Kallelse till sammanträde med Direktionen

Datum 2023-04-14
Tid 9.00-15.30
Plats Lilla Navet, Skaraborgsvägen 1B, ingång från innergården

Kallade

Beslutande
Ulf Olsson (S) Borås Stad, Ordförande
Annette Carlson (M) Borås Stad, 1:e vice ordförande
Ulf Dahlberg (S) Mark, 2:e vice ordförande
Ulf Rapp (S) Bollebygd
Mats Palm (S) Herrljunga
Johan Björkman (M) Svenljunga
Driton Bilalli (S) Tranemo
Wiktor Öberg (M) Ulricehamn
Bengt Hilmersson (C) Vårgårda

Ersättare
Daniel Persson (SD) Bollebygd
Kerstin Hermansson (C) Borås Stad
Niklas Arvidsson (KD) Borås Stad
Gunnar Andersson (M) Herrljunga
Tomas Ekberg (M) Mark
Patrik Harrysson (S) Svenljunga
Niklas Gardewik (M) Tranemo
Klas Redin (S) Ulricehamn
Tony Willner (S) Vårgårda

Adjungerade
Tobias Carlsson (L) Varberg
Jeanette Qvist (S) Varberg
Stefan Lindborg (V)
Mikael Levander (NU)
Anna Svalander (L)

Välkomna!

Ulf Olsson
Ordförande

Magnus Haggren
Förbundsdirektör

Ärende	**Bilaga**
1. Upprop	
2. Fastställande av dagordning	
3. Val av justerare	
4. Information Kommunernas klimatlöften, Länsstyrelsen och VGR deltar, 30 min	
5. Information Europa Direkt, 30 min	
6. Information Hållbarhetsklivet, Turistrådet Västsverige deltar, 30 min	
7. Information Revisionsrapport Årsredovisning 2022	X
8. Beslut Revisionsrapport Samordnad funktion för dataskyddsombud	X
9. Beslut Ytterligare utredningar av större vägåtgärder på väg 41	X
10. Dialog inför DKR - Seniorerbjudande	X
11. Beslut Advisory Board Navet science center	X
12. Förbundsdirektör informerar - Svar på skrivelse Trafikverket	
13. Återkoppling från VästKoms styrelse och BHU samt övrig politisk information - Ägarsamråd Gryning Vård - Ny järnväg Göteborg-Borås	
14. Anmälningsärenden	X
15. Övriga frågor	
16. Nästa sammanträde 2023-06-09 kl 9.00-12.00	
17. Delregionalt kollektivtrafikråd, DKR, kl 13.00-15.00 A. Introduktion DKR B. Aktuellt från Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, IKN C. Aktuellt från Västtrafik D. Årlig avstämning trafikförsörjningsprogrammet 2022 E. Information om revidering av trafikförsörjningsprogrammet F. Dialog seniorerbjudande G. Arena mobilitet i glesa geografier	X

Linda Bergholtz, Administrativ chef
linda.bergholtz@borasregionen.se
Telefon: 0729-649697

Revisionsrapport Årsredovisning 2022

FÖRSLAG TILL BESLUT

Informationen tas till dagens protokoll

Ärendebeskrivning

Revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund har granskat Årsredovisning 2022 och översänt granskningsrapport samt revisionsberättelse. Den sammantagna bedömningen är att årsredovisningen är upprättad enligt gällande lagar och rekommendationer samt att resultatet är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som Direktionen uppställt.

Revisorerna tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för år 2022 för Direktionen samt enskilda ledamöter i densamma.

Årsredovisning 2022 för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund samt revisionsberättelse översänds enligt tidigare beslut till medlemskommunerna samt Södra hälso- och sjukvårdsnämnden för prövning av ansvarsfrihet.

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

Revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund

Till samtliga medlemskommuner i Sjuhärads kommunalförbund

Revisionsberättelse för Sjuhärads kommunalförbund år 2022

Vi, av respektive fullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i Sjuhärads kommunalförbund (organisationsnummer 222000-1008) av dess Direktion. Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Den ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll. Vårt ansvar är att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen som görs är tillräcklig.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, lagen om kommunal bokföring och redovisning, Rådet för kommunal redovisnings rekommendationer och God revisionssed i kommunal verksamhet. Granskningen har genomförts med biträde av sakkunniga och med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning. Till revisionsberättelsen bifogas de sakkunnigas granskningsrapport som utgör en sammanfattning av granskningen.

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande. Vi bedömer att förbundets årsredovisning i huvudsak är upprättad enligt kommunallagen, lagen om kommunal bokföring och redovisning, god redovisningssed och rådet för kommunal redovisnings rekommendationer. Resultat, ekonomisk ställning och räkenskaper redovisas på ett i huvudsak rättvisande sätt. Balanskravet är uppfyllt. Förbundet uppnår båda de finansiella målen under 2022.

Avseende verksamheten konstaterar vi att förbundet inte uppnått tre av 16 beslutade enhetsmål för 2022. Vi bedömer att förbundet i sin uppföljning av enhetsmål för 2022 anger rimliga förklaringar till varför målen inte nåtts. Vi bedömer att förbundet förbättrat måluppföljningen jämfört med föregående år. Förbundet har nu en minskad mängd mål samt en enhetlig struktur och metod för uppföljning av de olika verksamheterna för 2022.

Vi har med hjälp av en extern konsult genomfört en fördjupad granskning av dataskyddsombudens verksamhet inom Sjuhärads kommunalförbund. Vår bedömning är att de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan i huvudsak är tillräckliga samt att verksamheten bedrivs på ett i huvudsak ändamålsenligt sätt. I granskningen framkommer dock flertalet utvecklingsområden och rekommendationer. Vi rekommenderar Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna att bl.a. renodla dataskyddsombudens roll och utreda hur ett proaktivt arbete när det gäller efterlevnad av lagar och regler inom området kan genomföras och vem som ansvarar för det.

Vi bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som Direktionen uppställt.

Vi bedömer att verksamheten i förbundet skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Den interna kontrollen bedöms som tillräcklig med ett utvecklingsområde. Förbundet bör ange storlek på de stickprov som görs inom ramen för kontrollmomenten i den interna kontrollplanen.

Vi tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för år 2022 för Direktionen samt enskilda ledamöter i densamma.

Vi åberopar bifogad rapport.

Borås den 22 mars 2023

Boris Preijde Marijke Hallencreutz Ingrid Isaksson

Weine Eriksson Malin Myrman

Bilagor:

Rapport - Granskning av Sjuhärads kommunalförbund årsbokslut 2022

Granskning av Sjuhärads kommunalförbunds årsredovisning år 2022

Revisionskontoret. Borås

Rapport

2023

Samuel Kaufman
Anna Duong
Anna Sandström

Innehåll

1 INLEDNING 3

1.1 Syfte och revisionsfrågor 3

1.2 Revisionskriterier 3

1.3 Ansvarig nämnd/styrelse 4

1.4 Metod 4

1.5 Projektorganisation 4

2 GRANSKNINGSRESULTAT 5

2.1 Årsredovisning 5

2.2 Förvaltningsberättelse 5

2.3 Redovisningsprinciper 6

2.4 Resultaträkning 6

2.4.1 Ekonomiskt resultat 6

2.5 Balansräkning 6

2.6 Kassaflödesanalys 6

2.7 Drift- och investeringsredovisning 6

2.8 Balanskrav 7

2.9 Rättvisande räkenskaper och god redovisningssed 7

2.10 Bedömning av Direktionens mål med betydelse av god ekonomisk hushållning 7

2.11 Måluppfyllelse 8

2.12 Specifika bevakningsområden 10

2.13 Fördjupade granskningar 12

2.14 Intern kontroll 12

3 SAMMANFATTANDE BEDÖMNING 13

1 Inledning

Enligt kommunallag (2017:725) ska förbundets revisorer pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen är tillräcklig. Revisorerna ska även bedöma om årsredovisningen är förenlig med de mål som Direktionen fastställt.

Granskningen sker utifrån ett risk- och väsentlighetsperspektiv. Granskning av årsredovisningen inklusive verksamhetsmässigt resultat/måluppfyllelse har genomförts av Borås Stads revisionskontor och redovisas i innevarande rapport.

Årsredovisningen och revisorernas bedömning ska behandlas av respektive medlemskommuns Kommunfullmäktige. Syftet är bland annat att ge Kommunfullmäktige underlag för uppföljning och styrning av den fortsatta verksamheten, så att god ekonomisk hushållning kan säkerställas. Ställningstagandena i revisionsberättelsen utgår från en samlad bedömning av all den granskning av förbundets verksamhet som har genomförts under året.

1.1 Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att den ska vara ett underlag till revisorernas ställningstagande i revisionsberättelsen gällande ansvarsfrihet. Granskningen sker utifrån ett risk- och väsentlighetsperspektiv. Denna styr vilka Rekommendationer från Rådet för Kommunal Redovisning (RKR) som används i granskningen.

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- Är årsredovisningen upprättad enligt gällande lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR), gällande rekommendationer från RKR samt i enlighet med god redovisningssed?
    - Lämnar årsredovisningen upplysning om verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen? (med verksamhetens utfall avses utfallet i förhållande till fastställda mål och ekonomiska ramar)
    - Är räkenskaperna i allt väsentligt rättvisande?
- Ger årsredovisningen en rättvisande bild av resultatet för förbundet?
- Har balanskravet uppfyllts?
- Har verksamheten bedrivits på ett sätt som gör att Direktionens beslutade mål, finansiella likväl som verksamhetsmässiga, för god ekonomisk hushållning uppnåtts?

1.2 Revisionskriterier

Granskningen har utförts enligt kommunallag (2017:725), lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR), God revisionssed i kommunal verksamhet samt rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning. Granskningen har utförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge en rimlig grund för bedömning.

Räkenskaperna granskas enligt följande:

- Att redovisningen följer krav på räkenskapsföring enligt 11 kap. kommunallagen, d.v.s. att räkenskaper och årsredovisning upprättats.
- Att upplysning lämnats om utfallet, finansieringen av verksamheten och den ekonomiska ställningen vid årets slut.
- Att årsredovisningen är upprättad med iakttagande av god redovisningssed. God redovisningssed innebär att redovisningsskyldiga i första hand ska följa lagar och rekommendationer och i övriga fall, då det inte finns någon specifik regel, tillämpa god sed.
- Att redovisningen är materiellt rätt (alla tillgångar och skulder existerar och avser Sjuhärads kommunalförbund).
- Att redovisningen är rätt periodiserad (alla intäkter och kostnader avser redovisningsåret).

Övriga delar har granskats översiktligt i syfte att bedöma om de uppgifter som ska ingå i årsredovisningen enligt lag och rekommendationer från RKR har lämnats.

1.3 Ansvarig nämnd/styrelse

Direktionen i Sjuhärads kommunalförbund är ansvarig.

1.4 Metod

Granskningen grundas på analys av resultat- och balansräkning samt utökad granskning av poster och processer som är av väsentlig betydelse för resultat och ställning. Granskningen innefattar att granska ett urval av underlag och annan information i räkenskapssammandraget samt att pröva de redovisningsprinciper som använts i verksamheten. Planeringen har genomförts med utgångspunkt i en risk- och väsentlighetsanalys, där insatser koncentreras till där risken för väsentliga fel är störst. Därutöver ska granskningen innehålla en bedömning om årsredovisningen är rättvisande, d.v.s. att årsredovisningen inte innehåller fel som påverkar resultat och ställning eller tilläggsupplysningar på ett sätt som kan leda till felaktigt beslutsfattande. Granskningen är genomförd med en kontrollmålsmetodik och ett kvalitetssäkrat systemstöd. Granskning av fakturaunderlag och stickprov av specifikationer har genomförts. Stickprov av konton med större avvikelser under 2022 har utförts.

Revisionskontoret har under året särskilt granskat processen för attestering av fakturor för Sjuhärads kommunalförbund.

En genomgång av balanskontona samt rutiner för periodiseringar har genomförts. Vidare har avstämningar och kontroll av moms- och skatteredovisning utförts. Avstämning har genomförts med tjänstepersoner vid Sjuhärads kommunalförbund.

1.5 Projektorganisation

Samuel Kaufman är granskningsledare. Granskningsmedarbetare är Anna Duong och Anna Sandström.

2 Granskningsresultat

2.1 Årsredovisning

Enligt 1 kap. 3 § lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) ska kommunalförbund upprätta en årsredovisning.

En årsredovisning ska bestå av:

- en resultaträkning,
- en balansräkning,
- en kassaflödesanalys,
- noter,
- en driftredovisning,
- en investeringsredovisning, och
- en förvaltningsberättelse

Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av förbundets resultat och ställning. Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen, i allt väsentligt upprättats i enlighet med den kommunala bokförings- och redovisningslagen och god redovisningssed.

Årsredovisningens struktur, modell för analys av finansiell utveckling och ställning samt den ekonomiska redovisningen av verksamheten är i huvudsak god.

2.2 Förvaltningsberättelse

Enligt lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning 11 kap. ska en förvaltningsberättelse innehålla följande delar:

- Utvecklingen av verksamheten
- Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning
- Händelser av väsentlig betydelse
- Förväntad utveckling
- Väsentliga personalförhållanden
- Andra förhållanden av betydelse för styrning och uppföljning
- God ekonomisk hushållning
- Ekonomisk ställning
- Balanskravsresultat

I förvaltningsberättelsen ska information lämnas om viktiga händelser som inträffat under året Revisionskontoret bedömer att Sjuhärads kommunalförbunds årsredovisning i huvudsak följer den uppställning som anges i 11 kap. i LKBR. Rubrikerna följer inte exakt den ordning som anges i lagstiftningen.

Revisionskontoret konstaterar att förvaltningsberättelsen i Sjuhärads kommunalförbunds årsredovisning innehåller en sammanställning av fokusområden, uppdrag och mål. I årsredovisningen genomförs en samlad bedömning om att målen för god ekonomisk hushållning uppnås under 2022.

Revisionskontoret bedömer i stort att den information som lämnas i förvaltningsberättelsen ger en rättvisande bild av förbundets resultat och ställning.

2.3 Redovisningsprinciper

I årsredovisningen har samma redovisningsprinciper använts som vid föregående bokslut.

2.4 Resultaträkning

Enligt 5 kap. 1 § ska resultaträkning i sammandrag redovisa samtliga intäkter och kostnader under räkenskapsåret.

Revisionskontoret bedömer att resultaträkningen ger en i allt väsentligt rättvisande bild av årets resultat och att noter finns i tillräcklig omfattning och utgör specifikationer av resultaträkningens poster. Resultaträkningen är uppställd enligt LKBR.

2.4.1 Ekonomiskt resultat

Sjuhärads kommunalförbund redovisar ett överskott på 2 011 tkr för perioden 2022-01-01 – 2022-12-31 jämfört med budget. Resultatet för administrationen redovisar ett överskott om ca 1 000 tkr och beror på högre intäkter till följd av nya uppdrag och försäljning av tjänst, lägre kostnader för förbrukningsinventarier samt ej utnyttjad reserv. Förbundskansliet redovisar ett överskott om ca 500 tkr och beror på ej utnyttjad reserv, ej budgeterade ränteintäkter samt högre intäkter till följd av försäljning av tjänst.

2.5 Balansräkning

Enligt 6 kap. 1 § LKBR ska balansräkningen i sammandrag redovisa kommunens eller kommunalförbundets samtliga tillgångar, avsättningar och skulder samt eget kapital på dagen för räkenskapsårets utgång (balansdagen). Ställda panter och ansvarsförbindelser ska tas upp inom linjen.

Revisionskontoret bedömer att balansräkningen är i huvudsak uppställd enligt LKBR och omfattar tillräckliga noter. Föregående års utgående balanser har överförts rätt som årets ingående balanser. Specifikationer och underlag till utgående balanser finns i tillräcklig omfattning och årets resultat enligt balansräkningen stämmer överens med resultaträkningen. Revisionskontorets samlade bedömning är att balansräkningen i allt väsentlighet ger en rättvisande bild av tillgångar, avsättningar, skulder och eget kapital.

2.6 Kassaflödesanalys

Enligt 8 kap. 1 § LKBR ska kassaflödesanalysen redovisa kommunens eller kommunalförbundets in- och utbetalningar under räkenskapsåret.

Revisionskontoret bedömer att kassaflödesanalysen är uppställd enligt RKR R13 Kassaflödesanalys och överensstämmer i allt väsentligt med övriga delar i årsredovisningen.

2.7 Drift- och investeringsredovisning

Enligt 10 kap 1-2 §§ LKBR ska driftredovisningen innehålla en redovisning av hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställs för den löpande verksamheten. Investeringsredovisningen ska innehålla en samlad redovisning av kommunens eller kommunalförbundets investeringsverksamhet.

Revisionskontoret noterar att Sjuhärads kommunalförbunds drift- och investeringsredovisning är uppställd enligt RKR 14 Drift- och investeringsredovisning. Drift- och investeringsredovisningen överensstämmer i allt väsentligt med övriga delar i årsredovisningen.

2.8 Balanskrav

Ett kommunalförbund ska enligt kommunallagen göra en avstämning av balanskravet och redovisas i förvaltningsberättelsen. Eventuella negativa resultat som uppkommer ska enligt kommunallagen regleras inom tre år. Om det föreligger synnerliga skäl finns emellertid möjlighet att inte reglera ett negativt resultat.

RKR har lämnat information om beräkning och redovisning av balanskravet utifrån tolkning av förarbeten till reglerna om balanskrav i LKBR och kommunallagen.

Enligt 11 kap. 10 § LKBR ska upplysningar om årets resultat efter balanskravsjusteringar och balanskravsresultat redovisas i förvaltningsberättelsen. Vidare framgår att vid beräkningen av balanskravsresultatet, som är kopplat till kommunallagens balanskrav, ska årets resultat rensas för vissa poster som inte härrör från den egentliga verksamheten.

Revisionskontoret noterar att balanskravsutredningen i årsredovisningen redovisar ett positivt resultat om 2 011 tkr. Förbundet använder inte resultatutjämningsreserven (RUR).

2.9 Rättvisande räkenskaper och god redovisningssed

Enligt 1 kap. 4 § LKBR ska bokföring och redovisning fullgöras på ett sätt som överensstämmer med god redovisningssed.

Bokslutsprocessen har adekvata anvisningar som har informerats i rimlig tid innan bokslutets transaktioner ska vara genomförda. Huvudsakliga bokslutsjusteringar har bokförts i redovisningssystemet.

2.10 Bedömning av Direktionens mål med betydelse av god ekonomisk hushållning

Från och med år 2006 gäller för samtliga kommuner och kommunalförbund att Kommunfullmäktige ska fastställa mål för ”god ekonomisk hushållning” enligt 11 kap 1 § kommunallagen. Enligt kommunallagen föreligger därutöver krav på att ”fullmäktige ska besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning för kommunen”.

Förvaltningsberättelsen ska innehålla en utvärdering av om målen och riktlinjerna för en god ekonomisk hushållning enligt 11 kap. 6 § första och andra styckena kommunallagen har uppnåtts och följts.

Förbundet har i budget och verksamhetsplan 2022 beslutat om två finansiella mål;

1. Förbundets kostnader ska inte överstiga intäkterna
2. Förbundet ska uppvisa ett eget kapital på lägst 4 mnkr.

Revisionskontoret noterar att Sjuhärads kommunalförbunds budget och årsredovisningen har en skrivning om god ekonomisk hushållning. Förbundet uppnår båda målen under året. Förbundets samlade bedömning är att verksamheten når såväl de finansiella som verksamhetsmässiga målen och att kraven för god ekonomisk hushållning därmed kan anses vara uppfyllda.

2.11 Måluppfyllelse

Sjuhärads kommunalförbunds målarbete

Sjuhärads kommunalförbunds förbundsordning utgör grunden för förbundets verksamhet och fastställs av respektive medlemskommuns fullmäktige. Direktionen har beslutat om det övergripande målet; *Att aktivt arbeta för att Sjuhärad/Boråsregionen ska vara ett bra område att bo, arbeta och leva i.*

Verksamheten arbetar mot målet genom att *Med tydligt och långsiktigt Sjuhäradsperspektiv skapa gränsöverskridande möten för att främja samverkan, innovation och nytänkande.*

Förbundet har två beredningsgrupper, *Hållbar regional utveckling Sjuhärad (BH7)* och *Välfärd och Kompetens.* Beredningsgrupperna arbetar med strategiska frågor, bereder ärenden till Direktionen och företräder kommunalförbundet inom sina verksamhetsområden.

I förbundet ingår även Business Region Borås, Dataskyddsombud, Medarbetarcentrum, Vård och omsorgscollege, Navet science center samt Närvårdskontoret. Dessa verksamheter finansieras och nyttjas olika av medlemskommunerna. Vård och omsorgscollege och Närvårdskontoret finansieras av både medlemskommunerna och Västra Götalandsregionen.

Styrdokument inom regional utveckling är Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021-2030 samt Kulturplan för Boråsregionen 2020-2023.

Inom område välfärdsutveckling styrs verksamheten utifrån gällande lagstiftning samt regionala och delregionala avtal och överenskommelser. De övriga verksamheterna har planer och uppdragsbeskrivningar som beskriver deras arbete.

Utvecklingsstrategi för Sjuhärad samt Kulturplan för Boråsregionen beskriver förbundets grunduppdrag. Utifrån de fastställda styrdokumenten och fokusområden inom regional utveckling och kulturområdet följer förbundet löpande upp grunduppdraget.

Projektverksamheten regleras i den överenskommelse gällande delregionala utvecklingsmedel som tecknats mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden i samband med beslutet om den nya regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021–2030.

Grunduppdraget inom enheten för välfärdsutveckling utgår från medlemskommunernas behov tillsammans med gällande lagstiftning samt regionala och delregionala avtal och överenskommelser.

Förbundet uppger sammantaget att det löpande arbetet utifrån grunduppdraget pågår enligt plan inom samtliga enheter och verksamheter.

Mål och uppdrag i verksamhetsplan och budget 2022

Utifrån förbundets verksamhetsplan och budget 2022 har mål formulerats i syfte att nå förbundets övergripande målsättning. Målen och dess uppföljning delas in under följande enheter:

- Förbundsövergripande
- Regional utveckling
- Välfärdsutveckling

Kommunalförbundet har för 2022 genomfört en stor omstrukturering av strukturen för sina mål och uppföljning vilket innebär att förbundet har ett övergripande mål och 16 enhetsmål. Antalet mål har minskat avsevärt jämfört med tidigare år. Den nya målstrukturen innebär en enhetlig presentation av uppföljningen för de olika verksamheterna inom förbundet. För de olika driftverksamheterna i förbundet presenteras fortfarande uppföljning av verksamhetsmål och indikatorer men som en bilaga till årsredovisningen.

Förbundet uppger i årsredovisningen att de uppnått alla mål utom tre under året. Ett av målen kan inte följas upp förrän mars 2023. Förbundet uppger att de två andra målen inte kunnat uppnås till följd av faktorer utanför förbundets ansvar.

Förbundsövergripande
För den Förbundsövergripande enheten har förbundet ställt upp två mål.

Förbundet bedömer att båda målen uppnåtts under året.

0 0 2 0 av 2 mål.

Regional utveckling
För den enheten Regional utveckling har förbundet ställt upp sex mål. Förbundet bedömer i årsredovisningen att fem av målen är uppnådda och att ett av målen delvis har nåtts.

0 1 5 0 av 6 mål.

Det mål som inte uppnåtts under året är:

- **Skapa förutsättningar för att alla kommuner i Sjuhärad ges tillgång till regionens innovationsmiljöer.**
  En förstudie har startat upp under hösten för att utreda hur information mellan kommuner, företag och innovationssystemet kan spridas på bästa sätt, så kallad innovationslots. Förstudien beräknas bli klar i mars 2023.

Välfärdsutveckling
För enheten Välfärdsutveckling har förbundet ställt upp åtta mål. Förbundet bedömer att två mål inte kommer att uppnås under året.

0 2 6 0 av 8 mål.

Målen som förbundet inte når är:

- **Stödja kommunerna i omställningen till nära vård i nära samverkan med Närvårdskontoret utifrån fastställd aktivitetsplan.**
  Arbetet löpte enligt fastställd aktivitetsplan inom projekt Nära vård under årets första fem månader, bland annat genomfördes ett antal olika informationsaktiviteter och workshops. 31 maj togs beslut att projektet skulle läggas ner och ansvaret för arbetet lades över på Närvårdskontoret.
- **Samordna och stödja det delregionala arbetet inom ramen för framtidens vårdinformationsmiljö, FVM.**
  FVM-projektet har kantats av problem på övergripande regional nivå vilket lett till otydlighet både gällande tids- och aktivitetsplaner på delregional nivå. Förbundet utför det arbete som efterfrågas av regionen och kommunerna. En nystart är planerad till 2023.

Sammanfattningsvis konstateras att Sjuhärads kommunalförbund i budget och verksamhetsplan för 2022 har fastställt ett övergripande strategiskt mål samt två mål för den förbundsövergripande enheten, sex mål för enheten regional utveckling och åtta mål för enheten välfärdsutveckling.

Utöver detta har förbundet följt upp de strategier och planer som styr förbundet.

Förbundet har i årsredovisningen redovisat vad de gjort för att närma sig sitt övergripande strategiska mål och förbundet gör bedömningen att måluppfyllelsen är god inom förbundets samtliga verksamheter. Förbundet gör bedömningen att genomförda och planerade aktiviteter ligger i linje med det övergripande strategiska målet.

Kommunalförbundet har också redogjort för de olika enheternas måluppfyllelse samt om de når målen under verksamhetsåret.

Sammantaget är måluppfyllelsen för perioden:

0 3 13 0 av 16 mål.

Förbundet uppnår inte tre av de 16 mål som förbundet ställt upp för verksamhetsåret 2022.

Sammantaget konstateras att kommunalförbundet inför 2022 genomfört en stor omstrukturering av mål och uppföljning. Antalet mål i verksamhetsplan och budget har minskat avsevärt jämfört med tidigare år. För de olika verksamheterna i förbundet presenteras fortfarande uppföljningen av verksamhetsmål och indikatorer men som en bilaga till årsredovisningen. Den nya målstrukturen innebär också en enhetlig presentation av uppföljningen för de olika verksamheterna inom förbundet i årsredovisningen.

2.12 Specifika bevakningsområden

Uppföljning av avslutade projekt

Sjuhärads kommunalförbund har en överenskommelse med VGR gällande hanteringen av delregionala utvecklingsmedel, DRUM. Överenskommelsen fastställer vad som är syftet med de delregionala utvecklingsmedlen, vad de ska bidra till att åstadkomma samt vilket ansvar som vilar på respektive part i arbetet runt medlen. Kommunalförbunden lämnar årligen in ett underlag, en uppföljningsrapport, för uppföljning av medlens användning. Syftet med uppföljningen är att fånga upp erfarenheter från föregående år och delregionala behov och prioriteringar kommande år. VGR sätter sedan samman en samlad rapport för DRUM-medel i regionen. Som en bilaga till rapporten skriver Förbundet en egen sammanfattning gällande resultat och effekter för de projekt förbundet beviljat medel. Sammanfattningen lämnas till Direktionen i samband med att den övergripande rapporten presenteras.

Enligt styrdokument för DRUM 2023-2024 ska uppföljning av enskilda projekt också genomföras löpande av kansliet inför utbetalning av medel. Om projekten eller satsningen förändras utifrån ursprungligt beslut måste en revidering inkomma. Information om vilka reviderade ansökningar som godkänts rapporteras till Direktionen på nästkommande sammanträde.

De flesta projekt förbundet hanterar finansieras av DRUM-medel och omfattas av ordningen för dessa. När det gäller projekt som finansierats på annat sätt skrivs det en slutrapport och beslut tas därefter om fortsättningen.

Arbete med kompetensförsörjning

Förbundet uppger att kompetensförsörjning varit en prioriterad fråga för samtliga nätverk inom välfärd under året eftersom man menar att flera av kommunerna står inför ett svårt rekryteringsläge gällande all personal inom välfärdsområdet.

Under hösten har en förstudie kring ett eventuellt branschråd välfärd pågått. Syftet med förstudien har varit att identifiera områden att samverka kring för att bidra till långsiktig och strategisk kompetensförsörjning. Förbundet har även genomfört workshops i samtliga nätverk inom välfärdsområdet och nyckelpersoner har intervjuats. Samtliga nätverksdeltagare har fått möjlighet att besvara en enkät om vad som kan göras för att kommunerna ska behålla och attrahera medarbetare till välfärdsyrken i Sjuhärad.

Under hösten 2022 startades en förstudie upp med mål att inventera kompetensbehov. Förstudien ska slutrapporteras i januari 2023. Underlaget till förstudien arbetades fram i nära samverkan med de strategiska grupperingar inom förbundet som arbetar med kompetensförsörjning.

Utöver detta så är kompetensförsörjning också ett av fem fokusområden i Utvecklingsstrategi för Sjuhärad. I arbetet med strategin har förbundet bl.a. arbetat genom en Regional samordningsgrupp för strategisk kompetensförsörjning i Västra Götalandsregionen (VGR) och ett kompetensråd med deltagare från VGR, kommunerna, högskolan, näringslivet, arbetsförmedlingen m.fl.

Förbundet arbetar även med kompetensförsörjning genom verksamheten Medarbetarcentrum vars syfte är att stödja och utveckla anställda i de samverkande kommunerna Borås, Mark, Svenljunga och Tranemo. Verksamheten ska erbjuda ledarskapsutbildningar och grupputveckling samt individuellt stöd i roll och yrkeskarriär.

Utveckling Navet

Förbundet uppger i årsredovisningen att verksamheten samt styrdokumenten för Navet science center har setts över, vilket var ett specifikt förbundsövergripande uppdrag för 2022. I årsberättelsen för Navet uppges att en struktur för dialog mellan Navet och dess medlemskommuner arbetats fram under året. Detta i kombination med den nya arbetsordningen har resulterat i att avtal har tecknats med avtalskommunerna Svenljunga, Tranemo och Mark som reglerar uppdrag, uppföljning, finansiering och dialog. Under hösten 2022 tecknades även avtal med Ulricehamn och Herrljunga som börjar gälla from 1 januari 2023.

Navet har under året arbetat såväl i löpande processer som i projektbaserad form inom relevanta och aktuella samhällsfrågor. Fyra områden är prioriterade för utvecklingsarenan; Fullföljda studier, Skola-näringsliv, Delaktighet och framtidstro samt Pedagogisk utveckling. Navet har under året deltagit i beviljade projekt samtliga fyra områden, både med Navet som projektägare och som projektpartner.

Under 2022 har arbetet med nya avdelningen om fysik för de allra yngsta besökarna startat upp. Finansieringsbeslut togs av Direktionen 9 december 2022. Inom projektet Modern Mines kommer Navet att ta fram en liten gruvavdelning med olika stationer till Hubben. Byggandet av gruvavdelningen kommer att ske hösten 2023. En långsiktig plan för utställningarnas utveckling, både uppdatering av befintliga avdelningar och byggnation av nya, har påbörjats under året.

2.13 Fördjupade granskningar

Granskning av samordnad funktion för dataskyddsombud

Insatt AB har på uppdrag av Revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund genomfört en fördjupad granskning av dataskyddsombudens verksamhet inom Sjuhärads kommunalförbund. Det övergripande syftet med granskningen var att undersöka de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan och att granska dataskyddsombudens arbetssätt med fokus på följsamhet mot lagar och prioritering av granskningsarbetet.

Granskningen visar att det finns goda förutsättningar för dataskyddsombuden att verka inom förbundet, att arbeta mot de anslutna kommunerna och att upprätthålla ett lagenligt rätt prioriterat arbetssätt. Dock står funktionen inför andra utmaningar nu jämfört med när den inrättades. En stor mängd kontaktytor och tillkommande administration, som växer ju fler kommuner som ansluter sig, och generellt sett högre nivå och mer tidskrävande arbete gör att det tidsutrymme som tidigare fanns för dataskyddsombuden nu är borta.

Revisorerna bedömer att de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan i huvudsak är tillräckliga samt att verksamheten bedrivs på ett i huvudsak ändamålsenligt sätt. I granskningen framkommer dock flera utvecklingsområden och rekommendationer. Revisorerna rekommenderar Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna att bl.a. renodla dataskyddsombudens roll och utreda hur ett proaktivt arbete när det gäller efterlevnad av lagar och regler inom området kan genomföras och vem som ansvarar för det.

2.14 Intern kontroll

Direktionen ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med förbundsordning samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Direktionen för Sjuhärads kommunalförbund har vidare ansvar för att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredställande sätt.

Sjuhärads kommunalförbund har en plan för intern kontroll för 2022 som antagits av Direktionen 2021-12-03. Direktionen har tillsammans med övriga förbundet genomfört en riskanalys som grund för upprättandet av plan för intern kontroll.

Sjuhärads kommunalförbund uppger i årsredovisningen att arbetet med intern kontroll har fortlöpt enligt fastställd plan utan anmärkningar. Uppföljning av intern kontrollplan för 2022 redovisades vid direktionens sammanträde 3 mars 2023. Revisionskontoret noterar att storleken på stickproven för kontrollmomenten i den interna kontrollplanen inte är angivna.

3 Sammanfattande bedömning

Granskningen av Sjuhärads kommunalförbunds årsredovisning bedöms i huvudsak utifrån kommunallagen, lag om kommunal bokföring och redovisning, rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning och God redovisningssed. I granskningen av förbundets årsredovisning utgår bedömningarna från följsamhet mot Direktionens budgetbeslut och eventuella beslut om specifika mål och prioriterade aktiviteter som avser budgetåret 2022.

Den interna kontrollen bedöms utifrån riskanalys och plan för intern kontroll samt dess uppföljning. I den sammanfattande bedömningen ingår i förekommande fall också granskningsresultat från granskning av bevakningsområden och de fördjupade granskningar som har varit riktade mot förbundet under året.

Granskningen visar att förbundets årsredovisning är upprättad i enlighet med de krav som finns för resultat- och balansräkning. Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av förbundets resultat och ställning. Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt har upprättats i enlighet med LKBR och god redovisningssed.

Årsredovisningens struktur, modell för analys av finansiell utveckling och ställning samt den ekonomiska redovisningen av verksamheten är i huvudsak god. För helåret 2022 redovisas ett överskott på 2 011 tkr jämfört med budget.

Revisionskontoret noterar att Sjuhärads kommunalförbunds budget och årsredovisning 2022 har en skrivning om god ekonomisk hushållning som innefattar två finansiella mål. Revisionskontoret konstaterar att förbundet uppnår båda de finansiella målen under 2022. Förbundets samlade bedömning är att verksamheten når såväl de finansiella som verksamhetsmässiga målen och att kraven för god ekonomisk hushållning därmed kan anses vara uppfyllda.

Kommunalförbundet har i *”Verksamhetsplan och budget 2022 Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund”* beslutat om ett övergripande strategiskt mål samt 16 enhetsmål för förbundets verksamheter. Uppföljning av verksamhetsspecifika mål och indikatorer presenteras i en bilaga till delårsrapporten. Förbundet uppnår inte tre av de 16 mål som förbundet ställt upp för verksamhetsåret 2022.

Revisionskontoret bedömer att förbundet förbättrat måluppföljningen jämfört med föregående år. Förbundet har nu en minskad mängd mål samt en enhetlig struktur och metod för uppföljning av de olika verksamheterna för 2022.

Sammanfattningsvis kan Revisionskontoret konstatera att Sjuhärads kommunalförbund överlag har redovisat vad de gjort för att uppnå det övergripande målet och de uppställda enhetsmålen.

Insatt AB har på uppdrag av Revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund genomfört en fördjupad granskning av dataskyddsombudens verksamhet inom förbundet. Revisorerna bedömer att de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan i huvudsak är tillräckliga samt att verksamheten bedrivs på ett i huvudsak ändamålsenligt sätt. I granskningen framkommer dock flera utvecklingsområden och rekommendationer. Revisorerna rekommenderar Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna att bl.a. renodla dataskyddsombudens roll och utreda hur ett proaktivt arbete när det gäller efterlevnad av lagar och regler inom området kan genomföras och vem som ansvarar för det.

Revisionskontoret bedömer att Sjuhärads kommunalförbund inom ramen för årsbokslutet redogör för väsentliga händelser och lämnar genom sin förvaltningsberättelse en översiktlig redogörelse över hur förbundets verksamhet utvecklats under året. Med utgångspunkt i att förbundet i årsredovisning 2022 redogör för måluppfyllelsen i förhållande till Direktionens fastställda mål bedömer Revisionskontoret att redovisningen av verksamhetsresultaten i huvudsak är förenlig med de mål som Direktionen fastställt.

Den interna kontrollen bedöms som tillräcklig med ett utvecklingsområde. Förbundet bör ange storlek på de stickprov som görs inom ramen för kontrollmomenten i den interna kontrollplanen.

Borås 2023-03-22

Andreas Ekelund

Revisionschef, Revisionskontoret

Borås Stad

Samuel Kaufman

Kommunal yrkesrevisor, Revisionskontoret

Borås Stad

BORÅS STAD

REVISIONSKONTORET

Besöksadress Sturegatan 42 **Postadress** 501 80 Borås
Telefon 033-35 71 56 **E-post** revisionskontoret@boras.se
Webbplats boras.se/stadsrevisionen

Linda Bergholtz, Administrativ chef
linda.bergholtz@borasregionen.se
Telefon: 0729-649697

Revisionsrapport samordnad funktion för dataskyddsombud

FÖRSLAG TILL BESLUT

Direktionen ger kansliet i uppdrag att återkomma med förslag på åtgärder utifrån granskningsrapporten till Direktionens sammanträde den 9 juni 2023

Ärendebeskrivning

Insatt AB har på uppdrag av Revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund genomfört en fördjupad granskning av dataskyddsombudens verksamhet inom Sjuhärads kommunalförbund. Det övergripande syftet med granskningen var att undersöka de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan och att granska dataskyddsombudens arbetssätt med fokus på följsamhet mot lagar och prioritering av granskningsarbetet.

