

Styrelsen	2026-04-29
Handling nr	12
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2026-03-26
Reviderad	

Till
Styrelsen för Västtrafik AB

Skrivelser till styrelsen

Följande skrivelser har inkommit, ställda till styrelsen:

- Skrivelse från Mariestads kommun angående busslinjer med Västtrafik 25/26 (VTM: 1-214-26).
- Skrivelse från Öckerö kommun angående beräkningsmodell för seniorbiljett 65+ i zon A (VTM: 1-360-26)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att godkänna redovisade svar och ge VD i uppdrag att översända svaren.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Helena Englund

Från: Registrator VTM
Ämne: VB: Skrivelse till Västtrafik, från Mariestads kommun
Bifogade filer: Protokollsutdrag Kommunstyrelsens arbetsutskott 2026-02-25 § 112.pdf; Brev till Västtrafik 2026-02-26.docx

Från: Rebecka Tropp <rebecka.tropp@mariestad.se>
Skickat: den 26 februari 2026 13:57
Till: Vasttrafik <vasttrafik@vasttrafik.se>
Ämne: Skrivelse till Västtrafik, från Mariestads kommun

Hej,

På uppdrag av kommunstyrelsens arbetsutskott i Mariestads kommun, översänder jag här protokollsutdrag samt skrivelse till Västtrafik.

/Rebecka

Med vänliga hälsningar,
Rebecka Tropp
Kommunsekreterare, enheten för demokratistöd

Mariestads kommun
Besöksadress: Stadshuset Kyrkogatan 2
Postadress: 542 86 Mariestad
Telefon: 0501-75 50 46
Växel: 0501-75 50 00
rebecka.tropp@mariestad.se
www.mariestad.se



Vi skapar drömlägen tillsammans!

Till
Västtrafik

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Utbildningsförvaltningen

Busslinjer med Västtrafik 25/26

Vi vill härmed uppmärksamma de omfattande och återkommande problem som berör skolskjutstrafiken på linje 510 Tidavad–Mariestad, 514 Moholm–Mariestad samt 511 Torsö–Mariestad. Situationen har under både höst- och vårterminen inneburit stora konsekvenser för elevernas garanterade undervisningstid och möjlighet att ta sig till och från skolan på ett tryggt och tillförlitligt sätt.

Linje 510 och 514

Under innevarande läsår har ett flertal återkommande brister noterats på linjerna 510 och 514, vilket påverkat elevernas transport till Tunaholmsskolan:

- Linje 510 och 514 ska invänta varandra i Ullervad för att möjliggöra byte för elever vidare till Tunaholmsskolan. Trots detta har bussarna vid flera tillfällen inte inväntat varandra, vilket har resulterat i att elever blivit stående i Ullervad utan vidare transport.
- Elever som behöver ta igen förlorad studietid efter skoltid saknar möjlighet att ta sig hem med linje 510, vilket lett till att taxi behövt sättas in som ersättning.
- Höstterminen inleddes med återkommande förseningar som **inte** kunde kopplas till vägbygget i Mariestad. Elever anlände därmed ofta sent till skolan.
- Vårterminens start präglades av inställda turer på grund av snö och halka, vilket är förståeligt. Problemet kvarstod dock även under vecka 3 och 4 när väglaget förbättrats.
- Efter upprepade påpekanden förbättrades situationen tillfälligt när linje 510 började avgå något tidigare. Vårdnadshavare rapporterar dock att förseningar och inställda turer återkommit.

Linje 511

Vid flera tillfällen har linje 511 passerat utan att svänga in vid hållplatsen **Torsö skola**. Elever som väntat där har då blivit helt utan möjlighet till vidare transport ut på Torsö.

Västtrafik har under vecka 6 meddelat att hållplatsen tagits bort, men att den nu ska återinföras. Liknande problem rapporterades även i början av läsåret. Efter påpekanden förbättrades situationen temporärt, men problemen har återkommit upprepade gånger under vårterminen.

Rapporterade orsaker till trafikstörningarna

Enligt Västtrafiks hemsida har störningarna orsakats av väglag, personalbrist, personalbyte och trasiga fordon.

