

Styrelsen	2022-04-20
Handling nr	10.4
Handläggare	Camilla Holtet
Daterad	2022-03-25
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Utveckling av närtrafik inom befintligt koncept

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta
att godkänna inriktning för utveckling av närtrafiken enligt redovisade förslag.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

BAKGRUND

Närtrafik är anropsstyrd områdestrafik för resor mellan adress på landsbygd, i områden där linjelagd kollektivtrafik saknas eller har ett lågt utbud s.k. gröna områden, och närtrafikhållplats i samma kommun. Den kompletterar linjelagd kollektivtrafik och utgör ett grundutbud av allmän kollektivtrafik.

Det har skett en stor utbyggnad av närtrafiken under de senaste åren, och idag finns närtrafik i samtliga kommuner i Västtrafiks område (förutom Tjörn som istället har närbuss och Kungsbacka, som inte ligger i regionen).

Närtrafikresorna samordnas med särskild anropsstyrd trafik som t.ex. sjukresor och färdtjänst och bygger på utökat användande av de fordon som är upphandlade för den särskilda kollektivtrafiken.

Närtrafiken har under de senaste åren också utvecklats och likriktats i syfte att samma grund ska gälla för samtliga kommuner för var närtrafikhållplatser kan placeras och vilka kriterier som ligger till grund för de områden där närtrafikresor kan ske. Även när det gäller ett integrerat biljettsortiment har det skett en viss förbättring då enkelbiljetter i Västtrafik To Go numera gäller som betalning även i närtrafiken.

Men det finns fortfarande en del olikheter mellan kommunerna kring finansiering av utbud utöver grundutbudet samt placering av närtrafikhållplatser.

Det saknas också information om närtrafik i våra reseplaneringsverktyg och biljettsortimentet är inte helt integrerat med den linjelagda kollektivtrafiken.

ÄRENDEGENOMGÅNG

Utvecklingsförslagen, som tagits fram av en arbetsgrupp under senaste halvåret, har sin grund i trafikförsörjningsprogrammet och övriga styrande dokument såsom avtal om kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen, men också i de synpunkter och önskemål som framförts från kunder, kommuner, invånare och övriga berörda under de senaste åren.

De förslag till utveckling som föreslås nedan bedöms vara möjliga att genomföra till tidtabellsskiftet i december 2022.

Förslagen är:

- Integrerat biljettsortiment
- Synliggöra närtrafik i reseplaneringsverktyg
- Utökning av antalet tidsintervall
- Närtrafikhållplatser tillåts i kollektivtrafikstråk, även utanför tätort
- Regional likriktning gällande finansiering av utbud utöver grundutbud

Utöver det pågår det en ständig utveckling och förbättring i syfte att synliggöra och förenkla tillgången till tjänsten för kund samt effektivisera arbetet med framtagande av tjänsten.

UTVECKLINGSFÖRSLAGEN

Integrerat biljettsortiment

Idag är det, utöver enkelbiljett i Västtrafik To Go och enkelbiljett köpt hos förare, endast seniorkort som är giltiga som biljett i närtrafiken. I den linjelagda anropsstyrda trafiken gäller samtliga biljetter på samma sätt som i övrig kollektivtrafik, förutom kontoladdning som kräver viseringsutrustning som saknas i de fordon som används i den anropsstyrda trafiken. Ett mer integrerat biljettsortiment är viktigt för att öka tillgängligheten och enkelheten.

Förslaget innebär att samtliga periodbiljetter inkl skolkort samt dygns- och flexbiljetter även är giltiga i närtrafiken. Detta innebär en enkelhet och likriktning när det gäller den allmänna anropsstyrda trafiken vilket underlättar både för beställningscentral, förare och kund.

Konsekvensen blir sannolikt ett ökat resande i närtrafiken och vår bedömning är att ökningen främst kommer att ske under helger, kvällar och under skollov och att det framförallt är ungdomar i glesare geografier som kommer att gynnas av att tillgängligheten förbättras.

Synliggöra närtrafik i reseplaneringsverktyg

Idag finns ingen information i våra reseplaneringsverktyg om resmöjligheter med närtrafik. Den information som finns tillgänglig om närtrafik är i text- och bildform på vasttrafik.se där även informationsblad för varje kommuns närtrafik kan laddas ner och skrivas ut. Det innebär att kund som endast söker sin resa i Västtrafik To Go eller på Västtrafiks hemsida inte får information om att det kan finnas en resmöjlighet med närtrafik. Kund måste därför få information på annat sätt att närtrafik kan vara ett alternativ, antingen genom att själv söka fram det på hemsidan eller genom annan kundkommunikation.

