



# Närtrafik i Värmland

Version 1.0 140605

# Innehåll

<b>Inledning</b>	<b>4</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>5</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Vad är närtrafik? En allmän definition</li><li>• Omvärldsanalys</li><li>• Fördelar med närtrafik</li><li>• Risker med närtrafik</li><li>• Övrigt</li></ul>	
<b>Förutsättningar i Värmland</b>	<b>11</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Värmland</li><li>• Tillgänglighet i Värmland</li></ul>	
<b>Förslag till närtrafik</b>	<b>14</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Definition av den värmländska närtrafiken</li><li>• Syftet med närtrafik</li><li>• Målgrupp</li><li>• Utbud</li><li>• Målpunkter med resan</li><li>• Resan</li><li>• Resmöjligheter</li><li>• Beställning</li><li>• Prissättning och betalning</li><li>• Fordon</li><li>• Samordning</li><li>• Avtal och upphandling</li><li>• Information och marknadsföring</li><li>• Prognos</li></ul>	

# Förord

Bana väg för framtiden är Värmlandstrafiks taktiska handlingsplan för trafikutveckling på bana och väg, 2016 – 2025. I handlingsplanen presenteras närtrafik som ett nytt begrepp. Syftet med närtrafiken är att öka service för boende på landsbygd där det finns begränsade möjligheter till linjelagd kollektivtrafik.

Inom ramen för projektet 2XKOLL har Värmlandstrafik arbetat för att hitta nya trafiklösningar för landsbygden i Värmland. Som ett led i projektet har en modell för ett länsgemensamt system för närtrafik tagits fram. Arbetet har skett genom djupgående omvärldsanalyser och bred samverkan. Kommuner och landsting har bjudits in till två seminarier för information, dialog och diskussion och kollektivtrafikmyndigheten har aktivt deltagit i framtagande av rapporten.

Detta dokument är ett förslag till modell för ett länsgemensamt system för närtrafik i Värmland som lämnas av Värmlandstrafiks styrelse, för fortsatt beredning hos Region Värmland inför beslut om att inkludera modellen i regionalt Trafikförsörjningsprogram

# Inledning

Kollektivtrafikens övergripande syfte är att vara ett verktyg för att uppnå långsiktigt hållbar regional tillväxt genom ökad tillgänglighet. Både i form av användbarhet för alla resenärer och i form av tillgänglighet till de lokala och regionala arbetsmarknaderna, samt storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo. Detta uttrycks bland annat i Värmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2014-2018.

Högst prioritet har arbets- och studiependling och de största satsningarna på kollektivtrafiken i Värmland görs på stomlinjerna. Dessa knyter ihop alla kommunhuvudorter med Karlstad. Stomlinjerna är direkta, snabba linjer med ett stort antal dubbelturer dagligen som gör det enkelt att pendla med kollektivtrafiken till och från jobb och studier.

Till dessa stomlinjer och de större tätorterna i Värmland går matarlinjer från landsbygden och tvärtom. Här är antalet dubbelturer per dag färre än för stomlinjerna. Och matarlinjerna kan inte täcka in hela den värmländska landsbygden. När linjerna blir för krokiga och långa och därmed tar lång tid att åka blir de ointressanta för resenären, då restidskvoten är en viktig faktor vid val av färdstätt.

Utbudet av kollektivtrafik varierar över Värmland. Inte alla invånare i Värmland har tillgång till kollektivtrafik. Vissa har tillgång till en busshållplats runt knuten och ett utbud av 12 dubbelturer på vardagarna. Andra kanske har tre kilometer till närmaste hållplats och bara två dubbelturer på vardagarna. Befolkningstätheten är i vissa delar av länet så låg att den inte ger tillräckligt med underlag för traditionell linjetrafik.

Att utveckla ett trafiksystem för landsbygden som erbjuder en grundläggande servicenivå är ett uttalat mål i trafikförsörjningsprogrammet: *"Behovet av resmöjligheter för att tillgodose grundläggande servicebehov såsom inköp och myndighetskontakter för boende utanför linjestrukturens stomlinjer och tätortstrafik är också en viktig uppgift för kollektivtrafiken. Detta är ett område där utvecklingsinsatser erfordras för att skapa ett system som tillgodoser behoven till rimliga kostnader. Kommunerna förutsätts medverka i utvecklingen av en sådan trafik."*

Hur kan man då bygga upp ett effektivt kollektivtrafikkoncept som ger befolkningen på landsbygden ett minsta utbud av tillgänglighet och service? Det är invånarna på landsbygden utan tillgång till kollektivtrafik som är målgruppen för den trafik som kommer beskrivas i detta dokument.

# Bakgrund

## Vad är närtrafik? En allmän definition

Närtrafik finns i dag i flera svenska län och andra länder. Både namn, servicenivå och reglerna skiljer sig åt i de olika områdena. Gemensamt för närtrafiken är dock att det är en form av anropsstyrd kompletteringstrafik till stomlinjer och matarlinjer, det vill säga linjelagd kollektivtrafik. I områden där linjelagd kollektivtrafik saknas och/eller resandeunderlaget är mycket litet kan närtrafik ge boende möjlighet att vara mobil utan bil.

Utbudet varierar kraftigt mellan olika områden men syftet är väldigt likt. Oftast handlar det om någon form av serviceresor till kommunhuvudort och/eller närmaste serviceort i grannkommunen. Men resan kan också gå till större bytespunkter i kollektivtrafiksystemet eller andra viktiga platser i kommunen såsom idrottsplatser och ungdomsgårdar. Den som beställer en resa blir hämtad på sin hemadress och körs till vald närtrafikhållplats.

Vilka har då möjlighet att resa med närtrafiken? Oftast är det boende på landsbygden som saknar tillgång till linjelagd kollektivtrafik. Definitionen av saknad kan variera. Det kan vara att boende har längre än 1,5 km till närmaste hållplats och/eller att närmaste hållplats inte trafikeras i tillräcklig utsträckning.

Närtrafik erbjuds i olika tidsfönster så att trafiken effektivt kan samordnas med fordon från annan kollektivtrafik. Oftast ligger fönstren mellan kl 9-11, kl 13-16 och kl 20-22. Resan beställs 1-3 timmar innan. Ju längre beställningstid desto större chans till samordning av trafiken.

Biljettpriset är oftast kopplat till det allmänna kollektivtrafikpriset.

## Omvärldsanalys

Detta förslag på närtrafik i Värmland har tagits fram efter två seminarier med politiker och tjänstemän i Värmland och intensiva omvärldsanalyser. Närtrafikkoncept från flera svenska län ingick i analysen. Många län arbetar mycket intensivt med att utveckla närtrafikkoncept och förbättra befintliga. Län som ingått i analysen var framför allt Västra Götaland, Jönköping, Halland, Blekinge, Kalmar och Kronoberg. Men även närtrafiken på Gotland och olika nordiska koncept studerades.

