

**Protokoll fört vid
Delregionalt kollektivtrafikråd Skaraborg
20211203, Skövde stadshus, KS-salen samt via
Teams, kl 13:30-15:30**

Närvarande

Ledamot

~~Katarina Jonsson, Skövde,~~
~~Frida Nilsson, Lidköping~~
~~Runo Johansson, Tidaholm~~
Johan Abrahamsson, Mariestad ordf.
Barbro Gustafsson, Essunga
Karola Svensson, Falköping
~~Kent Larsson, Grästorp~~
~~Carina Gullberg, Gullspång~~
Susanne Andersson, Götene
~~Catrin Hulmarker, Hjo~~
~~Catarina Davidsson, Karlsborg~~
~~Lars Berg, Skara~~
Rolf Eriksson, Tibro
Bengt Sjöberg, Töreboda
~~Gabriela Bosnjakovic, Vara~~
Oscar Pihlblad, KTN VGR
Marie Raask, KTN VGR
Per Tenggren, Västtrafiks styrelse
~~Elving Andersson, Västtrafiks styrelse~~

Ersättare

Johan Ask, Skövde
~~Rasmus Möller, Lidköping~~
~~Anna Karin Skatt, Tidaholm~~
~~Ida Ekeröth Clausson, Mariestad~~
~~Nielas Eringsfors, Essunga~~
~~Adam Johansson, Falköping~~
Petter Johansson, Grästorp
Björn Thodenius, Gullspång
Åsa Karlsson, Götene
Pierre Rydén, Hjo
Jonas Davidsson, Karlsborg
~~Fredrik Nordström, Skara~~
Per-Olof Andersson, Tibro
~~Karin Arvidsson, Töreboda~~
Fredrik Nelander, Vara

Tjänstepersoner

Anna Kronvall, VGR
Jörn Engström, VGR
Andreas Dahlgren, Västtrafik
Kristina Fahlén, Västtrafik
Christina Pilemarker, Västtrafik
Jesper Runfors, Västtrafik
Camilla Holtet, Västtrafik
Sofia Ottosson, Västtrafik
Kristofer Svensson, Skaraborgs Kommunalförbund
Thomas Boström, Skaraborgs Kommunalförbund
Kommunernas tjänstepersoner inom kollektivtrafikfrågor via Teams:
Jan Bremer, Skövde
Johannes Hukkanen, Götene/Skara
Marie Djupfeldt, Töreboda
Tora Gustafsson, Lidköping
Nillan Ramberg Kardéus, Gullspång
Sofia Jessen, Grästorp

Mötets öppnande

Ordförande Johan Abrahamsson öppnade mötet och ett upprop genomfördes.

Aktuellt från Kollektivtrafiknämnden

Föredragande: Oscar Pihlblad & Marie Raask, KTN

Marie och Oscar informerade om kollektivtrafikens återgång efter pandemin. Prishöjningar kommer att ske med 2,6%. Kollektivtrafikens marknadsandel och intäkter har minskat under pandemin, men trafiken har upprätthållits. Ansökan till regeringen om ersättning för missade intäkter under pandemin kommer att göras, men detta kommer bara att täcka en del av intäktsbortfallet. Årlig avstämning av antagna Trafikförsörjningsprogrammet för 2021-2025 (TFP) kommer att ske under våren 2022.

Information om uppdatering av Miljö- och Klimatstrategin, VGR

Föredragande: Anna Kronvall, VGR

Anna informerade om att strategin kommer att uppdateras kvartal 2 2022, och skickas på remiss ihop med avstämning av TFP. Uppdatering beror på omvärldsfaktorer, snabb teknikutveckling, där bland annat förbränningsmotorer fasas ut och ersätts med eldrift. När det gäller biogas så minskar utbudet av bussar samtidigt som subventioner minskar.
(Se bifogade slides.)

Yttrande: Björn Thodenius

Information ifrån Västtrafik

Föredragande: Per Tenggren, Västtrafiks styrelse

Per informerade om Västtrafiks fokusområden för att återfå kunderna. Långsiktigt arbete med trygghet, varumärke och anpassade erbjudanden i takt med den samhällsutveckling som sker. Den flexbiljett som presenterats har visat sig inte helt motsvara de nya behov som finns, och därför försenats. Enkelbiljettsresandet har ökat kraftigt.

Bussupphandling 2024 i Skaraborg – Förstudie samt Social konsekvensbedömning

Föredragande: Andreas Dahlgren, Västtrafik

Andreas presenterade den förstudie ligger till grund för kommande bussavtal i Skaraborg med trafikstart juni 2024. Övergripande föreslås en utökad och tätare trafik i stråken mellan de större städerna i Skaraborg, och avveckling eller reducering för flera av linjerna i landsbygderna. Tanken med ett ökat fokus i starka stråk är att införa takttrafik med fasta regelbundna avgångstider, som också bättre kopplas ihop med tågtrafiken. I glesare geografier, där busstrafiken avvecklas eller reduceras, så kommer något fler områden att få närtrafik. I Skaraborg har frågan om hur unga, boende i glesare geografier, påverkas - och hur deras resor till gymnasieskola och möjligheter att själva kunna resa på sin fritid påverkas. Västtrafik bedömning är att avvecklade linjer gör att ca 45 gymnasieelever i Skaraborg drabbas och får längre än fyra km till hållplats. (Se bifogade slides.)

Diskussion fördes kring att kostnader för gymnasieelevers resor flyttas över till kommunerna. Men också att dagens kollektivtrafiksystem inte kan lösa gymnasieelevers resor i många glesa geografier.

Diskussion kring hur nya etableringar kan påverka kollektivtrafiken. Nya behov kan tillgodoses i kommande avtal.

Fråga kring wifi på buss. Västtrafik har inga planer på wifi på buss. På tåg har frågan stött på upphandlingstekniska problem.

Diskussion kring drivmedel för fordonen, kring ren och smutsig el, samt tillgång till el i framtiden.

Beslut om Förstudien tas i mars 2022.
(Se bifogade slides.)

Yttranden: Karola Svensson, Bengt Sjöberg, Susanne Andersson, Pierre Rydén, Petter Johansson, Johan Abrahamsson, Barbro Gustafsson, Anna Kronvall och Camilla Holtet

Uppdrag kring Seniorkort

Föredragande: Kristina Fahlén, Västtrafik

Inledning av Oscar Pihlblad om att KTN gett uppdrag till Västtrafik att utreda seniorkort som en effekt av införandet av 3-zoner.

Kristina redovisade uppdraget samt de kvarvarande alternativ i enlighet med den statusrapport som följt med som handling. Information har, efter Skaraborgs DKR, nu lämnats vid alla fyra DKR under hösten 2021. Efter synpunkt ifrån övriga DKR ändrades den tidigare tidplanen i slutet av november, så att det ska finnas någon form av prismodell för olika alternativ. Kommunerna kommer därför också att kunna ta ställning efter att prismodellen finns framme mars 2022.

(Se bifogade slides.)

Diskussion fördes om skatteväxling, vilket förutsätter att alla 49 kommuner går med på detta.

Diskussion om en enhetlig administrativ avgift.

Lågtrafik verkar inte aktuellt i Skaraborgs geografi eller i delar av kollektivtrafikutbudet – utan dygnet runt förordas.

Diskussion om ålder, pigga 65-åringar, och även om andra grupper i samhället som skulle behöva billigare kollektivtrafik. Det noterades att 67 år blir den kommande riktåldern för pension.

Yttranden: Karola Svensson, Bengt Sjöberg, Susanne Andersson, Pierre Rydén, Johan Ask, Kent Larsson, Rolf Eriksson, Jonas Davidsson, Björn Thodenius, Per-Olof Andersson, Johan Abrahamsson, Anna Kronvall och Camilla Holtet

Återkoppling Mobilitetsprocessen

Föredragande: Thomas Boström, Skaraborgs kommunalförbund

Thomas återkopplade att skrivelser ifrån DKR i Fyrbodal, Boråsregionen och Skaraborg nu resulterat i en uppstart av Arena Mobilitet kring mobilitet, kollektivtrafik m m i glesare geografier. I Arenan ingår VGR, de tre kommunalförbunden, Västtrafik samt Trafikverket, och ett första möte hölls 24 november. Återkoppling kommer att ske vid DKR framöver.
(Se bifogade slides.)

Yttranden: Karola Svensson

Mötets avslutande

Ordföranden önskade all en trevlig helg och avslutade mötet.

Nästa DKR Skaraborg är 3 juni 2022.