Förslaget innebär att implementering av ett framtaget designförslag för närtrafik i Västtrafiks reseplaneringsverktyg genomförs. Planen är att under våren 2022 ta fram ett designförslag där man som kund, vid lämpliga förutsättningar, blir informerad om närtrafik vid resesökning i Västtrafik To Go och på vasttrafik.se. Målet är sedan att implementering sker under 2022.

Utökning av antalet tidsintervall

Idag innebär ett grundutbud av närtrafik fem tidsintervall måndag – fredag.

Tidsintervallen är framtagna utifrån fordonstillgång, då närtrafiken bygger på att utöka användandet av fordon i tider då det finns fordon tillgängliga. För enkelhetens skull så är de möjliga tidsintervallen desamma oavsett om det är vardag eller helg.

Tidsintervallen idag är 09.30 - 10.30, 12.30 - 13.30, 15.00 - 16.00, 18.00 - 19.00, 21.00 - 22.00.

Utöver det finns det på helg även nattintervallet 00.00 - 01.00, vilket inte ingår i grundutbudet.

Förslaget innebär att ytterligare två intervall ingår i grundutbudet samt att viss justering av tiderna görs.

De nya tidsintervallen för grundutbudet föreslås bli 9.00-10.00, 10.30-11.30, 12.00-13.00, 15.30-16.30, 17.30-18.30, 19.30-20.30 samt 21.30-22.30. Den något längre luckan efter lunchtid beror på att det då är högtrafik för den särskilda kollektivtrafiken, vilket innebär för få tillgängliga fordon för att kunna erbjuda även närtrafik i de tiderna.

Utöver det justeras även det möjliga tillköpsintervallet på natt till lördag och natt till söndag, till ny tid 00.30 – 01.30. Idag är det fem kommuner som har nattrafik, i en av dessa är det i form av tillköp. Ytterligare tre kommuner har fått kalkyl på tillköp av nattrafik.

Tidsintervallen för helg blir desamma som för vardagar, vilket innebär att samtliga tillköp som idag finns av helgtrafik behöver utgå från de nya intervallen. Se även ”Likriktning gällande finansiering av utbud utöver grundutbud”.

Syftet med fler tidsintervall är att kunna erbjuda mer flexibilitet vid tur- och returesor samt kortare väntetider vid fortsatt resa med linjelagd kollektivtrafik.

Exakt passning till linjelagd kollektivtrafik har utretts, men nackdelarna, i form av längre väntetider och lägre grad av samordning, överväger fördelarna. Det huvudsakliga syftet med närtrafik är också att kunna nå service och de allra flesta resor är inte bytesresor, vilket framgår av tidigare pilotprojekt och kundundersökningar.

Närtrafikhållplatser tillåts i kollektivtrafikstråk, även utanför tätort

Det finns idag kriterier framtagna för var närtrafikhållplatser kan placeras. Det första kriteriet är att hållplatsen måste vara placerad i tätort med allmän service. Allmän service definieras som t.ex. affär, vårdcentral, restaurang, kollektivtrafik m.m.

Förslaget innebär att kriterierna ses över och att kravet på att hållplatsen ska ligga i en tätort lättas upp något, genom att tillåta att hållplats även kan ligga i ett kollektivtrafikstråk, under förutsättning att turtätheten i stråket är tillräckligt hög för att väntetiderna dagtid inte ska bli orimligt långa (max ca 30 minuter) samt att det finns ett

vädskydd att vänta i, eftersom exakt passning inte är möjlig (se även punkt ”Utökning av antalet tidsintervall”)

Syftet är att kund som vill resa till annan kommun ska kunna starta eller sluta sin resa med närtrafik till hållplats med tät linjelagd kollektivtrafik inom den egna kommunen och därmed resa i rätt riktning, utan att först behöva resa till tätort i den egna kommunen.

