med giltighet dygnet runt behöver på samma sätt som idag bedömas i varje enskilt fall.

Under höstens delregionala kollektivtrafikråd har flera kommuner uttryckt att det inte är intressant med en skatteväxling. Flera kommuner har även framfört att ett regionalt erbjudande som endast är giltigt i lågtrafik inte skulle vara aktuellt för dem, då det inte bedöms finnas ett

tillräckligt trafikutbud. Att gå över till ett lågtrafikerbjudande skulle även innebära en försämring för de cirka 130 000 seniorer som idag har en seniorbiljett som gäller dygnet runt. Eftersom en skatteväxling förutsätter att alla kommuner och regionen säger ja till det är bedömningen att inte heller alternativ e) ett regionalt erbjudande med giltighet i lågtrafik eller g) seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik är genomförbara.

Regionalt erbjudande: seniorrabatt

Det alternativ med seniorrabatt som föreslås vara kvar i utredningen är f) seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp. En uppskattad kostnad för att införa en seniorrabatt väntas kunna presenteras för kollektivtrafiknämnden under våren.

3.4 Reviderad tidplan

För att tillmötesgå kommunernas önskemål om ytterligare dialog när det finns en prisbild för utredningens alternativ har projektets tidplan ändrats. Förslag till beslut i kollektivtrafiknämnden om nytt seniorerbjudande är senarelagt till hösten 2022 och kommunerna ges ytterligare en möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till kollektivtrafiknämnden, fram till den 31 maj 2022.

I arbetet med den nya kalkylmodellen har det framkommit att det behövs mer underlag för prisberäkningarna, bland annat gällande stämplingsbenägenhet. Västtrafik kommer därför att genomföra en riktad undersökning gällande seniorernas resande i några kommuner. Det kan innebära att tidplanen påverkas ytterligare.

4 Västtrafiks förslag till kollektivtrafiknämnden

Baserat på vad som framkommit under den fortsatta utredningen av ett nytt seniorerbjudande är Västtrafiks förslag till kollektivtrafiknämndens möte 3 februari 2022 att tre alternativ* avskrivs från utredningen (för motivering se kapitel 3.3):

- d) *Regionalt erbjudande seniorbiljett: zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- e) *Regionalt erbjudande seniorbiljett: zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år*
- g) *Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (e)*

Förslaget innebär att den fortsatta utredningen endast skulle innefatta följande alternativ*:

- a) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år*
- b) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år*
- c) *Kommunalt tillköp seniorbiljett: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 75 år*
- f) *Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp (a, b eller c)*

*Mer information om de olika alternativen finns i projektets statusrapport från september 2021.

5 Fortsatt utredning

Under våren 2022 fortsätter utredningen av de alternativ som kollektivtrafiknämnden beslutar ska kvarstå i projektet. Västtrafik kommer ytterligare förankra utredningen med interna och externa intressenter, bland annat genom referensgruppsmöten med kommuner och partners samt dialog på vårens delregionala kollektivtrafikråd. Att färdigställa och kvalitetssäkra den nya kalkylmodellen och tillhörande kostnadsberäkningar är en viktig del i det fortsatta arbetet.

Västtrafiks förslag till nytt seniorerbjudande förväntas kunna presenteras för beslut i kollektivtrafiknämnden hösten 2022.

Uppdatering 2022-02-03

Kollektivtrafiknämnden har idag fattat beslut om fortsatt inriktning för utredningen enligt Västtrafiks förslag i kapitel 4.

Dokumenthistorik

Version	Datum	Kommentar
1.0	2022-01-13	Första versionen fastställd
1.1	2022-02-03	Uppdaterad med kollektivtrafiknämndens beslut

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 kollektivtrafikeråden (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

- 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?

Underlag för dialog

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

Februari 2023

Innehåll

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

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

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

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

Bilaga 4: Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande

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

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

Sammanfattning

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

Åldersvillkor

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

Tid på dygnet

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

Zongiltighet

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

Administrationsavgift

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

Förslag till utformning av kommunala tillköp (underlag för dialog)

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

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år.

Zongiltighet: Endast en zon, den zon kommunen tillhör.

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

Tid på dygnet:

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

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

1 Inledning

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Utvärdering av kommunala tillköpsalternativ

2.1 Inkomna skriftliga synpunkter

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

2.2 Utvärderingskriterier

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

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

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

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

2.3 Åldersvillkor

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

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

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

Utvärdering av åldersvillkor

• Uppnås syften med seniorerbjudandet?

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

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

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

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

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

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

• Genomförbarhet

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

• Förändringens omfattning

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

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

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

- *Konsekvenser för kommuner*

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

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

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

- *Konsekvenser för seniorer*

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

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

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

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

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

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

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

- *Kostnads-/intäktpåverkan för Västtrafik och VGR*

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

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

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

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

- *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*

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

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

Slutsats angående åldersvillkor

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

2.4 Tid på dygnet

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

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

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

- *Uppnås syften med seniorerbjudandet?*

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

- *Genomförbarhet*

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

- *Förändringens omfattning*

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

- *Konsekvenser för kommuner*

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

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

- *Konsekvenser för seniorer*

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

- *Konsekvenser för Västtrafiks partners*

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

- *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*

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

- *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*

Vilka tider seniorbiljetterna gäller bedöms inte påverka Västtrafik ekonomiskt eftersom det kommunerna betalar för erbjudandet baseras på seniornas 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, Prispild 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



Enhet äldreomsorg
Enhetschef Lillågården
Helen Thorsson

Tjänsteskrivelse
2023-06-07
2023/99

Socialnämnd

Ersättning för hemtjänst och hemsjukvård i annan kommun 2023

Beslutsförslag

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om ersättning för hemtjänst och hemsjukvård i annan kommun 2023 enligt VästKoms rekommendationer enligt följande:

Ersättning för hemtjänst i annan kommun 2023 med 456 kr/timme.
Ersättning för hemsjukvård i annan kommun 2023 med 794 kr/timme.