Johan Abrahamsson

Thomas Boström

Ordförande

Sekreterare

Delregionalt kollektivtrafikråd Skaraborg 2021-12-03

Tid och plats

Fredagen den 3 december 2021, kl 13:30-ca15:30. KS-salen, (entréplan) Skövde stadshus

Kallade

Ledamot

Katarina Jonsson, Skövde, ordf.
Frida Nilsson, Lidköping
Runo Johansson, Tidaholm
Johan Abrahamsson, Mariestad
Barbro Gustafsson, Essunga
Karola Svensson, Falköping
Kent Larsson, Grästorp
Carina Gullberg, Gullspång
Susanne Andersson, Götene
Catrin Hulmarker, Hjo
Catarina Davidsson, Karlsborg
Lars Berg, Skara
Rolf Eriksson, Tibro
Bengt Sjöberg, Töreboda
Gabriela Bosnjakovic, Vara
Oscar Pihlblad, KTN VGR
Marie Raask, KTN VGR
Per Tenggren, Västtrafiks styrelse
Elving Andersson, Västtrafiks styrelse

Ersättare

Johan Ask, Skövde
Rasmus Möller, Lidköping
Anna-Karin Skatt, Tidaholm
Ida Ekeroth Clausson, Mariestad
Niclas Eringsfors, Essunga
Adam Johansson, Falköping
Petter Johansson, Grästorp
Björn Thodenius, Gullspång
Åsa Karlsson, Götene
Pierre Rydén, Hjo
Jonas Davidsson, Karlsborg
Fredrik Nordström, Skara
Per-Olof Andersson, Tibro
Karin Arvidsson, Töreboda
Fredrik Nelander, Vara

Tjänstepersoner

Anna Kronvall, VGR
Andreas Dahlgren, Västtrafik
Kristina Fahlén, Västtrafik
Christina Pilemarker, Västtrafik
Jesper Runfors, Västtrafik
Camilla Holtet, Västtrafik
Sofia Ottosson, Västtrafik
Kristofer Svensson, Skaraborgs Kommunalförbund
Thomas Boström, Skaraborgs Kommunalförbund
Kommunernas tjänstepersoner inom kollektivtrafikfrågor – möjlighet att delta via Teams

Ärenden DKR Skaraborg 3 december 2021

1. Mötets öppnande

2. Aktuellt ifrån Kollektivtrafiknämnden, VGR

Föredragande: Oscar Pihlblad & Marie Raask, KTN

2.1 Information om uppdatering av Miljö- och Klimatstrategin, VGR

Föredragande: Anna Kronvall, VGR

3. Information ifrån Västtrafik

Föredragande: Per Tenggren & Elving Andersson, Västtrafiks styrelse

3.1 Bussupphandling 2024 i Skaraborg – Förstudie samt Social konsekvensbedömning

Föredragande: Andreas Dahlgren, Västtrafik

Sammanfattning

Västtrafik genomför under 2021 en Förstudie inför upphandling av busstrafiken i Skaraborg. Upphandling sker under 2022 med planerad trafikstart i juni 2024. Upphandlingen omfattar hela den linjelagda busstrafiken för samtliga 15 kommuner i delregion Skaraborg. Förstudien ska tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur det ser ut i dag samt framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under den kommande avtalstiden. Förstudien ska också tillse att kollektivtrafiken utvecklas så att den stödjer målen i VGR's Trafikförsörjningsprogram om bland annat god geografisk tillgänglighet och ett ökat hållbart resande. Presentation av resultat av den sociala konsekvensbedömning Västtrafik genomfört parallellt med Förstudien. Ifrån Skaraborg har särskilt efterfrågats konsekvenser för gymnasieelevers pendlingsmöjligheter i Bussupphandling 2024.

3.2 Uppdrag kring Seniorskort

Föredragande: Kristina Fahlén, Västtrafik (via Teams)

Sammanfattning

Seniorskorten var innan 3-zoner ett erbjudande där kommunens seniorer (+75/+65) kunde resa avgiftsfritt i kollektivtrafiken inom den egna kommunen. Med nya zonstrukturen gäller seniorskorten i alla Skaraborgs kommuner och hela zon C. Västtrafik informerar om projektet "Utreda och implementera nytt seniorskorten" vid de delregionala kollektivtrafikeråden, DKR, för att inhämta synpunkter till utredningen av ett framtida seniorskorten. Kommuner och delregioner har även möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till utredningen senast 31 januari 2022, samt att komplettera med synpunkter under våren 2022. Ifrån tjänstepersonerna i Skaraborg har vi framför önskemål om dialog när det finns en prismodell olika alternativ.

Handlingar:

Statusrapport utredning seniorskortserbjudande september 2021 v 1.1

Dialogfrågor seniorskortserbjudande DKR hösten 2021

TU: Seniorskort i kollektivtrafiken i Skaraborg

4. Återkoppling Mobilitetsprocessen

Föredragande: Thomas Boström, Skaraborgs kommunalförbund

5. Mötets avslutande

Vid eventuellt förhinder tar du själv kontakt med din ersättare och lämnar ett meddelande via e-post till **thomas.bostrom@skaraborg.se**
Nästa DKR Skaraborg är 3 juni 2022.

Välkomna!

Katarina Jonsson

Ordförande

Thomas Boström

Infrastrukturstrateg

**Skaraborgs Kommunalförbund
/ Thomas Boström**

Tjänsteutlåtande

Seniorkort i kollektivtrafiken i Skaraborg Utlåtande över utredningsuppdrag av seniorkort i 3-zoner 2021

Sammanfattning av ärendet

Det delregionala kollektivtrafikerådet (DKR) i Skaraborg har vid mötet 3 december 2021 ett informationsärende om Seniorkort. Bakgrunden är att Västtrafik fått ett uppdrag av Kollektivtrafiknämnden att "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande" baserat på nya förutsättningar i 3-zoner. Västtrafik kommer att informera om status i utredningen samt fortsatt process.

Västtrafik har tagit fram en 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?

HAK-nätverkets synpunkter inför DKR

Ifrån Skaraborgs tjänstepersonnätverk HAK (Handläggare allmän kollektivtrafik) menar vi att frågorna kring seniorkort är komplexa att ta ställning till. Vi menar också att det saknas en modell för hur

kommunernas kostnader för seniorekortet fördelas när seniorekortet nu gäller i hela zon C. Tidigare gällde korten enbart i den egna kommunen.

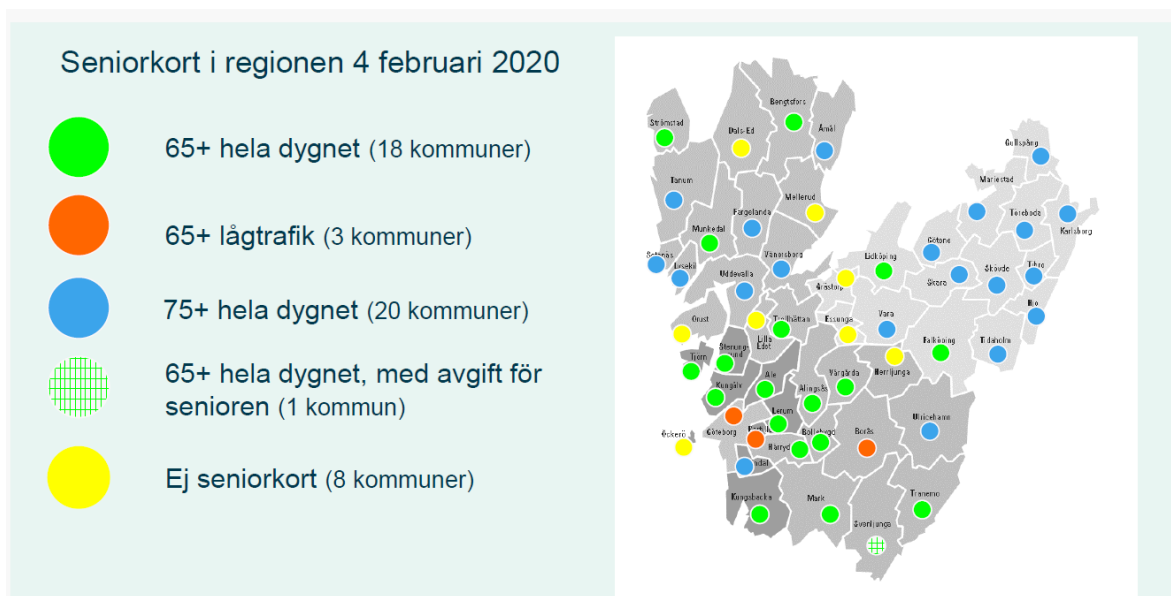


Bild: Kommunernas seniorekortserbjudanden i Västra Götaland

Ifrån HAK är vi positiva till den nya zonstrukturen och ser många fördelar med att även de längre resorna över kommungräns inom zon C nu kan ingå i seniorekortet.