Därutöver har följande händelser rapporterats av vårdnadshavare:

- Vid ett tillfälle anlände bussen till hållplats Skalkarike men kunde inte öppna dörrarna och körde vidare utan att ta upp elever.
- Vårdnadshavare har i appen sett att buss passerat trots att den inte åkt ordinarie sträckning. Vid minst ett tillfälle uppgav kundtjänst att bussen var på väg, trots att den aldrig kom till hållplatsen, där elev och vårdnadshavare väntade.
- Flera eftermiddagsturer på linje 510 har ställts in med mycket kort varsel under vårterminen.
- Den 4 februari inkom rapport om att linje 510 åter var 14 minuter sen redan från första hållplatsen, vilket ledde till missat byte i Ullervad.
- Under vecka 5 uppgav chaufför att försening berodde på fordonsbrist och att linje 510 var "sist på deras lista" att prioritera.

Konsekvenser för elever och skola

De återkommande förseningarna och inställda turerna medför inte enbart praktiska störningar i skolskjutsen, utan får även betydande sociala konsekvenser. När elever riskerar att komma för sent eller helt missa undervisning påverkas deras möjligheter att nå kunskapsmålen och upprätthålla en stabil skolgång. Detta kan skapa stress, oro och minskat välbefinnande hos eleverna, särskilt hos dem som redan befinner sig i en utsatt situation.

För vårdnadshavare innebär bristerna i kollektivtrafiken ofta ett ökat tryck att själva ordna transport, vilket kan leda till svårigheter att få ihop vardagen och i förlängningen påverka arbetstider och familjeliv negativt. För vissa familjer, särskilt de utan bil eller med begränsade resurser, finns inte ens möjligheten att kompensera för trafikens brister, vilket ytterligare förstärker ojämlikheten.

På samhällsnivå vill samtidigt Mariestads kommun påtala att neddragningen av antalet bussturer på landsbygden även gör det mindre attraktivt att åka buss. När det endast finns en tur på morgonen och en på eftermiddagen minskar möjligheten till flexibilitet och valet att ta bli överväger. De återkommande störningarna riskerar även att underminera tilliten till kollektivtrafiken och till offentliga aktörer som ansvarar för att garantera att elever får den undervisningstid de har rätt till. Detta kan även påverka skolans förtroende i lokalsamhället och försämra möjligheterna att skapa likvärdiga förutsättningar för alla elever.

Utbildningsförvaltningen

Pia Fahlgren, Administrativ chef

**Kommunstyrelsens arbetsutskott**

Ksau § 112

Dnr 2026/00137

Skrivelse till Västtrafik med anledning av brister i busstrafik

Arbetsutskottets beslut

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att översända upprättad skrivelse till Västtrafik med anledning av brister i busstrafik.
2. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att ge utbildningschefen får i uppdrag att genomföra redaktionell förändring av skrivelsen enligt diskussion på sammanträdet.

Bakgrund

Med anledning av återkommande förseningar och inställda turer gällande främst busslinjerna 510, 511 och 514 har utbildningsförvaltningen i skrivelse till Västtrafik sammanställt de upplevda bristerna som bland annat påverkar elevernas garanterade undervisningstid.

Bedömning ur miljömässig dimension

De återkommande förseningarna och inställda turerna på busslinjerna 510, 511 och 514 får konsekvenser. När kollektivtrafiken inte fungerar minskar förtroendet för bussen som ett hållbart resalternativ. Elever och vårdnadshavare som i vanliga fall skulle åka kollektivt tvingas i stället använda bilen för att säkerställa att skolstarten hålls, vilket leder till ökad biltrafik kring skolor och i lokalsamhället.

Bedömning ur social dimension

De återkommande förseningarna och inställda turerna på busslinjerna 510, 511 och 514 medför inte enbart praktiska störningar i skolskjutsen, utan får även betydande sociala konsekvenser. När elever riskerar att komma för sent eller helt missa undervisning påverkas deras möjligheter att nå kunskapsmålen och upprätthålla en stabil skolgång. Detta kan skapa stress, oro och minskat välbefinnande hos eleverna, särskilt hos dem som redan befinner sig i en utsatt situation.