På följande sidor redovisas tre exempel på närtrafik. De två översta är från Sverige, medan det nedre är från Norge. Exempelen från Sverige syftar till att uppfylla ett behov av serviceresande snarare än arbets- och studiependling. Hur trafiken är utformad skiljer sig åt mellan exemplen och utbudet varierar mycket. Närtrafik är dock alltid ett komplement till den ordinarie linjetrafiken i de delar av länet som är svåra att försörja med linjetrafik och ger möjlighet att resa till närmaste tätort/kommunhuvudort för service eller till en bytespunkt för att ansluta till linjetrafiken. Bokning sker i förväg och priset är kopplat till vad en enkelresa i ordinarie trafik kostar.

## Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen har länge haft närtrafik i olika former med varierande ambitionsnivå. Hittills har närtrafik inneburit en låg totalkostnad, men en hög kostnad per resa. Sedan 2012 har Västtrafik drivit ett projekt som syftar till att testa olika lösningar för anropsstyrd trafik. I december 2013 inleddes den senaste satsningen, där Västtrafik i ett tiotal kommuner införde ett nytt system för närtrafik med bland annat möjligheten att resa över kommungränsen. Trafiken samordnas i möjligaste mån med andra samhällsbetalda transporter, exempelvis färdtjänst och sjukresor.

### Västra Götalands närtrafik i korthet

**För vem:** Öppet för alla, helårsboende såsom fritidsboende och turister.

**Resmöjligheter:** Obegränsat antal resor. Västra Götalandsregionen har markerat på en karta vilka områden som ligger 1,5 kilometer utanför ordinarie linjetrafik med < 5 dubbelturer och därmed omfattas av närtrafik.

**Bokning:** Minst 1 timme i förväg.

**Öppettider:** Fem specificerade resfönster per vardag som vardera är en timme långt. Tidigaste resfönstret är 9.30–10.30 och det sista 21.00–22.00. Färre resfönster erbjuds på helgerna.

Eftersom resan samordnas med övriga samhällsbetalda transporter är det komplicerat att utlova en fast ankomsttid vid slutdestinationen.

Grundtanken är att avgångstid och ankomsttid ska vara så flexibel som möjligt inom angivet tidsfönster för att medge ett flexibelt system. Dock har man på försök fast ankomsttid morgon och eftermiddag för att underlätta byte till övrig kollektivtrafik. Detta innebär högre kostnader eftersom det blir svårare att samordna med andra resor.

**Pris:** 38 kronor, ordinarie biljettpris (kontant).

**Betalning:** Kontant, kort (exempelvis Visa och Mastercard) eller sms-biljett.  
Ordinarie kollektivtrafikkort gäller ej.

**Kostnad per resa:** 200 kronor i genomsnitt per resa. Kostnad för administration (planering, beställning, information) tillkommer med ca 30kr/resa.

**Genomsnittlig reslängd:** Cirka 15 kilometer.

**Antal resor 2013:** 27 000 resor.

**Marknadsföring:** Västra Götalandsregionen har satsat på att ta fram ett material som är enkelt att förstå. De som arbetar med närtrafik har som mål att trafiken ska vara väl marknadsförd där den finns.

**Avtalsform** Betalar antal kilometer som utförs inom närtrafiken, även tomkörning ut till kund.

## Jönköpings län

I januari 2014 avskaffade Jönköpings län det tidigare systemet med kompletteringstrafik och inledde ett pilotprojekt med närtrafik där syftet är att tillgodose ett behov av serviceresor. Trafiken samordnas med fordon som kör sjuk- och färdtjänstresor. Innan start visste de vad den gamla kompletteringstrafiken kostade och budgeterade utifrån snittkostnaden för tidigare resor. I Jönköpings län har de varit försiktiga vid utformning av systemet för att minska risken för oväntade kostnadsökningar.

### Jönköpings närtrafik i korthet

<b>För vem:</b>	Boende med större avstånd än en kilometer från närmaste hållplats erbjuds resa till och från sin bostad.
<b>Resmöjligheter:</b>	Resan sker mellan bostadsadress och gatuadress i tätort eller till närmaste hållplats i någon av länstrafikens linjer. Möjligt att göra upp till sex enkelresor i veckan.
<b>Bokning:</b>	Minst två timmar i förväg, men kan beställas ett par dagar i förväg.
<b>Öppettider:</b>	KI 9.00-13.00 + 17.00-22.00 (vardagar) KI 15.00-22.00 (helger, helgdagar)  Inga fasta tider inom tidsfönster. Besked vid bokning om avgångstid och ankomsttid. Avresetid kan justeras 30 min i vardera riktningen för att underlätta samordning med andra resor. Har resenären tid att passa försöker de om möjligt ordna det. Resa måste påbörjas och avslutas inom angivet tidsfönster.
<b>Pris:</b>	39 kronor, ordinarie biljettpris (kontant). Samma pris oavsett om kund har rullstol/rullator eller ej.
<b>Betalning:</b>	Kontant eller med kort (exempelvis Visa och Mastercard). Ordinarie kollektivtrafikkort gäller ej.
<b>Kostnad per resa:</b>	233 kronor i genomsnitt per resa (varav 30kr för administration).
<b>Vad räknas in i kostnaden?</b>	Utförd trafik, samt beställningscentral
<b>Avtalsform</b>	Betalar per tid och kilometer. När bilen ska åka och hämta kund får den lika mycket betalt som när det är kund i bil. Finns en stor variation av fordon.
<b>Genomsnittlig reslängd:</b>	Cirka 17 kilometer
<b>Antal resor 2013:</b>	14 500 resor, dock fanns inte den nuvarande formen av närtrafik i samtliga kommuner under 2013.
<b>Marknadsföring:</b>	Jönköpings län har varit försiktig med att marknadsföra systemet, då de är oroliga för att kostnaderna ska skena iväg.

## Østfold fylkeskommune

Till skillnad från de svenska närtrafikkoncepten, där stor vikt lagts vid att ta fram ett enhetligt system, har Østfold fylkeskommune tagit fram fem olika system som används i fylkets kommuner. Østfold Kollektivtrafikk har velat ta fram ett system som kan anpassas efter de olika kommunernas behov. Genom att ha fem standardformer av flexxtrafikk är det relativt enkelt att införa nya former av flexxtrafikk eller byta ut en modell mot en annan. Informationsmaterial finns tillgängligt direkt.

Østfold kollektivtrafikk har lagt stora resurser på marknadsföring. I uppstartsskedet var kostnaden för marknadsföring större än kostnad för drift av trafiken. Till exempel har det tagits fram en egen grafisk profil för systemet, med logga och slogan ("Frihet til å reise").

I vissa områden körs flexxtrafikken med minibussar med stor logga och slogan längs sidorna. Detta har lett till en stor igenkänning och att många pratar om flexxtrafikk.

