

Informationsmöte kommuner  
2023-02-27

# Kalkylmodell och prisbild

Projektet ”Utreda och implementera nytt seniorerbjudande”

# Dagens möte

- Syftet med dagens möte är att informera om kalkylmodellen och prisbilden för de kommunala tillköpen av seniorbiljetter
- Utformningen av seniorerbjudandet i övrigt kommer att tas upp vid dialogerna på vårens delregionala kollektivtrafikråd

# Bakgrund

- Västtrafik har uppdraget att utreda utformningen av seniorerbjudandet, vilket inkluderar principerna för tillköpet där kalkylmodellen ingår
- Syftet är att kalkylmodellen ska vara tydlig, transparent och hållbar över tid
- Förutsättningarna för seniorerbjudandet har förändrats, bland annat genom ett ökat resande och den nya zonindelningen



# Framtidens seniorerbjudande

- Den nya kalkylmodellen för seniorerbjudandet bygger på Västtrafiks kostnader och seniorernas resande - istället för på uteblivna intäkter som i dagens modell
- Det innebär en modell där Västtrafik får kompensation för kostnaden per resa
- Motsvarar den andel som täcks av biljettintäkter från resenärer



# Beslut i kollektivtrafiknämnden

Den 7 december 2022 beslutade kollektivtrafiknämnden att

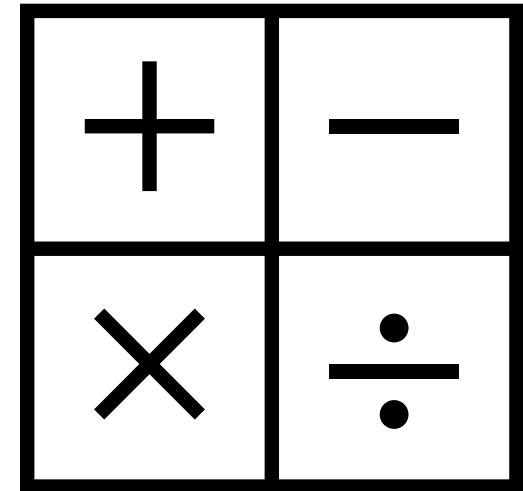
- den nya kalkylmodellen för seniorerbjudandet ska baseras på resandet med respektive kommuns seniorbiljett samt nettokostnaden per resa\* med beaktande av Västtrafiks totala självfinansieringsgrad
- seniorerbjudandet för pendlingsnaven Borås, Göteborg, Mölndal och Partille endast erbjuds för resor i lågtrafik



\*Kostnad/resa \* 0,454 = nettokostnad/resa (pris/resa)

# Generellt om den nya kalkylmodellen

- Modellen utgår från två parametrar:
  - Antal resor med seniorbiljett
  - Pris per resa
- Antalet resor och pris per resa ger kommunens årliga kostnad för seniorerbjudandet. En lägsta årlig kostnad införs dock, 75 000 kr per kommun och år.
- Modellen beräknar kommande års kostnad med en fördröjning på två år (ex 2022 utgör bas för 2024). Innebär en förutsägbarhet för kommunerna. Kostnaden faktureras i förväg.
- Den årliga kostnaden justeras bl.a. utifrån resandeförändring och kostnadsutveckling. Den regleras inte efter utfall, med undantag för när en kommun inför seniorerbjudandet eller byter åldersvillkor/giltighet.



# Pris per resa och årlig kostnad

- Pris per resa:  
Västtrafiks totala kostnader (med beaktande av Västtrafiks totala självfinansieringsgrad) dividerat med samtliga resor inom Västtrafiks trafikområde (oavsett biljett).
- Priset per resa är inte konstant år efter år utan baseras på kostnader och resor för det år som är bas (ex 2022 utgör bas för pris per resa 2024).
- Priset per resa rabatteras vid giltighet i lågtrafik utifrån andel tidtabellskilometer i respektive tidsspann.
- Kommunens årliga kostnad för seniorerbjudandet: Antalet resor med seniorbiljett multiplicerat med pris per resa. Lägsta årlig kostnad 75 000 kr.

