

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-09-08

Diarienummer SMF-2023-01643

Handläggare

Gunnar Palm

Telefon: 031-368 26 13

E-post: gunnar.palm@stadsmiljo.goteborg.se

Nytt seniorerbjudande och nytt avtal mellan Göteborgs Stad och Västtrafik

Förslag till beslut

I stadsmiljönämnden

1. Stadsmiljönämnden beslutar, i enlighet med sitt reglemente, att Göteborgs Stad fortsatt ska erbjuda seniorkort med nuvarande villkor.
2. Stadsmiljönämnden uppdrar till stadsmiljöförvaltningen att underteckna uppsägning av befintligt avtal med Västtrafik gällande seniorkort.
3. Stadsmiljönämnden uppdrar till stadsmiljöförvaltningen att teckna ett nytt avtal med Västtrafik gällande seniorkort med motsvarande villkor som befintligt avtal:
 - a. Från 65 års ålder.
 - b. Inom zon A: Göteborg, Mölndal, Partille och Öckerö samt omlottzonerna i Kungälvsvägen tätort, Mölnlycke tätort och Ale södra.
 - c. Under lågtrafik: vardagar 08:30-15:00 och 18:00-06:00, dygnet runt på helger och helgdagar.

Sammanfattning

Stadsmiljönämnden ska enligt sitt reglemente ansvara för Göteborgs Stads tillköp av kollektivtrafik. Seniorkortet är ett av Göteborgs Stads tillköp från Västtrafik.

Göteborgs Stad har erbjudit seniorkort till personer som är 65 år eller äldre sedan 2008. Stadens målsättning med seniorkortet är att öka antalet resor med kollektivtrafik i målgruppen i syfte att bidra till en förbättrad folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt, minska resor med färdtjänst och flexlinjen, sprida resandet till lågtrafik och nyttja befintlig kapacitet i kollektivtrafiken, öka den sociala hållbarheten och skapa förutsättningar för ett självständigt liv. Göteborgs Stads och Västtrafiks befintliga avtal om tillköp av seniorkort tecknades 2012.

År 2022 hade Göteborg 93 915 invånare som var 65 år eller äldre. Av dessa hade cirka 98% ett seniorkort. Västtrafik uppskattar att det genomfördes cirka 17 miljoner resor med seniorkort i Göteborg under 2022.

Västtrafik har på uppdrag av Västra Götalandsregionen tagit fram ett nytt seniorerbjudande och en ny kalkylmodell. Västtrafiks arbete med att utreda det nya seniorerbjudandet har skett i dialog med Göteborgs Stad och övriga kommuner. Västra Götalandsregionen beslutade i oktober 2023 att godkänna Västtrafiks förslag till ny utformning av seniorerbjudandet.

Västtrafik har tagit fram en prisindikation för det nya seniorerbjudandet baserat på en ny kalkylmodell. Indikationen är att kostnaden för Göteborg Stad skulle öka med 17% eller 26 miljoner kronor per helår jämfört med nuvarande kalkylmodell.

Västtrafik har sagt upp nuvarande avtal om tillköp av seniorbiljett från och med 1 juli 2024. Stadsmiljöförvaltningen ska besluta om Göteborgs Stad fortsatt ska erbjuda seniorkort från 65 års ålder, fortsatt ska erbjuda seniorkort men från 70 års ålder, fortsatt ska erbjuda seniorkort men från 75 års ålder eller om Göteborgs Stad ska sluta erbjuda seniorkort.

Stadsmiljöförvaltningen är i huvudsak positiva Västtrafiks nya seniorerbjudande. Stadsmiljöförvaltningen är, trots den ökade kostnaden, positiva till den nya kalkylmodellen där kostnaden för seniorerbjudandet baseras på resandet med seniorbiljetter samt nettokostnaden per resa. Den nya kalkylmodellen gör det betydligt enklare och tydligare för kommunerna att förutse den faktiska kostnaden för seniorkorten.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborgs Stads kostnader för det nya seniorerbjudandet baseras på hur många resor som görs med seniorbiljetterna. Västtrafik har tagit fram en prisindikation för det nya seniorerbjudandet baserat på en ny kalkylmodell (se bilaga 5). Indikationen är att kostnaden för Göteborg Stad skulle öka med 17% eller 26 miljoner kronor för helår 2024 jämfört med nuvarande kalkylmodell.

