

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-09-16Diarienummer
TN 2013-0540Handläggare
Ragna Forslund
08-6861959
ragna.forslund@sll.seTrafiknämnden
2013-10-01 punkt 10aInfosäk. klass
K1 (Öppen)

Närtrafiken, inriktning för framtida drift

Bakgrund

Idag finns närtrafik som bedrivs i dagens äldre trafikform dvs. som linjelagda servicelinjer som kan sägas ha nått sitt "bäst före datum". I takt med att övrig kollektivtrafik tillgänglighetsanpassats och förbättrats kombinerat med att antalet resenärer i den målgrupp som trafiken riktar sig till (äldre och färdtjänstresenärer) blir färre i vissa bostadsområden, har även resandet minskat. Beläggningsgraden på flera närtrafiklinjer tenderar att bli så låg att trafiken inte längre är försvarbar varken funktionellt eller ekonomiskt. Resandet sker istället med både funktion och kvalitet i övrig kollektivtrafik och traditionell färdtjänst till lägre kostnader för SLL.

Den förändring som sker, dels i resenärgruppen för närtrafiken, dels i många av närtrafikens trafikområden är allt "yngre äldre" är mer aktiva och reser med övrig kollektivtrafik och s.k. "äldre äldre" är i behov av en mer portnära trafik, alternativt traditionell färdtjänst.

Trafikförvaltningen söker därför nya områden med anropsstyrd närtrafik med mindre fordon (minibussar) som går mycket mer portnära, som ett effektivare och för "äldre äldre" bättre resealternativ. Genom sådana områden med anropsstyrd portnära trafik, kan färdtjänstresor överföras till närtrafik och ett friare resande erbjudas.

Det gäller att hitta områden som har "rätt" demografi och samtidigt skapa en öppenhet för byten av trafikområden och trafikform, allt efter invånarutvecklingen. Här har anropsstyrd trafik bättre möjligheter och acceptans till förändringar än linjetrafik som tenderar att bli kvar oförändrade.

En övergång till nya närtrafikformer måste ske i takt med både löpande trafikavtal, resandeundersökningar över områden och i beaktande av resandet i vanlig färdtjänst. Såväl kostnader för trafiken, utformning av trafiken och servicegrad måste vägas in i utvecklingsarbetet. Även möjligheterna att koppla trafiken till övrig tillgänglig kollektivtrafik för att skapa en del i "hela resan" ska beaktas i utvecklingsfasen.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-09-16

Diarienummer
TN 2013-0540

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Det ovan beskrivna har över tid beskrivits och förankrats politiskt i Färdtjänst - och tillgänglighetsberedningen samt Färdtjänstutskottet och lett fram till uppdrag i budget dels 2013,¹ dels 2014².

Processen just nu

Under år 2013 har befintlig närtrafik, där behov funnits, justerats i sedvanlig avtals- och trafikförvaltning för att vara funktionell under hela avtalsperioden i sin nuvarande form. Parallellt sker ett förberedande arbete för att överföra viss linjetrafik in i befintliga bussavtal och att påbörja övergång till anropsstyrd områdestäckande närtrafik med mindre fordon.

En upphandling för en kortare avtalstid genomförs med syfte att bibehålla leverans av trafikutförande för de närtrafiklinjer vars avtal går ut innan en strukturerad förändring kan ske. Upphandlingen gäller en avtalsförlängning av nio linjer

Samråd sker med handläggare av upphandling av E23 som har att bedöma om vissa linjer kan övertas av ordinarie busstrafik. Resterande områden kommer om lämpligt att ersättas av anropsstyrd närtrafik med mindre fordon.

Förberedande arbete sker för att bearbeta frågor om vilka resenärer och vilket resande som kan anvisas till anropsstyrd närtrafik.

Resandet i nuvarande närtrafiklinjer, områdets demografi och antalet boenden som är färdtjänstberättigade undersöks för att hitta lämpliga nya trafikområden och områden lämpliga för en löpande utväxling mot anropsstyrd trafik på lämplig linjelagda närtrafik.

¹ Budget 2013 - 6.3.1.9 Färdtjänst

Den anropsstyrda trafiken har avsevärt förbättrat tillgängligheten. För att förbättra servicen till resenärerna ytterligare vill vi fortsätta att utveckla den anropsstyrda trafiken och ersätta tidtabellsbunden linjetrafik med liten eller oregelbunden efterfrågan. Närtrafiken ska i framtiden utvecklas i riktning mot att bli anropsstyrd trafik. Möjligheten att hänvisa färdtjänstens resenärer till den anropsstyrda trafiken ska utredas i syfte att ge färdtjänstresenärerna ett friare och mer kostnadseffektivt lokalt resande.

² Budget 2014 - 19.6.5 Färdtjänst

Den anropsstyrda trafiken har avsevärt förbättrat tillgängligheten. För att förbättra servicen ytterligare för våra resenärer vill Alliansen att Trafiknämnden utvecklar närtrafiken till att bli anropsstyrd. Nämnden ska hänvisa färdtjänstens resenärer till den anropsstyrda trafiken i syfte att ge färdtjänstresenärerna ett friare och mer kostnadseffektivt lokalt resande.

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-09-16Diarienummer
TN 2013-0540Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Följande har skett praktiskt

Av befintlig närtrafik, 24 linjer, har fler linjer utvecklats i riktning mot anropsstyrd trafik. Idag är linjerna i följande områden redan anropsstyrda;

- Bromma
- Danderyd
- Högdalen-Rågsved-Hagsätra (två fordon)
- Nynäshamn
- Spånga-Bromsten
- Årsta
- Vällingby (två fordon)
- Haninge

Bland övriga linjer har trafiken utvecklats så att vissa lågtrafikerade hållplatser endast angörs vid beställning/anrop, exempelvis vårdhem med få resanden.

Mål i arbetet

Målbilden är utöver budgetuppdrag att göra övergången funktionell och trygg för nuvarande resenärer, att beakta avtal och nuvarande affär med leverantörer och att skapa synergi mellan tillgängliga busslinjer/hållplatser och anropsstyrd trafik som täcker områden i stället för linjer.

Möjligheten att göra bytesresor med övrig kollektivtrafik beaktas i ”hela resan”.

Huvudmålet är att minska färdtjänstresandet i områden som har anropsstyrd trafik och att ge möjlighet till ett friare resande.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström
FörvaltningschefRagna Forslund
Trafikdirektör