Tid på dygnet	Pris per resa i en zon (med 2022 som bas)
Lågtrafik	10,79 kr
Hela dygnet	12,81 kr



# Beräkningsexempel årlig kostnad

## Exempel 1

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

## Exempel 2

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





# Ekonomisk påverkan

## Kostnadsförändring per kommun med ny kalkylmodell

Antal kommuner som får kraftigt höjda kostnader (+50% eller mer)	2 st
Antal kommuner som får höjda kostnader (+10-50%)	11 st
Antal kommuner med ungefär samma kostnad som idag (inom +/- 10%)	6 st
Antal kommuner som får sänkta kostnader (-10-50%)	20 st
Antal kommuner som får kraftigt sänkta kostnader (-50% eller mer)	4 st

- 48 av 50 kommuner (inkl. Kungsbacka) har ett seniorerbjudande.
- Dals Ed och Orust saknar seniorerbjudande och är inte med i jämförelsen.
- Essunga, Grästorp, Herrljunga, Lilla Edet och Öckerö har inte haft seniorerbjudande under hela 2022 och är därför inte med i jämförelsen.
- Om alla kommuner väljer att fortsätta med nuvarande erbjudande ökar Västtrafiks intäkter med ca 43 mnkr (ovan nämnda kommuner exkluderade).

# Kostnadsjämförelse

Kommun	Kostnad dagens kalkyl (tkr)	Pris ny kalkyl (tkr)	Förändring (tkr)	Förändring %
Ale	1 561	1 953	392	25%
Alingsås	2 037	1 941	-96	-5%
Bengtsfors	233	225	-8	-4%
Bollebygd	215	174	-41	-19%
Borås	12 292	13 955	1 662	14%
<i>Dals-Ed</i>				
<i>Essunga</i>				
Falköping	1 510	1 777	268	18%
Färgelanda	63	75	12	19%
<i>Grästorp</i>				
Gullspång	53	75	22	41%
Göteborg	148 556	186 123	37 567	25%
Götene	128	97	-31	-24%
<i>Herrljunga</i>				
Hjo	109	106	-3	-3%
Härryda	1 514	2 475	960	63%
Karlsborg	162	105	-57	-35%
Kungsbacka	4 276	3 024	-1 251	-29%
Kungälv	3 246	2 808	-437	-13%
Lerum	2 178	1 707	-471	-22%
Lidköping	1 976	2 609	633	32%
<i>Lilla Edet</i>				
Lysekil	709	347	-362	-51%
Mariestad	607	648	42	7%
Mark	1 357	866	-490	-36%

Kommun	Kostnad dagens kalkyl (tkr)	Pris ny kalkyl (tkr)	Förändring (tkr)	Förändring %
Mellerud	251	169	-82	-33%
Munkedal	390	222	-168	-43%
Mölnadal*	6 330	8 117	1 788	28%
<i>Orust</i>				
Partille	4 080	6 891	2 811	69%
Skara	330	278	-52	-16%
Skövde	2 508	2 459	-49	-2%
Sotenäs	187	109	-78	-42%
Stenungsund	1 548	1 314	-233	-15%
Strömstad	380	194	-187	-49%
Svenljunga	222	182	-41	-18%
Tanum	209	79	-130	-62%
Tibro	183	136	-47	-26%
Tidaholm	144	75	-69	-48%
Tjörn	976	1 019	43	4%
Tranemo	310	269	-40	-13%
Trollhättan	5 519	6 958	1 438	26%
Töreboda	89	75	-14	-16%
Uddevalla	2 133	2 698	564	26%
Ulricehamn	427	291	-136	-32%
Vara	154	79	-74	-48%
Vårgårda	219	101	-118	-54%
Vänersborg	798	1 082	284	36%
Åmål	435	162	-272	-63%
<i>Öckerö</i>				

- Monetär och procentuell förändring vid samma val av åldersvillkor och giltighet som idag
- Kostnaden med ny kalkylmodell är helårskostnad om den skulle införas 1 januari 2024
- Kommuner som saknar jämförelse (kursiva) har inte ett seniorerbjudande eller har inte haft det under hela 2022

\*Mölnalds jämförelse har gjorts med 2019, då kommunen liksom idag hade giltighet 65+ lågtrafik.

