

Samordnad kollektivtrafik på landsbygd - Del 2

– Slutrapport



Dokumentinformation

Titel: Samordnad kollektivtrafik på landsbygd Del 2 - Slutrapport

Serie nr: 2011:05

Projektnr: 7020

Författare: Anja Quester, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning: Lena Fredriksson, Trivector Traffic
Emelie Andén, Trivector Trafic

Beställare: Vinnova
Kontaktperson: Emma Gretzer, tel 08 473 31 59

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2011-01-31		Vinnova
1.0	2011-05-27	Granskad och godkänd slutversion	Projektmedlemmar Samtliga intresserade

Förord

Det är en utmaning att erbjuda attraktiv kollektivtrafik till en rimlig kostnad i landsbygdsområden. Samtidigt är det viktigt att även i gleset befolkade områden bygga upp attraktiva trafiksystem med kollektivtrafiken som en viktig del. I samband med detta har frågan om samordning av olika samhällsbetalda transporter kan bidra till en attraktivare kollektivtrafik i gleset befolkade områden ställts i många sammanhang.

Trivector Traffic fick under senare halvan av 2006 finansiering av Vinnova för att fortsätta och fördjupa forskningen inom området ”Samordnad kollektivtrafik på landsbygd”. Projektet är en planeringspraktisk och utvärderingsinriktad fördjupning av ”Del 1 – Utvärdering av Byabussen i Ystad” som pågick mellan åren 2004 och 2006.¹ ”Del 2” har pågått mellan februari 2007 och januari 2011 och slutrapporteras med föreliggande rapport. Stödet utgår från utlysningen ”Infrastruktur och effektiva trafiksystem”².

Syftet är att dokumentera, utvärdera och utveckla tre försök med samordnad kollektivtrafik i landsbygdsområden i Sverige för att kunna dra allmänna slutsatser kring framgångsfaktorer och fallgropar. Det första försöket handlar om en anropsstyrd flexlinje i ett landsbygdsområde som delas av Svalövs, Bjuvs och Helsingborgs kommuner i Skåne. Det andra handlar om anropsstyrd närtrafik i Sävsjö kommun i Jönköpings län. Det sista handlar om fullständigt samordnad samhällsbetald trafik på Visingsö i Jönköpings kommun.

Kunskaper som framkommer i projektet syftar till att skapa attraktiva kollektivtrafiksystem i landsbygdsområden med svag efterfrågan i fler områden i de båda länen och i förlängningen i hela landet. Resultaten rör de aktuella trafikformernas attraktivitet för områdenas invånare och besökare, ekonomiska nyckeltal för drift och utveckling, samt erfarenheter kring själva införande- och utvecklingsprocesserna. Framgångsfaktorer för en lyckad samordning och ekonomisk effektivitet lyfts fram i den mån positiva resultat uppstår. Forskningsprojektet utgör också en dokumentation av hela processen från införande till utvärdering av tre intressanta och aktuella försök med närtrafik i landet.

Föreliggande slutrapport redovisar upplägget av metoder och aktiviteter inom, forskningsprojektet utifrån de olika projektmomenten samt resultaten av dessa. Diskussionen ägnar sig åt resultatens generaliserbarhet och överföringspotential till andra områden i Sverige som mynnar ut i rekommendationer för ett lyckat införande av kollektivtrafik på landsbygd med ett särskilt fokus på samordningens roll.

¹ Trivector Traffic (2005), ”FUD – Samordnad kollektivtrafik på landsbygd, Del1: Utvärdering av Byabussen i Ystad”, rapport 2005:39

² VINNOVA (2006), ”Utlysning inom programmet Infrastruktur och effektiva transportsystem”, 2006-06-02

Projektet har varit ett samarbete mellan Trivector Traffic, Jönköpings Länstrafik, Skånetrafiken samt kommunerna Sävsjö, Jönköping, Svalöv, Bjuv och Helsingborg. Trivector Traffic har varit projektledare och stått för projektets genomförande. Övriga projektdeltagare har bidragit med underlagsmaterial och drift av de olika försöken samt med resurser i form av arbetstid och kunskap.

Hos Trivector Traffic har tekn lic Per Gunnar Andersson varit uppdragsansvarig. Fil mag Anja Quester, som också är författare för denna rapport, har varit projektledare sedan våren 2009, tidigare projektledare var civ ing Daniel Svanfelt. I de olika projektfaserna har flera medarbetare från Trivector Traffic varit delaktiga: civ ing Petra Ahlström, civ ing Lena Fredriksson och civ ing Emma Morin. Civ ing Lena Fredriksson är även kvalitetsgranskare för denna rapport. Civ ing Lovisa Indebetou och civ ing Pernilla Hyllenius har bidragit med specialkunskap i enkätundersökningarna. Extrapersonal har hjälpt till med de praktiska delarna i enkätutskicken och intervjuerna. Här kan Julia Ljungkvist, Catharina Gensmann, Elin Josefsson och Margareta Rydberg nämnas.

Från trafikhuvudmännen och kommunerna har, för att bara nämna några, Jan Peter Petersson, Erik Andersson, Anna-Karin Malm, Anders Nohlqvist och Mikael Kopp från Jönköpings Länstrafik, Bo Widestadh, Esna Alic, Per Larsson och David Kjellsson från Sävsjö kommun, Per Lantz från Jönköpings kommun, Jarl Gustavsson från Bjuvs kommun, Per Hall och Jan-Erik Lång från Helsingborgs kommun, Johan Collijn från Svalövs kommun, Bengt Jartsell från Trafikdelegationen nordvästra Skåne samt Lennart Viberg, Kerstin Gustafsson och Ingemar Bryman från Skånetrafiken deltagit. Hos Skånetrafiken och i de skånska kommunerna tillkommer fler personer i samband med arbets- och styrgruppen för servicelinjen i Skåne. På Vinnova har Emma Gretzer, Erica Tenevall och Åsa Vagland varit kontaktpersoner för projektet. Vi tackar samtliga medverkande i detta projekt för ett gott och givande samarbete.

Stockholm januari 2011

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning	1
1. Inledning	13
1.1 Bakgrund	13
1.2 Forskningsprojektets syfte	14
1.3 Projektfaser och metod	15
2. Presentation av de tre försöken	19
2.1 Linje 249 i nordvästra Skåne	20
2.2 Visingsöbussen	21
2.3 Närtrafiken i Sävsjö	22
2.4 Jämförelse av de tre försöken	23
3. Utvärdering av försöken	25
3.1 Erfarenheter kring införandeprocesser	25
3.2 Trafikformernas attraktivitet	29
3.3 Ekonomisk utvärdering	38
3.4 Samordning	42
3.5 Syntes av forskningsresultaten	44
4. Utvecklingsåtgärd	47
4.1 Bakgrund till utvecklingsåtgärden i Sävsjö	47
4.2 Sammanfattning av utvecklingsåtgärdens effekt	48
4.3 Kvarstående utvecklingsmöjligheter för Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö	50
5. Kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte	51
5.1 Kunskapsspridning	51
5.2 Litteraturstudier	56
5.3 Erfarenhetsutbyte	58
5.4 Löpande aktiviteter	58
6. Generaliserbarhet och relevans	59
6.1 Generaliserbarhet	59
6.2 Samordningens roll	61
6.3 Forskningsprojektets relevans	62
7. Slutsatser	63

Förteckning bilagor

- Bilaga 1) Aktiviteter under projektets gång
- Bilaga 2) PM1 - Kartläggning av tidigare erfarenheter, inklusive minnesanteckningar, presentationer, deltagarförteckning från uppstartsseminariet i Lund, 2007-05-04, SUMO-inspirerat frågebatteri för insamling av data och broschyrer/tidtabell för de tre försöken
- Bilaga 3) PM2 – Enkätstudie av Öasvängen på Visingsö
- Bilaga 4) PM3 - Enkätstudie av närtrafiken i Sävsjö kommun
- Bilaga 5) PM4 – Utvärdering av försöket i Skåne
- Bilaga 6) Litteraturlista
- Bilaga 7) Nyhetsbrev till berörda i projektet åren 2007-2010
- Bilaga 8) Uppstartsseminarium i Lund, 2007-05-04: Inbjudan, program
- Bilaga 9) Presentation Integrated rural transport, 2007-10-17, Lund
- Bilaga 10) Program och presentation KollFramåt forskningsseminarium 2007-10-23, Lund
- Bilaga 11) Ansökan Transportforum 2009
- Bilaga 12) Arbetsmöte om utvecklingsåtgärder 2009-09-29 i Jönköping: Förslagslista, agenda, minnesanteckningar
- Bilaga 13) Konferens Wuppertal, Tyskland 2009-12-08: Program
- Bilaga 14) Utvecklingsåtgärd Sävsjö: Motiveringsdokument, tidningsartikel, vinnande affisch, tidningsannons för biokvällen
- Bilaga 15) Utvärdering utvecklingsåtgärd Sävsjö: Enkät
- Bilaga 16) Transportforum 2010: Ansökan och presentation
- Bilaga 17) Artikel i Trivector Nytt 1/2010
- Bilaga 18) Artikel i VTI aktuellt 1/2010
- Bilaga 19) Konferens Balestrand, Norge 2010-05-11: Presentation, program
- Bilaga 20) Slutseminarium i Jönköping, 2011-01-19: Inbjudan, program, presentation och minnesanteckningar
- Bilaga 21) Utförlig beskrivning av upplägg och utvärdering för utvecklingsåtgärd Sävsjö

Sammanfattning

Inledning

Bakgrund

Det är en utmaning att erbjuda attraktiv kollektivtrafik till en rimlig kostnad i landsbygdsområden. Samtidigt är det viktigt att även i glest befolkade områden bygga upp attraktiva trafiksystem där kollektivtrafiken är en viktig del.

Som en del av lösningen för att bygga upp ett attraktivt och kostnadseffektivt utbud diskuteras ofta samordning av olika samhällsbetalda transporter (skolskjuts, färdtjänst, sjukresor) med vanlig kollektivtrafik.

Föreliggande slutrapport redovisar resultaten och slutsatserna från ett 4-årigt, Vinnova-finansierat forskningsprojekt (2007-2011), ”Samordnad kollektivtrafik på landsbygd – Del 2”. I projektet har tre försök med olika ambitioner att samordna kollektivtrafik på landsbygd följts under fyra år för att belysa betydelsen av samordningen för en attraktiv trafik i glest bebyggda områden. De tre undersökta försöken är närtrafiken i Sävsjö och Visingsöbussen på Visingsö i Jönköpings län, samt servicelinje 249 i nordvästra Skåne.

Forskningsprojektets syfte

Avsikten med projektet var att dokumentera och utvärdera strukturer, planeringsmodeller och faktiska resultat samt utveckla de tre nämnda försöken med samordnad kollektivtrafik i landsbygdsområden i Skåne och Jönköpings län. Detta för att få bättre kunskap om attraktiva kollektivtrafiksystem i landsbygdsområden med svag efterfrågan och vilken roll samordningen tillfaller i detta. I projektet skulle en del av fokus ligga på betydelsen av samordning för en bra kollektivtrafik i dessa områden, men även andra delar som är av betydelse för en attraktiv trafik skulle utredas. Framgångsfaktorer och fallgropar för en lyckad samordning och ekonomisk effektivitet lyfts fram och diskuteras. Analyserna mynnar ut i slutsatser kring resultatens generaliserbarhet och användbarhet i andra sammanhang.

En viktig del i arbetet är att sprida kunskapen från forskningsprojektet och att byta ut erfarenheter mellan de deltagande länen.

Ovan nämnda syften har följts under projektets fyra år och deras praktiska omsättning i form av slutsatser, resultat och aktiviteter beskrivs i föreliggande slutrapport inklusive bilagor.

Projektfaser och metod

Projektet delades in i flera faser som dels bygger på varandra, dels har pågått parallellt.

1. Genomgång av tidigare erfarenheter
2. Upprinnelse till de tre aktuella försöken med närtrafik
3. Kartläggning av resandet med närtrafiken
4. Ekonomisk utvärdering
5. Syntes av utvecklingen av resandet och ekonomin, samt framtida trend och bedömning av samordningspotential
6. Närtrafikens utvecklingsmöjligheter samt överföringspotential på landsbygdsområden i Skåne och Jönköpings län. Utvecklingsåtgärd för närtrafiken i Sävsjö
7. Kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte

Följande metoder har används:

- litteraturstudier, databas- och internetsökningar
- insamling och utvärdering av statistik och annan information
- kvantitativa enkätundersökningar
- syntes av kartläggningarna och sammanställning av utvecklingsmöjligheter
- genomförande och utvärdering av en utvecklingsåtgärd för närtrafiken i Sävsjö
- konferensbesök, artiklar och föredrag i Sverige och utomlands
- utskick av nyhetsbrev till samtliga berörda i projektet
- uppstarts- och slutseminarium, arbetsmöten
- syntes av projektresultaten med fokus på generaliserbarhet

Arbetet med insamlingen av information och statistik skedde enligt ett SUMO-inspirerat³ frågebatteri. Inspirationen för detta kom från försöket i Skåne som planerades med hjälp av SUMO. Även om de andra två försöken inte planerades med samma verktyg var checklistan till stor hjälp för att samla in jämförbar och fullständig material till analyserna. Även enkäterna i de kvantitativa undersökningarna kring trafikens attraktivitet och utvärderingen av utvecklingsåtgärden i Sävsjö har varit SUMO-inspirerade.

³ För mer information om planeringsverktyget SUMO se Vägverket (2004), "SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt", publ 2004:98.

Presentation av de tre försöken

De centrala kännetecknen för de tre undersökta försöken Visingsöbussen på ön Visingsö i Vättern, närtrafiken i Sävsjö kommun och modellförsöket med linje 249 i nordvästra Skåne sammanställs i Tabell 0.1 nedan. Trafikuppläggen är delvis ganska olika i sin utformning samt i samordningsgraden och trafikens syfte. I dagsläget kan närtrafiken i Sävsjö och Visingsöbussen inte kallas försök längre medan modellförsöket i Skåne lades ner i juni 2009 efter 2 års drift med mycket lågt resande.

Tabell 0.1. Centrala kännetecknen för de tre undersökta försöken.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
Geografisk avgränsning	Landsbygden Ekeby-Kågeröd-Tågarp (3 kommuner)	Visingsö/Vättern	Landsbygden Sävsjö - tätorter, endast landsbygdsbor,
Invånare/potentiella kunder	Ca. 4.000 inv.	Ca 750 inv.+ turister + inpendlare	Ca. 2.900 inv.
Försökstid	Juni 2007 – juni 2009	Sedan juli 2005	Sedan oktober 2005
Initiativtagare	Skånetrafiken: modellprojekt inom "Svag trafik"	Tjänstemän JLT/ kommunen	Politiker Sävsjö kommun
Arbetsgrupp	Skånetrafiken/kommuner	JLT/kommunen	JLT/kommunen*
Kostnadsfördelning	Kommuner/ Skånetrafiken	Jönköpings kommun	Sävsjö kommun/JLT*
Tidtabell	Nej, endast avgång/ ankomst tätorter	Ja	Nej, tidsintervaller
Trafikeringstider	Vardag: kl 9-11/13-15.30	Vardag: kl 6:15-18:30, Lördag: kl 9:55-16:35 (sommars)	Vardag: kl 9-13/17-22, Helg: kl 15-22
Antal turer	5 enkelturer	Vardag: 11 turer Lördag: 5 turer	Beror på efterfrågan
Linjelagd	Nej	Ja	Nej
Fordon	Småfordon	Buss, 31 sittplatser	Småfordon
Anropsstyrd	Ja	Ja (ej sommar/elever)	Ja
Samordning av	Sjukresor, färdtjänst, vanlig kollektivtrafik	Skolskjuts, sjukresor, färdtjänst, vanlig kollektivtrafik	Färdtjänst, vanlig kollektivtrafik
Taxa	Närtrafiktaxa**	Länstrafikens taxa	Länstrafikens taxa för kontantbiljetter, minst 2 zoner
Matarfunktion	Tåg	Färja	

* JLT samfinansierade försöket under de två första åren

** Bygger på 2 zoner, periodkort med minst 2 zoner gäller, inte rabattkort

Visingsöbussen är en linjelagd trafik som samordnar vanlig kollektivtrafik med skolskjuts, färdtjänst- och sjukresor. Helgresor erbjuds endast på sommaren och då bara på lördagar.

Närtrafiken i Sävsjö körs utan tidtabell men inom tidsintervaller och har inget uttalat mål att samordna olika samhällsbetalda resor. Det finns möjlighet att använda närtrafiken även på kvällar samt lördagar och söndagar året om, däremot finns det ingen närtrafik på morgonen och under tidig eftermiddag. Målgruppen är främst personer som (tillfälligt) inte har tillgång till bil och som inte

reser under högtrafik. Utöver måste användarna vara bosatta på landsbygden i Sävsjö kommun (ingen gatuadress).

Försöket i Skåne skulle samordna vanlig kollektivtrafik med färdtjänst- och sjukresor. Utbudet var betydligt mindre än i de två andra försöken. Man har inte heller gått ut med lika mycket information om trafiken som man gjorde på Visingsö och i Sävsjö.

Samtliga tre är anropsstyrda förutom Visingsöbussen på sommaren och för skolskjutsarna. För Visingsöbussen används en mindre buss medan man för närtrafiken i Sävsjö och Skåneförsöket använder sig av småfordon. Visingsöbussen och modellförsöket i Skåne har en matarfunktion medan det inte finns någon uttalat sådan funktion för närtrafiken i Sävsjö.

Utvärdering av försöken

Erfarenheter kring införandeprocesser

Utifrån erfarenheterna med införandeprocesserna för de olika försöken har en lista med på framgångsfaktorer för detta steg i arbetet tagits fram:

- Initiativ inifrån
- Förankring bland berörda i förvaltningen och i politiken
- En arbetsgrupp eller enskilda personer som följer utvecklingen löpande och tar ansvar för trafiken
- Tidig avstämning med teknisk personal för att säkerställa att servicen kan levereras, till exempel med beställningscentral
- Informationsåtgärder hos målgruppen för att få acceptans hos befolkningen
- Tydlig ansvarsfördelning framförallt när många personer/förvaltningar är inblandade

Givetvis kan trots allt många individuella och oförutsägbara händelser inträffa som stör införandet och vissa risker går inte att eliminera helt.

Trafikformernas attraktivitet

För att få bättre kunskap om huruvida varje trafik används och hur den upplevs bland målgruppen har både resandestatistik utvärderats och enkätundersökningar genomförts.

Antalet resor per år skiljer sig mycket åt mellan de tre försöksprojekten, se Tabell 0.1. I genomsnitt görs drygt 1 100 resor per månad med Visingsöbussen och 77 resor med närtrafiken i Sävsjö.

Tabell 0.2. Resandestatistik per år. Månader i parenteser om siffran inte är för hela året.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
2005	-	7 590 (7-12)	111 (10-12)
2006	-	15 018	574
2007	14 (6-12)	13 792	1 059
2008	9	14 561	1 076
2009	10 (1-6)	12 526	1 113
2010	-	10 726 (1-11)	739 (1-10)
Genomsnitt per månad	1,4	1 133	77

Resandet med Visingsöbussen har sjunkit något över åren. Flest resor görs under månaderna februari/mars, minst resor i juni och vissa år i december. Resandet med trafiken påverkas mycket av antalet elever samt turisttillströmningen.

För närtrafiken i Sävsjö kan man se en ökande trend för antalet resor per år. I cirka två tredjedelar av fallen är det en kvinna som reser och 90 % av resorna görs på vardagar. Äldre personer reser mest under förmiddagen medan personer som är yngre än 18 år reser på eftermiddagen och kvällen. 6 resenärer har gjort fler än 60 enkelresor under något år, 5 av dessa personer har varit äldre än 60 år vid restillfället. Med dessa personer är medelåldern per resa 49 år. Sorterar man bort dessa personer för de åren där de har gjort fler än 60 enkelresor sjunker medelåldern per resa till 42 år och antalet resor under åren 2007 till 2009 minskar med 300 till 400 resor vilket gör att ökningen av antalet resor från år 2006 till år 2007 blir måttligare och att det inte sker någon minskning år 2010.

Medelåldern per resenär är 71 år och i genomsnitt gör en resenär mellan 7 och 9 resor per år där de med högst och lägst resande räknats bort. Sammanlagt har 255 olika personer använt närtrafiken sedan starten. Hälften av alla resenärer har använt närtrafiken under endast ett av de sex åren trafiken har varit i drift.

Enkätundersökningarna undersökte kännedomen och användningen av trafikuppläggen bland målgrupperna. För upplägget av undersökningarna jämför Tabell 0.3. Frågorna var upplagda på samma sätt för samtliga tre områden.