För vårdnadshavare innebär bristerna i kollektivtrafiken ofta ett ökat tryck att själva ordna transport, vilket kan leda till svårigheter att få ihop vardagen och i förlängningen påverka arbetstider och familjeliv negativt. För vissa familjer, särskilt de utan bil eller med begränsade resurser, finns inte ens möjligheten att kompensera för trafikens brister, vilket ytterligare förstärker ojämlikheten.

På samhällsnivå riskerar de återkommande störningarna att underminera tilliten till kollektivtrafiken och till offentliga aktörer som ansvarar för att garantera att elever får den undervisningstid de har rätt till. Detta kan även påverka skolans förtroende i lokalsamhället och försämra möjligheterna att skapa likvärdiga förutsättningar för alla elever.

**Bedömning ur ekonomisk dimension**

Förseningar och inställda turer på busslinjerna 510, 511 och 514 medför även betydande ekonomiska konsekvenser för både elever och vårdnadshavare. När undervisningstid går förlorad på grund av bristande kollektivtrafik riskerar skolan att i vissa fall behöva kompensera med extra resurser, till exempel genom stödinsatser eller omplanerad undervisning.

Underlag för beslut

Kommundirektörens tjänsteskrivelse, daterad 2026-02-13

Utbildningschefens tjänsteskrivelse, daterad 2026-02-09

Skrivelse till Västtrafik

Beslutet ska skickas till:

Västtrafik

Utbildningsnämnden

Utbildningschef, Maria Appelgren

Administrativ chef, Pia Fahlgren

Göteborg 30 april 2026
Dnr: VTM 1-214-26

Till
Mariestads kommun
Kommunstyrelsens arbetsutskott
Utbildningsförvaltningen
Rebecka Tropp, kommunsekreterare
rebecka.tropp@mariestad.se

Västtrafiks svar på skrivelse från Mariestads kommun angående busslinjer med Västtrafik 25/26

Tack för er utförliga redogörelse och för att ni tydligt belyser de återkommande utmaningarna inom skoltrafiken på linjerna 510, 514 och 511. Västtrafik ser allvarligt på att utmaningarna med busstrafiken påverkat elevernas möjlighet att ta sig till och från skolan på ett tryggt och tillförlitligt sätt.

Dialog pågår löpande med Nobina, som utför trafiken, och tillsammans ser vi över både kortsiktiga och långsiktiga lösningar för att stärka stabiliteten och tillförlitligheten i skoltrafiken. Arbetet omfattar bland annat:

- Förbättrad koordinering av byten i Ullervad för att säkerställa att linje 510 och 514 inte lämnar utan att invänta varandra.
- Tydligare direktiv till förare om hållplatsangöring, särskilt vid skolrelaterade hållplatser som Torsö skola.
- Förstärkta beredskapsrutiner vid fordonshaveri, exempelvis vid dörrfel, för att snabbare kunna sätta in ersättningsfordon eller omdirigera trafik.
- Genomgång av fordonsfördelning och prioriteringsordning så att skoltrafiken inte riskerar att nedprioriteras vid personal- eller fordonsbrist.
- Förbättrad och mer transparent realtidsinformation till vårdnadshavare och elever, så att avvikelser inte skapar onödig osäkerhet.
- Översyn av tidtabeller och eventuella behov av utökade tidsmarginaler på sträckor där återkommande förseningar noterats. Till exempel kommer linje 510 få justerad körtid i augusti.

Vi vill försäkra er om att vi tar situationen på största allvar och att tillsammans med Nobina arbetar aktivt och kontinuerligt för att förbättra trafiken och säkerställa att eleverna får en pålitlig och trygg resa till och från skolan. Vi uppskattar den tydliga återkopplingen, som hjälper oss att driva förbättringsarbetet framåt. Om ytterligare incidenter uppstår tar vi tacksamt emot information för fortsatt uppföljning.

Denna skrivelse har behandlats av styrelsen för Västtrafik vid sammanträde 29 april 2026, där styrelsen beslöt att ge VD i uppdrag att besvara skrivelsen.

Dag som ovan,

VÄSTTRAFIK AB
Lars Backström, VD

Till styrelsen för Västtrafik AB

Angående beräkningsmodell för seniorbiljett 65+ i zon A

Öckerö kommun har från och med 2025 infört fria kollektivtrafikresor för invånare som fyllt 65 år. Satsningen har haft mycket god effekt. Vi ser en tydlig och kraftig ökning av kollektivtrafikresandet i denna grupp, vilket bidrar till ökad självständighet, bättre tillgänglighet till service och aktiviteter samt ett mer hållbart resande i regionen.