Ärendebeskrivning

VästKom rekommenderar årligen de 49 kommunerna i Västra Götaland att följa vissa ersättningsnivåer när det gäller hemtjänst eller hemsjukvård som utförs av annan kommun än hemkommunen. Från 1 maj 2011 har riksdagen beslutat om möjligheter för vistelsekommun att bland annat erhålla ersättning från bostadskommun för utförd hemtjänst vid tillfällig vistelse i kommunen. Något fast ersättningsbelopp anges inte, utan i propositionen anges att bosättningskommunen ska ersätta vistelsekommunen enligt den ersättningsnivå som bosättningskommunen tillämpar. Enligt önskemål från flera kommuner rekommenderar VästKoms styrelse årligen kommunerna i länet ett fast belopp på samma sätt som VästKom årligen anger kostnaden för utförd hemsjukvård. Rekommendationerna för 2023 utgår från omsorgsprisindex (OPI) och har uppräknats med 3,5%.

Beslutsunderlag:

Tjänsteskrivelse daterad 2023-06-07
Skrivelse Fyrbodalen
Ersättning för hemtjänst och hemsjukvård i annan kommun 2023

Sändlista:

Kommunfullmäktige
Socialchef
Diariet

Plats och tid: Vänersborg 09.00 – 12.00

Ledamöter: Stig Bertilsson, Bengtsfors
Ulla Börtjesson, Färgelanda
Jan-Olof Johansson, Lysekil
Catharina Bråkenhielm, Orust
Martin Pettersson, Uddevalla
Michael Karlsson, Åmål

Liselotte Fröjd
Ludwig Mossberg, Mellerud
Kent Hansson, Strömstad
Peter Eriksson, Trollhättan
Henrik Harlitz, Vänersborg

Ersättare: Jörgen Andersson, Färgelanda
Ulf Hanstål, Lysekil
Lena Eckerbom Wendel, Vänersborg
Oskar Josefsson, Tanum
Ove Kaye, Åmål

Ulf Rexefjord, Mellerud
Lars Larsson, Orust
Ricky Karlsson, Trollhättan
Christer Hasslebäck, Uddevalla

Tjänstgörande ersättare: Per-Erik Norlin, Dals-Ed, Jarmo Uusitalo, Uddevalla, Mats Andersson, Vänersborg Erik Färg, Munkedal, Eva Abrahamsson, Sotenäs, Sofia Andersson Dharsani, Trollhättan

Fyrbodals kommunalförbund: Anna Lärk Ståhlberg
Johannes Jönsson
Titti Andersson
Karin Engeström
Tobias Källqvist
Michael Johansson
Henrik Erlandsson

Titti Andersson
Martin Palm
Maria Wolff
Cecilia Sandberg
Morgan Ahlberg
Linnea Grimstedt
Marcus Svensson

Övriga deltagare: Ann-Sofie Rundberg, VGR, Helena L Nilsson, VGR

Underskrifter:

Sekreterare

Martin Palm

Ordförande

Peter Eriksson, Liselott Fröjd §35

Justerare

Mats Andersson

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

§ 36 – Ersättning för hemtjänst och hemsjukvård i annan kommun, 2023

Från den 1 maj 2011 har riksdagen beslutat om möjligheter för vistelsekommun att erhålla ersättning från bosättningskommun för utförd hemtjänst vid tillfällig vistelse i kommunen. Något fast ersättningsbelopp anges inte, utan i propositionen anges att bosättningskommunen ska ersätta vistelsekommunen enligt den ersättningsnivå som bosättningskommunen tillämpar. Enligt önskemål från flera kommuner rekommenderar VästKoms styrelse årligen kommunerna i länet ett fast belopp på samma sätt som VästKom årligen anger kostnadsnivån för utförd hemsjukvård.

Den årliga rekommendationen från VästKom gällande ersättningsnivåer för hemtjänst respektive hemsjukvård som utförs av en annan kommun än hemkommunen har för år 2023 enligt innevarande års OPI (Omsorgsprisindex) uppräknats med 3,5 % till 456 kronor per timme för hemtjänst. Ersättningsnivån för hemsjukvård rekommenderas till 794 kr/timma och utgår från rekommenderad ersättningsnivå från Samverkansnämnden för Västra Sjukvårdsregionen.

När det gäller hemsjukvård ska varje region i enlighet med Hälso- och sjukvårdslagen (HSL) erbjuda en god hälso- och sjukvård åt dem som är bosatta i regionen. Det innebär att kommunerna i Västra Götaland ska ge hemsjukvård i ordinärt boende åt personer bosatta inom länet, oavsett om de är kommuninvånare eller inte. Kommunen kan inte neka insats till "icke kommuninvånare" med hänvisning till resursbrist utan alla sökanden ska behandlas lika. Enligt HSL kan en region ge sjukvård till personer som vistas i regionen utan att vara bosatta där. Samtliga regioner i landet har sig emellan ett avtal, det s.k. riksavtalet för utomlänsvård, som reglerar den ekonomiska ersättningen, när vård ges av annan region än där den enskilde är bosatt. VästKom har rekommenderat kommunerna i Västra Götaland att följa detta avtal sig emellan. Sålunda rekommenderas kommunerna att följa den prissättning som Västra sjukvårdsregionen beslutar om årligen. Sedan 2018 har Västra sjukvårdsregionen harmoniserat priserna med Södra sjukvårdsregionen. Detta innebär en ny kategorisering av yrkeskategorierna och numer ingår såväl distriktssköterska som sjukgymnast i kategorin "Besök hos övriga yrkeskategorier i primärvård (inklusive medicinsk service)". För sjukvård som utgår ifrån distriktssköterskebeslut och behandling som beslutas av arbetsterapeut eller sjukgymnast, rekommenderas kommunerna att under 2023 följa det belopp som fastställts av Samverkansnämnden för Västra Sjukvårdsregionen. Beloppet för 2022 var satt till 744 kr/timma och för 2023 år är rekommenderad summa 794 kronor per timma.