Ex: boende i Tidavad i Mariestads kommun har idag möjlighet att resa med närtrafik (grönt område). Tidavad ligger på landsbygden mittemellan Mariestad och Skövde och många vill sannolikt resa mot Skövde, men för att ta sig till en närtrafikhållplats inom kommunen, där det kan göras byten till linjerna i stråket Mariestad – Skövde, så behöver resa först ske ca 18 km i ”fel” riktning. Genom att tillåta närtrafikhållplats även i kollektivtrafikstråk så skulle närtrafikresan istället kunna ske till hållplats Boterstena väg 26, som ligger i rätt riktning för byte till busslinje mot Skövde. Hållplats Boterstena väg 26 ligger inte i en tätort och uppfyller därför inte dagens kriterier för närtrafikhållplats, men med justerade kriterier kan detta vara möjligt.

Resa över kommungräns med närtrafik har utretts, men nackdelarna, i form av otydliga gränsdragningar, begränsningar i de tekniska systemen samt svårigheter i kundkommunikationen gör att detta inte ses som ett alternativ att utreda vidare inom konceptet närtrafik. Resa över kommungräns testades i tidigare pilotprojekt och där framgår det att de allra flesta resor ändå sker till serviceort inom kommunen. Vi ser denna lösning som en bra kompromiss för att nå bättre kundnöjdhet genom att ändå kunna resa åt rätt håll, även om det inte ger direktresor med närtrafik till annan kommun.

Regional likriktning gällande finansiering av utbud utöver grundutbud

Grundutbudet av närtrafik enligt Trafikförsörjningsprogrammet ska ge möjlighet till en tur- och returresa/var dag i flera olika tidsfönster. Idag innebär det fem tidsintervall måndag – fredag. Innan skatteväxlingen om ansvaret för kollektivtrafiken skedde 2012, så hade 14 kommuner dessutom ett varierat utbud av närtrafik på helg och natt. Detta har inte förändrats sedan dess. All utökning av närtrafiken på helg har sedan 2012 skett i form av tillköp. Hittills sju kommuner beslutat om tillköp av helg- och/eller nattrafik i närtrafiken, resterande 27 kommuner har idag grundutbudet av närtrafik. Tabellen nedan visar hur resande och kostnader såg ut 2019.

	Lördagar		Söndagar		Natt		Summa 2019	
	Antal resor	Års-kostnad	Antal resor	Års-kostnad	Antal resor	Års-kostnad	Antal resor	Års-kostnad
Finansierat av regionen	2 478	726 405	921	354 509	313	99 784	3 712	1 180 698
Kommunalt tillköp	336	123 119	317	98 000	3	1 364	656	222 483

Förslaget innebär en regional likriktning genom att utbudet av närtrafik utöver grundutbudet finansieras av respektive kommun som tillköp enligt de avtalade principerna för tillköp som beskrivs i avtalet om kollektivtrafiken i Västra Götaland. Då tidsintervallen vardagar föreslås förändras och utökas, så behöver tidsintervallen på helg också justeras.

Respektive kommun kan fritt välja vilka av de beslutade tidsintervallen kommunen önskar göra tillköp av på helg och natt. Samtliga tillköp som idag finns av helgtrafik behöver utgå från de nya intervallen, vilket innebär att befintliga tillköp sägs upp och nya kalkyler tas fram för de kommuner som önskar göra tillköp av helg och/eller nattrafik.

Konsekvensen av den regionala likriktningen blir att de 14 kommuner, som sedan 2012 haft regionfinansierad närtrafik på helg, kommer behöva finansiera denna genom kommunalt tillköp, om helg- och nattrafiken ska behållas i dessa kommuner.

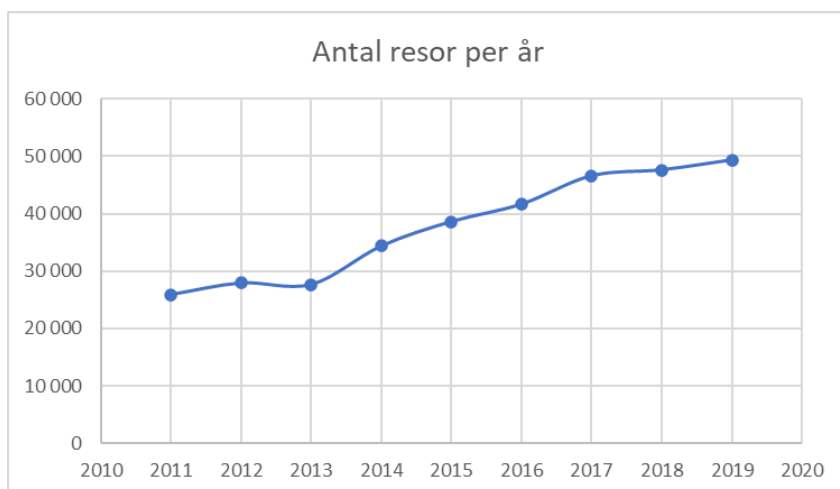
Ett alternativ för att nå regional likriktning är att närtrafik på helg skulle ingå i grundutbudet för samtliga kommuner. Detta alternativ analyserades i samband med utvärderingen av Landsbygdsutredningen 2017 och Västtrafik ser att det underlaget i allt väsentligt fortfarande är relevant och ser därför inte att det finns anledning att gå vidare med ett förändrat grundutbud för endast närtrafiken. Det saknas idag ett grundutbud av helgtrafik även i många tätorter, vilket i så fall skulle innebära att ett större omtag behöver göras av det regionalt beslutade grundutbudet i Trafikförsörjningsprogrammet, inte bara för landsbygd och små tätorter som omfattas av närtrafik.