Inför införandet tog vi del av den kalkyl som presenterades av Västtrafik och budgeterade utifrån denna. När slutfakturorna nu har mottagits står det klart att kostnaden blivit omkring dubbelt så hög som beräknat.

Den främsta orsaken tycks vara hur begreppet resa definieras i den modell som används för att beräkna kommunens ersättning. I den nuvarande modellen räknas varje visering som en egen resa. Det innebär att en resa med byten mellan olika trafikslag definieras som flera resor i stället för en sammanhängande resa från start till mål.

För våra invånare är resor med byten ofta en förutsättning för att nå målpunkter i Göteborg och övriga regionen. Effekten av nuvarande modell blir därför att kostnaden för en och samma resa ofta blir högre än vad en motsvarande resa med en ordinarie zonbiljett inom zon A skulle innebära.

Vi vill också lyfta fram att seniorerbjudandet i Göteborg sedan länge gäller i lågtrafik, där resorna ofta är kortare och med färre byten. När kommuner i zon A erbjuder fria resor hela dygnet förändras resmönstren. Den nuvarande beräkningsmodellen riskerar därmed att slå olika mot olika kommuner beroende på geografiska förutsättningar.

Vi har förståelse för behovet av en tydlig och administrativt hanterbar modell. Samtidigt menar vi att nuvarande modell inte fullt ut speglar hur en resa faktiskt uppfattas av resenären.

Mot denna bakgrund vill vi föreslå att begreppet resa i stället definieras som en sammanhängande resa inom samma tidsram som gäller för en ordinarie biljett i zon A – det vill säga en resa från start till mål inom biljettens giltighetstid. En sådan modell skulle bättre motsvara hur kollektivtrafiken fungerar i praktiken och skapa mer förutsägbara och rättvisa ekonomiska förutsättningar.

Vi ser positivt på en fortsatt dialog i frågan och träffar gärna Västtrafik för att gemensamt diskutera möjliga lösningar.

Jan Utbult (KD), kommunstyrelsens ordförande

Anders Kjellgren (M), kommunstyrelsens 1:e vice ordförande

Maria Brauer (S), kommunstyrelsens 2:e vice ordförande

Helena Englund

Från: Registrator VTM
Ämne: VB: Skrivelse från Öckerö kommun
Bifogade filer: Skrivelse till styrelsen för Västtrafik AB angående beräkningsmodell för seniorbiljett 65+ i zon A .pdf

Från: Kansli <Kansli@ockero.se>

Skickat: den 1 april 2026 15:56

Till: bijan.zainali@vgregion.se; kent.lagrell@vgregion.se; ingrid.andreae@vgregion.se; benny@roset.se; Åsa Karlsson (VT Styrelse) <asa.karlsson@gotene.se>; eva.smogen@telia.com; marcuskallander@gmail.com; glenn.ottosson@vgregion.se; anders.strand@sd.se; oskar.k.karlsson@vgregion.se; jessicathunander@outlook.com; lars-inge.andersson@vgregion.se; roland.karlsson@ulricehamn.se; karljohan.nordensten@mp.se; martin.karlsson@liberalerna.se

Kopia: Vasttrafik <vasttrafik@vasttrafik.se>; Malin Tisell <Malin.Tisell@ockero.se>

Ämne: Skrivelse från Öckerö kommun

Hej,

Bifogat finner ni en skrivelse från Kommunstyrelsen i Öckerö kommun (beslutad 2026-03-24 § 98) till styrelsen för Västtrafik AB.