Förvaltningen har utgått från Västtrafiks tidigare prognos för 2024 om cirka 159 miljoner kronor för seniorkorten. Med den nya kalkylmodellen är kostnadsindikationen cirka 186 miljoner kronor för helår 2024. För kommuner som får en ökad kostnad föreslår Västtrafik att övergången till den nya kalkylmodellen sker vid halvårsskiftet. Den ekonomiska påverkan för dessa kommuner blir därmed en halvårseffekt för 2024. Prognosen för Göteborgs Stad för 2024 är därför 174 miljoner kronor. Ovanstående gäller om Göteborgs Stad inte gör några förändringar i sitt seniorerbjudande, som exempelvis ändrade åldersvillkor.

Den nya utformningen av seniorerbjudandet beräknas ge Västtrafik cirka 25 miljoner kronor i ökade intäkter som helårseffekt, om samtliga kommuner behåller det erbjudande de har idag. Västtrafiks totala intäkter för seniorerbjudandet var cirka 210 miljoner kronor under 2022. I samband med införandet av det nya seniorerbjudandet kan några kommuner komma att förändra sitt seniorerbjudande på ett sätt som påverkar Västtrafiks intäkter, till exempel genom ändrade åldersvillkor. Eftersom seniorerna sannolikt fortsätter att resa kollektivt och i stället köper biljett ur Västtrafiks ordinarie sortiment bör det inte innebära någon större påverkan på Västtrafiks totala intäkter. Den övergripande bedömningen är därmed att det sammantaget inte påverkar Västtrafiks ekonomiska förutsättningar.

Stadsmiljöförvaltningen har använt seniorkorten som en motprestation i ansökan om stadsmiljöavtal till Trafikverket motsvarande ett värde av 50 miljoner kronor. Om stadsmiljöförvaltningen inte utför dessa motprestationer får förvaltningen hitta andra motprestationer som är likvärdiga och som ska godkännas av Trafikverket eller så drar Trafikverket ner stödnivån.

Seniorkortet bedöms medföra positiva hälsoeffekter för seniorer i form av ökad rörlighet och minskad social isolering. Detta kan senarelägga behov av färdtjänst, flexlinjen, hemtjänst, sjukvård och omsorg, vilket är positivt för Göteborgs Stads ekonomi på lång sikt (se bilaga 9).

Seniorkortet bedöms inverka positivt på den enskilde seniorens ekonomiska situation. Seniorer som tillhör hushåll som har inkomster i de lägre inkomstklasserna använder kollektivtrafik mer när de fått seniorkortet jämfört med innan (se bilaga 10).

Bedömning ur ekologisk dimension

Seniorkorten är ett bra incitament för att öka antalet resor med kollektivtrafik och bedöms därför bidra positivt till lokala, nationella och internationella miljömål.

Göteborgs Stads miljö och klimatprogram 2021-2030

Seniorkorten bedöms bidra positivt till målet i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram om att minska miljöpåverkan från transporter genom att möjliggöra överflyttning från bilresor till kollektivtrafik.

Seniorkorten bedöms även bidra positivt till målet om att Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö. I Göteborg står vägtrafiken för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar och höga bullernivåer. För att göteborgarna ska få en hälsosam livsmiljö krävs det att vägtrafiken minskar, och att gång, cykel samt kollektivtrafik prioriteras i stadens planering och förvaltning. Seniorkorten är ett exempel på en sådan prioritering.

Bedömning ur social dimension

Seniorerbjudandet bedöms ha en positiv inverkan på seniorernas sociala situation genom att de får ökade förutsättningar till rörelsefrihet i staden. Det ger en högre livskvalitet, möjligheter att delta i samhällslivet och hantera sina vardagssysslor.

I Göteborg reser män i högre omfattning med bil medan kvinnor mer ofta reser kollektivt. Seniorerbjudandet kan därför bidra till att stärka kvinnors ekonomiska självständighet och mobilitet och därmed bidra till en mer jämlik rörelsefrihet.

Seniorerbjudandet bidrar även till en ökad rörelsefrihet och möjlighet till delaktighet i sociala sammanhang. En majoritet av seniorerna uppgav att de var mer aktiva och träffade fler människor när de fått seniorkortet jämfört med innan (se bilaga 9).