Några större kommuner (ej i Skaraborg) har idag seniorekort giltiga i lågtrafik. Detta är inte aktuellt för Skaraborg – utan vi förordar giltighet hela dygnet.

Inom Skaraborg finns idag ”tre varianter” av Seniorekort: Essunga och Grästorp – har ej seniorekort. Falköping och Lidköping har seniorekort ifrån 65 år. Övriga Skaraborg har seniorekort ifrån 75 år.

65, 70 eller 75 år har föreslagits (framtida riktålder för pension är 67 år). Ifrån HAK ser vi fördelar med att Skaraborg (och hela zon C) har samma erbjudande vad gäller ålder. Mer underlag behövs innan valet görs av vilken ålder som förordas.

I statusrapporten nämns dagens fysiska seniorekort – och möjligheten till en framtida app-lösning på smartphone. Ifrån Skaraborg menar vi att kortlösningen kommer att behöva finnas ett antal år framöver för målgruppen. När det gäller seniorekortet menar vi att det idag finns ett problem med att det är många uthämtade seniorekort som inte används utan hamnar i byrålådan. Det finns ett behov av att höja statusen på seniorekortet ifrån ett ”frikort” till en värdehandling.

I statusrapporten används begreppen seniorekort, seniorbiljett, och seniorrabatt. Det behövs en ökad tydlighet kring vad som avses.

Ifrån HAK 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 Skaraborgshållning kring Seniorkortens och dess framtid. Frågan om en eventuell skatteväxling och dess konsekvenser behöver också beskrivas tydligare.

Ny information angående seniorkortsutredningen kompletterad med ny tidplan ifrån 16 nov 2021:

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.

2021-11-23

För HAK-nätverket Skaraborg

Susanne Swärd, Tidaholm & Johannes Hukkanen, Götene/Skara
(Skaraborgs representanter i Västtrafiks referensgrupp)

Thomas Boström, Skaraborgs kommunalförbund

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?

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 erbjuds 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 missförståelsen 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 seniorekort 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

DKR Skaraborgs 3 dec 2021

KS-salen, Skövde stadshus kl 13:30-ca 15:30 (Fika finns kl 14:30)

1. Mötets öppnande

2. Aktuellt ifrån Kollektivtrafiknämnden, VGR

Föredragande: Oscar Pihlblad & Marie Raask, KTN

2.1 Information om uppdatering av Miljö- och Klimatstrategin, VGR

Föredragande: Anna Kronvall, VGR (via Teams?)

3. Information ifrån Västtrafik

Föredragande: Per Tenggren & Elving Andersson, Västtrafiks styrelse (Per via Teams)

3.1 Bussupphandling 2024 i Skaraborg – Förstudie samt Social konsekvensbedömning

Föredragande: Andreas Dahlgren, Västtrafik

3.2 Uppdrag kring Seniorkort

Föredragande: Kristina Fahlén, Västtrafik (via Teams)

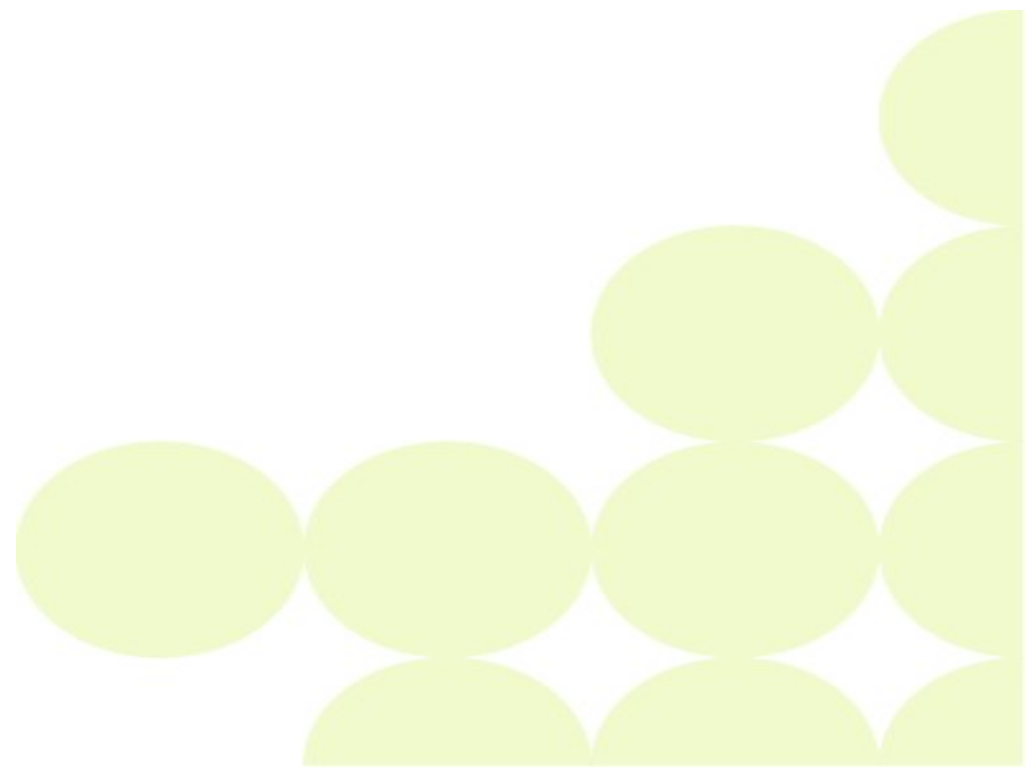
4. Återkoppling Mobilitetsprocessen

Föredragande: Thomas Boström, Skaraborgs kommunalförbund

5. Mötets avslutande

4. Återkoppling Mobilitetsprocessen

Föredragande: Thomas Boström, Skaraborgs kommunalförbund



Mobilitetsprocessen: skrivelser från Fyrbodals, Sjuhärads och Skaraborgs delregionala kollektivtrafikråd

Mobilitet är frågor som inte ska reduceras till endast linjelagd kollektivtrafik, utan berör alla områden av regional utveckling.

Mobilitet i landsbygd behöver högre prioritet, nya grepp, samarbeten och mer av utvecklingsinsatser.

2021-12-17



En bred palett

- olika organisationer med olika ansvar/roller kräver samverkan

- Elbilar och ladd-infrastruktur
- Pendelparkeringar
- Mobilitetshubbar
- Grannskapskontor
- Cykelvägar
- Anropstyrd och linjelagd kollektivtrafik
- Ambulerande service för cyklar
- Teknisk plattform för kombinerad mobilitet
- Projekt som stöttar kunskap och att prova på nya vanor
- Finansieringslösningar
- Med mera.....

Några projekt som pågår / är på gång

Kom-i-Land 3.0

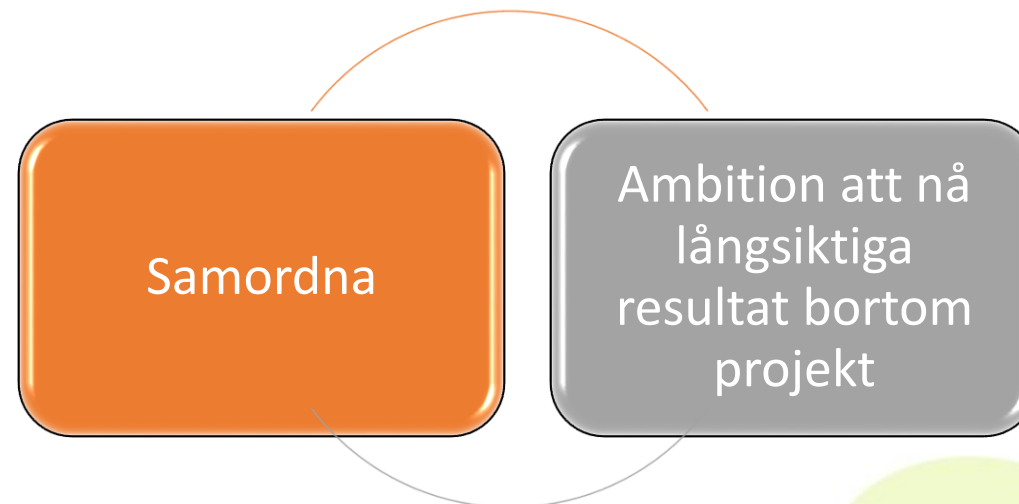
ROR-i-Land

Fossilfri gränsregion 2030

**SMaRT- Sustainable Mobility Rural and
urban Tourism**

Fossilfri Boråsregion

.... Fler....