Tabell 0.3. Överblick enkätundersökningar.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
Tidpunkt	Juni/juli 2009	Februari 2008	December 2008
Målgrupp	Hushåll trafikområde NV Skåne	Boende och inpendlare Visingsö	Boende landsbygden Sävsjö
Metod	Kvantitativt, telefon	Kvantitativt, postalt	Kvantitativt, postalt
Antal i urvalet	109 st.	780 st.	750 st.
Ålder	15 år uppåt	6 år uppåt	6 år uppåt
Svarsfrekvens	93 %	60 %	62 %

Kännedomen om de olika försöken visade sig vara mycket olika. I Sävsjö känner, med 58 %, förhållandevis få till närtrafiken trots att man gick ut med en informationsbroschyr tills samtliga landsbygdsboende medan kännedomen

bland invånarna på Visingsö ligger på nästan 90 %. 40 % har rest med ”Öasvängen” på Visingsö medan det endast är var tionde i Sävsjö. Av de 100 intervjuade i nordvästra Skåne känner enbart 7 personer till trafiken, 3 har rest med denna.

Både på Visingsö och i Sävsjö tycker en majoritet att möjligheten att resa med kollektivtrafiken förbättrats. Bland de som har rest med Visingsöbussen är 70 % ganska eller mycket nöjda med trafiken, motsvarande siffra för närtrafiken i Sävsjö är 78 %. Bland de tre som har rest med modellförsöket i Skåne var 2 personer mycket nöjda. Resultaten för Skåneförsöket kan dock inte anses vara representativa.

Ekonomisk utvärdering

I Tabell 0.4 redovisas kostnaden för de olika försöken per år. Visingsöbussen är klart dyrast medan försöket i Skåne har varit mycket billigt. Skillnaderna beror på de olika uppläggen och det uppnådda resandet. Kostnaderna har hållit sig inom de förväntade ramarna.

Tabell 0.4. De tre försöksprojektens kostnad per år, exkl. moms. Månader i parenteser om siffran inte är för hela året. Avrundade siffror.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
2005	-	794 000 (7-12)	-*
2006	-	1 418 000	240 000
2007	2 700 (6-12)	1 441 000	468 000
2008	1 400	1 501 000	340 000
2009	1 600 (1-6)	1 479 000	358 000
2010	-	997 000 (1-8)	262 000 (1-11)
Genomsnitt per år	4 560**	1 477 000	339 000

* Uppgift för kostnad för närtrafiken saknas för år 2005.

** Siffran för den genomsnittliga årskostnaden för trafiken i Skåne kan anses som mycket preliminär i och med att trafikens kostnader varierade så mycket över åren och resandet var mycket lågt.

För närtrafiken i Sävsjö ligger den genomsnittliga nettokostnaden per resa, dvs. kostnaden som kommunen måste betala mellan 316 och 442 SEK, den varierar alltså mycket mellan åren. Av detta betalar resenären i genomsnitt mellan 26 till 35 SEK beroende på år. För Visingsöbussen är kostnaden per resa med mellan 94 och 133 SEK mycket lägre. Här ligger intäkten per resa på mellan 4 och 6 SEK. Kostnaden per resa för de få resor som har gjorts med linje 249 i Skåne varierar mellan 156 och 193 SEK för de tre åren trafiken har varit i drift.

Kostnadstäckningsgrad för Visingsöbussen är med runt 5 % något lägre än för närtrafiken i Sävsjö, som ligger mellan 6 och 11 %. Kostnadstäckningsgraden för en normal landsbygdslinje i Jönköpings läns ligger på cirka 25-30 %, de sämsta ligger på 10-15 %.

Kommunens årliga kostnad för samhällsbetalda resor på Visingsö har varit ungefär lika hög som den är i genomsnitt per år för Visingsöbussen samtidigt som man har fått ett mycket bättre utbud. Jämförelsen görs mot alternativet att fortsätta ha en fast stationerad taxi på ön vilket aldrig var tänkt som en långsiktig

lösning. Kostnaden för den nya närtrafiken i Sävsjö är 2,4 gånger högre jämfört med kompletteringstrafiken.

För servicelinjen i Skåne är jämförelsen före-efter svår då det inte fanns några bokade kompletteringsresor för jämförelseperioden april 2006 på vilken kostnadsberäkningen baserades.

Både Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö anses på grund av sitt låga resande inte påverka någon angränsande kollektivtrafik i större utsträckning. För Skåneförsöket är det svårt att analysera sådana effekter på grund av det låga resande.

Samordning

Samordning av olika samhällsbetalda transporter har varit målet med modellförsöket i Skåne och med Visingsöbussen, däremot inte med närtrafiken i Sävsjö där man allmänt ville skapa en bättre kollektivtrafik i landsbygdsområden. En viss samordning kan anses vara en sidoeffekt dock inget som var tänkt från början. På Visingsö finns inga transportalternativ och alla personer som behöver en samhällsbetald transport hänvisas till bussen vilket gör att samordningen har lyckats mycket bra och man har fått ut en bättre kollektivtrafik för alla genom samordningen. Ambitionsnivån för samordning har även i Skåne varit mycket hög men på grund av det låga resandet är en uppföljning mycket svår. Ett grundläggande hinder var de tekniska problemen som uppstod inom beställningsverksamheten som gjorde att trafiken inte kom upp när färdtjänstresenärer beställde resor inom linjens område.

Nedanstående lista försöker sammanfatta olika aspekter av samordningsfrågan inom ramen av frågor om en attraktiv kollektivtrafik i glesa landsbygdsområden.

- Samordning ger bra möjligheter till att utnyttja resurser på ett bättre sätt
- Förutsättning är att tekniken fungerar
- Ekonomisk effektivitet är relativt och beror på trafikens syfte (besparingar, förbättringar)
- Fullständig samordning är snarare undantaget än regeln
- Samordning är inget måste för en attraktiv trafik

Allmänt kan konstateras att samordningen är en svår uppgift bland annat på grund av regler och olika behov från färdtjänst- och sjukresenärer samt begränsningar utifrån skoltider.

Trafikens framtid

I dagsläget planeras trafiken i Sävsjö och på Visingsö att fortsätta i sin nuvarande utformning. Ett möjligt hot för Visingsöbussen skulle kunna vara om ansvars- och finansieringsfördelningen förändras framöver. Därtill är trafiken känslig för minskningar i befolkningen och framförallt av antalet skolelever.

Det enda hotet som just nu går att identifiera för närtrafiken i Sävsjö är om trafiken blir för populär så att kostnaderna ökar mycket. Närtrafiken i Sävsjö har tagits över av Tranås kommun och man har börjat prata om "Sävsjömodellen" som även kommunerna Habo och Gnosjö är på väg att införa. Grundidén med denna "modell" är att rikta sig till en klart definierad målgrupp, landsbygdsbor utan gatuadress, vilket gör att man har en någorlunda kontroll på kostnaderna.

Utvecklingsåtgärd Sävsjö

Eftersom det visade sig att särskilt unga personer på landsbygden i Sävsjö hade låg kännedom om närtrafikens existens beslutades i september 2009 att göra en riktad informationssatsning mot denna viktiga målgrupp.

Åtgärden genomfördes i form av en affischtävling bland ungdomar som besökte fritidsgårdarna under senvintern/våren 2010. Cirka 10 % av ungdomarna som besöker fritidsgårdarna har deltagit i tävlingen. Avslutningen var en biokväll under vilken effekten, dvs. om kännedomen av närtrafiken här ökat, utvärderades genom en enkätundersökning. Affischen till biokvällen innehöll det vinnande förslaget. På affischen stod det tydligt att evenemanget hängde ihop med närtrafiken och att man kunde resa dit gratis med denna. Dock har få personer använt sig av möjligheten.

Samtliga tillfrågade ungdomar känner till närtrafiken i större utsträckning än vid första undersökningstillfället under hösten 2008. Det går inte att säga exakt om det endast beror på den genomförda åtgärden men en del av denna förbättring lär kunna förknippas med den. Det finns skillnader i kännedom om närtrafiken mellan de som känner till affischtävlingen och de som inte gör det; den först nämnda gruppen kände till närtrafiken i större utsträckning redan innan tävlingen än den andra gruppen.

Bland tävlingsdeltagarna som kände till närtrafiken redan innan tävlingen har resandet med trafiken ökat något, de tre personer som inte kände till trafiken innan tävlingen har inte rest med närtrafiken efteråt heller.

Ett annat viktigt resultat från enkätundersökningen är att yngre personer får sin information i mycket större grad via Internet vilket måste beaktas när man marknadsför för olika målgrupper. Dessutom är denna grupp känsligare för trafikens pris.

Andelen resor som enligt resandestatistiken har gjorts med närtrafiken av personer under 18 år ökade under perioden april till oktober 2010 jämfört med samma period året innan. Samtidigt har dock inte antalet resenärer under 18 år ökat.

Sammanfattningsvis kan åtgärden anses ha varit framgångsrik. Man bör även betänka de olika spridningseffekterna som lär ha uppkommit genom att tävlingsdeltagarna och biokvällsbesökare berättar om närtrafiken för kompisar, syskon och andra.

Kvarstående utvecklingsmöjligheter för Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö

Utöver den genomförda utvecklingsåtgärden, informationsinsatsen i Sävsjö, finns det fler möjliga åtgärder för Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö som

skulle kunna genomföras vid behov. De föreslogs i samband med syntesen av undersökningsresultaten men förkastades till förmån av den genomförda åtgärden. En utveckling bör dock endast ske om man ser vinster i form av mer resande, bättre kostnadsbalans, nöjdare kunder eller uppfyllande av andra uppsatta mål.

- Fler informationskampanjer för närtrafiken i Sävsjö med målgruppen färdtjänstresenärer eller föräldrar men även ytterligare satsningar på ungdomar.
- Starkare samordning med färdtjänstresor av närtrafiken i Sävsjö.
- Utökning av trafiktiderna för Visingsöbussen skulle vara intressant i och med att många har önskat kvälls- och helgturer i enkätundersökningen.

Kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte

Föredrag, konferenser, artiklar, etc.

Ett av de främsta syften med projektet utöver kartläggningen och utvecklingen av försöken har varit att sprida kunskap om projektets resultat, både inom projektgruppen och utanför. Därför har olika föredrag, bland annat på Transportforum 2010 i Linköping, och seminarier hållits. Det har även bedrivits en aktiv bevakning av konferenser inom detta område, både inom- och utomlands. Projektet har redovisats i två artiklar i tidningar som riktar sig till fackpublik.

På en av de besökta konferenserna i tyska Wuppertal presenterades bland annat en ny handbok för planering av flexibel kollektivtrafik⁴. Boken definierar och specificerar olika typer av flexibel kollektivtrafik och deras lämpliga användningsområden och går igenomleder genom samtliga steg av planeringen av flexibel kollektivtrafik. Handboken är ett bra verktyg för planerare på kommuner och trafikhuvudmän och det borde övervägas att översätta och anpassa den till svenska förhållanden.

Den andra utländska konferensen i norska Balestrand där projektet också presenterades hölls inom ramen av norska Samferdsledepartementets så kallade KID-ordning (KID = Kollektivtransport i distriktene)⁵. Målet med programmet, som utformades av regeringen år 2007, är att utveckla en mer kundanpassad och kostnadseffektiv kollektivtrafik på landsbygden i Norge. En gång varje halvår hålls en konferens. På den vägen har tjänstemännen byggt upp ett viktigt nätverk vilket skulle vara bra att ha i Sverige också.

Litteraturstudier har genomförts löpande både i Sverige och utomlands för att följa den senaste utvecklingen inom ämnet. Erfarenhetsutbyte mellan de deltagande länen och kommuner har utöver olika avstämningar på telefon och via mail skett på start- och slutseminariet och genom ett arbetsgruppsmöte i Jönköping kring utvecklingsåtgärden. För att informera projektdeltagarna om viktiga etappresultat har fyra PM getts ut och nyhetsbrev skickats till berörda med re-

⁴ BMVBS och BBSR (2009a), Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen.

⁵ <http://kid.toi.no/>. (2010-12-16)

gelbundna mellanrum. Även framöver är det tänkt att sprida projektets resultat och slutsatser till alla intresserade.

Generaliserbarhet och relevans

Generaliserbarhet

Viktiga faktorer som bidrar till en lyckad planering och drift av attraktiv landsbygdstrafik i glest befolkade områden har identifierats. Faktorerna ska bidra till en ekonomisk hållbar och samtidigt attraktiv trafik för kunderna som är bestående och förankrad både bland kunderna och hos tjänstemän och politiker.

Allmänt kan man konstatera att generaliserbarheten varierar för de tre undersökta försöken.

Visingsöbussen går i ett mycket speciellt geografiskt område, en ö, vilket gör att en överföring till andra områden är svår. Från införandeprocessen för Visingsöbussen kan man dra lärdomen att det är av stor betydelse att arbeta målriktat utifrån ett konkret problem inom ramen av en stabil arbetsgrupp med stark förankring bland politiker, tjänstemän och boende. Detsamma gäller för de generella lärdomarna från införandeprocessen i Sävsjö.

För närtrafiken i Sävsjö finns redan praktiska bevis för trafikuppläggets överförbarhet till andra områden inom länet och därmed för uppläggets generaliserbarhet. En viktig faktor är att upplägget är tydligt men samtidigt modifierbart till en viss grad. Grundidén är att rikta sig till en klart definierad målgrupp, landsbygdsbor utan gatuadress, vilket gör att man har en någorlunda kontroll på kostnaderna. Det kan dock finnas begränsningar i överförandet till andra län på grund av andra bestämmelser vid beställningen, till exempel att kunden inte ska behöva uppge bostadsorten. Andra framgångsfaktorer från närtrafiken som gäller i ett allmänt perspektiv är trafikeringstider som inte kräver insats av nya resurser i form av chaufförer.

För Skåne är det svårt att uttala sig om huruvida upplägget är generaliserbart. Man kan dock även här dra generella lärdomar från införandeprocessen.

Den ekonomiska effektiviteten måste för varje försök kopplas till trafikens syfte och de alternativa kostnaderna. Här är generaliseringar svåra att göra.

Nedan föreslås ett antal punkter som borde ingå i ett generellt koncept för en lyckad kollektivtrafik på landsbygd:

- Tydlig ansvarsfördelning och förankring hos berörda planerare
- Nyckelpersoner som har kontroll
- Vilja att skapa något nytt/behov att förändra något
- Att undersöka områdets behov och möjliga samordningsvinster och deras effekt på ekonomin, trafikupplägget, etc.
- Att bestämma målgruppen och trafikens syfte för att undvika ekonomiska bekymmer
- Riktade informationsåtgärder

- Regelbunden uppföljning av resande, kännedom och acceptans, om möjligt med ett lämpligt mätverktyg

Listan kan mycket väl behöva kompletteras när fler försök läggs till i undersökningen.

Resultaten visar att samordningsgraden varierar starkt och att det behövs antingen ett geografiskt tvång till samordning eller en uttalad politisk vilja. ”Sävsjömodellen” visar samtidigt att det inte behövs samordning av vanlig kollektivtrafik med andra samhällsbetalda transporter för att bygga upp en attraktiv landsbygdstrafik. Mycket hänger på trafikens syfte och planerarnas konkreta problem och behov.

På sidan 7 sammanfattas olika aspekter av samordningsfrågan i samband med planering av en attraktiv kollektivtrafik i glesa landsbygdsområden.

Forskningsprojektets relevans

Det finns många olika upplägg med samordnad landsbygdstrafik i Sverige men endast en bråkdel har utvärderats till fullo. Samtidigt är det i dagsläget, med en sjunkande och åldrande landsbygdsbefolkning, av stort intresse att hitta attraktiva lösningar för kollektivtrafiken även framöver. Forskningsresultaten ger mycket relevanta resultat i syfte att förebygga misslyckanden vid framtida planeringar.

Slutsatser

Det är inte lätt att planera för en attraktiv kollektivtrafik i glest befolkade områden. Vid beaktande av en del aspekter rörande trafikens syfte samt målgrupp och därmed ambitionsnivån, den ekonomiska budgeten, införandeprocessen och den löpande uppföljningen är vägen dit inte lika besvärlig. Viktigt att tänka på är att varje område behöver sin speciella trafik, samtidigt som vissa aspekter är gemensamma och viktiga att beakta oavsett områdets karaktär. Givetvis kan trots allt mycket gå fel på vägen och många oväntade situationer uppstå.

Samordning kunde inte urskiljas som den enda framgångsfaktorn, det är snarare mycket beroende på trafikens syfte och behovet i området om samordning kan vara ett bidrag till en attraktiv och samtidigt ekonomisk effekt kollektivtrafik.

Det bör dock beaktas att föreliggande forskningsresultat baseras på undersökningen av enbart tre försök och att slutsatserna med största sannolikhet kan kompletteras om fler trafikupplägg undersöks.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Hur skapar man en attraktiv kollektivtrafik i glest befolkade områden?

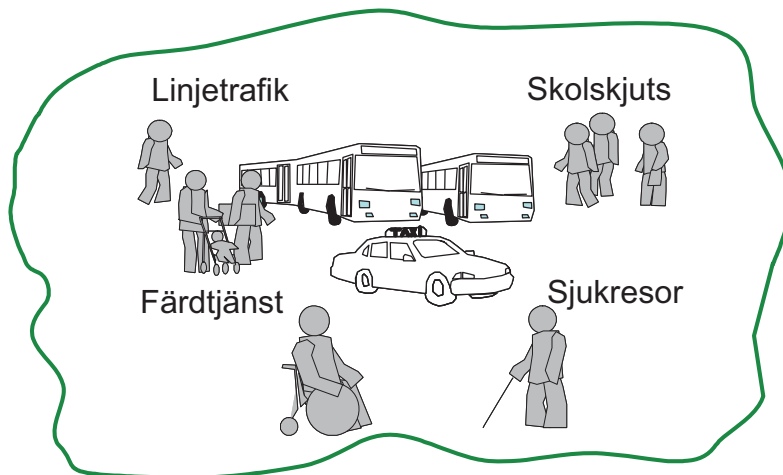
Kollektivtrafik i glest befolkade områden är svårare att organisera på ett kostnadseffektivt, attraktivt och resenärsvänligt sätt än i städer eller andra mer tätbefolkade områden. Detta beror på att efterfrågan är förhållandevis liten och avstånden stora. Det är en utmaning att erbjuda attraktiv kollektivtrafik till en rimlig kostnad i landsbygdsområden. Samtidigt är det viktigt att även i glest befolkade områden bygga upp attraktiva trafiksystem där kollektivtrafiken är en viktig del.

Genom åren har det genomförts många försök med kollektivtrafik i landsbygds- och glesbygdsområden i Sverige. Syftet har alltid varit att förbättra möjligheterna för de boende och verksamma på landsbygden att ta sig till service och aktiviteter i närmaste tätort. Det tidigare kollektivtrafikutbudet har som följd oftast förbättrats. Samtidigt har man önskat undvika att kostnaderna skjuter i höjden genom att effektivisera trafiken.

Effektiviseringen och förbättringarna kan ske på olika sätt. Vid sidan om tidtallslagda busslinjer kan anropsstyrda trafikupplägg vara en lösning. Det finns även försök där frivilliga engagerar sig som chaufförer eller bidrar till finansieringen på annat sätt.

En kompletterande lösning kan vara att samordna olika samhällsbetalda transporter och därmed uppnå samordningsvinster. I praktiken innebär detta synsätt att man inte primärt ska anordna särskild skolskjuts för skolbarn och ungdomar, särskild färdtjänst och sjukresor, eller andra särskilda transportmöjligheter, utan att man istället samordnar allt eller delar i en kollektivtrafik som alla kan åka med, se Figur 1.1. Naturligtvis kommer det alltid att finnas behov av särskild anordnad kollektivtrafik för människor med särskilda behov, som det inte är effektivt att anpassa den ordinarie kollektivtrafiken efter. Men detta utgör en liten del av allt resande, och dessutom har det visat sig att de flesta sådana resenärer vill kunna åka på ett sätt som så långt som möjligt är integrerat med ordinarie trafik⁶.

⁶ Se t ex Ståhl A. (1997) och Svensson H. (2003)



Figur 1.1 Olika samhällsbetalda transporter som kan samordnas.

Upprinnelse till forskningsprojektet

Föreliggande slutrapport redovisar resultaten och slutsatserna från ett 4-årigt forskningsprojekt (2007-2011), "Samordnad kollektivtrafik på landsbygd – Del 2". Projektet är en planeringspraktisk och utvärderingsinriktad fördjupning av "Del 1 – Utvärdering av Byabussen i Ystad" (2004-2006). Det finansiella stödet utgick från Vinnovas utlysning "Infrastruktur och effektiva trafiksystem"⁷

I projektet har tre försök med olika ambitioner att samordna kollektivtrafik på landsbygd följts under fyra år för att belysa betydelsen av samordningen för en attraktiv trafik i gleset bebyggda områden. Områdena skiljer sig i sin geografiska karaktär och därmed i sina behov för en attraktiv kollektivtrafik. De tre undersökta försöken är närtrafiken i Sävsjö och Visingsöbussen på Visingsö i Jönköpings län, samt servicelinje 249 i nordvästra Skåne. Samarbetspartners i projektet har varit Jönköpings Länstrafik, Skånetrafiken samt berörda kommuner.