EKONOMISK ANALYS

Resande

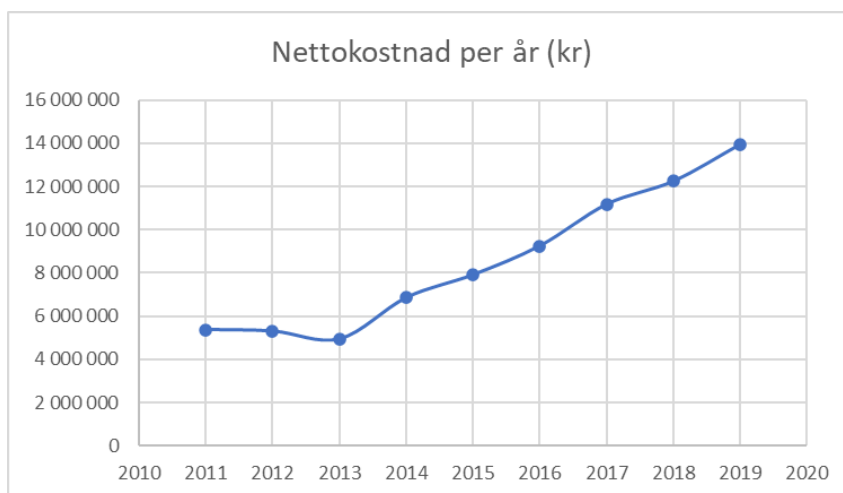
Resandet med närtrafiken ökade succesivt under 2010-talet. Resandeökningen beror på flera faktorer såsom förbättrat och utökat utbud, ökad seniorkortsgiltighet och ökad kännedom om närtrafiken. Andelen seniorkortsresor stod 2019 för 44% av det totala antalet resor. Det totala resandet med närtrafik var år 2019 ca 49 300 resor.

Vi har valt att inte ta med statistik från 2020 och 2021 då det inte ger ett rättvist resultat på grund av pandemin, när det till stor del var ensamåkning och andra restriktioner för resor som gällde.



Kostnader

I takt med att resandet ökat har också kostnaderna för närtrafiken ökat. Resandet har sedan 2011 ökat med 90% medan kostnaderna har ökat med ca 150%. Nettoårskostnaden för närtrafiken var år 2019 ca 14 miljoner kronor.



Scenarios resande och kostnader

Med utgångspunkt i 2019 års resande och kostnader har vi tittat på olika scenarios av resandeutveckling utifrån de föreslagna utvecklingsåtgärderna. Snittkostnaden per resa har stadigt ökat under de senaste åren och vi tar därför höjd för en något ökad snittkostnad till 300 kr/resa (idag 283kr/resa). Då ett integrerat biljettsortiment får en viss påverkan på intäkterna per resa tar vi också höjd för en något lägre kostnadstäckningsgrad, från dagens 7% till 5%.

Resandeökning	Antal resor per år	Nettokostnad per år (mnkr)	Transportkostnad totalt per år (mnkr)
<i>Utfall 2019</i>	49 000	13,9	15,0
Oförändrat resande	49 000	14,8	15,6
10%	54 000	16,3	17,1
15%	57 000	17,0	17,9
20%	59 000	17,8	18,7
25%	62 000	18,5	19,5

Resandeökningen är mycket svårbedömd, men vår bedömning är att resandeökningen initialt hamnar mellan 10 – 20% vilket enligt ovanstående scenarios skulle innebära en nettokostnadsökning på ca 2,5 – 4,0 mnkr jämfört med dagens årskostnad.

//