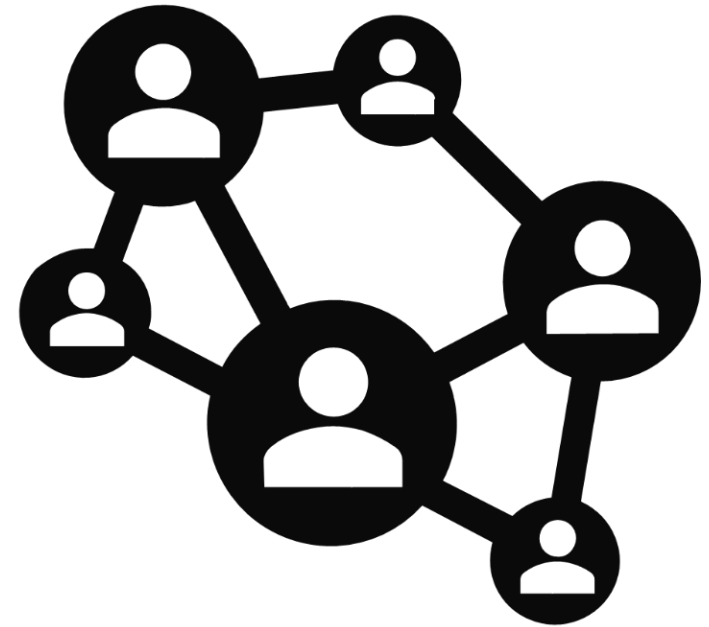
Mobilitetsprocessen är igång!

Dialoger med tjänstepersoner i DKR/kommunalförbund har varit. Starta en arena för samordning av pågående/beslutade projekt

- Möte 24 nov Thomas deltar

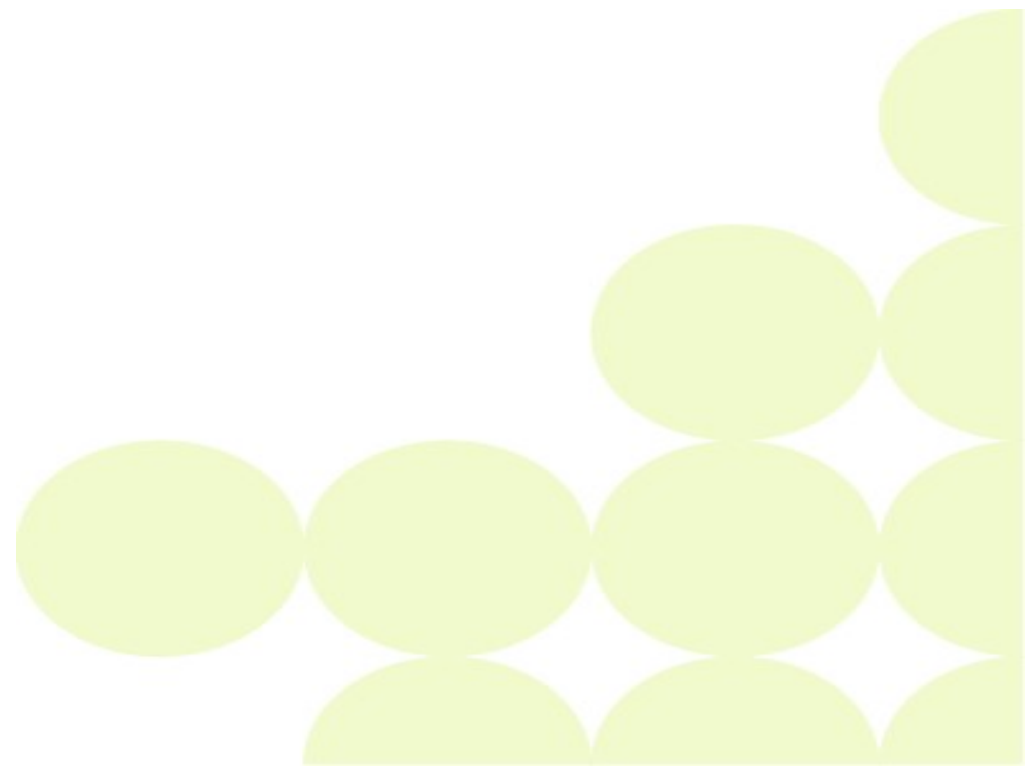
Löpande återkoppling DKR

BHU/ Kollektivtrafiknämnd vid behov



4. Återkoppling Mobilitetsprocessen

Synpunkter och inspel?



DKR Skaraborgs 3 dec 2021

1. Mötets öppnande

2. Aktuellt ifrån Kollektivtrafiknämnden, VGR

Föredragande: Oscar Pihlblad & Marie Raask, KTN

2.1 Information om uppdatering av Miljö- och Klimatstrategin, VGR

Föredragande: Anna Kronvall, VGR (via Teams?)

3. Information ifrån Västtrafik

Föredragande: Per Tenggren & Elving Andersson, Västtrafiks styrelse (Per via Teams)

3.1 Bussupphandling 2024 i Skaraborg – Förstudie samt Social konsekvensbedömning

Föredragande: Andreas Dahlgren, Västtrafik

3.2 Uppdrag kring Seniorkort

Föredragande: Kristina Fahlén, Västtrafik (via Teams)

4. Återkoppling Mobilitetsprocessen

Föredragande: Thomas Boström, Skaraborgs kommunalförbund

5. Mötets avslutande

Kommande DKR Skaraborg är fredag 3 juni och fredag 9 december 2022

Skaraborgs synpunkter på Västtrafiks förslag till besparingar i Närtrafik till Trafikplan 2022

DKR Skaraborgs förslås besluta:

Att ställa sig bakom denna skrivelse, och uppmana Västtrafik att inte genomföra de besparingar som föreslås i Närtrafiken för Trafikplan 2022.

Att kommunerna, tillsammans med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, ska verka för en det påbörjas ett arbete med utvecklad anropsstyrd trafik. En utvecklad anropsstyrd trafik ska i framtiden:

- **Säkerställa inriktningen för kollektivtrafikens närvaro i glesare geografier.**
- **Koppla samman med den linjelagda kollektivtrafiken för ett transporteffektivt resande.**
- **Samspela med de kombinerade mobilitetstjänster som tas fram i glesare geografier**

Detta föreslås ske inom den **Mobilitetsprocess** som redan lyfts i DKR Fyrbodalen, DKR Boråsregionen samt lyfts vid DKR Skaraborg 4 juni 2021.

DKR Skaraborg 2021-12-03



Aktuellt från kollektivtrafiknämnden

- Västtrafiks uppdrag och budget 2022
- Västtrafiks prisjustering 2022
- Ansökan om statlig ersättning för förlorade biljettintäkter
- Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2021

Miljö- och klimatstrategi

- Revideras från sept 2021
- Förslag beräknas klart andra kvartalet 2022, därefter remiss till DKR
- Omvärldsförändringar
 - Snabb teknikutveckling inom elektrifiering av regionbuss, båt och tåg
 - Nationell och europeisk utfasning av biodrivmedel i vägtransportsektorn
 - Utbudet av biogasbussar minskar i närtid, ökade restvärdesrisker
 - Biogasen kan behövas i andra sektorer t.ex. lastbil och sjöfart
 - Förbränningsmotorer på väg bort på sikt



Revidering Miljö- och klimatstrategi

■ Uppdateringar

- Mål koldioxid gram per personkilometer föreslås kompletteras med totala utsläpp kg/år
- Kvantitativa mål för NO_x, PM och buller kan tas bort
- Hållbarhetskrav – batterier m.m.
- Betydligt snabbare elektrifiering i regiontrafik
- Biogasanvändning trappas ner från 2025
- Flytande biodrivmedel trappas ner från 2025



Förstudie trafik 2024 - Skaraborg

Vad är en förstudie inför trafikupphandling?