Handlingsplan för åldersvänliga Göteborg

Seniorerbjudandet underlättar för äldre att nyttja kollektiva färdmedel vilket bedöms bidra till uppfyllelse av målet i Göteborgs Stads handlingsplan för åldersvänliga Göteborg om att staden utvecklar och förvaltar goda stadsmiljöer, hållbar infrastruktur och transportservice som möjliggör att människor kan upprätthålla sin rörlighet, självständighet och delaktighet i staden.

Göteborgs Stads folkhälsoprogram

Seniorerbjudandet bedöms ligga i linje med Göteborgs Stads folkhälsoprogram som framhåller att staden ska verka för att äldre kan leva ett aktivt liv utifrån sina personliga förutsättningar och ge stöd för att behålla och utveckla sociala nätverk och mötesplatser. Seniorerbjudandet är ett exempel på en sådan åtgärd.

Förhållande till styrande dokument

Göteborg 2035 - Trafikstrategi för en nära storstad

Seniorerbjudandet bidrar positivt till effektmålet att minst 55 procent av de motoriserade resorna i Göteborg stad sker med kollektivtrafik år 2035. Seniorbiljetten är giltigt för resor i lågtrafik (08:30-15:00 samt 18:00-06:00) vilket medför att denna målgrupp förväntas resa mindre i högtrafik. Detta bidrar positivt till målet om att effektivisera användningen av vägar och gator genom att använda styrmedel för att säkerställa framkomligheten.

Målbild Koll2035 - Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille

Seniorerbjudandet bedöms bidra till uppfyllelse av det övergripande målet i Målbild Koll2035 om att andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel skall öka.

Bilagor

1. Uppdragsavtal avseende tillköp av seniorbiljett (nytt avtal)
2. Allmänna villkor avseende tillköp av seniorkort
3. Kalkyl avseende tillköp av seniorbiljett
4. Formulär vid förfrågan avseende seniorbiljett
5. Kostnadsjämförelse och prisindikation 231019
6. FAQ tillköp seniorerbjudande
7. Avtal kostnadsfri kollektivtrafik för kommuninvånare över 65 år (befintligt avtal)
8. Uppsägning av avtal avseende tillköp av seniorbiljett (befintligt avtal)
9. Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i Göteborg (2009)
10. Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre (2018)

Ärendet

Västtrafik har på uppdrag av Västra Götalandsregionen tagit fram ett nytt seniorerbjudande och sagt upp Göteborgs Stads nuvarande avtal om tillköp av seniorbiljett från och med 1 juli 2024.

Stadsmiljöförvaltningen ska besluta om Göteborgs Stad fortsatt ska erbjuda seniorkort från 65 års ålder, fortsatt ska erbjuda seniorkort men från 70 års ålder, fortsatt ska erbjuda seniorkort men från 75 års ålder eller om Göteborgs Stad ska sluta erbjuda seniorkort.

Beskrivning av ärendet

Tillköp av kollektivtrafik

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för att finansiera kollektivtrafiken i Västra Götalands län. Västtrafik planerar och upphandlar kollektivtrafiken, på uppdrag av Västra Götalandsregionen.

Stadsmiljönämnden ska enligt sitt reglemente företräda Göteborgs Stad och ansvara för stadens intressen i kollektivtrafikfrågor. Stadsmiljönämnden ansvarar för stadens tillköp av kollektivtrafik. Seniorkorten är ett av Göteborgs Stads tillköp från Västtrafik.

Tillköp av kollektivtrafik definieras i Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län. Tillköp är kollektivtrafik som finansieras av annan part än Västra Götalandsregionen och kan bland annat avse trafik i form av en ny busslinje eller utdelning av färdbevis till kommunens invånare, till exempel seniorkort.

Seniorkort i Göteborg

Göteborgs Stad har erbjudit seniorkort till personer som är 65 år eller äldre sedan 2008. Stadens målsättning med seniorkorten är att öka antalet resor med kollektivtrafik i målgruppen i syfte att bidra till en förbättrad folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt, minska resor med färdtjänst och flexlinjen, sprida resandet till lågtrafik och nyttja befintlig kapacitet i kollektivtrafiken, öka den sociala hållbarheten och skapa förutsättningar för ett självständigt liv. Göteborgs Stads och Västtrafiks befintliga avtal om tillköp av seniorkort tecknades 2012 och löper tills vidare med sex månaders uppsägningstid.