1.2 Forskningsprojektets syfte

Syftet med projektet är att jämföra strukturer, planeringsmodeller och faktiska resultat samt att utbyta erfarenheter mellan länen kring samordning av olika samhällsbetalda transporter på landsbygd. Detta för att få mer kunskap om attraktiva kollektivtrafiksystem i landsbygdsområden med svag efterfrågan. De tre nämnda försöksprojekt från Skåne och Jönköpings län är grunden i detta planeringspraktiska och utvärderingsinriktade arbete.

Forskningsprojektet ska även utgöra en dokumentation av hela processen från införande till utvärdering av tre försök med samordnad kollektivtrafik på landsbygd i Sverige. Framgångsfaktorer och fallgropar för en lyckad samordning och ekonomisk effektivitet lyfts fram och diskuteras i den mån de uppstår.

⁷ VINNOVA (2006), "Utllysning inom programmet Infrastruktur och effektiva transportsystem", 2006-06-02

Med hjälp av resultaten ska slutsatser dras kring deras generaliserbarhet och användbarhet i andra sammanhang. På lång sikt är målet att med hjälp av resultaten kunna bidra till attraktiva kollektivtrafiksystem i landsbygdsområden med svag efterfrågan, främst i de båda länen men i förlängningen även i hela landet. En viktig del är därför att sprida kunskapen från denna utvärdering till så många intresserade som möjligt – i första ledet kommuner och länshuvudmän.

1.3 Projektfaser och metod

Utifrån forskningsprojektets syfte delades projektet in i flera faser. De bygger dels på varandra, dels har de pågått löpande under hela projektets gång.

1. Genomgång av tidigare erfarenheter
2. Upprinnelse till de tre aktuella försöken med närtrafik
3. Kartläggning av resandet med närtrafiken
4. Ekonomisk utvärdering
5. Syntes av utvecklingen av resandet och ekonomin, samt framtida trend och bedömning av samordningspotential
6. Närtrafikens utvecklingsmöjligheter samt överföringspotential på landsbygdsområden i Skåne och Jönköpings län. Utvecklingsåtgärd för närtrafiken i Sävsjö
7. Kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte

I de följande avsnitten beskrivs faserna mer utförligt i samband med beskrivningen av de använda metoderna. Detta kapitel ersätter samtidigt det från början planerade metod-PM:et (se bilaga 2, PM1, kapitel 1).

Fas 1 och 2 ingick i uppstartsfasen (2007) av projektet medan fas 3 och 4 har pågått under hela projektets gång. Fas 5 till 7 har stått i centrum av arbetet i projektets slutfas (2009-2010).

Fas 1 bestod till största del av litteraturstudier, databas- och internetsökningar. Litteraturlistan har uppdaterats löpande (se bilaga 6 och kapitel 5.4). Under fas 2 beskrevs bakgrunden till de tre försöken med fokus på införandeprocessen och trafikupplägget. Bakgrundsbeskrivningen skedde med hjälp av insamling och utvärdering av statistik och annan information.

Resultaten från fas 1 och 2 finns redovisade i PM1 (bilaga 2). I detta PM ingår även en första kartläggning av kostnader och resande med försöken, fas 3 och 4. Dessa två faser syftade till att undersöka trafikformernas attraktivitet och värde för områdenas invånare och besökare. De skulle även kartlägga ekonomiska nyckeltal för drift och utveckling. Första datainsamlingen skedde under år 2007 inför PM1. Insamlingen upprepades en gång år 2009 och en sista gång inför denna slutrapport under hösten 2010, se kapitel 0.

I fas 3 ingick även kvantitativa enkätundersökningar (åren 2008-2009) för att ta reda på hur attraktiva trafikformerna upplevs av målgrupperna för de olika för-

söken. Upplägget av de tre undersökningarna har varit likartad för att kunna jämföra resultaten. I Sävsjö och på Visingsö genomfördes undersökningarna med brevenkäter, i Skåne per telefon. Resultaten redovisas i PM2, PM3 och PM4 (bilagor 3 till 5) och sammanfattas i kapitel 3.2.

Fas 5, 6 och 7 intensiverades mot slutet av projektet i takt med att fler analyser avslutades. Utvecklingsmöjligheter identifierades utifrån enkätundersökningarna och resandestatistiken tillsammans med de berörda projektparterna. En utvecklingsåtgärd genomfördes med anknytning till närtrafiken i Sävsjö. Utvärderingen skedde även här med hjälp av en enkätundersökning. Åtgärden och utvärderingen samt andra möjliga, men inte genomförda, utvecklingsmöjligheter beskrivs närmare i kapitel 0.

Nyhetsbrev har med jämna mellanrum gått ut till samtliga berörda i projektet när nya resultat tagits fram eller andra viktiga händelser har inträffat. Nyhetsbrev finns i bilaga 7.

Ett uppstartsseminarium hölls hos Trivector i Lund, där representanter för trafikhuvudmän och kommuner i de tre geografiska områdena träffades, utbytte information och erfarenheter, samt diskuterade metodik för datainsamling och utvärdering. Programmet, minnesanteckningar och presentationer finns i bilagorna 2 och 8. Det avslutande seminariet har hållits i Jönköping hos Jönköpings Länstrafik där samma representanter var bjudna (dock en något förändrad sammansättning i och med att vissa personer hade slutat eller fått en ny tjänst inom organisationen). Fokus har varit på att utvärdera projektets resultat och diskutera deras generaliserbarhet och användning framöver. Programmet, minnesanteckningar och presentationen finns i bilaga 20. Utöver dessa centrala mötesarenor har arbetsmöten inom projektgruppen hållits.

Utifrån slutseminariets diskussioner och forskningsresultaten i allmänhet diskuteras överföringspotentialen enligt punkt 6 och viktiga framgångsfaktorer och fallgropar i kapitel 6.

Projektet och resultaten har förutom på start- och slutseminariet och genom nyhetsbrev till projektgruppen presenterats på fyra olika seminarier och konferenser både i Sverige och utomlands. Två artiklar har avhandlat projektets resultat. Aktiviteterna inom fas 7 - Kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte beskrivs närmare i kapitel 5.

SUMO

Insamlingen av information och statistik skedde enligt ett SUMO-inspirerat⁸ frågebatteri (se bilaga 2, PM1). Idén kom från försökstrafiken i nordvästra Skåne där Trivector deltog i planeringen av försöket. Försöket hade sin upprinnelse i Skånetrafikens busstrategi. I busstrategins del "Svag Trafik", skapades ett "modellprojekt" – den i detta projekt utvärderade linje 249 - i syfte att testa och utvärdera trafikupplägg och kunna sprida resultaten och upplägget i hela Skåne. För modellprojektet fanns det från början krav på dokumentation och utvärderbarhet och en SUMO-plan bildade grunden för planeringen och var även tänkt att användas vid utvärderingen.

⁸ För mer information om planeringsverktyget SUMO se Vägverket (2004), "SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt", publ 2004:98.

För att få jämförbara resultat genomfördes materialinsamlingen i Sävsjö och på Visingsö efter SUMO-planen för försöket i Skåne. Utifrån SUMO-planen togs en checklista fram som specificerade materialet som behövdes för utvärderingen.

Det var även tänkt att retrospektivt sätta upp en SUMO-plan för Visingsö och Sävsjö för själva planeringen av försöket. Detta visade sig bara delvis genomförbart därför att försöken varken i Sävsjö eller på Visingsö var uppbyggda kring klart formulerade mål när det gäller till exempel antal resenärer eller samordningsgraden med färdtjänsten. Målformulering samt benämning av mätbara indikatorer för målen är en central beståndsdel av en SUMO-plan. Ändå var checklistan till stor hjälp för framtagningen av material samt för kommunikationen kring material med de ansvariga personerna på kommunerna och Jönköpings Länstrafik.

Även enkäterna i de kvantitativa undersökningarna kring trafikens attraktivitet och för utvärderingen av utvecklingsåtgärden i Sävsjö har varit SUMO-inspirerade.

Sammanfattningsvis kan konstateras att användandet av en ”strikt” metod som SUMO har visat sig svårt att följa fullt ut i och med att så många olika aktörer och försök har ingått i projektet. Däremot har SUMO-metoden varit ett bra ramverk för att samla in heltäckande dokumentation och statistik som är jämförbar mellan de olika försöken.

I PM1 utlovades ett PM som enbart avhandlar SUMO-metoden. Under projektets gång visade det sig att behovet av ett metod-PM inte är så stort som tänkt i början. Dels på grund av att det har visat sig att SUMO-metoden inte kan följas strikt inom detta projekt, dels för att denna metod redan är väl dokumenterad. En kort genomgång finns även i PM4 (bilaga 5) samt i presentationsmaterialet från uppstartsseminariet (bilaga 7 i PM1, bilaga 2 i denna rapport).

2. Presentation av de tre försöken

De tre undersökta landsbygdslinjerna har presenterats utförligt i PM1 (se bilaga 2). På de kommande sidorna återfinns en kort beskrivning av införandeprocessen, upplägget och utvecklingen mellan åren 2007 och 2010. För att få en snabb överblick av försöken har de centrala kännetecknen sammanställts i Tabell 2.1 nedan.

Tabell 2.1. Centrala kännetecknen för de tre undersökta försöken.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
Geografisk avgränsning	Landsbygden Ekeby-Kågeröd-Tågarp (3 kommuner)	Visingsö/Vättern	Landsbygden Sävsjö - tätorter, endast landsbygdsbor,
Invånare/potentiella kunder	Ca. 4.000 inv.	Ca 750 inv.+ turister + inpendlare	Ca. 2.900 inv.
Försökstid	Juni 2007 – juni 2009	Sedan juli 2005	Sedan oktober 2005
Initiativtagare	Skånetrafiken: modellprojekt inom "Svag trafik"	Tjänstemän JLT/ kommunen	Politiker Sävsjö kommun
Arbetsgrupp	Skånetrafiken/kommuner	JLT/kommunen	JLT/kommunen*
Kostnadsfördelning	Kommuner/ Skånetrafiken	Jönköpings kommun	Sävsjö kommun/JLT*
Tidtabell	Nej, endast avgång/ ankomst tätorter	Ja	Nej, tidsintervaller
Trafikeringstider	Vardag: kl 9-11/13-15.30	Vardag: kl 6:15-18:30, Lördag: kl 9:55-16:35 (sommars)	Vardag: kl 9-13/17-22, Helg: kl 15-22
Antal turer	5 enkelturer	Vardag: 11 turer Lördag: 5 turer	Beror på efterfrågan
Linjelagd	Nej	Ja	Nej
Fordon	Småfordon	Buss, 31 sittplatser	Småfordon
Anropsstyrd	Ja	Ja (ej sommar/elever)	Ja
Samordning av	Sjukresor, färdtjänst, vanlig kollektivtrafik	Skolskjuts, sjukresor, färdtjänst, vanlig kollektivtrafik	Färdtjänst, vanlig kollektivtrafik
Taxa	Närtrafiktaxa**	Länstrafikens taxa	Länstrafikens taxa för kontantbiljetter, minst 2 zoner
Matarfunktion	Tåg	Färja	

* JLT samfinansierade försöket under de två första åren.

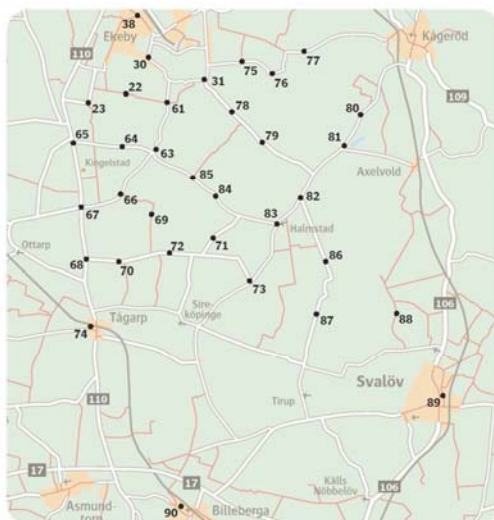
** Bygger på 2 zoner, periodkort med minst 2 zoner gäller, inte rabattkort

2.1 Linje 249 i nordvästra Skåne

Servicelinje 249 infördes i juni 2007 och kördes som anropsstyrd försökslinje i två år. Linjen trafikerade ett kommunöverskridande område mellan tätorterna Billeberga, Tågarp, Ekeby och Svalöv i kommunerna Svalöv, Helsingborg och Bjuv, se Figur 2.1. De fem enkelturerna på vardagar hade tågpassning i Tågarp och Billeberga. Syftet med linjen var att samordna sjuk-, färdtjänst- och vanliga närtrafikresor. Sjuk- och färdtjänstresenärer kunde bli hämtat vid dörren medan övriga resenärer fick vänta på bussen vid utpekade möteshallplatser. Tiderna i tidtabellen gällde tätorterna, för övriga platser bestämdes tiden vid bokningen. Taxan var den vanliga närtrafiktaxan.

Innan fanns ingen allmän kollektivtrafik i området förutom kompletteringstrafik. Initiativet för servicelinjen kom från Skånetrafikens utvecklingsprojekt ”Svag trafik” inom Busstrategin. I projektet ingick Skånetrafiken och ett antal kommuner i nordvästra Skåne som samarbetar inom organet Trafikdelegationen.⁹

En arbetsgrupp och en styrgrupp tillsattes. Arbetsgruppen bestod av tjänstemannarepresentanter från de berörda kommunerna, Trafikdelegationens projektsamordnare, representanter från Skånetrafikens avdelningar för regionbuss, stadsbuss, särskild kollektivtrafik och strategisk planering (projektledare) samt en inhyrd projektsekreterare från konsultföretaget Trivector. Styrgruppen bestod av Region Skånes ordinarie nämnd för kollektivtrafik, vilken även hade format styrgrupp för busstrategiarbetet, samt 5 politikerrepresentanter från Trafikdelegationen. Vid styrgruppsmötena medverkade dessutom 3 av arbetsgruppens medlemmar (föredragande); Skånetrafikens projektledare, projektsekreteraren samt Trafikdelegationens projektsamordnare.



Figur 2.1 Karta över upptagningsområdet för servicelinje 249 med utplacerade möteshallplatser. Källa: Tidtabell Skånetrafiken.

⁹ Trafikdelegationen i NV-Skåne finns inte kvar. Den upphörde i samband med att Skånetrafiken övertog huvudmannaskapet för färdtjänst fr.o.m. 2008-01-01. Det finns ett samverkansorgan mellan kommunerna i NV-Skåne som kallas Skåne Nordväst där man bl.a. diskuterar strukturella frågor rörande trafiken. Ingemar Bryman, 2011-01-11.

Samtidigt som linjen infördes skedde även en översyn av skolskjutsarna i området och den nya linjen 250 introducerades. Linjerna stod inte i konkurrens med varandra. Servicelinje 249 erbjöd trafik i servicerestidslägen (förmiddag och eftermiddag) medan linje 250 går under hela trafikdygnet samt en linjelagd, rakare sträcka. Medan linje 250 har varit framgångsrik har linje 249 aldrig blivit använd i någon större utsträckning. Därför beslutades att ställa in linjen till tidtabellsskiftet juni 2009.

2.2 Visingsöbussen

Visingsöbussen eller ”Öasvängen” samordnar de samhällsbetalda resorna på Visingsö sedan juli 2005. Fram till dess kördes kompletteringstrafik med småfordon. Varje person på Visingsö hade rätt till minst en resa per vecka. Parallellt utfördes skoltrafik, färdtjänst och sjukresor. För utförandet av de samhällsbetalda transporterna fanns en fast stationerad taxi på ön vilket var mycket kostsam. Därför tog tjänstemännen i Jönköpings kommun och hos Jönköpings Länstrafik initiativet att utveckla ett mer samordnat upplägg för samhällsbetalda resor som samtidigt ger öborna en linjelagd kollektivtrafik. Man genomförde en förstudie och en arbetsgrupp bildades med representanter från en rad olika förvaltningar från Jönköpings kommun samt från Jönköpings Länstrafik. Arbetet leddes av en styrgrupp och ärendet har behandlats i kommunstyrelsen. En del av inspirationen till Visingsöbussen hämtades från bussen på ön Ven i Skåne.

Visingsöbussen går som anropsstyrd, linjelagd trafik med elva anropsstyrda turer på vardagar. Under vinterturlistan körs vissa fasta skolturer medan anropsstyrning alltid används för allmänheten. På sommaren körs enligt fast tidtabell. År 2006 infördes lördagstrafik under sommarmånaderna. Trafiken samordnar samtliga samhällsbetalda resor, det vill säga skolskjuts, färdtjänstresor och sjukresor samt vanlig kollektivtrafik. Ett litet antal fasta hållplatser finns utmed linjen (se Figur 2.2) men det är även möjligt att stiga på vid trafiksäkra platser genom att ge tecken eller vinka till föraren. Färdtjänst- och sjukresenärer blir hämtade vid dörren under förutsättning att fordonet kan ta sig fram. Kostnaden för att resa med ”Öasvängen” är enligt Länstrafikens taxa för kollektivtrafik. Trafiken ingår i Länstrafikens reseplanerare i och med att den är öppen för alla. Information finns även på kommunens hemsida och har delats ut till alla öbor. Det har även funnits ett antal inlägg om trafiken i tidningar och på radio.

Förutom införandet av lördagstrafik på sommaren sedan år 2006 har det inte skett några större förändringar sedan trafikstarten.



Figur 2.2 Hållplats skylt för Visingsöbussen/Öasvängen, Foto: Anja Quester

2.3 Närtrafiken i Sävsjö

Den 17 oktober 2005 ersatte en utbyggd anropsstyrd närtrafik kompletteringstrafiken på landsbygden i Sävsjö kommun. Det primära syftet med trafiken var att ge boende på landsbygden möjlighet att ta sig till en av kommunens tätorter utan egen bil. Utbudet ökade från tidigare en tur per vecka till resmöjligheter på samtliga veckodagar. Initiativet för trafiken kom i första hand från politikerna i kommunen som ville främja en levande landsbygd. En arbetsgrupp bestående av två kommunrepresentanter och två handläggare från Jönköpings Länstrafik bildades. Ärendet har behandlats i kommunstyrelsen.

Trafiken är öppen för alla som bor utanför tätorterna Sävsjö, Vrigstad, Stockaryd eller Rörvik det vill säga boende som inte har en gatuadress. Resans mål ska vara en adress i någon av de nämnda tätorterna. Det finns inga utsatta hållplatser, däremot ett litet antal fasta målpunkter i tätorterna. Resenären hämtas/lämnas vid dörren. Trafiken körs med småfordon och utan fast tidtabell. Det finns fasta tidsintervaller på förmiddagen och eftermiddagen/kvällen då trafiken kan beställas. Tiderna är anpassade så att outnyttjade resurser i form av fordon och chaufförer kan användas. Målgruppen är främst ungdomar och äldre samt andra personer utan tillgång till bil. En viss samordning av färdtjänstresor sker, men det är inget uttalat mål. Skolskjuts och sjukresor utförs inte med närtrafiken. Länstrafikens taxa för kontantbiljetter tillämpas. Trafiken går inte att hitta i Länstrafikens reseplanerare men på kommunens hemsida. Information om trafiken har även gått ut via en broschyr som har delats ut till samtliga berörda hushåll (se Figur 2.3 och bilaga 2, PM1). Det har även funnits information i lokaltidningen.

Trafikupplägget har varit oförändrat sedan införandet förutom att man har infört att boende på landsbygd kan åka till schemalagd aktivitet på landsbygd. År 2009 har Tranås kommun infört närtrafik efter Sävsjös förebild och man har börjat prata om "Sävsjömodellen". Kommunerna Habo och Gnosjö är i skrivande stund på väg att införa närtrafik enligt samma upplägg. Därtill har "ägar-

beredningen” som har gett direktiv för Jönköpings Länstrafiks omvandling till myndighet/förvaltning 2010 uttryckt en vilja att samtliga kommuner i länet på sikt skall införa närtrafik av liknande ”Sävsjömodellen”.¹⁰ Grundidén med denna ”modell” är att rikta sig till en klart definierad målgrupp, landsbygdsbor utan gatuadress, vilket gör att man har en någorlunda kontroll på kostnaderna.



Figur 2.3 Bild från informationsbroschyr om närtrafiken i Sävsjö, oktober 2005.

2.4 Jämförelse av de tre försöken

Jämförelsen delas in i en jämförelse mellan närtrafiken i Sävsjö och Visingsöbussen. Försöket i Skåne, linje 249, ställs sedan mot de två försöken i Jönköpings län.

Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö skiljer sig betydligt åt, både med hänsyn till utformningen samt till omfattningen. Visingsöbussen är en linjelagd trafik som samordnar vanlig kollektivtrafik med skolskjuts, färdtjänst- och sjukresor. Närtrafiken i Sävsjö har inget uttalat mål att samordna olika samhällsbetalda resor men man har riktat sig till färdtjänstresenärerna med speciell information. Visingsöbussen blir till hundra procent finansierad av kommunen medan närtrafiken i Sävsjö under de två första åren i sin karaktär som ett försöksprojekt betalades vardera till hälften av Jönköpings Länstrafik och Sävsjö kommun.