- ❑ Inför upphandling ska en förstudie genomföras med syftet att tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur trafik och behovet av kollektivtrafik ser ut idag samt framtida behov, planer och målsättningar som kommer att påverka under den kommande avtalstiden.
- ❑ Etablering av ny trafik ger en möjlighet att göra större, strukturella förändringar i trafiken med syftet att ta kliv mot långsiktiga mål.
- ❑ Förstudien består av olika faser där vi tittar på förutsättningar, trafikering, fordon och produktion/ekonomi
- ❑ Förstudien omfattar all busstrafik i Skaraborg (idag 94 linjer)



Grov tidplan

FÖRSTUDIE TRAFIK 2024



Förutsättningar (fas 1)

- Styrande dokument, strategier och riktlinjer
 - Trafikförsörjningsprogrammet, Miljö- och klimatstrategin, Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor, Målbild tåg 2028/2035, Riktlinjer för trafikering.
- Underlag
 - Resande, ekonomi, pendling, målpunkter, infrastruktur, nybyggnadsplaner, befolkningsprognoser.



Slutsatser från fas 1

- ❑ Grundläggande utbud enligt trafikförsörjningsprogrammet uppfylls i hela området
- ❑ En stor del av trafiken är lågfrekvent, med lågt resande och kostnadstäckningsgrad
- ❑ Den totala pendlingen sker till stor del inom den egna kommunen eller till närmaste grannkommun
- ❑ Potential till ökat resande finns främst i stråk och i Skövde stadstrafik
- ❑ Trafiken är idag svår att överblicka (ej taktfasta tidtabeller, många linjevarianter)



Trafikförändringar (fas 2)

- Taktfast tidtabell i stråken
- Utökade öppettider i stråken samt de större tätorterna
- Översyn av lågfrekvent resande innebär:
 - Viss reducering av turer och delsträckor
 - Avveckling av några linjer



Övergripande förändringar av trafiken

- 94 linjer 2021 blir 75 linjer 2024

- Utveckling 26 st



- Mindre justeringar 34 st



- Reducering 15 st



- Avveckling 19 st

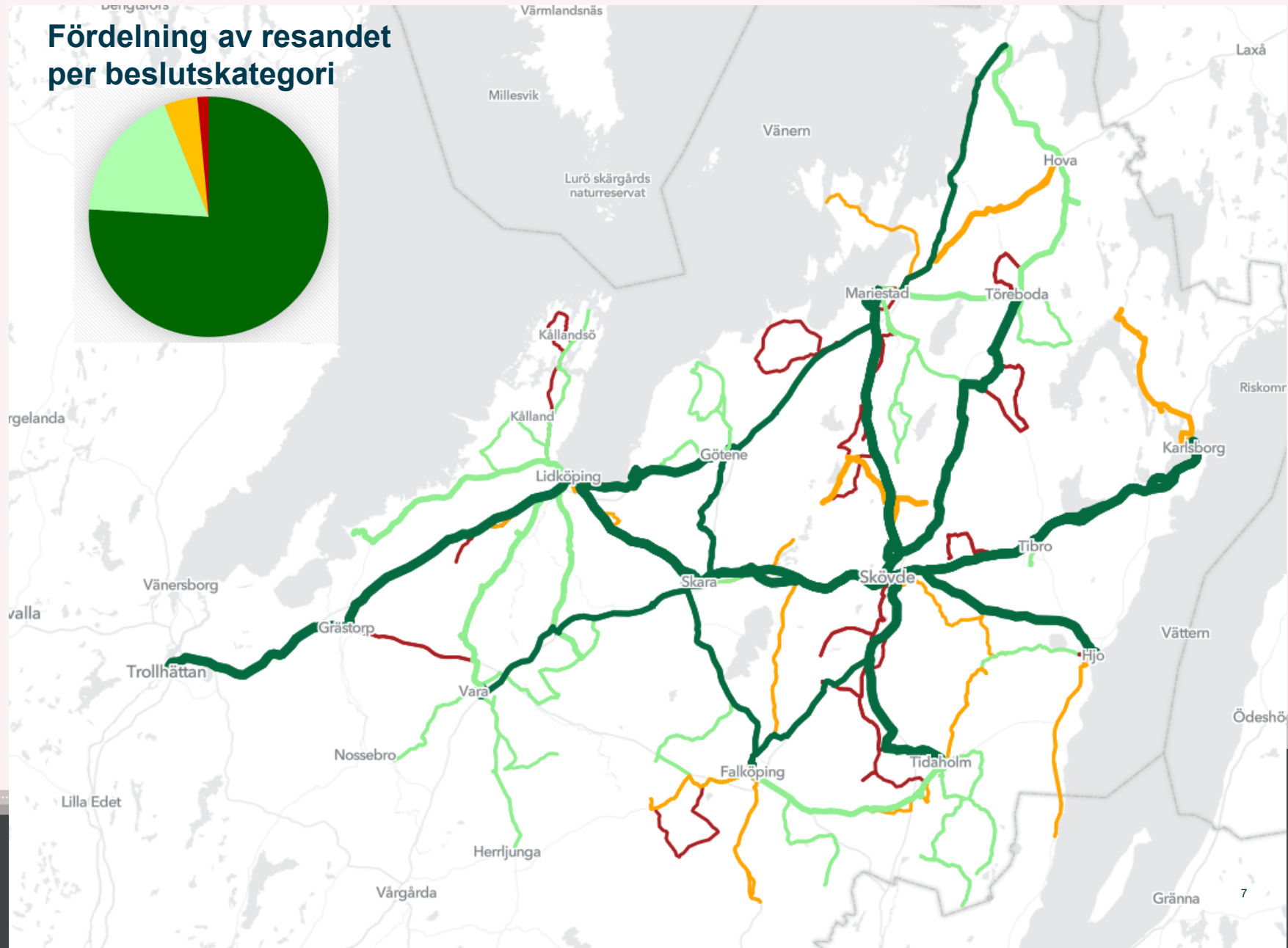
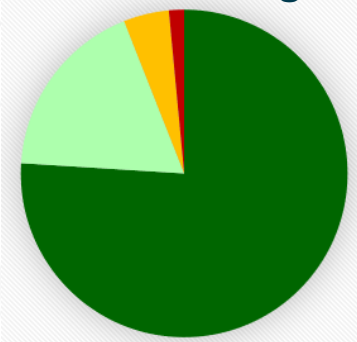


- Tjock linje: årligt resande över 100 000

- Mellantjock linje 30 000 – 99 999

- Tunn linje mindre än 29 999

Fördelning av resandet per beslutskategori



2021-12-17

Linjer med taktfast tidtabell

- Utveckling

Utbud och öppettider i stråken

- ❑ Taktfasthet i nästan samtliga stråk, undantag för vissa små stråk som går parallellt med tåg
- ❑ Generella öppettider 5-23, med lite kortare kvällsutbud på mindre stråklinjer
- ❑ Förbättrat helgutbud med minst timmestrafik i större stråk, på vissa håll kan vi hänvisa till tåg
- ❑ Viktigt att ha ett bra utbud hela året för en attraktiv produkt, varför vi endast drar ned enstaka turer på sommaren (se blåa utökningar i exemplet nedan)
- ❑ Förbättringar i stråken är: Mer renodlade uppdrag med färre varianter, bättre utbud helger och i viss mån kvällar, skalbarhet som ger möjlighet att utveckla trafiken under avtalstid

5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 00 01 02 03

Riktning och turer per timme, vardag

Mot Skövde	2	4	4	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1		1	
Mot Hjo	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	4	4	4	2	1	1	1	1	1	1	1