# Prisindikation vid olika åldersvillkor

Kommun	Prisindikation 65 år (tkr)	Prisindikation 70 år (tkr)	Prisindikation 75 år (tkr)
Ale	1 953	1 487	987
Alingsås	1 941	1 459	967
Bengtstors	225	174	112
Bollebygd	174	127	82
Borås (LT)	13 955	10 499	7 080
<i>Dals-Ed</i>	<i>176</i>	<i>138</i>	<i>93</i>
<i>Essunga</i>	<i>75</i>	<i>75</i>	<i>75</i>
Falköping	1 777	1 324	896
Färgelanda	112	81	75
<i>Grästorp</i>	<i>198</i>	<i>148</i>	<i>94</i>
Gullspång	75	75	75
Göteborg (LT)	186 123	133 915	86 206
Götene	205	150	97
<i>Herrljunga</i>	<i>312</i>	<i>230</i>	<i>149</i>
Hjo	219	164	106
Härreda	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
<i>Lilla Edet</i>	<i>382</i>	<i>275</i>	<i>176</i>
Lysekil	705	526	347
Mariestad	1 239	952	648
Mark	866	639	421

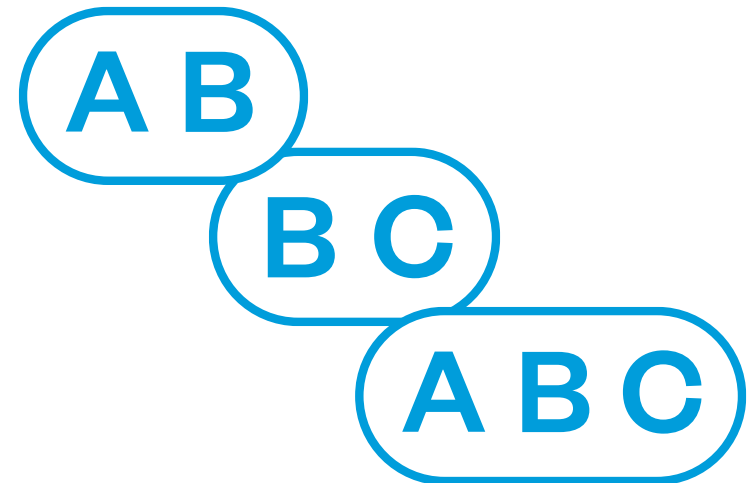
Kommun	Prisindikation 65 år (tkr)	Prisindikation 70 år (tkr)	Prisindikation 75 år (tkr)
Mellerud	169	126	84
Munkedal	222	166	112
Mölnadal (LT)	8 117	5 966	3 919
<i>Orust</i>	<i>623</i>	<i>464</i>	<i>302</i>
Partille (LT)	6 891	5 087	3 375
Skara	559	423	278
Skövde	4 978	3 701	2 459
Sotenäs	239	174	109
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
<i>Öckerö</i>	<i>858</i>	<i>646</i>	<i>421</i>

- Prisindikationer för en zon, med giltighet i lågtrafik (LT) för Borås, Göteborg, Mölnadal och Partille, övriga kommuner giltighet dygnet runt.
- Prisindikationerna för andra åldersvillkor än det kommunen har idag är osäkra.
- Kursiva kommuner har inte ett seniorerbjudande eller har inte haft det under hela 2022, i dessa fall är indikationerna osäkra för samtliga åldersvillkor.

# Pris per resa vid giltighet i flera zoner

- För avtal som ger seniorerna möjlighet att resa kostnadsfritt utanför den egna zonen ökar priset per resa för samtliga resor
- Priset per resa ökar med 50 % vid tillägg av ytterligare en zon med samma tidsgiltighet, och med 100 % vid tillägg av två zoner:
  - *Exempel 1:* En kommun med giltighet dygnet runt betalar 12,81 kr per resa för en zon. Vid tillägg av en zon, med giltighet dygnet runt i tillkommande zon, blir priset per resa  $12,81 \text{ kr} + (12,81 \text{ kr} \times 50 \%) = 19,22 \text{ kr}$ . En ökning med 50 %.
  - *Exempel 2:* En kommun med giltighet i lågtrafik betalar 10,79 kr per resa för en zon. Vid tillägg av två zoner, med giltighet i lågtrafik i tillkommande zoner, blir priset per resa  $10,79 \text{ kr} + (10,79 \text{ kr} \times 50 \%) + (10,79 \text{ kr} \times 50 \%) = 21,58 \text{ kr}$ . En ökning med 100 %.