Med vänliga hälsningar,
Hanna Carmesund
Kommunsekreterare/jurist
Öckerö kommun

Kommunstyrelsen/Avdelningen för juridik, HR och kommunikation

E-post: hanna.carmesund@ockero.se

Telefon: 031-97 62 00

Mobiltelefon: 072-144 78 35

Webb: www.ockero.se

Postadress: Öckerö Kommun, 475 80 Öckerö

Besöksadress: Sockenvägen 13, Öckerö

Göteborg 30 april 2026
Dnr: VTM 1-360-26

Till
Kommunstyrelsen Öckerö kommun
Jan Utbult (KD), kommunstyrelsens ordförande
Anders Kjellgren (M), kommunstyrelsens 1:e vice ordförande
Maria Brauer (S), kommunstyrelsens 2:e vice ordförande
Hanna Carmesund, kommunsekreterare, jurist
hanna.carmesund@ockero.se

Västtrafiks svar på skrivelse från Öckerö kommun angående beräkningsmodell för seniorbiljett 65+ i zon A

Tack för er skrivelse om kalkylmodellen för seniorbiljetter, som ger möjlighet till ytterligare förtydliganden av hur beräkningsmodellen fungerar.

Västtrafik bedrev på uppdrag av Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN), under perioden våren 2021 till hösten 2023 Projektet *"Utreda och implementera nytt seniorerbjudande"* där olika alternativa utformningar av Västtrafiks seniorerbjudande utreddes. Under projektets gång riktades en rad kommunikations- och förankringsinsatser mot kommunerna i syfte att skapa förståelse och inhämta synpunkter. Projektet medverkade också vid tre tillfällen i samtliga fyra Delregionala kollektivtrafikeråd (DKR). En förteckning över de kommunikationsaktiviteter som ingick framgår av bilaga 1.

Den 18 oktober 2023 fattade Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslut om ny utformning av seniorerbjudandet i sin helhet (IKN 2023-00102). Dessförinnan fattade dåvarande Kollektivtrafiknämnden, den 6 december 2022 beslut om principerna för seniorerbjudandets nya kalkylmodell (KTN 2021-00063). Beslutet innebär att kalkylmodellen för seniorerbjudandet ska baseras på resandet med respektive kommuns seniorbiljett samt nettokostnaden per resa med beaktande av Västtrafiks totala självfinansieringsgrad. Priset per resa beräknas således genom att Västtrafiks totala kostnader - justerade för självfinansieringsgraden - divideras med samtliga genomförda resor i den allmänna kollektivtrafiken i Västra Götaland, oavsett biljettyp (för räkneexempel se bilaga 2).

Kalkylen baseras på antal delresor. I ett tidigt skede diskuterades för- och nackdelar med delresor jämfört med "helresor". Det finns främst två anledningar till att beslutet slutligen blev delresor.

- Att fastställa helresor kräver resvaneundersökningar, där resenärerna tillfrågas om hur de reser, vilket är kostsamt, tidskrävande samt komplicerar modellen. Det sistnämnda bidrar även till minskad transparens gentemot kommunerna vilket går emot enkelhet som har varit ett viktigt perspektiv, eftersom en del av kritiken gentemot den gamla modellen handlade om att den var svår att förstå.

- Att använda helresor tillför inte ytterligare säkerhet eller precision i kalkylen. Eftersom formeln som fastställer pris per resa görs på delresor ger det ett lägre pris som sedan multipliceras med antal delresor hos kommunen. Skulle i stället helresor användas så ändras formeln för pris per resa, vilket då ger ett cirka dubbelt så högt pris som sedan multipliceras med antal helresor för kommunen (vilket då blir cirka hälften i antal). Osäkerheten blir större men slutresultatet i princip detsamma. (se bilaga 2 för exempel)

Att använda delresor, är det enda sätt som Västtrafik löpande kan redovisa resandet på. Det finns inget sätt att ”kombinera delresor till helresor” utan att frekvent genomföra omfattande och kostsamma resvaneundersökningar enligt ovan.

Sammanfattningsvis, att som Öckerö kommun föreslår definiera om begreppet resa till ”en resa från start till mål inom biljettens giltighetstid” skulle alltså inte påverka kalkylen i större omfattning och är dessutom inte genomförbart på ett ekonomiskt försvarbart sätt.

I samband med införandet av det nya seniorerbjudandet beslutade Öckerö kommun om ett nytt åldersvillkor 65+. När antalet resor för det nya åldersvillkoret estimerades gjordes en uppskattning av hur många seniorer i kommunen som förväntades tacka ja till erbjudandet. Sedan multiplicerades det uppskattade antalet med hur många resor som gjorts i snitt per senior i det tidigare åldersintervallet 75+.