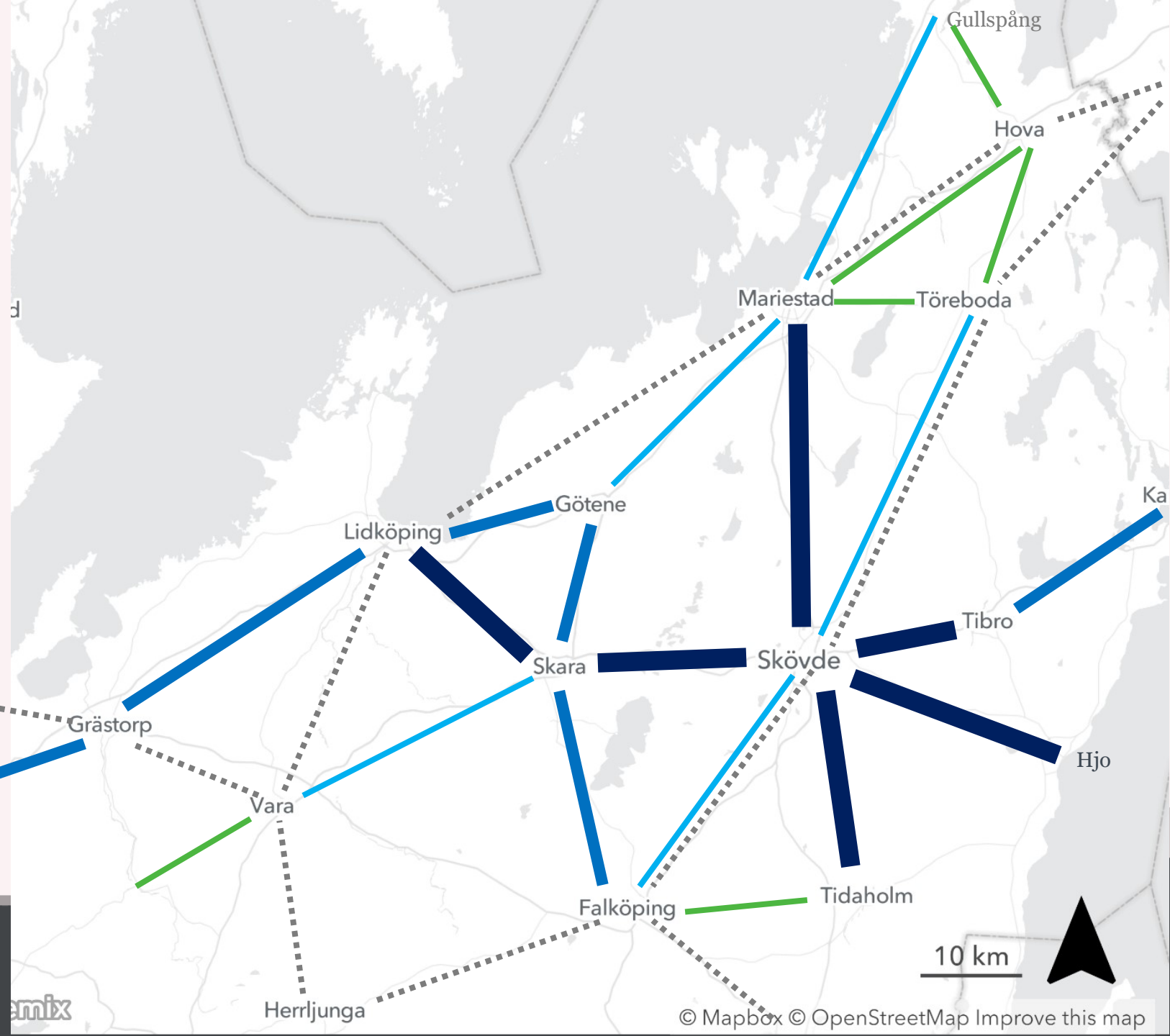
Riktning och turer per timme, helg

Mot Skövde			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1		1		1	1		1	
Mot Hjo				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1		1		1	1	1	1

Turtäthet busstrafik mellan kommunhuvudorter

Avser ungefärligt utbud i högtrafik, som underlag för diskussion om nivåer

-  Timmestrafik
-  Halvtimmestrafik
-  Kvartstrafik
-  Tågtrafik
-  Målpunktsbaserat utbud och glesare dag/kväll - exempel: skolanpassat



Skövde stadstrafik

Skövde stadstrafik

- **En stadstrafik som kan växa i takt med staden** och som ger goda möjligheter att nå målen i Kollektivtrafikplan Skövde år 2025
 - Justerat linjenät
 - Bättre yttäckning
 - Turutbud som bättre motsvarar resbehoven
 - Effektiva byten på fler hållplatser
 - Kortare restider till målpunkterna Resecentrum, Sjukhuset och Volvo för resor inom tätorten, men också för inpendlare från yttertätorter och andra kommuner.



Tätortslinjer i Falköping, Lidköping och Mariestad

Lidköping, Mariestad, Falköping

5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 00 01 02

Riktning och turer per timme, vardag

Lidköping, Falköping	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1				
Mariestad	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1					

Riktning och turer per timme, helg

Lidköping, Falköping			1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1					
Mariestad			1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1						



Övriga regionlinjer

Mindre justeringar

- 34 linjer
- Antingen helt oförändrade eller med mindre justeringar

Mindre justeringar

- Låt turen 07:08 från Binneberg gå via Jula och Ullervads Skola (konsekvens av avvecklingen av 515) samt förlängas från resecentrum till Högelidsskolan (5 min extra).
- Justera turen 15:50 från Mariestad så att den istället avgår 16:00.

510 Mariestad–Ullervad/Tidavad

MÅNDAG – FREDAG

ANMÄRKNING	GR	C	DJR	DJR	BK	BC	DJR	BK	BC	FGR	CF	DR
Mariestad resecentrum			07.50	12.45	12.45	12.45	14.20	14.20	14.20	15.50	15.50	16.30
Ullervads skola			08.00	12.55	12.55	12.55	14.32	14.32	14.32			16.40
Jula			08.05	13.00	13.00	13.00	14.37	14.37	14.37			16.45
Tidavad skola			08.20	13.16	13.16	13.16	14.55	14.55	14.55	16.15	16.15	
Frölunda	06.53	06.53	08.22	13.20	13.20	13.20	14.57	14.57	14.57	16.18	16.18	
Rör	07.02	07.02	08.30	13.29	13.29	13.29	15.08	15.08	15.08	16.29	16.29	
Binneberg	07.08	07.08				13.35				15.14	16.34	16.34

ANMÄRKNING
B Stannar inte vid hållplatserna Ullervads kyrka väg 201 - Segerstadsvägen väg 201.
C Går inte 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.
D Stannar inte vid hållplatserna Musikskolan - Trädgårdsmästaren och Ullervads sjukhem - Ullervads kyrka.
F Stannar inte vid hållplatserna Fors - Karlsro.
G Går endast 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.
J Går endast 14 juni - 13 aug.
K Går endast 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj och 1 nov - 5 nov.
R Turen måste förbeställas på tel: 0771-919090 senast 1 tim före avresa.

Gäller 13 dec 2020 - 11 dec 2021

510 Ullervad/Tidavad–Mariestad

MÅNDAG – FREDAG

ANMÄRKNING	EGR	DH	CJR	CJR	BK	BH	CJR	BK	BH	FGR	BH	
Binneberg	07.08	07.08				13.35				15.14	16.34	16.34
Rör	07.10	07.10	08.32	13.35	13.35	13.37	15.16	15.16	15.16	16.36	16.36	
Tidavad skola	07.17	07.17	08.40	13.40	13.40	13.43	15.21	15.21	15.21	16.41	16.41	
Jula			08.52	13.54	13.54	13.57	15.36	15.36	15.36	16.54	16.54	
Ullervads skola			08.55	13.59	13.59	14.02	15.42	15.42	15.42	17.00	17.00	
Mariestad resecentrum	07.47	07.47	09.10	14.10	14.10	14.13	15.55	15.55	15.55	17.10	17.10	

ANMÄRKNING
B Stannar inte vid hållplatserna Segerstadsvägen väg 201 - Ullervads kyrka väg 201.
C Stannar inte vid hållplatserna Segerstadsvägen väg 201 - Ullervads kyrka väg 201, Ullervads kyrka - Ullervads sjukhem och Trädgårdsmästaren - Musikskolan.
D Stannar inte vid hållplatserna Karlsro - Fors.
E Stannar inte vid hållplatserna Matsgården och Karlsro - Fors.
F Stannar inte vid hållplatserna Matsgården och Segerstadsvägen väg 201 - Ullervads kyrka väg 201.
G Går endast 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.
H Går inte 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.
J Går endast 14 juni - 13 aug.
K Går endast 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj och 1 nov - 5 nov.
R Turen måste förbeställas på tel: 0771-919090 senast 1 tim före avresa.

Gäller 13 dec 2020 - 11 dec 2021

Reducering

- 15 linjer
- Linjerna ska finnas kvar och har ett relativt högt resande i högtrafik, men det finns ett överutbud sett till riktlinjer och resande.

100 Grästorp–Lidköping



MÅNDAG – FREDAG

	ANMÄRKNING	C	BD		
Grästorp resecentrum		06.55	06.55	08.36	16.17 17.12
Gillstad		07.15	07.16	08.54	16.35 17.30
Mellby		07.20		08.59	16.40 17.35
Lidköpings resecentrum		07.35	07.32a	09.18	16.58 17.52
Rudenschöldskolan östra			07.37		

100 Lidköping–Grästorp



MÅNDAG – FREDAG

Lidköpings resecentrum		06.10	07.52	15.30	16.25
Mellby		06.22	08.06	15.45	16.42
Gillstad		06.27	08.10	15.50	16.46
Grästorp resecentrum		06.52	08.34	16.15	17.10

ANMÄRKNING

- a** Endast avstigning.
- B** Stannar inte vid hållplatserna Bromaden - Roslätt.
- C** Går endast 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.