Det finns möjlighet att använda närtrafiken i Sävsjö även på lördagar och söndagar året om, för Visingsöbussen erbjuds denna möjlighet endast på sommaren och då bara på lördagar. Resandet med närtrafiken i Sävsjö är möjligt fram till klockan tio på kvällen medan sista turen med Visingsöbussen går från hamnen lite innan klockan 19. Däremot körs i Sävsjö ingen närtrafik på morgonen och under tidig eftermiddag. Närtrafiken i Sävsjö har inte arbetspendlare och elever

¹⁰ Erik Andersson, JLT, e-mail 2011-01-26.

som målgrupp utan inriktar sig på att erbjuda transportmöjligheter utanför högtiderna för de som inte har tillgång till bil, främst äldre och ungdomar.

För Visingsöbussen används en mindre buss medan man för närtrafiken i Sävsjö använder sig av småfordon. Visingsöbussen ingår i Jönköpings Länstrafiks reseplanerare och är tänkt för samtliga intresserade medan målgruppen för närtrafiken i Sävsjö är begränsad till kommunens landsbygdsboende. Kostnaden för resenärerna för resor med närtrafiken i Sävsjö och för Visingsöbussen är enligt Länstrafikens taxa för kollektivtrafik. För närtrafiken i Sävsjö gäller dock endast taxan för kontantbiljetter, inga periodkort accepteras. Visingsöbussen har en matarfunktion till färjan medan det inte finns någon uttalat sådan funktion för närtrafiken i Sävsjö.

Upplägget av modellförsöket med servicelinjen 249 i Skåne hade vissa likheter med både Sävsjö- och Visingsöförsöket, såsom att trafiken var anropsstyrd och att samordning skulle ske med färdtjänst- och sjukresor. Utbudet i form av antalet turer var dock mindre. Man har inte heller gått ut med lika mycket information om trafiken som man gjorde på Visingsö och i Sävsjö. Trafiken utfördes med småfordon som i Sävsjö och var tänkt som matartrafik till tågstationer.

3. Utvärdering av försöken

3.1 Erfarenheter kring införandeprocesser

Införandeprocesserna för de tre försöken, som beskrivs översiktligt i kapitel 0 och något mer utförligt i PM1 (bilaga 2), har vissa likheter men är ändå mycket olika. Nedan pekas fallgropar och framgångsfaktorer ut för varje försök.

Linje 249

I Skåne kom initiativet till försöket från arbetet med Skånetrafikens strategi för ”Svag trafik”, vilket kan likställas med ett politiskt initiativ. Ambitionsnivån för hela processen att ta fram ett koncept för ett modellförsök var mycket hög. Försöket föregicks av en mycket grundlig förstudie, samt ett digert förberedelsearbete innan trafikstart. Därtill skedde arbetet som ett unikt samverkansprojekt mellan Skånetrafiken och de berörda kommunerna med representanter från alla relevanta förvaltningar (ansvariga för skolskjuts, trafikplanering, färdtjänst etc.). Representanterna från alla dessa organisationer bildade en arbetsgrupp som träffades mycket regelbundet och leddes av Skånetrafiken med Trivector som utredare och föredragande. En styrgrupp bestående av politiska representanter från Region Skånes nämnd för kollektivtrafik och nordvästra Skånes Trafikdelegation följde arbetet med stort intresse och engagemang.

Trots den noggranna planeringsprocessen togs vissa nyckelpersoner från den operativa verksamheten in väldigt sent i planeringsprocessen. Här kan framförallt beställningscentralen nämnas. Detta gjorde att samordningen med beställningen av färdtjänstresor inte blev optimalt på grund av begränsningar i programvaran som användes. Rent tekniskt uppstod svårigheter med linje 249:s flexlinjeupplägg i Skånetrafikens bokningssystem PASS. Detta uppmärksammades för sent, eftersom ingen i arbetsgruppen hade detaljkunskap om bokningssystemet och man utgick ifrån att systemet var moget för alla typer av linjelösningar. Den representant från beställningscentralen som påtalade problemet kom in relativt sent i projektet.

Inom ramen av ett skarpt test inför trafikstart identifierades problem med beställningen men åtgärdandet blev av någon anledning inte genomfört innan trafiken gick i drift.

En annan brist återfinns i övergången från att försöket var ett ”projekt” inom en strategisk planeringsavdelning hos Skånetrafiken till att det blev en linje i Skånetrafikens ordinarie trafik inom en annan avdelning på Skånetrafiken. Det var svårt att överföra det engagemang för försöket som fanns på den strategiska avdelningen till den andra avdelningen. I samband med driftstart omorganiserades Skånetrafikens verksamhet och olyckligtvis hade den medarbetare på Skånetrafiken som fick ansvar för den dagliga driften av linje 249 inte varit invol-

verad i arbetsgruppens arbete. I och med att överlämningen mellan planering och drift inte fungerade tillfredsställande fungerade inte heller den löpande insamlingen av statistik.

Man valde att gå ut försiktigt med två dubbelturer bara under vardagar, så att man inte i ett senare skede av ekonomiska skäl måste skära ner trafiken igen när efterfrågan ökar. Beslutet baserades på erfarenheter från tidigare försök. Anledningen till försiktigheten är också att trafiken är uppbyggd både kring det faktum att körtiden kan variera på grund av olika många platser för hämtning och lämning på samma tur, och att byten ska kunna ske till och från tågen på fasta tider. Det lilla utbudet gjorde det svårt att genomföra en samordning då färdtjänstresenärer har rätt till en resa under hela dagen. Ytterligare en svaghet i införandeprocessen var att linjen inte marknadsfördes i området.

Så även om planeringen inför linjestart var mycket noggrann går det tyvärr inte att dra några slutsatser om själva trafikuppläggets kvalitet då informationen och bokningsproceduren var bristfälliga, vilket gav ett mycket magert resanderesultat.

En positiv effekt är dock att modellförsöket initierade ytterligare ett samarbetsprojekt med samma aktörer. Detta projekt fokuserar på skolturer öppna för alla i delvis samma område som linje 249. I januari 2009 ersattes fyra kortare busslinjer med två längre busslinjer som även knyter ihop busstrafiken med tågtrafiken. Detta ger bättre förbindelser med tåg mot Lund, Malmö och Köpenhamn samt även norrut mot Hässleholm och Kristianstad.

Visingsö

Vid planeringen av "Öasvängen" var betydligt färre personer och organisationer (en kommun och Jönköpings Länstrafik) än i Skåne inblandade i planeringsprocessen. Samma personer arbetar även idag med trafiken. Inom kommunen har flera förvaltningar varit delaktiga i planeringen i och med att man delar på kostnaden.

Initiativet kom även här från tjänstemän på Jönköpings Länstrafik och Jönköpings kommun. Kostnaden för de samhällsbetalda resorna på ön sköt i höjden samtidigt som det inte fanns någon bra allmän kollektivtrafik. Man ansåg att en översyn av transporterna behövdes, inte för att sänka kostnaderna men för att få ett bättre utbud till samma kostnad.

I och med att flera kommunala förvaltningar såg tydliga vinster med den nya trafiken, både utifrån öns försörjning med kollektivtrafik och utifrån kostnaden, blev Visingsöbussen genast förankrad i kommunen. Beställningsprocessen innebar inga svårigheter för beställningscentralen hos Jönköpings Länstrafik. Information om den nya trafiken delades ut till samtliga öborna så att befolkningen var informerad om försöket från början.

Sävsjö

I Sävsjö kom initiativet inte i första hand från tjänstemännen utan från politikererna som ville främja en levande landsbygd. Att erbjuda en landsbygd med hög livskvalitet är en fast del av samhällsplaneringen i Sävsjö. Även här arbetar de ansvariga tjänstemän som har varit med vid upprättandet av trafiken kvar

med frågan idag. Som för Visingsöbussen är arbetet koncentrerat till ett översiktligt antal ansvariga på kommunen och hos Jönköpings Länstrafik. Kontakten mellan Länstrafiken och kommunen är som för Jönköpings kommun väl utbyggd och beställningen via beställningscentralen har inte inneburit några problem.

Man gick även konsekvent ut med information till samtliga berörda hushåll och har inte behövt varit orolig för eventuella oförutsedda kostnadsökningar. Dessa har man samtidigt från början kunnat uppskatta bättre genom att begränsa användargruppen.

Sammanfattning

Närtrafiken i Sävsjö och Visingsöbussen kan inte kallas försök längre. De har blivit en del av befolkningens vardag och är fast förankrade bland tjänstemän och politiker. Däremot kom trafiken i Skåne aldrig ut ur försöksstadiet och är idag nedlagd. Detta beror främst på problem i införandeprocessen och en mycket hög ambitionsnivå. Från politiskt håll fanns vilja att testa så mycket som möjligt för att se effekter av samordning, kommunöverskridande trafik, koppling till tåg etc. Trafiken startades i en tid där Skånetrafiken omorganiserades vilket gjorde att ansvarsfördelningen inte var bestående. Det var även väldigt många inblandade i planeringsprocessen så att uppföljningen och delegeringen av arbetsuppgifter blev uppsplittrad och förmodligen kände ingen sig huvudansvarig. De andra två försöken började i mindre skala och med färre personer inblandade

En viktig framgångsfaktor för Visingsö och Sävsjö är också att de agerande tjänstemännen såg ett behov av en förändring för att förbättra sin egen verksamhet respektive tillgodose politikens önskemål. Detta gjorde att man hade med sig stort engagemang i frågan. Man bör även påpeka att det finns en väl etablerad och nära kontakt mellan kommuner och Länstrafiken i Jönköping som förmodligen har bidraget till att trafiken har lyckats.

För en småskalig trafik som anropsstyrda lösningar i landsbygdsområden kan man utifrån ovanstående erfarenheter dra den försiktiga slutsatsen att det helst inte ska vara för många inblandade men framförallt måste det finnas eldsjälarna som håller trafiken vid liv genom sitt engagemang. Samtidigt är risken större att trafiken inte drivs vidare om nyckelpersoner slutar. Denna faktor verkar dock även ha betydelse i en större projektorganisation som saknar en tydlig ansvarsfördelning.

Trots att många individuella och oförutsägbara händelser kan inträffa och vissa risker inte går att eliminera helt kan man formulera en lista på framgångsfaktorer för införandeprocessen:

- Initiativ inifrån
- Förankring bland berörda i förvaltningen och i politiken
- En arbetsgrupp eller enskilda personer som följer utvecklingen löpande och tar ansvar för trafiken
- Tidig avstämning med teknisk personal för att säkerställa att servicen kan levereras, till exempel med beställningscentral

- Informationsåtgärder hos målgruppen för att få acceptans i befolkningen
- Tydlig ansvarsfördelning framförallt när många personer/förvaltningar är inblandade

3.2 Trafikformernas attraktivitet

För att få bättre kunskap om användningen av varje trafik i form av resande och om hur den upplevs bland målgruppen har både resandestatistik utvärderats och enkätundersökningar genomförts för varje försök.

Resandestatistik

Antalet resor per år skiljer sig mycket för de tre försöksprojekten, se Tabell 3.1. Medan resandet med linje 249 aldrig har överstigit 14 resor under ett år har resandet med närtrafiken i Sävsjö ökat från 574 resor under år 2006 till 1 113 resor år 2009 för att sedan sjunka till 739 för månaderna januari till oktober år 2010 (drygt 890 uppräknat till hela året 2010). Den största ökningen för resandet med närtrafiken i Sävsjö skedde mellan åren 2006 och 2007 då resandet nästan fördubblades. Resandet med Visingsöbussen har legat mellan 11 000 och 15 000 resenärer. I genomsnitt görs drygt 1 100 resor per månad med Visingsöbussen och 77 resor med närtrafiken i Sävsjö.

Resandet med Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö analyseras mer ingående i de följande avsnitten utifrån den tillgängliga statistiken.

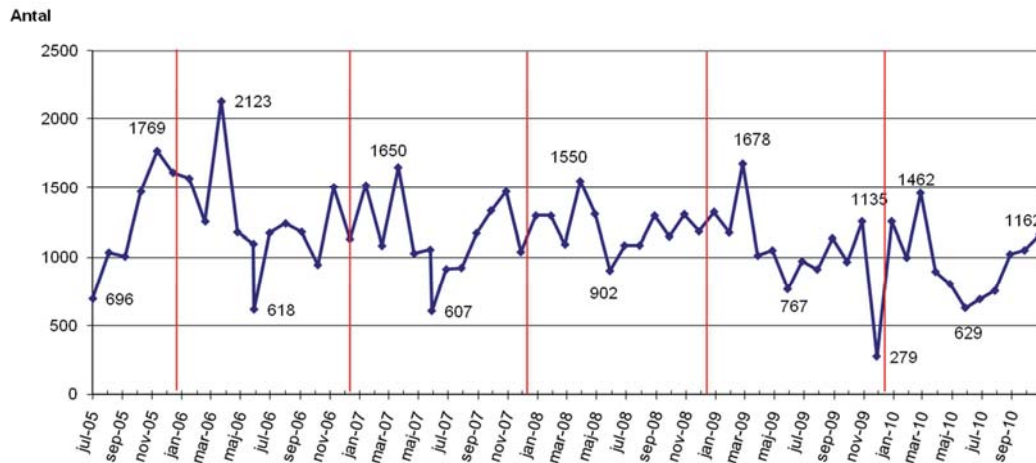
Tabell 3.1. Resandestatistik per år. Månader i parenteser om siffran inte är för hela året.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
2005	-	7 590 (7-12)	111 (10-12)
2006	-	15 018	574
2007	14 (6-12)	13 792	1 059
2008	9	14 561	1 076
2009	10 (1-6)	12 526	1 113
2010	-	10 726 (1-11)	739 (1-10)
Genomsnitt per månad	1,4	1 133	77

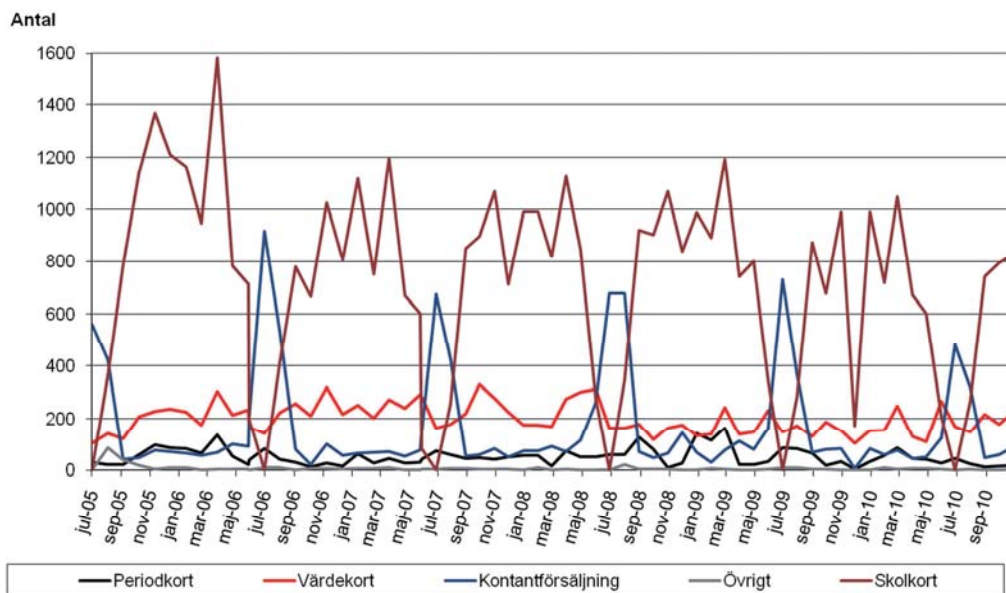
Visingsöbussen

Det finns skillnader i resandet med Visingsöbussen under året, se Figur 3.1. Flest resor görs under månaderna februari/mars, minst resor i juni och vissa år i december. Minskningen i juni kan förklaras med att antalet elever sjunker och sommarboende och turisterna inte har kommit till ön än. Detta syns tydligt i biljettstatistiken för olika biljettyper, se Figur 3.2. I biljettstatistiken kan man även hitta en del av förklaringen för variationen mellan åren: Både antalet turister under sommarsäsongen (kontantförsäljning) och antalet elever och därmed skolkort har sjunkit sedan år 2005.

För år 2006 och första halvan av år 2007 finns statistik över färdtjänstresor som har gjorts med Visingsöbussen. För perioden januari till juni har antalet färdtjänstresor med bussen ökat från 150 till 250 resor mellan åren 2006 och 2007. Mer information om hur färdtjänstresenärer upplever Visingsöbussen framgår av enkätundersökningarna, se längre fram i detta kapitel.



Figur 3.1 Resandestatistik för Visingsöbussen juli 2005 – november 2010, samtliga biljettyper. Källa: JLT.



Figur 3.2 Resandestatistik för Visingsöbussen juli 2005 – november 2010, uppdelat på olika biljettyper. Källa: JLT.

Närtrafiken i Sävsjö

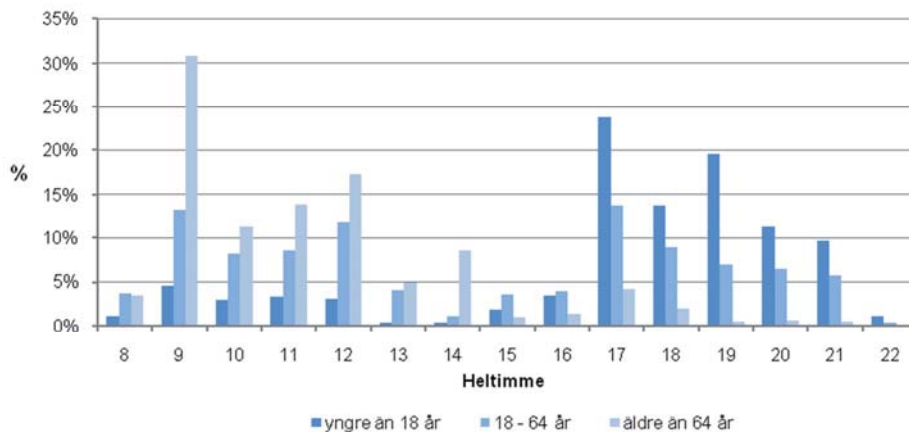
För resandet med närtrafiken i Sävsjö finns detaljerad statistik om bland annat resenärernas ålder och kön samt tidpunkten för resan.

Medelåldern per **resa** är betydligt högre under åren 2007 till 2009 än under de övriga åren, se Tabell 3.2. Könsfördelningen för resorna visar på att i cirka två tredjedelar av fallen är det en kvinna som reser. Att majoriteten av resorna görs av kvinnor är en vanlig företeelse för kollektivtrafiken. I genomsnitt görs 90 % av resorna på vardagar och övriga på helgen.

Tabell 3.2. Statistik över resorna med närtrafiken i Sävsjö per år.

År	Antal	Ålder			Kön		Veckodag		
		Medel	<18år	18-64år	>64år	Kvinna	Man	Vardag	Helg
2005 (10-12)	111	38	26%	51%	24%	65%	35%	88%	12%
2006	574	43	38%	30%	31%	69%	31%	88%	12%
2007	1.059	50	28%	35%	37%	63%	37%	90%	10%
2008	1.076	52	24%	37%	39%	63%	37%	93%	7%
2009	1.113	54	27%	24%	48%	49%	51%	92%	8%
2010 (1-10)	739	40	45%	30%	25%	51%	49%	86%	14%
Samtliga år	4.672	49	31%	32%	37%	59%	41%	90%	10%

Allmänt kan man säga att äldre personer utför mer än tre fjärdedelar av sina resor under förmiddagen medan resenärer som är yngre än 18 år utför en lika stor andel av sina resor under eftermiddagen och kvällen, se Figur 3.3.



Figur 3.3 Resor med närtrafiken: Fördelning över dygnet oavsett veckodag, uppdelat på 3 åldersklasser. Samtliga år (2005-2010).

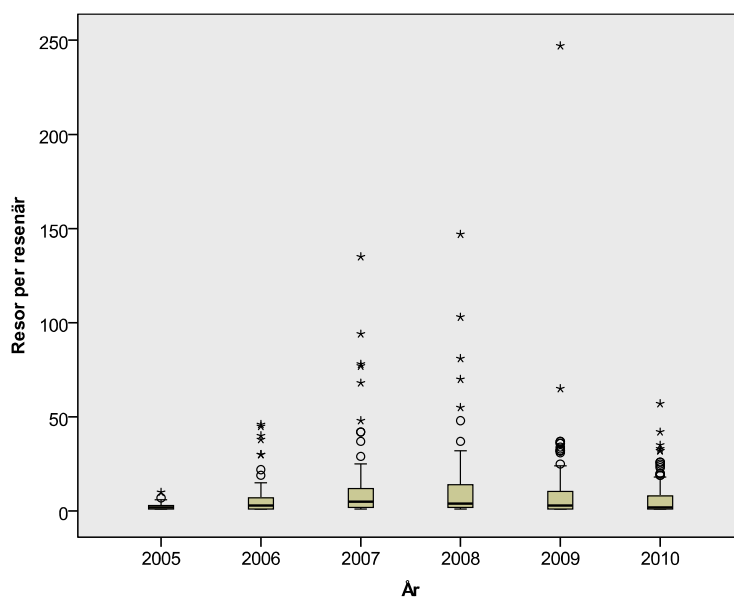
Som konstaterat har resandet under år 2010 sjunkit med drygt 300 resor jämfört med året innan. Detta beror på att en person som har gjort 147 resor år 2008 respektive 247 resor år 2009 har slutat resa helt. Denna person var äldre än 64 år vilket även gör att genomsnittsåldern per resa sjunker dramatiskt år 2010 jämfört med åren innan. Räknar man bort denna person under åren 2008 och 2009 blir medelåldern per resa för dessa år 47 respektive 45 år istället för 52 och 54 år och andelen resor som görs av personer som är äldre än 64 år minskar till 29 respektive 33 % istället för 39 och 48 %.