Arbetsutskottet har berett ärendet och beslutat föreslå att direktionen att ställa sig bakom VästKoms styrelses beslut om att rekommendera kommunerna i länet att besluta om en

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

ersättningsnivå under 2023 för hemtjänst och hemsjukvård vid tillfällig vistelse i annan kommun än hemkommun, enligt följande:

Ersättning för hemtjänst i annan kommun 2023: 456 kr/timme.

Ersättning för hemsjukvård i annan kommun 2023: 794 kr/timme

Ärendet föredrogs av Karin Engström, Socialstrateg

Direktionen beslutar

Att ställa sig bakom VästKoms styrelses beslut om att rekommendera kommunerna i länet att besluta om en ersättningsnivå under 2023 för hemtjänst och hemsjukvård vid tillfällig vistelse i annan kommun än hemkommun, enligt följande:

Ersättning för hemtjänst i annan kommun 2023: 456 kr/timme.

Ersättning för hemsjukvård i annan kommun 2023: 794 kr/timme

Beslutet expedieras till

Medlemskommunerna

Västkom

Justerare:

Utdragsbestyrkande:

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: Per Martin Palm
Date: 2023-05-16 09:03:27
BankID refno: bd507c5f-76dd-4f55-8d30-372edaea3c9f



Sekreterare: Martin Palm

Signed by: MATS ANDERSSON
Date: 2023-05-16 14:31:02
BankID refno: 8bbeb8fe-8951-4189-8e74-ff37ad4ba2f1



Justerare: Mats Andersson

Signed by: LISELOTTE FRÖJD
Date: 2023-05-16 15:22:08
BankID refno: 4208c2dd-7a55-4a15-ae45-e74f45ed0d47



Ordförande § 35: Liselotte Fröjd

Signed by: Peter Eriksson
Date: 2023-05-16 15:56:58
BankID refno: 7b547b87-13a7-445b-a976-aa16a3f1b899



Ordförande: Peter Eriksson

Ersättning för hemtjänst och hemsjukvård i annan kommun, 2023

Förslag till beslut

Att direktionen ställer sig bakom VästKoms styrelses beslut om att rekommendera kommunerna i länet att besluta om en ersättningsnivå under 2023 för hemtjänst och hemsjukvård vid tillfällig vistelse i annan kommun än hemkommun, enligt följande:

Ersättning för hemtjänst i annan kommun 2023: 456 kr/timma.

Ersättning för hemsjukvård i annan kommun 2023: 794 kr/timma

Beskrivning av ärendet

Från den 1 maj 2011 har riksdagen beslutat om möjligheter för vistelsekommun att erhålla ersättning från bosättningskommun för utförd hemtjänst vid tillfällig vistelse i kommunen. Något fast ersättningsbelopp anges inte, utan i propositionen anges att bosättningskommunen ska ersätta vistelsekommunen enligt den ersättningsnivå som bosättningskommunen tillämpar. Enligt önskemål från flera kommuner rekommenderar VästKoms styrelse årligen kommunerna i länet ett fast belopp på samma sätt som VästKom årligen anger kostnadsnivån för utförd hemsjukvård.

Den årliga rekommendationen från VästKom gällande ersättningsnivåer för hemtjänst respektive hemsjukvård som utförs av en annan kommun än hemkommunen har för år 2023 enligt innevarande års OPI (Omsorgsprisindex) uppräknats med 3,5 % till 456 kronor per timme för hemtjänst. Ersättningsnivån för hemsjukvård rekommenderas till 794 kr/timma och utgår från rekommenderad ersättningsnivå från Samverkansnämnden för Västra Sjukvårdsregionen.

När det gäller hemsjukvård ska varje region i enlighet med Hälso- och sjukvårdslagen (HSL) erbjuda en god hälso- och sjukvård åt dem som är bosatta i regionen. Det innebär att kommunerna i Västra Götaland ska ge hemsjukvård i ordinärt boende åt personer bosatta inom länet, oavsett om de är kommuninvånare eller inte. Kommunen kan inte neka insats till "icke kommuninvånare" med hänvisning till resursbrist utan alla sökanden ska behandlas lika. Enligt HSL kan en region ge sjukvård till personer som vistas i regionen utan att vara bosatta där. Samtliga regioner i landet har sig emellan ett avtal, det s.k. riksavtalet för utomlänsvård, som reglerar den ekonomiska ersättningen, när vård ges av annan region än där den enskilde är bosatt. VästKom har rekommenderat kommunerna i Västra Götaland att följa detta avtal sig emellan. Sålunda rekommenderas kommunerna att följa den prissättning som Västra sjukvårdsregionen beslutar om årligen. Sedan 2018 har Västra sjukvårdsregionen

harmoniserat priserna med Södra sjukvårdsregionen. Detta innebär en ny kategorisering av yrkeskategorierna och numer ingår såväl distriktsköterska som sjukgymnast i kategorin ”Besök hos övriga yrkeskategorier i primärvård (inklusive medicinsk service)”. För sjukvård som utgår ifrån distriktsköterskebeslut och behandling som beslutas av arbetsterapeut eller sjukgymnast, rekommenderas kommunerna att under 2023 följa det belopp som fastställts av Samverkansnämnden för Västra Sjukvårdsregionen. Beloppet för 2022 var satt till 744 kr/timma och för 2023 år är rekommenderad summa 794 kronor per timma.