Gäller 13 dec 2020 - 11 dec 2021

- D** Går inte 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.

Avveckling

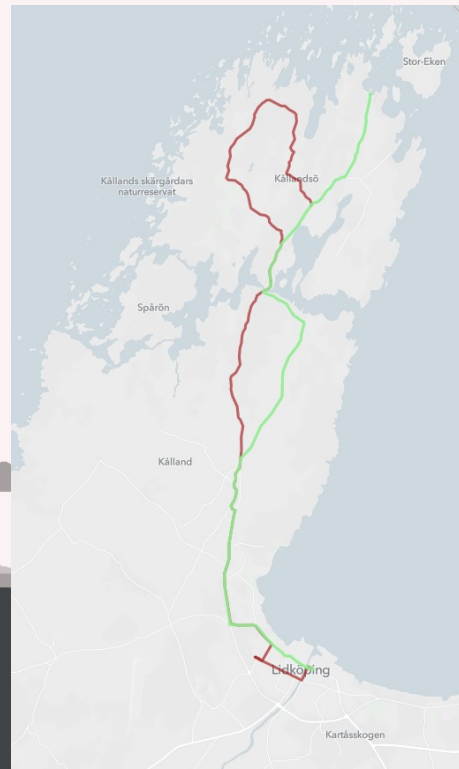
□ 19 linjer

- Linjer med mycket lågt resande (mindre än 8 resenärer per tur)
- Trafikerar glest befolkade områden utan tätorter
- Hög andel skolresor och mycket låg potential för arbetspendling
- I de flesta fall finns närliggande kollektivtrafik att hänvisa till

□ Linjen har endast 5 resande per tur

□ Ca 280 invånare, varav 50 ungdomar (0-19 år), i området där endast denna linje trafikerar

□ Hänvisning till linje 132 som har ledig kapacitet



Avveckling

139 Lidköping-Nore-Otterstad



MÅNDAG – FREDAG				MÅNDAG – FREDAG				
	ANMÄRKNING	B	CDR	DE		ANMÄRKNING	CR	E
Lidköpings resecentrum		07.25	15.30	15.30	Otterstad		06.40	06.40
Ågårdsgatan		07.28	15.33	15.33	Nore		06.48	06.48
Dalängskolan		07.31	15.36	15.36	Sjöskogen		07.01	07.01
Tolsjöhemmet			15.45	15.45	Tolsjöhemmet		07.10	07.10
Sjöskogen		07.45	15.55	15.53	Lidköpings resecentrum		07.25	07.25
Nore			16.07	16.07	Ågårdsgatan		07.27	07.27
Otterstad		07.50	16.20	16.20	Dalängskolan		07.30	07.30
Spiken		07.59						

ANMÄRKNING

- B** Stannar inte vid hållplatserna Campingen - Plastgatan, Tolsjöhemmet - Tolsjö norra och Vänsjö - Läkälla.
- C** Går endast 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.

- D** Stannar inte vid hållplatsen Kleversbergen.
- E** Går inte 23 dec - 5 jan, 15 feb - 19 feb, 29 mars - 1 april, 14 maj, 14 juni - 13 aug och 1 nov - 5 nov.
- R** Turen måste förbeställas på tel: 0771-919090 senast 1 tim före avresa.

Gäller 13 dec 2020 - 11 dec 2021

Fordon (fas 3)

- Kapaciteten (busstorleken) har anpassats efter behoven för varje linje
- Miljö- och klimatstrategin ska följas
 - Elenergi och biogas i första hand, biodiesel i andra hand
- Komfort och tillgänglighet exempel på andra viktiga aspekter



Fordonsstorlek i regiontrafiken

Boggibuss

Behov av kapacitet
huvudmotiv till valet

- 1 Express & 200
- 500 & 500x
- 400 & 401

Normalbuss övriga regionlinjer, som kan förstärkas eller taktas upp under avtalstid

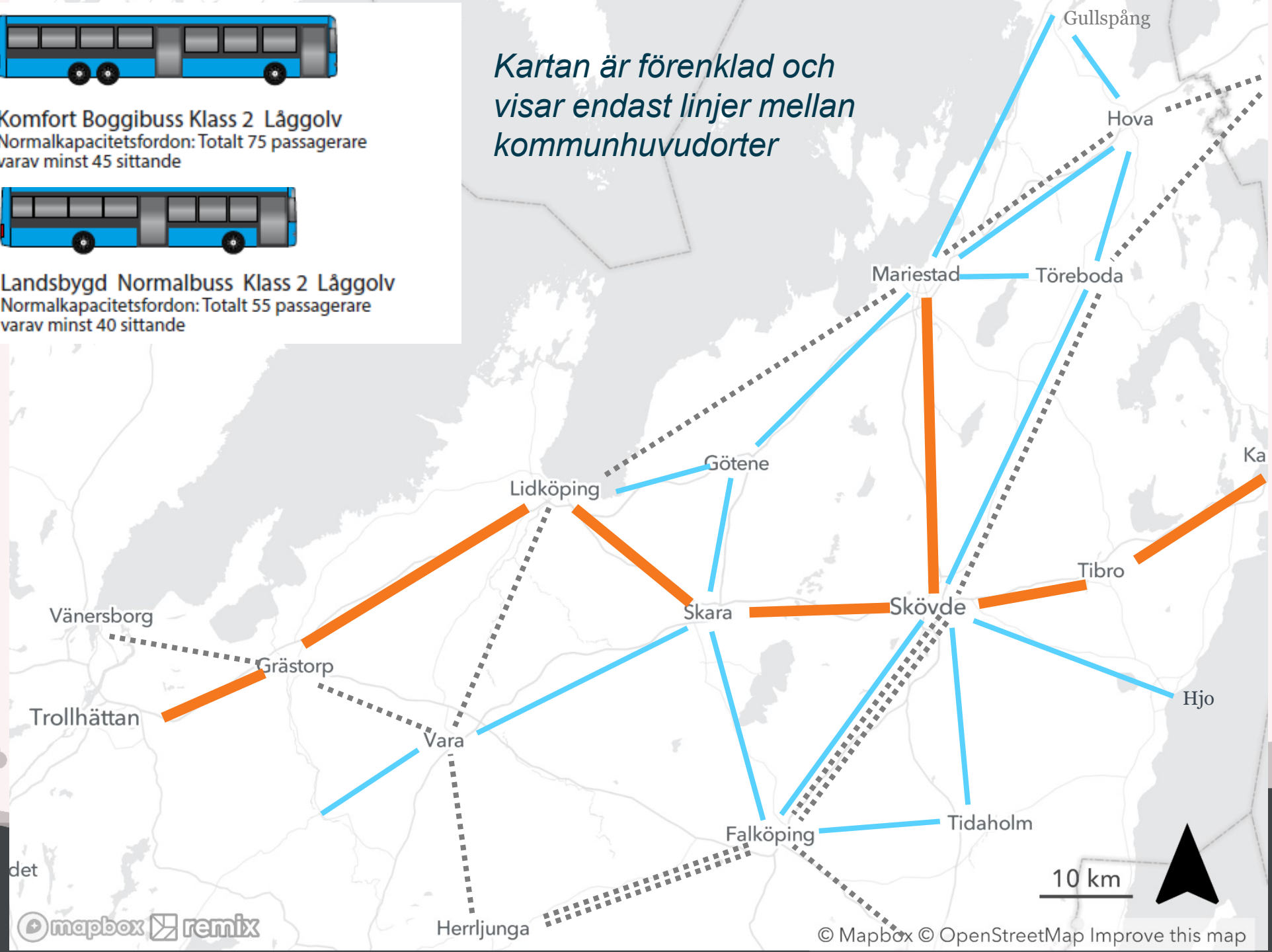


Komfort Boggibuss Klass 2 Låggolv
Normalkapacitetsfordon: Totalt 75 passagerare varav minst 45 sittande



Landsbygd Normalbuss Klass 2 Låggolv
Normalkapacitetsfordon: Totalt 55 passagerare varav minst 40 sittande

Kartan är förenklad och visar endast linjer mellan kommunhuvudorter



Vad händer framåt?