Personer som är folkbokförda i Göteborg får ett brev från Västtrafik några veckor innan de fyller 65 år. Personer som är 65 eller äldre och som folkbokför sig i Göteborg får också ett brev från Västtrafik. Brevet innehåller information om erbjudandet och hur seniorkortet beställs.

Seniorkorten gäller vid resor inom zon A (Göteborg, Mölndal, Partille och Öckerö) på alla Västtrafiks linjer samt vid resor med Flexlinjen och Närtrafik. Lågtrafik är vardagar klockan 08.30–15.00 och klockan 18.00–06.00, samt dygnet runt på lördagar, söndagar och helgdagar.

År 2022 hade Göteborg 93 915 invånare som var 65 år eller äldre. Av dessa hade cirka 98% ett seniorkort. Västtrafik uppskattar att det genomfördes cirka 17 miljoner resor med seniorkort i Göteborg under 2022.

En utvärdering av Göteborgs Stads tillköp av seniorkort som genomfördes 2009 (se bilaga 9) visade bland annat att resandet i den aktuella åldersgruppen hade fördubblats i och med införandet av seniorkorten. Under utvärderingen intervjuades 250 personer som

hade seniorkort. Cirka 40% uppgav att de åker kollektivtrafik oftare tack vare seniorkortet och cirka 50% uppgav att de reser mindre med bil tack vare seniorkortet. Resor med färdtjänst och flexlinjen minskade efter införandet av seniorkort. En majoritet av användarna uppgav att de var mer aktiva, och träffade fler människor tack vare seniorkortet.

En jämförelsestudie från 2018 av seniorkort i tre kommuner i Västra Götalandsregionen, där Göteborg ingick (se bilaga 10), visade att nästintill alla 249 tillfrågade använde seniorkortet. De seniorer som hade en lägre inkomst använde seniorkortet i större utsträckning. Runt 66% av användarna hade anpassat sina restider till seniorkortets giltighetstid.

Seniorkortet hade enligt studien medfört att över 20% av de resor som tidigare gjordes med bil i stället gjordes med kollektivtrafik. Vidare visade studien att personer vars huvudsakliga färd sätt var kollektivtrafik promenerade mer i jämförelse med de äldre personer som i första hand använde bil.

Utvärderingarna visar att Göteborgs Stads målsättning med seniorkorten uppnås.

Västtrafiks uppdrag att utreda nytt seniorerbjudande

Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd (KTN) gav i september 2020 Västtrafik i uppdrag att utreda olika utformningar av seniorerbjudandet, det tillköp som de flesta kommuner i Västra Götaland gör i form av fria resor med kollektivtrafik för seniorer.

Seniorerbjudandet har funnits som kommunalt tillköp i olika former sedan 2007, alltså långt innan skatteväxlingen och nuvarande kollektivtrafiklagstiftning. I dagsläget är det 47 av Västra Götalands 49 kommuner som har detta tillköp, samt Kungsbacka.

Tillköpets nuvarande utformning beslutades av KTN i november 2014, efter dialog och samråd i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR). Kalkylmodellen för nuvarande tillköp bygger på Västtrafiks förväntade intäktsbortfall baserat på resvaneundersökningar som gjordes 2006–2007.

Västtrafiks utredning av nytt seniorerbjudande startade våren 2021. Eftersom pandemin då fortfarande pågick och påverkade kollektivtrafiken fanns det inte tillgång till ett tillräckligt resandeunderlag för att kunna göra en uppdaterad beräkning av Västtrafiks nuvarande kostnader för seniorerbjudandet.

Våren 2022 fördes dialog i DKR kring preliminära förslag till utformning av nytt seniorerbjudande. Kommunerna hade även möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till KTN. Det gav emellertid inte så mycket relevanta inspel då flera kommuner framförde att de hade svårt att lämna synpunkter eftersom det (på grund av pandemieffekterna) ännu inte fanns någon kostnadsbild för förslagen.

När restriktionerna upphörde våren 2022 började resandet med kollektivtrafiken sakta återhämta sig. På senhösten bedömdes resandestatistiken vara tillräckligt stabil som underlag för kalibrering av en ny kalkylmodell för tillköpen.