Bedömning och synpunkter

Bedömningen är att gemensamma ersättningsnivåer skapar tydlighet och likvärdighet mellan länets kommuner. Det ger förutsägbarhet och ger förutsättning för förenklad och resurseffektiv handläggning. Beaktas bör dock att det från flera turisttåta kommuner inom Fyrbodalsområdet inkommit synpunkter om att befintlig ersättningsmodell inte täcker faktiska kostnader relaterat till de stora volymökningar som sker sommartid inom framför allt hemtjänst. Flera kommuner har önskat ett förändrat regelverk kring hemtjänst i annan kommun, både avseende de regelverk som styr möjligheten att få insatser i annan kommun och den ersättningsnivå som avtalas gemensamt mellan länets kommuner. Detta har framförts till VästKom via socialnämndsordförandenätverket. Svårigheterna att bemanna under sommarmånaderna ökar betydligt till följd av en kombination att ordinarie personal ska tillförsäkras semester, konkurrens med besöksnäring om vikarier samtidigt som en betydande volymökning av efterfrågade insatser sker. Det finns kommuner som påtalar att den ökade belastningen som utförande av insatser för besökare innebär, påverkar ekonomin i deras verksamheter men även kvalitet då resursåtgången är så omfattande att det ger svallvågor under övriga tider på året utanför högsommaren. Med anledning av detta har det framförts villkor om att efterlevnaden av rekommenderad ersättningsnivå förutsätter att en mer genomgripande omarbetning av ersättningsmodellen sker inför kommande år. VästKoms styrelse beslutade 2023-03-07 med utgångspunkt från initiativet från socialnämndsordförandenätverket att ge VästKom i uppdrag att inför 2024 se över ersättningsmodellen och inte bara göra en årlig uppräknings av ersättningsnivåerna.

Finansiering

Ingen kostnad för Fyrbodals kommunalförbund.

Koppling till mål

Strategiskt utvecklingsområde Stöd, omsorg och hälsa

Ansvarig tjänsteperson



Sektor omsorg
Socialchef
Johan Lundh

Svar på motion gällande äldreboendestruktur i Färgelanda kommun

Beslutsförslag

Kommunfullmäktige anser att motionen gällande äldreboendestruktur ska anses vara besvarad då yrkandet i motionen ingår i den förstudie som finns framtagen gällande framtidens äldreboendestruktur i Färgelanda kommun.

Ärendebeskrivning

Jörgen Andersson (SD) inkom den 4 maj 2022 med en motion avseende äldreboendestruktur i Färgelanda där han yrkar att förvaltningen ges i uppdrag att ta fram plats och kostnadsberäkning för byggnation samt drift av ett nytt äldreboende i Högsäter. Kommunfullmäktige beslöt den 8 juni 2022 (§ 45) att remittera motionen till kommunstyrelsen för vidare behandling.

I Färgelanda kommun finns idag tre boenden med inriktning för äldre. Lokalförsörjningsplanen för 2022–2030 visar på behovet av att utöka antalet platser från 2025 och att behovet kommer öka ytterligare fram till 2030.

Sektor omsorg tillsammans med sektor samhällsutveckling och Norem har tillsammans arbetat fram en förstudie till äldreboendestruktur för Färgelanda kommun.

Med kostnadsberäkningar för ny och/eller till och ombyggnation av redan befintliga särskilda boenden i kommunen för att kunna tillgodose det ökande behovet av särskilt boende och korttidsplats för politiska beslut.

I december 2022 fattade dåvarande Socialnämnd ett inriktningsbeslut om att genomföra en förstudie gällande utbyggnad av Håvestensgårdens särskilda boende i etapp 1 för att därefter utreda vidare ombyggnation eller nybyggnation av somatiska platser. Ett första möte hölls med SBB (samhällsbyggnadsbolaget) som visat intresse för utbyggnation av Håvestensgården.

I februari 2023 genomförs en omröstning i Socialnämnden där tidigare fattat beslut 2022 röstas ner och den nya nämnden röstar för att förvaltningen ges i uppdrag att genomföra en fördjupad studie gällande nybyggnation av ett nytt särskilt boende i Högsäter. Plats och mark till detta bedöms finnas enligt tidigare genomförd förstudie till äldreboendestruktur i Färgelanda kommun.



En fördjupad studie måste emellertid genomföras. Något beslut gällande denna fördjupade studie har ännu inte kunnat fattas i Socialnämnden då förvaltningen inväntar en offert/kostnadsberäkning från sektor samhällsutveckling i samarbete med Norem för att kunna genomföra denna fördjupade studie då personalresurserna på sektor samhällsutveckling inte räcker till för detta uppdrag.

Johan Lundh
Socialchef

Beslutet skickas till:
Kommunstyrelsen



Sverigedemokraterna
Färgelanda

Ärende gällande Äldreboendestruktur Färgelanda

Den demografiska utvecklingen i Färgelanda kommun har gjort att det råder platsbrist i äldreomsorgen.

Platsbristen gäller särskilt boende, trygghetslägenheter och korttidsboende.

Vi ser behovet av att det behöver byggas för framtiden i kommunen både för att våra äldre skall få en värdig ålderdom samt personalen skall få en bättre arbetsmiljö.

Då många äldre som lämnar sina privata boende helst vill bo kvar i sin kommun del ser vi att den möjligheten i stort sett saknas i norra kommundelen.

Sverigedemokraterna vill därför se över möjligheten att etablera ett nytt äldreboende i Högsäter. Boendeformer som kan komma i fråga är särskilt boende, trygghetsboende och korttidsboende samt samlingslokal och lokaler för hemtjänsten.

Förslag till beslut:

- Att Kommunfullmäktige ger Förvaltningen i uppdrag att ta fram plats och kostnadsberäkning för byggnation samt drift av nytt äldreboende i Högsäter.

Jörgen Andersson

Gruppledare SD



KF § 45

Dnr 2022/184

Motion- Gällande äldreboendestruktur Färgelanda. Jörgen Andersson (SD)

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige tillåter att motionen gällande äldreboendestruktur ställs och skickar motionen till kommunstyrelsen för vidare hantering.

Ärendebeskrivning

Jörgen Andersson (SD) inkom 2022-05-04 med en motion om äldreboendestrukturen i Färgelanda

” Den demografiska utvecklingen i Färgelanda kommun har gjort att det råder platsbrist i äldreomsorgen.

