

HANDBOK

för

LANDSBYGDSTRAFIK



Innehåll

INLEDNING	5
Översikt över processen.....	7
FÖRSTUDIE.....	9
Marknadsanalys.....	9
1. Trafikområde	9
2. Nuvarande kollektivtrafiksystem i området	10
3. Nuvarande organisationsstrukturer	12
4. Sammanfattning av förstudien.....	13
Lämplig kollektivtrafiklösning för ditt trafikområde.....	15
1. Bristanalys	15
2. Mål	15
3. Trafikens struktur	16
4. Slutsatser av förstudien	18
PLANERING.....	19
1. Organisation och administration.....	19
2. Trafik.....	20
3. Utvärderingsplan.....	22
4. Slutsatser av planeringsfasen.....	24
DRIFT	25
1. Trafikering	25
2. Löpande uppföljning	25
UTVÄRDERING	27
BILAGOR	29
Checklista för driftskostnader och intäkter.....	31
Beskrivningar av demonstrationsprojekten	33
Samordning av skolskjuts och linjetrafik på landsbygden – Ruto, Spanien	34
Anropsstyrd kollektivtrafik – Leppävirta, Finland.....	36
Samordning av kollektivtrafik på landsbygd – Plustrafiken, Sverige	38
Efterfrågestyrd trafik i en mindre kommun – Dorfmobil, Österrike	40
Samordning av en ny typ av flexibel kollektiv närtrafik – Bealach, Irland ..	42
Total samordning av landsbygdstrafik – Messara, Grekland	44
Förbättrad skolskjuts på landsbygden – Development, Ungern	46
Realtidssystem – Cymru, Wales.....	48

Inledning

Behöver du hjälp med att förbättra din nuvarande landsbygdstrafik eller planera för din nya trafik?

Den här handboken är resultatet av det europeiska forskningsprojektet ARTS – Actions on the integration of Rural Transport Services. Syftet med handboken är att hjälpa dig vid planering, drift och utvärdering av landsbygdstrafik.

I ARTS har åtta demonstrationsprojekt genomförts på landsbygden i åtta olika europeiska länder – Österrike, Finland, Grekland, Irland, Ungern, Sverige, Spanien och Wales (Storbritannien).

Varje demonstrationsprojekt bestod av olika trafikeringskoncept. De österrikiska, irländska, finska och svenska demonstrationsprojekten var alla olika former av efterfrågestyrd trafik. De ungerska, grekiska och spanska demonstrationsprojekten byggde på samordnad skolskjutstrafik, medan det walesiska handlade om realtidsinformation inom landsbygdstrafiken. Du hittar en detaljerad beskrivning av alla demonstrationsprojekten i slutet av denna handbok.

Handboken ger dig råd på en övergripande nivå. Råden baseras på vunna erfarenheter och slutsatser från demonstrationsförsöken samt på expertkunskande från projektmedlemmarna i ARTS.

Innehållet är uppdelat på fyra faser:

1. Förstudie
2. Planering
3. Drift
4. Utvärdering

För varje fas beskriver vi vilka viktiga steg som du bör ta och vilka åtgärder du bör genomföra. Om nödvändigt – för att förtydliga åtgärderna – ger vi dig exempel från demonstrationsprojekten i ARTS. Dessutom får du under rubriken "Tänk på!" råd om problem och svårigheter som kan uppstå under varje fas.

Figuren på nästa uppslag visar de olika faserna och hur de förhåller sig till varandra.

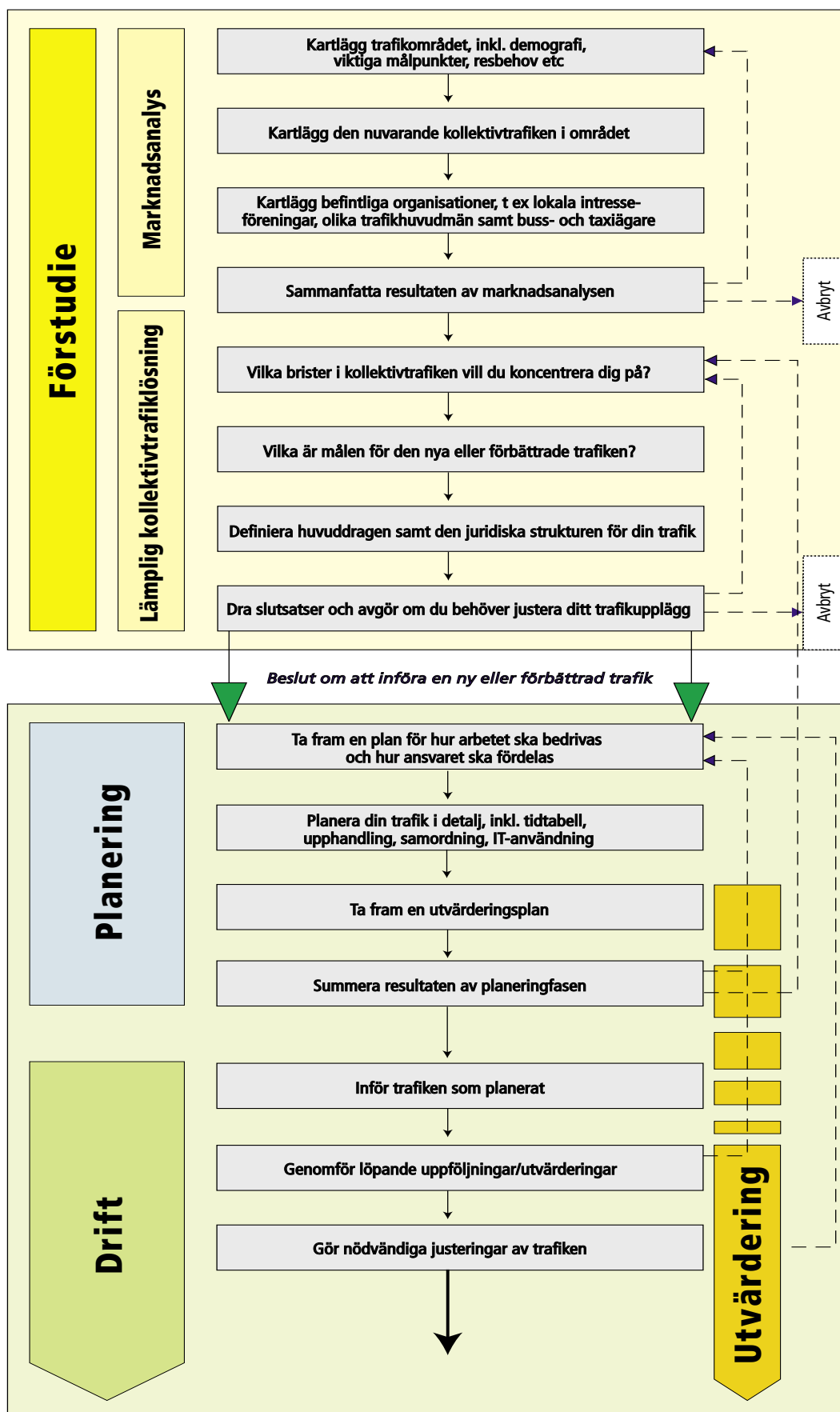
Under *förstudien* kartlägger du ditt område vad gäller befolkningsstruktur, dagens kollektivtrafik och transportbehov. Därefter bör du kunna avgöra om en ny eller förbättrad trafik är nödvändig. Om du väljer att fortsätta, är nästa steg att skissa på huvuddragen för trafiken och sätta upp mål för denna.

Du påbörjar *planeringsfasen* när du har bestämt dig för att du vill införa en ny eller förbättrad trafik. I den här fasen detaljplanerar du din trafik och tar även fram metoder för uppföljning och utvärdering av trafiken.

Under *driftsfasen* genomförs trafiken på det vis som du har planerat under planeringsfasen, men du måste komma ihåg att vara uppmärksam på eventuellt nya hinder, synpunkter från användarna etc. Under alla dessa tre faser är det viktigt att börja samrådsprocessen så tidigt som möjligt för att förankra dina idéer hos nyckelpersoner/-organisationer och andra intressenter.

Den sista fasen, *utvärderingsfasen*, börjar egentligen redan under uppstartsfasen. Den innebär att löpande samla in data och utvärdera din trafik vid olika tidpunkter under driftperioden, samt att jämföra resultaten med dina uppsatta mål.

Översikt över processen





Förstudie

Det är väsentligt att du börjar planeringen av en ny eller förbättrad trafik med en grundlig förstudie, där du kartlägger transportbehoven, befintliga resurser och organisatoriska strukturer. Efter att ha slutfört detta steg bör du kunna fastlägga syfte och mål med din trafik, och slutligen – med hjälp av demonstrationsprojekten i ARTS – kunna detaljplanera din trafik.

Glöm inte att påbörja samrådsprocessen så tidigt som möjligt för att förankra dina idéer hos nyckelpersoner/-organisationer och andra intressenter.

Marknadsanalys

1. Trafikområde

- Avgränsa och kartlägg i detalj det område där du vill planera din trafik.



Exempel: I det grekiska demonstrationsprojektet startade man skolskjuts från fyra orter till centralorten, där kommunens skola ligger. Demonstrationstrafiken betalades och organiserades av kommunen och byggde på idén att öppna upp skolskjutsarna för allmänheten. Eftersom trafiken var organiserad av kommunen avgränsades trafikeringsområdet till en början av kommungränsen. Efter kort tid blev det uppenbart att äldre människor behövde resmöjligheter till vårdcentralen, vilken ligger i en angränsande kommun. För att erbjuda trafik till vårdcentralen, utökades trafikeringsområdet och den ursprungliga trafiken kompletterades med tre turer per vecka till vårdcentralen.

Av detta kan vi lära oss att invånarnas och de potentiella resenärernas resbehov bör vara den avgörande faktorn när man identifierar ett nytt trafikområde.

I det österrikiska demonstrationsprojektet omfattade trafiken i huvudsak ett enda område inom en kommun, men trafiken utvidgades till att även omfatta några fastigheter i den angränsande kommunen, eftersom barnen som bodde där gick i samma skola.



Tänk på: Politiska och organisatoriska gränser – till exempel kommun- och länsgränser – utgör ofta administrativa gränser för såväl trafik som finansiering av kollektivtrafik. Studera om trafiken även bör omfatta lokala centra och andra viktiga målpunkter för kollektivtrafikresenären som ligger utanför dessa gränser. Det är också viktigt att välja områden med liten, eller mycket

begränsad, tillgång till annan kollektivtrafik, annars kommer den nya trafiken att utgöra en onödig dubbling av den befintliga trafiken. Ny trafik bör komplettera den trafik som redan existerar.

Man bör dock vara uppmärksam på att inte göra trafikeringsområdet för stort och låta det omfatta för många utspridda målpunkter. Den nya trafiken bör börja med att endast omfatta ett fåtal viktiga målpunkter. När trafiken blivit framgångsrik och etablerad kan trafiken stegvis utökas, t ex med kvällsturer, som i det svenska demonstrationsprojektet.

- Kartlägg den demografiska och socioekonomiska strukturen i området, t ex befolkningsstruktur, åldersstruktur, arbetslöshet, bilinnehav.



Exempel: Bra källor för att ta fram dessa data är vanligtvis nationell, regional och lokal statistik. Vid planeringen av det spanska demonstrationsförsöket hämtade man fakta om trafikeringsområdet från den spanska och galiciska statistiska centralbyrån (INE). Man bör använda så färsk data som möjligt. Dessa kommer oftast från en nationell undersökning. I det spanska demonstrationsprojektet använde man sig av en två år gammal undersökning. Statistik som samlades in från kommunerna hjälpte till att uppdatera och komplettera den nationella undersökningen.



Tänk på: I ett område med högt bilinnehav är personer utan tillgång till bil oftast unga eller äldre människor. I ett område med lågt bilinnehav finns även andra målgrupper. På en övergripande nivå kan nationell statistik vara tillräcklig, men för mer detaljerad statistik rekommenderas speciella hushållsundersökningar. Information om färdmedelsfördelning, kollektivtrafikanvändning, målpunkter, resvanor, tillgång till telefon och internet etc är väsentlig för en framgångsrik planering av den nya eller förbättrade landsbygdstrafiken. Fokusgrupper kan ge värdefull kunskap om lokala resbehov och speciella förutsättningar.