Framförallt under åren 2007 till 2009 finns det ytterligare personer som har gjort extremt många resor med närtrafiken, se Tabell 3.3 och Figur 3.4. De 6 resenärer som har gjort fler än 60 enkelresor under något år, har delvis gjort det över flera år, en kvinna till exempel under tre år. 5 av dessa personer har varit äldre än 60 år vid resans tillfälle, en kvinna yngre än 18 år. Det förklarar varför

medelåldern för resor under åren 2007 till 2009 är högre. Könsfördelningen för de 6 personer är jämn. Det är också möjligt att de äldre resenärerna hade använt sig av färdtjänsten om närtrafiken inte hade funnits. Denna fråga har dock inte utretts vidare inom projektet. Definitivt betyder närtrafiken för de personer som reser mycket med närtrafiken ett lyft för livet på landsbygden. Kostnaden för dessa personers resor ligger i genomsnitt på 15 000 SEK per år varav de själva står för 2 700 SEK i genomsnitt.

Tabell 3.3. Antal resor per år som de tre resenärer som har gjort flest resor med närtrafiken under detta år har gjort.

	1	2	3
2005 (10-12)	10	7	6
2006	46	45	40
2007	135	94	78
2008	147	103	81
2009	247	65	37
2010 (1-10)	57	42	35



Figur 3.4 Boxplots över antalet resor per resenär och år. Svart streck: median, box: 25-75 percentil, cirklar: outlier, asterisk: extrema outlier (3 gånger högre än boxernas övre gräns).

Tar man bort de resenärerna som har genomfört fler än 60 enkelresor under något år för just detta år sjunker antalet resor under åren 2007 till 2009 med 300 till 400 resor, se Tabell 3.4. Genom detta blir ökningen av antalet resor från år 2006 till år 2007 måttligare, trenden att antalet genomförda resor ökar med åren kvarstår dock. År 2010 sker ingen minskning när de extrema värdena är borttagna.

Medelåldern per resa sjunker samtidigt med mellan 7 och 13 år för åren 2007 till 2009. Man kan därmed konstatera att medelåldern per resa snarare sjunker

än ökar sett över åren. För åren 2007 och 2009 kan man även se att andelen resor som görs av yngre blir större om man tar bort personer med fler än 60 resor per år. Därmed kan man med undantag för år 2008 konstatera en ökning av andelen resor som görs av yngre sedan trafikstart. Fördelningen på vardag och helg ändras däremot inte om man tar bort personer som utfört extremt många resor.

Tabell 3.4. Statistik över resorna med närtrafiken i Sävsjö per år, utan resor som har gjorts av personer med fler än 60 resor per år.

År	Antal	Ålder				Kön		Veckodag	
		Medel	<18år	18-64	>64år	Kvinna	Man	Vardag	Helg
2005 (10-12)	111	38	26%	51%	24%	65%	35%	88%	12%
2006	574	43	38%	30%	31%	69%	31%	88%	12%
2007	659	42	39%	25%	36%	63%	37%	88%	12%
2008	675	45	23%	47%	30%	63%	37%	92%	8%
2009	801	41	38%	34%	28%	61%	39%	89%	12%
2010 (1-10)	739	40	45%	30%	25%	51%	49%	86%	14%
Samtliga år	3.559	42	36%	34%	30%	61%	39%	89%	12%

Tittar man på **resenärerna** har sammanlagt 255 olika personer använt närtrafiken sedan starten, se Tabell 3.5. Antalet unika resenärer har ökat från 82 st år 2006 till 103 st under åren 2009 och 2010 (januari till oktober). Medelåldern för resenärer med närtrafiken ligger förhållandevis konstant på mellan 38 och 42 år. Till skillnad från resorna ökar inte andelen av den yngsta gruppen bland resenärerna år 2010. Gruppen gör därmed enbart fler resor per person år 2010, men det reser inte fler yngre personer med närtrafiken.

Bortsett från år 2007 är andelen manliga resenärer högre än andelen resor som görs av män, vilket antyder att män gör i genomsnitt färre resor än kvinnor.

Tabell 3.5. Statistik över resenärer som använder närtrafiken i Sävsjö per år.

År	Antal	Ålder				Resor/resenär		Kön	
		Medel	<18år	18-64	>64år	Medel	Median	Kvinna	Man
2005 (10-12)	48	40	26%	53%	21%	2,3	2	60%	40%
2006	82	40	38%	31%	31%	7,0	3	65%	35%
2007	78	41	37%	33%	30%	13,6	5	64%	36%
2008	80	42	30%	39%	30%	13,5	4	62%	38%
2009	103	38	42%	35%	24%	10,8	3	56%	44%
2010 (1-10)	103	40	39%	37%	25%	7,2	2	55%	46%
Samtliga år*	255	41	25%	48%	27%	18	4	57%	43%

* Vid redovisningen för samtliga år räknas antalet unika resenärer och deras resor över alla år. Resenärernas ålder redovisas för år 2010.

Åren 2007 till 2009 är det genomsnittliga antalet resor högre än för övriga år. Medianen varierar dock endast mellan 2 och 5 resor vilket antyder att det finns

några personer som gör väldigt många resor. Detta analyseras i det kommande avsnittet på samma sätt som för resorna. Det genomsnittliga antalet resor per person under samtliga år sedan trafikstart ligger på 18 resor.

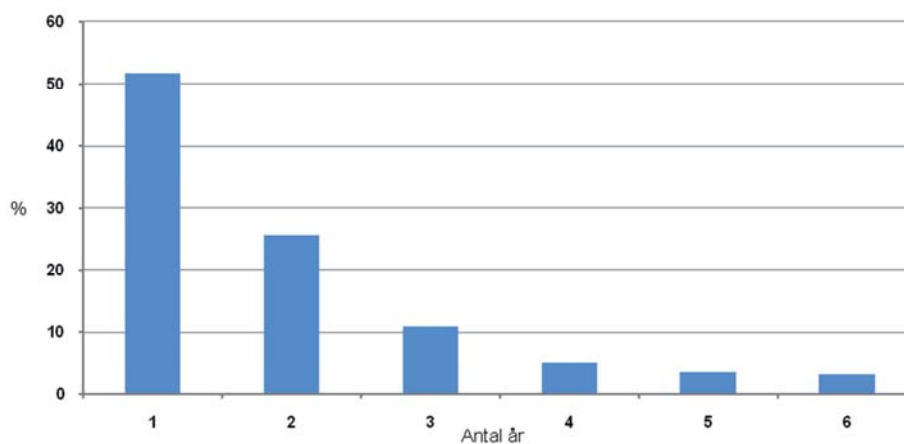
Antalet resenärer samt åldersfördelningen för resenärerna förändras inte lika mycket som för resorna om man tar bort personer för de år där de har genomfört fler än 60 enkelresor, se Tabell 3.6. Detta är logiskt då det endast handlade om 6 personer som dessutom fortfarande kan finnas bland de år där de inte har rest extremt mycket. Däremot sjunker medelvärdet för antalet resor per resenär med mellan 3 och 5 resor för åren 2007 till 2009 om man tar bort de som reser mest. Som följd blir medelvärdet mer jämnt över åren.

Tabell 3.6. Statistik över resenärer som använder närtrafiken i Sävsjö per år, utan resenärer som har gjort fler än 60 resor per år.

	Antal	Ålder				Resor/resenär		Kön	
		Medel	<18år	18-64	>64år	Medel	Median	Kvinna	Man
2005 (10-12)	48	40	26%	53%	21%	2,3	2	60%	40%
2006	82	40	38%	31%	31%	7,0	3	65%	35%
2007	74	40	39%	32%	28%	8,9	4	65%	35%
2008	76	41	31%	40%	29%	8,9	4	61%	39%
2009	101	37	42%	35%	22%	7,9	3	57%	43%
2010 (1-10)	103	40	39%	37%	25%	7,2	2	55%	46%
Samtliga år*	254	41	25%	48%	27%	13,9	3,5	57%	43%

* Vid redovisningen för samtliga år räknas antalet unika resenärer och deras resor över alla år. Resenärernas ålder redovisas för år 2010.

De flesta resenärer har använt närtrafiken under endast ett av de sex åren trafiken har varit i drift, se Figur 3.5. 3 % eller 8 personer har använt trafiken minst en gång per år sedan den startades. Slutsatsen är att man mest använder sig av närtrafiken vid enstaka tillfällen, som en försäkring i fall att man inte har tillgång till bil. Denna iakttagelse ligger i linje med uttalanden i enkätundersökningarna, att man har närtrafiken som en säkerhetslina i fall att.



Figur 3.5 Antal år resenären har använt sig av närtrafiken i Sävsjö. N=257.

Enkätundersökningar

För att ta reda på huruvida trafikuppläggen är kända och upplevs som attraktiva bland målgruppen har enkätundersökningar genomförts i Sävsjö och på Visingsö samt en telefonintervjustudie i Skåne. Undersökningarna har varit uppbyggda på liknande sätt och bygger på SUMO-metoden för att kunna kartlägga olika faktorer kring trafikens attraktivitet och användande.

Nedan följer en översiktlig sammanfattning av resultaten, uppläggen finns redovisade i Tabell 3.7. Upplägget och resultaten redovisas utförligt i PM2 för Visingsö, i PM3 för Sävsjö och i PM4 för Skåne (bilagor 3 till 5).

Tabell 3.7. Överblick enkätundersökningar.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
Tidpunkt	Juni/juli 2009	Februari 2008	December 2008
Målgrupp	Hushåll trafikområde NV Skåne	Boende och inpendlare Visingsö	Boende landsbygden Sävsjö
Metod	Kvantitativt, telefon	Kvantitativt, postalt	Kvantitativt, postalt
Antal i urvalet	109 st.	780 st.	750 st.
Ålder	15 år uppåt	6 år uppåt	6 år uppåt
Svarsfrekvens	93 %	60 %	62 %

Antalet utskickade enkäter var lika många till antal på Visingsö och i Sävsjö. För Visingsö kan dock tilläggas att samtliga invånare har fått enkäten medan det i Sävsjö handlar om ett slumpmässigt urval bland landsbygdsbefolkningen. Svarsfrekvensen har varit liknande på båda ställen, runt 60 %.

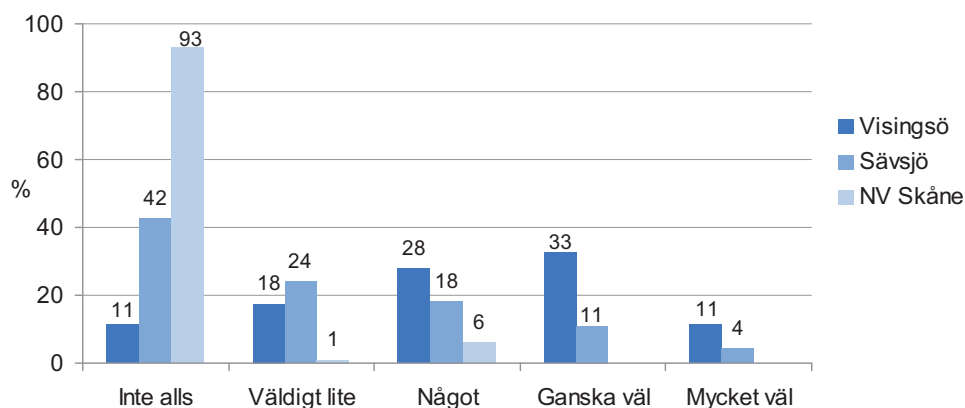
För Sävsjö och Visingsö är köns- och åldersfördelningen bland de svarande mycket likt de faktiska förhållandena i befolkningen. Därför anses svaren vara representativa utgående ifrån antagandet att ålder och kön är avgörande för svarsbeteendet. I Skåne valdes intervjupersonerna slumpmässigt från hushållsregistret bland samtliga hushåll i området som har telefon och inte är med i nixregistret så att även dessa svar kan anses vara representativa för området där trafiken har testats.

Att tidpunkten för de olika undersökningarna varierar beror på olika faktorer. På Visingsö uppstod behovet av kartläggningen vid ett tidigare tillfälle än planerat i och med att man under våren 2008 skulle fatta beslut om trafikens framtida utveckling. Därför gjordes undersökningen under tidig vår 2008 medan enkätutskicket i Sävsjö skedde under december 2008.

I Skåne var det först under slutdelen av försöket, våren 2009, som beslut kunde fattas om adekvat undersökningsmetod anpassad till resandet. Den löpande resandestatistikrapporteringen fungerade dåligt och även om det i ett tidigt skede blev klart att trafiken inte fungerade som planerat och att resandet var extremt litet var det svårt att uppskatta om denna trend höll i sig eller om det skedde en förändring under försökets gång. En enkätstudie ansågs inte som lämplig på grund av det låga resandet, vilket hade gjort det svårt att nå ut till rätt personer. Därför togs beslut att genomföra telefonintervjuer. Antalet frågor reducerades starkt i och med att främsta skälet med denna undersökning var att

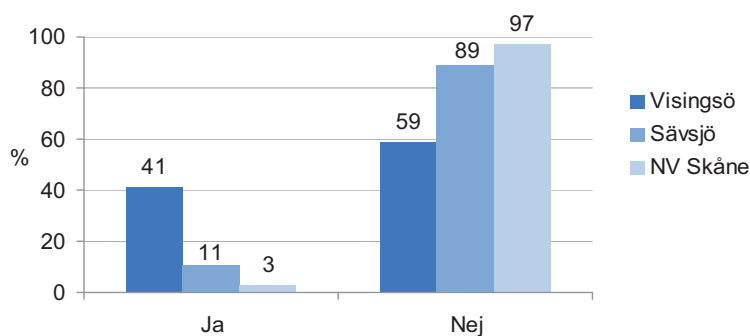
kartlägga kännedomen om trafiken. Frågorna koncentrerades till kännedom om modellförsöket/linjen, eventuell användning samt (om kännedom finns men linjen inte används) varför man inte använder linjen. Underlag till intervjuerna återfinns i sin helhet bilagorna i PM4 (bilaga 5).

Resultaten visar att nästan tre fjärdedelar säger att man känner till Visingsöbussen något, ganska eller mycket väl medan det endast är en tredjedel som svarar så i Sävsjö, se Figur 3.6. I nordvästra Skåne känner nästan ingen till trafiken.

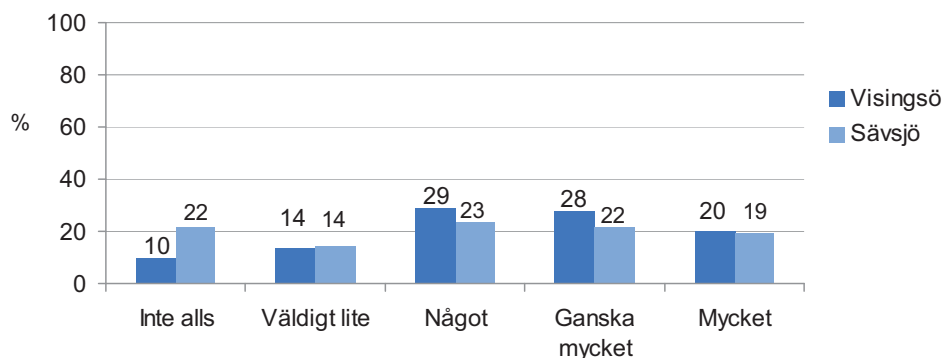


Figur 3.6 Svar på frågan "Hur väl känner du till trafiken?" i undersökningarna på Visingsö, i Sävsjö och i nordvästra Skåne. N= 467, 457, 101.

40 % av de tillfrågade har använt Visingsöbussen, andelen i Sävsjö ligger på blygsamma 11 %, se Figur 3.7. Bland de tillfrågade i Skåne har 3 personer använt trafiken (av 101 tillfrågade). Samtidigt tycker mer än hälften både i Sävsjö och på Visingsö att kollektivtrafikutbudet har förbättrats jämfört med tidigare, se Figur 3.8. Frågan ställdes inte i Skåne.

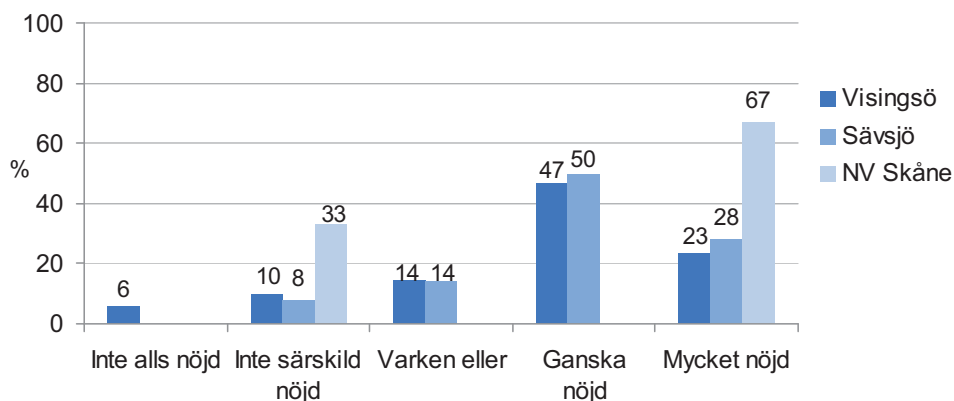


Figur 3.7 Svar på frågan "Har du rest med trafiken?" i undersökningarna på Visingsö, i Sävsjö och i nordvästra Skåne. N= 470, 458, 101.



Figur 3.8 Svar på frågan "Upplever du att möjligheterna att resa med kollektivtrafiken har förbättrats?" i undersökningarna på Visingsö och i Sävsjö, utan svarsalternativ Vet ej. N= 375, 171.

Majoriteten av dem som reser med de tre trafikförsöken är ganska eller mycket nöjda med trafikuppläggen. Det bör dock beaktas att det endast handlar om sammanlagt tre personer som har rest med trafiken bland de intervjuade i Skåne.



Figur 3.9 Resenärers svar på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med trafiken?" i undersökningarna på Visingsö, i Sävsjö och i nordvästra Skåne. N= 189, 50, 3.

Färdtjänstresenärer är i allmänhet mer nöjda med Visingsöbussen än andra personer. Var femte (5 personer) färdtjänstberättigade tycker även att trafiken har förbättrats mycket vilket också är en högre andel än bland samtliga tillfrågade. I Sävsjö har svaret varit likartat.

Sammanfattningsvis kan man säga att vid undersökningarnas tidpunkt var Visingsöbussen väl känd, använd och accepterad bland befolkningen medan närtrafiken i Sävsjö kännetecknades av låg kännedom och resande men de som reser med trafiken är nöjda. För Skåne är resultaten som väntat på grund av resandestatistiken: Nästan ingen känner till eller reser med trafiken.

3.3 Ekonomisk utvärdering

Kostnader för försöken

I Tabell 3.8 redovisas kostnaden för de olika försöken per år. Visingsöbussen är klart dyrast medan försöket i Skåne har varit mycket billigt. Skillnaderna beror på de olika uppläggen och det uppnådda resandet vilket gör det svårt att jämföra.

Trafiken på Visingsö samordnar samtliga samhällsbetalda resor och körs under hela trafikdygnet vilket kräver minst en heltidsanställd busschaufför. I Sävsjö har trafikeringsstiden begränsats till tider med lite annan trafik så att man kan utnyttja oanvända resurser. Användarkretsen har också begränsats till endast boende utan gatuadress på landsbygden vilket gör att resandet och därmed kostnaden inte kan växa i det oändliga. Man utför inte heller några skolskjutsar med närtrafiken och det är upp till färdtjänstresenären att använda denna tjänst istället för färdtjänst. Däremot blir samtliga användare av kollektiva färdmedel på Visingsö hänvisade till Visingsöbussen, både de som kommer utifrån och de som bor på ön. Användargruppen är trots allt överskådlig på Visingsö just för att det handlar om en ö.

I Skåne har resandet aldrig kommit upp i några nämnvärda mängder vilket gör att kostnaden för denna trafik inte går att jämföra med de andra försöken.