Platsbristen gäller särskilt boende, trygghetslägenheter och korttidsboende. Vi ser behovet av att det behöver byggas för framtiden i kommunen både för att våra äldre skall få en värdig ålderdom samt personalen skall få en bättre arbetsmiljö.

Då många äldre som lämnar sina privata boende helst vill bo kvar i sin kommun del ser vi att den möjligheten i stort sett saknas i norra kommundelen.

Sverigedemokraterna vill därför se över möjligheten att etablera ett nytt äldreboende i Högsäter. Boendeformer som kan komma i fråga är särskilt boende, trygghetsboende och korttidsboende samt samlingslokal och lokaler för hemtjänsten.

Förslag till beslut:

- Att kommunfullmäktige ger Förvaltningen i uppdrag att ta fram plats och kostnadsberäkning för byggnation samt drift av nytt äldreboende i Högsäter.*

Jörgen Andersson gruppledare SD”



Kommunfullmäktige

Beslutsunderlag

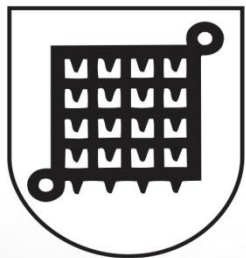
Motion- Gällande äldreboendestruktur Färgelanda. Jörgen Andersson (SD),
2022-05-04

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Justering

Utdragsbestyrkande



Färgelanda kommun

*Engagerad och företagsam med ett
gott bemötande!*

Månadsrapport

Maj 2023



Socialnämnden

Verksamhetsområde. Belopp i tkr	Prognos lämnad 202303	Ack utfall 202305	Ack budget 202305	Avvikelse budget-utfall	Budget helår
Nämndsverksamhet	0	291	283	-8	680
Omsorgskontor	-5 200	6 075	4 644	-1 431	11 146
Äldreomsorg	-1 210	27 473	27 272	-201	65 454
Individ- och familjeomsorg	-5 200	14 130	13 759	-371	33 020
Enheten för stöd och service	-250	10 015	9 583	-432	23 000
Sektorchef	4 000	1 912	3 332	1 420	7 997
Kommunal hälso- och sjukvård	0	7 965	8 614	649	20 672
Totalt	-7 860	67 861	67 487	-374	161 969



Vad har *hänt under maj* som påverkat ekonomin positivt eller negativt?

- I maj månad redovisar sektorn -374 tkr vilket betyder att överskottet från april är uppätet. Flera faktorer spelar in, de mest utmärkande är övriga kostnader vilka med råge överstiger budgeterat. I likhet med tidigare perioder är placeringar inom IFO respektive Socialpsykiatri samt bostadsanpassning tunga poster som till stor del bidrar till den negativa avvikelsen. Hemtjänsten fortsatt ansträngd och redovisar enskilt ett underskott om -737 tkr vilket relateras till personal.
- Det finns också en inbyggd problematik i bemanningen inom Säbo och hemtjänst. Förstärkningskostnader hittills i år ligger på 454 tkr, dessa kommer troligtvis öka under året och vi har en sommar att beakta som säkerligen kommer spela in. Utöver detta har vi ett flertal konsulter som kostar mer än vakanta rader ger (vilka hoppas bli tillsatta). Innebär då att konsulter måste avvecklas i takt med att folk anställs. Det finns inga verksamheter som överkompenserar för de merkostnader vi har.
- Flera nyttjade statsbidrag vilka inför kommande år är högst osäkra. Skulle vi inte haft dessa i år skulle utfallet (allt annat lika) varit -2670 tkr i maj.
- I IFOs och omsorgskontorets fall beror underskotten på oförutsägbarhet, dvs antal placeringar svårt att ta höjd för. I Hemtjänstens fall finns en problematik som mer eller mindre riskerar vara statisk. Behöver sannolikt ökade anslag och/eller reformeras framgent.



Vilka åtgärder har vidtagits för att nå en budget i balans?

- **Omsorgskontoret:** 1 klient har flyttat från Högsäter rehabilitering vilket minskar kostnader för köp av plats. Ökade intäkter i form av omsorgsavgifter från klienter/för köpta platser i Ulricehamn. Ej tillsatt tjänst som biståndshandläggare i nuläget.
- **Bostadsanpassning:** Under maj månad är det enbart 3 bifall och under 50', vilket är en minskning sen tidigare bifall för jan-april. Anlitar annat företag för installation av stoltrapphissar som visat sig ligga lägre i totalpris än tidigare anlidade stoltrapphiss-leverantör/installatör.
- **Individ- och familjeomsorgen:** En handläggare från försörjningsstöd kommer att lånas ut till barn/unga under hösten. Tjänsten på försörjningsstöd kommer vara vakant. Konsulthandläggare på barn/unga kommer också avslutas i Juli då utlånad person tar konsultens plats.
- **Enheten för stöd och service:** Redovisar ett underskott mot budget från början av året som beror på en slutfaktura som hade tre månaders uppsägningstid. En kostnad som blir svår att hämta hem under året. Löpande översyn görs i syfte att reducera kostnaderna för vikarier – bemanning utifrån behov.



Sektor omsorg totalt, 2023

	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni
Utfall	14 144	13 400	13 819	12 586	13 912	
Budget	13 497	13 497	13 497	13 497	13 497	13 497
Avvikelse	-647	97	-322	911	-415	

	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December
Utfall						
Budget	13 497	13 497	13 497	13 497	13 497	13 502
Avvikelse						

Akkumulerad avvikelse -374

Budget 2023 161 969

Väsentliga poster (tkr)

Betal dagar	74	
Covid-19	29	
Extraersättning personal	73	HSV
Förstärkning	456	Säbo och hemtjänst
Konsulter	1 039	HSV och IFO

Summa avvikelse (Ack) 1 671

I maj månad försvinner det överskott som fanns per 30 april.

Fortsatt höga kostnader för placeringar, Socialpsykiatri och bostadsanpassning.

Därtill rullar personalbehoven på inom framförallt hemtjänsten som dras med stort underskott per 31 maj (-737 tkr enskilt) vilket avser personal.