Revisorerna bedömer att förutsättningarna i huvudsak är tillräckliga samt att verksamheten bedrivs på ett i huvudsak ändamålsenligt sätt. I granskningen framkommer dock flera utvecklingsområden och rekommendationer. Revisorerna rekommenderar Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna att bl.a. renodla dataskyddsombudens roll och utreda hur ett proaktivt arbete när det gäller efterlevnad av lagar och regler inom området kan genomföras och vem som ansvarar för det.

Svar från Direktionen med planerade åtgärder ska vara revisorerna tillhanda senast 2023-06-22. Missivet med bilagd rapport ska även tillställas respektive medlemskommun och deras revisorer för kännedom.

Expedieras till

Medlemskommunerna

Missiv

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

2023-03-22

Direktionen Sjuhärads kommunalförbund
Samtliga medlemskommuner i Sjuhärads kommunalförbund

GRANSKNING AV SAMORDNAD FUNKTION FÖR DATASKYDDSOMBUD

Insatt AB har på uppdrag av Revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund genomfört en fördjupad granskning av dataskyddsombudens verksamhet inom Sjuhärads kommunalförbund. Det övergripande syftet med granskningen var att undersöka de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan och att granska dataskyddsombudens arbetssätt med fokus på följsamhet mot lagar och prioritering av granskningsarbetet.

Granskningen visar att det finns goda förutsättningar för dataskyddsombuden att verka inom förbundet, att arbeta mot de anslutna kommunerna och att upprätthålla ett lagenligt rätt prioriterat arbetssätt. Dock står funktionen inför andra utmaningar nu jämfört med när den inrättades. En stor mängd kontaktytor och tillkommande administration, som växer ju fler kommuner som ansluter sig, och generellt sett högre nivå och mer tidskrävande arbete gör att det tidsutrymme som tidigare fanns för dataskyddsombuden nu är borta.

Vi bedömer att de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan i huvudsak är tillräckliga samt att verksamheten bedrivs på ett i huvudsak ändamålsenligt sätt. I granskningen framkommer dock flera utvecklingsområden och rekommendationer. Vi rekommenderar Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna att bl.a. renodla dataskyddsombudens roll och utreda hur ett proaktivt arbete när det gäller efterlevnad av lagar och regler inom området kan genomföras och vem som ansvarar för det.

I övrigt hänvisar vi till granskningsresultat och rekommendationer i bilagd rapport.

Missiv med bilagd rapport tillställs Direktionen i Sjuhärads kommunalförbund. Svar från Direktionen med planerade åtgärder emotses senast 2023-06-22. Missivet med bilagd rapport tillställs även respektive medlemskommun och deras revisorer för kännedom.

Boris Preijde Marijke Hallencreutz Ingrid Isaksson

Weine Eriksson Malin Myrman

Bilaga: *Rapport avseende granskning av samordnad funktion för dataskyddsombud, Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund*

Borås Stads Revisionskontor
Besöksadress: Sturegatan 42 Telefonnummer: 033-35 71 56
Postadress: Borås Stad, Revisionskontoret, 501 80 Borås
Webbplats: boras.se/revisionskontoret E-post: revisionskontoret@boras.se

Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund

Granskning av samordnad funktion för dataskyddsombud

REVISIONSRAPPORT

2023-03-15
Antal sidor: 35

Erik Österberg, jurist
Mats Herling, jurist

Insatt AB
Kyrkogatan 4
553 16 Jönköping
www.insatt.com

Jerker Stenqvist, auktoriserad revisor och certifierad kommunal revisor

SQ Revision & Rådgivning AB
Hörngatan 1
573 42 Tranås

Copyright Insatt AB all rights reserved

Innehåll

1. Inledning 4
1.1 Bakgrund 4
1.2 Syfte och revisionsfrågor 5
1.3 Metod 6
1.4 Avgränsning och disposition 6
2. Allmän juridisk utgångpunkt – dataskyddsombud 7
3. Resultatet av granskningen 8
3.1 Vilka förväntningar, uppdrag eller mål finns från anslutna kommuner? 8
3.1.1 Utgångspunkter 8
3.1.2 Förväntningar, uppdrag och mål hos anslutna kommuner 9
3.1.3 Iakttagelser och bedömning 10
3.2 Vilka avtal/överenskommelser finns upprättade med respektive kommun? 10
3.2.1 Utgångspunkter 10
3.2.2 Upprättade avtal/överenskommelser 11
3.2.3 Iakttagelser och bedömning 11
3.3 Tydlig ansvarsfördelningen mellan dataskyddsombuden och kommunerna? 11
3.3.1 Utgångspunkter 11
3.3.2 Ansvarsfördelningen mellan dataskyddsombuden och kommunerna 12
3.3.3 Iakttagelser och bedömning 13
3.4 I vilken utsträckning uppfyller granskningsverksamheten de lagkrav som finns inom området? 14
3.4.1 Utgångspunkter 14
3.4.2 Dataskyddsombudens granskningsverksamhet 15
3.4.3 Iakttagelser och bedömning 18
3.5 Är prioriteringen i granskningsarbetet lämplig med hänsyn till granskningsområde och typen av granskningsobjekt? 20
3.5.1 Utgångspunkter 20
3.5.2 Prioriteringen i granskningsarbetet utifrån granskningsområde och granskningsobjekt 20
3.5.3 Iakttagelser och bedömning 21

Copyright Insatt AB all rights reserved

3.6 Är bemanningen och resurser för dataskyddsombuden tillräckliga för verksamhetens uppgift? 21
3.6.1 Utgångspunkter 21
3.6.2 Dataskyddsombudens bemanning och resurser 22
3.6.3 Iakttagelser och bedömning 25
3.7 Är dataskyddsombudens rådgivning och utbildningsinsatser tillräckliga? 26
3.8 Om dataskyddsombudens rådgivning är tillräcklig 26
3.8.1 Utgångspunkter 26
3.8.2 Dataskyddsombudens rådgivning 27
3.8.3 Iakttagelser och bedömning 28
3.9 Om utbildningen ombuden tillhandahåller verksamheterna är tillräcklig 29
3.9.1 Utgångspunkter 29
3.9.2 Utbildning som dataskyddsombuden tillhandahåller verksamheterna 30
3.9.3 Iakttagelser och bedömning 30
4. Sammanfattande slutsatser och rekommendationer 32

Copyright Insatt AB all rights reserved

1. Inledning

Vi har av revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund fått i uppdrag att granska hur kommunalförbundets dataskyddsombud verkar inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan.

1.1 Bakgrund

Allmänna dataskyddsförordningen EU 2016/679[1] (härefter ”GDPR”, ”dataskydds-förordningen” eller ”förordningen”) trädde i kraft den 25 maj 2018, gäller i hela EU och ersatte i Sverige den äldre Personuppgiftslagen (1998:204) (PUL) från 1998. Det främsta syftet med dataskyddsförordningen är att bidra till starkare skydd för individers integritet och större makt för enskilda att kunna bestämma över sina personuppgifter. Andra syften med dataskyddsförordningen är att modernisera dataskyddsdirektivets regler från 1995 och att anpassa dessa till det nya digitala samhället. Såväl offentliga som privata verksamheter behöver anpassa hanteringen av personuppgifter så att den uppfyller gällande regler i dataskyddsförordningen och kompletterande nationell lagstiftning[2]. Förordningen kräver att vissa verksamheter utser ett dataskyddsombud. I de fall personuppgiftsbehandling utförs av en myndighet eller ett offentligt organ ska personuppgiftsansvarig utse dataskyddsombud. Eftersom de kommunala nämnderna är personuppgiftsansvariga och offentliga organ behöver de utse dataskyddsombud.

I februari 2018 beslutades att inrätta en delregional funktion för dataskyddsombud inom Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund (härefter ”samverkan”). Funktionen innebär att dataskyddsombud verkar och är organiserade inom kommunalförbundet och agerar dataskyddsombud till de kommuner som önskar delta i samverkan. Kostnaden fördelas mellan deltagande kommuner.

Den utredning som föregick beslutet anger följande fördelar med en samverkansorganisation inom kommunalförbundet;

- Kommunalförbundet erbjuder en befintlig samverkansorganisation med styrning från respektive kommun.
- Dataskyddsombuden erbjuds en självständig roll i förhållande till kommunerna som ligger väl i linje med intentionerna i den nya dataskyddsförordningen.
- Samverkan kring dataskyddsombud skapar förutsättningar för en robust bemanning.
- Samverkan kring dataskyddsombud ger goda förutsättningar att erbjuda kommunerna den kompetensbredd som förordningen föreskriver.

[1] EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning).

[2] Se bl.a. lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning (Kompletteringslagen).

Copyright Insatt AB all rights reserved

Sedan 2018 har dataskyddsombuden verkat som dataskyddsombud åt kommunerna Bollebygd, Borås stad, Herrljunga, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda, ett antal kommunala bolag samt Södra Älvsborgs Räddningsförbund (SÄRF) och Sjuhärads Samordningsförbund (härefter ”deltagande/anslutna kommuner”). Verksamheten finansieras genom en fast avgift per deltagande kommun samt en rörlig del baserad på kommunens antal invånare.

Sedan den 1 januari 2022, då även Marks kommun anslöt sig till samverkan, har både grundkostnaden och den kommuninvånarbaserade kostnaden räknats om för att den totala budgeten för verksamheten inte skulle öka. På så vis har uppdragets omfång utökats utan att funktionens resurser ökat.

På uppdrag av revisorerna i Sjuhärads kommunalförbund genomförde revisionskontoret i Borås Stad 2021 en förstudie som syftade till att undersöka hur kommunalförbundets dataskyddsombud verkar inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan. Revisionskontorets övergripande slutsats var att det fanns förutsättningar för vidare fördjupad granskning inom området. Innevarande syfte tar avstamp i slutsatserna från förstudien.

1.2 Syfte och revisionsfrågor

Granskningen syftar, i enlighet med kraven i upphandlingsunderlagen, till att undersöka de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan. Projektet innefattar även en granskning av funktionens arbetssätt med fokus på följsamhet mot lagar och prioritering av tillsynsarbetet med hänsyn till granskningsobjekten.

Granskningen avser besvara följande revisionsfrågor:

- Vilka förväntningar, uppdrag eller mål finns från anslutna kommuner?
- Vilka avtal/överenskommelser finns upprättade med respektive kommun?
- Är ansvarsfördelningen tydlig mellan dataskyddsombuden och kommunerna?
- I vilken utsträckning uppfyller dataskyddsombudens granskningsverksamhet de lagkrav som finns inom området?
- Är prioriteringen hos granskningsarbetet lämpligt med hänsyn till granskningsområde och typen av granskningsobjekt?
- Är bemanningen och resurser för dataskyddsombuden tillräckliga för verksamhetens uppgift?
- Är dataskyddsombudens rådgivning och utbildningsinsatser tillräckliga?

Copyright Insatt AB all rights reserved

1.3 Metod

Granskningen har genomförts genom:

- Studium och genomgång av relevanta styrdokument, granskningsunderlag och andra underlag, samt
- Intervjuer och avstämningar med dataskyddsombuden Magnus Blomqvist och Dan Bodin samt dataskyddssamordnare i tre kommuner av olika storlek (Borås stad, Ulricehamn och Vårgårda).

Intervjuanteckningarna har faktakontrollerats av respektive intervjuperson. Rapporten har faktakontrollerats av granskningsledare Samuel Kaufman och granskningsmedarbetare Anna Duong vid revisionskontoret i Borås Stad för revisorerna i Sjuhärads Kommunalförbunds räkning.

1.4 Avgränsning och disposition

Granskningen har avgränsats till att omfatta verksamhetsorganisationen för Sjuhärads kommunalförbund och de revisionsfrågor som uppställts i förfrågningsunderlaget för den offentliga upphandling (och i syftet ovan) genom vilken Insatt tilldelades uppdraget.

Uppdragets omfång har inte tillåtit intervjuer med företrädare för samtliga anslutna kommuner, varför det avgränsats till tre kommuner av olika storlek.

Kapitel 2 innehåller en allmän juridisk utgångspunkt med genomgång av lagkraven i främst artikel 37 - 39 i förordningen.

I Kapitel 3 följer själva resultatet av granskningen. För att besvara syftet och revisionsfrågorna samt för att på ett tydligt och övergripande sätt presentera resultatet delas kapitel 3 (i regel) in i ett avsnitt per revisionsfråga. I syfte att ge vägledning och för tydliggörandet av de kriterier som vi har granskat mot, inleds avsnitten med sammanfattande beskrivningar av krav i gällande rätt, styrdokument eller i vissa fall andra föresatser. Därefter innehåller avsnittet en sammanfattning av vad som framkommit i intervjuerna och i begärda underlag. I slutet av varje avsnitt sammanfattas våra iakttagelser, bedömningar och identifierade brister samt i vissa fall förslag på förbättringsåtgärder. Även om genomförda intervjuer utgått ifrån de fasta revisionsfrågorna har vi försökt hålla dem öppna och ganska fria, med förhoppningen om att ett öppet samtalsklimat medför fler och bättre synpunkter. Detta har gett ytterligare intressanta iakttagelser, uppslag och synpunkter som egentligen ligger utanför revisionsfrågorna. Eftersom vi tror att såväl kommunalförbundet, de anslutna kommunerna som dataskyddsombuden kan ha nytta av dessa iakttagelser har dessa inkluderats i rapporten och under de avsnitt de passat bäst.

I Kapitel 4 sammanfattar vi våra slutsatser.

Copyright Insatt AB all rights reserved

2. Allmän juridisk utgångpunkt – dataskyddsombud

Om den personuppgiftsansvarige eller personuppgiftsbiträdet (härefter benämnt ”den personuppgiftsansvarige”) är en myndighet eller ett offentligt organ, får ett enda dataskyddsombud utnämnas för flera sådana myndigheter eller organ, med hänsyn till deras organisationsstruktur och storlek. Dataskyddsombudet får agera för sådana sammanslutningar och andra organ som företräder personuppgiftsansvariga. Dataskyddsombudet ska utses på grundval av yrkesmässiga kvalifikationer och, i synnerhet, sakkunskap om lagstiftning och praxis avseende dataskydd samt förmågan att fullgöra de uppgifter som avses i artikel 39. Dataskyddsombudet får ingå i den personuppgiftsansvariges personal, eller utföra uppgifterna på grundval av ett tjänsteavtal. Det är alltså tillåtet att anlita en utomstående uppdragstagare. Den personuppgiftsansvarige ska offentliggöra dataskyddsombudets kontaktuppgifter och meddela dessa till tillsynsmyndigheten.

Av artikel 39 dataskyddsförordningen framgår att dataskyddsombudet ska ha *minst* följande uppgifter:

A. informera och ge råd till den personuppgiftsansvarige, och de anställda som behandlar personuppgifter om vilka skyldigheter de har enligt dataskyddsförordningen och andra dataskyddsbestämmelser;
B. övervaka efterlevnaden
    1. av denna förordning,
    2. av andra av unionens eller medlemsstaternas dataskyddsbestämmelser och
    3. av den personuppgiftsansvariges strategi för skydd av personuppgifter, inbegripet
        - ansvarstilldelning,
        - information till och utbildning av personal som deltar i behandling och tillhörande granskning.

Dataskyddsombudet har även vissa anknytande skyldigheter:

C. på begäran ge råd vad gäller konsekvensbedömningen avseende dataskydd;
D. samarbeta och vara kontaktperson för tillsynsmyndigheten i frågor som rör behandling, inbegripet förhandssamråd, samt
E. vara kontaktbar för registrerade som vill utöva sina rättigheter eller som har frågor om personuppgiftsbehandlingen.

Dataskyddsombudet ska, när det gäller dennes genomförande av sina uppgifter, vara bundet av sekretess eller konfidentialitet i enlighet med unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt.

Av förordningen följer även krav på den personuppgiftsansvarige att bland annat säkerställa att dataskyddsombudet på ett korrekt sätt och i god tid deltar i alla frågor som rör skyddet av personuppgifter. Dessutom ska den personuppgiftsansvarige stödja dataskyddsombudet i

Copyright Insatt AB all rights reserved

dennes arbete genom att tillhandahålla de resurser som krävs för genomförandet av ombudets uppgifter samt ge tillgång till personuppgifter och behandlingsförfaranden. Därtill ska den personuppgiftsansvarige bidra till upprätthållandet av dataskyddsombudets sakkunskap, till exempel genom att vid behov erbjuda utbildning inom området. Den personuppgiftsansvarige ska säkerställa att dataskyddsombudet inte tar emot instruktioner som gäller utförandet av dataskyddsombudets uppgifter ovan. Dataskyddsombudet får fullgöra andra uppgifter och uppdrag. Den personuppgiftsansvarige ska se till att sådana uppgifter och uppdrag inte leder till en intressekonflikt.[3]

3. Resultatet av granskningen

3.1 Vilka förväntningar, uppdrag eller mål finns från anslutna kommuner?

3.1.1 Utgångspunkter

Dataskyddsverksamheten inom Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund inklusive den samordnade dataskyddsombudensfunktionens uppdrag, syften och mål kan sammanfattas enligt följande. Dataskyddsverksamheten inom kommunalförbundet är en samverkan som syftar till att (kostnads)effektivt ge medlemskommunerna kunskap och erfarenhet i dataskyddsfrågor. Kommunalförbundet ska erbjuda en samverkansorganisation med styrning från respektive kommun. Dataskyddsombuden erbjuds en självständig och oberoende roll i förhållande till de personansvariga verksamheterna på kommunerna i enlighet med intentionerna i dataskyddsförordningen. Samverkan kring dataskyddsombud ämnar skapa förutsättningar för en robust bemanning.

Samverkan kring dataskyddsombud ger goda förutsättningar att erbjuda kommunerna den kompetensbredd som förordningen föreskriver. Medlemmarna i Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund ska känna att de har bra tillgänglighet till dataskyddsombuden och därmed känna trygghet gällande hur den personliga integriteten hanteras inom den egna organisationens olika verksamheter.

Samverkansformens övergripande målsättning är att säkerställa ett gott skydd av den personliga integriteten genom att ge medlemskommunerna möjlighet att skaffa sig kontroll över de vitala delarna i dataskyddsförordningen och ge dem verktyg att motverka och minska antalet personuppgiftsincidenter.

Dataskyddsombuden erbjuder sin kompetens och ger service åt verksamheterna, dess personal samt kommunmedlemmar genom rådgivning, information, utredningar och

[3] Artikel 38.6 dataskyddsförordningen.

Copyright Insatt AB all rights reserved

utbildningsinsatser. I de fall det behövs, ges också stöd och hjälp i att bedöma hur personuppgiftsincidenter ska hanteras.[4]

I Figur 1 illustreras dataskyddsombudens årliga aktiviteter som ingår i deras uppdrag.

Figur 1

3.1.2 Förväntningar, uppdrag och mål hos anslutna kommuner

Det har under granskningen framkommit att anslutna kommuner i huvudsak har följande förväntningar, uppdrag och mål på dataskyddsombudsfunktionen och dataskyddsombuden. Mot bakgrund av att funktionen inrättats för att de anslutna kommunerna ska få dataskyddsombud som är lättillgängliga, vilket i sin tur motiverat att två dataskyddsombud anställts på heltid av kommunalförbundet, förväntar sig de anslutna kommunerna att dataskyddsombuden är just lätta att nå, att de besitter expertkunskap samt att de enbart sysslar med dataskydd och strikt angränsade frågor. I slutänden handlar förväntningarna om att få valuta för avsatta kommunmedel. Mer specifikt förväntar sig de anslutna kommunerna att dataskyddsombuden

- besitter spetskunskap inom området så att deras dataskyddskontakter kan vända sig till dem vid svårare frågor för att få korrekta, välavvägda och verksamhetsnära svar och vägledning,
- ska kunna hålla generella utbildningar inom dataskydd och

[4] Budget 2021 för Sjuhäradskommunalförbund.

Copyright Insatt AB all rights reserved

- tar fram och utformar vissa rutindokument.

Hos dataskyddsombuden finns en medvetenhet om att de anslutna kommunerna vill ha valuta för pengarna och därigenom att dataskyddsombuden ska synas och höras ute i kommunerna och deras olika verksamheter. Eftersom dataskyddsarbetet inte utgör kärnverksamheten och därför kan förbises av vissa enheter eller i vissa situationer jobbar dataskyddsombuden behovsbaserat och försöker ta större kontakt med de enheter där de ser behoven. Utifrån kraven i rollen dataskyddsombud avseende dels ombudets oberoende, dels den granskning av verksamheten som behöver utföras, kan de inte bistå de olika enheterna med att skriva dokument och rutiner, eftersom effekten skulle bli att de i förlängningen granskar sig själva.

3.1.3 Iakttagelser och bedömning

Vår bedömning är att de anslutna kommunerna till övervägande del har rimliga förväntningar på samverkansfunktionen och dataskyddsombuden utifrån kommunalförbundets uppdrag och mål för samverkan. Dataskyddsombuden är i sin tur väl införstådda med dessa förväntningar tillika på vilket sätt de kan och inte kan bistå de olika enheterna utifrån rollens begränsningar (främst vad gäller oberoende). Mot bakgrund av samverkansfunktionens utformning och att två tjänster tillsatts för att tillse samtliga kommuners behov av tillgängliga dataskyddsombud delar vi kommunernas uppfattning om att de ska kunna förvänta sig att dataskyddsombuden är lätta att nå samt syns och hörs i verksamheten.

Eftersom kommunernas förväntningar och mål på dels dataskyddsamverkan, dels dataskyddsombuden samt vår bedömning av hur dessa förväntningar och mål uppfylls genomsyrar resterande revisionsfrågor har vi valt att lägga våra ytterligare iakttagelser och bedömningar efter att dessa frågor besvarats i de sammanfattande slutsatserna under Kapitel 4.

3.2 Vilka avtal/överenskommelser finns upprättade med respektive kommun?

3.2.1 Utgångspunkter

Uppdraget är personligt och ska beslutas av varje nämnd som ombudet arbetar för. Dataskyddsombudet får ingå i den personuppgiftsansvariges personal, eller utföra uppgifterna på grundval av ett tjänsteavtal. Det är alltså tillåtet att anlita en utomstående uppdragstagare. Den personuppgiftsansvarige ska säkerställa att dataskyddsombudet inte tar emot instruktioner som gäller utförandet av dataskyddsombudets uppgifter.[5]

Vid tiden för förstudien (från september 2022) som föranledde innevarande granskning fanns inte (uppdaterade) avtal eller överenskommelse med respektive kommun upprättade. Det

[5] Artikel 38.3 dataskyddsförordningen.

Copyright Insatt AB all rights reserved

som fanns var den överenskommelse som upprättats i kommunchefsgruppen. Förbundet hade tagit fram ett avtalsutkast för vid tidpunkten nyligen anslutna Marks kommun och skulle ingå avtal med respektive ansluten kommun med utgångspunkt i nämnda avtalsutkast.

3.2.2 Upprättade avtal/överenskommelser

Vid tiden för vår granskning har de intervjuade uppgett att avtal finns på plats med de anslutna kommuner samt att dessa bygger på samma avtalsstruktur och mall. Det står inte något i kommunalförbundsordningen om dataskyddsombudens arbete. Det är dataskyddsombudens verksamhetsplan som styr deras arbete. Alla personuppgiftsansvariga enheter ska ha utsett dataskyddsombud, vilket dataskyddsombuden har kontrollerat genom att begära ut uppgifter från tillsynsmyndigheten Integritetskyddsmyndigheten (IMY). Vidare har de intervjuade uppgett att avtalen är relativt kortfattade och att de mer eller mindre klargör att samverkan och dataskyddsombud tillhandahålls men utan detaljer om hur uppdraget ska utföras mot bakgrund av förordningens krav på dataskyddsombudets oberoende ställning. Vi har begärt och fått ta del av ett sådant avtal.

3.2.3 Iakttagelser och bedömning

De intervjuade har uppgett att de avtal som saknades/inte var uppdaterade (efter att Marks kommun anslutit sig) vid tiden för förstudien nu har upprättats, vilket självklart ses som positivt. En av de anslutna kommunernas företrädare var dock osäker på om något avtal finns upprättat. Avtalsinnehållet och att avtalslydelsen undviker att beskriva hur dataskyddsombudsuppdraget ska utföras ligger väl i linje med förordningen och att den personuppgiftsansvarige ska säkerställa att dataskyddsombudet inte tar emot instruktioner som gäller utförandet av dennes uppgifter. Vi har inget att anmärka på innehållet vad gäller det upprättade avtal vi tagit del av. Vårt uppdrag har inte medgett tiden att kontrollera att alla anslutna kommuner verkligen har avtal med kommunalförbundet. Med tanke på det och osäkerheten i en av de intervjuade kommunerna rekommenderar vi att man säkerställer att avtal med respektive kommun finns upprättat.

3.3 Tydlig ansvarsfördelningen mellan dataskyddsombuden och kommunerna?

3.3.1 Utgångspunkter

Personuppgiftsansvariga nämnder i varje kommun ansvarar för att förordningens regler följs. Det är alltså organisationen och inte dataskyddsombudet som ansvarar för regelefterlevnaden. Därför måste organisationen ha rutiner och arbeta på ett sådant sätt att krav efterföljs. Om en organisation inte har följt reglerna är det organisationen som bär ansvaret, inte ombudet.

Copyright Insatt AB all rights reserved

Dataskyddsombudet ska kunna agera självständigt och oberoende i organisationen. De personuppgiftsansvariga nämnderna inom kommunen ansvarar för att ombudet får det stöd, de befogenheter och tillräckliga resurser som krävs för att kunna utföra sitt uppdrag på ett effektivt och oberoende sätt. Ombudet ska också ges möjlighet att delta i alla frågor som rör dataskydd och rapportera direkt till högsta förvaltningsnivå. I uppdraget ingår även den rådgivande rollen - dataskyddsombudet ska informera och ge råd till dels den personuppgiftsansvarige, dels de anställda som behandlar personuppgifter, om vilka skyldigheter de har enligt dataskyddsförordningen och andra dataskyddsbestämmelser.[6]

3.3.2 Ansvarsfördelningen mellan dataskyddsombuden och kommunerna

Inledningsvis ska sägas att dataskyddsombuden är anställda av kommunalförbundet och är således formellt sett självständiga gentemot de anslutna kommunerna.

Granskningen visar att alla intervjuade är medvetna om att det är verksamheterna som ska sköta det löpande dataskyddsarbetet och att dataskyddsombuden mer agerar som stöd i denna del. Detta hänger även ihop med dataskyddsombudets oberoende och granskande roll. Angående rollen har en ansluten kommun uppfattat en viss otydlighet. Den har tagit exemplet att dataskyddsombuden velat vara med på återkommande möten i ett större digitaliseringsprojekt, men samtidigt undanbett sig att upprätta enklare rutiner för dataskydd. Kommunen har uppgett att dataskyddombuden inte borde sitta med på varje sådant möte utifrån dels deras oberoende roll, dels att de bjudit in sig till mötena i digitaliseringsprojektet för att snarare bidra med sin digitaliseringskompetens (från genomgången digitaliseringsutbildning) än sin dataskyddkompetens. Kommunen har upplevt en viss dubbeltydighet från dataskyddsombudens sida beträffande hur de förhåller sig till den oberoende rollen, genom att de i ena stunden vill delta i det löpande arbetet (genom att delta i möten), men inte vill upprätta rutindokument i den andra. Det råder konsensus mellan de intervjuade kommunerna att de vill kunna vända sig till och nyttja dataskyddsombuden som experter på dataskydd, när de själva kör fast i en fråga. En ansluten kommun har uttryckt det som att de vill kunna ställa en fråga till dataskyddsombuden, få ett svar och sedan gå vidare själva, utan att ombuden erbjuder sig att löpande sitta med på möten. I varje fall ska dataskyddsombuden inte delta i möten för att bidra med kompetens de råkar ha vid sidan av den strikt dataskyddsmässiga. En annan kommun tycker dock att ansvarsfördelningen är mycket otydlig, den har inte förstått vad dataskyddsombudens uppdrag är och vad de kan förvänta sig från dem. Ombuden visar sig inte i kommunen förutom i samband med granskning och mognadsmatris.

Dataskyddsombuden har uppgett att de möts av uppskattning när de väl besöker de anslutna kommunerna och dess enheter. Folk ställer upp och hjälper till att boka möten med mera varför mottagligheten på kommunerna är god. Någon enhet har uttryckt att

[6] Artikel 38.3 dataskyddsförordningen.

Copyright Insatt AB all rights reserved

dataskyddsombuden inspirerar dem att fortsätta med dataskyddsarbetet. De flesta av verksamheterna har visat uppskattning i att dataskyddsombuden har varit tydliga men att verksamheterna själva har fått ta ansvar för att bygga upp sitt dataskyddsarbete utifrån ombudens framtagna processer och strukturer. Däremot skiljer det sig markant hur de olika enheterna klarat av att sköta dataskyddsarbetet under eget ansvar. ”Det kan beskrivas som att många är gröna, en del gula och flera röda”. De enheter som inte tagit tag i dataskyddsarbetet förstår egentligen inte att det är de som har ansvaret och att de är personuppgiftsansvariga. De har varken intresse eller fokus. Det är framför allt en enhet där både dataskyddsombuden och omgivande förvaltningar påpekat brister år efter år. Vad dataskyddsombuden fått till svar är att enheten inte kan området och att den varken har budget eller personal. I det fallet har dataskyddsombuden känt sig tvingade att lyfta bristerna för nämnden. Bristerna har varit tydliga i varje års granskning. Angående ”de röda” enheterna önskar dataskyddsombuden, eftersom processer och strukturer redan är satta, att dessa enheter börjar förstå och ta sitt ansvar. De ser fördelar med en uppstart med en metodledare som går in och ”får i gång” dessa enheter och att det avsätts resurser så att enheterna får administration att ta till sig vad dataskyddsombuden säger. De på enheterna vet inte hur formulären ombuden tagit fram fungerar och klarar för tillfället inte av systematiskt dataskyddsarbete.

3.3.3 Iakttagelser och bedömning

Dataskyddsombuden har byggt upp ett ramverk för kommunernas och dessas organisatoriska enheternas dataskyddsarbete. Det löpande datsskyddsarbetet ska alltså bedrivas på de organisatoriska enheterna och ombuden ska arbeta med regelbunden tillsyn och rådgivning, vilket ligger i linje med syftet bakom regelverket och dess bestämmelser för dataskyddsombudsrollen. Eftersom det är varje nämnd som är personuppgiftsansvarig och dataskyddsombudets roll inbegriper kontrollverksamhet är det ändamålsenligt att ombuden undviker för stor inblandning i det fortlöpande dataskyddsarbetet. Även ett resursfördelningsperspektiv kräver en avvägning av dataskyddsombudens deltagande i det dagliga dataskyddsarbetet. Antalet registrerade i kommunerna som de är dataskyddsombud för och effektivitetsaspekten motiverar ytterligare att det inte är dataskyddsombuden som utför det daglig dataskyddsarbetet.

Ansvarsfördelningen kräver även att samtliga enheter tar sitt ansvar och verkligen utför sitt dataskyddsarbete. Granskningen visar att nivån och intresset för dataskyddsfrågor skiljer sig stort mellan olika kommuner och olika enheter. Anledningar som nämns till att vissa enheter inte bedriver ett aktivt arbete är bland andra brist på resurser, kunskap eller vilja. Det formella ansvaret är korrekt fördelat, men samtliga enheter måste utföra sin del. Vi vill påminna samtliga enheter om deras respektive ansvar och uppmana verksamhetsledningar och personuppgiftsansvariga nämnder att tillsätta resurser och prioritera dataskyddsarbetet. Häri ingår även att involvera dataskyddsombuden i besluts- och arbetsprocesser med påverkan på dataskyddsarbetet, vilket krävs enligt artikel 38 dataskyddsförordningen.

Copyright Insatt AB all rights reserved

Av vad som framgår ovan under avsnitt 3.3.1 ska ombudet ha en oberoende roll men samtidigt ges möjlighet att delta i alla frågor som rör dataskydd. Vidare får dataskyddsombudet fullgöra andra uppgifter och uppdrag. Den personuppgiftsansvarige ska se till att sådana uppgifter och uppdrag inte leder till en intressekonflikt.

Mer konkret kan vi se fördelar med att dataskyddsombuden deltar på vissa möten och i synnerhet ges möjlighet att komma med dataskyddsperspektivet i alla frågor där personuppgiftsbehandling förekommer (inbegripet digitaliseringsprojekt). Det finns inte heller något formellt som hindrar att dataskyddsombudet, utöver dataskydd, fullgör andra uppgifter och uppdrag. Vi kan även förstå kommunens upplevelse av tvetydighet att dataskyddsombuden ska ges möjlighet att delta i alla frågor som rör dataskydd men inte bör upprätta rutiner och riktlinjer utifrån den oberoende rollen. Förordningens ramar för dataskyddsombud förmedlar dock en ganska komplicerad rollbeskrivning som innehåller dels en granskande-, dels en stöttande och rådgivande del. Det är denna rollbeskrivning vi har att förhålla oss till och granska mot. Med det sagt och även om dataskydd, informationssäkerhet och digitalisering är områden som ofta överlappar varandra, delar vi kommunens syn på fördelarna med om dataskyddsombudens roll vore mer renodlad. Ombuden borde således syssla med dataskydd så långt det är möjligt, speciellt eftersom de har så pass många registrerade att vara dataskyddsombud för[7]. Att då delta i återkommande möten för att bidra med andra kompetenser de råkar ha ligger enligt vår bedömning utanför kommunalförbundets dataskyddsombuds uppdrag. Detta speciellt sett i ljuset av att vissa kommuner upplever att dataskyddsombuden sällan visar sig hos dem.

3.4 I vilken utsträckning uppfyller granskningsverksamheten de lagkrav som finns inom området?

3.4.1 Utgångspunkter

De lagkrav som finns för dataskyddsombudets granskningsverksamhet är som följer. Av artikel 39.1 b) GDPR framgår att dataskyddsombudet ska granska efterlevnaden

- av förordningen,
- av andra dataskyddsbestämmelser och
- av den personuppgiftsansvariges övergripande strategi för skydd av personuppgifter, (inbegripet ansvarstilldelning, information till och utbildning av personal som deltar i behandling och tillhörande granskning).

Några mer specifika detaljer eller någon ledning för hur, hur ofta eller vad som ska granskas ges inte.

[7] Se avsnitt 3.6.2, s. 25, i denna rapport.

Copyright Insatt AB all rights reserved

Däremot framgår av artikel 39.2 att dataskyddsombudet vid utförandet av sina arbetsuppgifter, inbegripet granskning, ska ta vederbörlig hänsyn till de risker som är förknippade med behandling av personuppgifter, med beaktande av behandlingens

- art,
- omfattning,
- sammanhang och
- syften.

Bestämmelsen innebär enligt Artikel 29-gruppen att dataskyddsombudet ska prioritera sin verksamhet och inrikta sitt arbete på eventuella problem som utgör en högre risk för dataskyddet.[8]

I skäl 75 berörs vilka riskerna för fysiska personers rättigheter och friheter kan vara. Sannolikhetsgraden och allvaret för riskerna för fysiska personers rättigheter och friheter kan sammanfattas till personuppgiftsbehandling som skulle kunna medföra

- fysiska, materiella eller immateriella skador, i synnerhet om behandlingen kan leda till
    - diskriminering,
    - identitetsstöld eller bedrägeri,
    - ekonomisk förlust, skadat anseende,
    - förlust av konfidentialitet när det gäller personuppgifter som omfattas av tystnadsplikt,
    - obehörigt hävande av pseudonymisering
    - eller annan betydande ekonomisk eller social nackdel,
- om registrerade kan berövas sina rättigheter och friheter eller hindras att utöva kontroll över sina personuppgifter,
- om känsliga personuppgifter behandlas,
- om personliga aspekter bedöms i syfte att skapa eller använda personliga profiler (profilering),
- om det sker behandling av personuppgifter rörande sårbara fysiska personer, framför allt barn, eller
- om behandlingen inbegriper ett stort antal personuppgifter och gäller ett stort antal registrerade.[9]

3.4.2 Dataskyddsombudens granskningsverksamhet

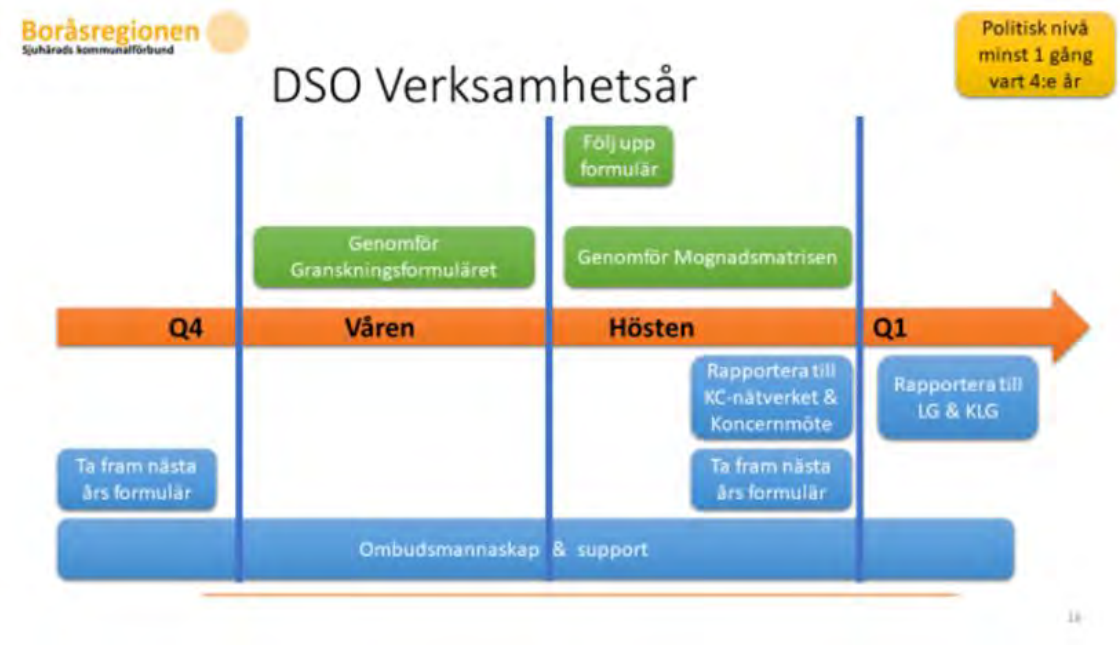
Av de underlag vi tagit del av och intervjun med dataskyddsombuden framgår i huvudsak följande om granskningsverksamheten. Granskningsverksamheten består av två fasta delar;

[8] s.22 Artikel 29-gruppens riktlinjer om dataskyddsombud antagna den 13 december 2016, senast granskade och antagna den 5 april 2017 (Artikel 29-gruppens riktlinjer om dataskyddsombud).
[9] Beaktandeskäl 75 till dataskyddsförordningen.