- Kartlägg befolkningstätheten samt tillgänglighet till viktiga målpunkter, uttryckt t ex som restid med bil.
- Gör en lista över viktiga målpunkter (sjukvård, bank, affärer, skolor, arbete, fritid etc) och markera dem på en karta (se det österrikiska demonstrationsprojektet i bilagan). Försök att dela in målpunkterna efter hur ofta de besöks (t ex skola och arbete = dagligen, inköp = en gång/vecka, service = en gång/månad).

2. Nuvarande kollektivtrafiksystem i området

- Kartlägg och analysera den nuvarande kollektiva trafiken och undersök vilka olika samhällsbetalda trafiksystem som finns. Inkludera trafik som sköts av den offentliga sektorn, privata operatörer (buss/taxi), frivilligorganisationer, kommunala verksamheter etc.



Exempel: I det irländska demonstrationsområdet finns en rad olika sorters linjer, vilka trafikeras av den offentliga sektorn, den privata sektorn och frivilligorganisationer:

- ♦ regionala och lokala busslinjer (trafikeras både av det statliga bussbolaget och privata bussoperatörer)
- ♦ färjetrafik som trafikerar alla öar
- ♦ flygtrafik till de tre Aranöarna
- ♦ frivilliga och icke-akuta serviceresor till dagcentra, till servicehem för äldre och funktionshindrade och till sjukhus/vårdcentraler
- ♦ skolskjutslinjer, av vilka många trafikeras av privata operatörer som har handlats upp av det statliga bussbolaget
- ♦ taxi

Andra viktiga frågeställningar: Hur ser de existerande kontrakten ut? Hur höga är kostnaderna? Vilka intäkter finns? Hur många turer per dag har de olika linjerna? Hur ser hållplatserna ut?

Visa all information på en karta med detaljuppgifter för de olika linjerna.



Tänk på: Skilj på privata och offentliga operatörer/trafikhuvudmän och glöm inte att undersöka vilka upphandlingar och kontrakt som finns.

Var noga med att uppdatera din information eftersom den kan vara gammal eller ofullständig.

I de flesta fall är den bästa lösningen att en ny kollektivtrafiklösning kompletterar den befintliga trafiken, inte konkurrerar med den. När den nya kollektivtrafiklösningen utgör matartrafik till den trafik som redan finns ökar tillgängligheten avsevärt.

Vad gäller tillgänglighet är inte endast avståndet till närmaste hållplats viktigt. Även antal turer per dag är en avgörande faktor för kvaliteten på trafiken.

- Kartlägg och analysera hur den befintliga kollektivtrafiken används.



Exempel: I det finska demonstrationsprojektet hade regionen och kommunen resandestatistik för den trafik som de hade handlat upp. För att få fram detaljerad statistik gjordes dock kompletterande resanderäkningar. Dessa räkningar gav även information om den mest belastade turen, vilket behövdes vid beräkningen av fordonsstorleken i den nya trafiken. Statistik för skolskjutsberättigade och annan kommunal trafik hämtades från kommunen.

I det spanska demonstrationsprojektet erbjuds tomma platser i befintlig skolskjuts till allmänheten. Antalet tomma platser beror på antalet skolskjutsberättigade och på fordonskapaciteten. Utbildningsmyndigheten i provinsen Galicien tillhandahöll statistik över antalet skolskjutsberättigade per linje. Information om fordonskapaciteten fick man från operatören. Baserat på dessa två faktorer beräknades antalet lediga platser på varje tur, och dessa platser ställdes till förfogande när turerna öppnades upp för allmänheten.



Tänk på: Sammanslagen statistik kan bli missvisande, försök därför att använda så nedbruten statistik som möjligt.

- Kartlägg resbehov och resmönster för olika grupper i ditt trafikområde (t ex pendlare, barn, ungdomar, äldre och funktionshindrade).



Exempel: I det österrikiska demonstrationsprojektet ALMA gav hushållsundersökningen, som innehöll en resdagbok, intressanta resultat om olika resmönster och resbehov för olika grupper:

- ♦ Arbetstagare gör huvudsakligen resor till och från jobbet (69 %). Deras andel av inköpsresorna är 14 %.
- ♦ 60 % av pensionärers resor är inköpsresor.
- ♦ 79 % av studerandes resor är utbildningsresor.
- ♦ 21 % av de hemarbetandes resor är serviceresor, där de måste skjutsa eller hämta en annan person.

På grund av den utspridda bebyggelsen är avstånden till basservice (t ex livsmedelsaffär, bank, skola) och kollektivtrafik upp till 8 km.

Även om bilinnehavet är så högt som 523 bilar per 1000 invånare, så äger 9 % av hushållen ingen bil. Totalt sett har 17 % av befolkningen i åldern 18 år eller äldre inget körkort (4% av männen jämfört med 29% av kvinnorna).



Tänk på: Detta steg är ett mycket kritiskt steg i planeringsprocessen. Kunskaperna som samlas in här är viktiga i det fortsatta arbetet med din landsbygdstrafik. Om den nya trafiken inte inriktar sig på de resbehov som målgrupperna har, kan det betyda att resandeunderlaget blir för litet. Problem kan bero på:

- ♦ bristande tillgänglighet till den nya kollektivtrafiken
- ♦ dåligt upplägg av linjerna
- ♦ tidtabeller som inte är samordnade med den övriga kollektivtrafiken
- ♦ negativ attityd och motstånd mot trafikupplägget bland målgruppen (t ex motstånd mot att blanda skolelever och andra resenärsgupper eller osäkerhet vid användandet av nya tekniska lösningar. Även förbokning av resa på en beställningscentral kan uppfattas som ett hinder för vissa människor).

3. Nuvarande organisationsstrukturer

- Kartlägg befintliga lokala intresseföreningar, huvudmän för olika former av samhällsbetalda resor samt buss- och taxiägare. Beskriv strukturen för respektive organisation. Vilka är nyckelorganisationer/-personer? Vilka hinder kan uppkomma?



Exempel: I det irländska demonstrationsprojektet identifierades följande grupper:

- ♦ Lokala intresseföreningar med medarbetare på frivillig basis
- ♦ Kommunala förvaltningar
- ♦ Lokala utvecklingsgrupper
- ♦ Regionala förvaltningsenheter
- ♦ Andra offentliga förvaltningar

Som nyckelpersoner i organisationerna ovan såg man de personer som på något sätt arbetade med målgrupperna för den nya trafiken. Organisationerna har demokratiska strukturer, som omfattar styrelser bestående av frivilliga och/eller valda kommunala eller regionala politiker.



Tänk på: Ibland har den regionala myndigheten det formella ansvaret för den kollektiva trafiken, samtidigt som den lokala myndigheten känner det egentliga ansvaret för att tillgodose invånarnas resbehov. Det kan då vara svårt att få regionalt stöd för en ny eller förbättrad trafik.

Organisationer eller privata företag kan överklaga den nya trafiken eller motverka att den införs om de befärrar konkurrens (t ex taxibolag i regionen) eller känner att deras intressen hotas (t ex föräldragrupper). Därför är det ytterst viktigt att på ett tidigt stadium kartlägga den lokala situationen inklusive nyckelorganisationer och existerande kollektivtrafikkontrakt och att involvera berörda personer för att genom samråd ta alla intressen under beaktande.

- Juridisk struktur. Vilka lagar och förordningar finns det för kollektivtrafiken på landsbygden? Finns det speciella upphandlingskrav och regler? Finns det andra hinder?



Exempel: I Spanien handlar den regionala skolmyndigheten upp skolskjuts på landsbygden för grundskoleelever. Lagen tillåter i regel inte kombinationen av elever och andra resenärsgupper i samma fordon, förutom under speciella omständigheter, nämligen låg befolkningstäthet, mycket spridd bebyggelse och avsaknad av annan kollektivtrafik. Dessa omständigheter rådde i det spanska demonstrationsprojektet, Busslinjerna i projektet fick dock inte lov att plocka upp passagerare vid hållplatser som trafikerades av andra linjer. Dessa linjer trafikeras av entreprenörer som har licens för en viss sträcka. Regelverket som behandlar koncessioner för busslinjer i ordinarie trafik är strikt och tillåter inte andra typer av kollektivtrafik i samma stråk.

I Österrike finns det två typer av koncessioner som berör anropsstyrd trafik: koncessioner för kollektivtrafik och taxikoncessioner. Det är nästan omöjligt för en entreprenör att få koncession för ny trafik om en koncession redan har beviljats för en linje som ligger i närheten av den planerade trafiken.



Tänk på: En viktig fråga är möjligheten för en liten, möjligtvis helt ny, entreprenör att få tillgång till kollektivtrafikmarknaden. Frågor som måste beaktas i detta fall är:

- ♦ Är marknaden reglerad, finns det konkurrerande företag?
- ♦ Är det nödvändigt att skaffa koncession på linjenivå?
- ♦ Måste trafiken upphandlas?
- ♦ Vilka är kraven för att få en koncession för trafiken (ekonomi, utrustning, utbildning av personal)?
- ♦ Baseras koncessionen på linjebunden trafik eller är avvikelser tillåtna?
- ♦ Är koncessionen tidsbegränsad?

I de flesta fall måste fler juridiska frågor lösas, eftersom nya trafiklösningar ofta inte passar in i det befintliga regelverket. Det kan vara nödvändigt att kontrollera om alla delar i trafikupplägget följer det juridiska regelverket (får man t ex använda förare på frivillig basis eller blanda olika resenärsgupper i samma fordon?). I vissa fall kan dessa hinder endast lösas med specialtillstånd eller dispenser. Om din planerade trafik inte verkar passa in i det befintliga regelverket bör du fundera på om du behöver söka juridisk hjälp. I Österrike omfattas icke-vinstdrivande organisationer, som t ex byabussar, av en speciell lag för att man ska slippa problem med koncessioner, avgifter och skatter.

4. Sammanfattning av förstudien

- Sammanfatta resultaten av förstudien. Presentera resultaten för nyckelpersoner och viktiga intressenter för att få till stånd diskussion och samråd. Kontrollera med dessa om någonting fattas och avgör sedan om du behöver komplettera din kartläggning.
- Lista de problem och brister som har framkommit under kartläggningen av det befintliga kollektivtrafiksystemet. Bestäm dig för om du ska fortsätta förstudien eller – om det inte finns något behov av förändringar – avsluta projektet där du står nu.



Exempel: Förstudien bör beskriva dagens situation innan några åtgärder och lösningar har införts: dvs dagens kollektivtrafik, identifierade målgrupper för kollektivtrafiken, resbehov och resmönster hos invånarna och besökarna i trafikområdet samt tillgänglighet till service. Denna kartläggning är basen för framtida jämförelser och möjliggör en utvärdering av den nya trafikens effekter.



Tänk på: När resultaten presenteras för nyckelpersoner och viktiga intressenter är det av stor betydelse att du också får feedback från dessa. Överväg även att kontakta intressenter som du inte tänkte på från början.



Lämplig kollektivtrafiklösning för ditt trafikområde

1. Bristanalys

- Vilka av de problem och brister som du identifierade i förstudien vill du i första hand åtgärda? Vilken grupp/vilka grupper vill du i detta läge prioritera?

👁 **Exempel:** Det finska demonstrationsprojektet inriktade sig på äldre människor, som lever i mindre orter eller på enskilda gårdar, och deras behov att nå affärer och vårdcentralen i kommunhuvudorten.

I det ungerska demonstrationsprojektet infördes skolskjuts i ett område där ett stort behov uppstått till följd av regional omstrukturering av skolorna och deras placering.

I det spanska demonstrationsprojektet öppnades skolskjutsarna för allmänheten och man erbjöd på så vis kollektivtrafik till alla i ett område där det tidigare inte funnits någon kollektivtrafikförbindelse.