Sommaren i annalkande vilket troligen kommer innebära merkostnader för personal samt tillfälliga ersättningar.

Konsulter inhyrt samtidigt som personalkostnaderna skenar i andra verksamheter än där konsulterna finns.

KOM Hälso,- sjukvård

	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni
Utfall	1 672	1 530	1 662	1 385	1 717	
Budget	1 723	1 723	1 723	1 723	1 723	1 723
Avvikelse	51	193	61	338	6	

	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December
Utfall						
Budget	1 723	1 723	1 723	1 723	1 723	1 723
Avvikelse						

Akkumulerad avvikelse	647
Budget 2023	20 672

Väsentliga händelser

Överskott beror på vakanser samt nyttjade statsbidrag.

Hemtjänsten

	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni
Utfall	1 769	1 727	1 486	1 534	1 939	
Budget	1 544	1 544	1 544	1 544	1 544	1 544
Avvikelse	-225	-183	58	10	-395	

	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December
Utfall						
Budget	1 544	1 544	1 544	1 544	1 544	1 539
Avvikelse						

Akkumulerad avvikelse	-737
Budget 2023	18 523

Väsentliga händelser

Forsatt förstärkning och personalrelaterade kostnader.

Därtill flera reparationskostnader av bilar som bokförs i maj, totalt 73 tkr.

Bostadsanpassning

5210/5106 hela verksamhetens konton

Bostadsanpassning	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni
Utfall	206	645	168	129	299	
Budget	132	132	132	132	132	132
Avvikelse	-74	-513	-36	3	-167	

Bostadsanpassning	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December
Utfall						
Budget	132	132	132	132	132	135
Avvikelse						

Akkumulerad avvikelse **-787**
Budget 2023 **1587**

Väsentliga händelser

Ett antal uppdrag faktureras även i maj och genererar kostnader utanför budget.
Totalt kliver man över mer 117 tkr i maj.

Enheten för stöd och service	Januari			Februari			Mars		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Boende LSS BoU, 5132 kto 4630	389	335	-54	522	335	-187	360	335	-25
Boende LSS Vuxna, 5135 kto 4630	259	255	-4	243	255	12	263	255	-8

	April			Maj			Juni		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Boende LSS BoU, 5132 kto 4630	342	335	-7	286	335	49		335	
Boende LSS Vuxna, 5135 kto 4630	261	255	-6	277	255	-22		255	

	Juli			Augusti			September		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Boende LSS BoU, 5132 kto 4630		335			335			335	
Boende LSS Vuxna, 5135 kto 4630		255			255			255	

	Oktober			November			December		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Boende LSS BoU, 5132 kto 4630		335			335			341	
Boende LSS Vuxna, 5135 kto 4630		255			255			253	

Akkumulerad avvikelse LSS Barn o Unga **-224**
Akkumulerad avvikelse LSS Vuxna **-28**

Väsentliga händelser

Avvikelsen på verksamhet 5132 beror på att man fått faktura för placering som avslutats, samtidigt som ny placering tar vid. Enhetschef har följt upp och det visar sig att det var 3 mån uppsägningstid på den placering som avslutats. Liten avvikelse på LSS för vuxna.

Placeringar IFO	Januari			Februari			Mars		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Barn och unga, 5540/5570/kto 4630	807	250	-557	231	250	19	1203	250	-953
Vuxna, LVM externt, 5520/kto 4630	76	87	11	2	87	85	63	87	24

	April			Maj			Juni		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Barn och unga, 5540/5570/kto 4630	684	250	-434	185	250	65		250	
Vuxna, LVM externt, 5520/kto 4630	166	87	-79	285	87	-198		87	

	Juli			Augusti			September		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Barn och unga, 5540/5570/kto 4630		250			250			250	
Vuxna, LVM externt, 5520/kto 4630		87			87			87	

	Oktober			November			December		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall	Budget	Avvikelse
Barn och unga, 5540/5570/kto 4630		250			250			250	
Vuxna, LVM externt, 5520/kto 4630		87			87			91	

Akkumulerad
avvikelse BoU **-1860**

Akkumulerad
avvikelse Vuxna **-157**

5* kto 4511

Ekonomiskt bistånd	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni
Utfall	862	768	744	583	495	
Budget	792	792	792	792	792	792
Avvikelse	-70	24	48	209	297	

Ekonomiskt bistånd	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December
Utfall						
Budget	792	792	792	792	792	792
Avvikelse						

Akkumulerad
avvikelse **506**

Verksamhet	Ansvarig för rapportering	Beräkningsgrund	Dec fg år												
			Jan	Feb	Mars	Apr	Maj	Juni	Juli	Augusti	Sept	Okt	Nov	Dec	
Omsorgs- och utvecklingskontoret															
Betalansvars dagar	EC Bist handl		prel 2	prel 6	prel 2	Prel 0	Prel 0	Prel 0							
Äldreomsorg															
Demens antal platser	EC Demens	Exkl korttidsplatser	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
Demens antal belagda platser	EC Demens	Exkl korttidsplatser	41+1k	41+1k+1vx	40+2k	41	38	40+1vxl							
Demensplatser kö	EC bishandl	Exkl korttidsplatser		4	1	0	0								
Somatik antal platser	EC Somatik	Exkl korttidsplatser	28	28	28	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Somatik antal belagda platser	EC Somatik	Exkl korttidsplatser	28	27	26	32	33	35							
Somatik kö					1	0	1	0							
Korttidsplatser kö	EC Bist handl	Exkl korttidsplatser													
Korttid totalt antal platser	EC Somatik	Antal platser	8	8	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Korttid antal belagda platser	EC Somatik	Antal platser	9	15	14	4	6	9							
	EC Somatik	Antal platser													
Beviljade hemtjänsttimmar (ej tot)	Ek Omsorg	Hemtjänstdokument, 3:e kol	4 012	3685	3 665	3 564	2 918	2 820							
Antal personer som är beviljade hemtjänst	Ek Omsorg	Hemtjänstdokument, 2:a kol	263	230	232	227	231	230							
Antal personer inskrivna i hemsjukvården	EC Hemsjukv		165	165	161	154	147	154							
Individ- och familjeomsorgen															
Institution vuxna, antal	EC Ifo		0	0	1	1	1	1							
Institution barn och unga, antal	EC Ifo		1	1	1	1	1	1							
Institution barn och unga BUV*, antal	EC Ifo		1	1	1	1	1	1							
Externa familjehemsplaceringar barn och unga	EC Ifo		3	3	3	3	3	2							
Externa familjehemsplaceringar barn och unga	EC Ifo		0	0	0	0	0	0							
Familjehem i kommunens regi, antal	EC Ifo		15	15	15	15	15	15							
Familjehem i kommunens regi BUV, antal	EC Ifo		3	3	3	3	2	2							
Närstående placeringar, antal	EC Ifo		4	4	4	4	4	4							
Uslusslägenhet i kommunens regi, antal	EC Ifo		0	0	0	0	0								
Antal hushåll	EC Ifo		100	143	86	84	79	76							
Enheten för stöd och service															
Antal vuxna med boendebeslut egen regi	EC Ess		12	12	12	12	12	11							
Antal placeringar externt**	EC ESS		5	6	6	6	6	6							