Ny kalkylmodell

Den nuvarande kalkylmodellen för kommunernas tillköp av seniorbiljetter har brister. Den tar exempelvis inte hänsyn till förändringar i resande, trafikutbud eller den nya

zonindelningen som infördes i november 2020. Den är dessutom komplex och svår att förstå, vilket gör att den lätt misstolkas.

Av dessa anledningar har ett omfattande arbete med att ta fram en ny kalkylmodell genomförts. I den nya modellen finns inte längre ett pris per seniorkort och år. Detta gör det tydligare för kommunerna att de inte påverkas ekonomiskt av seniorkort som inte används, vilket har varit en vanlig missuppfattning. I stället bygger den nya modellen på hur många resor seniorerna i den aktuella kommunen gör per år, samt kostnaden per resa.

Kalkylen baseras på antalet resor med seniorbiljetten samt ett pris per resa, båda för det år som är bas. Priset för kommande år beräknas med en fördröjning på två år. Antalet resor med seniorbiljetten baseras på faktiskt antal viseringar (uppräknat med viseringsgrad). Priset per resa räknas fram genom att Västtrafiks samtliga rörelsekostnader och finansiella kostnader divideras med samtliga allmänna kollektivtrafikresor inom Västtrafiks trafikområde. Kostnaden per resa multipliceras sedan med självfinansieringsgraden vilket ger kommunens pris per resa. Vid ett erbjudande i lågtrafik rabatteras priset per resa procentuellt motsvarande andel tidtabellskilometer per timma i lågtrafik jämfört med antalet tidtabellskilometer per timma totalt i samtliga kommuner där seniorerbjudandet gäller i lågtrafik.

Syftet med den nya kalkylmodellen är dels att göra det enklare och tydligare för kommunerna att förutse den faktiska kostnaden för tillköpen, dels att mera korrekt spegla Västtrafiks kostnader för seniorerbjudandet.

KTN beslutade i december 2022 om principer för den nya kalkylmodellen. Kostnaden för seniorerbjudandet baseras på resandet med respektive kommuns seniorbiljetter samt nettokostnaden per resa med beaktande av Västtrafiks totala självfinansieringsgrad.

Förankring av Västtrafiks utredning

Under utredningen har synpunkter inhämtats från kommuner, DKR, projektets referensgrupp med tjänstepersoner från kommuner, Västtrafiks partners (kundnära personal) samt VGRs regionala pensionärsråd. Synpunkterna har varierat mellan kommunerna, medan seniorer och Västtrafiks partners generellt förespråkar en enkelhet och enhetlighet.

I februari 2023 presenterades den nya kalkylmodellen för kommunerna tillsammans med räkneexempel hur utredningens olika förslag till utformning av erbjudandet skulle påverka kommunerna ekonomiskt.

Detta utgjorde förberedelse inför dialog i DKR under våren 2023. Ett förslag till utformning av nytt seniorerbjudande, där de olika alternativen i utredningen analyseras, skickades ut som underlag till dialog. Kommunerna gavs även möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter på utredningens förslag fram till den 30 juni 2023.

En sammanställning av vårens dialog i DKR samt de synpunkter som inkommit från 23 kommuner redovisades för IKN den 15 september. Sammanställningen ligger även med som bilaga till detta beslutsärende.

Eftersom VGR ansvarar för Västtrafiks ekonomi så ingick inte kalkylmodellen i dialogen med kommunerna (på samma sätt som kollektivtrafikens ekonomi inte ingår i kommundialogen kring nytt trafikförsörjningsprogram). Kalkylmodellen utgör däremot

en viktig förutsättning för kommunerna eftersom den avgör vad kostnaden blir för tillköpen.

Efter vårens dialog och skriftliga inspel gjorde Västtrafik ett par justeringar och tog fram ett slutligt förslag till ny utformning av seniorerbjudandet.

Västra Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd (IKN) beslutade den 18 oktober 2023 att godkänna Västtrafiks förslag till ny utformning av seniorerbjudandet.

Ny utformning av Västtrafiks seniorerbjudande

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år (*idag erbjuds 65 och 75 år*).