Tid på dygnet	Pris per resa i en zon (med 2022 som bas)
Lågtrafik	10,79 kr
Hela dygnet	12,81 kr



# Vägen framåt

## Februari/mars 2023

- Utskick till kommuner och delregionala kollektivtrafikråd (DKR) vecka 9:
  - Dialogunderlag inför DKR med analys av de alternativ som finns kvar i utredningen, samt förslag till utformning av nytt seniorerbjudande
  - Bilagor till dialogunderlaget, bl.a. information om kalkylmodellen och prisindikationer

## April – juni 2023

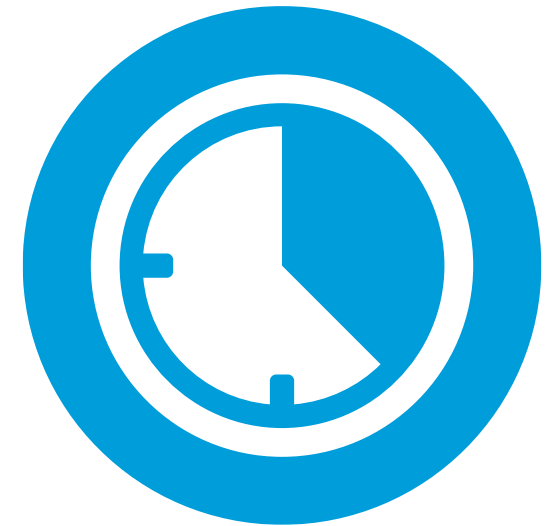
- Dialog i DKR om seniorerbjudandets utformning
- 30 juni: sista datum skriftliga synpunkter från kommuner till IKN

## Höst 2023

- Västtrafik styrelsemöte (beslutsärende utformning seniorerbjudande)
- IKN (beslutsärende utformning seniorerbjudande)

## Tidigast under 2024

- Nytt seniorerbjudande kan införas



# Noteringar från frågor och svar under mötet

**Fråga:** Kunden, är det kommunen eller resenären?

**Svar:** Frågan kom under presentationen av modellen, där det nämndes att Västtrafik får kompensation för kostnaden per resa motsvarande den andel som täcks av biljettintäkter från resenärer (kundens bidrag). Vid framtagandet av pris per resa ingår samtliga biljettintäkter i beräkningen. Kunden är den som står för biljettintäkten och kan exempelvis vara en kommun, en resenär eller ett företag.

## Frågor om kostnader generellt

**Fråga:** Är resenärernas andel av kostnaderna en teoretisk eller faktisk andel?

**Svar:** Det är en faktisk andel. Tidigare har andelen legat ganska stabilt på ca 50 %, men har under pandemin minskat till ca 45 %. Andelen räknas på ett genomsnitt på 5 år utifrån budget och prognoser.

**Fråga:** Hur ser det ut för Västtrafik på totalen?

**Svar:** Om alla kommuner väljer att fortsätta med samma erbjudande som idag blir det ca + 43 mnkr för Västtrafik (211 mnkr i dagens modell, ca 254 mnkr i nya modellen i 2022 års prinsnivå). Att öka Västtrafiks intäkter har inte varit ett syfte i arbetet med den nya kalkylmodellen.

**Fråga:** Finns det möjlighet för en kommun att låta seniorkunder hämta sitt seniorkort på kommunen i stället för att få kortet mottaget per post?

**Svar:** Om syftet med detta vore att spara kostnader skulle det få motsatt effekt. Västtrafiks kostnader skulle kvarstå och utöver det skulle det skapa en administration för kommunen, därmed skulle det totalt sett generera ökade kostnader.

*Notering: Att låta seniorer hämta sitt seniorkort hos kommunen används idag endast i de undantagsfall då det inte finns möjlighet att skicka kortet till seniorens folkbokföringsadress, tex om senioren är folkbokförd i kommunen men hemlös och därmed saknar en gatuadress.*

## Frågor om priset per resa

**Fråga:** Vad avser pris per resa som visas i presentationen?

**Svar:** Det är faktiskt pris per resa för 2022, men priset används för faktureringen 2024 så att kommunerna kan budgetera för sina kostnader i god tid.