Copyright Insatt AB all rights reserved

ett granskningsformulär som enheterna fyller i varje vår och en mognadsmatris som enheterna fyller i varje höst.

I Figur 2 beskrivs dataskyddsombudens verksamhet utifrån en årlig planering, där granskningsverksamheten utgör en betydande del.



Figur 2

Granskningsformuläret på våren

Granskningsverksamheten är dels baserad på nödvändigheten av att bygga strukturer i rätt ordning (att först ha övergripande rutiner på plats innan man börjar ta fram detaljerade dokument för specifika delar av sin verksamhet), dels riskbaserad (i första hand de förvaltningar som har stora risker och i andra hand de högriskområden som finns). Härutöver kan man sammanfatta granskningsverksamhetens syften i två delar.

1. Generell granskning – för att säkerställa att vissa organisationer finns på plats.
2. Förflyttningsgranskning – för att höja nivån på arbetet.

De största frågorna tas först och byggs år för år på vilket leder till bättre och bättre nivå. Dataskyddsombuden höjer nivån genom att exempelvis år 1 fråga om enheterna har en utbildningsplan och år 2 fråga om de följer upp att medarbetarna går utbildningarna och att planen följs. Varje enhet får sedan, med dataskyddsombudens hjälp, ta fram en egen åtgärdslista för hur de ska komma upp i ”Ja”.

Copyright Insatt AB all rights reserved

Granskningsformuläret innehåller två moment, dels det generella (håller enheten takten i det fortlöpande dataskyddsarbetet?), dels ett specifikt årligt granskningstema. Deras granskningar genomlyser inte allt och de skriver inte några 75 sidors rapporter (som vissa revisionsbyråer). De tar i stället med 18 påståenden i sitt granskningsformulär. De generella påståendena ska bidra till dataskyddsombudens kunskap om verksamheten på enheten samt enhetens insikt om dess egen verksamhet. De flesta påståendena är generella och tar sikte på takten i det fortlöpande arbetet, medan 4–5 frågor av de 18 vigs åt årets tema. Exempelvis hade de temat arkivering vid tidpunkten för e-Arkivs införande. Första påståendet är alltid om förra årets åtgärdslista åtgärdats. Och för de generella påståendena brukar alltid frågor om utbildning och incidenthantering vara med. Anledningen till att många enheter inte arbetar tillräckligt aktivt med åtgärdslistan handlar ytterst om att de inte prioriterar arbetet. Efter att granskningsformuläret skickats ut, besvarats och dataskyddsombuden gått igenom svaren bokas ett uppföljningsmöte. Under mötet får enheten, med dataskyddsombudens hjälp, ta fram de åtgärder som behöver vidtas för att enheten ska kunna anses uppfylla påståendena i granskningsformuläret. Första frågan under uppföljningsmötet är alltid hur det går med föregående punkter på åtgärdslistan. I ett fall hade åtgärdslistan blivit ”rödare och rödare” och dataskyddsombuden tvingades underrätta nämnden, vilket ledde till förbättringar. Kanske borde de ha tätare uppföljningar med de enheter där de ser att åtgärdslistan inte sköts och underrätta nämnderna i ett tidigare skede. Annars blir det i regel långt mellan mötena med respektive enhet.

Dataskyddsombuden ser inte att det finns utrymme att genomföra fler granskningar under ett kalenderår. Eftersom dataskyddsombuden har cirka 80 enheter att granska upplever de att det varken finns tid eller möjlighet för djupare, mer kvalitativa spetsgranskningar. De skulle vilja ha tiden att utföra djupare analyser inom specifika områden för att kunna komma med mer skarpa rekommendationer, vilket skulle bidra till höjd kunskapsnivå. De upplever samtidigt att de inte kan släppa nuvarande granskningsupplägg eftersom deras granskningsverksamhet dels styrs av verksamhetsplanen och årshjulet (som de inte vill ändra), dels för att de då skulle missa uppföljning av de stora grundläggande områdena (som utbildning, artikel 30 osv.) vilket skulle leda till sänkt kvalitet i dessa delar. Ett uppslag är dock att ett enklare förfarande/underhållsarbete för nuvarande granskning skulle kunna frigöra en större möjlighet för dataskyddsombuden att arbeta mer proaktivt.

Mognadsmatrisen på hösten

Varje höst skickar de ut ”Mognadsmatrisen” där enheterna genom att svara på frågor på strategisk nivå får självskatta sig och sin mognad av dataskyddsarbetet. Matrisen innehåller tio fasta delar, bland andra ”Kvaliteten på behandlingsregistret” och ”Uppfyllande av Rättigheter”. Ett annat exempel från mognadsmatrisen är om enheten har en robust incidenthanteringsprocess. Matrisen innehåller en definition för vad som krävs för att processen ska anses robust och en skala från 0 till 9 som enheten får placera in sin

Copyright Insatt AB all rights reserved

verksamhet; 0 avser ”att man inte ens har börjat fundera på frågan” och 9 avser ”mycket hög kvalitet”.

De anslutna kommunerna

Av intervjuerna med de anslutna kommunerna framkommer i huvudsak följande. De är på det stora hela nöjda med dataskyddsombudens granskningar och nivån dessa ligger på. Granskningarna är inte för avancerade och dataskyddsombuden är bra på att identifiera relevanta frågor/påståenden.

På frågan om förutsättningar för djupare mer kvalitativa granskningar har någon kommun antytt att deras enheter inte är mogna för sådana. Någon kommun har uttryckt en önskan om att Excelmallarna, som genereras ur granskningarna dels skulle hålla högre kvalitet, dels tillfogas funktionen att enheterna skulle kunna jämföra nivån hos motsvarande verksamheter i de andra anslutna kommunerna. Det skulle i sin tur leda till att vissa kommuner/enheter/verksamheter höjer sin nivå för ”man vill inte vara sämre än grannen”. Granskningsformulär och sedan uppföljning är i grunden ett bra upplägg för granskningen. Däremot finns önskemål om snabbare och tätare uppföljning för att arbetet med åtgärdslistan inte ska glömmas bort. Nu har granskningsformulären skickats ut runt februari och uppföljning skett först framåt hösten. Skulle man kunna ha två eller tre träffar (i varje fall en innan sommar-semestern) för att se så att enheterna kommit i gång med arbetet eller om de behöver hjälp och i så fall kunna bistå?

3.4.3 Iakttagelser och bedömning

På våren försöker dataskyddsombuden höja nivån i dataskyddsarbetet genom att ställa högre och högre krav i granskningsformuläret och på hösten utgår ett fast mognadsschema. Det är självklart positivt att de försöker höja nivån i vår-granskningarna. Det kan konstateras att med utskick av både granskningsformulär och mognadsmatris, sammanställning och viss kvalitativ granskning av cirka 80 enheter följer en omfattande och tidskrävande administration. Tiden hade möjligen kunnat disponeras mer effektivt. Med tanke på att vår-granskningen blott innehåller 18 påståenden vore i varje fall ett övervägande om utskick av mognadsmatrisen vid samma tidpunkt som vårgranskningen (för att frigöra tid, kanske för tätare uppföljningsmöten eller en kompletterande spetsgranskning?) på sin plats.

Även om kommunerna till stor del är nöjda med nivån på granskningarna; att de inte är för avancerade och att vissa inte anser sig mogna för djupare, mer kvalitativa granskningar, delar vi dataskyddsombudens syn på att sådana lite djupare granskningar behövs. Just nu bygger granskningen på självskattning och vi saknar en granskningsdel som de facto synar några behandlingar i artikel 30-registret eller en informationstext i sömmarna. Nuvarande upplägg visar mest enheternas självupplevda kartläggning av om saker finns på plats och inget om kvaliteten på innehållet i exempelvis en informationstext. Det finns inga tydliga lagkrav för

Copyright Insatt AB all rights reserved

ramarna i granskningsverksamheten. Vi ser dock utifrån Artikel 29-gruppens tolkning att dataskyddsombudet ska inrikta sitt arbete (däribland granskningsverksamheten) på eventuella problem som utgör en högre risk för dataskyddet, att viss del djupgranskning skulle ligga närmare att uppfylla lagkraven för granskning. Det gäller främst de enheter vars personuppgiftsbehandlingar utgör en högre risk för integriteten såsom personuppgifts-behandling i stor omfattning och behandling av känsliga personuppgifter. Vi tror att i varje fall sådana verksamheter samt de mer mogna enheterna skulle lära sig ytterligare och ta sitt dataskyddsarbete till nästa nivå med mer kvalitativ feedback. Risken med nuvarande upplägg är att dessa enheter stagnerar. Skulle en möjlig väg vara att genomföra en kvalitativ granskning för ”högriskenheter” samt mogna enheter och behålla nuvarande upplägg för de som inte kommit lika långt i sitt dataskyddsarbete? Det skulle i så fall kräva en större omdisponering och effektivisering av arbetet.

Beträffande åtgärdslistorna kan det finnas både för- och nackdelar med att verksamheterna själva tar fram dessa. Det kan styrka en enhet att de själva arbetar fram vilka åtgärder som behöver vidtas samtidigt som det befäster rollfördelningen - att det snarare är enheterna än ombuden som ska står för det löpande och operativa dataskyddsarbetet. Enheterna ökar tryggheten och utvecklas genom att driva sitt arbete fullt ut, samtidigt som det för enheter som ännu inte är mogna kan leda till att ribban blir för hög vilket kan leda till motsatt effekt. En annan fördel kan vara att enheterna blir mer självständiga och ökar lärandet när de själva får komma fram till åtgärderna. För mogna enheter kan det vara ett bra upplägg. En tydligare rådgivning från dataskyddsombuden hade samtidigt sparat tid för de mindre mogna enheterna, tid som hade kunnat läggas på att vidta åtgärderna i stället för att planera vilka åtgärder de behöver vidta. Med tanke på att granskningsformuläret är identiskt för samtliga enheter hade det varit relativt enkelt för dataskyddsombuden att även bistå med standardiserade rekommenderade åtgärder för dem som inte uppfyller påståendena fullt ut.

En annan iakttagelse är att tiden mellan att dataskyddsombuden identifierar att dataskyddsarbetet försummas (genom att åtgärdslistorna inte följs) på enhet till att förbättring sker (exempelvis genom att dataskyddsombuden lyfter det till nämnden) i vissa fall är för lång. Detta gäller särskilt i ljuset av nuvarande upplägg med ganska glesa uppföljningar, och långt mellan gångerna då dataskyddsombuden träffar respektive enhet. Risken är att en åtgärdslista tas fram, inga åtgärder vidtas under året och vid nästa möte är det dags för en ny åtgärdslista och enheten ligger snart två år av åtgärder efter. För sådana enheter ser vi behov av ytterligare stöd, kanske tätare uppföljning och om inte det hjälper ett snabbare förfarande att lyfta bristerna för nämnden. Även denna rekommendation ligger i linje med Artikel 29-gruppens tolkning om att ombuden ska prioritera sin verksamhet och inrikta sitt arbete på eventuella problem som utgör en högre risk för dataskyddet.

Sammanfattningsvis ska sägas att det inte finns några uttryckliga lagkrav för hur dataskyddsombudens granskningsverksamhets ska genomföras. Utifrån Artikel 29-gruppens tolkning om en riskbaserad inriktning på granskning rekommenderar vi någon form av

Copyright Insatt AB all rights reserved

djupare spetsgranskning, vilken skulle kunna möjliggöras genom överväganden om att effektivisera

- upplägg och administration för utskick och insamling och nuvarande granskning,
- återkoppling och åtgärdsförslag för nuvarande granskning.

3.5 Är prioriteringen i granskningsarbetet lämplig med hänsyn till granskningsområde och typen av granskningsobjekt?

3.5.1 Utgångspunkter

Som ett led i skyldigheten att övervaka efterlevnaden av förordningen kan dataskyddsombuden

- samla in information för att identifiera hur behandling av personuppgifter sker,
- analysera och kontrollera huruvida bestämmelser om behandlingen efterlevs, och
- informera samt ge råd och utfärda rekommendationer till den personuppgiftsansvarige eller personuppgiftsbiträdet.[10]

3.5.2 Prioriteringen i granskningsarbetet utifrån granskningsområde och granskningsobjekt

Utöver vad som framkommer ovan under 3.4.2 om upplägget för granskningsarbetet har de anslutna kommunerna uppgett i huvudsak följande. En önskan är mer verksamhetsnära/områdesspecifika granskningar. Påståendena i granskningsformuläret är ofta på en generell nivå. En del påståenden gäller generellt för kommunen och sköts centralt men samma frågor skickas till varje enhet. Ett exempel är att temat för granskningen ett år var cookie-hantering för kommunens sida, vilket inte var speciellt relevant att svara på för dem ute i verksamheterna i och med att det sköttes centralt (av kommunikationsavdelningen) för kommunens hemsida. Ett förslag är att skicka ut ett generellt formulär för kommunstyrelsen och de centrala funktionerna och mer specifika versioner för verksamheterna. Någon kommun har även svårt att förstå syftet med mognadsmatrisen och vissa av påståendena i granskningsformuläret. Det har varit olika upplägg för mognadsmatrisen olika år. I den senaste skulle samtliga kommunens verksamheters svar slås samman i en mognadsmatris. Syftet försvann helt eftersom en verksamhet hade svarat 1 och en annan 6 gällande deras upplevda nivå av incidenthantering. Eftersom det skiljde sig mycket mellan de olika verksamheterna var det omöjligt och lönlöst att försöka slå ihop svaren. Ska mognadsmatrisen överhuvudtaget användas behöver svaren ges på verksamhetsnivå (även i en mindre kommun). Granskningsformulären (för våren) behöver vara mer verksamhetsspecifika. Det blir även svårt för verksamheterna att förstå varför vissa påståenden finns med och hur de ska ta ställning till dessa. ”Hur ska kultur och fritid förstå

[10] Artikel 39.1 b dataskyddsförordningen.

Copyright Insatt AB all rights reserved

vad en mjuk process är?" och kommer påståendet från ett krav i förordningen eller från dataskyddsombuden? En kontextualisering av påståendena önskas.

3.5.3 Iakttagelser och bedömning

Vi förstår mot bakgrund av antalet enheter och den administration det medför samt den skiftande nivån och hur långt de olika enheterna kommit i dataskyddsarbetet dataskyddsombudens utmaningar i att bedriva en genomförbar, effektiv och samtidigt för alla enheter relevant granskningsverksamhet med hänsyn till såväl granskningsområde som typen av granskningsobjekt. Med det sagt rekommenderar vi, i linje med avsnitt 3.4.3 om hur granskningsverksamheten uppfyller lagkraven inom området och vad som framkommit i övrigt angående granskningsverksamheten, en översyn av granskningsupplägget för att utvärdera hur man kan förändra för att uppnå en mer verksamhetsanpassad, riskbaserad, kontextualiserad, effektiv och spetsig granskning som ger enheterna än mer handfasta åtgärder att vidta i sitt fortsatta dataskyddsarbete.

3.6 Är bemanningen och resurser för dataskyddsombuden tillräckliga för verksamhetens uppgift?

3.6.1 Utgångspunkter

Den personuppgiftsansvariga ska stödja dataskyddsombudet i utförandet av dennes uppgifter genom att tillhandahålla de resurser som krävs för att fullgöra dessa uppgifter.[11] Beroende på uppgiftsbehandlingens natur och organisationens verksamheter och storlek bör följande resurser tillhandahållas dataskyddsombudet:

- Aktivt stöd från högsta ledningen för dataskyddsombudets arbete.
- Tillräckligt med tid för att dataskyddsombudet ska kunna fullgöra sina uppgifter.
- Lämpligt stöd i form av ekonomiska resurser, infrastruktur (lokaler, hjälpmedel, utrustning) och personal i förekommande fall.
- Officiellt meddelande till all personal om att dataskyddsombudet utnämnts.
- Tillgång till andra avdelningar inom organisationen som kan ge det stöd, de bidrag och den information som dataskyddsombudet behöver i sitt arbete.
- Fortbildning.[12]

[11] Artikel 38.2 dataskyddsförordningen.
[12] s. 26 f. Artikel 29-gruppens riktlinjer om dataskyddsombud.

Copyright Insatt AB all rights reserved

3.6.2 Dataskyddsombudens bemanning och resurser

Av Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbunds årsredovisning för 2021 framgår att dataskyddsombudsverksamheten uppvisat positiva resultat såväl för 2020 som 2021, vilket tyder på erforderliga monetära resurser för nuvarande bemanning.

Vår resterande presentation av granskningsresultatet utgår från Artikel 29-gruppens tolkning av vilka resurser den personuppgiftsansvarige bör ställa till dataskyddsombudets förfogande enligt punktlistan ovan.

Aktivt stöd från högsta ledningen för dataskyddsombudets arbete

Dataskyddsombuden uppger att de inte har tillräckligt aktivt stöd från samtliga kommunledningar, vilket främst beror på att alla inte har kunskap/utbildning inom dataskydd. Enligt verksamhetsplanen ska dataskyddsombuden träffa alla ledningsgrupper. I dessa möten försöker de sälja in budskapet och trycka på vikten av att prioritera dataskyddsarbetet i budgeten osv. De upplever att det är enklare att få ledningens aktiva stöd i de större kommunerna, varför de även hållit chefsutbildningar i de mindre kommunerna, för att sprida kunskap och insikt om områdets vikt. Ett uppslag är kanske att ha ett årshjul eller annan kontinuitet för utbildning för cheferna, så att området prioriteras och kunskapen och relevansen inte glöms bort eller försvinner i och med byte av personal. Vissa enheter tar inte sitt ansvar när det kommer till dataskyddsarbetet. Anledningarna till att dessa enheter är ”röda” kan vara flera. I vissa saknas kunskapen och intresset. En del har fått det operativa ansvaret för dataskyddsarbetet ”i knät” och har inget större intresse. Andra enheter har uppgett att de inte får resurserna från sin kommun. Om de organisatoriska enheterna skulle ta sitt ansvar och få fler grundläggande rutiner och styrdokument på plats, hade dataskyddsombuden sluppit lägga mer tid på att upprepa sig och påminna om dessa och hade kunnat lägga mer tid på proaktivt arbete i stället.

Tillräckligt med tid för att dataskyddsombudet ska kunna fullgöra sina uppgifter

Denna punkt tar enligt vår bedömning mer sikte på dataskyddsombud som har en viss del av sin tjänst avsatt till att vara dataskyddsombud. I Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund finns två tillsatta heltidstjänster för dataskyddsombud. Vi hänvisar till punkten om lämpligt stöd och personal samt våra slutsatser nedan.

Lämpligt stöd i form av ekonomiska resurser, infrastruktur (lokaler, hjälpmedel, utrustning) och personal i förekommande fall.

Granskningen har inte åskådliggjort några brister vad gäller resurser i form av infrastruktur såsom lokaler, hjälpmedel och utrustning. När det kommer till personal är de två dataskyddsombuden registrerade dataskyddsombud för drygt 80 enheter och har drygt 50

Copyright Insatt AB all rights reserved

stående kontaktytor i form av dataskyddssamordnare och dataskyddskontakter. Som tidigare nämnts medför detta en stor administration och därmed stor tidsåtgång vigd åt utskick och insamling av granskningsformulär, bokning av uppföljningsmöten och frågor om granskningsformulären med mera. Dataskyddsombuden har uttryckt att de känner att de är en person kort. Detta manifesteras i att bland annat granskningsarbetet är mer ingående nu än det var i början när de frågade om enheterna exempelvis hade ett artikel 30-register och nu ställer de mer ingående frågor om behandlingarna/säkerställer att samtliga behandlingar finns med. På ett sätt sväller dataskyddsombudens arbete i takt med att enheternas nivå på arbetet höjs – ju mer ingående frågor de ställer till enheterna, desto större rådgivning behöver de i nästa steg bidra med.

En annan omständighet är att Marks kommun även anslutit sig till samverkan. En utgångspunkt är att andra större kommuner har ungefär 70 000 invånare per heltidsanställt dataskyddsombud. Innan Marks kommun kom med låg samverkan på cirka 200 000 invånare sammanlagt (frånsett de kommunala bolagen), så redan då låg de i överkant. När fler kommuner ansluter sig får de en exponentiell tillväxt som de inte kommer klara av. Uppdraget har blivit kvantitativt större vilket det kvalitativa arbetet har fått stryka på foten för.

En tredje sak som kräver tid är till GDPR närbesläktade områden (där det kommer mycket förändringar och ny lagstiftning) som dataskyddsombuden känner ett behov av att bevaka och vara insatta i. I början fanns det ”luft i systemet”, men nu har de fått börja göra avkall bland annat på deras egna utbildningar/nätverk och får kämpa för att avsätta tid för dessa. Innan deltog de båda i nätverk, exempelvis var båda med i JUC. Nu har de fått dela på sig för att bevaka förändringar dels på det strikta dataskyddsområdet, dels på angränsande områden såsom digitalisering, informationssäkerhet, AI, Öppna data osv.

Dataskyddsombuden känner en oro för om eller när de behöver växla upp dataskyddsarbetet (exempelvis i granskningarna) ytterligare och hur de ska kunna hålla sig á jour i compliance-frågorna. Alla kommuner jobbar exempelvis med digitaliseringsstrategier men tappar bort integritetsskydds- och cybersäkerhetsperspektiven. Nu bevakar dataskyddsombuden dessa områden, men även Öppna data, E-tjänster, Data Act och AI med flera så gott det går eftersom dessa angränsar till dataskyddet och riskerar att inkräkta på integriteten. I bästa fall har kommunerna jurister, men dessa jobbar mer som ”helpdesk”. Kommunerna arbetar reaktivt och det är ingen på kommunerna som jobbar proaktivt med compliance-verksamhet. Dataskyddsombuden känner egentligen inte att det är deras ansvar, men i brist på någon som har den rollen har de känt sig tvingade att axla ansvaret vilket kräver en enorm kunskapsinhämtning eftersom det händer så mycket inom dessa områden. Av denna anledning finns en önskan från dataskyddsombuden att alla kommuner borde dela en compliance-person med koll på dessa angränsande områden. Dataskyddsombuden skulle då gärna jobba i tätt samarbete med en person med sådan tjänst. Att hänga med och ta ansvar inom ramen för dataskyddsombudsrollen känns dock övermäktigt. En sådan resurs skulle vara till nytta för e-tjänster, Öppna data, AI med flera - kanske i form av en delregional verksamhetsutvecklare; en sammankallande roll som framtidsspanar, sköter uppföljningar,

Copyright Insatt AB all rights reserved

cybersäkerhet - det mer tekniktunga området. Denne skulle också kunna driva ett nätverk på kommunförbundsnivå och samordna aktioner. Oavsett om man utvecklar en e-tjänst eller upphandlar en färdigutvecklad tjänst, ska checklistan finnas där, för att uppnå privacy by design och cybersäkerhet med mera.

Officiellt meddelande till all personal om att dataskyddsombudet utnämnts.

De flesta kommuner har publicerat dataskyddsombudens namn och kontaktuppgifter på sina hemsidor. Det är oklart om även officiella meddelanden till all personal gick ut 2018.

Tillgång till andra avdelningar inom organisationen som kan ge det stöd, de bidrag och den information som dataskyddsombudet behöver i sitt arbete.

Granskningen visar att dataskyddsombuden möts av engagemang och ges tillgång till andra delar av organisationen. ”Folk ställer upp och hjälper till att boka möten, frigör tid med mera varför mottagligheten på kommunerna är god.”

Fortbildning[13]

Dataskyddsombudet ska utses på grundval av yrkesmässiga kvalifikationer och, särskilt, sakkunskap om lagstiftning och praxis avseende dataskydd samt förmågan att fullgöra sina uppgifter. Den nödvändiga nivån på sakkunskapen bör fastställas i enlighet med den uppgiftsbehandling som utförs och det skydd som krävs för de personuppgifter som behandlas. Om behandlingen av personuppgifter är särskilt komplex eller omfattar en stor mängd känsliga uppgifter kan dataskyddsombudet till exempel behöva ha mer sakkunskap och mer stöd.

Följande kvalifikationer och sakkunskap är relevanta:

- Kunskap om dataskyddslagstiftning och praxis på nationell nivå och EU-nivå, inklusive djupgående kunskap om den allmänna dataskyddsförordningen.
- Förståelse av hur behandlingen av personuppgifter genomförs.
- Kunskap om olika typer av informationsteknik och datasäkerhet.
- Kunskap om affärssektorn och organisationen i fråga.
- Förmåga att främja en dataskyddskultur inom organisationen

Därtill ska den personuppgiftsansvarige bidra till upprätthållandet av dataskyddsombudets sakkunskap, till exempel genom att vid behov erbjuda utbildning inom området.

[13] s. 26 f. Artikel 29-gruppens riktlinjer om dataskyddsombud.

Copyright Insatt AB all rights reserved

Dataskyddsombuden är med i flera nätverk både på dataskyddsidan (JUC, GDPR-Excellence och Dataskyddsombud inom offentlig sektor i Västra Sverige) och inom det mer tekniska området (AI Sweden och IoT Sweden). Det ena dataskyddsombudet är utbildad jurist och det andra projektledare i grunden. Det föreligger visserligen inget krav på juristexamen eller juridisk utbildning för att axla rollen som dataskyddsombud. Å andra sidan är det med tanke på rättsområdets komplexitet och kraven ovan på djupgående kunskap om förordningen en fördel att åtminstone ha den juridiska metoden med sig in i rollen. Det har mot denna bakgrund lyfts en del frågetecken beträffande icke-juristens kompetens inom området från en av de anslutna kommunerna. Det framgår även av dataskyddsombudens redogörelser att den ene lagt större vikt vid den tekniska sidan (AI, digitalisering och IoT). Han är å andra sidan med i GDPR-Excellence-nätverket.

Dataskyddsombuden deltar i kunskapsnätverk och utbildningar. Granskningen har inte visat att budgeten begränsar monetära resurser för att delta i sådana. Däremot har de på grund av tidsbrist fått göra avkall och inte delta bägge i vissa utbildningar/nätverk. De vill egentligen ha samma kunskapsnivå inom allt, så att enheterna ska kunna fråga vilken som och få likvärdiga svar. Numer finns dock inte tillräcklig tid för egen fortbildning/delta i utbildningar, vilket är en effekt av att arbetet tar mer tid nu jämfört med i början.

3.6.3 Iakttagelser och bedömning

Dataskyddsombuden har uppgett att andra större kommuner har förhållandet 70 000 invånare per heltidstjänst. Dataskyddsombuden är nu två heltidstjänster på 230 000 invånare inkl. Marks kommun, d.v.s. en heltidstjänst per 115 000 invånare och det är utan de kommunala bolagen. Mot bakgrund härav har uppdraget blivit kvantitativt större vilket kommer få eller har redan fått en negativ inverkan på det kvalitativa.

En del av dataskyddsombudens tid äts upp av de enheter som inte tar sitt ansvar, vilket gör att ombuden tvingas repetera och upprepa grundläggande saker för dessa ”röda” enheter. Oavsett om dessa enheters bristande dataskyddsarbete beror på brist på ansvarstagande, kunskap, resurser från sin kommun eller en kombination av dessa faktorer får det följden att dataskyddsombuden tvingas lägga tid och resurser på att upprepa sig över sådant som redan borde vara på plats.

Dataskyddsombuden har uppgett att det i början fanns ”luft i systemet”, vilket gjorde att bägge kunde vara med i samma nätverk och genomgå samma utbildningar. De ska visserligen inte behöva kämpa för att hinna med fortbildningen, men att de nu fått börja dela upp dem mellan sig behöver inte vara ett problem och att de kunde delta bägge tidigare var nog snarare ett kvitto på att arbetet inte helt fyllde två heltidstjänster. Att de nu har fått dela på sig och bevaka lite olika områden genom att delta i olika nätverk och utbildningar bedömer vi ligger bättre i linje med ett kostnads- och effektivitetsperspektiv. Så länge de överför den nya kunskapen mellan sig torde inte det utgöra ett problem. Dataskyddsombuden har själva lyft att de inte

Copyright Insatt AB all rights reserved

vill ha olika kunskapsnivåer och att båda ska kunna svara likvärdigt på samma frågor (från verksamheterna). Med tanke på att viss kritik riktats från kommunerna mot den enes kunskaper inom dataskydd borde denne lämpligen prioritera dataskyddsnätverken.

Som vi varit inne på under avsnitt 3.3.3 förordar vi att dataskyddsombuden renodlas till att vara just hundra procent dataskyddsombud, vilket deras tjänster föreskriver. Det vill säga att dataskyddsombuden varken åtar sig ansvar/bevakning av områden som ligger utanför rollen som dataskyddsombud eller bevakning och compliance-arbete i angränsande områden.

Även om de ”röda” enheterna skulle börja ta större ansvar och vissa effektiviseringsåtgärder i dataskyddsombudens nuvarande verksamhetsplan vidtas, kan konstateras att två tjänster inte helt räcker till för att både sköta uppdraget i nuvarande form, kanske vidareutveckla vissa delar (enligt våra rekommendationer) samt därtill följa med i angränsande områdens rätts- och teknikutveckling. Vi rekommenderar därför Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna att dataskyddsombudens roll renodlas och att frågan om hur luckan i ett proaktivt compliance-arbete ska fyllas och vem som ansvarar för den utreds.

3.7 Är dataskyddsombudens rådgivning och utbildningsinsatser tillräckliga?

Vi har utifrån vad som framkommit i granskningen valt att dela upp denna revisionsfråga i två delfrågor;

- om dataskyddsombudens rådgivning är tillräcklig, se vidare avsnitt 3.8 samt
- om utbildningen dataskyddsombuden tillhandahåller verksamheterna är tillräcklig, se vidare avsnitt 3.9.

3.8 Om dataskyddsombudens rådgivning är tillräcklig

3.8.1 Utgångspunkter

En av dataskyddsombudets huvuduppgifter är att *informera* och *ge råd* till den personuppgiftsansvarige, och de anställda som behandlar personuppgifter om vilka skyldigheter de har enligt dataskyddsförordningen och andra dataskyddsbestämmelser[14].

Personen som utses till dataskyddsombud ska utses baserat på yrkesmässiga kvalifikationer, sakkunskap och förmåga att utföra uppgifterna och därmed ha kunskap om dataskydd.

I Sjuhäradskommunalförbunds budget för 2021 anges att;

”Dataskyddsverksamheten är en samverkan som syftar till att effektivt ge medlemskommunerna kunskap och erfarenhet i dataskyddsfrågor. Medlemmarna i

[14] Artikel 39.1 dataskyddsförordningen.

Copyright Insatt AB all rights reserved

Boråsregionen ska känna att de har bra tillgänglighet till dataskyddsombuden och därmed känna trygghet gällande hur den personliga integriteten hanteras inom den egna organisationens olika verksamheter. Med verksamhet avses exempelvis förvaltningar, kluster av förvaltningar, avdelningar, sektorer, sektioner, kommunalförbund, kommunala bolag och nätverk. Personuppgiftsansvarig (PUA) är alltid respektive nämnd eller styrelse.

Samverkansformens övergripande målsättning är att ge medlemskommunerna möjlighet att skaffa sig kontroll över de vitala delarna i dataskyddsförordningen och ge dem verktyg att motverka och minska antalet incidenter; vars konsekvenser kan ge dålig publicitet vilket kan skada både varumärket och minska kommunens anseende hos allmänheten. Under 2021 är ambitionen att öka det proaktiva arbetet.

Dataskyddsombuden erbjuder sin kompetens och ger service åt verksamheterna, dess personal samt kommunmedlemmar genom rådgivning, information, utredningar och utbildningsinsatser. I de fall det behövs, ges också stöd och hjälp i att bedöma hur personuppgiftsincidenter ska hanteras."

3.8.2 Dataskyddsombudens rådgivning

De anslutna intervjuade kommunerna har uppgett i huvudsak följande. Dataskyddsombuden är lättillgängliga och ställer man en fråga får man ofta svar i samma samtal. Någon kommun upplever dock att svaret ibland kan vara lite "svart eller vitt" och inte så pragmatiskt. Kommunen skulle önska ett svar mer i stil med "som dataskyddsombud kan jag inte rekommendera denna åtgärd/detta system. Men om ni vidtar denna åtgärd, kommer vi att hjälpa till så att det blir så bra det kan bli. Genom riskanalyser eller vad det kan vara." Någon kommun upplever inte att dataskyddsombuden levererar den tid kommunen betalar för (speciellt inom rådgivningen), men det kan delvis bero på att kommunen skulle kunna ställa högre krav på ombudens närvaro. Samma kommun har uttryckt att man kanske skulle behöva omvärdera hur mycket tid kommunen verkligen behöver dataskyddsombuden nu jämfört med 2018 då avtalet skrevs – de är mer självgående nu. Merparten av kommunerna upplever ingen skillnad i rådgivningen beroende på vilket av dataskyddsombuden de ställer frågan till. Någon kommun upplever dock att de hellre frågar det ena dataskyddsombudet eftersom de upplever att de får bättre, mer pragmatiska och verksamhetsnära svar från denne. Samma kommun har uppgett att den andre kanske inte riktigt besitter kunskapen inom dataskydd. Denne anpassar sitt arbete och sina svar mer utifrån sin sidokompetens och inte utifrån sin roll som dataskyddsombud.

Angående deras rådgivningsinsatser har dataskyddsombuden uppgett i huvudsak följande. De ser att frågorna kommer in mer och mer - allt från korta frågor till längre utredningar. De har försökt sälja in att det inte kostar något att ställa frågor till dem. Mer eller mindre dagligen kommer löpande frågor in som dokumenteras i dataskyddsombudens ärendehanteringssystem. De försöker ta hand om frågorna en och en och genom loggningen kan de sedan utvärdera om de saknar kunskap inom vissa områden/frågor. Vissa frågor är

Copyright Insatt AB all rights reserved

återkommande, bland annat om rollerna personuppgiftsansvarig/personuppgiftsbiträde. Frågorna kommer ofta från kontaktpersonerna, men ibland direkt från exempelvis socialhandläggare som på grund av sekretess eller uppgifter av känslig art inte vill gå via dataskyddskontakten. De deltar även i möten som referenspersoner och då bli det mer än enskilda frågor. Ett exempel var att de deltog i återkommande möten i ett projekt för införande av ett biblioteksystem. Sådant är givande men tar timmar och dagar i förlängningen. De har fått avsäga sig något projekt där de satt på möten varje vecka tidigare. Enligt budget ska rådgivningen utgöra 10–15 %, vilket faktisk nedlagd tid nog även motsvarar. De skulle sannolikt kunna effektivisera hantering av löpande frågor. De har redan öronmärkt tid för dessa, delat upp bevakningen av mailkorgen mellan sig samt i vissa fall bokat ett möte med alla inblandade och då även kunnat besvara kompletterande frågor direkt. De har inte tillräckligt tydliga nätverk/tydlig organisation genom kontaktpersoner på förvaltningsnivå i småkommunerna för att till exempel en gång i månaden samla alla kommuners socialförvaltningar och därigenom besvara vanligt förekommande frågor i sådan verksamhet och få en större spridning på rådgivningen. I så fall skulle man behöva organisera det.

I sin rådgivning och under informationsdelen av uppdraget[15] publicerar dataskyddsombuden nyhetsbrev med nyheter som rör dataskydd och informationssäkerhet. Målet med nyhetsbreven är att ”försöka bidra till informationsspridning av aktuella frågor. Ambitionen är inte att nyhetsbreven ska komma ut med någon jämn frekvens- utan de ska snarare komma ut när det finns nyheter som är relevanta att sprida.” Dataskyddsombuden har uppskattat, trots reservationen, att de brukar publicerar 3–4 nyhetsbrev per år. Vi har begärt och har fått ta del av ett sådant nyhetsbrev.

3.8.3 Iakttagelser och bedömning

Det finns krav i såväl förordningen som intern uppdragsbeskrivning om att dataskyddsombuden ska bistå verksamheten med rådgivning om dess skyldigheter enligt dataskyddsförordningen och andra dataskyddsbestämmelser. Vi ser rådgivningsdelen i uppdraget som i huvuddrag två delar; en för rådgivning i direkta frågor från verksamheten och en framåtsyftande angående att informera om ny praxis på området och hur rättsfall, tillsynsbeslut samt vägledningar påverkar verksamheten och om åtgärder behöver vidtas på grund av dessa (informationsdelen). Informationsdelen är även tätt sammankopplad med utbildning, se avsnitt 3.9 nedan.

Angående rådgivning i direkta frågor från verksamheten har dataskyddsombuden upprättat en relativt tydlig process för hur frågor ska mottas, loggas, besvaras och även för ansvarsfördelningen dataskyddsombuden emellan. Det verkar vara en effektiv process att frågorna går via dataskyddskontakterna som fungerar som ett ”filter” och skickar vidare endast de frågor som de inte kan besvara. Om dataskyddsombuden märker att det börjar

[15] Se vidare under avsnitt 3.8.3.