En lärdom från Østfold Kollektivtrafikk är att det fungerar väl att samordna de flesta olika trafiksystemen. Exempelvis ingår skolskjuttrafiken fullt ut i flexxtrafikken. Vid samordning med sjukresor har dock vissa som reser med sjukresesystemet uttryckt obehag inför att resa tillsammans med den ordinarie trafiken eftersom de befinner sig i ett sårbart tillstånd.

En annan lärdom är att lägga stor vikt på förberedelserna innan systemet införs, samt att vid införandet lägga stor energi vid analys av hur det fungerar. På det sättet kan man kontinuerligt förbättra systemet vid införandet. Detta medför dels att uppenbara brister kan åtgärdas, samt att man visar tydlig att man lyssnar på kunderna. I Østfold läggs mycket tid på kontinuerligt förbättringsarbete.

Østfold kollektivtrafikk har en egen beställningscentral för flexxtrafikk. Trafiken körs till en stor del av en grupp förare som enbart kör flexxtrafikk. På det sättet har det byggts upp en god relation mellan resenärerna med både beställningscentralen och förarna. Detta innebär att avståndet för att boka resa är relativt litet, samt att det finns en hög tillit till trafiken hos resenärerna.

Østfold kollektivtrafikk var först i Norge med en så strukturerad form av närtrafik. I dagsläget pågår diskussion med andra fylken i landet som är intresserade av att ingå i systemet. På det sättet håller norrmännen på att bygga ut ett nationellt system för närtrafik med gemensam bokning och gemensam information.

### Flexxtrafikk i Østfold fylkeskommune

<b>Flexx by</b>	Anropsstyrd stadstrafik. Bussen går mellan utvalda mötesplatser, när någon beställt resa. Minibuss med avgång från busstationen varje hel och halv timme.
<b>Åpen flexx</b>	Det system som är mest likt den svenska närtrafiken. Utbud som är tillgängligt vid utvalda tidsfönster under dagen i utvalda geografiska områden.
<b>Flexx linje</b>	Anropsstyrd trafik som går längs bestämda linjer enligt en i förväg bestämd tidtabell, med möjlighet till avvikelser för att hämta/lämna resenärer. Alla som bor inom 2 kilometer till en flexx linje kan beställa resa och bli hämtade hemma.
<b>Flexx natt</b>	Trafik natt till lördag och natt till söndag som är möjlig att beställa för ungdomar mellan 16 och 24 år. Utgår från stadskärnan, men kan hämta upp personer efter vägen. Alla körs hem till dörren.
<b>Flexx TT</b>	Pilotprojekt som finansierats med projektmedel från Samferdseldepartementet. anpassat för personer med högre behov av service, liknande vår färdtjänst.



## Lärdomar från omvärldsanalysen

En lärdom som kan dras av omvärldsanalysen är att det är bra att börja försiktigt och att vid uppstarten vara väldigt lyhörd för resenärernas synpunkter. På det sättet kan systemet sedan utvecklas och förbättras över tid. Ytterligare en fördel med att börja försiktigt är att det kan skapa en positiv spiral kring trafiken om man tydligt visar medborgarna att systemet blir bättre och bättre med utgångspunkt i deras synpunkter.

Det har också visat sig att resandet ökar med tiden. Inte kraftigt men stadigt. Marknadsföringen av trafiken har varit måttlig i de olika länen. I Østfold har man skapat en mycket bra bild av närtrafiken. Generellt har den nya trafiken förankrats hos allmänheten efter cirka två år. Men det är fortfarande många som tycker att det är för bra för att vara sant.

Det svåra med närtrafik är att bedöma resandeutveckling och därmed kostnadsutveckling. Det är en viktig avvägning hur generöst utbudet ska vara och hur mycket som ska satsas på information och marknadsföring. Därför är det viktigt att ha utrymme att kunna testa sig fram försiktigt. Till en början är det enklast med ett enhetligt och enkelt uppbyggt system. Sedan kan det vara lämpligt att anpassa närtrafikutbudet efter lokala behov och förutsättningar. De län som studerats poängterar vikten av att analysera behoven inom landsbygdens olika områden.

Alla län samordnar olika former och serviceresor, framför allt närtrafik och färdtjänst, med god erfarenhet och viljan att samordna mer. Huvuddelen av länen med närtrafik har valt att ha ordinarie pris för resa i närtrafiken, då det är enklast att kommunicera mot medborgarna.

Det som har överraskat många är att det framför allt är ungdomar som använder trafiken. Och då mest kvällstrafiken. I den gruppen sprider sig också informationen om närtrafik snabbast. Förutom ungdomarna är det framför allt äldre och kvinnor som använder närtrafik.

## Fördelar med närtrafik

Närtrafik är ett trafikkoncept som ger landsbygden ökad tillgänglighet och service. I stora delar av Sverige och i många andra länder ses närtrafik som den mest framgångsrika lösningen för tillgänglighet på landsbygden.

Närtrafik anses också vara det mest kostnadseffektiva trafikkonceptet för landsbygden då trafiken bara utförs när den beställs. Därmed kommer de stora kostnaderna endast när många reser.

Jämfört med dagens kompletteringstrafik är ett enhetligt länssystem med närtrafik enklare för resenären att förstå och använda. Ett enhetligt system med samma prissättning är lättare och därmed mer kostnadseffektivt att kommunicera och ger större samordningsvinster, vilket möjliggör för Värmlandstrafik att skapa ett bättre resursutnyttjande. För att skapa ett resurseffektivt system ska närtrafik samordnas med färdtjänstresor och sjukresor. Det blir billigare att ha fler resenärer i samma fordon och samordningsvinsterna ökar. Sjukresornas syfte gör dock att samordning inte alltid är möjlig.

Ett annat stort värde finns i tryggheten som invånarna på landsbygden upplever om de har tillgång till kollektivtrafik. Att införa närtrafik kan bidra till en mer levande landsbygd. Det är framför allt ungdomar och äldre samt personer utan körkort som använder och uppskattar närtrafik. Bland de personer som saknar körkort finns många invandrare som allt oftare blir utlokaliserade på landsbygden. Närtrafik kan därmed även anses viktig för integrationen. Det blir lättare för ungdomar att delta i olika fritidsaktiviteter och att hälsa på vänner. En sådan trafik kan få ungdomar att känna en mindre begränsning av att bo på landet och kan därmed kanske få dem att stanna kvar eller återvända snabbare. För de äldre kan närtrafik innebära att tidpunkten för behov av färdtjänst förmodligen kan skjutas upp till senare i livet.