Det österrikiska demonstrationsförsöket – en ny anropsstyrd trafik – förbättrade tillgängligheten i ett landsbygdsområde, som tidigare inte haft kollektivtrafik. Den nya trafiken fungerar som matning till regionala buss- och tåglinjer.

🌿 **Tänk på:** Skraddarsy trafiken efter de behov som identifierades i förstudien, t ex små anropsstyrda fordon i tidslägen och områden med litet resandeunderlag. Komplettera ordinarie linjetrafik och anpassa tekniknivån efter storleken på din trafik. Du behöver antagligen inte en högteknologisk bokningsrutin om din målgrupp (t ex äldre kvinnor utan körkort) inte har tillgång till mobiltelefon eller dator.

2. Mål

- Med hänsyn till de problem, brister och behov du funnit, vilka är målen för den nya eller förbättrade trafiken? Formulera målen tydligt och försäkra dig om att de är realistiska och möjliga att nå.

👁 **Exempel:** I ARTS-projektet bestämde vi oss för att koncentrera oss på följande sju mål, som täcker de flesta behoven på landsbygden.

Mål 1: Att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik på landsbygden.

Att tillhandahålla trafik i områden där det inte funnits någon trafik innan eller endast mycket dålig trafik. Utan tvekan det viktigaste av alla målen, eftersom det behandlar en av huvud-

anledningarna till varför de som bor på landsbygden känner ett socialt utanförskap, nämligen brist på kollektivtrafik?

Mål 2: Att förbättra landsbygdsbefolkningens tillgänglighet till grundläggande service och inrättningar.

Fysisk tillgänglighet till gods och service – har möjligheten att nå affärer, vårdcentral och sociala aktiviteter ökat som ett resultat av den nya/förbättrade trafiken?

Mentala aspekter, dvs i vilken utsträckning användare och potentiella användare uppfattar förbättringar i tillgängligheten som ett resultat av den nya/förbättrade trafiken.

Mål 3: Att förbättra den fysiska tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Mål 3a: Dörr-till-dörr.

Tillgänglighet i form av om trafiken är dörr-till-dörr eller om resenärerna måste ta sig till en hållplats.

Mål 3b: Låggolvsfordon.

Tillgänglighetsanpassning av de fordon som används i landsbygdstrafiken. Införande av låggolvsfordon anses vara viktigt för att förbättra tillgängligheten. När denna typ av fordon inte går att tillhandahålla är hjälp från förarna viktigt.

Mål 4: Att utnyttja den befintliga trafiken effektivare genom att samordna den med annan trafik.

Integration mellan den nya trafiken och befintlig trafik. När man startar ny trafik är det viktigt att denna kompletterar (t ex fungerar som matartrafik) snarare än konkurrerar med befintlig trafik.

Mål 5: Att förbättra servicenivån för användarna genom information med hög kvalitet.

Information och marknadsföring, som gör det möjligt för resenärerna att använda trafiken mer effektivt. Ska den nya trafiken bli en framgång så måste människor känna till att trafiken finns och vilka möjligheter den erbjuder.

Mål 6: Att erbjuda en samordnad trafik till en rimlig kostnad för resenären.

Skapa ett rättvist och lättbegripligt system med olika biljettalternativ och erbjuda trafik till ett överkomligt pris för potentiella användare.

Mål 7: Att skapa kostnadseffektivitet genom samordning av olika trafikformer.

Att uppnå en skälig kostnadstäckningsgrad när det gäller drift- och kapitalkostnader och att åstadkomma en hög beläggningsgrad.



Tänk på: Försäkra dig om att ambitionsnivån på målen inte är för hög. Det är lättare att utöka trafikeringstider och turtäthet efter att en trafiklösning har införts än att dra ner på trafiken i efterhand, t ex av ekonomiska skäl. Var även medveten om att olika intressenter kan vilja ha olika höga ambitionsnivå på målen.

3. Trafikens struktur

- Definiera den struktur och de huvuddrag din trafik måste ha för att uppnå de mål och resbehov som finns.



Exempel: I det österrikiska demonstrationsprojektet behöver arbetspendlare och elever anslutning till den ordinarie kollektivtrafikens morgonturer. För att möjliggöra detta börjar den anropsstyrda demonstrationstrafiken köra mycket tidigt.

Det irländska demonstrationsförsöket lade fast följande delmål:

- ♦ Att tillhandahålla trafik för funktionshindrade.
- ♦ Att arbeta med befintlig trafik och relevanta huvudmän för att utveckla ett omfattande lokalt trafiknät.
- ♦ Att bidra till den infrastruktur som behövs för lokal utveckling och hjälpa lokala organisationer att utnyttja sin fulla potential.

De följande åtgärderna infördes för att uppnå de ovan listade målen:

- ♦ Samarbete och samordning av organisationer och entreprenörer
- ♦ Lokal, flexibel och tillgänglig efterfrågestyrd trafik
- ♦ Integration mellan landsbygdstrafik och regional trafik

- ♦ Användning av IT för information, beställning och planering
- ♦ Intensiv marknadsföring av den lokala trafiken.



Tänk på: Försök att samordna och integrera befintlig trafik i så hög utsträckning som möjligt. En taxi, en skolbuss eller ett fordon speciellt anpassat för funktionshindrade kan ofta användas även i den ordinarie kollektivtrafiken. Det här angreppssättet förhindrar investeringar i ytterligare fordon och utrustning och kan göra landsbygdstrafiken ekonomiskt överkomlig på lång sikt.

Ambitionsnivån bör inte vara för hög, vare sig det gäller utbudets eller trafikområdets storlek. Att utöka trafiken är enkelt när den väl har etablerat sig och fungerar väl.

Försök hålla trafiken på en lokal nivå och undvik att planera på regional nivå, men försäkra dig om att landsbygdstrafiken är samordnad med det regionala kollektivtrafiknätet så att den kan erbjuda regionala förbindelser.

- Fastställ det expertkunnande och den personal som krävs.



Exempel: Det kan behövas kunskap om genomförande av kollektivtrafikprojekt, ekonomi, IT, landsbygdsutveckling och lokala förhållanden. Nödvändiga personalkategorier med tillhörande kompetens är t ex projektledare, administratör, personal på beställningscentralen samt förare.

- Bestäm vilken teknik som är nödvändig.



Exempel: För att kunna åka med trafiken i det svenska demonstrationsprojektet måste resenären boka sin resa i förväg (anropsstyrd trafik). I kommunen fanns det redan en beställningscentral som hanterade bokningar av färdtjänst- och sjukresor. Det svenska demonstrationsprojektet integrerades därför med den befintliga beställningscentralen. Byte av datasystemet i början av projektet ledde till vissa problem, vilket lär oss att det är viktigt att använda beprövad teknik om man vill undvika problem (om inte projektet går ut på att testa ny teknik).

I Wales påverkades valet av teknik för demonstrationsområdet av viljan att uppnå kompatibilitet mellan realtidssystemen i hela Wales. Det var viktigt att realtidssystemet inte slutade vid regiongränsen, eftersom flera busslinjer går över gränserna. I framtiden hoppas man att andra landsbygdsområden i Wales, som vill införa realtidssystem, kommer att följa demonstrationsprojektets exempel, så att resenärerna på så vis kan dra nytta av ett integrerat realtidssystem i hela Wales.



Tänk på: Eftersom högteknologiska lösningar ofta är mycket dyra bör du undersöka om tekniska lösningar verkligen hjälper dig att uppfylla trafikens mål. Kontrollera tillgången till fast telefon/mobiltelefon och internet om dessa ska användas vid beställning av och/eller inhämtning av information om trafiken. Kontrollera också om det i området redan finns beställningscentraler som skulle kunna användas. Högteknologiska lösningar är användbara om utrustningen redan finns på plats och kan användas till en låg merkostnad. Exempelvis förekommer telefoner nästan överallt och kan användas av frivilliga, taxiförare etc utan någon speciell utbildning. Kostnaden för teknisk utrustning måste alltid sättas i relation till nyttan (t ex antal resenärer).

- Beskriv den juridiska och organisatoriska strukturen för din trafik.



Exempel: Det österrikiska demonstrationsprojektet är en kollektiv taxitrafik som drivs av en privat, icke-vinstbringande förening. Medlemmarna är även förare, som endast får en symbolisk ersättning för sina insatser. Därför är denna organisation mer en välgörenhetsorganisation och faller därför inte under samma lagar som professionella entreprenörer vad gäller skatter och regelverk.



Tänk på: Definiera hur den nya trafiklösningen kan organiseras. Försök till en början inte att ändra befintliga lagar och organisationsstrukturer utan försök att planera utifrån den givna situationen. Att definiera trafiken som ett pilotprojekt kan hjälpa till om trafiken behöver någon form av dispens. Om argumenten för en bra trafiklösning är starka, kan högre myndigheter övertyga lokala att utfärda dispenser.

- Beskriv samarbetet och kontakten med andra lokala grupper/organisationer och myndigheter. Glöm inte att skapa kontakter, kommunicera och förankra.



Exempel: Ett av de mest verkningsfulla angreppssätten för att etablera en god kontakt och kommunikation är att relevanta lokala organisationer och myndigheter bildar en arbetsgrupp. I det irländska demonstrationsprojektet bestod gruppen av bland annat utvecklingsråden för både de engelsktalande och de irländsktalande delarna av Irland, landstinget, den lokala utbildningsmyndigheten, representanter från ett antal lokala grupper/byalag samt en lokal grupp av frivilliga, som inhyser beställningscentralen i sina lokaler.



Tänk på: Påbörja så tidigt som möjligt arbetet med att etablera kontakter med nyckelpersoner/-organisationer. Kommunera med potentiella användare och huvudmän. Huvudmän omfattar främst förvaltningar i kommuner, landsting och regioner.

- Gör en grov budget, dvs beräkna förväntade kostnader och intäkter.



Exempel: Checklista (en detaljerad lista finns i bilagan)

- ♦ Administrativa kostnader
- ♦ Kapitalkostnader
- ♦ Driftkostnader och/eller entreprenörskostnader om trafiken handlas upp
- ♦ Intäkter



Tänk på: Långsiktig finansiering är betydelsefull. Exempelvis brukar nationella finansieringsbidrag endast gälla startfasen, men glöm inte att en långsiktig finansiering måste kunna säkras. Bidrag till landsbygdstrafik är ofta ett problem eftersom kostnaden per resa är mycket hög. För att långsiktigt kunna säkerställa den nya trafiklösningen är ett brett politiskt stöd nödvändigt. Därför måste nyttan med trafiken åskådliggöras på ett pedagogiskt sätt så att man kan få stöd från alla – eller åtminstone de flesta – politiska partier. Då kan man undvika problem om den politiska makten skulle växla efter ett val.

4. Slutsatser av förstudien

- Presentera analysen och resultaten från förstudien för nyckelpersoner/-organisationer och beslutsfattare. Utifrån den respons du får i samrådet avgör du sedan om du ska justera din plan, avbryta planeringen eller fortsätta till nästa fas.



Planering

1. Organisation och administration

- Ta fram en åtgärdsplan vad gäller organisationen av arbetet, såväl före som under driftfasen. Beskriv och tidsätt i detalj de olika beslutsstegen.

👁 **Exempel:** Syftet med det svenska demonstrationsprojektet var att samla ansvaret och budgeten för samhällsbetalda resor och anropsstyrd trafik under en enda förvaltning i kommunen samt att för samtliga användargrupper skapa likartade regler för taxa, trafikeringstid etc. Åtgärdsplanen inkluderade t ex att flytta personal från olika förvaltningar till tekniska förvaltningens kollektivtrafikavdelning, att göra taxor och regler likartade samt att informera politiker, invånarna och andra intressenter om syftet och förändringarna. Det var ytterst viktigt att i förväg tänka igenom vilket steg som skulle tas i vilket skede av processen.

- Förankra planeringen hos nyckelpersoner/-organisationer och andra intressenter.

👁 **Exempel:** När trafiklösningen syftar till att öppna upp skolskjutsar för allmänheten är det nödvändigt att förankra detta koncept hos föräldrarna, som kan ha invändningar mot att deras barn åker med vuxna i samma buss. Att få föräldrarnas godkännande var avgörande för alla ARTS-projekt, som byggde på att skolskjutsarna öppnades upp för allmänheten.