Copyright Insatt AB all rights reserved

komma in fler ”enkla” frågor direkt från verksamheten som skulle kunna fångas upp av dataskyddskontakterna kan man överväga en rekommendation om interna riktlinjer/rutiner om att frågor just ska gå via dataskyddskontakterna. Vidare kan ombuden via ärendehanteringssystemet identifiera återkommande frågor och egna kunskapsluckor. Eftersom de delat upp bevakningen av mailkorgen mellan sig minimeras även omställningstider och fördröjd återkoppling vid den enes frånvaro med mera. En effektiv process manifesteras också i att majoriteten av kommunerna är nöjda med tillgänglighet och svaren på deras frågor. Även att rådgivningsdelen motsvarar i budget angivet omfång indikerar en fungerande rådgivningsdel. Angående de enstaka klagomål som inkommit beträffande det ena dataskyddsombudets dataskyddskompetens och rådgivning är det svårt för oss att avgöra om det ligger något i det eller om det mer handlar om att man föredrar det andra dataskyddsombudet. Vi kan endast förtydliga vår rekommendation om att dataskyddsombudens roll bör renodlas i enlighet med våra slutsatser och rekommendationer under avsnitt 3.3.3 och 3.6.3 och specifikt att dataskyddsombudens rådgivning inte bör tyngas för mycket av närbesläktade områden.

Vidare rekommenderar vi ett övervägande om att verka för ytterligare nätverk/tydlig organisation genom kontaktpersoner på förvaltningsnivå i framförallt småkommunerna för att till exempel en gång i månaden eller kvartalet samla exempelvis alla kommuners socialförvaltningar och därigenom besvara vanligt förekommande frågor i sådan verksamhet och på så sätt få en större spridning på rådgivningen.

Angående informationsdelen ser vi än större förbättringspotential. Enligt vår bedömning får dataskyddsombudens omvärldsbevakning inte fullt genomslag i verksamheten. Visserligen publicerar dataskyddsombuden 3–4 nyhetsbrev per år innehållandes nyheter på dataskydds- (och informationssäkerhets-) området. En av de intervjuade kommunsamordnarna har uttryckt det som att hen efter att hen fått nyhetsbreven får ”sålla” bland nyheterna innan hen vidareförmedlar till verksamheten, eftersom hen inte anser alla nyheter relevanta för varsamheten. För att nyhetsbreven och praxisändringar/förtydliganden ska få genomslag i verksamheten ser vi förbättringspotential i att förtydliga hur nyheterna är relevanta i det dagliga arbetet och om de exempelvis medför att kommunens rutiner och styrdokument behöver revideras. Dataskyddsombuden skulle i nästa steg behöva en rutin för att följa upp att sådana rekommendationer verkligen fått genomslag i berörda verksamheter.

3.9 Om utbildningen ombuden tillhandahåller verksamheterna är tillräcklig

3.9.1 Utgångspunkter

Enligt artikel 39 dataskyddsförordningen har dataskyddsombudet, bland annat, i uppgift att övervaka organisationens efterlevnad av dess strategi för information till och utbildning av personal som deltar i behandlingen. Härutöver framgår i Sjuhäradskommunalförbunds budget för 2021 att:

Copyright Insatt AB all rights reserved

”Dataskyddsombuden erbjuder sin kompetens och ger service åt verksamheterna, dess personal samt kommunmedlemmar genom rådgivning, information, utredningar och utbildningsinsatser.”

3.9.2 Utbildning som dataskyddsombuden tillhandahåller verksamheterna

Granskningen har visat att det i dagsläget ligger på respektive kommun att försöka nå ut med grundläggande dataskyddsutbildningar till sina samtliga anställda. Detta har gjort att kommunerna, i bästa fall, har upphandlat någon av de webbaserade utbildningstjänster som finns på marknaden. Även dataskyddsombudens granskningsresultat visar att det är den vägen de anslutna kommunerna valt för att uppfylla det grundläggande utbildningsansvaret. Utöver detta har kommunerna uppgett att dataskyddsombuden bjudits in till vissa arbetsplatsträffar och hållit utbildning på fördjupande nivå. Det har uttryckts att dessa utbildningar präglats av mycket lagtext och en högre nivå än vad verksamheterna är mogna för. Samtidigt har en tydlig önskan om mer verksamhetsnära och anpassad utbildning uttryckts. Exempel som lyfts är att utbildningen borde vara anpassad så att även de som jobbar inom skolan eller vården förstår, med fokus på relevanta frågeställningar för just deras verksamhet. Ett annat önskemål har varit en utbildning för mellanchefer som står i kontakt med verksamheten och kan vidareförmedla kunskapen neråt i organisationen.

Dataskyddsombuden har i sin tur betonat att det grundläggande utbildningsansvaret ligger på respektive ansluten kommun eftersom kommunalförbundet inte är en driftsorganisation. De förväntar sig- och följer upp i granskningarna att enheterna tagit fram utbildningsplaner och rekommenderar e-learning-program. Kunskaps- och utbildningsnivån skiljer sig markant från olika kommuner och enheter. Vissa enheter införde en utbildningsplan vid förordningens ikraftträdande, men har sedermera lagt ner den. Sedan ikraftträdandet har vissa enheter identifierat 0 (noll) personuppgiftsincidenter och andra desto fler. Skulle dataskyddsombuden hålla grundutbildningarna, för många tusen medarbetare, skulle de behöva anställa pedagoger eller anlita något av de utbildningsföretag som erbjuder sådana tjänster. De håller däremot introduktionsutbildning för de medarbetare som utses till dataskyddskontakter samt utbildningar på bland annat specialist-, chef- och sektionsnivå. För dataskyddskontakterna/samordnarna rekommenderar de även den utbildning som tillhandahålls av Skövde Högskola. Inom ramen för kursen får deltagarna i uppgift att göra en GAP-analys av den egna kommunen. Dataskyddskontakterna får då en genomlysning/GAP-analys av sin kommun samt hela den kunskapsmässiga verktygslådan. De har hållit chefsutbildningar även i de mindre kommunerna för alla chefer. De kan se fördelar med ett årshjul eller på annat sätt en kontinuitet i utbildning för cheferna.

3.9.3 Iakttagelser och bedömning

Eftersom dels skrivningen om utbildning i artikel 39 är svårtolkad, dels att det av årsredovisningen 2021 framgår att dataskyddsombuden ska erbjuda sin kompetens och ge

Copyright Insatt AB all rights reserved

service åt verksamheterna genom bland annat utbildningsinsatser, är det naturligt att de anslutna kommunerna förväntar sig just utbildning. Det råder i vissa kommuner förväntningar på dataskyddsombuden att tillhandahålla utbildningar i högre grad än vad som idag görs.

Att ansvaret för grundläggande dataskyddsutbildning idag ligger på respektive kommun kan vara en av förklaringarna till de skiftande kunskapsnivåer som finns mellan medarbetare i de olika kommunerna. Utifrån kostnadseffektivitet och begränsningen i dataskyddsombudens tid och resurser, delar vi kommunernas och dataskyddsombudens samsyn om att den grundläggande GDPR-utbildning (för samtliga anställda) bör ges digitalt. För att harmonisera den generella kunskapsnivån bland medarbetarna i samtliga anslutna kommuner ser vi fördelar med att inkludera grundläggande GDPR-utbildning i kommunalförbundets samverkan.

Granskningen har även åskådliggjort en skillnad mellan de anslutna kommunernas förväntningar och dataskyddsombudens inställning till för vilka målgrupper de senare ska tillhandahålla ytterligare (fördjupade) utbildningar. Mot bakgrund av dessa omständigheter rekommenderar vi en översyn av dels samordnad grundläggande utbildning, dels dataskyddsombudens fördjupande utbildningsansvar och vilka målgrupper detta ska riktas mot. Inom ramen för översynen rekomederar vi en avvägning mellan minst, men inte begränsat till, följande parametrar; kommunernas önskemål, de rätta målgrupperna för att få bäst vidarespridning i verksamheten och dataskyddsombudens resurser – med målsättningen *en effektiv, verksamhetsnära och målgruppsanpassad utbildning*.

Antalet identifierade personuppgiftsincidenter kan vara en indikator på utbildningsnivån bland de olika enheterna. Granskningen vittnar om en stor spridning från enheter där incidenter identifieras och anmäls till enheter som inte haft en incident sedan förordningens ikraftträdande, vilket i sin tur torde vara en indikation på alltför skiftande kunskapsnivå. En annan iakttagelse angående incidenthanteringen, som egentligen inte har med utbildning att göra men som är viktig att lyfta, är dataskyddsombudssamverkans målsättning och beskrivning i Sjuhäradskommunalförbunds budget för 2021. Där framgår följande angående incidenter:

”Samverkansformens övergripande målsättning är att ge medlemskommunerna möjlighet att skaffa sig kontroll över de vitala delarna i dataskyddsförordningen och ge dem verktyg att motverka och minska antalet incidenter; vars konsekvenser kan ge dålig publicitet vilket kan skada både varumärket och minska kommunens anseende hos allmänheten.”

Vi delar visserligen synen på att personuppgiftsincidenter kan medföra negativ publicitet som riskerar att skada såväl varumärke som anseende. Vi ställer oss däremot frågande till skrivningen ovan och befarar att den riskerar att motverka att incidenter lyfts upp och anmäls vilket i sin tur riskerar att hindra enheternas utveckling på dataskyddsområdet. I vår värld är skrivningen felriktad och riskerar leda till en ”tystnadskultur” och att incidenter inte eskaleras och anmäls. I dataskyddsombudens rollbeskrivning finns ett mått av att inspirera till

Copyright Insatt AB all rights reserved

dataskyddsarbetet för att verksamheten ska kunna förbättras och då krävs snarare en kultur där medarbetarna uppmuntras att anmäla incidenter eller andra brister de uppmärksammar.

4. Sammanfattande slutsatser och rekommendationer

Trots att de anslutna kommunernas förväntningar på samverkansfunktionen och dataskyddsombuden utifrån kommunalförbundets uppdrag och mål för samverkan till övervägande del är rimliga och att dataskyddsombuden är i sin tur väl införstådda med dessa förväntningar, har granskningen åskådliggjort vissa till synes orimliga- och andra helt rimliga förväntningar som i dagsläget inte infrias. Att vissa kommuner förväntar sig att dataskyddsombuden ska ta fram riktlinjer ”åt” dem och på så vis utföra det löpande dataskyddsarbetet är orimligt ur såväl dataskyddsombudets oberoende roll som ur resursperspektivet. Ansvarsfördelningen enligt förordningen förutsätter även att det är de personuppgiftsansvariga, och inte dataskyddsombuden, som sköter, prioriterar och ger sina enheter resurser för det löpande dataskyddsarbetet. En helt rimlig förväntning är dock att dataskyddsombuden ska synas och höras, även i de mindre kommunerna, utöver då de genomför sin årliga granskning. När samverkan infördes skulle den skapa förutsättningar för en robust bemanning. I takt med att uppdraget blivit både kvantitativt större och mer omfattande vad gäller arbetsmängd för nuvarande dataskyddsombud står det klart att de inte helt räcker till. En övergripande slutsats är att dataskyddsombudens roll renodlas att omfatta just dataskydd och att Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna utreder frågan om hur luckan i ett proaktivt compliance-arbete ska fyllas och vem som ansvarar för den.

Här följer, utifrån revisionsfrågorna, våra sammanfattande slutsatser och rekommendationer i punktform.

- Angående vilka avtal som finns upprättade med respektive kommun. Avtal med respektive ansluten kommun, som tidigare saknats, har nu i regel upprättats. Vi har inget att anmärka på innehållet vad gäller det upprättade avtal vi tagit del av. Vårt uppdrag har inte medgett att kontrollera att alla anslutna kommuner har avtal med kommunalförbundet.
    - Vi rekommenderar, med tanke på osäkerheten i en av de intervjuade kommunerna, att man säkerställer avtal med respektive kommun finns upprättat.

- Angående ansvarsfördelningen mellan dataskyddsombuden och kommunerna. Dataskyddsombuden har byggt upp ett ramverk för kommunerna för att det löpande datsskyddsarbetet ska kunna bedrivas på de organisatoriska enheterna. Ombuden ska ägna sig åt regelbunden tillsyn och rådgivning i enlighet med syftet bakom

Copyright Insatt AB all rights reserved

regelverket och dess föreskrivningar för dataskyddsombudsrollen. Eftersom det är varje nämnd som är personuppgiftsansvarig och dataskyddsombudets roll inbegriper kontrollverksamhet samt ur ett resursfördelningsperspektiv är det ändamålsenligt att ombuden undviker för stor inblandning i det fortlöpande dataskyddsarbetet. Vi vill påminna samtliga enheter om deras respektive ansvar och uppmana verksamhetsledningar och personuppgiftsansvariga nämnder att tillsätta resurser och prioritera dataskyddsarbetet. Häri ingår även att involvera dataskyddsombuden i besluts- och arbetsprocesser med påverkan på dataskyddsarbetet. Mot bakgrund av samverkansfunktionens utformning och att två tjänster tillsatts för att tillse samtliga kommuners behov av ett tillgängligt dataskyddsombud delar vi kommunernas uppfattning om att de ska kunna förvänta sig att dataskyddsombuden uteslutande arbetar med dataskydd. Ombuden bör således syssla med dataskydd så långt det är möjligt, speciellt eftersom de har så pass många registrerade att vara dataskyddsombud för. Att då delta i återkommande möten för att bidra med andra kompetenser de råkar ha ligger enligt vår bedömning utanför kommunalförbundets dataskyddsombuds uppdrag. Detta speciellt sett i ljuset av att vissa kommuner upplever att dataskyddsombuden sällan visar sig hos dem.

- Vi rekommenderar därför att åtgärder vidtas för att renodla dataskyddsombudens roll.

- Angående i vilken utsträckning granskningsverksamheten uppfyller lagkraven. Det finns inte några uttryckliga lagkrav för hur dataskyddsombudens granskningsverksamhets ska genomföras. Även om kommunerna till stor del är nöjda med nivån på granskningarna; att de inte är för avancerade och att vissa inte anser sig mogna för djupare, mer kvalitativa granskningar, delar vi dataskyddsombudens syn på att sådana lite djupare granskningar behövs. Just nu bygger granskningen på självskattning och vi saknar en granskningsdel som de facto synar några behandlingar i artikel 30-registret eller en informationstext i sömmarna. Nuvarande upplägg visar mest enheternas självupplevda kartläggning av om saker finns på plats och inte tillräckligt om kvaliteten på innehållet i artikel 30-registret och andra styrdokument.
  - Vi rekommenderar, utifrån Artikel 29-gruppens tolkning om en riskbaserad inriktning på granskning, någon form av djupare spetsgranskning, vilken skulle kunna möjliggöras genom överväganden om att effektivisera
    - upplägg och administration för utskick och insamling och nuvarande granskning,
    - återkoppling och åtgärdsförslag för nuvarande granskning.

- Angående om prioriteringen i granskningsarbetet är lämplig med hänsyn till granskningsområde och typen av granskningsobjekt. Trots tung administration och skiftande nivå för hur långt de olika enheterna kommit i dataskyddsarbetet är det av yttersta vikt att dataskyddsombuden kan bedriva en effektiv, relevant och

Copyright Insatt AB all rights reserved

verksamhetsnära granskningsverksamhet med hänsyn till såväl granskningsområde som typen av granskningsobjekt.

- Vi rekommenderar en översyn av granskningsupplägget för att utvärdera hur man kan förändra för att uppnå en mer verksamhetsanpassad, riskbaserad, effektiv, kontextualiserad och spetsig granskning som ger enheterna än mer handfasta åtgärder att vidta i sitt fortsatta dataskyddsarbete.

- Angående om bemanningen och resurser för dataskyddsombuden är tillräckliga för verksamhetens uppgift. Förutom att uppdraget har blivit kvantitativt större vilket har eller kommer få en negativ inverkan på det kvalitativa äts en del av dataskyddsombudens tid upp av de enheter som inte tar sitt ansvar. Huruvida dataskyddsombuden åtar sig ansvar/bevakning av områden som ligger utanför rollen som dataskyddsombud eller om även bevakning och compliance-arbete i angränsande områden ska ligga på dem ligger utanför vår granskning. Det kan konstateras att två tjänster inte helt räcker till för att både sköta uppdraget i nuvarande form, kanske vidareutveckla vissa delar samt därtill följa med i angränsande områdens rätts- och teknikutveckling.
  - Vi rekommenderar därför Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna att renodla dataskyddsombudens roll och utreda om hur luckan i ett proaktivt compliance-arbete ska fyllas och vem som ansvarar för den.

- Angående huruvida dataskyddsombudens rådgivning är tillräcklig. Angående rådgivning i direkta frågor från verksamheten har dataskyddsombuden upprättat en relativt tydlig process för hur frågor ska mottas, loggas, besvaras och även för ansvarsfördelningen dataskyddsombuden emellan.
  - Vi rekommenderar, i syfte att effektivisera rådgivningen och informationsspridandet i verksamheterna, att
    - koppla informationsgivning i nyhetsbreven än mer till vad nyheterna innebär för verksamheterna i det dagliga arbetet
    - överväga om att verka för ytterligare nätverk genom kontaktpersoner på förvaltningsnivå inom liknande verksamhet och därigenom besvara vanligt förekommande frågor i just den verksamheten.

- Angående dataskyddsombudens utbildningsinsatser. Ansvaret för grundläggande dataskyddsutbildning ligger idag på respektive kommun. Utifrån kostnadseffektivitet och begränsningen i dataskyddsombudens tid och resurser, delar vi kommunernas och dataskyddsombudens samsyn om att den grundläggande GDPR-utbildning (för samtliga anställda) bör ges digitalt. Att inte alla kommuner verkar ta ansvaret för att tillhandahålla sina anställda den grundläggande dataskyddsutbildningen kan dels vara en av förklaringarna till de skiftande kunskapsnivåer som finns mellan medarbetare i

Copyright Insatt AB all rights reserved

de olika kommunerna, dels en förklaring till att vissa enheter/kommuner inte har identifierat några personuppgiftsincidenter. För att harmonisera den generella kunskapsnivån bland medarbetarna i samtliga anslutna kommuner, ser vi fördelar med att inkludera grundläggande GDPR-utbildning i kommunalförbundets samverkan. Det råder i vissa kommuner förväntningar på dataskyddsombuden att tillhandahålla utbildningar i högre grad än vad som idag tillhandahålls. Granskningen har även åskådliggjort en skillnad mellan de anslutna kommunernas förväntningar och dataskyddsombudens inställning till för vilka målgrupper de senare ska tillhandahålla ytterligare (fördjupade) utbildningar.

- Mot bakgrund av dessa omständigheter rekommenderar vi en översyn av dels
  - samordnad grundläggande utbildning, dels
  - dataskyddsombudens fördjupande utbildningsansvar och vilka målgrupper detta ska riktas mot. Inom ramen för översynen rekommenderar vi en avvägning mellan minst, men inte begränsat till, följande parametrar; kommunernas önskemål, de rätta målgrupperna för att få bäst vidarespridning i verksamheten och dataskyddsombudens resurser – med målsättningen en *effektiv, verksamhetsnära och målgruppsanpassad utbildning*.

Granskningen har syftat till att undersöka de förutsättningar kommunalförbundets dataskyddsombud har för att verka inom förbundet och gentemot de medlemskommuner som deltar i samverkan. Projektet har även innefattat en granskning av funktionens arbetssätt med fokus på följsamhet mot lagar och prioritering av tillsynsarbetet med hänsyn till granskningsobjekten. Även om det finns goda förutsättningar för dataskyddsombuden att verka inom förbundet och gentemot de anslutna kommunerna samt upprätthålla ett lagenligt rätt prioriterat arbetssätt, står funktionen inför andra utmaningar nu jämfört med när de tillträdde. En stor mängd kontaktytor och tillkommande administration, som växer ju fler kommuner som ansluter sig, och generellt sett högre nivå och mer tidskrävande arbete gör att den ”luft” som tidigare fanns i systemet nu är borta. Flera kommuner upplever att dataskyddsombuden besöker dem för sällan samtidigt som dataskyddsombuden känner att de inte räcker till när de även känner att de behöver bevaka dataskyddets angränsande områden. Vår sammanfattande slutsats och rekommendation är att Boråsregionen Sjuhärads Kommunalförbund och kommunerna renodlar dataskyddsombudens roll och utreder frågan om hur luckan i ett proaktivt compliance-arbete ska fyllas och vem som ansvarar för den.

Erik Österberg, jurist

Mats Herling, jurist

Jerker Stenqvist, **auktoriserad revisor och certifierad kommunal revisor**

Copyright Insatt AB all rights reserved

Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Ytterligare utredningar av större vägåtgärder på väg 41

FÖRSLAG TILL BESLUT

Direktionen ser nyttan av att det genomförs fördjupade utredningar på väg 41 som ett komplement till tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie ”ÅVS Viskadalstråket”. Detta för att möjliggöra inspel av större vägåtgärder i kommande revidering av regional transportinfrastrukturplan

Direktionen förordar att det genomförs utredningar gällande trimningsåtgärder för trafiksäkerhet på den olycksdrabbade vägsträckan mellan Björketorp och Berghem där väg 41 går igenom en gårdsplan

Ärendebeskrivning

I den regionala transportinfrastrukturplanen (infrastrukturplanen) för Västra Götaland är väg 41 prioriterad som en brist. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomfördes 2016 över hela Viskadalstråket och berör både tåg- och vägtrafik. Två sträckor finns medtagna som större namngivna vägobjekt i den nu gällande infrastrukturplanen. Dels Sundholmen - Björketorp där åtgärder planeras att genomföras under 2023 och 2024, dels Fritsla - Kråkered med planerade åtgärder 2023-2025.

Inför kommande revidering av den regionala länsplanen för transportinfrastruktur har Trafikverket och Västra Götalandsregionen ställt frågan om Boråsregionen önskar att ytterligare större vägobjekt ska utredas på väg 41.

För att kunna prioritera in ytterligare namngivet objekt för väg 41 i kommande revidering behövs ytterligare utredning. Trafikverket beslutar under våren 2023 vilka utredningar som ska genomföras under 2024, vilket innebär att det behövs ett ställningstagande om förbundet bedömer att ytterligare åtgärder kommer att prioriteras på väg 41 vid nästa revidering av planen.

Vid förra revideringen fanns det utrymme för respektive delregion att prioritera åtgärder för omkring 250 miljoner kronor. Boråsregionen hade möjlighet att prioritera åtgärder på väg 41 och väg 156 och spelade då in två av fyra utredda delsträckor på väg 156. Förbifart Skene finns också med som ett namngivet vägobjekt, vilket krävs för att Trafikverket ska kunna utföra arbetet, trots att Marks kommun helfinansierar projektet.

Efter beslutet om regional infrastrukturplan 2022 har ytterligare två ÅVS:er färdigställts utifrån tidigare utpekade brister, en för väg 180 och en för väg 27. Det innebär att Boråsregionen har möjlighet att prioritera in någon av de utredda objekten i kommande revidering.

Med tanke på det ekonomiska läget, där kostnaden för infrastrukturåtgärder ökat med omkring 50 procent sedan planen fastställdes, är sannolikheten att det ska finnas utrymme för att inkludera nya namngivna vägobjekt i planen liten. Det finns dessutom en risk att redan beslutade åtgärder, såsom väg 156, kan behöva flyttas framåt i tiden för att klara finansieringen inom budgetram.

Om Boråsregionen önskar fler utredningar på väg 41 behöver detta antas politiskt och snarast delges VGR och Trafikverket.

Ett alternativ till större vägåtgärder är att utreda mindre åtgärder inom avsatta medel för trimningsåtgärder i regional transportinfrastrukturplan, där kostnaden underskrider 50 miljoner.

Expedieras till

Trafikverket
Västra Götalandsregionen

Underlag för dialog

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

Februari 2023

Innehåll

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

Bilaga 1: Statusrapport projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”, januari 2022 v. 1.1
Bilaga 2: Statusrapport projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”, september 2021 v. 1.1
Bilaga 3: Inkomna synpunkter till Västtrafiks utredning om nytt seniorerbjudande, februari 2022
Bilaga 4: Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande
Bilaga 5: K2 Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare
Bilaga 6: Sweco Utvärdering av gratis kollektivtrafikresor i Göteborg under lågtrafik för personer över 65 år

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år.
Zongiltighet: Endast en zon, den zon kommunen tillhör.
Administrationsavgift: Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift av seniorerna.
Tid på dygnet:

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

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

1 Inledning

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Utvärdering av kommunala tillköpsalternativ

2.1 Inkomna skriftliga synpunkter

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

2.2 Utvärderingskriterier

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

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

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

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

2.3 Åldersvillkor

I utredningen finns tre olika alternativ gällande åldersvillkor för kommunala tillköp:
a) 65 år
b) 65 och 70 år
c) 65 och 75 år

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

Utvärdering av åldersvillkor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

● *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*
Förändringar av åldersvillkoret för seniorerbjudandet innebär vissa mindre kostnader för Västtrafik, bland annat gällande uppdateringar i system och administration.

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

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

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

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

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

Slutsats angående åldersvillkor

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

2.4 Tid på dygnet

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

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

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

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

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

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

● *Konsekvenser för kommuner*
Kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille kan på grund av kapacitetsproblem bara välja ett seniorerbjudande giltigt i lågtrafik.
Ett erbjudande i lågtrafik skulle för flera andra kommuner inte vara attraktivt, på grund av begränsningar i trafikutbudet under dessa tider. Samtidigt kan det finnas kommuner med ett högre trafikutbud som i framtiden vill erbjuda lågtrafik exempelvis för att sprida resandet över dygnet. Att begränsa valmöjligheten till endast lågtrafik eller endast dygnet runt skulle alltså kunna få en negativ påverkan beroende på kommun.

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

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

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

● *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*
Vilka tider seniorbiljetterna gäller bedöms inte påverka Västtrafik ekonomiskt eftersom det kommunerna betalar för erbjudandet baseras på seniorernas resande och Västtrafiks kostnader.

Regionen ska teoretiskt sett inte påverkas ekonomiskt av något av alternativen, eftersom det rör sig om tillköp som finansieras av kommunerna. Det bedöms dock finnas risk för att de positiva konsekvenserna av seniorerbjudandet minskar vid ett erbjudande som begränsas till lågtrafik. Förbättrad folkhälsa skulle kunna leda till minskade kostnader för den sjukvård som finansieras av regionen. Den effekten blir förmodligen större vid ett erbjudande som gäller dygnet runt.

● *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*
För kommuner som väljer tillköp med giltighet lågtrafik rabatteras priset per resa (se bilaga 4, Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande). Utöver det kommer antalet resor sannolikt att minska, olika mycket beroende på kommun, vilket ytterligare påverkar kommunens kostnad för seniorerbjudandet.

Vid ett seniorerbjudande giltigt dygnet runt blir fler resor kostnadsfria för seniorerna. Det har en positiv ekonomisk konsekvens för de seniorer som har ett behov av att resa i rusningstrafik.

Slutsats angående tid på dygnet
Kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille kan på grund av kapacitetsproblem enbart välja ett seniorerbjudande i lågtrafik. Att vid giltighet i en zon även begränsa övriga 46 kommuner till lågtrafik i den egna zonen bedöms inte vara aktuellt, på grund av ett reducerat trafikutbud i flera kommuner under dessa tider. Om övriga kommuner i stället bara kan erbjuda giltighet dygnet runt skulle flera av erbjudandets syften sannolikt gynnas. Samtidigt kan kommuner med ett högre trafikutbud i framtiden vilja kunna sprida resandet över dygnet och öka användandet av befintlig kapacitet, vilket också är syften med seniorerbjudandet. Utredningen föreslår därför att valmöjligheten mellan giltighet i lågtrafik och dygnet runt finns kvar för de erbjudanden där det är möjligt.

2.5 Zongiltighet

I nuvarande seniorerbjudande gäller seniorbiljetten i den zon kommunen tillhör. I utredningen ingår även att undersöka möjligheten att låta kommunerna göra tillköp av seniorbiljetter som är giltiga i fler än en zon.

Utvärdering av zongiltighet

● *Uppnås syften med seniorerbjudandet?*
Att låta seniorerna resa i ett större område skulle kunna innebära fördelar kopplade till erbjudandets syften, om det till exempel leder till en ökning av kollektivtrafikresandet och bidrar till att seniorerna får fler möjligheter att komma ut och röra på sig. Det kan i så fall leda

till förbättrad folkhälsa, vana att resa kollektivt samt bidra till ökad jämlikhet och social hållbarhet.

Däremot motverkar giltighet i flera zoner delvis den näringslivspolitiska inriktningen, då seniorerna i större utsträckning kan komma att resa till kommuner i andra zoner för exempelvis inköp. Syftet att sprida resandet över dygnet i vissa områden riskerar också att motverkas vid giltighet i flera zoner. Om kommuner kan göra tillköp med flerzonsgiltighet skulle det kunna uppstå kapacitetsproblem när dessa kommuners seniorer reser i angränsande zon. Den här konsekvensen finns redan idag inom den egna zonen, men risken och omfattningen ökar.

● *Genomförbarhet*
Utredningen har visat att kapacitetsproblem i zon A medför att det inte går att införa ett seniorerbjudande med en flerzonsbiljett som är giltig dygnet runt i zon A. Det innebär att en flerzonsbiljett som inkluderar zon A endast skulle vara giltig i lågtrafik. Undantag gäller för Öckerö, som ligger i zon A och idag har ett seniorerbjudande giltigt dygnet runt. Öckerös seniorers resande in i övriga kommuner i zon A bedöms ha marginell påverkan på belastningen i rusningstrafik. Detta i kombination med att Öckerö inom den egna kommunen har ett trafikutbud i lågtrafik som är mer jämförbart med mindre kommuner i andra zoner gör att det bedöms rimligt att låta kommunen behålla giltighet dygnet runt även i ett nytt seniorerbjudande.

● *Förändringens omfattning*
Eftersom det främst rör sig om engångsinsatser gällande uppdateringar av system, informationsmaterial och sortiment bedöms möjligheten att göra tillköp för fler än en zon inte som en stor förändring.

● *Konsekvenser för kommuner*
I kommuner som ligger på gränsen till en annan zon och där seniorernas resande främst sker över zongränsen skulle giltighet i flera zoner kunna göra kommunens seniorerbjudande mer attraktivt för seniorerna. Giltighet i fler än en zon medför dock ökade kostnader för kommunen, vilket innebär att det troligtvis bara är enstaka eller inga kommuner som skulle välja att utöka zongiltigheten även om möjligheten fanns. Intresset för giltighet i fler än en zon har under utredningen hittills varit lågt bland kommunerna.

Om kommunerna kan välja giltighet i fler än en zon kan det komma önskemål från seniorer och pensionärsorganisationer om utökad giltighet, speciellt om kommunen gränsar till en annan zon. Det kommer sannolikt även uppfattas som orättvist ifall närliggande kommuner erbjuder flerzonsgiltighet men inte den egna kommunen. En annan möjlig konsekvens är ett ökat resande i kommunen av seniorer från angränsande zoner.

Att endast ha möjlighet till giltighet inom den zon kommunen tillhör innebär mindre valfrihet för kommunerna, men samtidigt ett enklare och mer enhetligt erbjudande vilket det som tidigare konstaterats också har funnits önskemål om.

● *Konsekvenser för seniorer*
Erbjudandet kan bli mer attraktivt för seniorerna om de kan resa kostnadsfritt i ett större område. I synnerhet för seniorer som främst reser till en angränsande zon, det vill säga ett område där seniorbiljetten inte gäller idag.

Att seniorbiljetten på grund av kapacitetsproblem endast är giltig i lågtrafik om zon A ingår innebär dock att en kommun som byter till flerzonsgiltighet samtidigt kan behöva ändra från

giltighet dygnet runt till giltighet i lågtrafik. För seniorer som främst reser inom den egna zonen riskerar det att påverka resmöjligheterna negativt.

● *Konsekvenser för Västtrafiks partners*
Om giltighet i flera zoner införs som ett alternativ innebär det att sortimentet blir mer komplext och att det blir svårare för till exempel Västtrafiks kundservice att veta vad som gäller. De behöver i större utsträckning söka fram informationen för att kunna svara på kundernas frågor.

Det kommer sannolikt även medföra synpunkter från seniorer som anser att det är orättvist om inte deras kommuns seniorbiljett gäller i flera zoner när andras gör det, på samma sätt som det är idag beträffande åldersvillkor. Samtidigt kan giltighet i flera zoner innebära färre frågor gällande exempelvis hur man gör tilläggsresor över zongräns (när seniorer behöver delbetala en resa med en annan biljett för att de reser utanför zonen seniorbiljetten gäller i).

● *Konsekvenser för Västtrafik och underleverantörer*
Fler varianter av giltigheter bidrar till en ökad komplexitet i sortimentet, fler val i system och ökad administration. Det påverkar erbjudandets kommunicerbarhet och kräver till exempel fler editioner av informationsmaterial. Antalet editioner påverkar även administrationen för Västtrafiks underleverantörer.

● *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*
Förändringar av zongiltigheten för seniorerbjudandet innebär vissa mindre kostnader för Västtrafik, bland annat gällande uppdateringar i system och administration.

Det finns en viss ekonomisk risk att de utökade resmöjligheterna och eventuellt följande resandeökning påverkar trafikkostnader och kapacitet. Det går inte att förutsäga hur resandet skulle påverkas eller vilka ekonomiska konsekvenser det skulle leda till. Att den nya kalkylmodellen baseras på seniorernas resande och Västtrafiks kostnader minskar dock den ekonomiska risken.

Regionen ska inte påverkas ekonomiskt eftersom det rör sig om tillköp som finansieras av kommunerna. Giltighet i flera zoner skulle dock kunna påverka trafikkostnaderna, och därigenom regionen.

● *Ekonomisk påverkan för kommuner och seniorer*
För kommuner som väljer tillköp av giltighet i flera zoner ökar priset per resa för samtliga resor (se bilaga 4, Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande). Utöver det kommer antalet resor sannolikt att öka, olika mycket beroende på kommun, vilket ytterligare ökar kommunens kostnad för seniorerbjudandet.

Vid ett seniorerbjudande giltigt i fler än en zon blir fler resor kostnadsfria för seniorerna. Det har en positiv ekonomisk konsekvens för de seniorer som vill resa i flera zoner.

Slutsats angående zongiltighet
Det finns både för- och nackdelar med ett seniorerbjudande giltigt i flera zoner. För seniorerna skulle det innebära utökade resmöjligheter, vilket kan gynna flera av erbjudandets syften. Ett flerzonserbjudande skulle dock behöva utformas med hänsyn till kapacitetsproblemen i zon A, vilket innebär att ett erbjudande som inkluderar zon A endast skulle vara giltigt i lågtrafik (med undantag för Öckerö kommuns seniorerbjudande). Det medför att en kommun som inför flerzonsgiltighet samtidigt kan behöva byta tidsgiltighet från dygnet runt till lågtrafik. För

seniorer som främst reser inom den egna zonen riskerar det att påverka resmöjligheterna negativt. Giltighet i flera zoner skulle öka både komplexiteten i erbjudandet och kommunernas kostnader. I och med den kostnadsökning flerzonsgiltighet skulle innebära är det troligtvis enstaka eller inga kommuner som skulle välja att införa det, även om möjligheten fanns. Att gå ifrån dagens enkelhet och enhetlighet gällande zongiltighet i seniorerbjudandet anses därmed inte vara motiverat. Utredningen föreslår att seniorerbjudandet liksom idag bara är giltigt i den zon kommunen tillhör.

2.6 Administrationsavgift

Det finns två inriktningar gällande avgift i utredningen:

- Ingen möjlighet för kommunerna att ta ut en avgift av seniorerna
- Möjlighet att välja att ta ut en enhetlig administrativ engångsavgift

I nuvarande tillköp kan kommunerna välja att ta ut en administrationsavgift av senioren, som motsvarar den administrationsavgift som kommunen betalar till Västtrafik. Avgiften ska täcka Västtrafiks kostnader för att administrera erbjudandet och är för närvarande 140 kr exklusive moms (2023). Det är inte en årlig avgift utan en engångsavgift per seniorbiljett, som är giltig i 11 år. Att ändra till en kortare giltighet på seniorbiljetter på Västtrafikkort utreds inte (bilaga 2, projektets statusrapport från september 2021). Det är idag bara en kommun som fakturerar seniorerna administrationsavgiften.

Det har funnits önskemål från ett fåtal kommuner om att kunna ta ut en högre avgift och/eller avgift med tätare intervall, så att seniorerna i praktiken medfinansierar seniorbiljetten. Efter avstämning med Västtrafiks och kollektivtrafiknämndens presidier (2021-06-09) är utredningens inriktning att seniorerna inte ska medfinansiera biljetten via en avgift, utan att det fortsatt ska vara tillköp av fria resor för seniorer. Därför är det endast möjligheten att ta ut en administrationsavgift som finns med i utredningen. Det skulle med andra ord liksom idag vara en avgift senioren betalar för administrationen av erbjudandet, ingenting annat, och därmed även fortsättningsvis vara en enhetlig engångsavgift.

Utvärdering av administrationsavgift

● *Uppnås syften med seniorerbjudandet?*
Administrationsavgiften skapar en tröskel för seniorerna och riskerar att motverka flera av erbjudandets syften. Avgiften har sannolikt störst påverkan på seniorer med begränsad ekonomi och seniorer som inte redan reser regelbundet med kollektivtrafiken. För att förbättra folkhälsa, skapa vana att resa kollektivt, senarelägga färdtjänstdebuten och bidra till jämlikhet och social hållbarhet bör målsättningen vara att så många som möjligt beställer en seniorbiljett. Administrationsavgiften innebär i stället att färre seniorer antar erbjudandet.

● *Genomförbarhet*
Eftersom upplägget med en administrationsavgift finns i det nuvarande seniorerbjudandet bedöms det inte finnas några hinder gällande genomförbarhet.

● *Förändringens omfattning*
En administrationsavgift innebär inte någon större förändring eftersom det finns en process för hantering av administrationsavgift idag. Den behöver dock anpassas för att kunna användas av fler kommuner, vilket kräver viss utveckling.

● *Konsekvenser för kommuner*
En avgift innebär som konstaterats ovan en tröskel och leder till att färre seniorer beställer en seniorbiljett, vilket riskerar att motverka flera av kommunernas syften med seniorerbjudandet.

Kommunernas önskemål om att kunna ta ut en avgift är vanligtvis kopplat till dagens komplexa kalkylmodell för seniorerbjudandet, som leder till missuppfattningen att kommunerna påverkas ekonomiskt av seniorbiljetter som inte används. Den nya modellen tydliggör att kommunen inte påverkas ekonomiskt av att vissa seniorbiljetter inte används: kommunen betalar för seniorernas resande och den lägsta årliga kostnaden påverkas inte av antalet registrerade seniorbiljetter.