Att samhället i många trafikområden har tagit över ansvaret för beställningscentraler har på flera håll inneburit att volymerna i taxis beställningscentraler minskat. Detta menar Svenska Taxiförbundet har lett till två olika utvecklingar: dels tendensen att man på vissa platser helt lagt ner den privata verksamheten och bara kör samhällssubventionerade resor och dels tendensen att taxibolag går samman i en teknisk samverkan där flera bolag i ett större område använder en gemensam beställningscentral. Svenska Taxiförbundets syn på utvecklingen inom anropsstyrd trafik är att det är en stor framtida marknad lämpad för taxibranschen eftersom man har stor erfarenhet av trafikering med flexibla fordon. Framförallt i landsbygdsområden med litet underlag finns det stora vinster med att driva anropsstyrd trafik jämfört med linjelagd trafik. Då är det viktigt att det finns lokala taxibolag kvar. Ur samhällets synvinkel är det viktigaste att det finns kompetenta trafikföretag, oavsett delbransch.

En annan viktig aspekt är en minskad miljöpåverkan då tomma turer med linjetrafik kan ersättas med anropsstyrd trafik.

## **Risker med närtrafik**

Vid införandet av närtrafik är det svårt att bedöma utvecklingen av resande och kostnader då kostnadsutvecklingen är direkt kopplad till antalet resor. Det är viktigt att införa ett enkelt närtrafikkoncept och följa upp resandet kontinuerligt. Det krävs också en noggrann avvägning av marknadsföring och utbud. Det man har sett i de andra länen är att resandet ökade mycket i början för att sedan hamna på en ganska stabil och låg nivå. Oftast är det ett fåtal personer som använder sig av närtrafiken och genererar många resor. Steget att boka en resa är stort för många.

## **Övrigt**

### **X2AB**

Inom ramen för X2AB har Svenska Taxiförbundet arbetat fram ett teknikstöd för närtrafik som kommer testas i två pilotprojekt som startar hösten 2014 och planeras pågå under ett år. Teknikstödet syftar till att komplettera de befintliga system som redan används för att planera trafiken. Tekniken bygger på öppna standarder och eftersom Värmlandstrafik redan är finansiär till X2AB tillkommer inga ytterligare kostnader för att använda systemet.

Mer information finns i rapporten Teknikplattform för den samlade kollektivtrafiken från X2AB.

### **Förslag till ny lagstiftning**

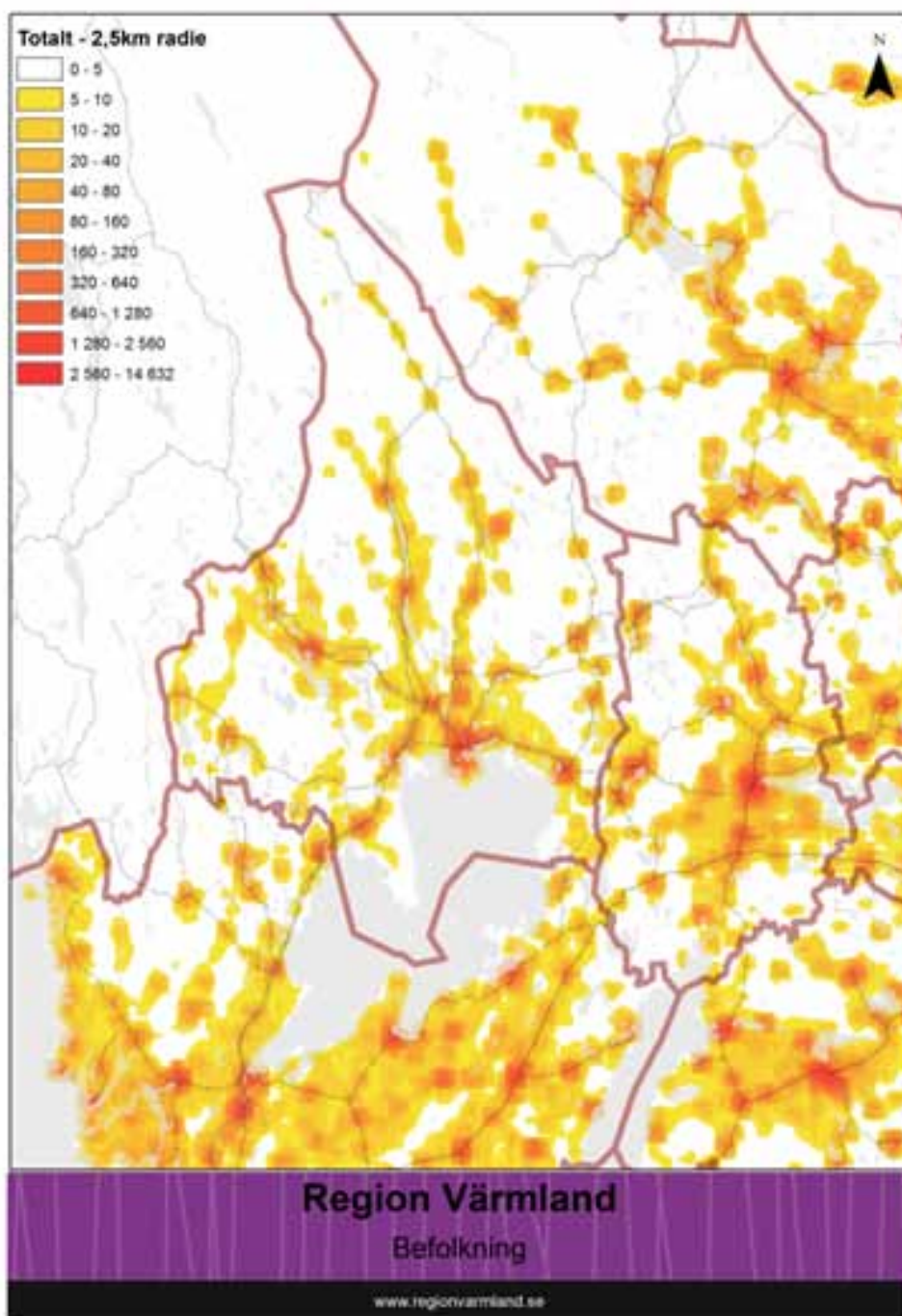
Trafikanalys arbetar på uppdrag av regeringen med en översyn av den lagstiftning som reglerar den särskilda kollektivtrafiken. Med utgångspunkt i en analys av hur lagstiftningen fungerar idag ska de analysera om det finns ett behov av att förändra lagstiftningen. I en rapport som SWECO tagit fram på uppdrag av SKL konstateras att kollektivtrafiken idag omfattas av flera olika regelverk som skapar problem för både resenärer och de som organiserar trafiken. I rapporten visar SWECO flera exempel på fördelar som finns med en samlad lagstiftning för den offentligt finansierade kollektivtrafiken.

Enligt SWECOs rapport är det viktigaste skälet till en samlad lagstiftning att det underlättar samordning mellan systemen. Detta förbättrar kostnadseffektiviteten och ger bättre möjligheter att utveckla de olika trafiksystemen. Med stöd i SWECOs rapport betonar SKL behovet av att se över lagstiftningen med det uttalade syftet att förenkla samordning mellan olika trafikslag.