För att det spanska demonstrationsprojektet skulle kunna genomföras var det nödvändigt att de regionala myndigheterna för utbildning respektive transport träffade en överenskommelse om att det var tillåtet att öppna upp skolskjutsar för allmänheten. Dessa två offentliga myndigheter har olika ansvarsområden vad gäller skolskjuts – utbildningsmyndigheten är ekonomiskt ansvarig för trafiken, medan transportmyndigheten handlar upp och beviljar koncessioner till trafikutövarna. Den förstnämnda myndigheten stödde projektet från början. Den senare tog inledningsvis avstånd från projektet, men gav slutligen sitt godkännande.

Några av trafikutövarna var avvisande till det spanska demonstrationsprojektet, eftersom den nya trafiklösningen inte ingick i deras ursprungliga kontrakt med utbildningsmyndigheten. För att övervinna denna misstro var det mycket värdefullt att på ett tidigt stadium integrera och förankra den nya trafiklösningen hos dem. Det faktum att utbildningsmyndigheten stödde projektet var oerhört viktigt för att vinna trafikutövarnas förtroende.

- Lista behovet av personal för exempelvis upphandling, marknadsföring och utbildning av medarbetare.

 **Exempel:** I det österrikiska demonstrationsprojektet genomförde Universitetet i Wien, inom ramen för ARTS, medarbetarutbildning och planeringen av trafiken. Kommunen var också en huvudaktör i projektorganisationen. Det lokalt viktiga syftet med trafiken – att förbättra kollektivtrafiken och tillgängligheten till den inom kommunen – var ett starkt incitament för lokalt engagemang och effektiv marknadsföring.

 **Tänk på:** På landsbygden kan det vara svårt att rekrytera personal med rätt utbildning eller kvalifikationer, eftersom befolkningsunderlaget är litet.

- Beskriv eventuella behov av kompetensutveckling för medarbetarna.

 **Exempel:** I det österrikiska demonstrationsprojektet är förarna ansvariga för hela resan – från mottagning av beställning via mobiltelefon till säkert avlämnande av resenären vid målpunkten. Detta tränades under praktiskt inriktade utbildningspass.

I det irländska demonstrationsprojektet genomfördes olika utbildningsprogram. Syftet var att introducera nya medarbetare i tanken bakom trafiklösningen, arbetsmiljön, anställningsförhållanden och speciella arbetsuppgifter, samt även att besvara frågor och fylla i nödvändiga formulär. Utbildningsprogrammet för de anställda på beställningscentralen omfattade dessutom att förstå resenären, hur man kommunicerar på telefon, genomgång av datorer och annan kontorsutrustning, bokning av fordon, kännedom om det geografiska området, nödlägesövning, generella kontorsprocedurer samt bokföring.

Ett generellt utbildningsprogram är lämpligt även för nya styrelsemedlemmar. Dessa måste dessutom hållas informerade om den senaste utvecklingen vad gäller företags-, anställnings- och hälso-/säkerhetslagar.

2. Trafik

- Beskriv ingående vilken typ av trafik du planerar och vilken omfattning den ska ha. Den detaljerade beskrivningen bör minst omfatta:

- ♦ trafikeringstid
- ♦ förbokningstid
- ♦ typ av trafik (anropsstyrd, trafik med frivilliga förare, fast linjesträckning etc.)
- ♦ antal potentiella resenärer och deras resbehov
- ♦ taxestruktur
- ♦ fordon (egna, hyrda, upphandlade, sittplatskapacitet, tillgänglighet för funktionshindrade, nödvändiga reparationer och service)
- ♦ linjesträckning (på karta)
- ♦ tidtabellsläggning och samordning av trafiken

- Ta fram en tidsplan för planering av driften. Beskriv i detalj alla arbetssteg månad för månad.

 **Exempel:** Följande plan togs fram för det finska demonstrationsprojektet:

- ♦ Oktober 2001: En undersökning av dagens kollektivtrafik genomfördes och en åtgärdsplan togs fram.
- ♦ 2001-11-19: Kommunstyrelsen i Leppävirta beslutade om att införa ett tvåårigt demonstrationsprojekt, med trafikstart 2002-06-03.
- ♦ 2002-03-05--25: Upphandling av entreprenörer med taxi- och minibussar.
- ♦ 2002-04-03: Tekniska nämnden valde entreprenörer.
- ♦ Början av maj 2002: Kontrakt skrevs mellan Leppävirta kommun och entreprenörerna.
- ♦ 2002-06-03: Trafiken startade.



Tänk på: Se till att du börjar planeringen på ett tidigt stadium, eftersom en rad delmoment kan ta lång tid, t ex leverans av bussar, förändringar av lagar och erhållande av tillstånd.

- Ansök om de tillstånd som behövs. När strukturen på en ny kollektivtrafiklösning avviker från befintliga och etablerade lösningar, så är det bra att i god tid leta upp och klargöra potentiella juridiska problem.

- Förbered upphandlingsprocessen om du ska handla upp trafiken.



Exempel: I det svenska demonstrationsprojektet var ett av huvudmålen att samordna befintliga samhällsbetalda resor (kompletteringstrafik, färdtjänst- och sjukresor) som ibland gick parallellt. För att underlätta samordningen är det viktigt att entreprenören (eller en organisation av små entreprenörer) är densamma för all trafik och att beställningscentralen försöker samordna resorna vid beställningen. Det är viktigt att detta behandlas i upphandlingsprocessen. I det svenska demonstrationsprojektet fungerade inte samordningen i den utsträckning som man hade hoppats och de kvarstående problemen kommer att tacklas i de framtida upphandlingarna. Då finns det en möjlighet att anbudspriset blir lägre p.g.a sänkta driftskostnader.



Tänk på: Försäkra dig om att anbudsförfrågan är tillgänglig för alla potentiella entreprenörer. Se till att ett antal av de befintliga entreprenörerna har möjlighet att uppfylla upphandlingskraven, så att de kan konkurrera om kontraktet. Bestäm vilken budget som är tillgänglig för varje kontrakt innan du går ut med upphandlingsunderlaget. Försäkra dig om att arbetsgången för hur man lämnar anbud och hur dessa utvärderas är tydlig för alla potentiella anbudsgivare och för utvärderingsgruppen.

- Planera i detalj all användning av IT och support-/kommunikationssystem som behövs i trafiken.



Exempel: I det walesiska demonstrationsområdet installerades ett realtidssystem för kollektivtrafiken i regionen. Samma teknik var redan i bruk i andra walesiska regioner och det ansågs viktigt att systemet som infördes i demonstrationsområdet var kompatibelt med befintliga system. Systemet styrs av en central server som sänder realtidsinformation till skyltar på busshållplatser, till röstmeddelande via fast telefon samt till sms-meddelande via mobiltelefon.

I det irländska demonstrationsprojektet tillhandahöll beställningscentralen tjänster på två språk. Det rörde sig om att ta emot beställningar, där resenären ville att bussen skulle göra en avvikelse från rutten för att hämta dem, samt att tillhandahålla trafikinformation om all kollektivtrafik och alla operatörer. För att kunna utföra dessa tjänster var det viktigt att i detalj planera vilka resurser som var nödvändiga när det gällde hårdvara, mjukvara, kundinformation och fordonslogistik.



Tänk på: Potentiella användare av systemet måste ha möjlighet att använda det. Om t ex datortätheten är låg är det inte lämpligt att införa internetbokning. I det österrikiska demonstrationsprojektet hade endast 16% tillgång till internetanslutning, vilket gjorde att man valde ett bokningssystem baserat på telefon.

Underskatta inte driftkostnaderna för ett högteknologiskt system. Realtidssystem är inte bara dyra i inköp – de ger även upphov till kontinuerliga driftkostnader om de ska kunna ge en löpande, korrekt och aktuell information. Bidrag är ofta tillgängliga för investeringen, men inte lika lätta att få för driften av systemet.

- Planera hur den nya trafiken ska integreras med annan kollektivtrafik (offentlig, privat, frivillig).



Exempel: De österrikiska och svenska demonstrationsprojekten planerades som matartrafik till och från den ordinarie tåg- och busstrafiken. Eftersom det österrikiska demonstrationsprojektet inte trafikerades av den trafikutövare som hade koncessionen för den ordinarie linjetrafiken, var det förbjudet att erbjuda trafik en halvtimme innan och efter en avgång på en ordinarie linje. Anledningen var att undvika onödig konkurrens.

Situationen var liknande i det spanska demonstrationsprojektet; skolskjutslinjen fick inte ta ombord passagerare i orter där ordinarie linjer med liknande tidtabell fanns.



Tänk på: Integration med annan kollektivtrafik är mycket viktig eftersom denna borgar för att landsbygdstrafiken blir en del av hela kollektivtrafiknätet. Du måste vara medveten om två viktiga delar:

- ♦ Genomgående biljettering är en fördel om trafiken ska vara enkel att använda. Detta tillämpas exempelvis i Sverige, Danmark och Tyskland. Försäkra dig om att det är ekonomiskt och tekniskt möjligt att installera lämplig utrustning för att visa biljetter och kort i alla fordon.
- ♦ Samordnade tidtabeller är viktiga för att garantera att landsbygdstrafiken fyller sin matarfunktion till det överordnade kollektivtrafiknätet. En framgångsfaktor vid matartrafik är att bytena fungerar och är enkla att göra samt att byteshållplatserna är tillgänglighetsanpassade.

➤ Skapa en lokal marknadsförings- och informationsplan.



Exempel: Följande kanaler användes för att marknadsföra det irländska demonstrationsprojektet: informationsaffischer i trafikområdet (på både irländska och engelska), informationsbroschyrer och tidtabeller i trafikområdet (på irländska och engelska), pressmeddelanden (till lokala tidningar, den nationella irländska TV-kanalen och lokala radiostationer), församlingsbrev (på irländska och engelska), lokalt nyhetsbrev (på irländska och engelska), webbsida, ett seminarium i april 2002 samt officiell invigning och seminarium i april 2003.



Tänk på: Marknadsföring kräver mycket tid och måste vara ett ständigt återkommande inslag. Det tar ofta tid för målgruppen lära känna och att vänja sig vid den nya trafiken, vilket ibland beror på trafiklösningens karaktär, exempelvis förbeställning av resa när det gäller anropsstyrd trafik. Marknadsföringen måste vara inriktad både på potentiella resenärer och på organisationer och andra intressenter, dvs beslutsfattare och organisationer som kan marknadsföra den nya trafiken bland potentiella målgrupper.

3. Utvärderingsplan

➤ Välj indikatorer (data som ska samlas in), som är kopplade till trafikmålen.



Exempel: I ARTS bestämde vi oss för att koncentrera oss på sju mål. För att kunna mäta i hur hög grad varje mål uppnåddes valde vi ut ett antal indikatorer för varje mål.

Mål 1: Att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik på landsbygden.

- ♦ Indikatorer för mål 1: turtäthet (turer per dag) på olika linjer, antal kollektivtrafikförbindelser (buss, tåg, etc) mellan olika resmål per timme eller dag (fordon/linje), sammanlagd linjelängd (km), sammanlagt antal kollektivtrafikförbindelser (turer/dag), efterfrågan (påstigande/dag) samt resenärernas tillfredsställelse med trafiken.

Mål 2: Att förbättra landsbygdsbefolkningens tillgänglighet till grundläggande service.

- ♦ Indikatorer för mål 2: lokal hantering av gods, avstånd till närmaste affär samt resenärernas tillfredsställelse med tillgängligheten.

Mål 3: Att förbättra den fysiska tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Mål 3a: Dörr-till-dörr.

- ♦ Indikatorer för mål 3a: genomsnittligt avstånd mellan hållplatser, avstånd till närmaste busshållplats/tågstation, antal dörr-till-dörr-förbindelser samt resenärernas tillfredsställelse med den fysiska tillgängligheten.

Mål 3b: Låggolvsfordon.