Om en avgift tas ut kommer kommunen däremot få kostnader för den administration som uppstår, då kommunen själv ansvarar för att:

- Löpande ta emot filer från Västtrafik med adresser till de seniorer som beställt en seniorbiljett föregående månad
- Skapa och skicka fakturor
- Ta emot betalning från seniorerna
- Svara på frågor och kundsynpunkter gällande fakturan och avgiften
- Meddela Västtrafik om en seniorbiljett ska avslutas på grund av obetald faktura

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

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

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

● *Kostnads-/intäktspåverkan för Västtrafik och VGR*
När kommuner tar ut en avgift av seniorerna får Västtrafik kostnader för administration, funktionalitetsbehov och underhåll i system kopplat till bland annat information om avgiften.

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

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

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

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

Slutsats angående administrationsavgift

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

3 Förslag till utformning av kommunala tillköp

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

Förslag till utformning av kommunala tillköp (underlag för dialog)

Åldersvillkor: valmöjlighet mellan 65, 70 och 75 år.
Zongiltighet: Endast en zon, den zon kommunen tillhör.
Administrationsavgift: Ingen möjlighet att ta ut en administrationsavgift av seniorerna.
Tid på dygnet:

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

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

4 Dialogfrågor

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

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

Referenser

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

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

Ordlista

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

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

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

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

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

Dokumenthistorik

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

Statusrapport
Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

Januari 2022

Innehåll

1 Sammanfattning 3
2 Bakgrund 4
3 Status i projektet 4
3.1 Utvecklingsområden 4
3.2 Förankring 5
3.3 Utredning av olika alternativ 6
3.4 Reviderad tidplan 7
4 Västtrafiks förslag till kollektivtrafiknämnden 7
5 Fortsatt utredning 8

Bilaga 1: Dialogfrågor seniorerbjudande DKR hösten 2021 9

1 Sammanfattning

I projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande” ingår att utreda olika utformningar av Västtrafiks seniorerbjudande, samt att implementera den lösning kollektivtrafiknämnden beslutar. Projektet startades våren 2021 och beräknas pågå till 2023. Den 24 september 2021 antog kollektivtrafiknämnden Västtrafiks förslag att avgränsa utredningen till totalt sju alternativ*, inom inriktningarna kommunalt tillköp, regional seniorbiljett och seniorrabatt:

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

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

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

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

2 Bakgrund

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

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

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

3 Status i projektet

3.1 Utvecklingsområden

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

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

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

3.2 Förankring

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Utredning av olika alternativ

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

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

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

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

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

3.4 Reviderad tidplan

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

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

4 Västtrafiks förslag till kollektivtrafiknämnden

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

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

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

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

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

5 Fortsatt utredning

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

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

Uppdatering 2022-02-03
Kollektivtrafiknämnden har idag fattat beslut om fortsatt inriktning för utredningen enligt Västtrafiks förslag i kapitel 4.

Dokumenthistorik

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

Dialogfrågor seniorerbjudande DKR hösten 2021

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

En arbetsgrupp inom Västtrafik har analyserat ett flertal olika varianter av seniorerbjudande. Inriktningar och ställningstaganden har under arbetets gång lyfts med en referensgrupp bestående av tjänstepersoner som utsetts att representera kommunerna i de fyra delregionerna. Arbetet har hittills lett till ett antal avgränsningar och ett förslag till fortsatt inriktning för utredningen, som sammanställts i bifogad statusrapport. Kollektivtrafiknämnden antog förslaget om fortsatt inriktning för utredningen 24 september 2021.

Nu vill Västtrafik lyfta utredningen för dialog med regionens kommuner i de delregionala kollektivtrafikråden (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 kollektivtrafikråden (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 kollektivtrafikråden (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 kollektivtrafikråden (DKR):

a) *Kommunalt tillköp*: lågtrafik alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 år
b) *Kommunalt tillköp*: lågtrafik* alt. dygnet runt, åldersvillkor 65 alt. 70 år
c) *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 avskrivas från utredningen

Västtrafik har utvärderat flera olika varianter av kommunala tillköp. Här presenteras de alternativ som föreslås avskrivas 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 presidiemöte 2021-06-09 med Västtrafik och Kollektivtrafiknämnden är utredningens inriktning att seniorerna inte ska medfinansiera biljetten via en avgift, utan att det fortsatt ska vara tillköp av fria resor för seniorer. Därför är det endast möjligheten att ta ut en enhetlig administrationsavgift som kvarstår i utredningen (se 7.1.1).

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

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

7.2 Regionalt erbjudande: seniorbiljett

7.2.1 Förutsättningar för regionalt erbjudande

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

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

En skatteväxling påverkar projektets tidplan och implementeringen av nytt seniorerbjudande.

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

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

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

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

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

Bägge alternativen gäller för kommunmedlemmar.
Seniorbiljetterna föreslås ha samma linjegiltighet som i dagens kommunala tillköp.

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

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

7.2.3 Regionalt erbjudande: alternativ som föreslås avskrivas från utredningen

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

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

PM Bilaga
Datum 2022-02-10
Diarienummer KTN 2021–00063

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret
Handläggare: Jörn Engström
E-post: jorn.engstrom@vgregion.se

Inkomna synpunkter till Västtrafiks utredning om nytt seniorerbjudande

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

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

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

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

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

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

Diarienummer: KS.2021.384
Datum: 2021-12-15

kollektivtrafik@vgregion.se

Yttrande över fortsatt inriktning på utredning av seniorkortserbjudande

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

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

1) Kommunalt tillköp seniorbiljett, dygnet runt, anpassat efter pensionsålder

2) Zongiltighet endast i den zon kommunen tillhör

Mikael Berglund — Kommunstyrelsens ordförande

Maria Reinholdsson — Kommunchef

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

Hej,

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

Med vänliga hälsningar,

Emma Olsson
Projektledare hållbart resande

Alingsås kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avdelningen för samhällsplanering och offentlig utemiljö
Trafik- och planeringsenheten

Telefon: 0322-616249

BOLLEBYGDS KOMMUN

YTTRANDE
2021-12-07 1 (2)

Dnr :KS2021/302-3

Kommunstyrelseförvaltningen

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

Kollektivtrafiknämnden

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

Förslag till beslut

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

Ärendet

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

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

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

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

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

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

Ekonomiska förutsättningar

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

Synpunkter från Bollebygds kommun

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

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

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

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

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

Skickas till

Västra Götalandsregionen - Kollektivtrafiknämnden

BOLLEBYGDS KOMMUN

Michael Plogell
Kommunstyrelsens ordförande

Monica Holmgren
Förvaltningschef

§ 38

Dnr KS 2021-00843 3.3.4.2

Dialogfrågor gällande seniorerbjudande

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter:

Kommunen har, baserat på utskickat underlag, inte möjlighet att ta ställning till alla frågeställningar. För att kommunen ska kunna besluta om inriktning för fortsatt arbete behövs tydligare kostnadsbeskrivningar.
Hanteringen av tillköp är en kommunal fråga och bör därför hanteras i de kommunala processerna, ej vid de delregionala kollektivtrafikråden. Borås Stad motsätter sig skatteväxling.

Ett regional erbjudande om rabatt på seniorbiljetter är det minst attraktiva alternativet. I Borås åker personer som fyllt 65 år gratis under lågtrafik och en rabatt istället, upplevs som en försämring.
Seniorernas kollektivtrafikkort i Borås bör fortsätta gälla endast under lågtrafik på grund av risken för trängsel i kollektivtrafiken.
En administrativ avgift för senioren skulle inte minska kommunens kostnader för tillköpet.

Sammanfattning av ärendet

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

Som komplement till höstens dialog i DKR finns det möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på bifogade frågeställningar direkt till kollektivtrafik-nämnden, senast den 31 januari 2022. Synpunkter välkomnas från kommuner och/eller kommunalförbund, men det är inte en formell remiss.
Kommunalförbundet har meddelat att delregionen inte kommer lämna skriftliga svar till kollektivtrafiknämnden. Eftersom ärendet har förankrats i det delregionala kollektivtrafikrådet endast i dialogform och dialoger inte innebär ett tydligt ställningstagande är det viktigt att respektive kommun skriftligen lämnar sina synpunkter direkt till kollektivtrafiknämnden.

Beslutsunderlag

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

Förslag och yrkanden

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

§ 107 Skrivelse gällande Seniorkortsutredning

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

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

Ärendet föredrogs av Helen Tisell, infrastrukturstrateg.

Handlingar till ärendet bifogas protokollet.

Direktionen beslutar

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

Beslutet expedieras till

Kollektivtrafiknämnden
Västtrafik

Signature reference: 4388e92a-01aa-4806-834b-c7fd7f1e7dc7

Skickas till: Kollektivtrafiknämnden och Västtrafik

Skrivelse gällande utredning av Seniorkort

Sammanfattning av ärendet

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

Allmänt

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

Kommunalt tillköp

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

Regionalt erbjudande seniorbiljett

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

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

Till kommuner och tjänstepersonsnätverk för DKR
Under hösten medverkar projektet "Utreda och implementera nytt

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

Tidplan

Oktober-december 2021: dialog på DKR
31 januari 2022: sista datum för kommuner och delregioner att inkomma med skriftliga synpunkter till kollektivtrafiknämnden gällande utskickade dialogfrågor.
Februari 2022: avstämning av ny kalkylmodell med projektets referensgrupp för kommuner.
Mars 2022 (datum ej fastställt): informationsmöte med kommuner gällande kalkylmodell och grupperade priser för olika typkommuner.
31 maj 2022: sista datum för kommuner att inkomma med kompletterande skriftliga synpunkter på de olika alternativen till kollektivtrafiknämnden utifrån prisbilden.
April-juni 2022: dialog på DKR, med möjlighet att komma med kompletterande synpunkter på de olika alternativen utifrån prisbilden.
September 2022: förslag till beslut om nytt erbjudande presenteras för Västtrafiks styrelse och kollektivtrafiknämnden.

Fyrbodals yttrande gällande utskickade dialogfrågor.

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

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

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

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

Fyrbodals kommunalförbund

Museigatan 2 • Box 305 • 451 18 Uddevalla • Vxl 0522 - 44 08 20 • kansli@fyrbodal.se • www.fyrbodal.se

Göteborgs Stad

Diarienummer 1345/21
Datum 2022-01-28

Robertho Settergren
Tel 031- 368 00 99

Synpunkter till utredning om Seniorerbjudand

Bakgrund

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

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

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

Stadsledningskontorets bedömning

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

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

Henrik Levin

Avdelningschef Samhällsbyggnad

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-02-02

Dialogfrågor seniorerbjudande

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

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

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

Med vänliga hälsningar

Birgitta Fredriksson
Handläggare
birgitta.fredriksson@herrljunga.se

HÄRRYDA KOMMUN

Datum
2022-01-19

Dnr
2021KS710 530

Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

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

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

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

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

Peter Lönn
Kommundirektör
Härryda kommun

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

Hej!

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

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

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

Vänlig hälsning
Rebecca Greek
Strategisk samhällsplanerare
Sektor Samhällsbyggnad

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

Lerums kommun
443 80 Lerum
www.lerum.se

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

LILLA EDETS KOMMUN

Kommunstyrelsen protokoll 2022-01-11

§ 9

Synpunkter på utredningen om seniorerbjudande

Dnr KS 2021/355

Sammanfattning

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

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

Synpunkter på förslaget:
Det är svårt att ge synpunkter, svara på frågor och prioriteringar bland alternativen när det inte finns kostnadsbeskrivningar för respektive alternativ och de ekonomiska konsekvenserna inte går att utläsa.
Oaktat kostnader och finansiering kan alternativ *d) Regionalt erbjudande seniorbiljett:* giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år i första hand och *e) Regionalt erbjudande seniorbiljett*: giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år i andra hand ses som de bästa alternativen utifrån att det skall vara lika villkor för seniorer att resa i regionen. Finns därtill möjlighet att ha korten både digitalt och analogt är det bra.
I tredje hand kan alternativet med 25 % seniorrabatt på hela Västtrafiks sortiment för alla seniorer, åldersvillkor 65 år, i kombination med *g) Seniorrabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (e)* vara ett alternativ.

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

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2022-01-07
Förslag till yttrande till kollektivtrafiknämnden daterat 2022-01-10
Dialogfrågor seniorerbjudande DKR hösten 2021
Statusrapport utredning seniorerbjudande september 2021

Kommunstyrelsen protokoll 2022-01-11

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

Yrkande
Julia Färjhage (C)

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

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

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

Beslutet expedieras till
Kollektivtrafiknämnden

Mark

KS 2021-617-10
2021-11-30

Förvaltning: Samhällsbyggnadsförvaltningen
Handläggare: Åsa Hagnestål
Beteckning: kollektivtrafik@vgregion.se

Yttrande över Västtrafiks utredning av seniorerbjudandet

Erbjudandealternativ som Västtrafik anser lämpliga att utreda vidare
Kommunalt tillköp: seniorbiljett

a) Lågtrafik alternativt dygnet runt, 65 år

b) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 70 år)

c) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 75 år)

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

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

Regionalt erbjudande: seniorbiljett

d) Giltighet i zon ABC dygnet runt (65 år)

e) Giltighet i zon ABC i lågtrafik (65 år)

Regionalt erbjudande: seniorrabatt

f) Rabatt i kombination med kommunalt tillköp (alternativ a, b och c). Rabatt kan endast nyttjas av resenär.

g) Rabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (alternativ e)

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

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

Mark

KS 2021-545-3

Allmänt

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

Kommunalt tillköp

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

Regionalt erbjudande seniorbiljett

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

Kommunens svar

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

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

2. Marks kommuns rangordning av åldersvillkoren:

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

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

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

Mark

KS 2021-545-3

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

Med vänlig hälsning

Jessica Rodén
kommunstyrelsens ordförande

Lillemor Berglund Andreasson
kommundirektör

Marks kommun
Kommunstyrelsen
511 80 Kinna
E-post: ks@mark.se

www.mark.se
Telefon: +46 320 21 70 00
Orgnr: 212000-1504

PARTILLE KOMMUN
Samhällsbyggnadskontoret

2022-01-24

Till
Kommunstyrelsen

Diarienummer
KS/2022:42

Handläggare
Emma Johansson

Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

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

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

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

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

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

Med vänlig hälsning

Emma Johansson
Strategisk trafikplanerare

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

Hej!

Här kommer lite tankar från Stenungsunds kommuns politiker:

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

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

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

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

Vänliga hälsningar

Kerstin Gunneröd
Socionom
Handläggare färdtjänst och trafik

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

Stenungsunds kommun

Information om behandling av personuppgifter
För att Stenungsunds kommun ska kunna utföra sitt uppdrag och besvara ditt meddelande kommer kommunen att behandla dina personuppgifter.
Läs gärna mer om hur kommunen behandlar personuppgifter och vilka rättigheter du har som registrerad: www.stenungsund.se/personuppgifter

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

Tranemo kommuns synpunkter i ärende: utreda och implementera nytt seniorerbjudande

Bakgrund

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

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

Förslag för fortsatt utredning

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

Kommunalt tillköp: seniorbiljett

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

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

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

TRA2000, v 2.0, 2011-06-08

Samhällssektionen
Postadress: 514 80 Tranemo Besöksadress: Storgatan 26
Telefon: 0325-57 60 00 Direkt: 0325-57 61 26
E-post: ellinor.lundholm@tranemo.se www.tranemo.se

Regionalt erbjudande: seniorbiljett

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

Regionalt erbjudande: seniorrabatt

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

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

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

Frågeställningar till delregioner och kommuner:

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

Allmänt

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

Kommunalt tillköp

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

Regionalt erbjudande seniorbiljett

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

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

Tranemo kommuns synpunkter

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

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

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

Uu § 14

Dnr: Ks 2022/38

Yttrande över Västtrafiks projekt utreda och implementera nytt seniorerbjudande

Utvecklingsutskottets beslut

Utvecklingsutskottet beslutar att lämna följande inspel:
Seniorerbjudande ska gälla för kommuninvånare som är 70 år och äldre samt att det ska gälla för en zon, zon C för Töreboda kommuns del.

Bakgrund

Töreboda kommun har sedan 2018 ett seniorkortserbjudande för personer som är 75 år och äldre. Erbjudandet gäller för kostnadsfria resor under hela dygnet. När tillköpet för seniorkorten gjordes gällde seniorkortet endast för kostnadsfria resor inom Töreboda kommun. I och med den nya zonindelningen som gjordes den 4 november 2020 blev giltigheten för seniorkortet hela zon C.
Töreboda kommun betalade, under 2021, 135 kr i administrationskostnad för varje kort som delas ut. Den årliga kostnaden för varje uttaget kort är 130 kr.

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

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

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

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

Kommunalt tillköp: seniorbiljett

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

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

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

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

Uu § 14 (forts.)

Regionalt erbjudande seniorbiljett:
a) giltighet zon ABC dygnet runt, åldersvillkor 65 år
b) giltighet zon ABC lågtrafik, åldersvillkor 65 år

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

Regionalt erbjudande seniorrabatt:
25% seniorrabatt på hela Västtrafiks sortiment för alla seniorer, åldersvillkor 65 år, i kombination med ett alternativ med seniorbiljett:
a) Seniorrabatt i kombination med kommunalt tillköp (a, b eller c)
b) Seniorrabatt i kombination med regional erbjudande i lågtrafik (e)

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

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

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

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

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

Behandling på sammanträdet

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

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

Uu § 14 (forts.)

Beslutsunderlag

Statusrapport projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande"

Tjänsteskrivelse upprättad av trafikhandläggare Marie Djupfeldt den 18 januari 2022

Beslutet ska skickas till
kollektivtrafik@vgregion.se "Synpunkter till utredning om seniorerbjudande"
Trafikhandläggare Marie Djupfeldt

Kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen
kollektivtrafik@vgregion.se

Synpunkter till utredning om seniorerbjudande

Diarienummer 2021/585

Ärendet

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

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

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

Yttrande

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

Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST kommun@ulricehamn.se
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn
WEBB ulricehamn.se FACEBOOK facebook.com/ulricehamnskommun

ULRICEHAMNS KOMMUN

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

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

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

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

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

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

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

Roland Karlsson
Kommunstyrelsens ordförande
Ulricehamns kommun

Kommunstyrelsen

TELEFON 0321-59 50 00 (vx) E-POST kommun@ulricehamn.se
BESÖKSADRESS Bogesundsgatan 22 POSTADRESS 523 86 Ulricehamn
WEBB ulricehamn.se FACEBOOK facebook.com/ulricehamnskommun

ULRICEHAMNS KOMMUN

Datum
2021-11-25

VK 2021-000430

Ida Bryngelsson, 0322–600 658
ida.bryngelsson@vargarda.se

Svar på Västtrafiks utredning gällande seniorerbjudande

Sammanfattning

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

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

Beskrivning av ärendet

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

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

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

- *Kommunalt tillköp: seniorbiljett*
    a) Lågtrafik alternativt dygnet runt, 65 år
    b) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 70 år)
    c) Lågtrafik (65 år) alternativt dygnet runt (65 eller 75 år)

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

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

- *Regionalt erbjudande: seniorbiljett*

d) Giltighet i zon ABC dygnet runt (65 år)

e) Giltighet i zon ABC i lågtrafik (65 år)

- *Regionalt erbjudande: seniorrabatt*

f) Rabatt i kombination med kommunalt tillköp (alternativ a, b och c). Rabatt kan endast nyttjas av resenär.

g) Rabatt i kombination med regionalt erbjudande i lågtrafik (alternativ e)

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

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

Kommunens synpunkter

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

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

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

Giltighetstid (dygnet runt eller endast lågtrafik)

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

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

Skatteväxling

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

Administrativ avgift

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

Alfred Dubow
Samhällsbyggnadschef

Ida Bryngelsson
Samhällsplanerare

Inkomna synpunkter från Vänersborgs kommun 2021-11-22
Lars Rudström, Utvecklingsledare strategisk samhällsplanering

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 kollektivtrafikråden (DKR). Som underlag för dialogen bifogas utöver statusrapporten även nedan frågor, med syfte att belysa det kommunpolitiska perspektivet på förslagen kring inriktning för framtidens seniorerbjudande. Frågorna är inte en remiss utan underlag för muntliga diskussioner i DKR.

Allmänt

• Av de alternativ som finns kvar i utredningen, är det några som ni förordar/inte förordar och i så fall på vilka grunder? Kommunalt tillköp Skulle föredra 65, 75 och ta bort lågtrafiken. Då får ni ett renare utbud o då e de bara åldern som styr.

• Utifrån era syften med seniorerbjudandet, hur skulle ni rangordna de kvarstående kommunala tillköpsalternativen gentemot varandra gällande åldersvillkor?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 4: Prisbild kommunala tillköp seniorerbjudande

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

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

Om kalkylmodellen

Den nya kalkylmodellen utgår från två parametrar:

- Antal resor med seniorbiljett
- Pris per resa

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

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

Pris per resa

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

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

Lägsta årlig kostnad

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

Fiktiva exempel på kostnadsberäkningar

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

Exempel 1: Med kommun X:s seniorbiljett, giltig i lågtrafik, gjordes år 2022 totalt 100 000 resor. Priset per resa med 2022 som bas är 10,79 kr vid giltighet i lågtrafik. För sitt seniorerbjudande 2024 betalar kommun X alltså 100 000 x 10,79 kr = 1 079 000 kr.

Exempel 2: Med kommun Y:s seniorbiljett, giltig dygnet runt, gjordes år 2022 totalt 5 000 resor. Priset per resa med 2022 som bas är 12,81 kr vid giltighet dygnet runt. För seniorerbjudandet 2024 blir kostnaden för resandet med kommun Y:s seniorbiljett 5 000 x 12,81 kr = 64 050 kr. Resandet kommer inte upp i den lägsta årliga kostnaden för seniorerbjudandet, som är 75 000 kr. Det innebär att kommun Y:s kostnad för seniorerbjudandet 2024 justeras upp till den lägsta årliga kostnaden och blir totalt 75 000 kr.

Prisindikation åldersvillkor

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

Prisindikation dygnet runt/lågtrafik

På grund av kapacitetsproblem kan kommunerna Borås, Göteborg, Mölndal och Partille endast välja ett seniorerbjudande giltigt i lågtrafik (beslutat av kollektivtrafiknämnden den 7 december 2022). För dessa kommuner finns inte någon prisindikation för giltighet dygnet runt.
Övriga kommuner föreslås kunna välja mellan giltighet dygnet runt och lågtrafik. Prisindikation för lågtrafik saknas dock för dessa kommuner, eftersom ingen av kommunerna har ett erbjudande giltigt i lågtrafik idag. Det finns därmed inte något resandeunderlag för ett erbjudande i lågtrafik i dessa kommuner. Vid ett erbjudande i lågtrafik rabatteras priset per resa, men sannolikt förändras även antalet resor vilket påverkar totalkostnaden för erbjudandet.

Prisindikation giltighet i flera zoner

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

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

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

Exempel 1: En kommun med giltighet dygnet runt betalar 12,81 kr per resa för en zon. Vid tillägg av en zon, med giltighet dygnet runt i tillkommande zon, blir priset per resa 12,81 kr + (12,81 kr x 50 %) = 19,22 kr. En ökning med 50 %.

Exempel 2: En kommun med giltighet i lågtrafik betalar 10,79 kr per resa för en zon. Vid tillägg av två zoner, med giltighet i lågtrafik i tillkommande zoner, blir priset per resa 10,79 kr + (10,79 kr x 50 %) + (10,79 kr x 50 %) = 21,58 kr. En ökning med 100 %.

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

Prisbild

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

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

Dokumenthistorik

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

Kommun	Prisindikation 65 år (tkr)	Prisindikation 70 år (tkr)	Prisindikation 75 år (tkr)
Ale	1 953	1 487	987
Alingsås	1 941	1 459	967
Bengtsfors	225	174	112
Bollebygd	174	127	82
Borås (LT)	13 955	10 499	7 080
Dals-Ed	*176*	*138*	*93*
Essunga	*75*	*75*	*75*
Falköping	1 777	1 324	896
Färgelanda	112	81	75
Grästorp	*198*	*148*	*94*
Gullspång	75	75	75
Göteborg (LT)	186 123	133 915	86 206
Götene	205	150	97
Herrljunga	*312*	*230*	*149*
Hjo	219	164	106
Härryda	2 475	1 836	1 207
Karlsborg	206	159	105
Kungsbacka	3 024	2 312	1 567
Kungälv	2 808	2 135	1 461
Lerum	1 707	1 303	899
Lidköping	2 609	1 983	1 335
Lilla Edet	*382*	*275*	*176*
Lysekil	705	526	347
Mariestad	1 239	952	648
Mark	866	639	421
Mellerud	169	126	84
Munkedal	222	166	112
Mölndal (LT)	8 117	5 966	3 919
Orust	*623*	*464*	*302*
Partille (LT)	6 891	5 087	3 375
Skara	559	423	278
Skövde	4 978	3 701	2 459
Sotenäs	239	174	109
Stenungsund	1 314	997	674
Strömstad	194	145	93
Svenljunga	182	135	84
Tanum	168	124	79
Tibro	263	201	136
Tidaholm	142	107	75
Tjörn	1 019	756	468
Tranemo	269	201	128
Trollhättan	6 958	5 183	3 458
Töreboda	130	95	75
Uddevalla	5 368	3 968	2 698
Ulricehamn	584	436	291
Vara	165	120	79
Vårgårda	101	75	75
Vänersborg	2 120	1 602	1 082
Åmål	162	123	84
Öckerö	*858*	*646*	*421*

K2 RESEARCH 2018:3

Utvärdering av fria resor i kollektivtrafiken för äldre medborgare

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

Datum: 2018-08-30
Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund

ISBN: 978-91-7753-828-8 (tryck)
ISBN: 978-91-7753-829-5 (pdf)

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

Innehållsförteckning

Förord 3

Sammanfattning 4

1. Bakgrund 5

1.1. Syfte 6

1.2. Teoretisk utgångspunkt 7

2. Metod 8

2.1. Urval 8

2.2. Enkät 8

2.3. Seniorkort 9

2.4. Statistisk analys 9

3. Resultat 10

3.1. Populationsinformation samt bortfall 10

3.2. Seniorkortets användare 12

3.2.1. Incitament för att använda kollektivtrafik 17

3.2.2. Kapabilitet i förhållande till transportval 18

3.3. Seniorkortets icke-användare: vilka är de? 18

3.4. Bilresor 19

3.5. Huvudanvändare 21

4. Diskussion 25

4.1. Vilka effekter har fria resor med kollektivtrafik haft för äldre medborgare? 25

4.2. Har införande av fria resor lyckats attrahera nya användare av kollektivtrafik eller öka användningen bland befintliga kollektivtrafikresenärer? 25

4.3. Är fria resor ett bra incitament för att attrahera nya användargrupper till kollektivtrafiken? 26

4.4. Vilka grupper lyckas inte seniorkortet fånga? 26

4.5. Begränsningar i studien 27

4.6. Åtgärder för olika äldregrupper 28

4.7. Framtida forskningsbehov för ökad användning av kollektivtrafik för äldre 29

5. Referenser 30

Förord

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

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

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

Göteborg, juni 2018

Tania Dukic Willstrand

Projektledare

Sammanfattning

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

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

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

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

1. Bakgrund

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

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

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

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

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

75+), dels när på dygnet man kan använda det, och dels koppling till färdtjänstlegitimation. Flera EU-projekt (GOAL[1], TRACY[2]) och nationell forskning har syftat till att kartlägga gruppen äldre personers resande och vanor för att ta reda på vilka egenskaper som kopplas till olika transportmedel (Hildebrand 2003, Haustein 2012). Sammanfattningsvis kan man se att de som har bättre hälsa och/eller tillhör gruppen ”yngre äldre” är de som kör bil, medan de som har lite sämre hälsa och ekonomi är de som åker kollektivtrafik.

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

1.1. Syfte

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

Frågor som undersöks:

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

[1] http://www.goal-project.eu/

[2] http://www.tracy-project.eu/

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

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

1.2. Teoretisk utgångspunkt

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

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

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

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

2. Metod

2.1. Urval

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

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

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

2.2. Enkät

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

2.3. Seniorkort

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

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

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

2.4. Statistisk analys

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

3. Resultat

3.1. Populationsinformation samt bortfall

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

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

När det gäller kända bortfallsorsaker kunde följande identifieras:

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

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

Tabell 2: Svarsfrekvenser per kommun och kön

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

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

Tabell 3: Beskrivning av respondenterna uppdelat per kommun.

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

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

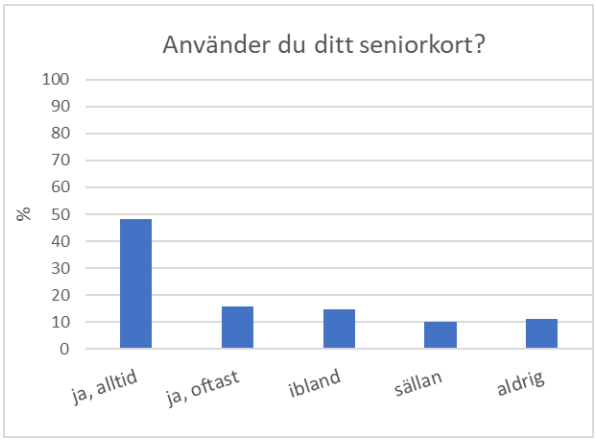
Männen bodde i större utsträckning tillsammans med maka/sambo, 71 procent, jämfört med kvinnorna, 54 procent. Var fjärde man bodde i enmanshushåll, medan 42 av kvinnorna bodde i ett ensamhushåll.

3.2. Seniorkortets användare

Hur mycket används kortet?

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

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

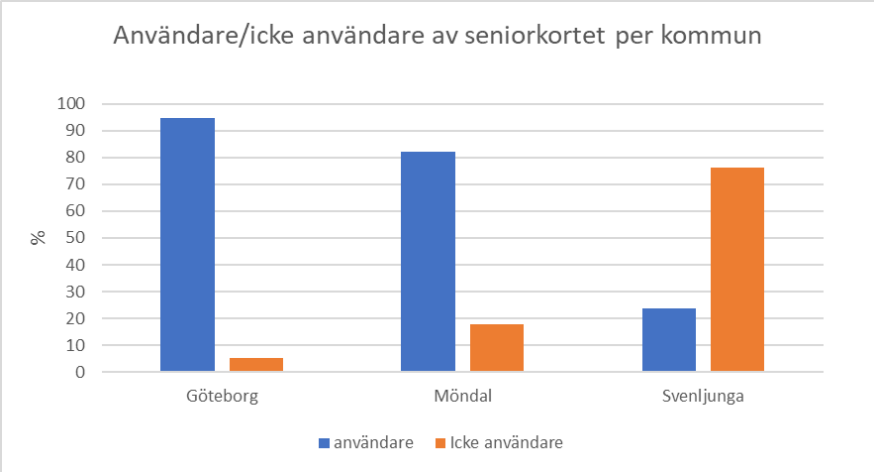


Figur 1: Svarsfördelning på frågan ”Använder du ditt seniorkort? (%)

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

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

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



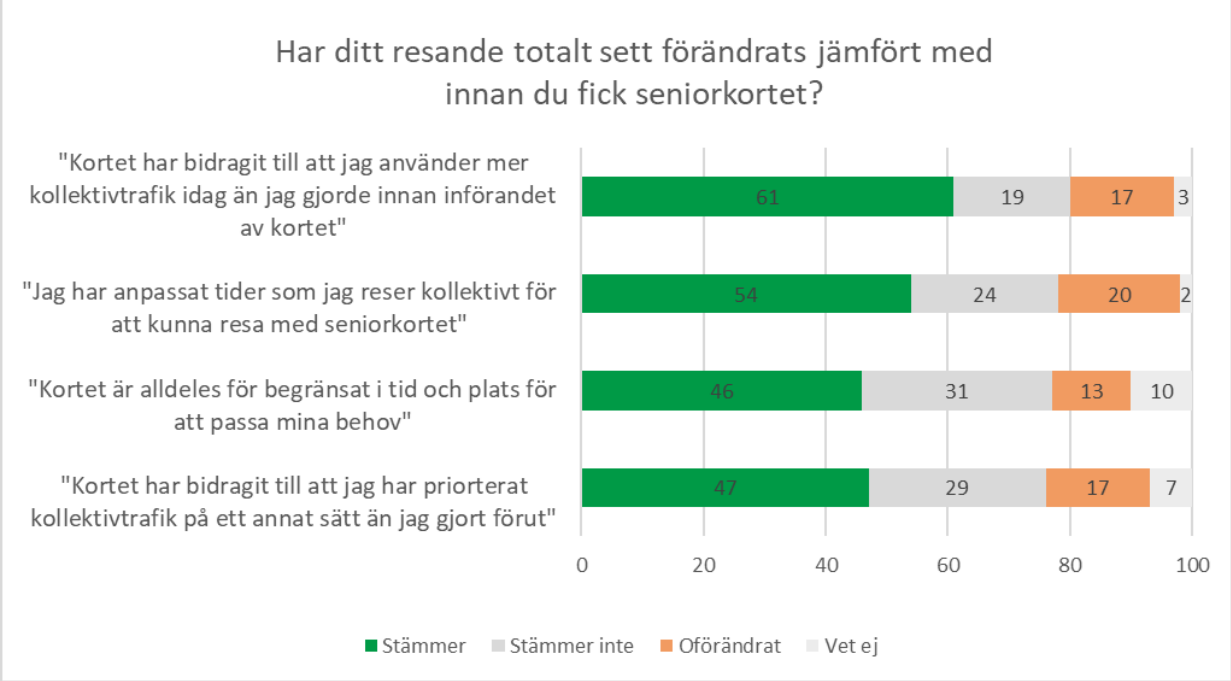
Figur 2: Andel användare och icke-användare av seniorkortet per kommun (%).

Effekt av seniorkortet

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

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

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

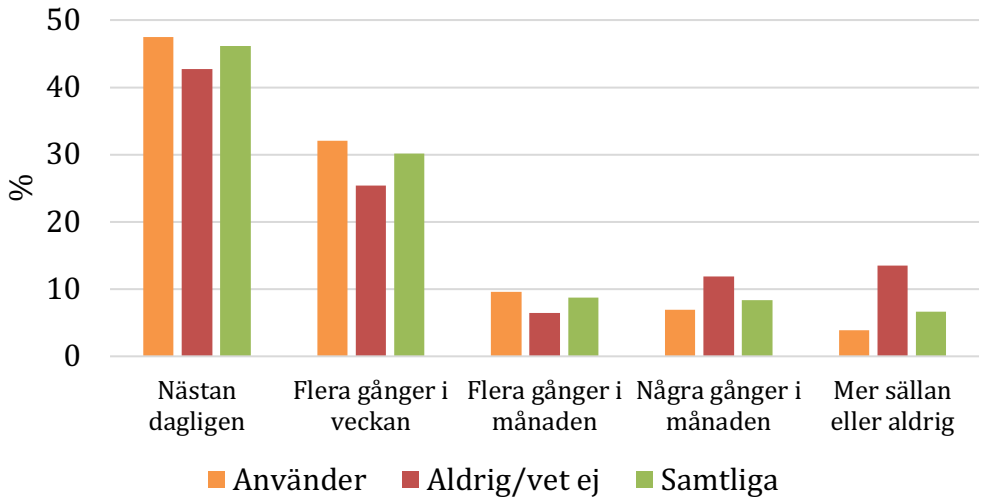


Figur 3: Fördelning av svaren gällande frågor kring allmän effekt av seniorkortet (%)

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

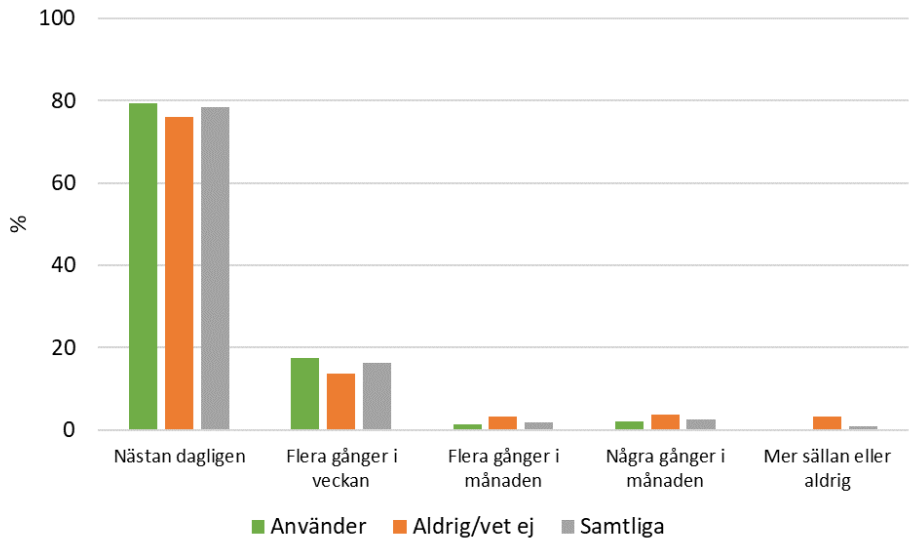
enbart om vilka skillnader som finns mellan användare och icke användare av seniorkortet (det vill säga frågan ställs vid en tidpunkt och jämför inte situationen innan och efter introduktion av seniorkortet).