# Förutsättningar i Värmland

## Värmland

Area	17 583 km <sup>2</sup>
Antal invånare	273 815
Invånare/km <sup>2</sup>	15,6



Karta ingår som en del i en kommande Fakta i korthet från Region Värmland.

# Förutsättningar i Värmland

## Tillgänglighet i Värmland idag

### Allmän kollektivtrafik

Värmland har idag ett väl fungerande system av stomlinjer med både buss och tåg samt matarlinjer. Stomlinjerna följer pendlingsströmmarna i länet och förbinder framförallt de olika kommunhuvudorterna med Karlstad. Det är också dessa stråk som prioriteras högst. Trafiken mellan de olika kommunhuvudorterna och inom kommunerna sker med matarlinjer och är inte lika väl utbyggd. Just nu sker en översyn av matarlinjerna då många linjer och turer endast har ett fåtal resenärer.

### Kompletteringstrafik

Idag erbjuder 10 av 16 kommuner i Värmland kompletteringstrafik i varierande form. Reglerna är olika i kommunerna och svåra att överblicka och kommunicera. Trafiken är anropsstyrd och liknar i många kommuner närtrafik. Resandet har varit lågt under åren. En förklaring till detta kan vara att kommunerna har valt att inte aktivt marknadsföra denna trafik. Enligt förslaget kommer befintlig kompletteringstrafik att ersättas med närtrafik, som är ett enhetligt system och är bättre anpassat för resenärens behov.

### Tillgänglighet

Vad är tillgänglighet? Vad betyder det att ha tillgång till kollektivtrafik?

Det finns ingen egentlig definition av vad som menas med tillgänglighet, både allmänt och för Värmland. Men det är en viktig fråga att belysa. Att definiera vad som menas med tillgänglighet i detta sammanhang lägger också grunden för att bestämma ett minsta utbud av kollektivtrafik i länet.

Efter noggranna omvärldsanalyser och diskussioner föreslås här följande definition: Tillgång till kollektivtrafik i Värmland innebär att invånarna bor inom ett avstånd på 1,5 kilometer (fågelvägen) från närmaste hållplats och att denna hållplats trafikeras med minst tre dubbelturer per vardag.

Ett avstånd på 1,5 kilometer fågelvägen är en form av buffertzona då det i praktiken kan innebära två kilometer avstånd när man förflyttar sig på marken. Två kilometer avstånd till närmaste hållplats är också det vanligaste kriteriet i de värmländska kommunerna för skolskjutsberättigande för de lägre årskurserna.

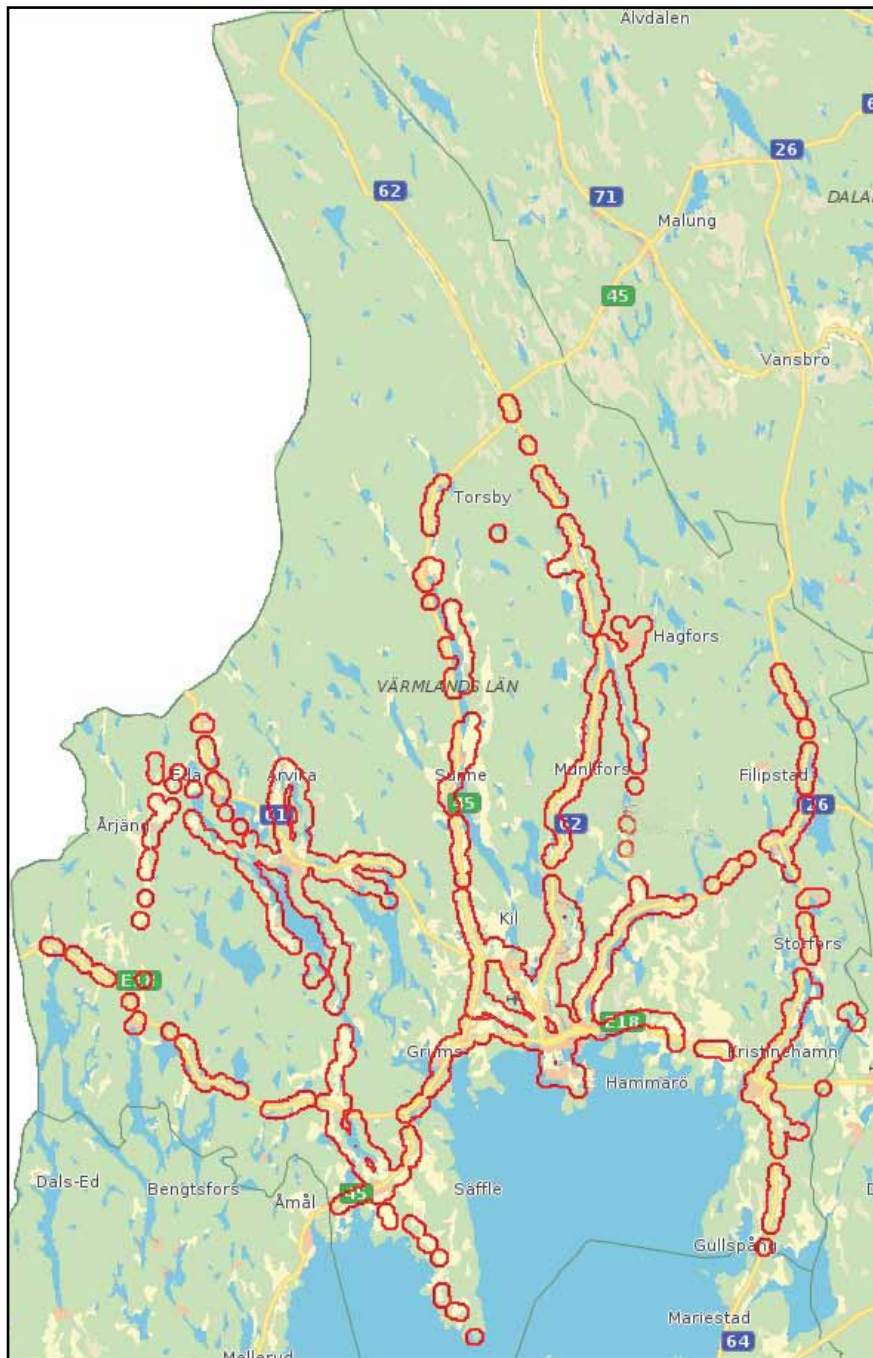
Beräkningar visar att 86 procent av den värmländska befolkningen bor inom detta avstånd till närmaste hållplats.