**Fråga:** Är priset per resa samma för alla kommuner?

**Svar:** För alla kommuner som har dygnet runt är priset per resa detsamma (12,81 kr). För de kommuner som idag har lågtrafik är priset per resa detsamma för dem (10,79 kr).



## Frågor om lägsta kostnad

**Fråga:** Tillkommer kostnader för korten som skickas ut?

**Svar:** Nej. De kommuner där kostnaden för resandet understiger 75 000 kr kommer dock att betala den lägsta årliga kostnaden 75 000 kr (totalkostnad för erbjudandet, inklusive kostnaden för resandet). De kommuner där kostnaden för resandet är 75 000 kr eller mer betalar inget extra.

**Fråga:** Är ingen administrationsavgift inräknad eller hur motiverar man den lägsta kostnaden på 75 000 kr?

**Svar:** Vi behöver en viss volym för att få täckning för de kostnader vi har för att tillhandahålla kommunens erbjudande, därför finns en lägsta årlig kostnad på 75 000 kr.

**Fråga:** Men då är det utslaget på alla eller har varje kommun en lägsta kostnad på 75 000 kr, även de med få kort?

**Svar:** Alla kommuner har en lägsta kostnad på 75 000 kr, men de flesta kommuner kommer över den kostnaden.

## Frågor om reglering utifrån utfall, vid tex ändrat erbjudande

**Fråga:** Om man inte haft seniorerbjudande tidigare, hur görs uträkningen för år 1 då?

**Svar:** Vi uppskattar antalet resor baserat på liknande kommuner och fakturerar utifrån det. Sedan regleras kostnaden utifrån verkligt utfall till dess att det finns ett resandeunderlag för kommunens seniorer att utgå ifrån.

**Fråga:** Vid införande eller ändring av erbjudande där man har en osäker prognos, kommer det då att regleras vad kommunen betalar?

**Svar:** Ja, reglering utifrån utfall sker till dess att det finns ett resandeunderlag för kommunens seniorer att utgå ifrån.

## Frågor om prisskillnader mellan befintlig och ny kalkylmodell

**Fråga:** Vad är orsaken till prisskillnaden för de kommuner som har stora skillnader i pris i nya kalkylmodellen jämfört med den nuvarande?

**Svar:** Kalkylmodellerna beräknar kostnaderna på helt olika sätt, den ena handlar om intäktsbortfall (nuvarande modellen) och den andra om kostnad per resa (nya modellen). För de kommuner som haft erbjudandet länge har inte förändringar i resandet fångats i nuvarande modell.

**Fråga:** Ska man tolka det så att de kommuner som fått en ökad kostnad med nya kalkylen, över tid har haft ett ökat resande som inte fångats av den gamla kalkylen och därav har fått en kostnadsökning?

**Svar:** Det är två skilda kalkylmodeller som beräknar kostnaderna på helt olika sätt, men förändringar i resandet är en parameter när det gäller skillnad i kostnader. Nya modellen är resandet oavsett hur många kort och seniorer det finns i kommunen.

## Frågor om resandestatistik

**Fråga:** Har vi bra statistik på seniorernas resande bakåt i tiden?

**Svar:** Ja, vi har bra statistik över faktiska stämplingar. I Borås, Göteborg, Mölndal och Partille är dock stämplingsbenägenheten lägre och där används uppräkningsmetoder för att komma närmare sanningen för det faktiska resandet.

**Fråga:** Har ni en sammanfattande bild över resandet i respektive kommun? Vill kunna få en uppfattning om Orust tänkbara kostnader?

**Svar:** Nej, resandet för respektive kommun finns inte med här i presentationen, men vi kan bistå med det där det önskas. Just för Orust finns inget seniorresande eftersom kommunen inte har seniorerbjudande idag, där görs i så fall en uppskattning av resandet utifrån hur det ser ut i liknande kommuner.

**Fråga:** I resandestatistiken, kan man se om det finns personer som reser dagligen (för att se om det är arbetspendlande)?