*) BUV "Barn utan vårdnadshavare"

**) Exkl korttidsverksamhet

Statistiken avser den siste i varje månad, om inget annat anges

Dialog mellan delregional nämnd norra och Strömstad, Lysekil, Munkedal, Orust, Sotenäs och Tanum

Dingle den 8 maj 2023 kl. 13.00-16.00



Dialog mellan delregional nämnd norra och Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Mellerud och Åmål

Mellerud den 9 maj 2023 kl. 13.00-16.00



Dialog mellan delregional nämnd norra och Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla

Vänersborg den 15 maj 2023 kl. 14.00-17.00



Dagens program

- Inledning och presentationsrunda
- Information om ny politisk organisation i Västra Götalandsregionen
- Aktuella frågor från kommunerna
- Fika
- Önskemål om dialogfrågor från VGR
- Sammanfattning

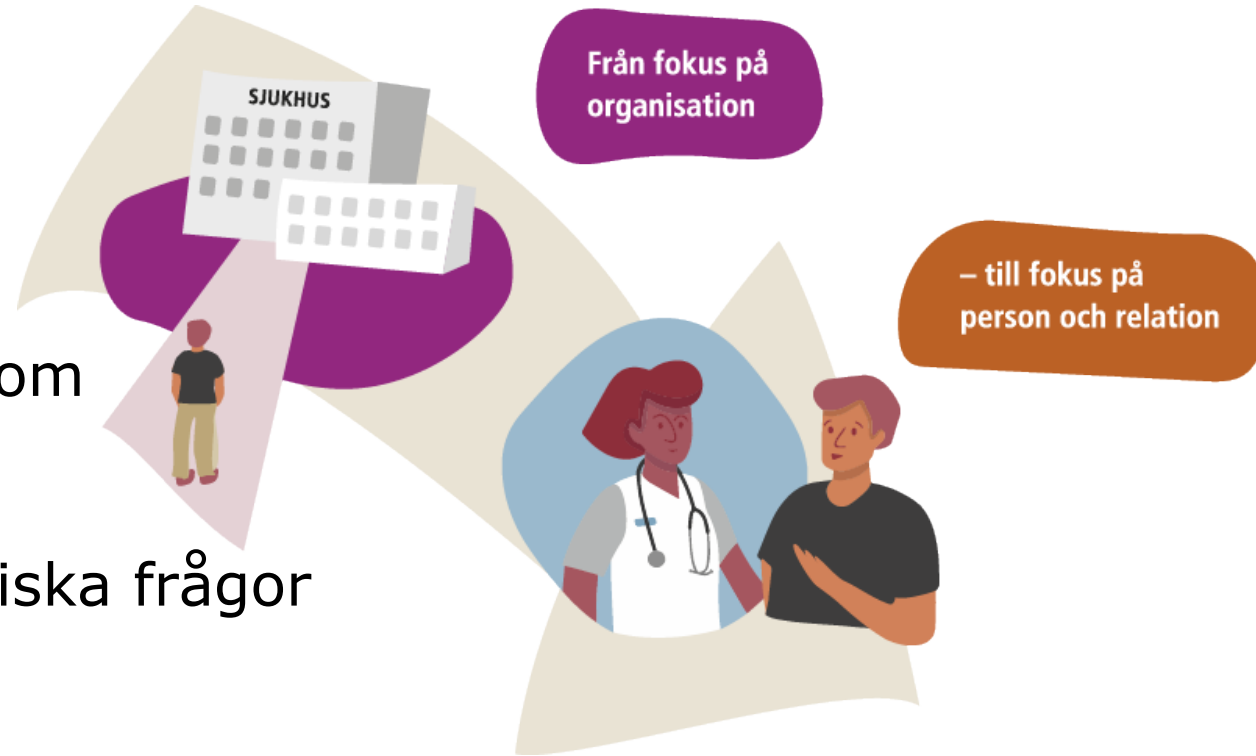
Delregionala nämnder

Information om de delregionala nämnderna
i VGR:s nya politiska organisation



Varför en ny politisk organisation?