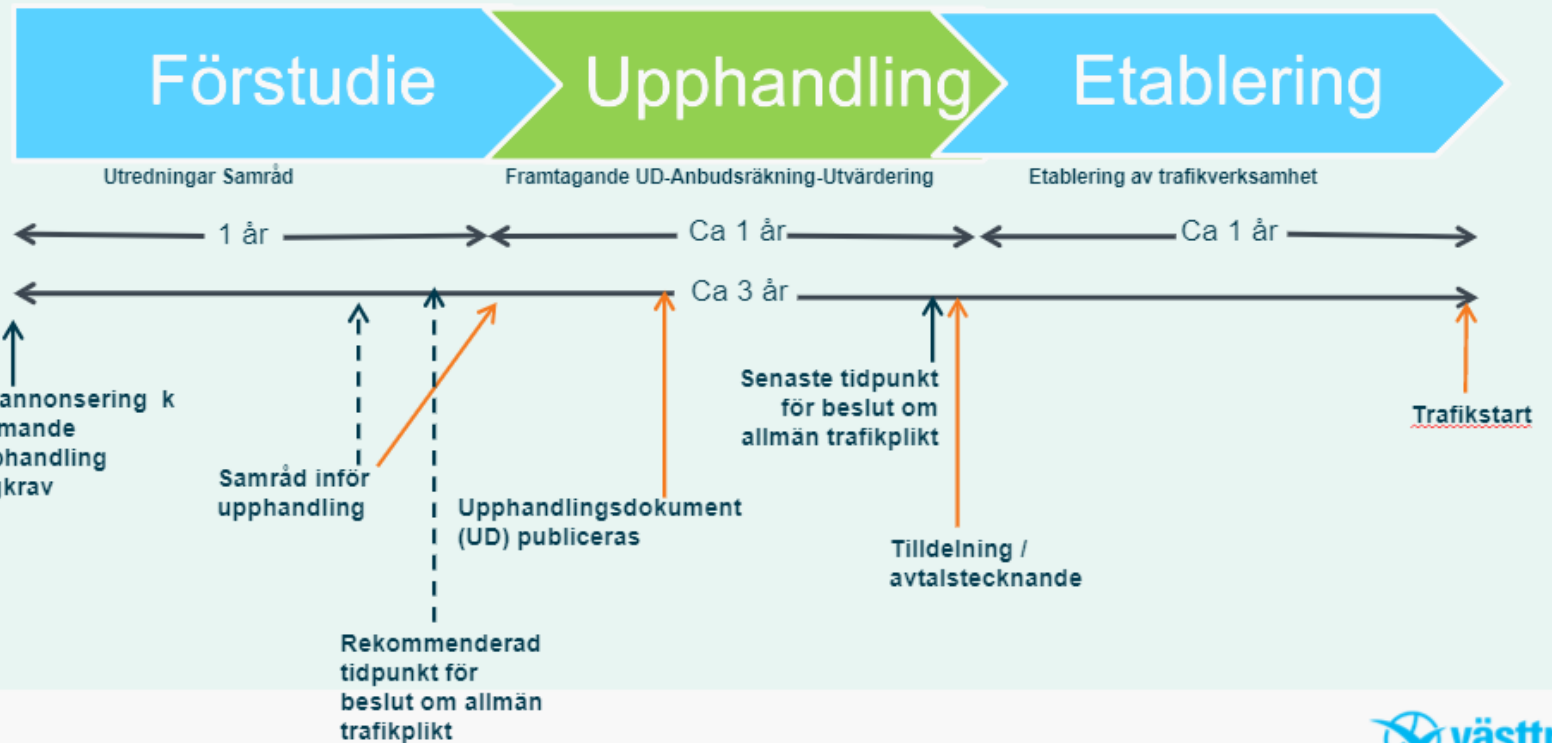
- ❑ Styrgruppsbeslut 7 december (och eventuellt kompletteringar i början av januari)
- ❑ Styrelsebeslut i februari
- ❑ Upphandlingsprojekt 2022
- ❑ Etablering av nytt trafikavtal 2023.
- ❑ Trafikstart juni 2024



Fortsatt process till trafikstart i juni 2024

- Förannonsering september 2021
- Samråd inför upphandling (SIU) mars 2022
- Upphandlingsdokument publiceras september 2022
- Anbud in december 2022
- Tilldelning och avtalsteckning mars 2023
- Etablering från mars 2023
 - Säkerställa trafikstarten tillsammans med Trafikföretag
 - Informationsmöten med kommuner. Säkerställande av infrastruktur.
- Trafikstart juni 2024

Process och tidplan för trafikupphandling



Sociala aspekter och konsekvenser

Hantering av sociala hållbarhetsaspekter

- ❑ Förslagen följer av trafikförsörjningsprogrammet, som har hållbarhetsbedömts, och riktlinjer för trafikering
- ❑ Dagens trafik har analyserats utifrån en mängd olika underlag och perspektiv och vi har tagit in och beaktat synpunkter från kommunerna och kommunalförbundet
- ❑ Vi har gått igenom och beaktat sociala hållbarhetsfrågor utifrån vårt verktyg och utifrån trafikförsörjningsprogrammet
- ❑ Vid varje föreslagen förändring diskuteras och värderas konsekvenser för resenärerna



Verktyg sociala perspektivet i förstudie inför upphandling av trafik

Västtrafik arbetar med att utveckla verktyg och riktlinjer för hur det sociala perspektivet ska hanteras och beaktas vid trafikplanering och förstudierna inför upphandling.

Det verktyg vi arbetat med utgår ifrån fem målområden: Tillgänglighet, Trygghet, säkerhet och hälsa, Jämställdhet, Jämlikhet och Delaktighet.

Våra slutsatser är presenterade utifrån dessa kategorier.



Tillgänglighet

- ❑ Nätverket mellan kommunerna stärks genom satsningar i stråk, där de flesta regionala resor sker
 - Taktfasta tidtabeller och mer renodlade linjesträckningar förenklar för resenärerna samt ger bättre möjligheter att skala upp trafiken och hantera förseningar
 - Bättre förutsättningar för sällanresor, som fritids- och serviceresor samt helgutflykter, genom förbättrat utbud
 - Passning mot viktiga stråk eller tåg blir bättre, vissa lågt prioriterade passningar blir på vissa håll sämre
- ❑ Förenklade linjeupplägg utanför stråken på flera håll och möjlighet att skala upp trafiken
- ❑ Nytt trafikupplägg i Skövde skapar nya kopplingar samt en mer effektiv trafik, medan några reserelationer prioriteras ned
- ❑ Små förändringar för restiden på vissa platser/tidslägen, i vissa stråk finns snabbvarianter i högtrafik
- ❑ Reducering och avveckling föreslås endast där resandet är mycket lågt eller helt anpassat efter grundskolor
 - Närtrafiken ger vissa resmöjligheter för fritids- och serviceresor där linjelagd trafik är begränsad eller saknas helt



Trygghet, säkerhet och hälsa

- ❑ Minskade utsläpp och buller genom ökad elektrifiering och i vissa fall mindre parallellkörning
- ❑ Taktfasta tidtabeller i stråken ger oftast mer luft i tidtabellen, vilket är positivt för trafiksäkerheten på väg
- ❑ Byten koncentreras till större kollektivtrafiknoder, vilket är positivt för trygghet och trafiksäkerhet
- ❑ Resa till och från hållplats är ibland förenat med risker utifrån trafiksäkerhet
- ❑ Fordonen byts ut till nyare modeller, samtliga kommer exempelvis att ha lågt insteg
- ❑ Fortsatt arbete med tillgänglighetsanpassning och förbättring av hållplatser



Jämställdhet och jämlikhet

- ❑ Trafiken i stråken har ett gott utbud och enkla linjeupplägg som kommer att kunna uppfylla de flesta resenärers resbehov – inte bara vissa grupper
- ❑ Målpunkter som skolor/gymnasier, arbetsplatser, service, handel och fritid har belysts i arbetet med trafiken som anpassas utifrån sådana uppdrag
- ❑ Fokus på enklare trafikeringsupplägg för resenärerna så att trafiken kan användas av en bred målgrupp
- ❑ Lågt insteg är positivt för exempelvis barn, funktionsnedsatta och äldre
- ❑ Där vi reducerar är det enstaka individer som påverkas, närtrafik kan i vissa fall utgöra ett alternativ
- ❑ Avveckling innebär att skolskjuts behövs för vissa områden och att vissa gymnasieelever i glesare geografier inte längre har tillgång till linjetrafik



Delaktighet

- ❑ Kundsynpunkter har samlats in och värderats i arbetet
- ❑ Dialogen med kommunerna och kommunalförbundet viktiga för att fånga upp lokala perspektiv
- ❑ Kunskap om hur trafiken ser ut och varför finns inom arbetsgruppen



-  Områden där det idag är längre än 4000m från hållplats
-  Tillkommande områden där det är längre än 4000m från hållplats
-  Områden som fått ny bedömning utifrån social konsekvensanalys – oförändrade linjer