- ♦ Indikatorer för mål 3b: antal/andel låggolvsbussar, möjlighet till hjälp från föraren, och resenärernas tillfredsställelse med fordonets tillgänglighet.

Mål 4: Att utnyttja den befintliga trafiken effektivare genom att samordna den med annan trafik.

- ♦ Indikatorer för mål 4: bytesmöjligheter, organisatorisk struktur, resenärernas kännedom om alternativa/kompletterande resmöjligheter samt resenärernas tillfredsställelse med trafiksystemet.

Mål 5: Att förbättra servicenivån för användarna genom högkvalitativ information.

- ♦ Indikatorer för mål 5: potentiella resenärers kännedom om trafiken, resenärernas tillfredsställelse med trafiken (antal/procent frågor/klagomål), informationsmaterialets omfattning, antal telefoner per hushåll samt antal datorer per hushåll.

Mål 6: Att erbjuda en samordnad trafik till en rimlig kostnad för resenären.

- ♦ Indikatorer för mål 6: tillgängliga biljettyper, taxa samt resenärernas tillfredsställelse med taxan.

Mål 7: Att skapa kostnadseffektivitet genom samordning av olika typer av trafik.

- ♦ Indikatorer för mål 7: kostnader (investeringskostnader, driftskostnader etc.), intäkter (intäkter från biljettförsäljning, subventioner, etc), kostnader per påstigande och per kilometer, subventioneringsgrad, belägningsgrad (antal passagerare/fordon) samt kapacitet (antal stå-/sittplatser).



Tänk på: Enkelhet bör vara ett ledord. Det är bättre att välja ut ett mindre antal relevanta indikatorer av god kvalitet istället för mängder av statistik som inte är jämförbar och därför blir missvisande.

- Välj metoder som ska hjälpa dig att följa upp och utvärdera din trafik och utforma en tidplan för de återkommande utvärderingarna. Bestäm vilka mål/indikatorer som du vill utvärdera löpande (t ex en gång i månaden) och vilka du vill utvärdera mer sällan (t ex årligen).



Exempel: Syftet med den löpande uppföljningen och utvärderingen är att mäta trafikens kvalitet, att skaffa kunskap om framgångsfaktorer och fallgropar och att möjliggöra anpassningar och förbättringar av trafiken. Uppföljningen är löpande och bör betraktas som en naturlig del i uppstarts-/driftsfasen. Utvärderingens syfte är att undersöka i hur hög grad de uppsatta målen har nåtts och vilket ekonomiskt utfall trafiken fått. Det är viktigt att jämföra trafiken i området före respektive efter införandet av den nya trafiklösningen. Informationen som samlas in efter införandet måste därför gå att jämföra med de data som samlats in i förestudien. Indikatorer som mäter och beskriver effekter på trafikens mål måste testas. Utforma dina undersökningar därefter.

Följande nyckelgrupper bör finnas med i uppföljningen och utvärderingen: användare, icke-användare, entreprenörer, offentliga förvaltningar och myndigheter samt övriga intressenter. Alla dessa grupper bör intervjuas för att undersöka hur väl deras mål har uppnåtts genom trafiken. Beroende på indikatorerna och tillgängligheten till statistik och information kan du använda antingen kvalitativa eller kvantitativa analysmetoder.

Det är lämpligt att genomföra kvantitativa analyser ofta (t ex en gång i månaden). Kvantitativ statistik är trafikdata som exempelvis antal resor, vagnkilometer och antal beställningar.

Eftersom den statistikinsamling som krävs för kvalitativa analyser är mer omfattande, är det lämpligt att genomföra dessa mer sällan (t ex två gånger per år). Kvalitativ statistik erhålls genom enkäter, intervjuer och fokusgrupper, och den ger besked om hur nöjda resenärerna, entreprenörerna och offentliga myndigheter och förvaltningar är med trafiken.

Statistikinsamling efter att den nya trafiklösningen har införts syftar till att utvärdera i hur hög utsträckning trafiken uppfyller de krav som identifierats tidigare, att undersöka resenärernas attityder och åsikter om trafiken och att granska ändringar i resbeteendet.

I det österrikiska demonstrationsprojektet togs den övergripande statistiken fram ur nationella databaser. Detaljerad kunskap erhöles från en vanlig hushållsundersökning via post, vilken bestod av socio-demografiska frågor samt en personlig resdagbok. Även fokusgrupper med representanter från alla relevanta nyckelgrupper gav information som hjälpte till att utforma åtgärderna. Alla dessa aktiviteter utfördes innan trafiken startade. Speciella undersökningar planerades in under driftsfasen: varje resa beskrevs detaljerat på beställningsformuläret, direktintervjuer utfördes med resenärer, förare och entreprenörer. Det samlade resultatet av alla utvärderingarna bestod av kvantitativ statistik i form av detaljerad resinformation och kvalitativ statistik i form av åsikter om utförandet, som det uppfattades av olika nyckelgrupper.



Tänk på: Statistik måste samlas in både före och efter införandet av trafiken om man ska kunna jämföra de båda situationerna. Försäkra dig om att statistiken är tillgänglig både före och efter trafikstarten, och att storleken och sammansättningen av utvärderingsurvalet är likadan vid båda tillfällena. Det är väsentligt att projektets resultat mäts genom ett antal entydiga och realistiska mål.

Välj metoder som är förenliga med din budget. Resultaten kan påverkas av tidpunkten på året, men även av andra externa faktorer. Var också uppmärksam på skillnaderna i före- och efterdata beroende på om du infört en helt ny trafik (dvs det fanns ingen trafik innan att jämföra med) eller om du förbättrat en befintlig.

- Genomför en förstudie, kopplad till trafikens mål, genom att samla in data för de valda indikatorerna. Utgå från den första förstudien och komplettera om nödvändigt.

- Bygg upp system för att uppmuntra resenärerna att lämna synpunkter och engagera sig i trafiken.



Exempel: I det svenska demonstrationsprojektet genomfördes fokusgrupper som bestod av representanter för landsbygdsbefolkningen. På detta vis samlade kommunen in idéer om hur man kunde förbättra trafiken med avseende på tidtabeller, trafikeringstider, information etc.

I det österrikiska demonstrationsprojektet fanns det en naturlig dialog mellan passagerarna och förarna eftersom de i de flesta fall kände varandra. I intervjuer med båda grupperna framkom dessutom att problem även påtalades vid själva bokningen.

I det finska demonstrationsprojektet spelade beställningscentralen in alla synpunkter från passagerarna och vidarebefordrade dessa till kommunen.



Tänk på: Engagera resenärerna och få dem att förstå att deras synpunkter är viktiga och att de kan påverka och förbättra trafiken.

4. Slutsatser av planeringsfasen

- Summera resultaten av planeringsfasen. Är den ursprungliga trafik-/organisationsstrukturen och budgeten fortfarande gångbar? Försök att lösa eventuella detaljproblem. Om det krävs omfattande justeringar, så överväg att se över trafiklösningen (se avsnittet "Lämplig kollektivtrafiklösning för ditt trafikområde") eller planeringen. Fortsätt till driftsfasen när du är nöjd.



Drift

1. Trafikering

- Inför trafiken enligt planen i förstudien (genomförandeplanen).

2. Löpande uppföljning

- Samla in data för att följa upp din trafik enligt dina indikatorer och din utvärderingsplan.
- Genomför löpande uppföljningar (månadsvis) enligt din utvärderingsplan.



Exempel: I utvärderingsplanen bör man inkludera regelbundna uppföljningar och avrapporteringar under trafikeringstiden. Dessa rapporter kan exempelvis innehålla problem man stött på, lösningar på dessa, andra åtgärder som införts eller större förändringar av trafiken (t ex indragning av en tur eller linje). Passagerarräkningar kan också inkluderas, liksom uppföljning av intäkter och kostnader tillsammans med andra kvantitativa mått som finns med i utvärderingsplanen.

Rapporterna är till för att hjälpa planerare att upptäcka trender som kan utvecklas till större problem senare, att utvärdera trafikens effektivitet, att uppnå de mål som ställts upp och att hjälpa till i eventuella beslutsprocesser. Någon form av uppföljning av hur resenärerna uppfattar trafiken bör också finnas med i rapporten. Även enkla och informella metoder kan vara till stor nytta – man kan komma långt utan att ta till ombordundersökningar eller långa detaljerade enkätundersökningar. Försök att fånga upp resenärernas åsikter och reaktioner. Förarna är här en ovärderlig källa och de kan bidra till att ge indikationer på hur framgångsrik trafiken är.

- Kontrollera om nya hinder dyker upp under trafikeringen och försök att överbrygga dem.



Exempel: Ett flertal hinder kan dyka upp under trafikeringen. Det kan röra sig om ekonomiska problem (p.g.a. svårigheter med finansiering när startbudgeten är förbrukad), planeringsproblem

som speglar sig i vikande resandetal (t ex om trafiken inte tillgodoser de behov som resenärerna har), tekniska problem, exempelvis fordon som inte är anpassade till vägstandarden eller tvärtom.

Även ett stort antal organisatoriska hinder kan dyka upp i den här fasen. De uppstår oftast till följd av bristande samordning mellan nyckelpersoner/-organisationer, skiftande prioriteringsordning för kollektivtrafiken, personalfrågor eller problem med den tekniska utrustningen.



Tänk på: Ska man kunna undvika avbrott i trafikeringen är det ytterst viktigt att i god tid ingripa för att förebygga eller överbrygga hinder, så att man kan garantera en fortsatt trafik även efter att det ekonomiska startstödet har förbrukats. Å ena sidan för att detta gör det enklare att övertyga potentiella finansierare, och å andra sidan för att det är viktigt att undvika de negativa effekterna för (potentiella) resenärer om trafiken måste dras in. Försök att vara så flexibel som möjligt och var beredd på att göra nödvändiga förändringar av t ex tidtabell och information.

- Överväg att omplanera din trafik genom att återvända till uppstartsfasen eller göra nödvändiga förändringar i trafiken. Ge inte upp, ha istället en alternativ plan i beredskap.



Exempel: Inte ens den mest skicklige trafikplanerare kan förutse alla problem som dyker upp när trafiken har startat. Du behöver ett stort mått av flexibilitet och alternativa lösningar när du inför en ny trafik. Vid sällsynta tillfällen måste kanske en linje dras in p.g.a. låga resandetal eller så dyker det upp andra oväntade händelser. I det spanska demonstrationsprojektet fanns en skolskjutslinje med endast tre lediga platser med i trafiken. Efter två månaders trafikering började två nya elever använda linjen för att ta sig till och från skolan. Eftersom endast en ledig plats återstod fick linjen tas ur systemet.



Tänk på: Var noga med att kontrollera att trafiken löper som planerat. Var beredd på snabba problemlösningar och förändringar redan under de första dagarna, t ex kan taxiförarna ha missuppfattat vad en anropsstyrd, icke-linje bunden trafik är och kör en fast linjesträckning eller efter tidtabell. Bristande kontroll i början av trafikeringen kan innebära att trafiken snabbt drabbas av ekonomiska problem och måste läggas ner.



Utvärdering

Den här delen syftar till att utvärdera din trafik på lång sikt, t ex årligen. Under denna fas genomför du en utvärdering som är grundligare än de löpande uppföljningar, som lämpligen görs månadsvis.

- För in data i den valda utvärderingsmetoden.
- Analysera effekterna av trafiken. Utvärdera om trafiken har nått de uppsatta målen (se exemplen i bilagan).

 **Exempel:** Man kan använda en rad metoder för att undersöka om en ny trafiklösning är framgångsrik eller ej. Dessa metoder kan delas in i två olika kategorier: ekonomiska respektive icke-ekonomiska metoder.

Ekonomiska metoder kan användas när effekterna av en trafiklösning i första hand kan uttryckas i monetära termer. Ett exempel på metod är kostnad-nyttö-analys.

Icke-ekonomiska metoder kan användas när huvuddelen av effekterna av trafiken inte kan uttryckas i monetära termer. Exempel på metoder är multikriterieanalys för att undersöka en trafiklösningens styrkor, och exempelvis matriser över måloppfyllelse, där en lösning utvärderas efter hur väl den har uppfyllt sina uppsatta mål.