Tabell 3.8. De tre försöksprojektens kostnad per år, exkl. moms. Månader i parenteser om siffran inte är för hela året. Avrundade siffror.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
2005	-	794 000 (7-12)	.*
2006	-	1 418 000	240 000
2007	2 700 (6-12)	1 441 000	468 000
2008	1 400	1 501 000	340 000
2009	1 600 (1-6)	1 479 000	358 000
2010	-	997 000 (1-8)	262 000 (1-11)
Genomsnitt per år	4 560**	1 477 000	339 000

* Uppgift om kostnad för närtrafiken saknas för år 2005.

** Siffran över den genomsnittliga årskostnaden för trafiken i Skåne kan anses som mycket preliminär i och med att trafikens kostnader varierade så mycket över åren och resandet var mycket lågt.

Då det är svårt att jämföra totalkostnaden för de olika trafikuppläggen kan det vara av intresse att titta på kostnaden per resa. För närtrafiken i Sävsjö ligger den genomsnittliga nettokostnaden per resa, dvs. kostnaden som kommunen måste betala, mellan 316 och 442 SEK, den varierar alltså mycket mellan åren, se Tabell 3.9. Av detta betalar resenären i genomsnitt mellan 26 till 35 SEK beroende på år. För Visingsöbussen är kostnaden per resa med mellan 94 och 133 SEK mycket lägre. Här ligger intäkten per resa på mellan 4 och 6 SEK. Priset för de få resor som har gjorts med linje 249 i Skåne varierar mellan 156 och 193 SEK för de tre åren trafiken har varit i drift.

Tabell 3.9. Genomsnittlig totalkostnad per resa för de tre försöken. Per år. Månader i parenteser om siffran inte är för hela året.

	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
2005		105 (7-12)	-*
2006		94	418
2007	193 (6-12)	104	442
2008	156	103	316
2009	160 (1-6)	118	322
2010		133 (1-8)	322 (1-11)**

* Uppgift för kostnad för närtrafiken saknas för år 2005.

** Resandet med närtrafiken i Sävsjö för november 2010 är uppskattat.

I Tabell 3.10 redovisas intäkter och kostnadstäckningsgraden för Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö. Det finns ingen statistik över intäkter från trafiken i Skåne. Närtrafiken har en något högre kostnadstäckningsgrad. Kostnadstäckningsgraden för en normal landsbygdslinje i Jönköpings län ligger på cirka 25-30 %, de sämsta ligger på 10-15 %.

Tabell 3.10. Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö: Intäkter och kostnadstäckningsgrad per år. Månader i parenteser om siffran inte är för hela året. Avrundade siffror.

År	Visingsöbussen		Närtrafik Sävsjö	
	Intäkter	Täckning %	Intäkter	Täckning %
2005	34 000 (7-12)	4,3	3 000 (10-12)	-*
2006	70 000	4,9	16 000	6,8
2007	65 000	4,5	28 000	5,9
2008	70 000	4,7	30 000	8,9
2009	64 000	4,4	39 000	10,9
2010	28 000 (1-4)	5,9	31 000 (1-11)**	10,9

* Uppgift över kostnad för närtrafiken saknas för år 2005.

** Intäkter och kostnad för närtrafiken år 2010 är uppräknat till januari till november utgående från statistik för januari till oktober för att matcha kostnadsuppgiften som är tom november 2010.

Kostnaderna och intäkterna kan sammanfattningsvis anses vara förhållandevis konstanta för samtliga tre försök även om kostnaden för närtrafiken i Sävsjö varierar något. För trafiken i nordvästra Skåne är det svårt att dra generella slutsatser.

Kostnader innan försöken

Den fasta taxin på Visingsö infördes i slutet av 2003 och upphörde med införandet av "Öasvängen" det vill säga den 30 juni 2004. Taxin var aldrig tänkt som ett långsiktigt alternativ utan endast något som genomfördes i avvaktan på en lösning i frågan. Under den tiden hade kommunen en kostnad på cirka 75 tkr per månad. Till detta ska läggas kostnaden för skolskjuts på cirka 680 tkr per år samt kompletteringstrafik på cirka 10 tkr per månad. Dessutom kunde inte all färdtjänsttrafik utföras med den fasta taxin.¹¹ Kostnaderna för samhällsbetalda

¹¹ Email Per Lantz, (2010-12-13, 2011-01-17).

resor har enligt kommunens bedömning sannolikt minskat något på Visingsö. För 2010 uppgår kostnaden för Visingsöbussen till cirka 1 510 tkr. Ska man översätta motsvarande uppgifter för 2004 bedöms att helårskostnaden för samhällsbetald trafik uppgår till cirka 1 550-1 600 tkr. Därmed har den årliga kostnaden för kommunen för samhällsbetalda resor varit ungefär lika hög som den är i genomsnitt per år för Visingsöbussen samtidigt som man har fått ett mycket bättre utbud.

År 2004 gjordes även en beräkning som byggde på vad det skulle kosta att utföra skolskjutsar precis som tidigare samt att utföra färdtjänst m.m. med fordon från fastlandet. Priset för detta upplägg skulle vara 1,3 miljoner SEK. Kostnaden är enbart kalkylerad eftersom denna situation aldrig varit rådande och avser 2004 års prisnivå.

Kompletteringstrafiken i Sävsjö som fanns innan närtrafiken infördes i oktober 2005 kostade 140 000 SEK år 2004. Därmed är kostnaden för den nya närtrafiken 2,4 gånger högre jämfört med kompletteringstrafiken.

För servicelinjen i Skåne är jämförelsen före-efter svår då det inte fanns några bokade kompletteringsresor för jämförelseperioden april 2006 på vilken kostnadsberäkningen baserades. Dessutom tillhör området olika delar de tre kommunernas tidigare områden för kompletteringstrafik vilket gör det svårare att identifiera kollektivtrafikresor som alstras från den nya linjens område. I förstudien räknade man dock med en kostnadsökning jämfört med tidigare i och med att man antog ett högre resande med den nya trafiken. Viss besparning för färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar beräknades uppstå genom samordning som dock inte bedömdes kunna kompensera merkostnaden för en utbyggd och mer använd trafik.¹²

Tabell 3.11 Kostnad per år före införandet av försöken och för försökstrafiken.

Kostnad	Linje 249 NV Skåne	Visingsöbussen	Närtrafik Sävsjö
Innan införandet	-*	1 590 000	140 000 (2004)
Försökstrafik (genomsnitt)	4 560**	1 477 000	339 000

* I och med att den nya försökstrafiken i Skåne upprättades i ett tidigare icke sammanhängande område (över kommungränser) är det svårt att beräkna kostnaden innan försöket.

** Siffran över den genomsnittliga årskostnaden för trafiken i Skåne kan anses som mycket preliminär i och med att trafikens kostnader varierade så mycket över åren och resandet var mycket lågt.

Övrig angränsande trafik

Det var även planerat att redovisa kostnadsutvecklingen för övrig angränsande trafik som påverkas av försöken. Trafiken på Visingsö är geografisk begränsad i och med att den sker på en ö och är den enda kollektiva trafiken som utförs där. Möjligen kan resandet med anslutningsbussarna i Gränna påverkas om fler Visingsöbor och -besökare reser kollektivt. Då dessa bussar dock har ett väldigt högt resande, framförallt linje 121 med runt 450 000 resor per år, är mindre

¹² Minnesanteckningar från Arbetsgruppen för projektet Svag trafik, möte 7 och presentation för arbetsgruppsmöte 8.

förändringar som dem som skulle uppstå genom fler resenärer från Visingsö svåra att utläsa säkert från resandestatistiken.

För Sävsjö bedömdes denna punkt som mindre relevant i och med att resandet med närtrafiken är förhållandevis lågt och har som syfte att erbjuda landsbygdsbor möjligheten att komma in i tätorterna för att uträtta ärenden. Det är först i andra hand som närtrafiken är tänkt som matningstrafik till annan kollektivtrafik. Däremot är det möjligt att vissa färdtjänstresor istället utförs med närtrafik. Enligt kommunen har dock inte antalet färdtjänstillstånd minskat, se kapitel 3.4. I Skåne har en liknande analys inte varit intressant på grund av det låga resande med trafiken.

Framgångsfaktorer

Både Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö är på sina sätt ekonomiskt effektiva upplägg. Utförandet av samhällsbetalda resor var lika dyr med den fast stationerade taxin på Visingsö som med Visingsöbussen. Med Visingsöbussen får man dock en betydlig bättre kollektivtrafik för allmänheten till samma kostnad. I Sävsjö gör begränsningen av användarkretsen och utnyttjandet av redan befintliga resurser trafiken effektiv.

3.4 Samordning

Målet att samordna den vanliga kollektivtrafiken med andra samhällsbetalda resor har varit olika prioriterad för de tre försöken. För Visingsöbussen var det uttalade målet att samordna samtliga samhällsbetalda resor på ön medan man i Sävsjö i första hand ville skapa en bättre allmän kollektivtrafik på landsbygden, framförallt för yngre och äldre personer. Samordningen med färdtjänsten är inget uttalat mål, sjukresor genomförs inte. Närtrafiken i Sävsjö är inte heller tänkt för skolresor. Samtidigt ligger ansvaret för färdtjänsten på samma kommunala förvaltning som för närtrafiken så att vissa överföringseffekter lättare kan bli av.

På kommunen i Sävsjö ser man statistiskt ingen minskning av färdtjänstillstånd eller ändrat resebeteende på grund av närtrafiken. Man kan inte heller se några förändringar i färdtjänstkostnaderna som kan härledas till närtrafiken. Den kommunala resandestatistiken visar att färdtjänstresorna minskade med 17 % mellan åren 2006 och 2007 respektive 10 % mellan 2008 och 2009. Detta kan dock bero på andra faktorer såsom att ett större antal äldre har avlidit än att fler har gått över till att använda närtrafiken.

På Visingsö lyckas man bra med samordningen. Mellan januari 2006 och juni 2007 uppgick andelen färdtjänstresenärer till mellan 1 och 8,6 % av alla resor (februari 2006 respektive juni 2007) vilket motsvarar mellan 12 och 59 resor per månad. I genomsnitt görs drygt 700 resor per månad av elever, vilket motsvarar nästan två tredjedelar av alla resor. Räknar man bort månaderna juni till augusti ligger andelen på 72 % av alla resor. Det är en stor vinst att förarkostnaden för färjeöverfarten faller bort (färdtjänst, taxi från fastlandet hade varit tvungen att åka över). Separata system för färdtjänst och skolskjuts skulle kosta ungefär lika mycket som dagens Visingsötrafik. Men då skulle denna trafik inte vara öppen för allmänheten, det vill säga det skulle inte finnas någon allmän kollektivtrafik på ön.

I Skåne har samordningen i realiteten inte varit lyckad. Dock är det svårt att uttala sig om planeringen av samordningen varit lyckad. Avsikten var att samordna färdtjänstresor med denna linje och man ville gå ut med information till färdtjänstberättigade. Det tillkommer att det fanns problem hos beställningscentralen att hitta linje 249 i bokningssystemet när färdtjänstresenärer ringde för att beställa en resa. I intervjustudien har dock åtminstone 3 av de 9 intervjuade färdtjänstberättigade svarat att de känner till trafiken något, 2 av dem hade rest med trafiken någon enstaka gång vilket utgör en majoritet bland de 3 personer som säger sig ha rest med trafiken.

Nedanstående lista försöker sammanfatta olika aspekter av samordningsfrågan inom ramen av frågor om en attraktiv kollektivtrafik i glesa landsbygdsområden.

- Samordning ger bra möjligheter till att utnyttja resurser på ett bättre sätt
- Förutsättning är att tekniken fungerar
- Ekonomisk effektivitet är relativt och beror på trafikens syfte (besparingar, förbättringar)

- Fullständig samordning är snarare undantaget än regeln
- Samordning är inget måste för en attraktiv trafik

Allmänt kan konstateras att samordningen är en svår uppgift bland annat på grund av regler och olika behov från färdtjänst- och sjukresenärer. Skoltider är också ofta ett hinder i och med att samtliga skolor börjar samtidigt vilket gör resursutnyttjandet suboptimalt. Det finns fortfarande många hinder som måste röjas ur vägen. Ju färre alternativ det finns desto mer sannolikt är det att överföringen och samordningen lyckas.

3.5 Syntes av forskningsresultaten

Även om de tre försöksprojekten är mycket olika till upplägg, kostnad, resande och samordningsgrad går det att dra några allmänna slutsatser utifrån erfarenheterna.

I införandeprocessen är det viktigt att fördela ansvaret tydligt, framförallt i större projektgrupper. Samtidigt måste det finnas beredskap för eventuella personella bortfall eller omstruktureringar. I en mindre projektgrupp är det något enklare att ha en tydlig ansvarsfördelning, upprätthålla engagemang och att förankra trafiken inom organisationen. Samtidigt är risken större att viktiga nyckelpersoner faller bort. Projektgruppens storlek och dess stabilitet över tid har varit olika för de tre försöken. I Sävsjö och Jönköping har alla bitar fallit på rätt plats och funnits där sedan år 2005 vilket har gett projekten en bra förankring. I Sävsjö tillkommer att politiken stödjer närtrafiken fullt ut vilket stärker förankringen ännu mer.

En viktig del i införandeprocessen är också hur man går ut med information till potentiella resenärer. Det är avgörande för resandeutvecklingen. En annan viktig faktor är att säkra det tekniska genomförandet av en anropsstyrd trafik. Med detta menas att beställningar måste kunna hanteras smidigt hos beställningscentralen så att eventuella planerade samordningar kan göras på bästa sätt.

Sett till resandeutvecklingen kan man framförallt för närtrafiken i Sävsjö se en ökande trend. Resandet och dess utveckling hänger dels ihop med informationsåtgärder men även med trafikens målgrupper. Visingsöbussens resande är i stor utsträckning beroende av utvecklingen av elever vilket inte gäller för närtrafiken i Sävsjö. Även turisttillströmningen till ön påverkar resandet med Visingsöbussen.

Vid analysen av resandestatistiken för närtrafiken i Sävsjö blev det även tydligt att olika användargrupper reser vid olika tider på dygnet vilket är viktigt att ha i åtanke när man planerar en ny trafik som riktar sig till en speciell målgrupp. Äldre personer reser mest under förmiddagen medan personer som är yngre än 18 år reser på eftermiddagen och kvällen. Resandestatistiken kan även lätt förvridas av personer som gör extremt många resor. Samtidigt kan man konstatera att närtrafiken är extra viktig för just dessa människor.

Kännedomen om de olika försöken visade sig vara mycket olika. I Sävsjö känner förhållandevis få till närtrafiken trots informationsbroschyr. 40 % har rest med "Öasvängen" på Visingsö medan det endast är var tionde i Sävsjö. Både på Visingsö och i Sävsjö tycker en majoritet att kollektivtrafiken har blivit bättre. En informationskampanj är därmed ingen garanti att nå ut till alla intresserade, trafiken måste synas också, vilket den gör bättre på Visingsö i och med att bussen kör ett antal fasta skolturer varje dag. Förbättringen av resmöjligheter upplevs dock i båda områden lika positivt.

Kostnaderna faller ut mycket olika beroende på samordningsgraden, resandet och övrig ambitionsnivå för trafiken, till exempel antal turer. Både närtrafiken i Sävsjö och Visingsöbussen kan anses vara ekonomisk effektiva upplägg om man jämför ambitionsnivån med den faktiska kostnaden. Kostnaderna har hållit sig inom de förväntade ramarna. Man bör dock inte förvänta sig en särskild hög

kostnadstäckningsgrad. För trafiken i Skåne kan man inte uttala sig på någon mer generell nivå.

Huruvida samordningen lyckas beror dels på ambitionsnivån, dels på de befintliga alternativen. På Visingsö finns inga transportalternativ och alla personer som behöver en samhällsbetald transport hänvisas till bussen vilket gör att samordningen har lyckats mycket bra och man har fått ut en bättre kollektivtrafik för alla genom samordningen. I Sävsjö har man kvar färdtjänsten och det finns inget tydligt uttalat mål att överföra alla färdtjänstresor till närtrafiken. Men möjlighet till detta finns i och med att resenärerna blir hämtade vid dörren och samma person har hand om närtrafiken och färdtjänsten på kommunen.

De olika försökens framtid utifrån dagens bedömning

I dagsläget planeras trafiken i Sävsjö och på Visingsö att fortsätta bedrivas i sin nuvarande utformning. Ett möjligt hot för Visingsöbussen skulle kunna vara om ansvars- och finansieringsfördelningen förändras framöver. Därtill är trafiken känslig för minskningar i befolkningen och bland skolelever.

Det enda hotet som just nu går att identifiera för närtrafiken i Sävsjö är om trafiken blir för populär och kostnaderna ökar mycket. Närtrafiken i Sävsjö har tagits över av Tranås kommun och man har börjat prata om ”Sävsjömodellen” som även kommunerna Habo och Gnosjö är på väg att införa.

I Skåne, där modellförsöket har lagts ner, kör man med ett basupplägg för närtrafik i varje kommun som dessa vid behov själva kan utforma vidare. Upplägget för denna närtrafik har inga ambitioner vad gäller samordning.

4. Utvecklingsåtgärd

4.1 Bakgrund till utvecklingsåtgärden i Sävsjö

Resultaten från kartläggningen av resandet och enkätundersökningarna ledde till funderingar kring huruvida trafiken i Sävsjö och på Visingsö kan utvecklas vidare. I och med att trafiken i Skåne lades ner sommaren 2009 kunde inga utvecklingsåtgärder tillämpas där. Olika förslag togs fram för Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö, se bilaga 12. Tillsammans med Jönköpings Länstrafik beslutades på ett arbetsmöte i september 2009 att koncentrera åtgärderna på närtrafiken i Sävsjö. Anledningen till det var att enkätundersökningen som gjordes i december 2008 bland landsbygdsbefolkningen i Sävsjö kommun visade att förhållandevis få av de tillfrågade kände till närtrafiken jämfört med Visingsöbussen. Särskilt låg var kännedomen bland ungdomar som samtidigt anses som en viktig målgrupp för närtrafiken. Ungdomarna skall kunna åka närtrafik till och från tätorterna Sävsjö, Vrigstad, Stockaryd och Rörvik och bedriva eller ta del av samma fritidsutbud som de ungdomar som bor i tätorterna. I denna grupp var kännedomen särskilt låg, drygt 60 % av dem som var under 18 år kände inte till närtrafiken jämfört med 43 % bland samtliga tillfrågade.

Tillsammans med Jönköpings Länstrafik och Sävsjö kommun beslutades därför i september 2009 att göra en riktad satsning mot ungdomar på landsbygden i Sävsjö kommun för att de skall få bättre kunskap om, samt se fördelar och möjligheter med att använda, den anropsstyrda närtrafiken.

Åtgärden genomfördes under senvintern/våren 2010 och lades upp i form av en affischtävling bland ungdomar som besöker fritidsgårdarna. Avslutningen var en biokväll under vilken effekten utvärderades genom en enkätundersökning (för enkät se bilaga 15). Den vinnande affischen trycktes upp som reklam inför biokvällen både som affisch och folder, se Figur 4.1 och fanns även som en tidningsannons i Smålandstidningen (för motiveringsdokument, affisch och de tre bästa bidragen se bilaga 14). Nedan följer en kort sammanfattning av utvecklingsåtgärdens effekt. En mer utförlig beskrivning av upplägget och samtliga analyser återfinns i bilaga 21.

ring lär kunna förknippas med den. Det framgår även att gruppen som inte har varit i kontakt med affischtävlingen känner till närtrafiken i mycket mindre utsträckning jämfört med dem som känner till och/eller har deltagit i tävlingen och deras kännedom om närtrafiken innan tävlingen. Vad detta beror på är svårt att säga, möjligen tillhör de personer som har deltagit i affischtävlingen en i allmänhet bättre informerad grupp som visar större eget engagemang när det gäller att ta reda på alternativ kring exempelvis förflyttningar.

Bland dem som kände till både affischtävlingen och närtrafiken redan innan tävlingen har resandet med trafiken ökat något, de tre personer som inte kände till trafiken innan tävlingen har inte rest med närtrafiken efteråt heller. Utifrån dessa siffror kan man inte dra några allmängiltiga slutsatser om åtgärdens verkan bland dem som känner till tävlingen i och med att det är för få personer.

Ett annat viktigt resultat från enkätundersökningen är att yngre personer får sin information i mycket större grad via Internet vilket måste beaktas när man marknadsför för olika målgrupper. Dessutom är denna grupp känsligare för trafikens pris.

Andelen resor som enligt resandestatistiken har gjorts med närtrafiken av personer under 18 år ökade under perioden april till oktober 2010 jämfört med samma period året innan. Samtidigt har dock inte antalet resenärer under 18 år ökat.

Ställer man kostnaden för åtgärden i förhållande till antalet ungdomar som har blivit nådda av åtgärden antingen direkt via affischtävlingen eller via biokvällen handlar det om cirka 100 personer. Därmed har åtgärden kostat cirka 250 kronor per ungdom som har varit i direkt kontakt med den. Beräkningen tar dock inte hänsyn till spridningseffekter som till exempel att tävlingsdeltagarna har berättat om närtrafiken för sina kompisar och syskon eller att fler potentiella besökare till biokvällen och föräldrar eller andra vuxna har läst annonsen och genom det blivit bättre informerad om möjligheten att använda sig av eller tipsa sina barn om närtrafiken. Det tillkommer tidningsartikeln som berättade om åtgärden redan i förväg.