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



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

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



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

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

Förändringar i resmönster efter anskaffning av seniorkortet

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

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

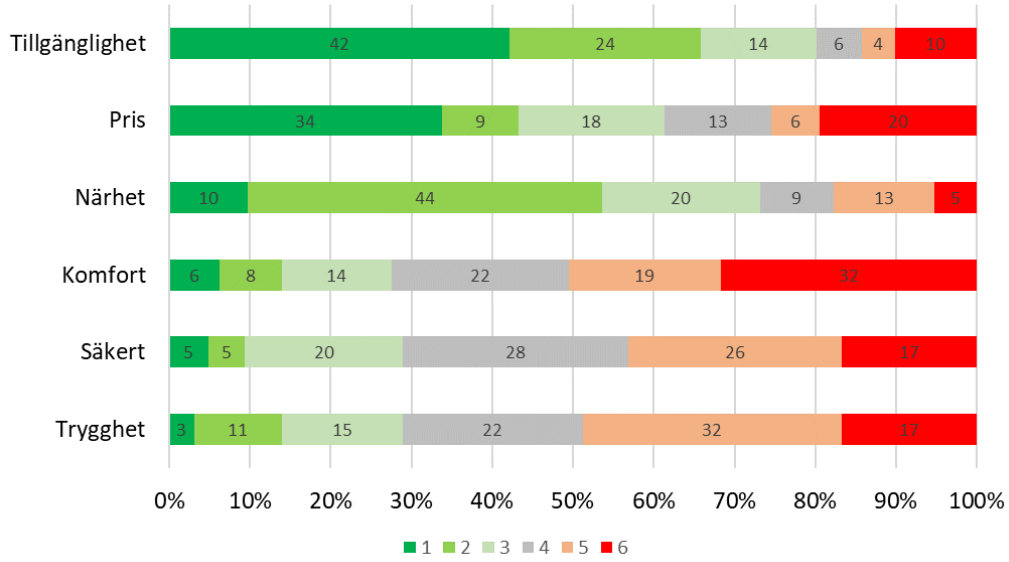
För kollektivtrafikresor: de resor som tidigare gjordes med kollektivtrafiken görs till 97 % fortfarande med kollektivtrafiken (Tabell 4). För bilresor kan det observeras ett skifte till kollektivtrafikens fördel för resor som syftar till service, träffa vänner/familj och föreningsaktiviteter. Kollektivtrafiken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

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

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

3.2.1. Incitament för att använda kollektivtrafik

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



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

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

3.2.2. Kapabilitet i förhållande till transportval

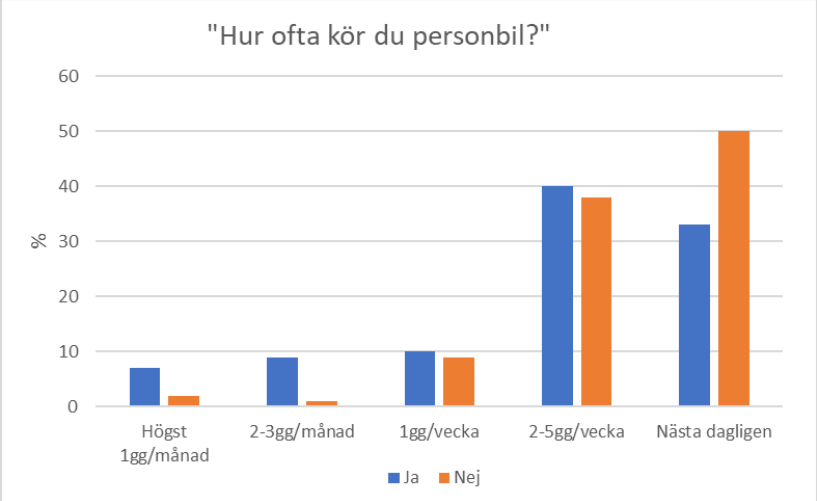
Vi ska notera igen att respondenterna som har svarat på vår enkät är en grupp som anser sig ha ett bra hälsotillstånd, bra syn och hörsel och bra rörelseförmåga generellt. Enkätdata stödjer inte att gruppen som använder seniorkortet har ett bättre hälsotillstånd jämfört med gruppen som inte använder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

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

3.3. Seniorkortets icke-användare: vilka är de?

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

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



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

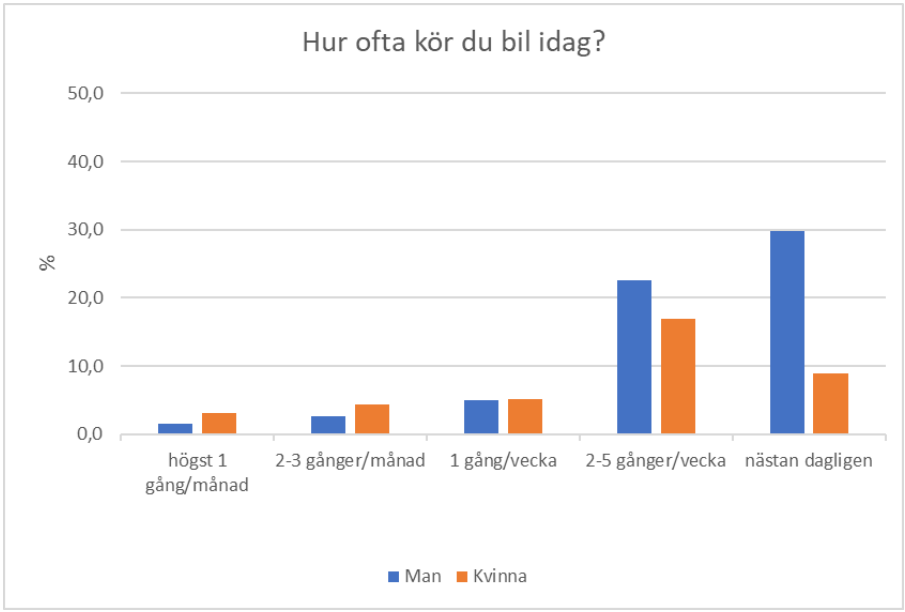
Denna skillnad kan inte förklaras av andel körkortsinnehav som är 88 % bland seniorkortsanvändare jämfört med 93 % bland icke användare (icke-signifikant skillnad).

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

3.4. Bilresor

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

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

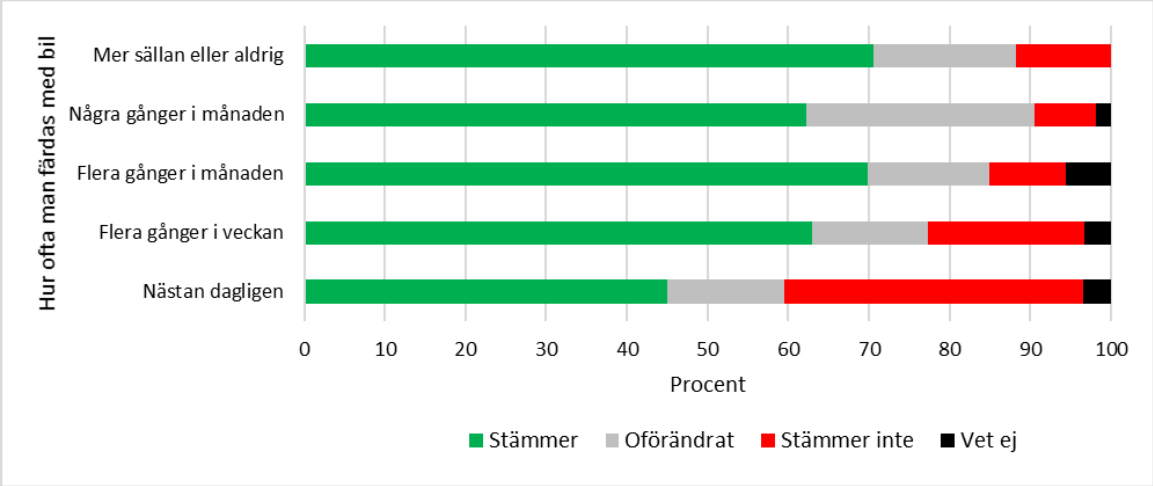


Figur 8: Svarsfördelning på frågan "Hur ofta kör du personbil?" delad på kön.

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

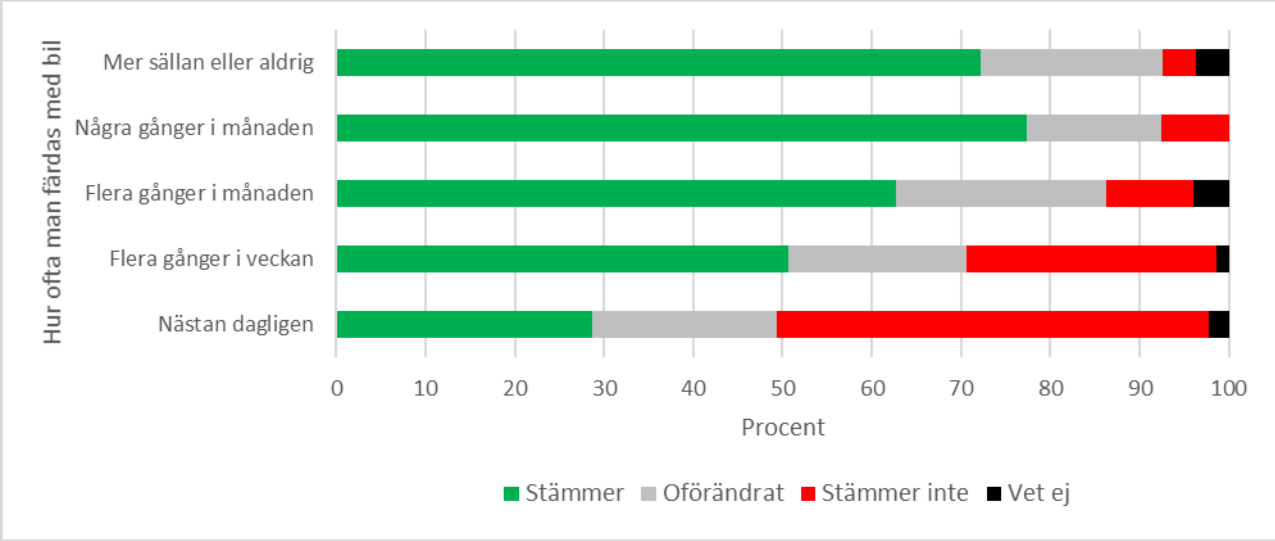
I en vidare analys undersöktes sambandet mellan resor med bil jämfört med kollektivtrafik och seniorkortet. Vi hittar en signifikant effekt mellan hur ofta man reser med bil och hur mycket man anpassar sina tider för att resa kollektivt ($p<0,01$) och om man använder mer kollektivtrafik idag jämfört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

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



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

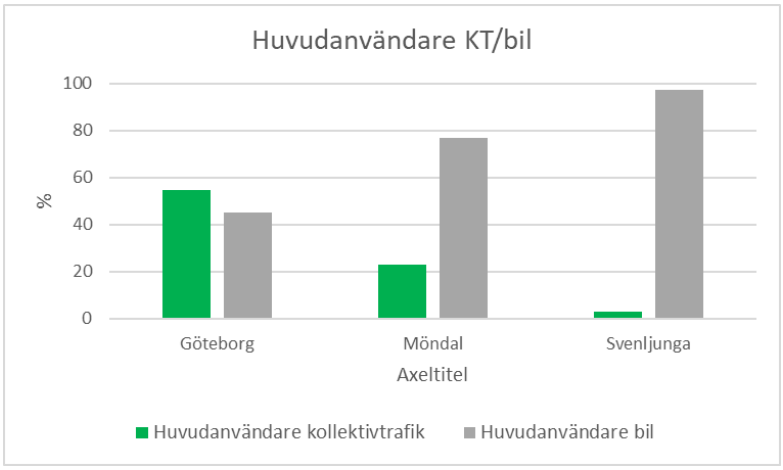
Samband mellan om man färdas med bil och om man anpassar sina tider för att åka med kollektivtrafik är signifikant ($p<0,01$). Drygt hälften (52 %) av respondenterna som uppger att de färdas med bil nästan dagligen, anpassar inte sina tider för att resa kollektivt. Förhållandet är det motsatta för respondenter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



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

3.5. Huvudanvändare

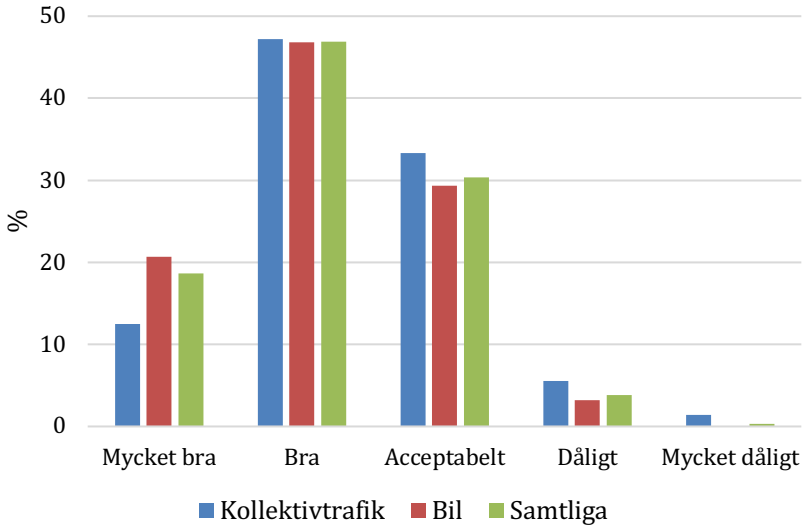
Följande analys är ett försök att identifiera huvudanvändare av ett visst transportmedel överlag. För att bestämma det har vi använt oss av svar på frågan ”Vilket transportmedel använder du främst för att genomföra dina aktiviteter?”. Många av respondenter har inte svarat enligt instruktionen och angett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



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

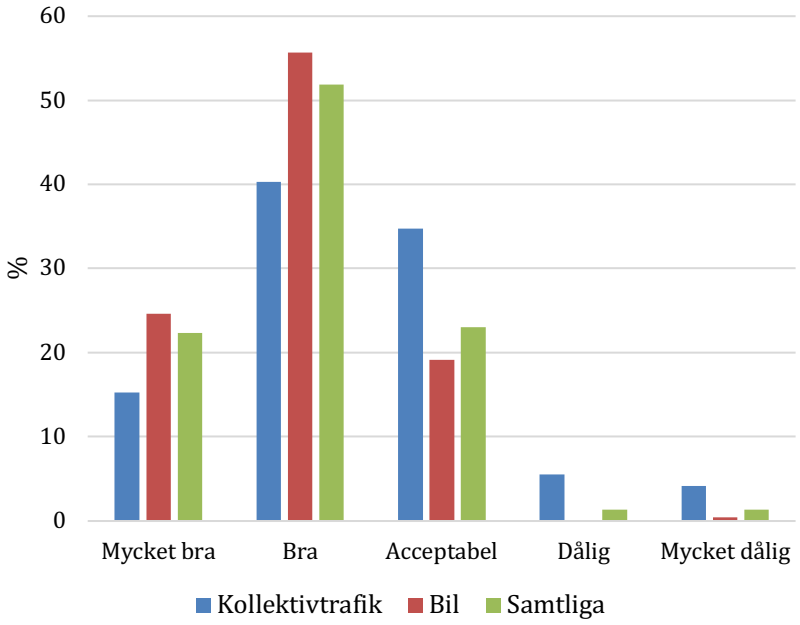
Det finns en signifikant skillnad mellan män och kvinnor ($p<0,01$) där huvudanvändare av kollektivtrafik oftare är kvinnor (40 % jämfört med 15 % för män) medan proportionerna är de omvända för huvudanvändare av bil (85 % av männen och 60 % av kvinnorna). Hushållsstorlek förklarar en del skillnader: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

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



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

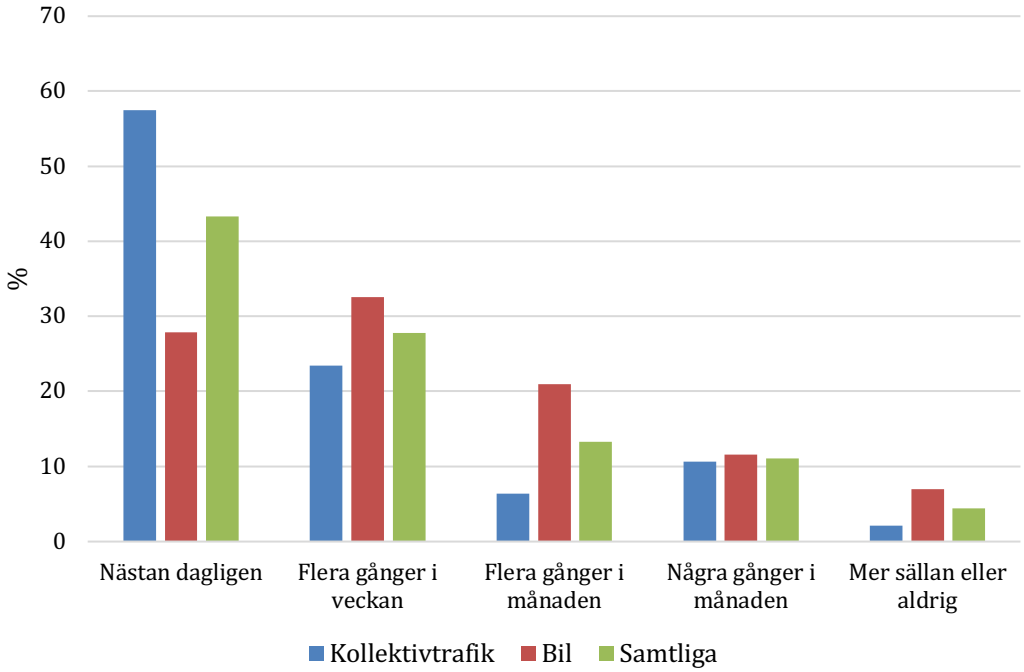
Respondenter som klassades som huvudanvändare av bil bedömde sin syn i större utsträckning som bra eller mycket bra jämfört med gruppen som i huvudsak reste med kollektivtrafik ($p<0,01$), se Figur 13. När datamaterialet analyseras på kommunnivå, visade det sig också att i Mölndal blir signifikanta skillnader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



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

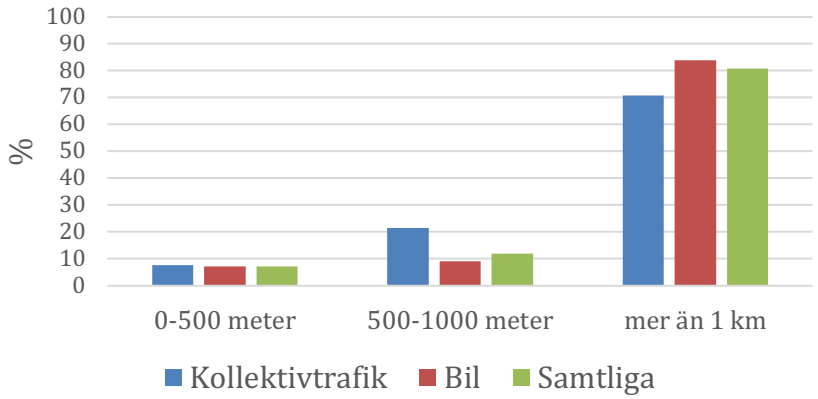
Det fanns inga skillnader mellan huvudanvändare av kollektivtrafik respektive huvudanvändare av bil beträffande hur hörselförmågan bedömdes. Detta förhållande gällde även på kommunnivå. Även när det gäller hur respondenten bedömde sin rörelseförmåga, var inte skillnaden mellan huvudanvändargrupperna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

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



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

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



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

4. Diskussion

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

Sammanfattning av resultat (4.1 till 4.3)

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4. Vilka grupper lyckas inte seniorkortet fånga?

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

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

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

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

- Relativ fördel: innovationen representerar en fördel jämfört med nuvarande lösningar som används. För seniorkortet kan gratiskortet representera en fördel för användare.

- Kompatibilitet: innovationen anses kompatibel med tidigare erfarenheter och nuvarande situation. Seniorkortet är lättare att ta till sig om man redan är kollektivtrafikanvändare.

- Komplexitet: när en innovation anses var komplex så kommer den inte att spridas lika bra. Seniorkortet är lika enkelt att använda som ett vanligt kollektivtrafikkort, som användare behöver man dock anmäla sig för att få tillgång till tjänsten.

- Observerbarhet: när resultat går att se blir det bättre spridning. Andra människor runt om kan se att kortet används och kan prata om det och på det sättet sprids information.

- Testbarhet: när en innovation går att testa i en begränsad tid eller yta är det lättare att ta till sig. Seniorkort går att testa om man anmäler sig, i Svenljunga kostar det dock 150 kr om man vill börja använda det.

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

4.5. Begränsningar i studien

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

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

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

4.6. Åtgärder för olika äldregrupper

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

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

Generellt är det önskvärt att bidra till en ökad aktivitet och hälsonivå för människor oavsett deras ålder. Studien visar en positiv korrelation mellan användandet av seniorkortet och en ökad daglig motion. Effekter på mobilitet i form av ökad kollektivtrafikanvändning går hand i hand med miljömålen (reducering av CO_2 utsläpp) och hälsomålen (ökad fysisk aktivitet)(FN. 2018). I föreliggande undersökning kan det konstateras att respondenterna generellt hade en god hälsa och rörlighet. Medborgare som har sämre hälsa och är i behov av hjälp för att röra sig eller har någon form av sjukdom är svårare att få kontakt med via en sådan här undersökning då deras vilja att svara inte är så hög, eftersom de inte är målgrupp för undersökningen. Åtgärder i form av subventionerad kollektivtrafik är utformade för grupper som har bättre hälsa och kan ha en signifikant påverkan på deras mobilitet.

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

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

4.7. Framtida forskningsbehov för ökad användning av kollektivtrafik för äldre

- Hur kan man attrahera nya användare?

- Undersöka och utvärdera potential hos den framtida tekniken när det gäller autonoma bussar: inställning hos äldre, behov, problem. Det finns en stor diskussion kring förarlösa fordon där äldre förmågor behövs tas hand om.

- Mobilitetstjänster (t.ex. Mobility as a Service - MAAS) som är anpassade för äldres aktiviteter och resmönster och som är testade av äldre användare.

5. Referenser

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

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

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

Davidse, R. J. (2006). "Older drivers and ADAS-which systems improve road safety?

." IATSS **30**(1): 6-20.

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

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

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

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

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

GOAL (2012). Growing Older, staying mobile: Transport needs for an

ageing society: Deliverable D2.1. Profiles of Older People. E.U., Available at http://www.goalproject.eu/images/d2.1_final_20120725.pdf, last accessed

17.12.2012.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

o Forskningsprojekt:
Vad tycker du om seniorkortet?

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

Bakgrundsfrågor

1. Var bor du? ☐ Göteborg ☐ Mölndal ☐ Svenljunga

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

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

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

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

7. Har du gått i pension?
   - ☐ Ja, helt

- ☐ Ja, delvis. Hur många % jobbar du? _____
- ☐ Nej

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

Frågor om hälsa

9. Hur bedömer du ditt allmänna hälsotillstånd?
    - ☐ mycket bra
    - ☐ bra
    - ☐ acceptabelt
    - ☐ dåligt
    - ☐ mycket dåligt

10. Hur bedömer du din syn idag när du tittar med bägge ögonen (eventuellt korrigerad med glasögon eller kontaktlinser)?
    - ☐ Mycket bra
    - ☐ bra
    - ☐ acceptabel
    - ☐ dålig
    - ☐ mycket dålig

11. Hur bedömer du din hörsel idag (eventuellt korrigerad med hörhjälpmedel)?
    - ☐ mycket bra
    - ☐ bra
    - ☐ acceptabel
    - ☐ dålig

- ☐ mycket dålig

12. Hur bedömer du din rörelseförmåga idag?
    - ☐ mycket bra
    - ☐ bra
    - ☐ acceptabel
    - ☐ dålig
    - ☐ mycket dålig

13. Hur ofta promenerar du?
    - ☐ Nästan dagligen
    - ☐ flera gånger i veckan
    - ☐ flera gånger i månaden
    - ☐ några gånger i månaden
    - ☐ mer sällan eller aldrig
    -

14. Hur långt sträcka kan du gå utomhus, utan hjälp från någon annan person eller hjälpmedel?
    - ☐ 0–200 meter
    - ☐ 200–500 meter
    - ☐ 500 meter
    - ☐ 1 kilometer
    - ☐ Mer än 1 kilometer
    - ☐ Vet ej

15. Har du någon form av funktionsnedsättning?
    - ☐ Ja, vilken/vilka: _____
    - ☐ Nej

16. Använder du någon form av hjälpmedel?
    - ☐ Nej
    - ☐ Ja, vilken/vilka: _____

Frågor om dina resvanor

17. Hur ofta vistas du ute, utanför din bostad?
    - ☐ nästan dagligen
    - ☐ flera gånger i veckan
    - ☐ flera gånger i månaden
    - ☐ några gånger i månaden
    - ☐ mer sällan eller aldrig

18. Hur ofta reser du med bil antingen som förare eller passagerare?
    - ☐ nästan dagligen
    - ☐ flera gånger i veckan
    - ☐ flera gånger i månaden
    - ☐ några gånger i månaden
    - ☐ mer sällan eller aldrig

19. Hur ofta reser du med kollektivtrafik?
    - ☐ nästan dagligen
    - ☐ flera gånger i veckan
    - ☐ flera gånger i månaden
    - ☐ några gånger i månaden
    - ☐ mer sällan eller aldrig

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

	Inköp	Service	Träffa folk	Förenings-livet Träning	Ta sig ut i naturen	Längre resor	Skjutsa bekanta
Kollektiv-trafik							
Bil							
Cykla							
Gå							

Frågor om kollektivtrafik

21. Hur långt har du från din bostad till din närmsta hållplats för kollektivtrafik?
    - ☐ mindre än 200 meter
    - ☐ mellan 200 och 500 meter

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

22. Hur ofta går kollektivtrafik från din närmsta hållplats?
    - ▢ oftare än var 20:e minut
    - ▢ mellan var 20:e minut och en gång i halvtimmen
    - ▢ mellan en gång i halvtimmen och en gång i timmen
    - ▢ några gånger om dagen eller mer sällan
    - ▢ vet ej

23. Kan du åka kollektivtrafik från din bostad till de platser du önskar?
    - ▢ ja, till de flesta platserna
    - ▢ ja, till en del av platserna
    - ▢ nej, bara till några av platserna
    - ▢ nej, inte till några platser alls
    - ▢ vet ej

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

-

24. Jag har fått erbjudandet av ett seniorkort och tackat ja till det:
    - ☐ Ja
    - ☐ Nej
    - ☐ Vet ej

25. Använder du ditt seniorkort?
    - ☐ Ja alltid
    - ☐ Ja oftast
    - ☐ Ibland
    - ☐ Sällan
    - ☐ Aldrig

- ☐ Vet ej

26. Har du laddat ditt seniorkort med pengar för att resa utanför tiderna som erbjuds och/eller utanför kommungränsen?
    - ☐ Ja
    - ☐ Nej
    - ☐ Vet ej

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

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

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

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

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

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

Frågor om bilkörning

30. Har du körkort?
    - ☐ Ja. Jag tog körkort för personbil (kategori B) år:_____

- ☐ Nej

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

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

33. Hur ofta kör du personbil?
    - ☐ högst 1gg/månad
    - ☐ 2-3gg/månad
    - ☐ 1ggr/v
    - ☐ 2–5 ggr/v
    - ☐ Nästan dagligen

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

35. Tycker du om att köra bil?
    ☐ Väldigt mycket
    ☐ Mycket
    ☐ Varken eller
    ☐ Inte särskilt
    ☐ Inte alls
    -

36. Hur skulle du skatta dig som bilförare?
    ☐ Mycket bra
    ☐ Bra
    ☐ Acceptabel
    ☐ Dålig
    ☐ Mycket dålig
    ☐ Inte aktuellt

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

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

-

38. Om du har slutat köra bil, vad var anledningen? (du kan kryssa flera alternativ)
    - ☐ På rekommendation av min doktor
    - ☐ min partner/familjemedlem rekommenderade mig att sluta
    - ☐ jag kände mig osäker/rädd i trafiken
    - ☐ jag har problem med hälsan
    - ☐ jag upplever svåra svårigheter i trafiken
    - ☐ Av ekonomiska skäl
    - ☐ mina resebehov kan tillgodoses utan att jag måste köra bil själv
    - ☐ jag har varit inblandad i en trafikolycka
    - ☐ annan orsak: _____

Frågor om hur du upplever din resa

39. Vad tycker du totalt sett om dina möjligheter att resa med kollektivtrafik?
    - ☐ mycket nöjd
    - ☐ nöjd
    - ☐ varken eller
    - ☐ missnöjd
    - ☐ mycket nöjd
    - ☐ vet ej

40. Hur känner du dig när du reser med

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

Frågor om hur du upplever ditt vardagsliv

41. Deltar du i aktiviteter och samhälle så mycket som du önskar?
    - ☐ ja
    - ☐ ja, delvis
    - ☐ nej
    - ☐ vet ej

42. Hur nöjd är du med dina möjligheter att komma ut och att resa (t.ex. gå, cykla, ta bilen, buss eller tåg)
    - ☐ mycket nöjd
    - ☐ missnöjd
    - ☐ varken eller
    - ☐ nöjd
    - ☐ mycket nöjd
    - ☐ vet ej

43. Hur nöjd är du med ditt liv?
    - ☐ mycket nöjd
    - ☐ nöjd
    - ☐ varken eller
    - ☐ missnöjd
    - ☐ mycket missnöjd
    - ☐ vet ej

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

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

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

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

www.k2centrum.se

SWECO

Göteborgs Stad, Trafikkontoret

VT 65+UTVÄRDERING

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

Göteborg 2009-06-02
Arbetsmaterial
Uppdragsnummer 2391772

Ver 1.0

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

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

SWECO

ra02s 2008-06-03

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

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

Övriga kontaktpersoner:

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

Konsult: SWECO
Helena Sjöstrand, uppdragsansvarig
Roland Petersson
Kajsa Edlund

Uppdragsperiod: Februari – juni 2009

Underkonsult: DanielsonDosk (Anja Andersson)

Kinnmark Information (Vivika Sonnauer)

ra02s 2008-06-03

Innehållsförteckning

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

Bilaga 1 Enkät för telefonintervjuer

ra02s 2008-06-03

1 Inledning

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

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

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

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

2 Kommunens kostnad för 65+

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

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

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

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

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

Beräknad kostnad för Göteborgs stad

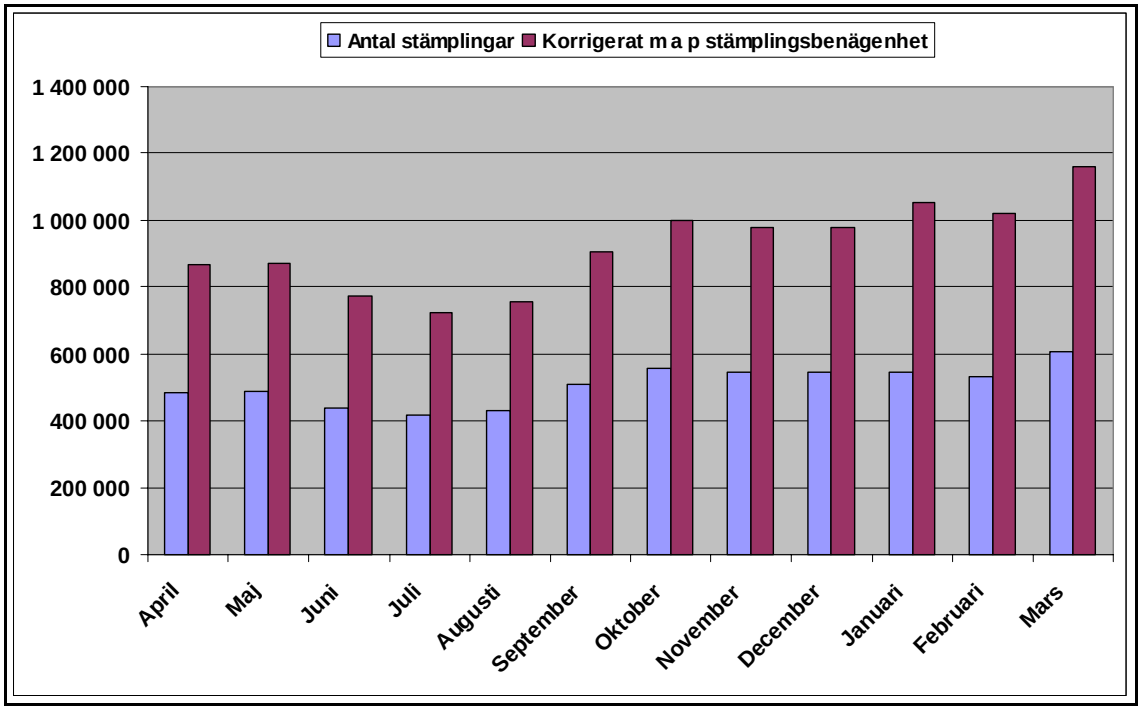
Ingen extra kollektivtrafik har behövts sättas in.

3 Resande

3.1 Resor med 65+kort

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

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



Antal enkelresor i den allmänna kollektivtrafiken med 65+ kort

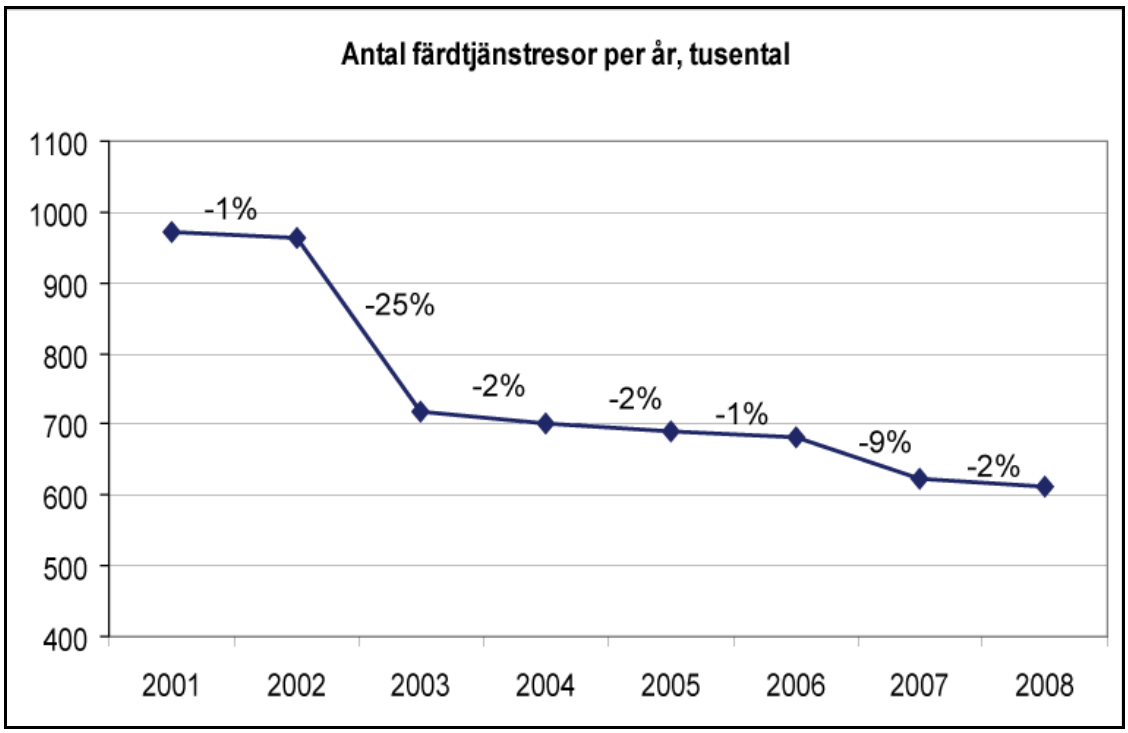
Trots ökat resande har resenärerna rymts på befintliga fordon.

ra02s 2008-06-03

3.2 Resandestatistik från Färdtjänsten i Göteborg

3.2.1 Färdtjänstresor

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



Antal färdtjänstresor per år, tusental

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

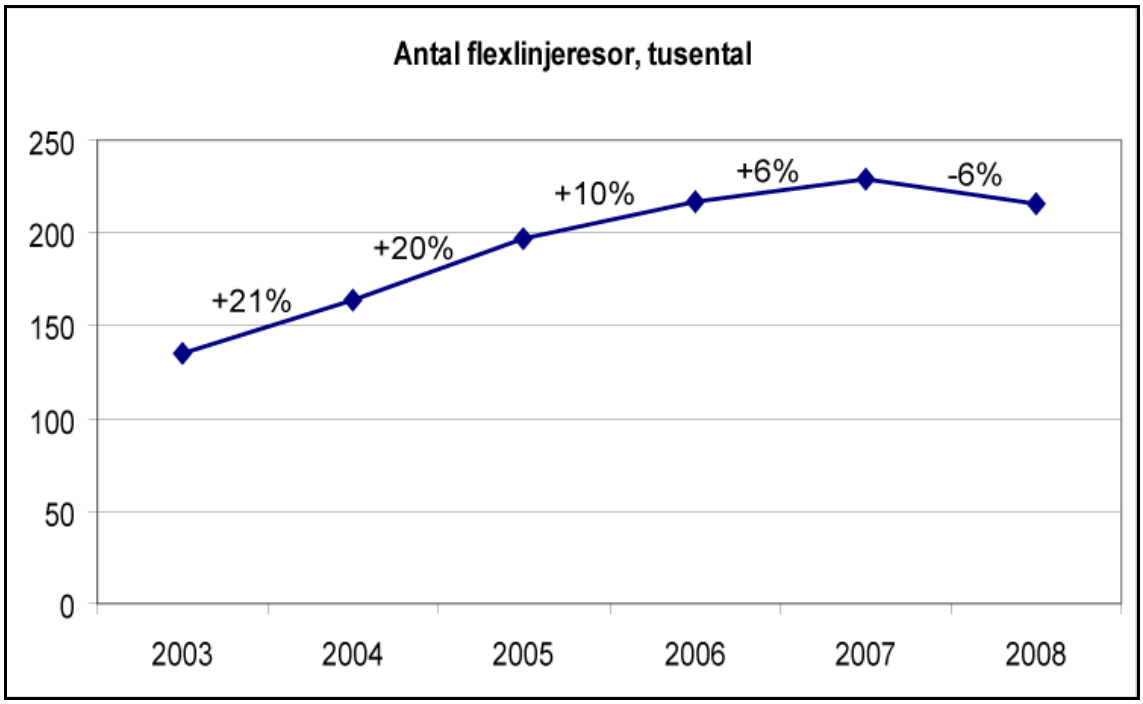
Den stora minskningen av färdtjänstresandet mellan år 2002 och 2003 förklaras av att det under 2003 infördes begränsningar i antalet resor som färdtjänstberättigade fick utnyttja.