**Svar:** Nej, Västtrafik har inte möjlighet att tillhandahålla statistik för resor med enskilda seniorbiljetter.

## Frågor om införandet av ny kalkylmodell

**Fråga:** Kommer alla kommuner att tvingas göra förändringen samtidigt eller kan man välja tidpunkt?

**Svar:** Avtalen har 6 månaders uppsägningstid, uppsägning av avtal kan ske först efter att dialogerna hållits i DKR och beslut om erbjudandet fattats i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN). De kommuner som vill ha kvar samma erbjudande men får en lägre kostnad kommer troligtvis att bli först ut.

**Fråga:** När är den nya modellen tänkt att sjösättas?

**Svar:** Nuvarande avtal kan sägas upp först när beslutet är fattat i IKN, vilket väntas kunna ske under hösten 2023. Förutsatt att beslut om nytt erbjudande fattas under hösten väntas de kommuner som vill gå över till den nya modellen omgående, och inte gör några förändringar i erbjudandet, preliminärt kunna gå över till den nya kalkylmodellen 1 januari 2024.

**Fråga:** Är det Västtrafik som ansvarar för kommunikationen mot kund?

**Svar:** Ja, Västtrafik ansvarar för kommunikationen om erbjudandet, men om kommunen väljer att avsluta seniorbiljetter (genom att tex höja sitt åldersvillkor) så är det kommunen som informerar berörda seniorer om beslutet.

## Frågor om åldersvillkor

**Fråga:** Kommer det att finnas tre åldersalternativ (65/70/75 år)?

**Svar:** Detta är en av de delar som det kommer att vara dialog om i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR), men prisindikationer för samtliga åldersalternativ finns med här för att DKR och kommuner lättare ska kunna ta ställning till utformningen av erbjudandet.

**Fråga:** Vad har man utgått ifrån i prisindikationen för de olika åldersvillkoren i tabellen?

**Svar:** Vi har utgått ifrån antalet resor för en senior i snitt. Vi är dock medvetna om att det kan skilja mellan hur seniorer i olika åldrar reser, det är därför priserna är indikationer. Om en kommun förändrar åldersvillkoret i sitt erbjudande sker reglering av kostnaden till dess att det finns ett resandeunderlag att utgå ifrån.

**Fråga:** Om en delregion enas om ett gemensamt åldersvillkor (tex 70 år), kan man då låta de som fått en seniorbiljett vid 65 år i nuvarande erbjudande men ännu inte fyllt 70 år behålla sin seniorbiljett vid införandet av nya erbjudandet?

**Svar:** Det bedöms inte vara genomförbart att ha olika åldersvillkor för enskilda individer i samma kommun.

*Notering: Det är också tveksamt om det är förenligt med likställighetsprincipen i kommunallagen.*

## Frågor om zongiltighet

**Fråga:** Är priset i kalkylen avsett inom en zon?

**Svar:** Alla priser som presenteras i tabellerna här avser en zon.

**Fråga:** Hur ser prissättningen ut för 2 och 3 zoner?

**Svar:** Prissättningen är baserad på de publika periodbiljetterna, och är +50 % per tillkommande zon, dvs för en trezonsbiljett skulle det bli +100 % jämfört med en enzonsbiljett (egentligen är prisskillnaden mellan en publik periodbiljett för en zon och tre zoner 130 %, men för seniorbiljetten är den satt till 100 %)

**Fråga:** Menar ni att beslutet huruvida man ska kunna resa inom 1, 2 eller 3 zoner tas av VGR? Eller av respektive kommun?

**Svar:** Huruvida möjligheten ska finnas i erbjudandet ska vi ska ha dialog om under våren i DKR, om IKN efter dialogen fattar beslut om att det ska finnas möjlighet att välja fler än en zon är det sedan respektive kommun som själv väljer vad den vill erbjuda sina seniorer.

**Fråga:** Hur många kommuner behöver tycka att det är intressant med giltighet i mer än en zon för att det ska kunna bli ett sådant erbjudande?

**Svar:** Det är inte möjligt att säga ett specifikt antal kommuner.

**Fråga:** Hur blir det med zongiltigheten för kommuner som har hållplatser med dubbel zontillhörighet inom kommunen? Kan en kommun välja att köpa antingen ett kort giltigt i zon A eller ett kort giltigt i zon B till sina seniorer?