Tid på dygnet: Borås, Göteborg, Mölndal och Partille: endast lågtrafik (på grund av kapacitetsproblem). Övriga kommuner: valmöjlighet mellan lågtrafik och dygnet runt (*idag erbjuds samtliga kommuner 65 år lågtrafik alternativt 65 eller 75 år dygnet runt*).

Zongiltighet: endast den zon kommunen tillhör (*ingen förändring*). Möjligheten för kommuner med omlottzon att kunna låta seniorerna välja zon har utretts utifrån önskemål från kommuner och föreslås införas.

Lösningen kräver systemutveckling och tidpunkt för införande är därmed oklar i nuläget. (*nytt jämfört med idag*).

Administrativ avgift: ingen möjlighet att ta ut en avgift av seniorerna (*idag kan kommunen ta ut en administrativ engångsavgift per kort om 175 kr inklusive moms, endast en kommun utnyttjar den möjligheten*).

Trafikutbud: samma giltighet som seniorbiljetterna har idag (*ingen förändring*).

Utöver Västtrafiks linjelagda trafik ingår Flexlinjer, Närtrafik, Närbussar och Öresundståg inom biljettens giltighetsområde. Även Marstrandsfärjan som numera trafikeras av Kungälv kommun ingår.

Kungsbacka: Kungsbacka kommun erbjuds möjligheten att göra ett kommunalt tillköp av det seniorerbjudande som införs.

Kommunmedlemmar: Västtrafik kommer vid behov att erbjuda kommuner stöd att rikta sitt seniorerbjudande till samtliga kommunmedlemmar, även till icke folkbokförda kommunmedlemmar (personer som inte är folkbokförda men som innehar fast egendom eller har skyldighet att betala kommunalskatt i kommunen).

I så fall tecknas ett separat avtal om detta. I dessa fall föreslås att det endast är möjligt att få en seniorbiljett i regionen och att det är folkbokföringskommunen som styr.

Övergångslösning åldersvillkor: Västtrafik har utifrån önskemål från några kommuner utrett möjligheten till en så kallad ”övergångslösning”, att låta seniorer som redan har en seniorbiljett behålla den även om kommunen höjer sitt åldersvillkor.

En övergångslösning innebär bland annat en ökad komplexitet i seniorerbjudandet och kräver systemutveckling. Av hänsyn till att regionen har beslutat om nya villkor för seniorerbjudandet kommer Västtrafik dock att tillfälligt erbjuda en övergångslösning om någon kommun begär det.

Västtrafiks motivering till ny utformning

Åldersvillkor

Under utredningen har diskussioner förts om antal åldersvillkor samt vilka åldrar som i så fall vore lämpliga. Även möjligheten att justera åldersvillkoren när pensionsåldern höjs har övervägts, men avfärdats av flera skäl. Av hänsyn till det ekonomiska läget och för att ge kommunerna valfrihet har utredningen landat i förslaget att gå från två till tre åldersvillkor, vilket har tagits emot positivt i dialogen med kommunerna.

Tid på dygnet

I Borås, Göteborg, Mölndal och Partille finns på grund av kapacitetsproblem behov av att sprida resandet över dygnet. Dessa kommuner kan därför enbart välja giltighet i lågtrafik. Att även begränsa övriga kommuner till lågtrafik bedöms inte vara aktuellt, på grund av ett lägre trafikutbud i flera kommuner under dessa tider.

Samtidigt kan andra kommuner med högt trafikutbud i framtiden vilja kunna sprida resandet mer över dygnet, vilket också är ett av syftena med seniorerbjudandet. Utredningen föreslår därför att valmöjligheten mellan giltighet i lågtrafik och dygnet runt finns kvar för övriga kommuner.

Zongiltighet

Även möjligheten att erbjuda seniorbiljetter för fler än en zon har utretts. Ett flerzonserbjudande skulle dock behöva utformas med hänsyn till kapacitetsproblemen i zon A. Det innebär att ett erbjudande som inkluderar zon A endast skulle kunna vara giltigt i lågtrafik. Det medför att en kommun som inför flerzonsgiltighet samtidigt kan behöva byta 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 komplexiteten i erbjudandet liksom kommunernas kostnader. Utredningen föreslår därför att seniorerbjudandet liksom idag bara är giltigt i den zon kommunen tillhör.