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

3.2.2 Resor med flexlinjerna

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

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

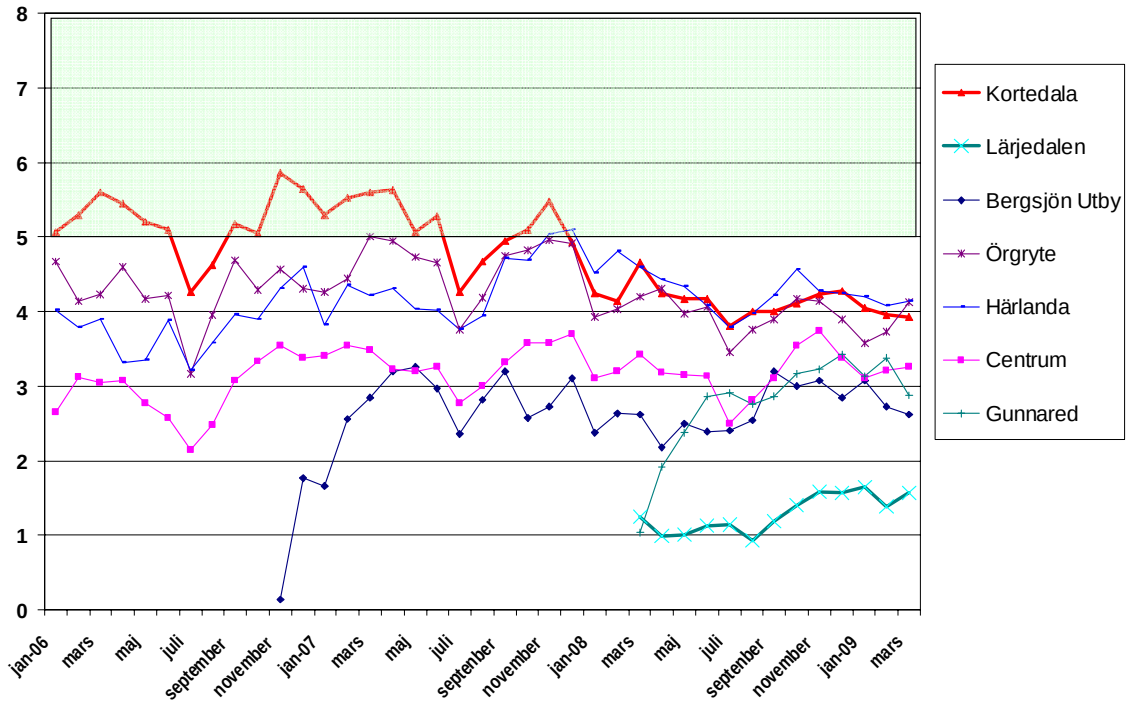


Antal resor med flexlinjerna per år, tusental

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

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

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



Produktivitet för flexlinjetrafiken i Göteborg 2006-2009

ra02s 2008-06-03

4 Telefonintervjuer

4.1 Metod

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

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

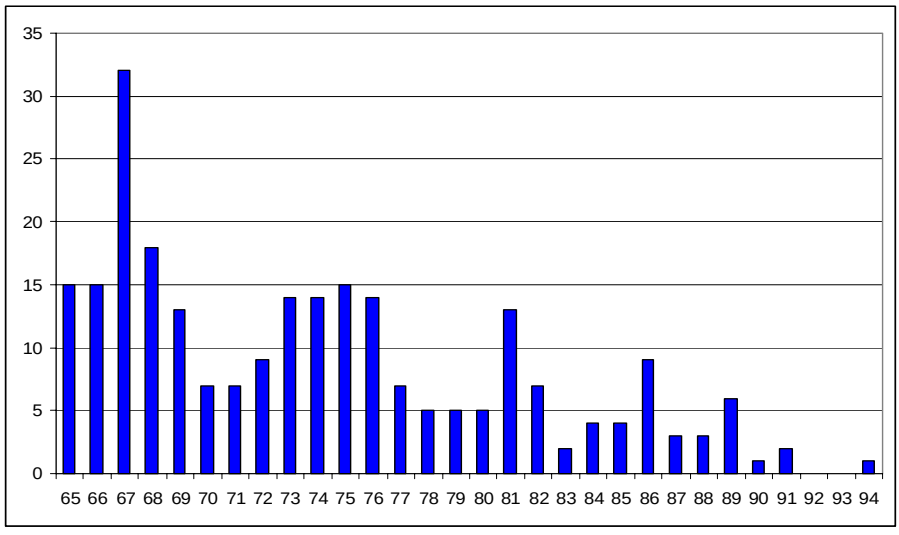
Intervjuerna genomfördes under perioden 15-21 april.

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

4.2 Resultat

4.2.1 Intervjupersonerna

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



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

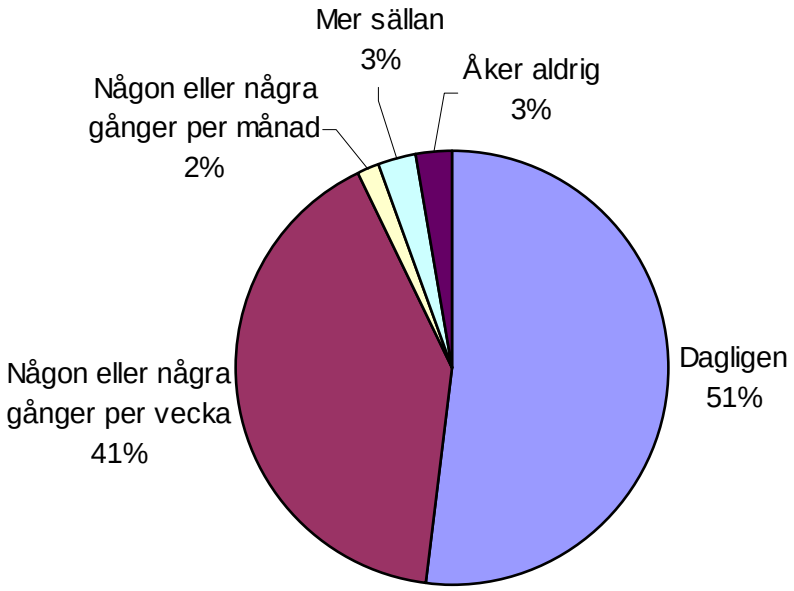
ra02s 2008-06-03

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

I stort sett kan urvalet antas representera gruppen väl.

4.2.2 Användning av kortet

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



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

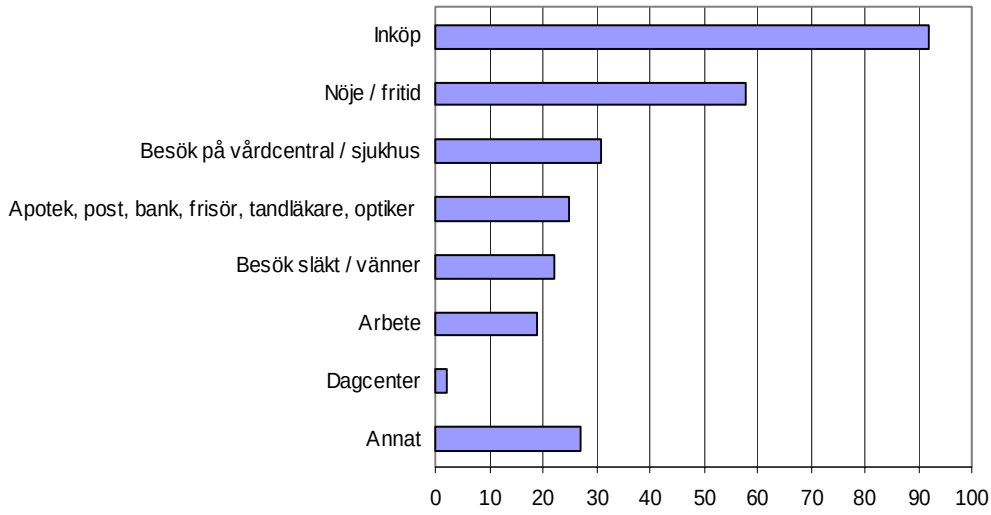
De 14 personer som svarade att de åker mer sällan än varje månad eller aldrig fick följdfrågan hur det kommer sig att de inte åker kollektivt i Göteborg oftare. De vanligaste orsakerna uppgavs vara hälsa, att det är krångligt att gå på och av samt att byta buss och spårvagn. Det finns inget samband mellan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

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

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

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

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

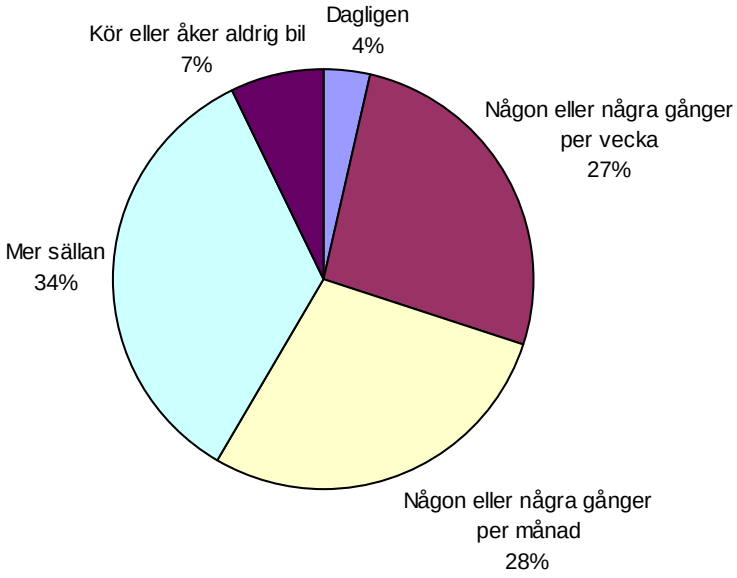


Vilket var ditt ärende senaste gången du åkte buss/spårvagn/båt i Göteborg? Antal svar per kategori. Totalt 276 svar från 250 personer.

4.2.3 Användning av bil

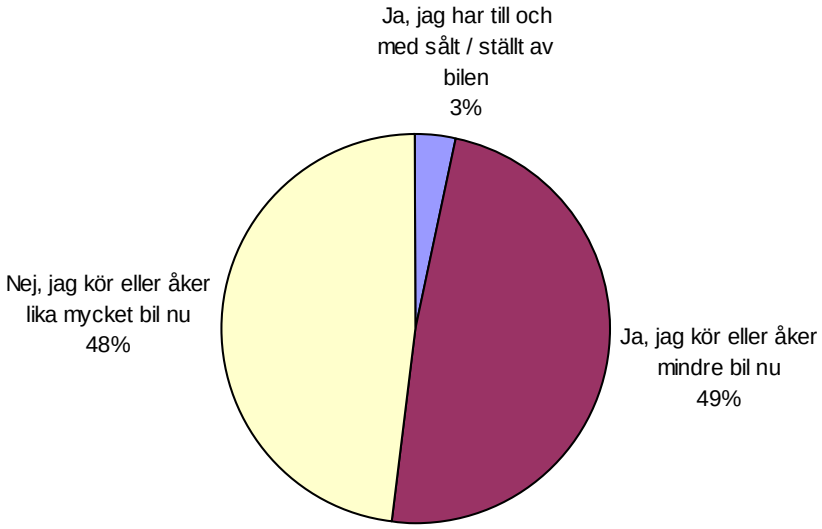
Drygt hälften (54 procent) av de intervjuade har körkort. 20 procent uppger att de har tillgång till bil, resterande 80 procent har inte det.

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



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

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

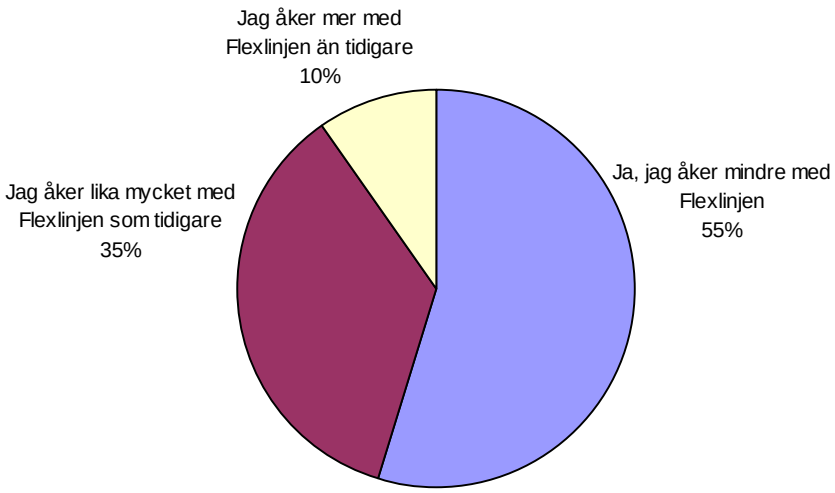


Åker du mindre bil nu när du har gratis lågtrafikkort? N=247

4.2.4 Flexlinjen

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

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



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

4.2.5 Färdtjänst

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

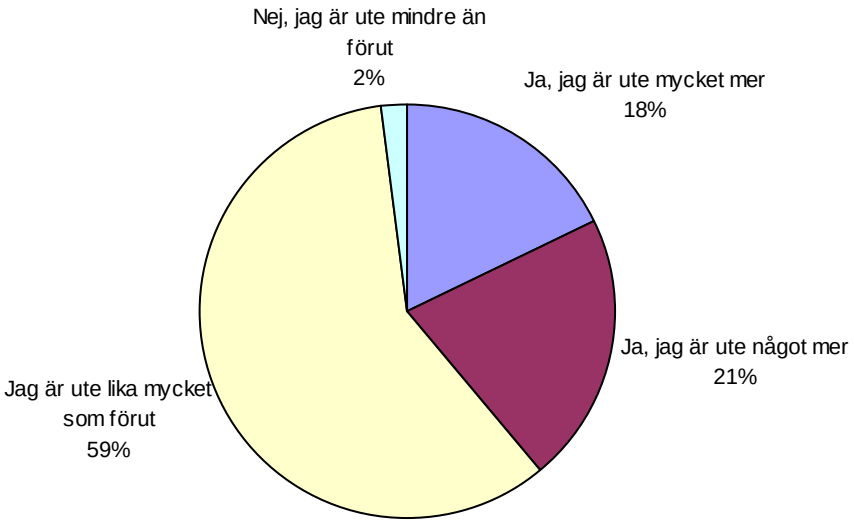
Personer med färdtjänstillstånd åker alltså kollektivt i mindre utsträckning än personer utan färdtjänsttillstånd vilket är förväntat.

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

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

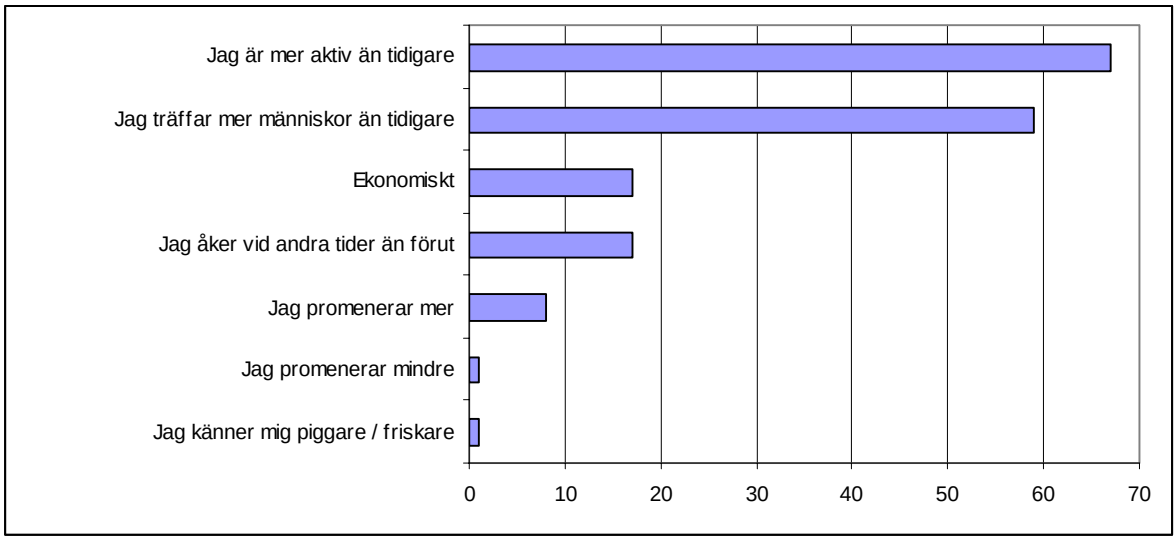
4.2.6 Är du ute oftare nu

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



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

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



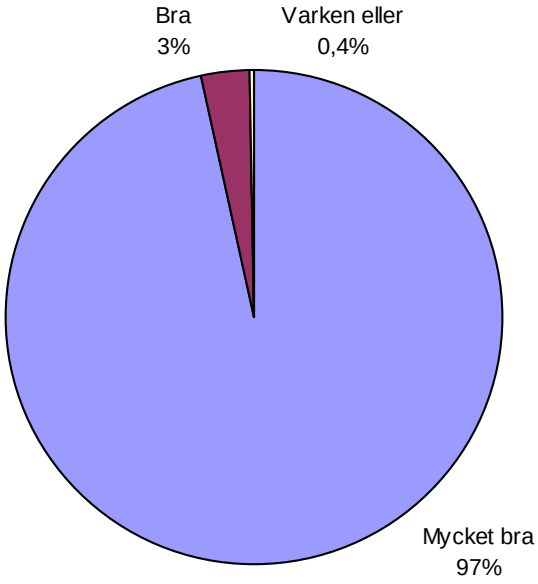
Hur har gratis lågtrafikkort påverkat dig? Antal svarande. 170 svar visas. Övriga svar var ”inte påverkat” och ”är för sjuk för att åka buss”.

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

Bland övriga svar finns flera positiva kommentarer:

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

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



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

Många av de tillfrågade lämnade lovord om kortet. De negativa kommentarer som inkom handlade om tidsbegränsningen, man ville ha möjlighet att åka längre än till klockan15.

Några av kommentarerna:

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

5 Inkomna synpunkter

5.1 Västtrafik

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

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

5.2 Trafikkontoret

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

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

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

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

ra02s 2008-06-03

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

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

5.3 Färdtjänsten

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

6 Samhällsekonomiskt resonemang

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

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

Ökad rörlighet leder till bättre fysisk och psykisk hälsa vilket i sin tur minskar eller skjuter upp behovet av såväl sjukvårdande insatser som hemtjänst och andra former av äldreomsorg. Den ”motion” som man får av att vara ute mer innebär en form av träning som de äldre annars inte skulle få. Det innebär även att man träffar andra människor vilket kan ha ett oerhört stort värde och öka det psykiska välbefinnandet.

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

Gratis lågtrafikkort för 65+ kostar Göteborgs kommun cirka 50 miljoner kronor om året. Som jämförelse kan nämnas att kostnaden per vårdtagare av hemtjänst i Göteborgs kommun var 107 887 kronor år 2007[1]. Kostnaden per vårdtagare i särskilt boende var 497 508 kronor år 2007[1]. Om gratis kollektivtrafik på sikt kan medföra att antingen 463 personer senarelägger sitt behov av hemtjänst ett år eller att 101 personer ett år senare behöver flytta till särskilt boende har Göteborgs kommun ”tjänat in” de 50 miljoner kronor, som satsningen kostar.

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

7 Slutsats

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

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

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

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

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

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

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

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

ID-nummer *(en siffra i var ruta)*

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

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

☐ Kvinna ☐ Man

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

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

☐ Vet inte

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

☐ Dagligen

☐ Någon eller några gånger per vecka

☐ Någon eller några gånger per månad

☐ Mer sällan

☐ Åker aldrig *(gå till fråga 6)*

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

☐ Inköp

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

☐ Besök släkt / vänner

☐ Nöje / fritid

☐ Dagcenter

☐ Besök på vårdcentral / sjukhus

☐ Arbete

☐ Annat

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

☐ Ja, jag åker oftare tack vare kortet

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

☐ Nej, jag åker ungefär som tidigare

☐ Nej, jag åker mindre än tidigare

6 Hur kommer det sig att du inte åker buss / spårvagn / båt i Göteborg oftare?
Bara de som svarat Mer sällan eller Åker aldrig kollektivtrafik på fråga 3. Högst tre alternativ tillåtna.

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

[ ]**.**

7 Har du körkort för personbil? ☐ Ja ☐ Nej

8 Har du tillgång till bil? ☐ Ja ☐ Nej

9 Hur ofta åker du bil antingen som förare eller passagerare? *(gäller inte taxi, färdtjänst)*

- ☐ Dagligen
- ☐ Någon eller några gånger per vecka
- ☐ Någon eller några gånger per månad
- ☐ Mer sällan
- ☐ Kör eller åker aldrig bil

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

- ☐ Ja, jag har till och med **sålt / ställt** av bilen
- ☐ Ja, jag kör eller åker **mindre bil** nu
- ☐ Nej, jag kör eller åker **lika mycket** bil nu
- ☐ Jag kör eller åker **mer bil** nu

11 Hur ofta åker du med Flexlinjen?

- ☐ Dagligen
- ☐ Någon eller några gånger per vecka
- ☐ Någon eller några gånger per månad
- ☐ Mer sällan
- ☐ Åker aldrig Flexlinjen
- ☐ Åker inte Flexlinjen längre på grund av kortet
- ☐ Det finns inte Flexlinje där jag bor
- ☐ Känner inte till Flexlinjen

12 Åker du mindre med Flexlinjer nu när du har gratis lågtrafikkort? *(inte till de som **aldrig åker** Flexlinjen) och (Inte till de som **inte** har kortet)*

- ☐ Ja, jag åker **mindre** med Flexlinjen
- ☐ Jag åker **lika mycket** med Flexlinjen som tidigare
- ☐ Jag åker **mer** med Flexlinjen än tidigare

13 Har du färdtjänsttillstånd?

☐ Ja ☐ Nej *(gå till fråga 16)* ☐ Vet inte

14 Hur ofta åker du färdtjänst?

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

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

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

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

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

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

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

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

☐ Mycket bra
☐ Bra
☐ Varken eller
☐ Dåligt

Kommentar: fyll i kortfattat om relevant

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

Lisa Belfrage, Verksamhetschef Navet science center
Lisa.belfrage@navet.com
Telefon: 0700-824341

Advisory Board Navet science center

FÖRSLAG TILL BESLUT

Direktionen fastställer förslag till Advisory Board Navet science center

Ärendebeskrivning

Advisory Board Navet science center är en rådgivande funktion som bidrar till att utveckla verksamheten. Advisory Board Navet science center består av 7-9 representanter från akademi, näringsliv och samhälle, vilka föreslås av verksamhetschef, samt två representanter från Direktionen för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund.

Direktionen har utsett Patrik Harrysson (S) och Niklas Gardewik (M) för innevarande mandatperiod.

Följande personer föreslås av verksamhetschef att ingå i Navet Advisory Board under perioden 2023-2024:

- Anders Stenström, Chef forskning och innovation, Högskolan i Borås
- Anna Lambert, Head of Technology & Development, Ericsson AB
- Elisabeth Johansson, Verksamhetschef skolutveckling, Ulricehamns
- Jeanette Lindström, VD Borås Djurpark
- Julio García Atterström – chef lärandesektionen/skolchef, Tranemo
- Mia Wallengren, Förvaltningschef Fritid- och folkhälsa, Borås

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

Anmälningsärenden 2023-04-14

Inkomna handlingar

Datum	Avsändare	Ärende
230223	1. Ekovera	Slutrapport Finansieringslots – Ett pilotprojekt i kultursamverkan
230226	2. Företagsstart Sjuhärad	Rekvisition Företagsstart Sjuhärad
230228	3. Högskolan i Skövde	Rekvisition Företagsrevitalisering i Boråsregionen
230228	4. Stiftelsen Drivhuset	Rekvisition Drivhuset Framsteg
230228	5. Science Park Borås	Rekvisition Smart Textiles & DO-Tank Center
230301	6. Ulricehamns kommun	Verksamhetsplan och budget 2023
230301	7. Västra Götalandsregionen	Kulturstrategi Västra Götaland och regional kulturplan 2024–2027
230303	8. Borås Stad	Verksamhetsplan och budget 2023
230306	9. Marks kommun	Entledigande av revisor
230308	10. Folktandvården	Ledamöter DPS
230308	11. Herrljunga kommun	Beslut om dataskyddsombud
230320	12. Länsstyrelsen	Miljösamverkan Västra Götaland
230321	13. Gryning Vård AB	Styrelseprotokoll 230309
230322	14. Tranemo kommun	Ledamöter DPS
230323	15. VästKom	Styrelseprotokoll och handlingar 2023-03-07
230328	16. Vuxenutbildningen Borås	Ansökan förstudiemedel 2023 - Fullföljda studier genom likvärdig sambedömning och betygsättning för kompetensförsörjningen i regionen
230328	17. Västra Götalandsregionen	Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet 2022
230328	18. Borås Stad	Vård- och äldrenämndens personuppgiftsbehandlingar 2022
230328	19. Borås Stad	Samhällsbyggnadsnämndens personuppgiftsbehandlingar 2022
230329	20. Herrljunga kommun	Ledamöter DPS
230329	21. Bollebygds kommun	Ansökan förstudiemedel 2023 – Förstudie om Bokbox
230330	22. Tengbomgruppen	Ansökan förstudiemedel 2023 – Jämlik tillgång till äldreboenden
230330	23. Skoopi	Ansökan förstudiemedel 2023- Arbetsintegrerande innovationsplattform eller sakfrågeråd i Sjuhärad
230330	24. Borås Stad	Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens personuppgiftsbehandlingar 2022
230330	25. Marks kommun	Finansieringslots kultur
230330	26. Rydals museum/Marks kommun	Ansökan förstudiemedel 2023 - Platsens kreativa potential
230330	27. Marks kommun	Ansökan förstudiemedel 2023 - Hantverk Sjuhärad - Ett innovationskluster
230330	28. Green Protocol Institute, Friluftsfrämjandet Sjuhärad	Ansökan förstudiemedel 2023 - Naturljud Sjuhärad
230331	29. Ljurhalla Fabriken	Ansökan förstudiemedel 2023 – Food journeys – Att dela historier över kulturgränser genom konst och mat
230331	30. Butikerna i Borås	Cirkulär arena
230331	31. IUC Sjuhärad	Stödet - Stöd till etablerade företag i Sjuhärad
230331	32. Borås Stad	Förskolenämndens personuppgiftsbehandlingar 2022
230331	33. Borås Stad	Ansökan förstudiemedel 2023 – Ansökan gällande Europas kulturhuvudstad 2029
230331	34. Högskolan i Borås	Ansökan förstudiemedel 2023 – Framtidens kompetens i Sjuhärad

230331	35. Material Guidance Sweden AB	Ansökan förstudiemedel 2023 – Seat Liner - automotive
230403	36. Södra Älvsborgs Sjukhus	Lägesrapport Skene Närsjukhus
230404	37. VästKom	Skrivelse
230405	38. Företagsstart Sjuhärad	Rekvisition förstudie Underrepresenterade grupper i nyföretagande
230405	39. Trafikverket	Svar skrivelse gällande förbättrad kommunikation mellan Trafikverket och kommunerna
230405	40. VästKom	Protokoll VästKoms styrelse 2023-04-05
230406	41. Verksamhetsgranskning	Begäran om allmän handling, personallista

Expedierade handlingar

Datum	Mottagare	Ärende
230227	42. Miljö- och regionutvecklingsnämnden	Rekvisition och lägesrapport Fossilfri Boråsregion
230315	43. Medlemskommunerna	Direktionsprotokoll 2023-03-03
230316	44. Mediapoolen AB	Fyllnadsval revisorer
230316	45. Gryning Vård AB	Fyllnadsval styrelseledamot
230316	46. Medlemskommunerna, Borås kulturskola, Science Park Borås, Kulturnämnden VGR	Fördelning delregionala kulturmedel 2023
230316	47. Trafikverket, Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden VGR	Positionspapper Göteborg-Borås
230316	48. Trafikverket, Medlemskommunerna	Skrivelse gällande förbättrad kommunikation mellan Trafikverket och kommunerna
230316	49. Medlemskommunerna	Överenskommelse om samverkan vid in- och utskrivning från sluten hälso- och sjukvård
230406	50. Verksamhetsgranskning	Utlämnande av allmän handling, personallista

Delegationsbeslut

Datum	Beslut	Delegat
230220	51. Samarbetsavtal vatten Pipelife – Navet science center	Verksamhetschef Navet science center
230227	52. Avtal Nordea, Corporate Access	Administrativ chef
230308	53. Åtagande projektpartner ERUF-ansökan Samarbete avseende etableringar och investeringar för grön omställning i Västra Götaland	Förbundsdirektör
230316	54. Samarbetsavtal vatten Borås Energi och Miljö – Navet science center	Verksamhetschef Navet science center
230406	55. Utlämnande av allmän handling	Administrativ chef

Förslag på dagordning och kortrader Delregionala kollektivtrafikråd, DKR, våren 2023

A Introduktion DKR

Mötet inleds med en introduktion till kollektivtrafikens organisation inom Västra Götaland samt till delregionala kollektivtrafikråd, DKR, som samverkansform. Punkten avslutas med en möjlighet att ge medskick till DKR:s arbete för den kommande mandatperioden.

B Aktuellt från IKN

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden berättar kort om vad som är aktuellt för nämnden.

Handling: Kompensation för onormalt högt vägindex regionala cykelvägar

C Aktuellt från VT

Västtrafik berättar kort om vad som är aktuellt.

D Årlig avstämning trafikförsörjningsprogrammet 2022

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

Handling: Årsuppföljning trafikförsörjningsprogrammet för 2022 samt remissbrev för årlig avstämning

E Info om revidering av trafikförsörjningsprogrammet

Revideringen av trafikförsörjningsprogrammet har startat och arbetet kommer att pågå under tiden 2023–2025. Ett nytt program är planerat att beslutas till sommaren 2025.
Trafikförsörjningsprogrammet tas fram i nära samverkan med kommunerna via DKR och BHU. På DKR ges information om process och tidplan samt presentation och dialog kring förutsättningar och behov kopplat till kollektivtrafik och hållbart resande i Västra Götaland.

F Dialog seniorerbjudande

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

Handlingar: Underlag för dialog nytt seniorerbjudande med tillhörande 6 bilagor

G Arenan mobilitet i glesa geografier (Boråsregionen, Fyrbodal och Skaraborg)

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

Tjänsteutlåtande
Datum 2023-01-11
Diarienummer IKN 2023–00114

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret
Handläggare: Aako Raofi
Telefon: 0730 79 29 18
E-post: aako.raofi@vgregion.se

Till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Kompensation för onormalt högt vägindex till kommunal medfinans av utbyggnad av regionala cykelvägar

Förslag till beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar att ökade kostnader för regionala cykelåtgärder på grund av indexutveckling finansieras från regional transportinfrastrukturplan. Beslutet gäller för kostnader som tillkommer från och med 2023 vid pågående produktion av regionala cykelåtgärder och som längst till nästkommande planrevidering.

2. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar att kostnaden för vägplan för regionala cykelåtgärder finansieras med 100 procent från regional infrastrukturplan. Beslutet gäller fram till nästkommande planrevidering för redan beslutade regionala cykelåtgärder där avtal för medfinansiering tecknas från och med 2023.

Sammanfattning av ärendet

Vart fjärde år tar Västra Götalandsregionen beslut om regionala cykelinvesteringar inom ramen för regional transportinfrastrukturplan (länsplan). Regionala cykelåtgärder finansieras med 50 procent från regional infrastrukturplan och med 50 procent kommunal medfinans. Arbetet med tidigare beslutade cykelinvesteringar pågår men kostnaderna har påverkats av prisutvecklingen i världen. Sedan beslut om regionala cykelinvesteringar har vägindex stigit kraftigt. För att kunna fullfölja beslutade cykelinvesteringar och behålla utbyggnadstakten föreslås att regional infrastrukturplan står för ökade kostnader på grund av indexutveckling för pågående regionala cykelinvesteringar. Beslutet gäller för kostnader som tillkommer på grund av indexutveckling vid produktion av regionala cykelåtgärder från och med 2023 och som längst till nästkommande planrevidering.

Prisutvecklingen påverkar också regionala cykelinvesteringar som beslutades 2020 och ska byggas under de kommande sju åren. Hur index utvecklas i framtiden är oklart men vägindex har sedan beslutet togs stigit med cirka 50 procent. För att kunna fullfölja beslutade cykelinvesteringar och behålla utbyggnadstakten föreslås kostnaden för framtagandet av vägplan för regionala cykelåtgärder finansieras med 100 procent från regional infrastrukturplan. Beslutet gäller fram till nästkommande planrevidering för regionala cykelåtgärder där avtal för medfinansiering tecknas från och med 2023

Fördjupad beskrivning av ärendet

Västra Götalandsregionen har tilldelats en ekonomisk ram av regeringen till den regionala transportinfrastrukturplanen (länsplan). De flesta åtgärder finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen, med några undantag. Investeringar i cykelåtgärder längs statligt regionalt vägnät, så kallade regionala cykelvägar, finansieras med 50 procent från infrastrukturplanen och 50 procent via kommunal medfinansiering. Därför påverkar kostnadsförändringar både den regionala infrastrukturplanen och kommunernas budget. Sedan beslut om regionala cykelinvesteringar har tagits har index stigit. Men det finns fortfarande stora osäkerheter hur nivån för vägindex kommer att vara då avtal tecknas för produktion av de regionala cykelåtgärder som beslutades i 2020.

Med hänsyn till att tydlig kritik har lyfts i BHU mot den höga kostnadsnivån för regionala cykelåtgärder jämfört med kommunala cykelåtgärder är det särskilt bekymmersamt med ytterligare kostnadsökningar för regional cykelinfrastruktur. Det skulle kunna leda till att kommuner drar tillbaka sin medfinansiering. Utbyggnad av statliga regionala cykelvägar kräver fastställelse av vägplan enligt rådande regelverk, vilket är en del i skillnaden i kostnadsnivå mellan statliga och kommunala cykelåtgärder. Kostnaden för en vägplan för cykelåtgärder ligger i snitt på cirka 3 miljoner kronor.

För att mildra effekterna för kommunerna föreslås därför att kostnadsökningar på grund av indexutveckling för pågående regionala cykelinvesteringar, som är under produktion, finansieras från regional infrastrukturplan. Beslutet föreslås gälla för kostnader som tillkommer från och med 2023 fram till nästkommande planrevidering. Andra fördyringar i regionala cykelåtgärder, till exempel till följd av innehållsförändringar eller ökade kostnader för behov som framkommit under vägplan, hanteras enligt avtal. Det vill säga med 50 procent från regional transportinfrastrukturplan och 50 procent från kommunal medfinans.

Därtill föreslås att regional infrastrukturplan står för 100 procent av vägplanekostnader för beslutade regionala cykelåtgärder där avtal för medfinansiering tecknas från och med 2023 fram till nästa planrevidering. Detta för att kunna fullfölja utbyggnad av beslutade regionala cykelåtgärder enligt regionstyrelsens beslut. Produktionskostnader fördelas enligt beslut i regional

infrastrukturplan, det vill säga med 50 procent från regional infrastrukturplan och 50 procent från kommunal medfinans. Andra fördyringar i regionala cykelåtgärder, till exempel till följd av innehållsförändringar eller ökade kostnader för behov som framkommit under vägplan, hanteras enligt avtal. Det vill säga med 50 procent från regional transportinfrastrukturplan och 50 procent från kommunal medfinans.

För alla åtgärder som finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen hanteras eventuella kostnadsökningar till följd av index vid revideringen.

Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet

Förslaget finansieras av medel i regional transportinfrastrukturplan och påverkar inte Västra Götalandsregionens budget. Förslaget påverkar det framtida fria utrymmet i regional transportinfrastrukturplan, vilket behöver hanteras vid nästkommande planrevidering. Eftersom index fluktuerar är det svårt att bedöma den totala ekonomiska omfattningen av beslutet. Beslutet berör finansiering av 41 cykelåtgärder med en kostnad på cirka 430 miljoner kronor. Vid en skillnad i index motsvarande den i juli 2022 samt nuvarande uppgifter om vägplanekostnader skulle det innebära en ökad kostnad för den regionala infrastrukturplanen med cirka 46 miljoner kronor.

Genomförande och uppföljning av beslut

Beslutet genomförs av Trafikverket.

Koncernkontoret

Sofia Hellberg
Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

Besluten skickas till

- trafikverket@trafikverket.se
- Maria.haglund@trafikverket.se

Remissbrev
Datum 2023-02-23
Diarienummer IKN 2023-00176

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret
Handläggare: Sara Eriksson
Telefon: 070-730 25 93
E-post: sara.eriksson@vgregion.se

Till de delregionala kollektivtrafikråden

Remissbrev årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

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

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

Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

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

Vi önskar svar på följande frågor:

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

Dialog under våren 2023

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

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

Information

Revidering av trafikförsörjningsprogrammet påbörjad

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

Med vänliga hälsningar

Sofia Hellberg

Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

Västra Götalandsregionen

Uppföljning 2022

Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2023:8
Koncernkontoret

2023-03-23

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

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

INLEDNING

Trafikförsörjningsprogrammet

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

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

Uppföljningens upplägg

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

Översikt mål och genomförande

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

Covid-19-pandemin

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

Beslutade strategier

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

Fokusområden

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

SAMMANFATTNING

Måluppfyllelse 2022

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

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet

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

Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande

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

Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

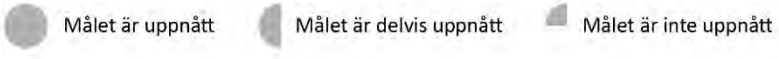
Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 63 procent sedan 2006 vilket visserligen är långt ifrån målet på 85 procent, men är en stor förbättring jämfört med 2021.