Utvecklingsåtgärden har alltså visat en bra effekt även om det finns vissa brister, till exempel att endast 10 % av ungdomarna har deltagit i tävlingen. Även om kännedomen har ökat finns det goda skäl att även fortsättningsvis satsa på målgruppen ”ungdomar” då inte all potential är utnyttjad ännu. Var femte av de svarande på biokvällen har aldrig möjlighet till skjuts av föräldrar och hälften har det endast ibland. Här ingår dock även ungdomar som bor i tätorterna. Yngre människor kan genom fler valmöjligheter än skjuts av föräldrar bli mer oberoende och livskvalitén både för barnen och föräldrarna på landsbygden blir bättre. Information till ungdomarna når på bästa sätt ut via Internet. Viktigt att tänka på är också att de unga resenärerna är mer missnöjda med priset för närtrafiken. I samband med det kan man kanske överväga en reducerad taxa för denna grupp som det ofta finns för vanlig kollektivtrafik.

4.3 Kvarstående utvecklingsmöjligheter för Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö

Ett trafikupplägg kan oftast vidareutvecklas beroende på behovet och tillgängliga resurser. Dock bör en utveckling endast ske om man ser vinster i form av mer resande, bättre kostnadsbalans, nöjdare kunder eller uppfyllning av andra uppsatta mål. För Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö kan man utifrån projektresultaten identifiera nedanstående utvecklingsmöjligheter som dock innan genomförande bör ställas mot de uppsatta målen med trafiken. De föreslogs i samband med syntesen av undersökningsresultaten men förkastades till förmån av den genomförda åtgärden.

Närtrafiken i Sävsjö

I Sävsjö är främst informationskampanjer tänkbara utvecklingsmöjligheter. Den bakomliggande motiveringen till detta är trafikens syfte att främja en landsbygd med bra livskvalitet. Trafikupplägget har däremot visat sig vara välgenomtänkt och det kom inte många synpunkter i enkätundersökningarna. Möjliga målgrupper för informationskampanjer skulle kunna vara färdtjänstresenärer eller föräldrar men även ytterligare satsningar på ungdomar kan vara av intresse.

Utöver informationsåtgärder skulle även kunna satsas på en starkare samordning med färdtjänstresor. Närtrafiken erbjuder till stor del samma fördelar som färdtjänsten, bland annat hämtning vid dörren, och har långa trafikeringsperioder. Inför en utökning av samordning vore en utredning av förväntade besparingar på sin plats. En satsning på utökad samordning förutsätter att politiken vill styra åt detta håll vilket kan likställas med att man ser ett behov av detta. Så är inte fallet i Sävsjö i skrivande stund.

Ett högre resande på grund av bättre kännedom kan leda till ökade kostnader vilket måste räknas in i bedömningen. En större samordning kan ge besparingar om inga nya resor genereras men befintliga överförs till ett mer prisvärt kollektivt transportsätt.

Visingsöbussen

På Visingsö är det främst en utökning av trafiktiderna som är av intresse som utvecklingsåtgärd, samordningspotentialen är redan fullt utnyttjad och trafiken är väl känd bland öbefolkningen. Många har önskat kvälls- och helgturer i enkätundersökningen men frågan är huruvida utbudet verkligen skulle användas. Här får man avväga kostnaden mot nyttan för öborna och i förväg undersöka hur stor potentialen för kvälls- och helgresor är. Utbyggnaden av utbudet skulle innebära en kostnadsökning.

5. Kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte

5.1 Kunskapsspridning

Ett av de främsta syftena med projektet utöver kartläggningen och utvecklingen av försöken har varit att sprida kunskap om projektets resultat, både inom projektgruppen och utanför. Därför har olika föredrag och seminarier hållits för att nå ut till så många som möjligt. Det har även bedrivits en aktiv bevakning av konferenser som har hållits inom detta område, både i Sverige och utomlands. I detta kapitel redovisas de olika föredragen och konferenserna.

Föredrag

I Tabell 5.1 listas de 4 föredrag som har hållits inför publik utanför projektgruppen. Föredragen hölls dels inför experter och intresserade i Sverige, dels inför utländska experter, närmare bestämt nederländare och norrmän.

Samtliga föredrag finns med i bilagorna till denna rapport, för bilagans nummer se Tabell 5.1. Föredragen från Transportforum 2010 och konferensen i norska Balestrand går vid tidpunkten då denna rapport skrivs att ladda ner vilket säkrar en fortsatt spridning av resultaten.¹³ Föredragen handlade både om projektets syfte, försökens upplägg och framtagna resultat från resandestatistiken och enkätundersökningarna.

Det skickades även in en ansökan till Transportforum 2009 som dock inte blev antagen (se bilaga 11).

Tabell 5.1 Föredrag kring projektets resultat

Datum	Ort	Konferensens namn	Föredragstitel	Bilaga nr
2007-10-17	Lund	Nederländskt studiebesök hos Trivector	Integrated rural public transport – overview and project examples	9
2007-10-23	Stockholm	KollFramåt forskningsseminarium	Svag trafik och projekt samordnad kollektivtrafik på landsbygd	10
2010-01-14	Linköping	Transportforum 2010	Samordnad kollektivtrafik på landsbygd – forskningsresultat från tre försöksprojekt	16
2010-05-10	Balestrand, Norge	KID-seminarium	Samordnad kollektivtrafik på landsbygd i Sverige - Forskningsresultat från tre försöksprojekt	19

¹³ KID-seminarium: <http://kid.toi.no/article27959-1061.html>

Transportforum: session 53, http://www.vti.se/templates/Page____12774.aspx, (2010-12-10)

Artiklar

Projektet har även redovisats i två artiklar, en i form av en ensidig text i Trivectors egen tidning TrivectorNytt 1/2010 (se bilaga 17) och en i form av en fjärdedels sida i VTIs tidning VTIaktuellt 1/2010 (se bilaga 18).

Vidare har det funnits tidningsartiklar i samband med enkätundersökningen och utvecklingsåtgärden i Sävsjö (se bilaga 4 (PM3) och bilaga 14).

Konferensdeltagande och ny kunskap

För att samla in ytterligare kunskap i ämnet har, förutom den årliga svenska konferensen Transportforum, två andra konferenser besökts utomlands, i Norge och i Tyskland. I Norge presenterades även föreliggande projekt, se föregående avsnitt. I och med att ämnet är ganska litet inom transportsektorn och delvis kan betecknas som en "nisch" jämfört med den mycket större linjelagda planeringen finns det inga regelbundna konferenser i Sverige som är tillgängliga för en bredare krets.

På grund av detta ansågs det därför som viktigt att ta del av den senaste utvecklingen både i Sverige och andra länder. Landsbygdsområden i Norge och i delar av Tyskland kan jämföras med svenska landsbygdsområden. De är drabbade av samma problem – ökande kostnader och efterfråga för samhällsbetalda transporter på grund av en åldrande och minskande befolkning – och man söker liksom svenska aktörer efter nya lösningar för att kunna upprätthålla en bra försörjning på ett ekonomiskt hållbart sätt.

Nedan följer en beskrivning av bakgrunden till konferenserna och av de presenterade resultaten. Dessa diskuteras utifrån föreliggande projekt och generella svenska förhållanden. Konferensernas program finns i bilagorna 13 och 19. Utöver föredragen kunde även intressanta samtal med aktörer föras och nya perspektiv i problematiken utvecklas.

Wuppertal - "Daseinsvorsorge und ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen"

Konferensen i Wuppertal i december 2009 arrangerades av forskningsinstitutet Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH (Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy) och hade titeln "Daseinsvorsorge und ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen" (Grundförsörjning och kollektivtrafik i områden med låg efterfråga). I områden med låg efterfråga ingår både landsbygdsområden och till exempel förorter med hög villaandel som har ett lågt kollektivtrafikresande.

På konferensen presenterades bland annat en ny handbok för planering av flexibel kollektivtrafik¹⁴ som har tagits fram av Wuppertal Institut på uppdrag av den tyska motsvarigheten till Boverket, BBSR¹⁵, och tyska transportdeparte-

¹⁴ BMVBS och BBSR (2009a), Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen.

¹⁵ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), engelska: The Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development.

mentet BMVBS.¹⁶ Handboken baseras på en tidigare kartläggning av befintliga flexibla trafikformer i Tyskland.

Boken definierar och specificerar olika typer av flexibel kollektivtrafik och deras lämpliga användningsområden. Gemensam för all flexibel, anropsstyrd trafik är en viss geografisk och tidsmässig flexibilitet som kan utformas på olika sätt. Geografisk flexibilitet beror på om trafiken går längs en fast rutt eller om rutten bestäms utifrån beställningarna samt om trafiken angör hållplatser eller hämtar kunderna vid dörren. Den tidsmässiga flexibiliteten beror på om trafiken går enligt en tidtabell eller är tidsmässigt flexibel utifrån efterfrågan. Motsatsen till den flexibla trafiken är linjetrafiken som går enligt en fast tidtabell och som inte måste beställas.

Handboken leder genom samtliga steg av planeringen av flexibel kollektivtrafik. Första steget är analysen av marknaden och problemen i området för att kunna avgöra om en flexibel trafik är rätt lösning (potential, underlag, målgrupp). Sedan fortsätter planeringsprocessen med urvalet av den passande trafikformen för flexibel kollektivtrafik (styrkor, svagheter, egenskaper). Andra avhandlade delar är driftplaneringen utifrån den förväntade efterfrågan, organisation och finansiering samt målgruppsinriktad marknadsföring. Beroende på var man befinner sig i planeringen eller om trafiken redan är i drift kan man antingen använda sig av vissa moduler i handboken eller genomgå samtliga steg.

Handboken är ett bra verktyg för planerare på kommuner och trafikhuvudmän vid planering av flexibel kollektivtrafik och det borde övervägas att översätta och anpassa den till svenska förhållanden. I en sådan arbetsprocess skulle man även kunna väva in erfarenheter från tidigare genomförda projekt såsom olika andra forskningsprojekt som har tagit fram handböcker. I och med att samordnad kollektivtrafik oftast är flexibel kollektivtrafik skulle även en vinkling mot samordningen göras.

De övriga föredragen handlade både om tysk lagstiftning för flexibel kollektivtrafik på landsbygd, synen på flexibel kollektivtrafik på landsbygd utifrån olika aktörers perspektiv (operatörer, trafikhuvudmän, invånare), konsekvenser för kollektivtrafik på landsbygd på grund av en åldrande och minskande befolkning samt alternativa former som så kallade "Bürgerbusse" som drivs av frivilliga.

En viktig del av diskussionen var de kommande demografiska förändringar som gör att skoltrafiken minskar som liksom i Sverige ofta är stommen i, och den huvudsakliga inkomstkällan för, operatörerna. Samtidigt har många äldre aldrig lärt sig att använda kollektivtrafiken vilket kan ställa till med problem när de inte kan köra bil själv längre i och med att det inte finns någon färdtjänst som i Sverige. Betydelsen av kollektivtrafiken för den framtida välfärden framhölls avslutningsvis med hänvisning till peak oil och behovet av att minska bilberoendet.

¹⁶ BMVBS/BBSR (2009b): Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. BBSR-Online-Publikation 10/09.

Transportforum 2010

På Transportforum i januari 2010 där projektets resultat presenterades samlades även ny kunskap om svenska projekt in: Bland annat om ett lyckat projekt med effektivisering av skolskjutsar i Avesta kommun där skoltiderna ändrades så att resurserna kunde utnyttjas bättre¹⁷ samt resultat från ett projekt om samordning av gods- och persontransporter i Pajala kommun.¹⁸ Medan den förstnämnda syftade åt samordning av olika persontransporter var den andra inriktad på samordningen av person- och godstransporter. Avestaprojektet presenteras längre fram i kapitel 5.4. Det knöts även nya kontakter till norska aktörer inom området som resulterade i deltagandet i en konferens i norska Balestrand i maj 2010.

KID-seminarium i Sogn och Fjordane

Konferensen i norska Balestrand hölls inom ramen av norska Samferdsledepartementets så kallade KID-ordning (KID = Kollektivtransport i distriktene).¹⁹

Målet med programmet, som utformades av regeringen år 2007, är att utveckla en mer kundanpassad och kostnadseffektiv kollektivtrafik på landsbygden i Norge. Försök med nya lösningar för kollektivtrafik stöds och erfarenheterna ska spridas. Fylkeskommunerna, som är ansvariga för kollektivtrafiken och som liknar län i Sverige innehåller flera kommuner, stöds av departementet med 50 % av kostnaden för försöken.²⁰ Bakgrunden till KID är den så kallade ”Soria-Moria-erklaring” i vilken regeringen förklarar att man vill utveckla ett mer kundanpassat och kostnadseffektivt kollektivtrafikutbud genom matningstrafik till huvudstråken med tidtabellagd trafik. Andra områden är samordning av flera rutter, genomgående biljettlösningar, gemensamma tidtabeller, utveckling av knutpunkter samt samordning med vårdtransporter. Det har även tagits fram en vägledare av TØI i början av projektet över hur man lägger upp bra trafik på landsbygden.²¹

En gång varje halvår hålls en konferens som arrangeras av och hålls i en av de deltagande fylkeskommunerna. Deltagare är företrädare för fylkene/kommunerna som genomför KID-projekt samt företrädare från Samferdsledepartementet. Det presenteras ett antal KID-projekt och det finns tid till utbyte av erfarenheter. Under åren har tjänstemännen lärt känna varandra vilket gör att det har växt ett viktigt nätverk som möjligen kan jämföras med det svenska Merit-nätverket som dock är mer inriktat på färdtjänsttrafik. Konferensen bildar således en mötesplats för tjänstemän som arbetar med kollektivtrafik i glesbebyggda områden.

Föredragen handlade om olika försöksprojekt, bland annat Helsebussen i Troms som är en linjelagd buss som kör till sjukhusen i Narvik och Trondheim med syftet att överföra sjuktransporter från taxi till buss men som även är öppen för vanliga resenärer. Projektet påbörjades år 2007 och har i dagsläget 22 resenärer

¹⁷ Jonsson, O. (2009), Kollektivtrafik i Avesta kommun. TFK Rapport 2009:3.

¹⁸ Reinholdt Hageback, Ch. (2010), Mobility management i glesbygd – samordning av gods- och persontransporter i Pajala kommun.

¹⁹ <http://kid.toi.no/>. (2010-12-16)

²⁰ År 2007 delades 8 miljoner NOK (9,6 miljoner SEK), år 2008 20 miljoner NOK (24 miljoner SEK) och år 2010 21 miljoner NOK ut.

²¹ TØI (2007), Bedre kollektivtransport i distriktene. Råd om utforming av tilbudet for kollektiv og offentlig betalt transport i distrikt- og småbyregioner. Rapport 887/2007.

per dag. På grund av planerade sjukhusnedläggningar är även trafikens existens hotat. Trafiken är känd i Norge och har visat sig fungera bra. Ett annat presenterat projekt, som dock inte syftar åt någon samordning av olika samhällsbetalda transporter men åt att förbättra resemöjligheter för äldre, är seniorbussar till regelbundna caféer i Gaular kommun (granne till Balestrand). Numera reser mer än en tredjedel med bussen till dessa träffar. Bussen går från dörr till dörr och en frivilligcentral koordinerar trafiken. Konceptet kommer överföras till övriga kommuner i Sogn och Fjordene.

Under seminariet presenterades utvärderingen²² av programmet i vilken projekten och programmets utförande har jämförts med KID-ordningens mål. Sammanfattningsvis konstaterades att vissa mål i KID-ordningen inte har uppfyllts tillräckligt bra, bland annat nämns brist på dokumentation för att kunna bedöma kostnadseffektivitet och användarvänlighet samt brist på samordning inklusive initiativ som reducerar hindren för samordning (skoltider, etc.). I dagsläget går en för stor del till finansiering av utformning och investeringar. Även avgränsningen av vad som är landsbygd är för otydlig och den 3-åriga projekttiden anses vara för kort.

Utifrån utvärderingens rekommendation har det beslutats att se över ordningen men fram tills dess fortsätter den i sin nuvarande form.

Genom KID har ett nätverk utvecklats där tjänstemän kan utbyta erfarenheter och det har blivit enklare att lyfta luren för att hålla kontakt och ställa frågor. Liknande finns inte i Sverige men skulle kunna vara av stort värde för mer kunskapsutbyte kring landsbygdstrafik och olika erfarenheter.

Själva projekten ger inte så mycket ny input. Däremot går det att konstatera att problemen liknar de i Sverige och Norge väldigt mycket. Samordning stöter ofta på hinder i form av skoltider samt regler från sjukvården. Allmänt verkar samordning med såkallade TT-transporter, det vill säga sjuktransport och färdtjänst, vara svårare i Norge än i Sverige då dessa transsorter ligger på en helt annan myndighet så att de ekonomiska incitamenten är färre.

Problemen som identifierades i utvärderingen är också vanliga i Sverige när liknande projekt genomförs och kan delvis till och med ses i de tre undersökta försöken i föreliggande projekt. Framförallt bristande dokumentation och rapportering försvårar uppföljning och utvärdering av projekt.

Kunskapsspridning framöver

Även framöver är det tänkt att sprida projektets resultat och slutsatser till alla som har intresse av en mer attraktiv, tillgänglig och effektiv kollektivtrafik på landsbygd – i första ledet är det kommuner och länshuvudmän. Spridningen är tänkt att ske i form av fortsatta föredragshållningar och praktiska tillämpningar inom konkreta projekt.

Föreliggande rapport kommer att spridas till hela projektgruppen samt andra intresserade och läggs ut på Trivectors hemsida.

²² Urbanet Analyse (2010), Bedre og mer samordnet kollektivtransport i distriktene. Evaluering av KID-ordningen 2007-2009. Rapport 17/2010.

5.2 Litteraturstudier

Projektet ska även vara en dokumentation av forskningen kring, och försök med, samordnade trafikupplägg. Därför har det löpande genomförts litteratursökningar både i Sverige och utomlands för att hålla reda på de senaste utvecklingarna. I PM1 (bilaga 2) finns en sammanfattning av viktiga försök i Sverige fram till år 2007 samt en sammanställning av erfarenheter från utlandet. Bland exemplen från Sverige nämns främst de projekt och försök från början på 2000-talet då det har funnits ett större antal försöksprojekt som präglade debatten kring anropsstyrd landsbygdstrafik i Sverige under denna tid.

I bilaga 6 finns en sammanställning av litteraturen som har granskats mer ingående inom projektet. Listan är en kompletterad version av den som finns i PM1 (bilaga 2). Den gör dock inget anspråk på fullständighet. Nedan följer en kort sammanfattning av de viktigaste granskade studierna sedan 2007, det vill säga sedan PM1 gavs ut. Frågan om samordning finns med i de flesta dokumentationer dock inte som huvudfrågan.

Sammanställning av närtrafik utanför Jönköpings län²³

År 2008 gjorde Trivector på uppdrag av Jönköpings Länstrafik en sammanställning av närtrafik i Sverige utanför Jönköpings län. Sammanställningen visar bland annat att samtliga i PM1 presenterade försök fanns kvar då – Ringbussen i Höör, Närtrafiken i Västra Götaland, Närtrafiken i Laholm och den öppna närtrafiken i Blekinge - samt att det finns en hel del ytterligare upplägg runtom i landet, se Tabell 5.2. En viktig slutsats av kartläggningen är att utbud och kvalitet hos närtrafiken skiljer sig betydligt för de olika försöken samt mellan länen. Mycket speciella projekt är Kuxabussen i Ockelbo, Byabussen Dunker samt Brukslinjen i Västmanland där användningen är gratis och driften delvis sköts av frivilliga. Välutbyggda närtrafik finns till exempel i Laholm eller Blekinge. Dessa kan ställas emot enklare kompletteringstrafikupplägg med endast en eller två dagars trafik per vecka inom ett mycket snävt tidsfönster.

Även samordningsgraden med färdtjänsten och skolskjutsarna är mycket olika. Att framhäva i detta sammanhang är linje 299 i Skåne samt närtrafiken mellan Blidö/Yxlan och Norrtälje där man försöker integrera färdtjänsten och vanlig kollektivtrafik i en mycket hög grad. Den inom föreliggande projekt undersökta linje 249 i Skåne finns som bekant inte längre.

Kollektivtrafik i Avesta kommun²⁴

Jonsson (2010) redovisar en översyn av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken i Avesta kommun som bland annat har lett till att skoltiderna har ändrats. Detta ger stora besparingar i form av färre fordon och en bättre samordning med den allmänna kollektivtrafiken. Rapporten är värd att uppmärksamma i och med att man i allmänhet anser att det är svårt att ändra på skoltider för att samordna transporterna bättre.

²³ Trivector (2008), Sammanställning av närtrafik i Sverige utanför Jönköpings län. Rapport 2008:48.

