

<b>Styrelsen</b>	<b>2022-09-21</b>
<b>Handling nr</b>	<b>8.1</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Camilla Tuneberg</b>
<b>Daterad</b>	<b>2022-09-07</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Korta resor över zongräns**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Under förutsättning att Västtrafiks driftsbidrag för 2023 inrymmer 25 mnkr för förändringen, föreslås styrelsen besluta:

- att Västtrafiks principer för omlottzon förtydligas med komplettering avseende kort avstånd från tätort till närliggande ordinarie zongräns enligt förslag samt
- att Västtrafik inför tre nya omlottzoner tre månader efter beslut omfattande tätorterna Mölnlycke, Kungälv, Surte och Bohus, samtliga i zon B nära gränsen till zon A.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Maria Björner Brauer

## BAKGRUND

Den 4 november 2020 införde Västtrafik en ny zonstruktur, kallat Tre zoner samt ett förenklat biljettsortiment, där biljettpriserna förändrades både uppåt och neråt för olika reserelationer. En övergripande utvärdering av hela zonstrukturen sker under hösten 2022. Inom ramen för uppföljningen av Tre zoner ligger ett separat uppdrag som Kollektivtrafikenämnden gav Västtrafik den 5 maj 2022: *Att återkomma med förslag kring korta enkelresor över zongräns med ambitionen att om möjligt kunna genomföra dessa i samband med prisjusteringen i januari 2023.*

Västtrafik tog i samband med införandet av Tre zoner fram olika principer som gäller dels för biljettsortimentet, dels för omlottzoner. Principerna är till för att förenkla att en enhetlighet kring prissättning råder inom hela Västtrafiks geografiska område och zoner.

Västtrafik har utrett och analyserat ett flertal olika förslag till lösningar i områden där zongräns i Tre zoner skapat ett orimligt prissteg. Det förslag som bedöms ha bäst förutsättningar att lösa problemet är att införa tre nya omlottzoner. Lösningen kan ske inom ramen för befintlig prismodell med tre zoner och kräver ingen förändring i det befintliga biljettsortimentet.

De föreslagna nya omlottzonerna är Kungälv tätort, Mölnlycke tätort och Ale södra (innefattande samhällena Bohus och Surte). Områdena har ett kort avstånd från tätort till närliggande zongräns, vilket gör att de hamnat i en utsatt situation med ett högt prissteg för en kort enkelresa över zongräns. Behovet av att utvidga principen för omlottzon vid delning av två samhällen utvidgas därför till att innefatta närhet mellan tätort och zongräns.

Införandet av de nya omlottzonerna föreslås träda i tre månader efter beslut är taget.

## ÄRENDEGENOMGÅNG

Västtrafiks arbete med att utreda en lösning för korta enkelresor över zongräns har utgått ifrån olika möjliga lösningar i biljettstrukturen, zonstrukturen och genom en analys av inkomna kundsynpunkter sedan Tre zoner infördes.

Grundproblematiken för korta resor över zongräns har varit det korta avståndet mellan tätort och zongräns inom vissa områden i Västtrafiks geografiska utrymme, exempelvis mellan zon A och B.

Förslaget som bedöms ha bäst förutsättningar för att lösa problemet är att införa tre nya omlottzoner. Lösningen faller inom ramen för befintlig prismodell och biljettslag. Däremot har utredningen visat att ett förtydligande i de antagna och befintliga principerna för omlottzon behöver göras (KTN 2019-09-10 §58), se bilaga 1. Detta gäller för princip nummer fem, delning av två samhällen, där förtydligande görs (kursiv text) gällande kort avstånd från närliggande tätort till närliggande ordinarie zongräns: Delning av två samhällen. Om en zongräns delar två närliggande samhällen med stort

serviceutbyte och betydande resande mellan varandra *samt vid ett kort avstånd från tätort till närliggande ordinarie zongräns.*

Tillägget i de befintliga principerna innebär att tre områden läggs omlott: Kungälvstätort, Ale södra samt Mölnlycke tätort, se kartor bilaga 2.

Samtliga berörda tätorter ligger i zon B inom 2 kilometer från gränsen till zon A. Vid en översyn i regionen finns samhällen som kan tangera detta, men i dessa fall finns redan en angränsande omlottzon, linjer har lagts om samt att inga utstickande kundsynpunkter har inkommit.