Utfallet blev högre än prognosticerat av flera skäl:

- En större andel i åldersgruppen 65–74 år tackade ja till erbjudandet än beräknat. Dessa seniorer gjorde också fler resor än väntat.
- Gruppen 75+ ökade också sitt resande betydligt, vilket bland annat bedöms bero på att kommunen varit framgångsrik med sin kommunikation kring det nya seniorerbjudandet och den sänkta åldersgränsen.

Sammantaget kan konstateras att anledningen till kostnadsökningen, i Öckerö kommuns fall, är det ökade antalet resor med kommunens seniorbiljetter. Priset per resa har endast förändrats marginellt mellan åren (cirka ett öre).

Västtrafik följer utvecklingen kontinuerligt under 2026 och kommer att informera kommunen under året för att undvika oväntade avvikelser vid årets slut. Från och med 2027 finns sedan helårsutfall två år bakåt med det nya åldersvillkoret 65+. Därmed kommer kostnaden att kunna fastställas på förhand, såvida inte kommunen gör ytterligare förändringar i villkoren.

Denna skrivelse har behandlats av styrelsen för Västtrafik vid sammanträde 29 april 2026, där styrelsen beslöt att ge VD i uppdrag att besvara skrivelsen.

Dag som ovan,

VÄSTTRAFIK AB
Lars Backström, VD

Bilaga 1: Kommunikationsaktiviteter riktade mot kommuner

Bilaga 2: Räkneexempel

Bilaga 1 Kommunikationsaktiviteter riktade mot kommuner

Projektet "Utreda och implementera nytt seniorerbjudande"

Sammanställning

När?	Vad?
2021–2022	Referensgruppsmöten tjänstepersoner kommuner (totalt fyra möten).
Oktober 2021	Utskick av projektets första statusrapport och dialogfrågor inför höstens DKR.
Höst 2021	DKR
April 2022	Utskick av projektets andra statusrapport samt de synpunkter kommunerna skickat till KTN.
Vår 2022	DKR
November 2022	Utskick med information om kommande beslutsärendet i KTN gällande ny kalkylmodell, samt planerade informationsmöten om modellen.
December 2022 - februari 2023	Informationsmöten om ny kalkylmodell (två valbara datum för digitalt möte, sedan ett fysiskt möte med prisindikation).
Vår 2023	Enskilda möten med kommuner ang. prisindikation (för kommuner som önskade det).
Mars 2023	Utskick av dialogunderlag inför DKR: rapport med utvärdering av återstående alternativ samt förslag till ny utformning av seniorerbjudandet.
Vår 2023	DKR
Oktober 2023	Utskick med information om IKN:s beslut om ny utformning av seniorerbjudandet.

Delregionala kollektivtrafikeråd (DKR)

Projektet medverkade i flera omgångar vid samtliga fyra DKR:

- **DKR höst 2021**

Projektet presenterade de sju alternativ som fanns kvar i utredningen av nytt seniorerbjudande efter kollektivtrafikenämndens beslut om avgränsningar (KTN 2021-09-24). Muntlig dialog om alternativen utifrån på förhand utskickade dialogfrågor.

- **DKR vår 2022**

Projektet presenterade status i utredningen: de avgränsningar som gjorts sedan höstens DKR (att samtliga alternativ gällande regional seniorbiljett avskrivits, KTN 2022-02-03), förändringar i tidplanen samt information om arbetet med en ny kalkylmodell baserad på nettokostnad och resande.

- **DKR vår 2023**

Projektet presenterade status i utredningen och ett förslag till ny utformning av seniorerbjudandet. Inför DKR fick kommunerna även ett antal dialogfrågor utskickade och möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter till IKN.

Referensgrupp kommuner

Projektet hade en referensgrupp med tjänstepersoner från nio kommuner (respektive delregion utsåg sina representanter, Öckerö var inte representerade). Referensgruppens syfte var att fungera som bollplank, komma med input till utredningen och förankra utredningens status i sina respektive delregioner. Gruppen hade fyra möten 2021–2022. Arbetet med en ny kalkylmodell presenterades på flera av dem, och på ett möte i oktober 2022 presenterades ett förslag till ny kalkylmodell där Västtrafik får kompensation för nettokostnaden per resa.