När det gäller landsbygdstrafik, där effekterna i hög grad lär vara kopplade till "livskvalitetsfrågor", är det troligt att det är lämpligast att använda icke-ekonomiska utvärderingsmetoder. Men sannolikt är även en ekonomisk utvärdering av trafiken nödvändig, för att kunna avgöra om den är kostnadseffektiv eller ej. Tänk på att en analys av kostnadseffektiviteten bör omfatta både sociala och ekonomiska faktorer.



Tänk på: Utvärdera faktiskt beteende. Personerna som blir intervjuade måste förstå de olika alternativen. Det är meningslöst att fråga människor om de tycker att något nytt *skulle* vara användbart.

- Utvärdera de metoder som använts för att överbrygga hinder.



Exempel: I det svenska demonstrationsprojektet var de flertalet resenärer äldre eller funktionshindrade. Det beror på att de flesta invånarna i trafikområdet inte visste att trafiken var till för alla och inte enbart för äldre och funktionshindrade. Andra tyckte att tidtabellen var svår att

förstå och dessutom fanns det de som överhuvudtaget inte kände till att trafiken fanns. För att överbrygga dessa hinder utformades nya tidtabeller, som testades på en referensgrupp. Nu finns alla åldersgrupper representerade på framsidan på den nya tidtabellen och på trafikens webbsida.



Tänk på: Att identifiera orsakerna till hindren – samt i vilket sammanhang de uppstod och vilka lösningar som krävdes för att överbrygga dem – kan vara till hjälp vid nödvändiga trafikjusteringar och för att undvika och överbrygga framtida hinder.

➤ Utvärdera de socio-ekonomiska effekterna av trafiken.



Exempel: Trafiklösningar på landsbygden har en rad direkta och indirekta ekonomiska effekter. Direkta effekter är exempelvis skapandet av nya arbetstillfällen för förare, trafikplanerare och andra som behövs för att genomföra trafiken. Indirekta effekter är exempelvis uppsving för de lokala handlarna till följd av att fler personer har möjlighet att ta sig till områdets affärer, eller etablering av ny service när den nya trafiken ger turister möjlighet att nå landsbygden. Indirekta effekter kan även vara negativa, t ex kan lokala taxientreprenörer uppleva en minskning i sitt kundunderlag som ett resultat av en ny och – i förhållande till taxitaxan – billigare anropsstyrd kollektivtrafiklösning.



Tänk på: Försök att inte äventyra lokala handlares överlevnad genom att enbart erbjuda resmöjligheter *bort* från landsbygden. Säkerställ att den nya trafiken ger möjlighet till både lokala resor och till resor till regionala centra. Se till att den nya trafiken är integrerad och samordnad med det befintliga kollektivtrafiksystemet.

➤ Presentera resultaten och erfarenheterna för nyckelpersoner och andra intressenter. Resultaten från utvärderingen bör användas till att genomföra förbättringar i trafiken, t ex ändringar av tidtabellen och marknadsföringsmaterialet. Utvärderingen ska användas till att förbättra trafiken, inte dra in den.



Exempel: I det finska demonstrationsprojektet visade utvärderingen att målen hade uppfyllts, dvs man hade infört en bättre trafik utan att öka driftskostnaderna. Därför kommer trafiken att fortsätta efter den tvååriga demonstrationsperioden.

Eftersom det spanska demonstrationsprojektet – att öppna upp skolskjutsarna för allmänheten i ett område utan ordinarie kollektivtrafik – blev mycket framgångsrikt har den galiciska transportmyndigheten påbörjat studier för att undersöka om man kan införa samma koncept i andra landsbygdsområden i regionen. Även andra spanska regioner har visat stort intresse för erfarenheterna från det spanska demonstrationsprojektet.

Bilagor

Checklista för driftskostnader och intäkter

Administrationskostnader

- Annonsering & marknadsföring
- Bankavgifter och räntor
- Styrelseutgifter för möten
- Matsal & städning
- Datorservice & mjukvara
- Värme & elektricitet
- Försäkring
- Juridisk rådgivning
- Kontorsmaterial
- Pensionsutbetalningar (endast arbetsgivare & endast avgifter)
- Post & pakettjänst
- Tryckning
- Publikationer & abonnemang
- Avgifter
- Rekryteringar
- Hyra
- Hyra, leasing av utrustning
- Service och reparationer
- Löner och sociala avgifter till anställda
- Teknisk support / utvärdering
- Telefon & fax
- Utbildning
- Resor & traktamente – styrelse
- Resor & traktamente – anställda

Kapitalkostnader

- IT – hårdvara
- Kontorsutrustning och -möbler
- Fordon och ombordutrustning

Driftskostnader (vid upphandlad trafik ersätts dessa av entreprenörskostnader)

- Förelöner
- Drivmedel och olja
- Leasing av fordon
- Service och reparationer
- Försäkring
- Däck
- Fordonsrengöring

Intäkter

- Biljetter
- Bidrag
- Servicekontrakt

Beskrivningar av demonstrationsprojekten

Samordning av skolskjuts och linjetrafik på landsbygden – Ruto, Spanien

Sid 34

Anropsstyrd kollektivtrafik – Leppävirta, Finland

Sid 36

Samordning av kollektivtrafik på landsbygd – Plustrafiken, Sverige

Sid 38

Efterfrågestyrd trafik i en mindre kommun – Dorfmobil, Österrike

Sid 40

Samordning av en ny typ av flexibel kollektiv närtrafik – Bealach, Irland

Sid 42

Total samordning av landsbygdstrafik – Messara, Grekland

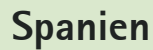
Sid 44

Förbättrad skolskjuts på landsbygden – Development, Ungern

Sid 46

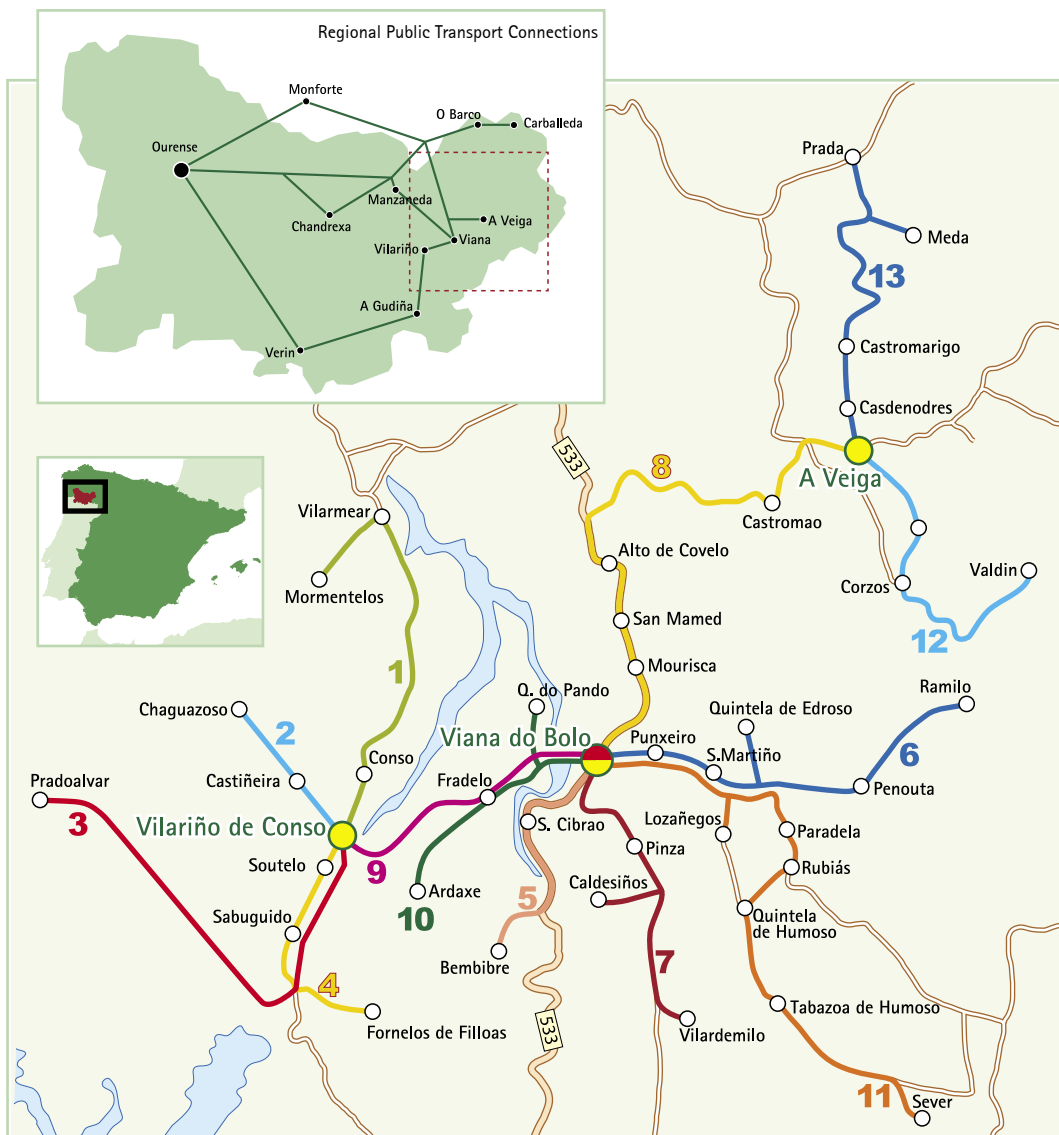
Realtidssystem – Cymru, Wales

Sid 48



Samordning av skolskjuts och linjetrafik på landsbygden

Sedan januari 2003 har 13 skolskjutsar som försörjer 36 orter, där de flesta inte hade någon ordinarie kollektivtrafik, öppnats för allmänheten. Detta gav invånarna möjlighet att åka till de tre kommunhuvudorterna. Avgångar fanns på morgonen från bostaden och tillbaka på eftermiddagen, i enlighet med skolskjutsarnas tidtabell. Syftet med resorna var att göra inköp, gå till banken, gå till doktorn, resa vidare med regionalbuss till större regionala centra eller helt enkelt tillbringa dagen i kommunhuvudorten.



13 skolbusslinjer
318 platser i skolbussarna
161 platser för skolelever
157 platser för allmänheten

- ☒ Låg- och mellanstadieskola
- ☒ Låg-, mellan- och högstadieskola
- ☐ Hållplats



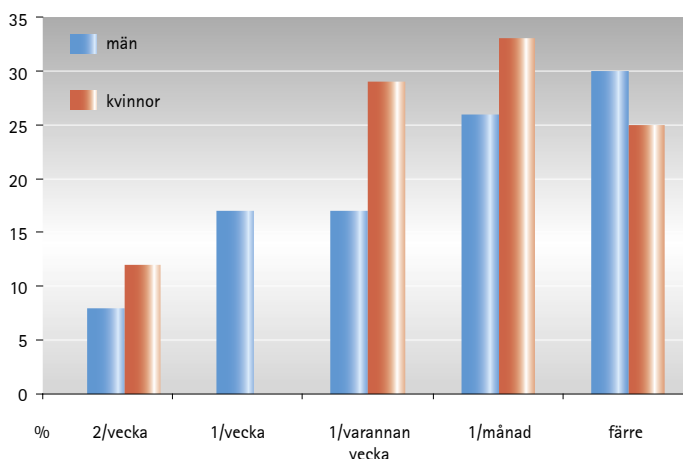
Servicio Provincial
de Transportes de
Ourense



Fakta

Trafikeringsform	Skolskjuts öppen för allmänheten
Yta	852 km ²
Invånare	7.400
Befolkningstäthet	8,7 / km ²
Försöksperiod	6 månader
Fordon	10 stora taxibilar, 1 minibuss, 3 bussar
Resenärer under projektiden	5380 påstigande (exkl elever)
Resor per dag	8.9
Turtäthet	mån-fre, två ggr/dag

Resfrekvens



Erfarenheter

Demonstrationsprojektet Ruto anses vara en stor succé, speciellt för invånarna i området. Det var förvånande hur många äldre människor som använde trafiken – nästan 13 % av resenärerna var över 80 år – och då inte bara för att besöka doktor eller bank. Invånarna reste med Ruto på marknadsdagar samt för att besöka vänner. Det var vanligt att resan hade mer än ett syfte – resenären utförde ofta flera ärenden vid en och samma resa.