## Påverkan på Västtrafiks intäkter

I beräkningen av olika scenarier för införandet av de föreslagna omlottzonerna är bedömningen att intäktsbortfallet uppgår till mellan 20–25 mnkr per år. Beräkningarna är gjorda utifrån resandet i aktuella stråk och fördelningen mellan olika biljetter (enkelbiljetter och periodbiljetter) baserat på 2023 års föreslagna priser. Därtill är en priselasticitet beräknad utifrån potentiellt ökat resande hos befintliga kunder och nya tillkomna kunder. Pendling in till omlottzonerna behöver beaktas, men hänsyn till det är inte medtaget i beräkningarna. Införandet av omlottzonerna kan förväntas få två motsatta effekter. En överflyttning från bil till kollektivtrafik, genererar ökade intäkter och minskad trängsel i trafiken. Å andra sidan kommer resenärer som idag reser med en biljett för zon AB, i stället kan resa med en zon A biljett, vilket genererar minskade intäkter.

I de framräknade scenarierna bedöms priselasticiteten till 0,3–0,4. Vid en lägre priselasticitet på 0,3 kommer en viss tillströmning av nya kunder samt ett ökat resande bland befintliga kunder, vilket beräknas öka försäljningen av enkel- och periodbiljetter på cirka 15% respektive 10%. Beräknat intäktsbortfall här uppgår till cirka 25 mnkr. Vid en högre priselasticitet på 0,4 beräknas en större tillströmning av nya kunder samt ett ökat resande bland befintliga kunder. Detta beräknas öka enkel- och periodbiljettförsäljningen med 20% respektive 13% och generera ett intäktsbortfall på cirka 22 mnkr. Utöver angivna intäktsbortfall kan kostnader för trafikala förändringar tillkomma.

Intäktsbortfallet för de nya omlottzonerna förväntas uppgå till cirka 25 mnkr, vilket förutsätter ett ökat driftsbidrag från 2023 på motsvarande belopp. I nuvarande ej beslutade budget för 2023 överstiger Västtrafiks biljettintäkter tidigare gjorda bedömningar (långtidsprognos 2023-2025) med cirka +400 mnkr. Samtidigt har förutsättningarna i omvärlden väsentligen förändrats, vilket påverkar kostnadssidan negativt. Det har fört med sig att till trafik kostnaderna avviker negativt med drygt -600 mnkr i jämförelse med tidigare estimeringar. Av den ökningen, avser kostnadsökningen för trafikavtalen (index) cirka -500 mnkr och osäkerheten är stor. Med hänsyn till den ekonomiska situationen och ett fortsatt fokus på att återfå kunder / öka marknadsandelen för hållbara resor, avråds från finansiering via en ytterligare prisjustering.

Från ett beslut om genomförande är ledtiden tre månader fram till ett införande kan ske.

## SAMMANFATTNING

Sammanfattningsvis har Västtrafik arbetat fram en lösning på problematiken med korta enkelresor över zongräns som uppstått till följd av införandet av den nya zonstrukturen med Tre zoner. Tre områden som hamnat i ett läge med kort avstånd från tätort till närliggande zon har identifierats och föreslås därför läggas omlott för att minska priset för korta resor över zongränsen.

Västtrafik har gjort en lösning som faller inom ramen för befintliga principer för omlottzoner där princip nummer fem, delning av två samhällen, har fått ett tillägg om kort avstånd från närliggande tätort till zongräns. Detta innebär att inga förändringar görs i det befintliga zonsystemet eller rådande biljettstruktur.

Förändringen förutsätter ett ökat driftsbidrag på 25 mnkr, då det i Västtrafiks budget idag inte finns utrymme för en besparing eller effektivisering inom verksamheten för att finansiera införandet. I den ekonomiska situation som Västtrafik befinner sig i, avråds från ytterligare prisjustering för att finansiera förändringen.

//

## Bilagor

*Bilaga 1. Antagna principer om omlottzoner*

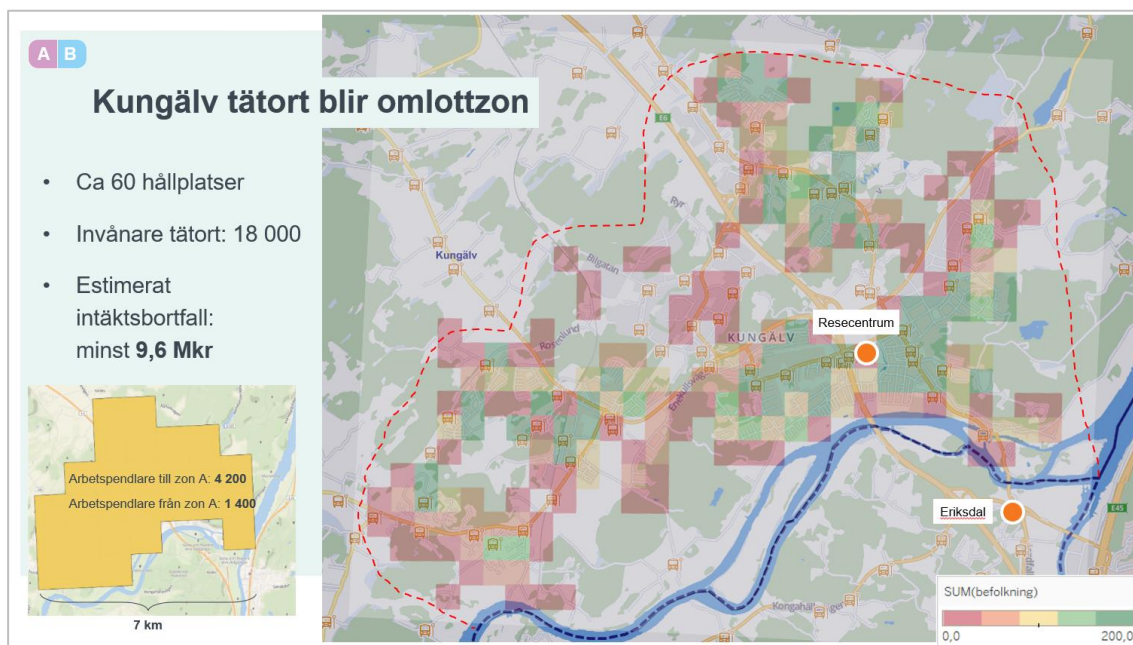
*Bilaga 2. Kartor över de nya omlottzonerna*