I kommundialogen framfördes från några kommuner med omlottzon önskemål att kunna låta seniorerna välja zongiltighet för sitt seniorerbjudande. Exempelvis skulle då seniorerna i Kungälv kommun kunna välja mellan zon A och B.

Utredningen har tagit till sig förslaget och möjligheten för kommuner med omlottzoner att kunna låta seniorerna välja zon föreslås införas. Eftersom lösningen kräver systemutveckling är möjlig tidpunkt för införande oklar i nuläget.

Administrativ avgift

En administrativ avgift 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.

Den vanligaste anledningen till att kommuner uttryckt intresse för en administrativ avgift 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. Utifrån de negativa konsekvenser avgiften innebär och det låga intresset bland kommunerna föreslås att möjligheten till administrativ avgift tas bort.

Seniorrabatt

Möjligheten att införa en generell seniorrabatt har funnits med i utredningen. En sådan rabatt skulle i så fall finansieras av VGR och inte vara en del av tillköpen, utan ses som ett komplement. Någon seniorrabatt finns inte med i regionfullmäktiges budget för 2024 och är därmed inte aktuell för närvarande. Om det skulle bli aktuellt i framtiden att införa en seniorrabatt behövs ytterligare kostnadsberäkningar och utredning av hur en seniorrabatt kan implementeras.

Regionalt erbjudande

Frågan om att införa fria resor för alla seniorer i Västra Götaland som ett regionalt erbjudande fanns med i utredningens tidiga skeden. Ett regionalt erbjudande skulle ersätta dagens kommunala tillköp av fria resor för seniorer.

Detta alternativ bedöms kosta flera hundra miljoner kronor per år och antas därmed förutsätta en ny skatteväxling. Västtrafiks analys av trafikkapacitet och ekonomisk påverkan har under utredningen kommit fram till att ett regionalt erbjudande med giltighet dygnet runt inte är genomförbart. Ett regionalt erbjudande skulle alltså enbart gälla i lågtrafik.

Under dialogen i DKR och i de skriftliga synpunkter som inkommit från kommunerna har flera kommuner framfört att de inte anser att en skatteväxling är aktuell samt att ett regionalt erbjudande endast i lågtrafik inte är aktuellt. Eftersom en skatteväxling måste godkännas av samtliga kommuner bedöms ett regionalt erbjudande om fria resor för seniorer inte vara genomförbart i nuläget.

Tidplan för nytt avtal

Göteborgs Stads nuvarande avtal med Västtrafik om tillköp av seniorkort gäller från den 1 januari 2012 och tills vidare (se bilaga 7). Båda parter har möjlighet att säga upp avtalet med en uppsägningstid om sex månader

Västtrafik har sagt upp nuvarande avtal om tillköp av seniorbiljett från och med 1 juli 2024. En skriftlig uppsägning av avtalet har skickats till kommunerna för undertecknande (se bilaga 8).

De kommuner som vill gå över till ny kalkylmodell omgående kan göra detta redan från 1 januari 2024, men vid den tidpunkten kommer det inte vara möjligt att förändra villkoren för erbjudandet i övrigt (tex ändra åldersvillkor).

För att gå över till ny kalkylmodell från och med 1 januari 2024 meddelas beslut om detta till Västtrafik senast 1 december 2023.

För att gå över till ny kalkylmodell senare än 1 januari 2024 (dock senast 1 juli 2024), utan att förändra villkoren för erbjudandet i övrigt, meddelas beslut om detta till Västtrafik senast 1 mars 2024.

De kommuner som önskar förändra sina villkor för erbjudandet fyller i "Formulär för förfrågan om tillköp av seniorbiljett" (se bilaga 4) och skickar den till Västtrafik senast 1 mars 2024.

Ledtiden från att kommunen meddelar beslut om förändring av villkoren till att förändringen kan genomföras är normalt cirka tre månader, men kan bli längre beroende på hur många kommuner som vill genomföra förändringar och vilken typ av förändring det gäller. Västtrafik kommer att behandla inkomna beslut om förändrade villkor i

turordning samt ta hänsyn till typen av förändring när de planerar för respektive kommuns införande.

Den systemutveckling som krävs för det nya åldersvillkoret 70 år respektive val av zon påverkar datumet för när kommunen kan få avtalsstart med dessa villkor. Åldersvillkoret 70 år väntas preliminärt som tidigast kunna införas 1 mars 2024. Möjligheten till val av zon för seniorer i omlottzoner ligger längre fram i tiden och väntas kunna implementeras under 2025.