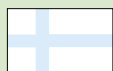
Alla resenärer som tillfrågades i enkätundersökningen svarade att Ruto har förbättrat deras tillgänglighet till olika former av service. Den vanligaste kommentaren var att Ruto har förbättrat möjligheten att resa runt i området. Förut var de tvungna att ta (dyr) taxi eller be en familjemedlem eller granne om skjuts. Kvinnor och män över 65 angav att de gjorde fler resor än tidigare. Ruto har gett invånarna större frihet och oberoende vad gäller val av tidpunkt för resan.

Ett intressant resultat, som inte förväntades när målen för projektet fastlades, var att det fanns invånare som använde Ruto för att nå sitt arbete ute på fälten. Under våren hade vissa turer en stor resandeökning. Detta är den tid då man sköter om vinodlingarna och vissa personer använde Ruto varje dag. Det medförde vissa svårigheter, eftersom resenärerna hade med sig lantbruksredskap,

som kunde vara farliga för skolbarnen. Förarna vägrade att lägga redskapen i bagageutrymmet eftersom de ansåg att detta skulle ta för lång tid.

Efter att demonstrationsprojektet hade startats upptäcktes en del andra problem. Exempelvis passade inte skolornas starttider (dvs skolskjutsarnas ankomsttider i skolorterna) med de tidigaste mottagningstiderna vid vårdcentralen. På grund av den försenade projektstarten var det inte möjligt att ändra högstadiets starttid, som är en timme tidigare än starten för låg- och mellanstadiet. Det gjorde att högstadieelever inte kunde använda Ruto-trafiken. En viktig erfarenhet från demonstrationsprojektet är att det är viktigt att kartlägga omfattningen och karaktären av all befintlig trafik och service (t ex vård, skola, tjänstenäring) för att kunna ta fram en bra samordnad trafiklösning.

Några av entreprenörerna i området protesterade mot den nya trafiken. Speciellt taxinäringen klagade på att de hade förlorat runt hälften av sina resenärer, men undersökningar bland användarna visade att resenärer som använde Ruto för att ta sig till centralorten på morgonen ofta beställde taxi för att åka hem vid lunchtid. En lärdom är dock att försöka involvera alla olika entreprenörer i trafiken för att uppnå ett i längden hållbart och accepterat system. Exempelvis skulle taxientreprenörerna kunna bedriva någon form av matartrafik till skolskjutstrafiken. Speciellt i områden med mycket begränsat trafikutbud borde alla befintliga resurser kombineras för att uppnå en basservice för invånarna, utan att kostnaderna ökar.

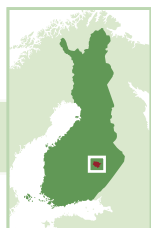


Finland



Leppävirta

Anropsstyrd kollektivtrafik



JP-T JP-Transplan Ltd.

Leppävirta Service Area

Leppävirta är en kommun i östra Finland med 11.100 invånare. Runt 57% bor i tätorter och resten på landsbygden. Landskapet präglas av skog och sjö – 25% av den totala ytan består av sjöar.

Avgångar erbjuds huvudsakligen två gånger i veckan mellan landsbygdsområdena och centralorten Leppävirta. Tiderna passade för att handla eller uträtta andra ärenden i centrum. Även vissa skolskjuturer och turer till dagverksamhet för äldre ingick. En minibuss trafikerade västra delarna av kommunen, med olika tidtabeller skoldagar respektive icke-skoldagar. Trafiken i de östra delarna, som kördes med större taxibilar, trafikerades huvudsakligen under skolloven. Tidtabellen var anpassad för dörr-till-dörr-trafik. Vid behov hjälpte föraren passagerarna att ta sig i och ur bilen.

I stället för att ha fasta linjesträckningar delades kommunen in i ett antal trafikområden. Resenärerna ringde till bokningscentralen för att boka en resa och rutten bestämdes sedan från gång till gång utifrån var resenärerna som bokat turen bodde. En lista över resenärerna skickades till förarna via GSM-telefon och bussens fordonsdator.

Demonstrationsprojektet startade i juni 2002. Det delfinansierades av kommunen och länsstyrelsen i östra Finland. Minibussen hade 9.161 passagerare under de första 12 månaderna och taxibilarna sammanlagt 1.246.



- L Länsi-Saamainen
- V Valkeamäki
- K Kurjala
- H Haapamäki
- N Niinimäki



- Leppävirta centrum
- 1 Sorsakoski
 - 2 Särkiniemi-Leppäsalo
 - 3 Timola
 - 4 Kotalahti
 - 5 Paukarlahti



Fakta

Trafikeringsform	anropsstyrd trafik
Yta	1.519 km ²
Invånare	11.000
Befolkningstäthet	7.3 / km ²
Försöksperiod	12 månader
Fordon	1 minibuss, 5 taxibilar
Resenärer under projektiden:	
- minibuss	9.161 påstigande
- taxi	1.246 påstigande
Påstigande per dag, minibuss	36.6
Turtäthet:	
- minibuss	mån-fre, två eller tre gånger i veckan
- taxi	en eller två gånger i veckan

Erfarenheter

Trafikområdets karaktär

Leppävirta kommun omfattar 1.519 km² varav 380 km² utgör sjöar, som i sin tur har 2.200 km kustlinje. Endast 8 km² är bebyggda och resten är till största delen kuperat skogslandskap.

Minibusstrafik

I genomsnitt hade trafiken 4,4 påstigande per tur. Av drifttekniska skäl började minibussen alltid sin tur i centralorten Leppävirta, körde till en av orterna i kommunen och återvände sedan till centralorten. Minibussen brukade vanligtvis upprepa denna tur efter två timmar. På den första turen tog minibussen resenärerna till centralorten och med den andra turen åkte resenärerna tillbaka hem igen. Därför körde minibussen oftast tom i en riktning.

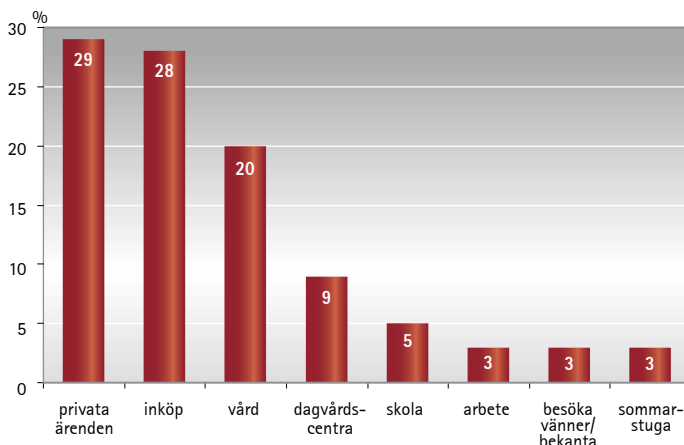
Av samtliga resenärer betalade en tredjedel kollektivtrafiktaxa medan resten kunde nyttja trafiken utan att betala (elever, äldre och funktionshindrade). Skolelever utgjorde den största gruppen under skoltid.

Taxitrafik

Trafiken med den stora taxibilen kördes under skolloven. Antalet resenärer var i genomsnitt 7,9 per tur. Det finns två skäl till att fler åkte med taxi än med minibuss:

- » Den stora taxibilen startar sin tur från en ort, tar resenärerna till centralorten och kör resenärerna tillbaka till hemorten igen efter två timmar. Därför har fordonet resenärer i båda riktningarna.
- » Trafiken med den stora taxibilen körs endast om den har bokats. Därför körs inga tomturer.

Resärende



Majoriteten av resenärerna (exkl skolelever) använder sig av den nya trafiken för att göra ärenden eller handla i centralorten Leppävirta. Endast 3% använde trafiken för att besöka släkt eller vänner. Därför började de flesta resorna vid hemadressen och hade en adress i centrala Leppävirta som målpunkt. Hämtningsadressen för återresan var oftast i närheten av en affär i centrala Leppävirta.

Resan från de mest avlägsna delarna av kommunen tog ibland över en timme.

En enkätundersökning bland resenärerna visade att 30% hade rest som passagerare i bil om den här trafiken inte funnits. 15% angav att de inte hade kunnat göra resan om trafiken inte hade funnits.

Biljettaxan var samma som för den ordinarie kollektivtrafiken och inkluderade dörr-till-dörr-service. Samtal till beställningscentralen kostade som ett lokalsamtal.

Bokning och samordning i beställningscentralen fungerade överlag bra. Dock orsakade själva beställningsmomentet via telefon vissa problem i början, speciellt för äldre resenärer, eftersom systemet med att beställa kollektivtrafikresor hos en beställningscentral var nytt i de flesta trafikområdena. Vissa resenärer var ovilliga att använda beställningscentralen och ringde förarna direkt. Om både beställningscentralen och förarna får beställningar kan det leda till osäkerhet vad gäller antalet lediga platser och då krävs mer samarbete mellan entreprenörerna och beställningscentralen.

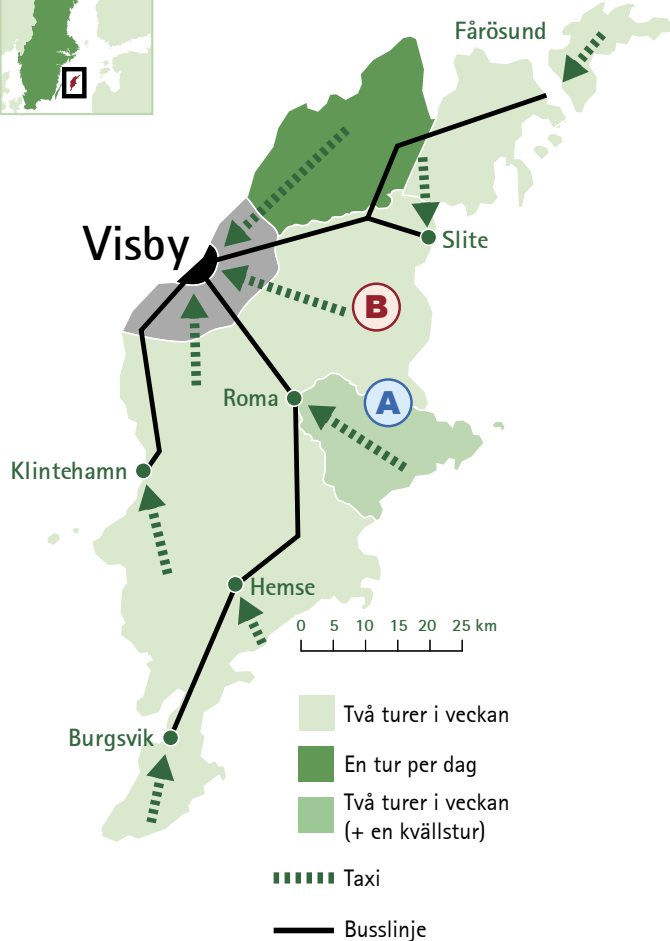
Minibussföraren uppskattade att 30-40% av resenärerna behövde hjälp av föraren, exempelvis för att komma in i fordonet.



Sverige



Gotland



Plustrafiken

Samordning av kollektivtrafik på landsbygd

Det svenska demonstrationsprojektet genomfördes på Gotland och täckte hela ön (totalt 31.500 invånare) med undantag för orterna Visby, Hemse, Klintehamn och Roma.

Försöket syftade till att samla ansvaret (planering och budget) för all samhällsbetald och anropsstyrd trafik hos samma förvaltning i kommunen och att införa likvärdiga regler och förutsättningar (turer, taxor etc) för alla resenärsgrepp. Avsikten var att kunna erbjuda en samordnad kollektivtrafik på landsbygden.