- Tydligare styrning
- Mer effektivitet
- Bättre uppföljning inom eget ansvarsområde
- Mer fokus på strategiska frågor
- Ökad synergi
- En mer jämlik vård



Roller och uppdrag i den nya politiska organisationen

- Regiongemensam ägare
- Strategisk nivå
- Operativ nivå
- Delregional nivå
- Utförare

Fem delregionala nämnder

Sammanfattning av uppdrag

- Följa utvecklingen inom sitt geografiska område med särskilt fokus på nära vården
- Inom områdena hälso- och sjukvård och folkhälsa ansvarar för dialoger med kommuner, intresseorganisationer och det civila samhället

Delregional nämnd ska:

- Följa hur vårdutbudet förhåller sig till fastställda strategier och uppdrag i samverkan med kommuner
- Ta initiativ till förändringar i strategier och uppdrag
- Samordna den delregionala vårdsamverkan
- Särskilt fokus på barn och ungdomars psykiska hälsa och de mest sjuka äldre
- Initiera frågor till operativa nämnden

Delregional nämnd ska:

- Verka för en förbättring av befolkningens livsvillkor och levnadsvanor i samverkan med bl.a. kommuner
- Ansvara VGR:s lokala arbete med mänskliga rättigheter
- Bereda samverkansavtal till den operativa hälso- och sjukvårdsnämnden
- Representera VGR i samordningsförbund
- Följa utvecklingen och ta nödvändiga initiativ

Aktuella frågor från kommunerna



FIKA



Dialogfrågor- fokus på samverkan

- Vad fungerar bra i relation till VGR?
- Vad kan fungera bättre?
- Vad kan vi göra tillsammans för att förbättra och utveckla samverkan och dialoger?
 - Hur ser vi på dialogerna mellan DRN och kommunerna framöver?
- Dialog i mindre grupper (25 min) och sedan kort återredovisning från varje grupp (25 min)
 - Förtroendevalda från DRN Norra håller ihop grupperna och antecknar



§ 97

Dnr SN 2023/111

Riktlinje för handläggning av dödsbo

Beslut

Socialnämnden antar revidering av riktlinje för handläggning av dödsbo enligt föreliggande förslag.

Sammanfattning av ärendet

Socialnämnden beslutade, SN § 28/2022 att ingå i samarbete kring Dalslandsgemensam skuld-/budgetrådgivning och dödsbohandläggning och en Dalslandsgemensam riktlinje antogs av Socialnämnden den 28 juni 2022, SN § 102/2022.

Riktlinjen ska underlätta handläggningen genom att ge stöd i arbetet att tolka lagstiftningen samt de individuella behovsbedömningar som alltid ska göras. Riktlinjen anger ramar och är vägledande för handläggarna i beslutsfattandet i syfte att säkerställa rättssäkerhet och främja en likartad handläggning.

Förslag på revidering har arbetats fram utifrån att samverkansavtalet även föreslås innefatta handläggning av ekonomiskt bistånd för begravningskostnader. Det medför en effektivisering av handläggningen samt tillgodoser en ökad service och en kontinuitet för kommuninvånarna, då hela handlägningsprocessen utförs av socialsekreterare i den Dalslandsgemensamma dödsbohandläggningen.

Beslutsunderlag

- Bilaga 7 Riktlinje för dödsbohandläggning
- Tjänsteskrivelse

Förslag till beslut på sammanträdet

Ordföranden Daniel Jensen (KD): Socialnämnden antar revidering av riktlinje för handläggning av dödsbo enligt föreliggande förslag.

Beslutsgång

Ordföranden frågar på förslaget och finner att Socialnämnden bifaller detta.

Beslutet skickas till

Verksamhetschef individ- och familjeomsorgen
Bengtsfors kommun
Dals-Eds kommun
Färgelandas kommun
Åmåls kommun



KF § 39 **Dnr 2023/160**
**Fastställande av taxor och avgifter för Socialnämndens
verksamhetsområde 2024**

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige beslutar att fastställa taxor och avgifter 2024 för Socialnämndens verksamhetsområde enligt förslag daterad 2023-04-05, att gälla från och med 2024-01-01.

Ärendebeskrivning

Taxor och avgifter 2024 för Socialnämndens verksamhetsområde omfattar taxering för eget boende, särskilt boende, korttidsboende/växelvård, övriga kostnader, enhet för stöd och service, LSS och färdtjänst.

KPI (konsumentprisindex) och Västra Götalandsregionens prisjusteringar för den allmänna kollektivtrafiken är ännu inte fastställda.

Då ovannämnda index och prisjusteringar har fastställts kommer 2024 års taxor och avgifter att räknas upp.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, dat 2023-05-07
Taxdokument

Sändlista

Socialnämnden
Ekonomi



Färgelanda kommun

*Engagerad och företagsam med ett
gott bemötande!*

Reviderad tidplan Budgetprocess 2024-2026



MRP 2024-2026 beslut *november*

13 sept – KS
beslutar om *sitt*
budgetförslag (MBL-
förhandlat)

26 sept – UN
beslutar om *sitt*
budgetförslag (MBL-
förhandlat)

28 sept – SN
beslutar om *sitt*
budgetförslag (MBL-
förhandlat)

4 okt -
Budgetberedning –
Nämndernas
budgetförslag
presenteras

5 okt – 20 okt
Partierna arbetar
med MRP:n

23 okt - 26 okt MRP
- sammanställs

27 okt Handling klar
MRP 2024-2026

- 30-31 okt + 13-14 nov Information/Förhandling MRP
- 15 nov – KS beslut MRP
- 29 nov – KF beslut MRP
- 13 dec – KS beslut Verksamhetsplan med detaljbudget
- 29 jan – SN beslut Verksamhetsplan med detaljbudget
- 30 jan – UN beslut Verksamhetsplan med detaljbudget
- Budget radnivå?
- Inläsning?
- Budgetsiffror att följa upp mot?



Konsekvenser MRP-beslut *november*

- Beslut **november**
- Processen fram till KF beslut *fungerar tidsmässigt*
- *Nackdelar:*
 - SN:s och UN:s Verksamhetsplaner med detaljbudgetar kan inte antas av nämnd förrän 29 resp. 30 januari 2024
 - Slutgiltiga radbudgetar och inläsning av budget kommer att kunna göras tidigast i februari 2024
 - Då detta arbete sammanfaller med årsbokslutsarbetet, finns risk för att budgetsiffror för uppföljning inte är klara förrän under mars månad