Kopplas avståndet till ett lägsta utbud av kollektivtrafik för att definiera tillgänglighet ökar antalet värmlänningar som saknar tillgång till kollektivtrafik. Med tre dubbelturer per vardag anses basbehovet av serviceresor tillgodosett.

Med ett avstånd på 1,5 kilometer och ett lägsta utbud av tre dubbelturer per vardag året om nås idag cirka 77 procent av värmlänningarna.

Det är alltså cirka 23 procent (63 000 personer) av den värmländska befolkningen som inte har tillgång till kollektivtrafik enligt dessa kriterier. Det är dessa som ska få tillgång till närtrafik

# Förutsättningar i Värmland



Karta över hållplatser i Värmland med minst 3 DT varje vardag året om.

# Förslag till närtrafik

Detta förslag till närtrafik i Värmland har tagits fram efter två seminarier med politiker och tjänstemän i Värmland och intensiva omvärldsanalyser.

Det är viktigt att börja med ett enkelt och enhetligt system i hela Värmland. Systemet ska vara lätt att kommunicera och att använda.

I början öppnas närtrafiken upp för en mindre målgrupp. Denna målgrupp kan åka till ett fåtal närtrafikhallplatser i begränsade tidsfönster. Senare kan målgruppen, antalet hallplatser och antal och längd på tidsfönster utökas successivt allt eftersom resandet utvecklas och behov kartläggs.

## Definition av den värmländska närtrafiken

Närtrafik är en form av servicetrafik som ska säkerställa att det finns ett grundutbud av kollektivtrafik. Närtrafik är en form av anropsstyrd kollektivtrafik. Den är integrerad i den allmänna kollektivtrafiken. Närtrafik är behovsstyrd och kan definieras som flexibel linjelagd kollektivtrafik då en linje läggs efter bokning där maximal samordning är målet.

Genom att skapa ett enhetligt system som gäller i hela Värmland behöver inte hänsyn tas till kommungränser i planering av resor utan resa kan ske till närmaste serviceort. Ett enhetligt system med gemensamma regler blir mer transparent och överskådligt för resenären. Närtrafiksystemet blir därmed lättare att kommunicera och integrera som en del av det regionala kollektivtrafiksystemet. Med ett regionalt system kan även resurserna optimeras på ett bra sätt hos Värmlandstrafik och integreras i planeringssystemen för övrig servicetrafik.

Det är ett länsgemensamt system som även ska fungera över kommungränser. Då är det särskilt viktigt att föra en dialog med Karlstad kommun (som för närvarande har ett eget system) i ett tidigt skede.

Detta trafikslag är inte lagstadgat men utförs som linjetrafik, bokas hos Värmlandstrafik och finns tillgängligt efter förutbestämd geografi/hallplatser och tidtabell.

## Syftet med närtrafik

Syftet med trafiken är att alla värmlänningar ska ha tillgång till ett grundutbud av kollektivtrafik för serviceresor.

Vad är då service? Förutom den kommunala servicen och annan myndighetsservice anses ett besök på vårdcentralen, apoteket, banken, matbutiken med mera vara service som ska bli tillgänglig med närtrafik. Men det kan även innebära att man kan koppla ihop en resa med närtrafik med annan allmän kollektivtrafik och att man kan hälsa på familj och vänner.

## Målgrupp

Målgruppen är de värmlänningar som saknar tillgång till kollektivtrafik idag. Enligt definitionen ovan är det fastighetsadresser med ett större avstånd än 1,5 kilometer till närmaste hallplats som trafikeras med färre än tre dubbelturer på vardagarna. Detta innebär att trafiken inte är knuten till resenärens bostadsadress.

Oftast är det äldre och ungdomar som använder närtrafik. Så det är viktigt att satsa på informationskampanjer just till dessa målgrupper. En annan målgrupp är invandrare.

Det är val av tidsfönster som styr vilken målgrupp som har möjlighet att använda närtrafik. Tidsfönster på dagtid passar huvudsakligen äldre medan tidsfönster kvällstid enligt erfarenhet huvudsakligen kommer att användas av ungdomar.

I ett senare skede kan även sommarboende och turister bli målgrupp för närtrafik.

## Utbud

- Resa kan ske till egen kommunhuvudort eller närmaste kommunhuvudort från fastighetsadress med större avstånd än 1,5 kilometer till hallplats och ett utbud mindre än tre dubbelturer.
- Resa kan ske från kommunhuvudort till fastighetsadress med större avstånd än 1,5 kilometer till hallplats och ett utbud mindre än tre dubbelturer i samma kommun.

## Motivering

Med detta förslag tillgodoses två behov: att boende på landsbygd som saknar tillgång till kollektivtrafik får tillgång till service, samt att boende med tillgång till kollektivtrafik och eventuella besökande kan resa från kommunhuvudort till fastighetsadress som saknar tillgång till kollektivtrafik. Förutom serviceresor kan detta i praktiken bland annat innebära att barn kan hälsa på sin morfar på landet med inhandlade saker från kommunhuvudorten, men även att morfar kan åka in till kommunhuvudorten för att passa barnbarnen någon dag. Landsbygden blir mer tillgänglig.

Ett intressant utvecklingsområde är möjligheten till gränsöverskridande trafik både över länsgräns och över riksgräns. I Västra Götaland finns en ambition om att på sikt kunna erbjuda resor över länsgräns. På sikt borde vi tillsammans kunna komma fram till en fungerande lösning.

I den förstudie som pågår om förutsättningar för gränsöverskridande busstrafik längs E18 utreds frågor om avtal och biljetthantering. Det borde vara till nytta även för gränsöverskridande närtrafik. Vid samtal med Østfold kollektivtrafikk menade de att det borde finnas goda förutsättningar för trafik även över riksgränsen. Detta finns redan inom länsfärdtjänsten.

## Målpunkter för resan

- Egen kommunhuvudort eller närmaste kommunhuvudort.
- Ett antal närtrafikhållplatser i kommunhuvudorten (exempelvis resecenter, vårdcentral, apotek, matbutik, torg, arenor)

## Motivering

Val av kommunhuvudort som resmål grundas på att det är dessa orter som tillhandahåller ett bra utbud av samhällsservice. Att inledningsvis begränsa resmålet till egen kommunhuvudort eller närmaste kommunhuvudort innebär även att systemet blir enkelt att kommunicera till medborgarna. Att boende kan välja närmaste kommunhuvudort istället för den egna kommunhuvudorten minskar resornas längd. Valet av målpunkt är fritt om boende har närmare till annan kommunhuvudort än den egna.

I kommunhuvudorterna ska det finnas några fasta närtrafikhållplatser som angörs. På det sättet blir systemet tydligt för medborgarna, samtidigt som det finns en skiljelinje gentemot taxi med fasta hållplatser. Vilka dessa fasta närtrafikhållplatser är kan variera mellan orterna. Det är behov och utbud på orten som styr valet. Förslag är resecentrum, torget, vårdcentral och apotek, shoppingcenter, matbutik och sportanläggning.