Genomförande – strategier och fokusområden

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

MÅLUPPFYLLELSE 2022

Mål	Samlad måluppfyllelse 2022	Måltal 2025	2018	2021	Utveckling mot mål senaste året	2022
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	21%		30%
		Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	30%		38%
Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet		Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 79 procent (måltalet är justerat p.g.a. ändrad metod).	78,9%	79,2%		79,1%
		Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	234		301
Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	60%		60%
		Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	58%		63%
		Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.	385	597		609
Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan		Utsläppen av CO_2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	64% (2019)	49%		63%



Hållbara resor

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

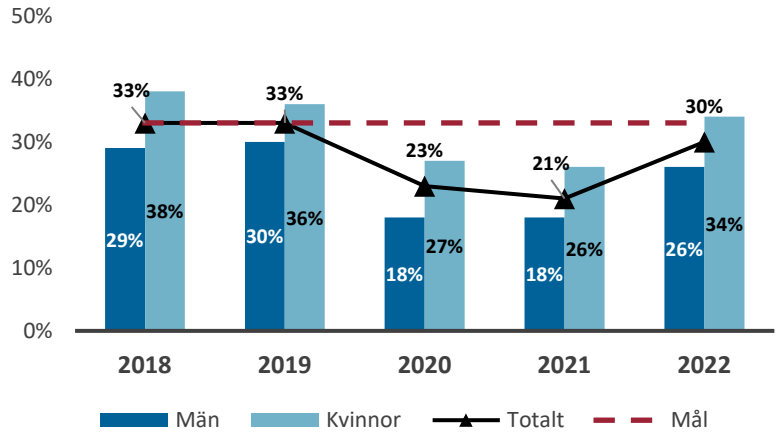
Målet mäts genom att kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motorfordon ska återtas samt att andelen resor totalt sett med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas.

Kollektivtrafikens marknadsandel

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

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

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



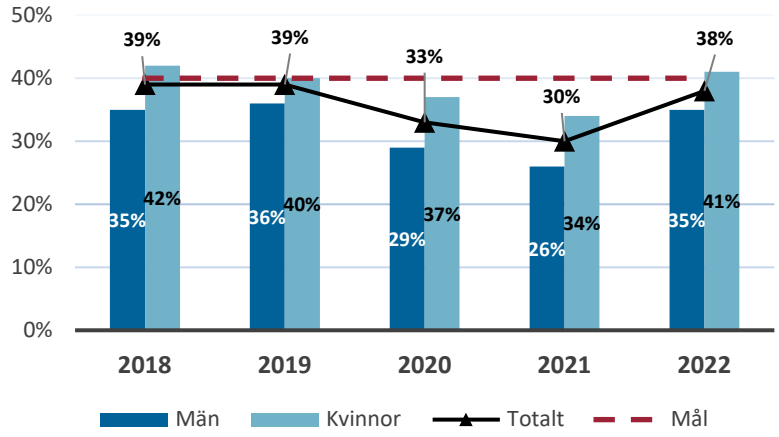
Figur 1. Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. *Källa: Kollektivtrafikbarometern.*

Andel kollektivtrafik, gång och cykel

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

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

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

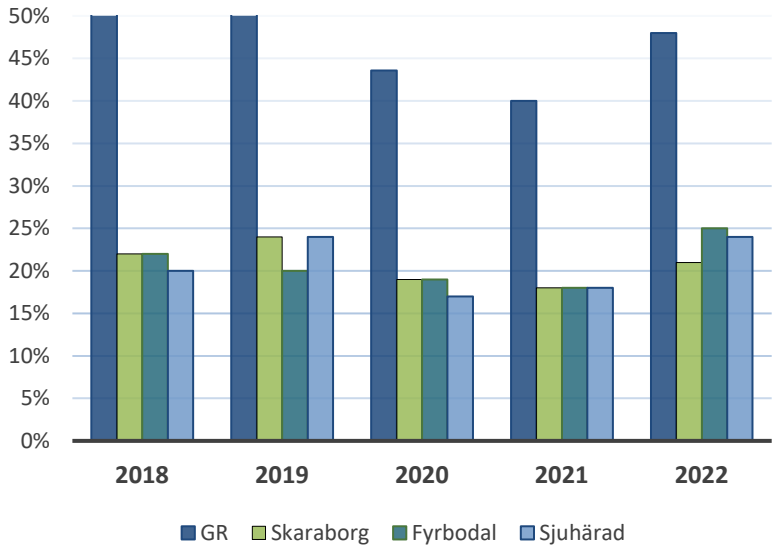


Figur 2. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. *Källa: Kollektivtrafikbarometern.*

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

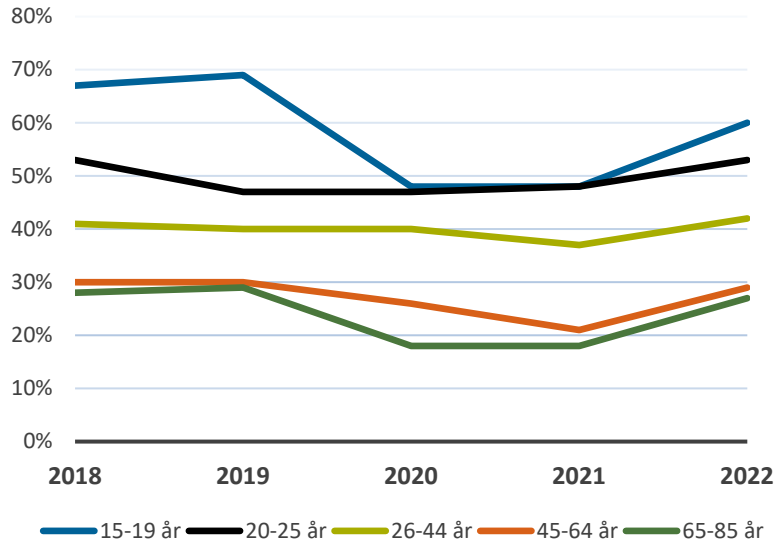
I Göteborgsregionen har andelen ökat med 8 procentenheter från 2021 och har därmed nästan nått 2019 års nivå på 51 procent. I Fyrbodal har andelen ökat med 7 procentenheter och i

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



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

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



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

God geografisk tillgänglighet

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

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

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

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 82 %.
- Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor**.

** 2019 års nivå

Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

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

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

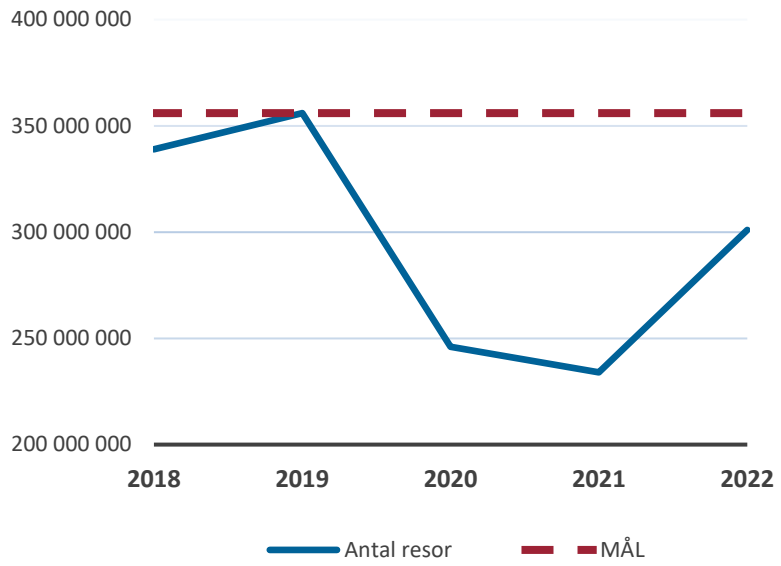
	2018	2019	2020	2021	2022
Andel invånare	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%

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

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

Resor med kollektivtrafik

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



Figur 6. Antal resor med kollektivtrafik.
Källa: Västtrafik.

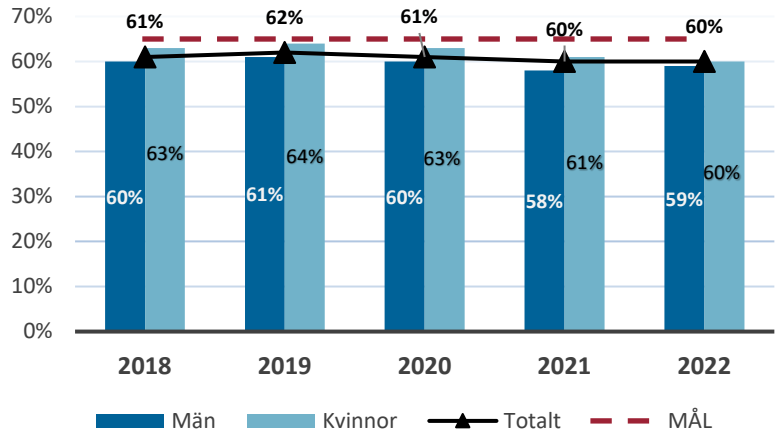
Enkel, trygg och inkluderande

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

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

Enkelt att resa med Västtrafik

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

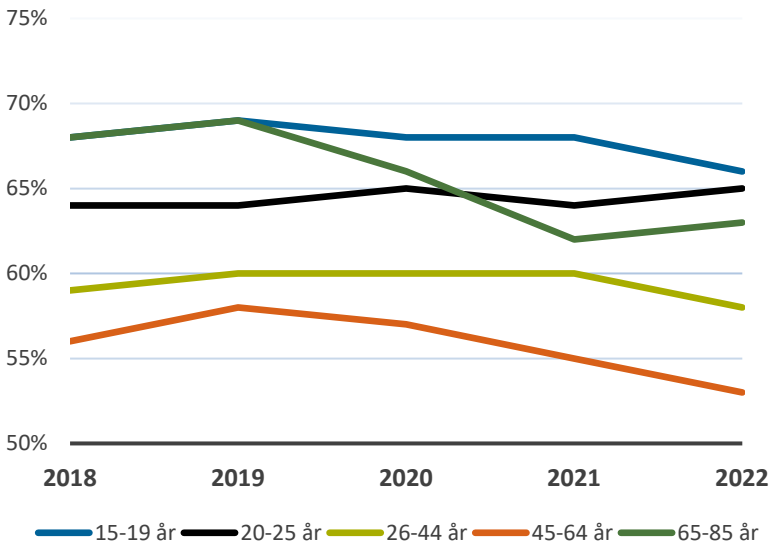


Figur 7. Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. *Källa: Kollektivtrafikbarometern.*

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

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

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



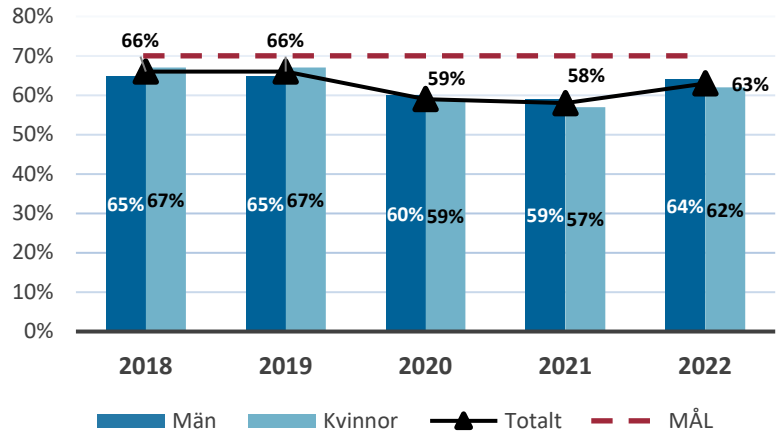
Figur 8. Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. *Källa: Kollektivtrafikbarometern.*

Trygghet att resa med Västtrafik

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

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

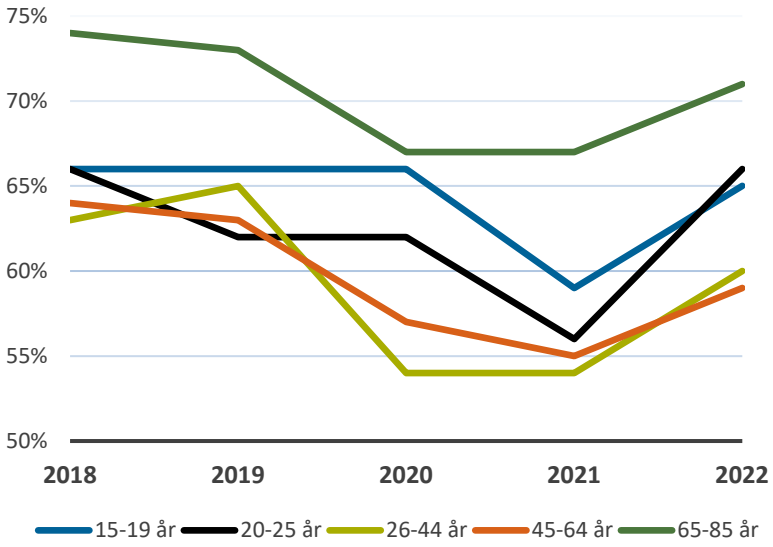
- Risk för förseningar
- Bristande trafiksäkerhet
- Bråkiga och stökiga personer
- Orolig för att utsättas för brott
- Informationen är bristfällig



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

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

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



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

Tillgängliga hållplatser

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

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

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

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

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

Låg miljöpåverkan

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

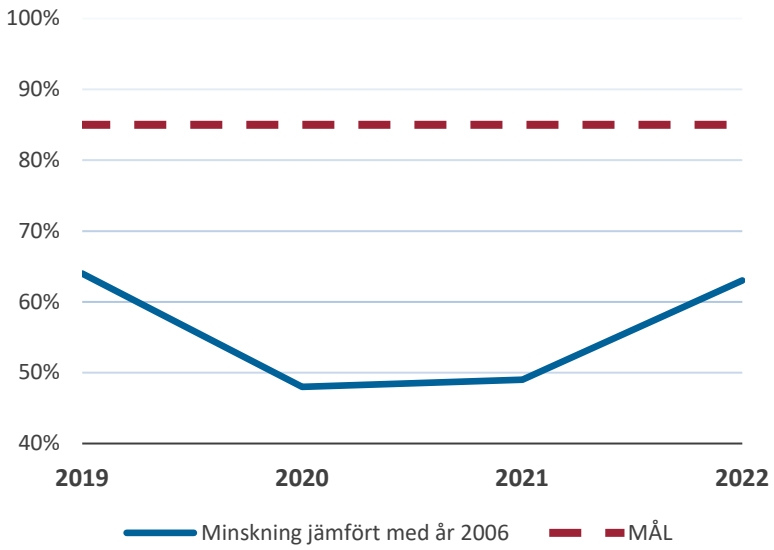
Fram till år 2025 är målet en minskning av utsläpp av CO_2 med 85 procent jämfört med år 2006. Målet kan nås genom en satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik samt kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

- Utsläppen av CO_2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.

Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO_2-utsläpp per personkilometer har minskat med 63 procent jämfört med 2006. Under 2022 har osäkerheter i klimatnyttan hos en del förnybart drivmedel uppmärksammats. Osäkerheterna kommer utredas under 2023, vilket innebär att den redovisade siffran för klimatpåverkande utsläpp för 2022 kan komma att justeras i kommande uppföljningar.

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

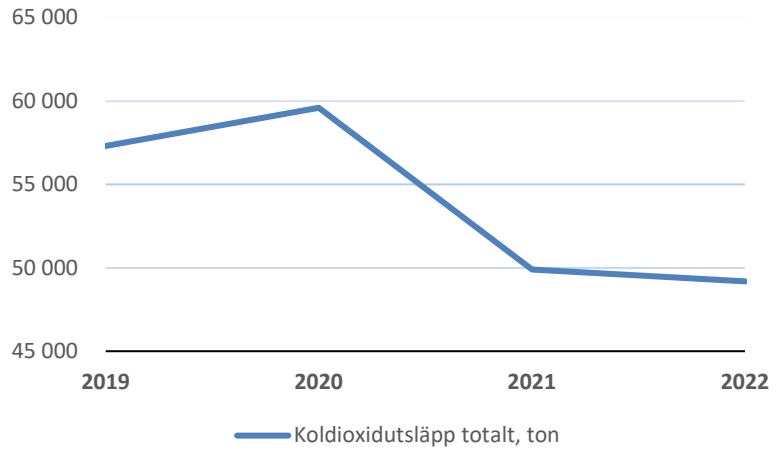


Figur 12. Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken (preliminär siffra för 2022). *Källa: Frida, Västtrafik.*

Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO_2 visar de verkliga

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

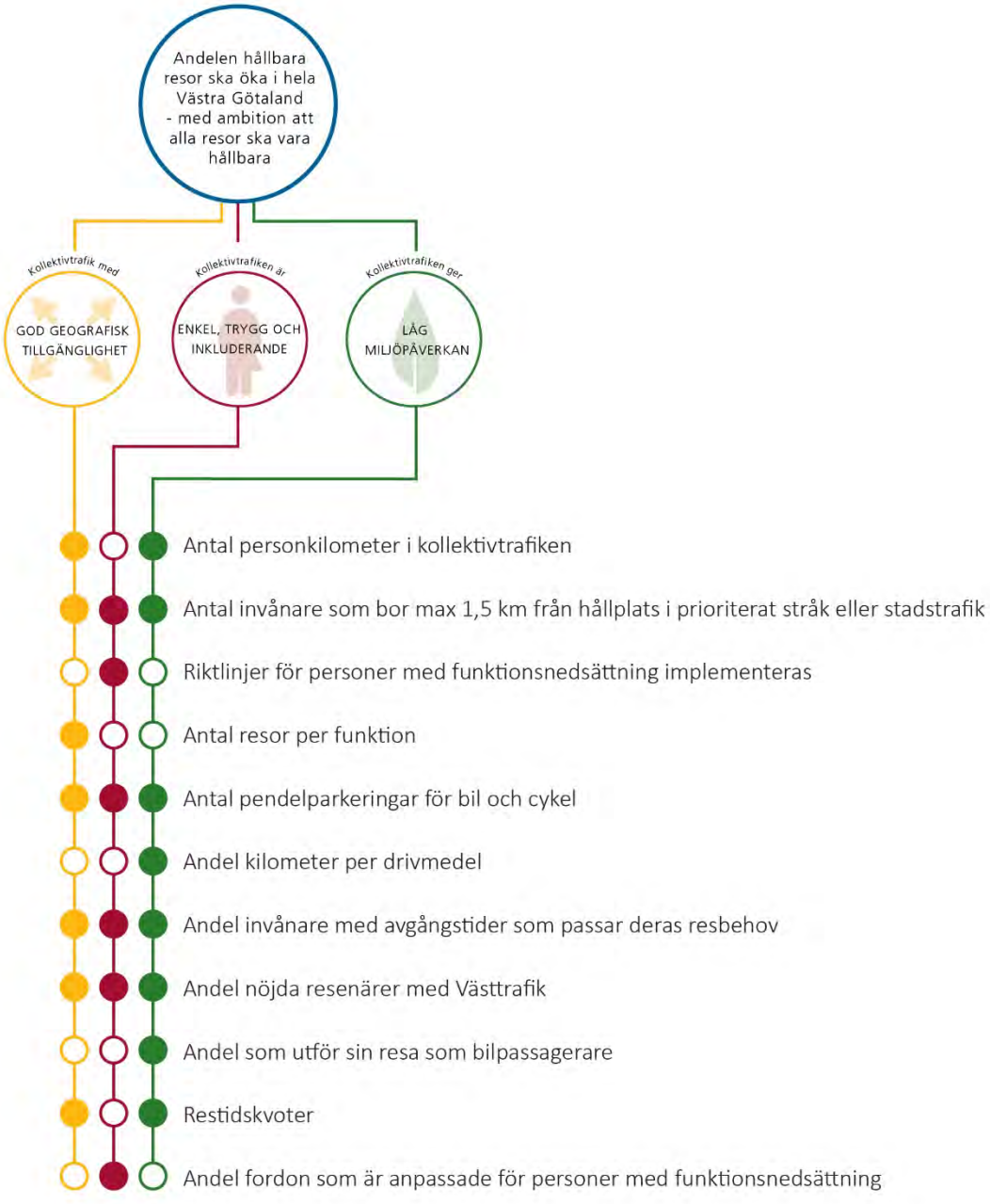
Fartygstrafiken drivs fortfarande i hög grad på fossila drivmedel. Här är dock en förändring på gång i och med att nya trafikavtal tecknas.



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

Indikatorer kopplade till målen

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



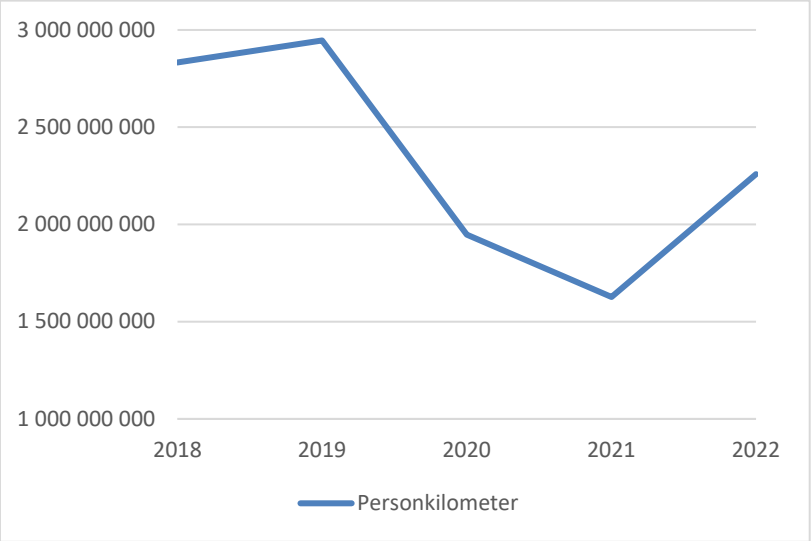
Antal personkilometer i kollektivtrafiken

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

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

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

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



Figur 14. Antal personkilometer i kollektivtrafiken.
Källa: Västtrafik.

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

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

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

Figur 15. Antal och andel av befolkningen som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.
Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdatabasen/SCB.

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

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

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

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

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

Antal resor per funktion

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

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

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

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

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

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

Figur 17. Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion. *Källa: Västtrafik*

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

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

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

Antal pendelparkeringar för bil och cykel

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

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

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

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

	2022
	372 18 663 platser
	175

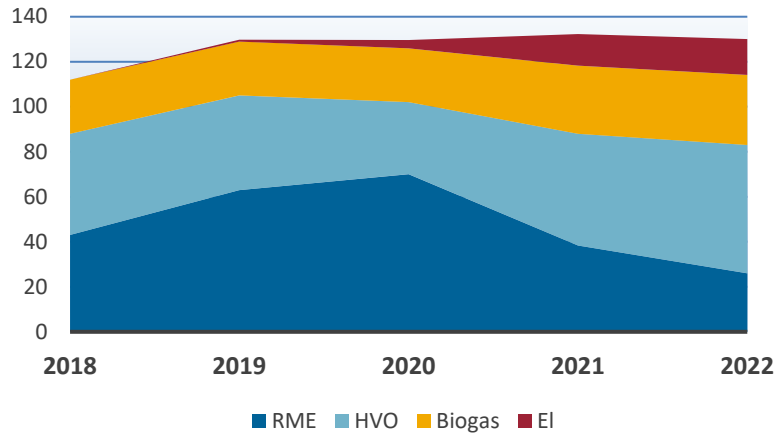
Figur 19. Antal pendelparkeringar för bil och cykel. *Källa: Västtrafik*

Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

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

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

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

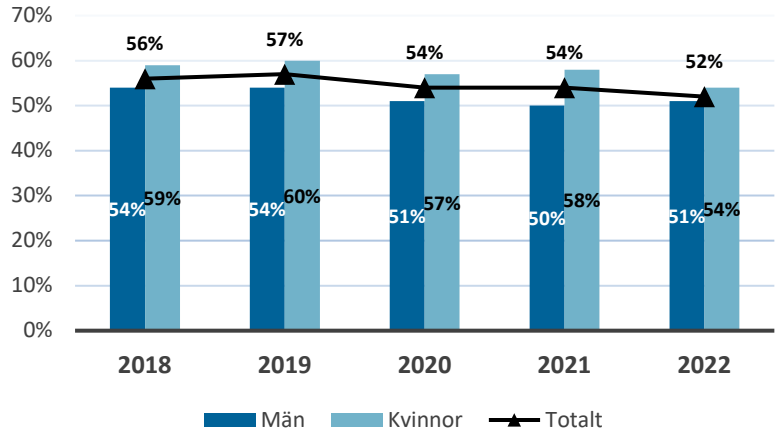


Figur 20. Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. *Källa: Frida, Västtrafik*

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

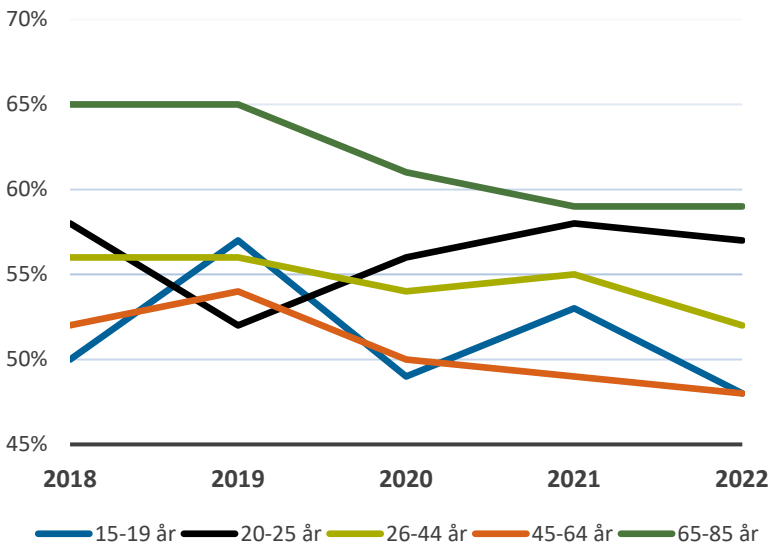
Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 52 procent. Det är en något lägre nivå jämfört med åren innan.

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



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

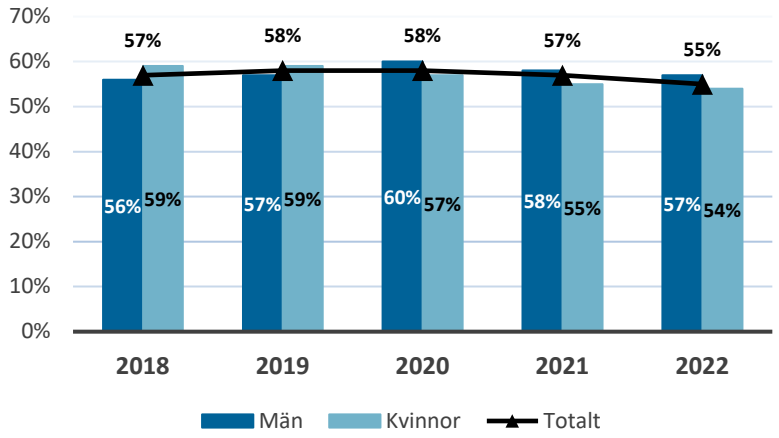
Fördelat på åldersgrupper är det gruppen 65-85 år där högst andel anser att de har avgångstider som passar deras resbehov. Andelen har dock sjunkit sedan 2019. I åldern 15-19 år och 45-64 år är andelen lägst, färre än hälften har avgångstider som passar deras resbehov.



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

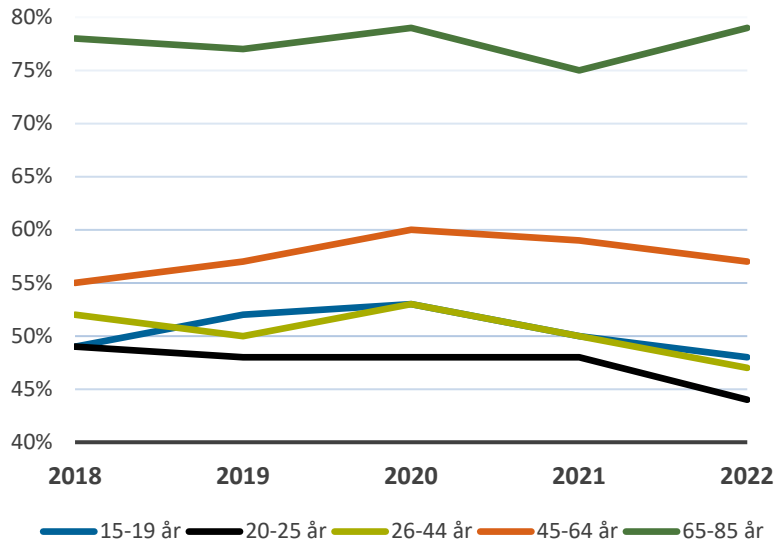
Andel nöjda resenärer med Västtrafik

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



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

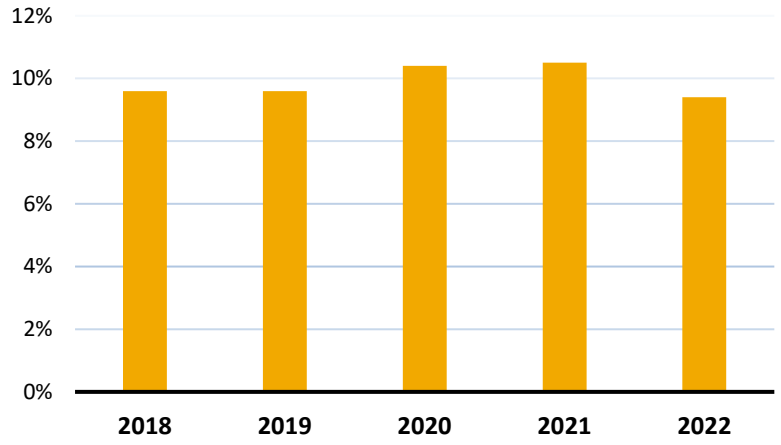
Figur 24 visar nöjdheten fördelat på åldrar och det är tydligt att det är en betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna som är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har minskat under de senaste åren bland resenärer yngre än 45 år.



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

Andel som utför sin resa som bilpassagerare

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



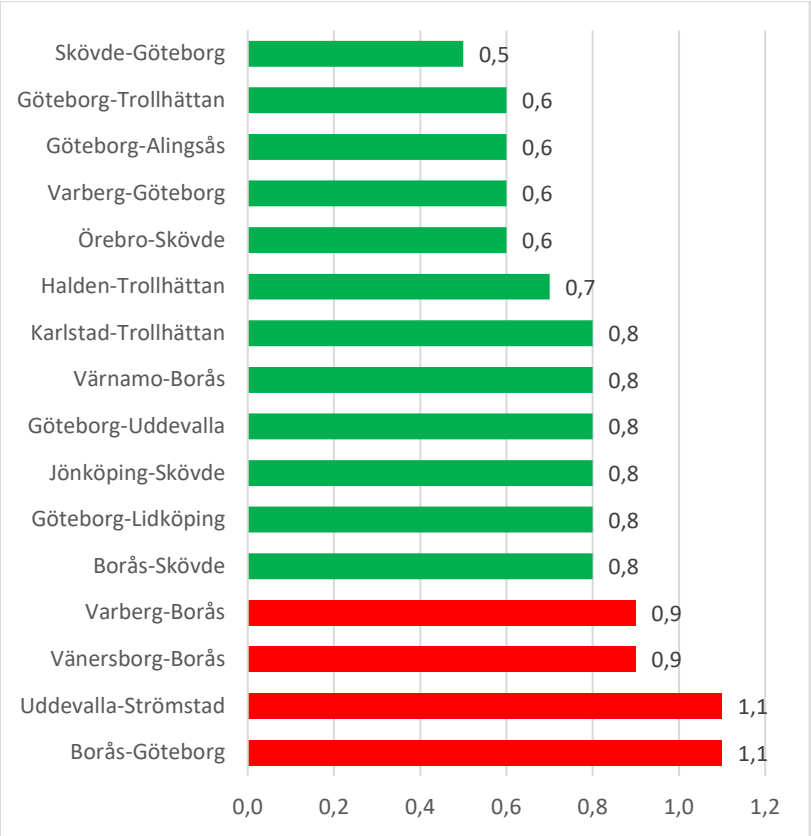
Figur 25. Andel som utför sin resa som bilpassagerare. *Källa: Kollektivtrafikbarometern*

Restidskvoter

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

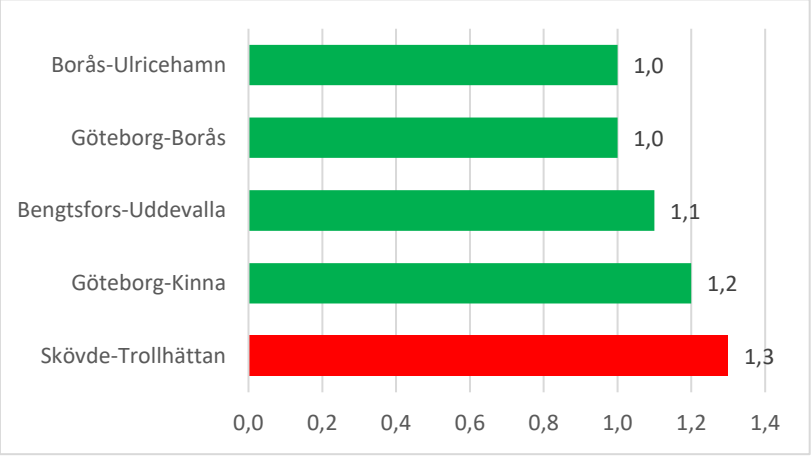
Figur 26. Järnvägar i Västra Götaland. *Källa: Västra Götalandsregionen*

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



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

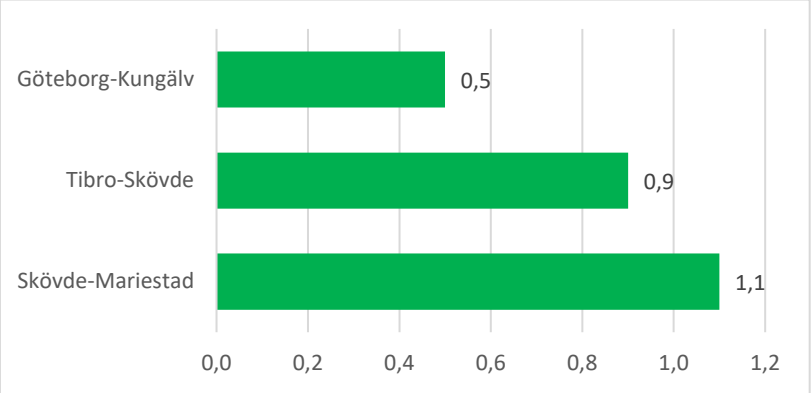
Relationen Skövde – Trollhättan har förbättrats sedan 2021 men når inte målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk.



Figur 28. Restidskvot för buss i storregionala stråk med mål 1,2.
Källa: Google maps.

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

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

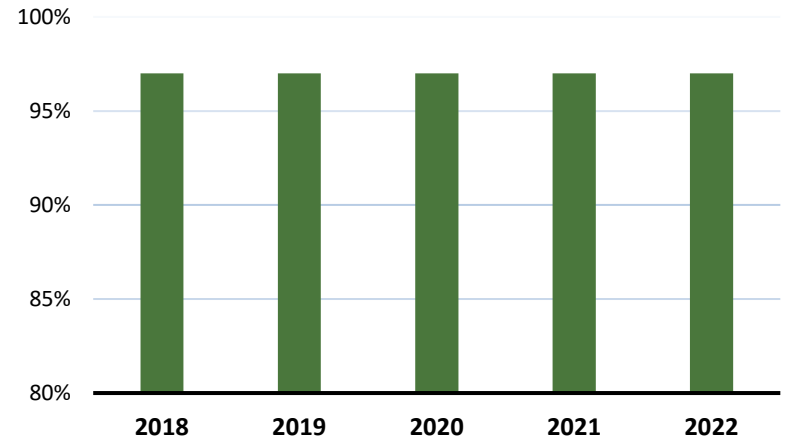


Figur 29. Restidskvot för buss i prioriterade stråk med mål 1,2. *Källa: Google maps.*

Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

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

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



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

GENOMFÖRANDE – HUR MÅLEN SKA NÅS

Beslutade strategier och fokusområden

Beslutade strategier

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

Fokusområden

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

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

Lägesrapport beslutade strategier

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

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

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

De fem åtgärdsområdena i strategin:

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

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

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

Målbild tåg 2035, inklusive Västtågsutredningen

Utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland utgår från

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

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

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

Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille

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

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

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

Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lägesrapport Fokusområden

Driva på och underlätta för hållbara resval

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

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

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

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

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

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

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

Kombinerad mobilitet

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

- Digitala återförsäljare, alltså de som vill addera kollektivtrafik till sin verksamhet för att stärka sitt erbjudande. Exempelvis hotell, evenemang, parkeringsbolag med flera.

- Mobilitetspartner, det vill säga aktörer som erbjuder olika trafikslag som kan kombineras i syfte att samla hela resbehovet på ett ställe.

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

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

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

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

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

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

Samhällsplanering och kollektivtrafik

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

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

Driva på och styra forskning och innovation

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

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

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

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

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

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

VGR:s fem prioriterade forskningsområden för kollektivtrafiken

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

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

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

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

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

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

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

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

möjliggöra hållbara vägval i vardagen.

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

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

Källförteckning

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

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

Västtrafik, egen statistik och bearbetningar.

SCB
Befolkning i kollektivtrafiknära läge. År 2014 - 2020. PxWeb (scb.se)

Allmänheten och klimatet 2021 (naturvardsverket.se)