Informationsmöten kalkylmodell

- Informationsmöte 1: principer för ny kalkylmodell

Efter beslutet om principerna för den nya kalkylmodellen (KTN 2022-12-07) bjöds kommunerna in till ett digitalt informationsmöte om principerna. De kunde välja mellan två olika tillfällen: 14 december 2022 alternativt 11 januari 2023. En tjänsteperson från Öckerö kommun deltog på januarimötet.

- Informationsmöte 2: principer + prisindikationer

Ett fysiskt informationsmöte i Göteborg den 27 februari 2023, med möjlighet att delta på distans. På detta möte presenterades utöver kalkylmodellen även prisindikationer för respektive kommun. Ingen representant från Öckerö anmälde sig till mötet.

Enskilda möten med kommuner ang. prisindikation

I utskicket till kommunerna efter februarimötet om kalkylmodellen fanns information om möjlighet att boka ett enskilt möte med Västtrafik, ifall de hade ytterligare frågor om kalkylmodellen som de vill samtala om. Öckerö efterfrågade inget enskilt möte under utredningen, men hade däremot ett enskilt möte med Västtrafik om kalkylmodellen den 4 februari 2026.

Utskick till kommuner (exempel)

- Oktober 2021:** Utskick av projektets första statusrapport och dialogfrågor till DKR-sekreterarna hos kommunalförbunden, för spridning till kommuner och tjänstepersonsnätverk inför höstens DKR.

Innehåll rapport 1: Projektets förslag till KTN gällande avgränsningar i den fortsatta utredningen, utvärderingskriterier mm. Under identifierade utvecklingsområden nämns att en ny kalkylmodell kommer att tas fram.
- April 2022:** Utskick av projektets andra statusrapport samt de synpunkter kommunerna skickat in till KTN. Information om reviderad tidplan och pandemins påverkan på arbetet med ny kalkylmodell.

Innehåll rapport 2: Status i projektet, förslag till KTN om ytterligare avgränsningar mm. Information under utvecklingsområden gällande arbetet med en ny kalkylmodell baserad på seniorernas resande.
- November 2022:** Information om kommande beslutsärende i KTN gällande ny kalkylmodell och att informationsmöten för kommuner kommer att erbjudas efter beslutet. I utskicket: *"Då Västra Götalandsregionen ansvarar för Västtrafiks ekonomi ingår inte kalkylmodellen i dialogen med kommunerna. Principerna för den nya kalkylmodellen beslutas av kollektivtrafiknämnden. När principerna för ny kalkylmodell är beslutade och prispilderna kommunicerade kommer dialog att föras med kommunerna kring utformningen av seniorerbjudandet, preliminärt vid vårens DKR. Dialogen omfattar de alternativ som ingår i utredningen av de kommunala tillköpen: åldersvillkor, zongiltighet samt möjligheten att ta ut en administrativ avgift av seniorerna."*
- Mars 2023:** Dialogunderlag inför DKR. Rapport med utvärdering av kvarstående alternativ i utredningen samt förslag till ny utformning av seniorerbjudandet.
- Oktober 2023:** Information om KTN:s beslut gällande ny utformning av seniorerbjudandet och vad som händer i nästa steg.

Bilaga 2 Räkneexempel

Hypotetiskt räkneexempel

Västtrafiks kostnader = 11 700 Mnkr

Västtrafik totalt antal delresor = 322 milj resor

Västtrafik bedömt antal helresor* = 161 miljoner resor

XX kommuns antal delresor senior = 100 tusen

XX kommuns antal helresor senior* = 50 tusen

$$\frac{11\,700 \text{ Mnkr}}{322 \text{ milj delresor}} = 36,33 \text{ kr} \cdot 0,49 = 17,80 \text{ kr}$$

-> 100 000 * 17,80 = 1 780 (XX kommuns kostnad för seniorekort blir 1 780 tkr)

$$\frac{11\,700 \text{ Mnkr}}{161 \text{ milj helresor}} = 72,67 \text{ kr} \cdot 0,49 = 35,60 \text{ kr}$$

-> 50 000 * 35,60 = 1 780 (XX kommuns kostnad för seniorekort blir 1 780 tkr)

*Baseras på antagandet att det i snitt är 2 delresor på en helresa. Historisk erfarenhet visar på ett snitt mellan 1,6-2,0