I ett senare skede kan antalet närtrafikhållplatser utökas eller minskas efter behov. Även fler tätorter kan graderas som serviceorter, det kan även vara relevant att angöra regionala bytespunkter i stomlinjenätet.

## Resan

- Resenären hämtas/lämnas på angiven fastighetsadress.
- Resans målpunkt är en fast närtrafikhållplats i egen kommunhuvudort eller närmaste kommunhuvudort.
- Samåkning sker om möjligt med andra resenärer.
- Avresetid mot tätort/ankomsttid till adress anpassas vid behov för att underlätta samordning.
- Resa påbörjas och avslutas inom angivet tidsfönster.
- Hämtningstid: Avtalad tid -10/+10 minuter

## Motivering

För att underlätta för föraren som hämtar/lämnar baseras trafiken på fastighetsadress.

Samåkning med andra innebär att kostnaden kan hållas nere och tydliggör skillnad mot taxi- trafik. För att underlätta samordning kan avresetid anpassas inom tidsfönstret. För att underlätta samordning föreslås en harmonisering med färdtjänstens regler för omresetid och bagage.

Eftersom tidsfönstren är lagda vid de tider som övriga fordon nyttjas minst ska resa påbörjas och avslutas inom angivet tidsfönster. Inom den ramen kan resan ske vid vilken tid som helst. Ett alternativ är att bestämma fast ankomsttid/avgångstid i tätort. Både Jönköpings län och Västra Götalandsregionen berättar dock att en sådan lösning gör trafiken betydligt mer ohanterlig och dyr då den blir svårare att samordna med övrig trafik.

# Förslag till närtrafik

## Resmöjligheter

- Två tidsfönster vardagar:
  - Ett tidsfönster på förmiddagen kl 09.00-11.00
  - Ett tidsfönster på eftermiddagen kl 13.00–15.00
- Ingen begränsning för antal resor per person

## Motivering

De två tidsfönster som föreslås bygger på tider då fordonsanvändningen är som lägst. Dessa tider är det alltså billigast att bedriva närtrafik.

Antalet resor är fritt. Detta anses rimligt eftersom de två korta tidsfönstren begränsar användbarheten av närtrafik tillräckligt.

I ett senare skede kan antalet och/eller längden på tidsfönstren utökas. För ungdomar har det visat sig vara en fantastisk möjlighet att ha tillgång till närtrafik på kvällarna och inte behöva skjutas av sina föräldrar. Det kan även bli relevant att införa närtrafik på helgerna – framför allt lördagar i begränsad omfattning.

En komplikation med kvällstrafik är att många av dem som idag har mindre än 1,5 kilometer till en hållplats med tre dubbelturer troligtvis inte har tillgång till kvällstrafik. De som erbjuds närtrafik har då betydligt bättre tillgång till kollektivtrafik än boende med tillgång till kollektivtrafik enligt kriterierna i detta dokument. Innan kvällstrafik kan bli aktuellt måste den problematiken genomlysas.

## Beställning

- Resa bokas senast tre timmar innan avresa hos Värmlandstrafiks beställningscentral under dess ordinarie öppethållande.
- Bekräftelse direkt efter bokning
- Påminnelse via SMS 15 minuter före avresa
- Möjligt att lägga in fasta bokningar för närtrafik
- Åldersgräns för bokning 15 år

## Motivering

Gränsen för bokning/avbokning bör harmoniseras med de gränser som finns idag för bokning av färdtjänst.

För att göra trafiken så tillgänglig och attraktiv som möjligt är det betydelsefullt att den är lätt att boka och att det finns flera olika sätt att boka. För att resenären ska känna sig trygg med att bilen kommer är det viktigt med en bekräftelse efter bokning.

Kopplat till att det föreslås vara möjligt att beställa/avbeställa resa senast 3 timmar före avgång sätter det ramar för när beställningscentralen behöver vara bemannad.

För att undvika att boende beställer trafik som sedan inte utnyttjas föreslås en avgift om personen inte finns på plats vid avresa utan giltig orsak. Detta medför att det är lämpligt med en åldersgräns för bokning, samt att det skickas en påminnelse via sms strax före avresa. Åldersgräns för bokning innebär dock inget hinder för att person över 15 år bokar resa åt någon som är under 15 år. För barn utan målsmans sällskap behöver ansvarsförhållanden analyseras ytterligare.

Möjligheten till gruppbokningar har lyfts vid olika tillfällen. Utgångspunkten är att det ska vara möjligt för privatpersoner under förutsättning att det finns fordon tillgängliga. Det ska dock inte finnas en garanti för att det vid varje tidsfönster ska vara möjligt att resa tillsammans i en större grupp.

I ett senare skede bör det vara möjligt att boka och betala sin resa på webben och i applikation för smartphone.

## Prissättning och betalning

- Viktigt med ”hela resan perspektiv”
- Möjlighet att betala resan vid bokning på webben.
- Möjlighet att betala resan vid hämtning med Värmlandskort eller kreditkort.
- Biljettpolis enligt ordinarie zonsystem.



- Kostnadsfritt för barn upp till sju år i sällskap av betalande resenär
- Avgift om personen inte finns på plats vid tid för avresa utan giltig orsak

## Motivering

Närtrafik är en del av den allmänna kollektivtrafiken. Därmed bygger pris för resenären på ordinarie zonsystem och priser för att närtrafiken ska vara fullt integrerad i den ordinarie trafiken. Precis som i den övriga trafiken reser barn upp till sju år gratis i sällskap med betalande resenär.

För att trafiken ska vara integrerad i den ordinarie kollektivtrafiken bör det vara möjligt att betala resan med Värmlandkort. Det innebär att bilarna utrustas med bärbara kortläsare, som även kan läsa kreditkort.

Frågan om prissättning mot kund är under utredning. Den prismodell som väljs ska gå att inkludera i biljettsystemet.

## Fordon

- Personbilar och minibussar med bärbar kortläsare
- Skolskjutsfordon i möjligaste mån
- Möjlighet till medtagande av barnvagn/rullator/rullstol
- Möjlighet att beställa bilbarnstol

## Motivering

Trafiken samordnas så långt som möjligt med övrig servicetrafik. Därför bör det finnas en variation av fordon. Utgångspunkten bör dock vara att använda anpassade personbilar då antalet resenärer per resa inte beräknas fylla större fordon.

Vid bokning bör det finnas möjlighet att ange om bilbarnstol efterfrågas, samt finnas plats för barnvagn, rullator eller rullstol. Detta för att systemet ska vara tillgängligt för så många resenärer som möjligt.

## Samordning

För att uppnå hög resurseffektivitet bör maximal samordning mellan närtrafik, färdtjänst och sjukresor eftersträvas.

I Värmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2014-2018 betonas att det är en viktig uppgift att åstadkomma en god samordning för att lösa medborgarnas olika transportbehov och därmed förbättra effektiviteten ur ett helhetsperspektiv.

Detta stämmer helt överens med det som står i Värmlandstrafiks "Bana väg för framtiden 2016-2025" om servicetrafik:

*"Det finns flera typer av kollektivtrafik som innebär en utökad service till olika grupper i samhället och som planeras och trafikeras med utgångspunkt i beställning och behov. Servicetrafiken består av olika delar; färdtjänst, sjukresor, anropsstyrd linjetrafik och närtrafik.*

*Servicetrafik i Värmland har som samlat syfte att öka servicegraden samt att säkerställa att färdtjänst och sjukresor som regleras i lagar fungerar väl och organiseras på ett effektivt sätt. Målgrupperna för färdtjänst och sjukresor är tydliga och särskilt beslut för sådana resor krävs.*

*Det långsiktiga målet, inom handlingsplansperioden, bör vara att integrera servicetrafiken i dess helhet i samma finansieringssystem som idag omfattar linjetrafik med tåg och buss."*

## Avtal och upphandling

Upphandling av närtrafik sker i samband med upphandling av fordon och trafik för färdtjänst och sjukresor 2016. Fordonen ska vara tillgänglighetsanpassade, uppfylla höga miljökrav, ska utrustas med kortläsare och erbjuda bilbarnstol. Förarna ska erbjuda en bra service till kunderna.

## Information och marknadsföring

Det är viktigt med ett bra förarbete så att allt fungerar när det nya systemet lanseras.

Tidpunkt för införandet av trafiken är lämpligast i januari då vardagen efter helgdagarna rullar på igen och många tar nya tag. Detta är en stor nyhet och kan marknadsföras i stil med "för bra för att vara sant?"

Det är mycket viktigt att ha en bred kampanj i hela Värmland och att göra det lätt för de nya resenärerna att boka sina första resor. Just denna tröskel att behöva boka sin resa är viktig att komma över. Informationen ska vara lätt att hitta och lätt att ta till sig.

# Förslag till närtrafik

I Hallands län gjorde Hallandstrafiken direktutskick och de nya resenärerna var tvungna att registrera sig. För det fick de ett visst erbjudande och kunde enkelt boka alla kommande resor. Fordonen ska vara synliga ute i trafiken. Värmlandstrafiks design gäller för fordonen. Vid införandet är det dock viktigt att den nya trafiken synliggörs. Till exempel genom en enkel logga på fordonen och en slogan såsom "frihet att resa" eller "gränslöst resande". Detta har fungerat mycket väl i andra områden.

## Prognos

### Resande

Det är svårt att göra en prognos om hur mycket värmlänningarna kommer att använda närtrafiken. Men här är några utgångspunkter:

I de tio kommunerna som erbjöd kompletteringstrafik 2013 gjordes totalt 1 670 resor med en genomsnittslängd på tio kilometer. Slår man ut resandet på alla 16 kommuner i Värmland blir det sammanlagt 2 672 resor per år. Här får dock beaktas att kompletteringstrafiken inte marknadsfördes aktivt och att de flesta inte visste om den. Resans längd var i genomsnitt tio kilometer.

Tittar man på de övriga svenska länen så ser genomsnittet ut så här:

- Antalet resor ligger i genomsnitt på cirka 5 056 (2 700 i Västra Götaland, 4 840 i Kronoberg, 5 329 i Jönköping, 4 013 i Halland, 8 399 i Blekinge och 32 902 i Kalmar).
- Resandet ökar stadigt men svagt i alla län.
- Resans genomsnittliga längd: 12,4 kilometer (15 km i Västra Götaland, 8 km i Blekinge, 17 km i Jönköping och 9,6 i Kalmar).

I Värmland som har förhållandevis stora avstånd i en del kommuner räknas med förhållandevis långa resor. Då befolkningsunderlaget är lågt i dessa delar beräknas antalet långa resor vara lågt.

Om man utgår från att resandet jämfört med dagens kollektivtrafik fördubblas med ett nytt enhetligt och lätt kommunicerat system så blir prognosen att det kommer att göras 5 344 resor per år under de första 3 åren. Resans längd kommer i snitt att ligga på cirka tio kilometer.

### Kostnader

Kostnaderna är ännu svårare att prognosticera då de utgörs av administration, det faktiska antalet resor samt resornas längd.

Värmlands kompletteringstrafik gav upphov till en nettokostnad på totalt 713 300 kr år 2013. Slår man ut denna summa på hela länet så blir nettokostnaden 1 141 280 kr.

Om resandet fördubblas enligt ovan blir den ungefärliga nettokostnaden för hela Värmland per år cirka 2 282 560 kr.

Erfarenheten från andra län visar att det tillkommer en administrationskostnad på cirka 30 kr/resa. Detta skulle resultera i en total kostnad på 2 442 880 kr.

Införandet av närtrafik förutsätter att kommunerna samtidigt aktivt beslutar om att avskaffa kompletteringstrafiken.

### Finansiering

Förslaget är att kostnaden för närtrafik ingår i den befintliga fördelningsmodellen, som reglerar kommunernas och landstingets ägarbidrag till Värmlandstrafik. Ett enhetligt system minskar administrationen och skapar möjligheter till samordningseffekter.

Ett förslag är att följa Kronobergs läns exempel och dela upp ersättningen i en fast och en rörlig kostnad: den fasta kostnaden består av administration (planering, beställningscentral och information) och den rörliga av det faktiska resandet.

### Uppstart

Innan närtrafik planeras och införs är det mycket viktigt med behovsanalyser i de områden i Värmland som kommer att täckas av närtrafik.

Börja med ett enkelt system som kan byggas ut vid behov. Se till att inte behöva göra neddragningar senare.

En upphandling måste genomföras och en lämplig avtalsform finnas.

Beställningscentralen måste anpassa både teknik och personal till de nya behoven.

Vid införandet är det viktigt med strategisk information och marknadsföring.

Närtrafik måste förankras innan införandet hos kommunerna och förarna.

Under de första åren med närtrafik är det mycket viktigt att följa upp resandet och kostnaderna samt att vara lyhörd för kundernas behov.

Närtrafik har möjlighet att utvecklas mer och mer och anpassas efter lokala behov allt eftersom resenärerna har anammat och förstått det nya systemet.

Det är bra om det finns en möjlighet till uppföljningar och analyser.

Om tidsplanen tillåter vore det värdefullt att inleda med ett utvecklingsprojekt i utvalda värmäländska kommuner under ett år. Detta för att säkerställa att systemet fungerar, både internt och gentemot resenär. Finns inte tid för utvecklingsprojekt innan införandet är det viktigt med ett projekt med start inför införandet som pågår under de första tre åren. Syftet med projektet är att stödja med analyser, utveckling och information.