²⁴ Jonsson, O. (2009), Kollektivtrafik i Avesta kommun. TFK Rapport 2009:3.

http://www.avesta.se/Documents/miljo_o_trafik/Gator%20och%20trafik/2009_3_avestamodellen.pdf (2010-12-23)

Tabell 5.2 Intressanta närtrafikupplägg i Sverige, utanför Jönköpings län, 2008. Källa: Trivektor, 2008, s. 21.

Närtrafik	Hämtning i området vid	Samordning färdtjänst	Samordning skolskjuts	Trafik vardagar	Trafik helg	Pris	Anropsstyrd	Tidtabell
Närtrafiken Blidö/Yxlan-Norrtälje	Hpl./hemadress*	X		Må-fr, kl 8.30-19		Länstaxa/gratis*	X	X
Byabussen Dunker	?			Må, fr, 2 turer		Gratis	X	X
Närtrafik Österåker/Marmorbyn	?			Må-fr, 1 tur		Länstaxa	X	X
Närtrafik i Norrköping	Bestäms vid best.			Må-fr, 2 turer	Lördag, 1 tur	Länstaxa	X	X
Närtrafik i Kalmar kommun	Bestäms vid best	X	x	Må-fr, 1-2 turer		Länstaxa	X	X
Gotland – Plustrafiken	Hemadress			2 dagar/vecka		Länstaxa	X	X
Blekinge - Öppen Närtrafik	Hemadress	X		Må-fr, kl 9-16		20 kr 1:a zon, 10 kr nästa zon	X	
Skåne – servicelinje 249	Mötesplats	X		Må-fr, 3 turer		Länstaxa	X	X
Skåne – Bjuvslinjen linje 299	Mötesplats	X		Må-fr, 1 avg./timme		Länstaxa	X	X
Halland - Närtrafik i Laholm	Hemadress			Ti/fr, kl 8-22, må/on/to 17-22		30 kr dagtid, 40 kr kväll	X	
Västmanland – Brukslinjen	Hpl.	X	X	Må-fr, 25 turer	Lördag, 2 turer	Gratis	X	X
Kuxabussen i Ockelbo	Hpl.	X	X	Må-fr, 4-5 turer		Gratis	X (delvis ej vard.)	X
Västerbotten – Ringbilen	Hemadress	X		Må-fr, 6 turer		Länstaxa	X	X

* Färdtjänstresenärer

ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen²⁵

Kompendiet ”ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen (BBSR 2010)“ (Kollektivtrafik i områden med låg efterfråga) ger en överblick över försörjningen av tyska landsbygdsområden med kollektivtrafik. Flera bidrag går in på anropsstyrd trafik och olika utformningar av denna som en del av lösningen. Bland annat sammanfattas resultaten från handboken, se kapitel 5.1.

Utveckling av anropsstyrd trafik²⁶

Börjesson (2010) sammanfattar erfarenheter med anropsstyrd trafik i Sverige i en litteraturstudie. Enligt studien var det år 2004 bara 17 % av kommunerna som samordnade all anropsstyrd trafik. Sammanställningen fokuserar på användbara resultat i olika miljöer och på vilka brister i kunskap som finns för att

²⁵ BBSR (2010), ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/2010.

²⁶ Börjesson, M. (2010), Utveckling av anropsstyrd trafik Litteraturinventering med sammanställning av hit-tillsvarande erfarenheter av anropsstyrd trafik i Sverige och internationellt. Vägverket, 2010:7, http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5425/2010_7_utveckling_av_anropsstyrd_trafik_.pdf (2010-10-23)

göra säkra val av trafiklösning och för att nå bästa möjliga effektivitet. Man identifierar tre vanliga trafikeringssätt och tre större tillämpningsområden. Trafikeringen kan indelas i anropsstyrd linje, områdestrafik och trafik med mötesplatser (flexlinje). De tre vanligaste tillämpningarna är att förbättra tillgängligheten i tätorter, på landsbygden och att köra anslutningstrafik.

Andra studier

En sammanställning av olika närtrafik i Europa gjordes i slutrapporten för EU-projekten ARTS och VIRGIL som dock är från början på 2000-talet och därför kan anses något föråldrade. Det svenska exemplet i ARTS är Plustrafiken på Gotland och i VIRGIL Kuxabussarna.

Flera projekt, bland andra Final och Fokat, även de från början på 2000-talet, har undersökt den tekniska delen, det vill säga hur man skapar förutsättningar för att kunna boka och betala linjelagd trafik och anropsstyrd trafik via ett och samma system. Utifrån erfarenheterna från försökslinjen i Skåne är denna fråga fortfarande mycket aktuell.

Det finns även en del försök med samordning av gods- och persontransporter på landsbygd, se bland annat Reinholdt Hageback (2010).

5.3 Erfarenhetsutbyte

Ett annat viktigt syfte med projektet är utbyte av erfarenheter mellan de deltagande länen Jönköping och Skåne. Detta utbyte har utöver olika avstämningar på telefon och via mail skett på start- och slutseminariet och genom ett arbetsgruppsmöte i Jönköping kring utvecklingsåtgärden. För sammanfattningar av dessa se bilagorna 2, 12 och 20.

Till slutseminariet kom utöver representanter för de olika försöken även en representant från Tranås kommun som har tagit över Sävsjömodellen och därmed kan anses som ett första exempel som visar på en lyckad överföring av kunskap från projektet och försöken. På så sätt kunde viktiga slutsatser kring generaliserbarhet dras.

5.4 Löpande aktiviteter

Utgivna PM

De hittills utgivna fyra PM (bilagor 2 till 5) och information om projektet har hela tiden varit tillgängliga på Trivectors hemsida och kommer att finnas där även efter att projektets har avslutats.

Nyhetsbrev

Nyhetsbrev har regelbundet skickats till berörda i projektet, oftast i samband med nyutgivna PM eller andra nyheter. Sammanlagt har 6 nyhetsbrev gått ut, se bilaga 7.

6. Generaliserbarhet och relevans

Utifrån forskningsresultaten diskuteras i detta kapitel generaliserbara aspekter för en attraktiv kollektivtrafik i glesa landsbygdsområden utifrån erfarenheterna från de tre försöken inklusive en diskussion av samordningens roll. Avslutningsvis lyfts blicken för att diskutera projektets relevans i ett vidare forskningsperspektiv.

6.1 Generaliserbarhet

Ett viktigt syfte med föreliggande forskningsprojekt är att identifiera möjligheter till generalisering av erfarenheterna från de tre försöken och huruvida de tre undersökta försökens upplägg kan överföras till andra kommuner och områden, både inom samma län men också utanför.

För att kunna ge en generell vägledning för planering av en attraktiv landsbygds- trafik i glest befolkade områden måste faktorer som bidrar till en lyckad planering och drift identifieras. Faktorerna ska framförallt bidra till en ekonomisk hållbar och samtidigt attraktiv trafik för kunderna som är bestående och förankrad både bland kunderna och hos tjänstemän och politiker.

Diskussionen baseras förutom på erfarenheterna från de tre undersökta trafikuppläggen även på diskussionerna under slutseminariet. Det ingår funderingar kring samordningens roll för utvecklingen av en attraktiv landsbygdstrafik i glest bebyggda områden. Diskussionen mynnar ut i en lista med viktiga punkter som generellt bör beaktas vid planeringen av denna typ av kollektivtrafik för att på bästa möjliga sätt undvika misslyckanden.

Allmänt kan man konstatera att generaliserbarheten varierar för de tre undersökta försöken.

Visingsöbussen

Visingsöbussen går i ett mycket speciellt geografiskt område, en ö, vilket gör att en generell överföring till andra områden är svår. Trafiken kan dock verka som inspiration. På Visingsö åstadkommer man en total samordning av samtliga samhällsbetalda transporter. Även detta är svårt att åstadkomma i andra områden med tanke på större elevmängder, större spridning på mål- och tidpunkter för resan, etc. Från införandeprocessen för Visingsöbussen kan man dra den allmängiltiga lärdomen att det är viktigt att arbeta målinriktat utifrån ett konkret problem. Den stabila arbetsgruppen och den starka förankringen bland politiker, tjänstemän och boende kan också nämnas som allmängiltiga framgångsfaktorer.

Närtrafiken i Sävsjö – ”Sävsjömodellen”

För närtrafiken i Sävsjö finns praktiska bevis för trafikuppläggets överförbarhet till andra områden inom länet och därmed för uppläggets generaliserbarhet. Som beskrivits används ”Sävsjömodellen” sedan år 2009 i Tranås kommun och är på väg att införas i flera kommuner i Jönköpings län. Upplägget innehåller oftast någon form av modifikation: i Gnosjö ska man förutom till tätort kunna resa till valfri hållplats, det vill säga trafiken ska mata till linjetrafik, i Tranås kan även boende i småorter använda närtrafiken för resor till Tranås tätort.

Erfarenheten från Tranås implementering av ”Sävsjömodellen” är positiv. Trafiken infördes i samband med att man ville satsa på en levande landsbygd. Det är ett uttalat mål att öka befolkningen även på landsbygden och närtrafiken ses som ett konkurrensmedel gentemot andra kommuner.

En viktig faktor för närtrafikens generaliserbarhet är att upplägget är tydligt men samtidigt modifierbart till en viss grad. Grundidén är att rikta sig till en klar definierad målgrupp - landsbygdsbor utan gatuadress - vilket gör att man har en någorlunda kontroll på kostnaderna. Samtidigt vore införandet av ”Sävsjömodellen” med kriteriet ”personer utan gatuadress” inte möjligt i Skåne då man i detta län inte ska behöva ange vem som åker när man beställer närtrafik. Som konsekvens kan man inte identifiera kundens bostadsort. En annan begränsning av ”Sävsjömodellen” är att matarfunktioner är svårare att åstadkomma när man använder sig av en trafik utan tidtabell.

Andra framgångsfaktorer är trafikeringstiderna som, samtidigt som de är attraktiva för målgruppen äldre och ungdomar (förmiddag och sen eftermiddag/kväll), inte kräver insatsen av nya resurser i form av chaufförer. Tvärtom används till stor del resurser som ändå måste tillhandahållas.

”Sävsjömodellen” kan sammanfattningsvis anses som ett övergripande begrepp för en närtrafik som utnyttjar oanvända resurser och som samtidigt inte övernyttjar ekonomiska tillgångar i kommunerna genom att begränsa användargruppen.

Den redan för Visingsö nämnda starka förankringen av trafiken bland tjänstemän och politiker är även i Sävsjö viktig att påpeka, likaså den stabila införandeprocessen. Politikerna såg ett tydligt behov att förbättra tillgängligheten på landsbygden och hade därför en uttalad vilja att införa och upprätthålla närtrafiken.

Modellförsöket i Skåne

För Skåne är det svårt att uttala sig om huruvida upplägget är generaliserbart då det inte finns pålitlig data kring uppläggets attraktivitet på grund av det låga resandet. Man kan dock dra generella lärdomar från införandeprocessen, främst att man inte bör ha en för hög ambitionsnivå och att man måste gardera sig för eventuella omstruktureringar inom organisationen genom att en person tar huvudansvaret för trafiken. Viktigt är även att reda ut de tekniska bitarna i förväg för att undvika misslyckande med samordningen, samt att trafiken bör följas upp kontinuerligt för att kunna göra nödvändiga justeringar. En annan faktor som har gjort en framgång svårare var att det var tre kommuner som var berörda jämfört med vardera en för Visingsöbussen och närtrafiken i Sävsjö. Vi måste hålla i åtanke att Skåneförsöket var mer i form av ett ”försök” än de två

andra trafikuppläggen (vilka redan från början förväntades fortgå ett längre tag i någon form). Problemet med Skåneförsöket var att uppföljningen uteblev och följaktligen likaså den tänkta kontinuerliga förbättringsprocessen som bör vara en naturlig del i ett försök.

Ett generellt koncept för framgång?

Som exemplet ”Sävsjömodellen” visar är det enklare att generalisera inom ett län än utanför samma län då det kan finnas olika beställningsregler, boknings-system och andra begränsningar som hänger ihop med organisationsformen. Med vissa modifieringar som till exempel en tydlig avgränsning av trafikeringssområdet till enbart områden där det inte finns annan linjetrafik kan man också begränsa användarkretsen starkt.

Den ekonomiska effektiviteten måste för varje försök kopplas till trafikens syfte och de alternativa kostnaderna. Här är generaliseringar svåra att göra men några nyckelsiffror för olika samordningsgrader och resandemängder återfinns i kapitel 3.3. Återigen är det viktigt att i förväg reda ut hur mycket resande som man kan förvänta sig med upplägget och hur mycket man å andra sidan är beredd att betala.

Bortsett från att ”Sävsjömodellen” föreställer ett användbart upplägg även i andra områden föreslås ett antal punkter som borde ingå i ett generellt koncept för en lyckad kollektivtrafik på landsbygd. Listan kan mycket väl behöva kompletteras när fler försök läggs till i undersökningen.

- Tydlig ansvarsfördelning och förankring hos berörda planerare
- Nyckelpersoner som har kontroll
- Vilja att skapa något nytt/behov att förändra något
- Undersöka områdets behov och möjliga samordningsvinster och deras effekt på ekonomin, trafikupplägget, etc.
- Bestämma målgruppen och trafikens syfte för att undvika ekonomiska bekymmer
- Riktade informationsåtgärder
- Regelbunden uppföljning av resande, kännedom, acceptans, om möjligt med ett lämpligt mätverktyg

6.2 Samordningens roll

Resultaten visar att samordningsgraden varierar starkt och att det behövs antingen ett geografiskt tvång till samordning eller en uttalad politisk vilja. Samtidigt visar resultaten för närtrafiken i Sävsjö att samordning inte är den enda lösningen för en attraktiv kollektivtrafik i glest befolkade områden. Denna insikt borde bidra till att vidga synen för vad som är ett lyckat och effektivt upplägg för en landsbygdstrafik. Samordning kanske inte alltid är den bästa eller enda vägen, mycket hänger på trafikens syfte och planerarnas konkreta problem och behov. Vill man uppnå en högre livskvalitet på landsbygden är samordning inget måste, vill man däremot försöka dra ner på kostnader för samhällsbetalda

transporter och samtidigt erbjuda en förbättring av den vanliga kollektivtrafiken kan samordning vara en del av lösningen.

Även om samordningen med färdtjänst- och sjukresor inte har varit ett uttalat mål för Sävsjö är det fullt möjligt på grund av långa trafikeringstider och att trafikeringen sker med taxi till dörren. En samordning med skolskjutsar hade däremot inte varit möjlig på grund av trafikeringstiderna som medvetet ligger utanför högtrafik.

I kapitel 3.4 har en lista utvecklats som försöker sammanfatta olika aspekter av samordningsfrågan i samband med planering av en attraktiv kollektivtrafik i glesa landsbygdsområden.

6.3 Forskningsprojektets relevans

Det finns många olika upplägg med samordnad landsbygdstrafik i Sverige men endast en bråkdel har utvärderats till fullo. Samtidigt är det idag, med en sjunkande och åldrande landsbygdsbefolkning, av stort intresse att hitta attraktiva lösningar för kollektivtrafiken även framöver.

Föreliggande projekt har följt tre försök under fyra år vilket gör att det finns ett stort dataunderlag och att det har funnits tid för diskussioner, utvecklingar och funderingar. Två försök kan betecknas som lyckade medan Skåneförsöket är ett bra exempel för en väl genomtänkt planeringsprocess där man dock inte kunde leva upp till de ambitiösa målen på grund av olika faktorer. Erfarenheterna ger mycket relevanta resultat i syfte att förebygga misslyckanden vid framtida planeringar.

Utblick

I och med att fler kommuner i Jönköpings Län tar över ”Sävsjömodellen” vore en uppföljning om något år av dessa nya, något modifierade Sävsjömodeller av stort intresse för att kunna bedöma modellens för- och nackdelar med hjälp av ännu mer resandedata och erfarenheter från införandet, etc.

En intressant komplettering av föreliggande projekt är också den beskrivna handboken (kapital 5.1) som ger en bra vägledning för hur en ny trafik kan utformas för att på bästa sätt bemöta behoven. En annan bra inspirationskälla är KID-ordningen som hjälper de norska aktörerna med erfarenhetsutbyte och stöd i finansieringen. En början på ett sådant nätverk som har åstadkommit genom KID-ordningen är Merit i Sverige som dock är mera teknikinriktat.

7. Slutsatser

Samordning som en väg till en attraktiv kollektivtrafik i glesa områden?

Kollektivtrafik i glest bebyggda områden är svår att organisera på ett attraktivt sätt utan att kostnaden blir mycket hög eller attraktiviteten mycket låg. Samtidigt krävs även här en grundförsörjning med kollektivtrafik. Problemet har alltid varit aktuellt och kommer att vara det även i fortsättningen. Förmodligen blir den ännu viktigare med tanke på den demografiska utvecklingen med en allt större andel äldre i befolkningen och att en del landsbygdsområden fortfarande töms på invånare.

Under de senaste 10 till 15 åren har det funnits många försök att skapa attraktiva trafikupplägg för kollektivtrafik i glest befolkade områden. En aspekt som många har satt stort hopp till är att uppnå effektivitetsvinster och samtidigt få en bättre kollektivtrafik genom att samordna olika samhällsbetalda transporter (färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, vanlig kollektivtrafik) på landsbygden. I och med att frågan kom upp allt oftare ansågs det vara relevant att fördjupa kunskapen inom området för att strukturera arbetet med denna kollektivtrafiktyp på ett bättre sätt och genom detta uppnå bättre resultat. Därför har föreliggande forskningsprojekt genomförts.

Framgångsfaktorer och fallgropar

Det är inte lätt att planera för en attraktiv kollektivtrafik i glest befolkade områden men om en del aspekter berörande trafikens syfte samt målgrupp och därmed ambitionsnivån, den ekonomiska budgeten, införandeprocessen och den löpande uppföljningen beaktas är vägen dit inte lika besvärlig. Det bör allmänt beaktas att forskningsresultaten baseras på undersökningen av endast tre försök och att slutsatserna med största sannolikhet går att komplettera om fler upplägg skulle undersökas.

Utifrån forskningsresultaten och diskussioner med de berörda planerarna kunde lärdomarna, framgångsfaktorer och fallgropar för de tre undersökta försöken identifieras. De undersökta försökens framgång och svårigheter beror på en rad olika faktorer och kan inte kopplas till enbart en orsak. Framgångsfaktorerna, och därmed det som man måste tänka på vid planeringen av en attraktiv, bestående landsbygdstrafik i glest befolkade områden med förutsebara och relativt konstanta kostnader, har sammanställts i form av en punktlista, se kapitel 6.1.

Viktig att tänka på i samband med listan är att varje område behöver sin speciella trafik, samtidigt som de nämnda punkterna är gemensamma och viktiga att beakta oavsett områdets karaktär.

Det kvarstår att mycket kan gå fel på vägen och att många oväntade situationer kan uppstå. Därför är en bra förankring och att det finns personer som brinner

för trafiken och driver den framåt av stor betydelse vid denna form av trafik. En grupp som man inte får glömma vid planering i landsbygdsområden är byföreningar och andra engagerade boende för att uppnå en hög lokal förankring och acceptans. För stora projektgrupper kan till och med utgöra en risk om ingen känner huvudansvaret. Samtidigt är risken för personellt bortfall mindre. Omorganisationer kan också utgöra ett hot mot ett lyckat införande då projekt lätt faller mellan stolarna.

Att lösa de tekniska problemen kan verka vara en självklarhet, men i vissa fall antas det som givet att den tekniska lösningen fungerar utan att göra ett skarpt test. Ett sådant gjordes i Skåne men uppföljningen och åtgärdandet av de identifierade problemen blev aldrig av innan trafiken gick i drift.

En annan lärdom som i många fall kan vara viktig att ha i bakhuvudet är att inte gå in i planeringen med för höga ambitioner. Ofta är det bra att börja i liten skala för att prova sig fram vad som fungerar och därefter låta trafiken växa. Att bestämma en tydligt avgränsad målgrupp (ungdomar, pendlare, äldre etc.) och syftet med trafiken är avgörande för att kunna kontrollera resandet och därmed trafikens kostnad.

Samordning kunde inte urskiljas som den enda framgångsfaktorn. Det är snarare mycket beroende på trafikens syfte och behovet i området om samordning kan vara ett bidrag till en attraktiv och samtidigt ekonomisk effekt kollektivtrafik. På Visingsö är samordning det givna valet på grund av ökaraktären där man lätt kan samla ihop samtliga samhällsbetalda transport. I Sävsjö var syftet med trafiken ett annat och inte att spara pengar genom samordning. Samtidigt vore en högre samordningsgrad för detta upplägg fullt möjligt. I Skåne ville man pröva en så hög samordningsgrad av trafiken som möjligt (både med andra samhällsbetalda resor, men även med annan kollektivtrafik, t ex tåg), några slutsatser kring lyckandet kan dock inte dras på grund av det låga utnyttjande av försöket. Det man kan konstatera är att man inte vågade satsa på ett tillräckligt stort turutbud för att tillgodose färdtjänstens regelverk om att man ska ha möjlighet att resa när man själv behöver det och inte när tidtabellen säger det.