## Bilaga 1. Antagna principer om omlottzoner

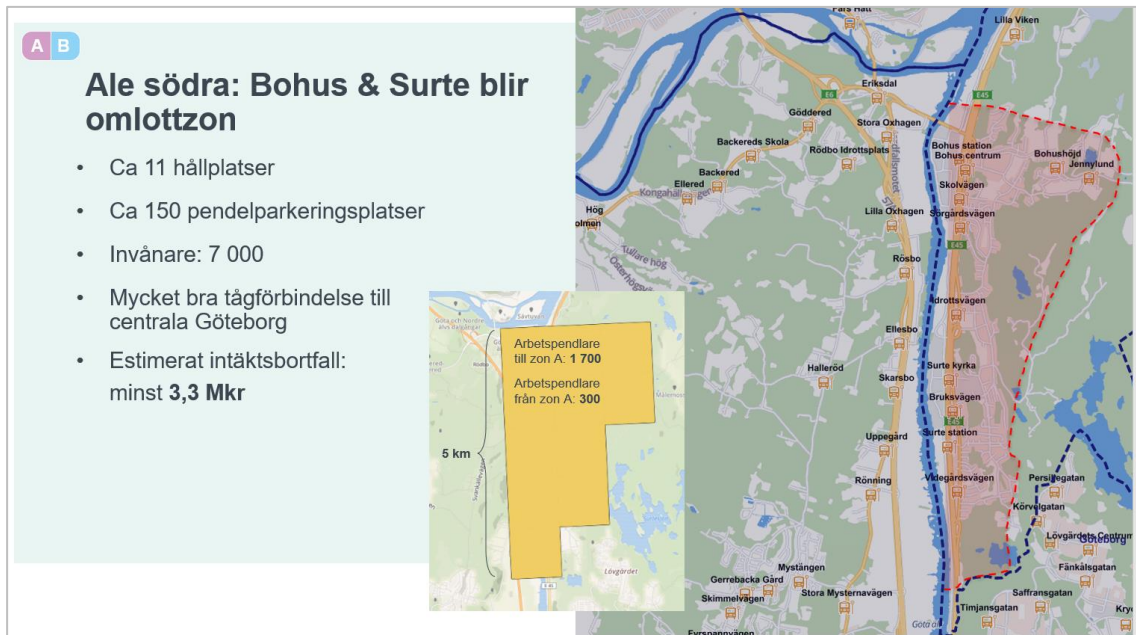
1. Färja. Där det går en avgiftsfri färja mellan zoner görs en omlottzon som innefattar hållplatserna på båda sidor om vattendraget.
2. Ringlinje. Om biljettpriset blir olika på samma linje beroende på vilken resväg man tar från och till samma hållplats.
3. Pendelparkering. Större och strategiskt viktiga pendelparkeringar som ligger intill en zongräns men på fel sida av gränsen utifrån pendlingsmönstret.
4. Ändhållplats utanför zongräns. Om en linje passerar en zongräns och har enstaka hållplatser till ändhållplats på linjen utanför zongränsen.
5. Delning av två samhällen. Om en zongräns delar två närliggande samhällen med stort serviceutbyte och betydande resande mellan varandra *samt vid ett kort avstånd från tätort till närliggande ordinarie zongräns*.
6. Enstaka hållplatser i annan zon. Linjer som i huvudsak går i en zon men som passerar enstaka hållplatser i en annan zon på grund av sin linjesträckning.

## Bilaga 2. Kartor över de nya omlottzonerna

### Kungälv tätort



## Ale södra



## Mölnlycke tätort