**Svar:** Utgångspunkten i nuvarande utredning är att giltigheten för biljetten är den zon kommunen tillhör. Men vi har förståelse för att det även kan finnas behov av att titta närmare på förutsättningarna för val mellan olika zongiltigheter framöver.



**Fråga:** En förståelsefråga; om man väljer att utöka seniorkorten till två zoner sker en kostnadsökning med 50 %, och sedan ökar antalet resor – då kan priset bli annorlunda pga att antalet resor ökar?

**Svar:** Ja, kostnaden för erbjudandet påverkas dels av ett ökat (eller minskat) antal resor, dels av kostnadsökningar som påverkar priset per resa.

**Fråga:** Om man kommer att kunna ha giltighet i fler än en zon, hur blir det då om en kommun har dygnet runt och den tillkommande zonen har tvingande lågtrafik?

**Svar:** Om man vill lägga till zon A kommer det erbjudandet att bli lågtrafik (undantaget Öckerö kommuns seniorerbjudande som gäller dygnet runt idag).

**Fråga:** Om man i nuvarande erbjudande har dygnet runt och den tillkommande andra zonen har lågtrafik, vad blir priset per resa då?

**Svar:** Då blir det priset per resa för lågtrafik som gäller i båda zonerna, eftersom seniorbiljetten kommer att vara giltig i lågtrafik i bägge zonerna.

**Fråga:** Tvingas man därmed att välja lågtrafik även i den egna ursprungliga zonen?

**Svar.** Ja. Det skulle vara väldigt komplicerat att ha olika tidsgiltighet i olika zoner och bedömningen är att det inte är genomförbart.

**Fråga:** Om kommunen gör tillköp i zon B där det är giltighet hela dygnet så blir det påtvingat lågtrafik även i zon B om kommunen köper till zon A?

**Svar:** Ja, om man i det nya erbjudandet kommer att kunna välja fler än en zon och då väljer en biljett giltig i zon A+B, så blir det lågtrafikgiltighet på den biljetten.

## Frågor om seniorrabatt

**Fråga:** Är det fortfarande aktuellt med rabatt för seniorer i det publika biljettsortimentet? Det fanns med som ett alternativ tidigare

**Svar:** En seniorrabatt finns kvar i utredningen men huruvida en sådan ska införas är en fråga för infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, då kostnaden för rabatten skulle belasta regionen. Seniorrabatten skulle, om den införs, vara ett komplement till kommunala tillköp.

**Fråga:** Kommer kommunerna veta om en seniorrabatt kommer att införas, innan man ska fatta beslut om sitt erbjudande?

**Svar:** Vi tar med oss att beslut om en eventuell seniorrabatt bör fattas samtidigt som beslut fattas om utformningen av de kommunala tillköpen.

## Frågor om dialog i DKR och möjlighet att lämna synpunkter

**Fråga:** Får DKR samma information som vi får idag?

**Svar:** Dialogen i DKR handlar om erbjudandets utformning (åldersvillkor, antal zoner, tid på dygnet, administrationsavgift). Kalkylmodell och priser ligger hos regionen, som ansvar för Västtrafiks ekonomi.

**Fråga:** Men visst kommer kommunerna även ha möjlighet att lämna kommunspezifika skriftliga synpunkter till sista juni? Agendan för DKR är inte satt ännu och görs gemensamt med kommunalförbunden.

**Svar:** Ja, kommunerna kan lämna enskilda synpunkter, dessa skickas till [infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se](mailto:infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se) senast 30 juni 2023.

## Frågor om enskilda möten

**Fråga:** Vad är tanken med de kommunspezifika mötena?

**Svar:** Eftersom regionen ansvarar för Västtrafiks ekonomi är kalkylmodellen och prisbilden inte en dialogfråga och kommer inte lyftas vid vårens DKR. Om det är någon kommun som har ytterligare frågor om kalkylmodellen som de vill samtala om så finns det möjlighet att boka ett enskilt möte genom att höra av sig till [kommun@vasttrafik.se](mailto:kommun@vasttrafik.se). Skicka i så fall även med era frågeställningar så att vi kan bemanna mötet med rätt personer.

# Tack!