De kommuner som inte önskar teckna nytt avtal om seniorerbjudande meddelar beslut om detta till Västtrafik senast 1 mars 2024.

Nya avtal tecknas med respektive kommun utifrån respektive kommuns beslut om villkoren för sitt seniorerbjudande, de nya avtalen baseras på ny kalkylmodell för erbjudandet. Senast 31 maj 2024 ska samtliga kommuner som önskar fortsätta med seniorerbjudandet ha tecknat nytt avtal (se bilaga 1).

Om kommunens önskade förändringar i erbjudandet inte kan införas förrän efter 1 juli 2024 kommer ett tillfälligt avtal för nuvarande villkor baserat på ny kalkylmodell att tecknas för perioden från det att kommunen övergår till ny kalkylmodell till dess att nya villkor kan införas.

Förvaltningens bedömning

Stadsmiljöförvaltningen är i huvudsak positiva Västtrafiks nya seniorerbjudande. Västtrafik har på ett förtjänstfullt sätt utvärderat de olika alternativen och beskrivit de konsekvenser som det nya seniorerbjudandet bedöms få, för kommunerna och för seniorerna. Västtrafiks arbete med att utreda och implementera det nya seniorerbjudandet har skett i dialog med Göteborgs Stad och övriga kommuner.

Stadsmiljöförvaltningen är, trots den ökade kostnaden, mycket positiva till den nya kalkylmodellen där kostnaden för seniorerbjudandet baseras på resandet med seniorbiljetter samt nettokostnaden per resa. Den nya kalkylmodellen gör det betydligt enklare och tydligare för kommunerna att förutse den faktiska kostnaden för seniorkorten.

Stadsmiljöförvaltningen vill ändå lyfta att den nya kalkylmodellen inte beaktar att Västtrafik till viss mån gynnas av kommunernas tillköp av seniorkort med giltighet i lågtrafik. Dessa seniorkort innebär att en andel av resorna flyttas från hög- till lågtrafik vilket frigör kapacitet i kollektivtrafiken som Västtrafik annars hade behövt finansiera. Detta har inte en stor påverkan på kommunernas kostnad för seniorkorten men är en principiellt viktig fråga.

Västtrafik har sagt upp nuvarande avtal om tillköp av seniorbiljett från och med 1 juli 2024. Stadsmiljöförvaltningen ska besluta om Göteborgs Stad fortsatt ska erbjuda seniorkort från 65 års ålder, fortsatt ska erbjuda seniorkort men från 70 års ålder, fortsatt ska erbjuda seniorkort men från 75 års ålder eller om Göteborgs Stad ska sluta erbjuda seniorkort.

Utvärderingar av seniorkorten från 2009 och 2018 (se bilaga 9, 10) visar att Göteborgs Stads övergripande målsättning med seniorkorten uppnås. Seniorerbjudandet är ett bra incitament för att öka antalet resor med kollektivtrafik i målgruppen, vilket bidrar till en förbättrad folkhälsa, skapar vana att resa kollektivt, minskar resor med färdtjänst och

flexlinjen, sprider resandet till lågtrafik och nyttjar befintlig kapacitet i kollektivtrafiken, ökar den sociala hållbarheten och skapar förutsättningar ett självständigt liv.

År 2022 hade Göteborg 93 915 invånare som var 65 år eller äldre. Av dessa hade cirka 98% ett seniorkort. Västtrafik uppskattar att det genomfördes cirka 17 miljoner resor med seniorkort i Göteborg under 2022.

Stadsmiljöförvaltningen föreslår därför att Göteborgs Stad fortsatt ska erbjuda seniorkort med nuvarande villkor, från 65 års ålder. Beslutet innebär att Göteborgs Stad undertecknar uppsägningen av det befintliga avtalet gällande seniorkort (se bilaga 8), tecknar ett nytt avtal med motsvarande villkor (se bilaga 1) innan den 31 maj 2024 och går över till det nya seniorerbjudandet med ny kalkylmodell från och med den 1 juli 2024.

Handläggarens namn

Chefens namn

Gunnar Palm

Kerstin Elias