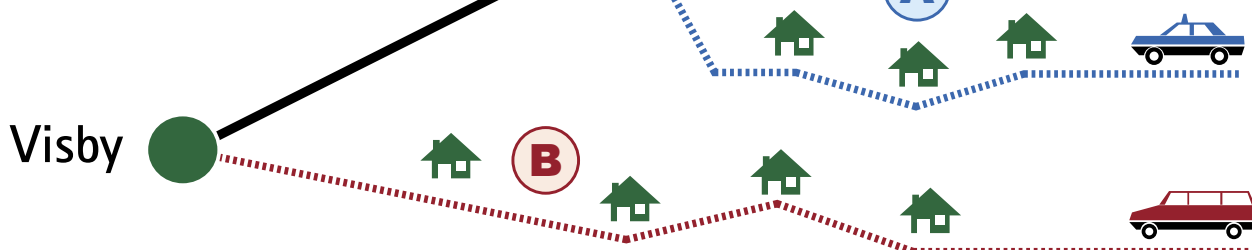
Trafiken var anropsstyrd och trafikerades av små och stora taxibilar. Den var även samordnad med den ordinarie linjetrafiken. Plustrafiken tog resenärerna till närmaste tätort med basservice. Vissa turer matade till linjetrafiken, vilket gav resenären möjlighet att åka vidare till Visby. ARTS-projektet finansierade dagliga turer i ett av områdena och en kompletterande tur för ungdomar varje fredagskväll i ett annat område. Övriga områden på ön hade två turer/vecka (100% ökning jämfört med föregående trafik). I genomsnitt gjordes cirka 350 resor/månad med Plustrafiken.

Trivector Traffic AB

Matartrafik

A Hämtning vid dörren -> matning till busshållplats/ort på linje -> linjetrafik till Visby

B Hämtning vid dörren -> busshållplats i Visby





Fakta

Trafikeringsform	anropsstyrd trafik
Yta	3.100 km ²
Invånare	31.500
Befolkningstäthet	10,2/km ²
Försöksperiod	12 månader
Fordon	taxibil eller -buss
Resenärer under projektiden	3.642 påstigande
Turtäthet	olika för varje område (1/dag, 3/vecka, 2/vecka)

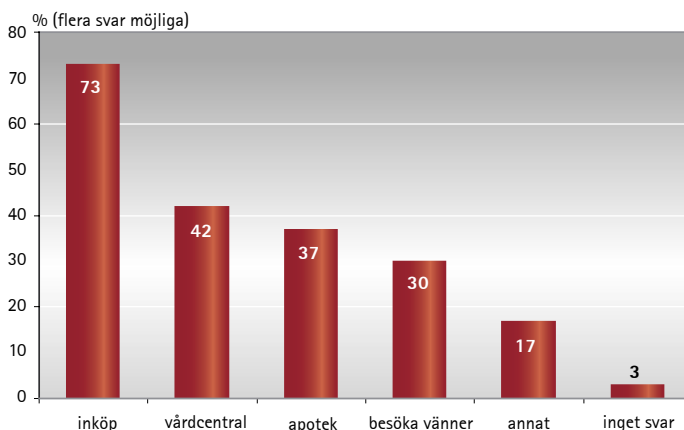
Erfarenheter

Användarna var mycket nöjda med alla delar av trafiken – pålitlighet, bekvämlighet, förare, bokning etc. Trafiken påverkade i hög grad den individuella tillgängligheten till service för landsbygdsbefolkningen. Vanliga kommentarer från resenärerna i enkätundersökningen var: "Jag skulle inte kunna bo kvar på landsbygden utan Plustrafiken", "Min familj och jag hade inte flyttat ut på landsbygden om vi inte hade vetat att Plustrafiken fanns".

Vad gäller förbättrad tillgänglighet till service visar utvärderingen tydligt att de viktigaste orsakerna till att åka med Plustrafiken är att man vill kunna handla och gå till bank eller apotek. De flesta resenärerna var äldre personer. Det fanns ingen större skillnad i antal resor per invånare mellan de områden som hade dagliga turer och de områden som endast hade två turer per vecka. En orsak till detta kan vara att projektets målgrupp inte hade behov av dagliga resmöjligheter.

Det övergripande målet för kommunen¹⁾ uppnåddes. Tyvärr samordnades inte all befintlig och ibland parallell trafik (kompletterings trafik, färdtjänst, sjukresor) i den utsträckning som var planerad. För att möjliggöra en samordning är det viktigt att entreprenören

Resärende – Plustrafiken



för all trafik är densamma – eller består av en sammanslutning av ett antal entreprenörer – och att beställningscentralen samordnar resorna vid beställningen. Dessa problem kommer att hanteras i den framtida upphandlingen. Det finns en möjlighet att anbudspriserna sjunker till följd av lägre driftskostnader. Antalet resor med den nya trafiken – Plustrafiken – ökade. Den sammanlagda kostnaden per resa minskade. Trafiken kommer att fortsätta och utökas.

Enligt resenärerna och förarna är de som inte reser med Plustrafiken inte medvetna om att den finns. Det är viktigt att göra invånarna medvetna om att trafiken finns och att den är till för alla, inte endast för äldre och funktionshindrade. Den kvällstur som erbjöds på fredagskvällar i ett område blev inte någon framgång; målgruppen var ungdomar, men det var få som bokade turen. Även i detta fall kan bristande information vara orsaken till den låga efterfrågan. Det är viktigt att gå ut med målgruppsanpassad information om denna typ av trafik.

Entreprenörerna angav att Plustrafiken inte nämnvärt påverkade deras verksamhet, eftersom trafiken bara utgjorde en liten del av deras verksamhet.

¹⁾ Mål: att erbjuda en högkvalitativ trafik på landsbygden genom att ansvaret och budgeten för alla samhällsbetalda resor och anropsstyrd trafik samlades under en och samma förvaltning i kommunen, samt att reglerna för alla användargrupper gjordes likartade (taxa, trafikeringstid etc).



Österrike



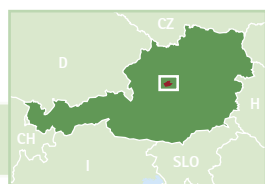
Dorfmobil

Efterfrågestyrd trafik i en mindre kommun

I kommunen Klaus i sydvästra Österrike bildade personer ur lokalbefolkningen en icke-vinstdrivande organisation med syftet att erbjuda dörr-till-dörr-trafik för de invånare som inte har tillgång till bil, eller som inte kan eller vill köra bil.

Dorfmobil kördes med en stor personbil och trafikerades måndag till fredag, mellan klockan 6 och 19. För omkring 15 kronor tog den resenärer till affären, vårdcentralen, banken, järnvägsstationen etc. Vem som helst kunde ringa Dorfobilnumret och beställa en resa från en valfri adress i kommunen till en annan. Beställningen måste göras minst en halvtimme före avfärd. Dorfobilnumret gick till en mobiltelefon som de frivilliga förarna delade. Förarna samordnade resorna när flera resenärer ville till samma adress.

Trafiken var mycket populär hos de 1.200 invånarna i kommunen, men även hos turister. Det gjordes ungefär 10 resor per dag. Livskvalitet och tillgänglighet till service ökade avsevärt för invånarna i denna avlägset liggande kommun.



BOKU University for
Bodenkultur

Klaus



Trafikering av icke-vinstdrivande organisation

Telefonbokning minst en halvtimme i förväg

Förarkompensation: cirka 15 kr/timme



Huvudbebyggelse i
trafikområdet



Fakta

Trafikeringsform	Anropsstyrd trafik
Yta	108 km ²
Invånare	1.200
Befolkningstäthet	11,1/km ²
Försöksperiod	12 månader
Fordon	1 bil
Resenärer under projektiden	3.288 påstigande
Påstigande per dag	13,2
Turtäthet	mån-fre; vid behov

Erfarenheter

Trafikområdets karaktär

Området är mycket kuperat och landskapet består till största delen av skog. Invånarantalet uppgår till endast 1.200, fördelat på de tre orterna Klaus (460 invånare), Steyrling (700 invånare) och Kniewas (40 invånare). På grund av den utspridda bebyggelsen har invånarna långa avstånd – upp till 8 km – till basservice och/eller kollektivtrafik.

Under första året körde Dorfmobil 31.583 km, vilket betyder att den genomsnittligt tillryggalagda sträckan var 9,6 fordonskilometer per passagerare och 126,3 fordonskilometer per dag.

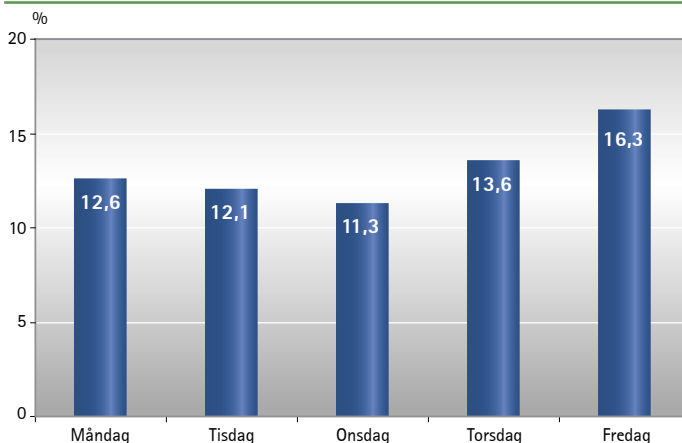
67% av resenärerna var kvinnor, 31% bodde i enmanshushåll, 39% av resenärerna var pensionärer och 22% var elever.

För invånare utan tillgång till bil blev Dorfmobil ett trafiksystem som hjälpte dem att organisera sitt dagliga liv på ett självständigt sätt och hålla kontakt med andra bybor. I små byar är affären en viktig samlingspunkt om man vill träffa vänner och få information. Det är anledningen till att främst äldre personer vill handla själva. Bland dessa personer användes Dorfmobil främst för att ta sig till affären. 41% av de tillfrågade över 65 år sa att de hade fått mer sociala kontakter efter att Dorfmobil hade införts.

Verkliga resultat, jämfört med förväntade

Efterfrågan på Dorfmobil överträffade förväntningarna. Den var tänkt för invånare utan tillgång till bil, och den nya trafiken skulle underlätta att nå basservice – inköp, bank etc. Därför var det överraskande att Dorfmobil ofta även användes för fritidsresor.

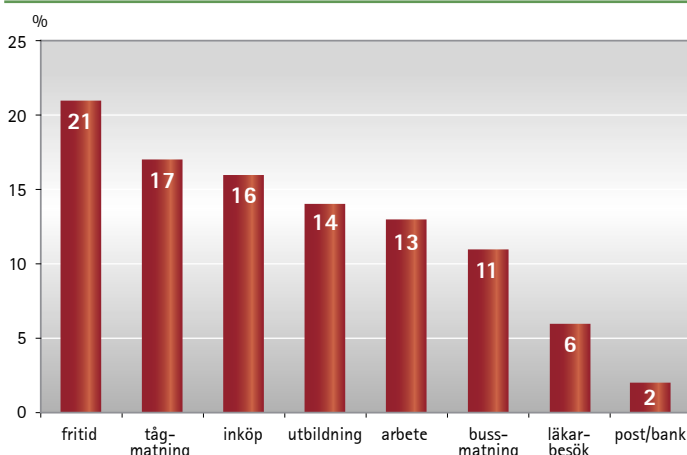
Genomsnittligt antal påstigande per dag



Under planeringen uppmärksammade man risken att de frivilliga förarna skulle tappa motivationen och efter ett tag sluta, men dessa farhågor besannades inte; förarna var starkt motiverade under hela projektet.

Resultaten av projektet är mycket positiva. Det var bara den juridiska situationen, koncessioner, som inte kunde lösas tillfredsställande på grund av den gråzon som finns i det juridiska regelverket. Projektiden varade till den 15 december 2003, men Dorfmobil är fortfarande i trafik. Trafiken blev mycket viktig för kommunen och speciellt för invånare utan tillgång till bil.

Reserändan





Irland



Bealach

Samordning av en ny typ av flexibel kollektiv närtrafik

Taylor Lightfoot Transport Consultants

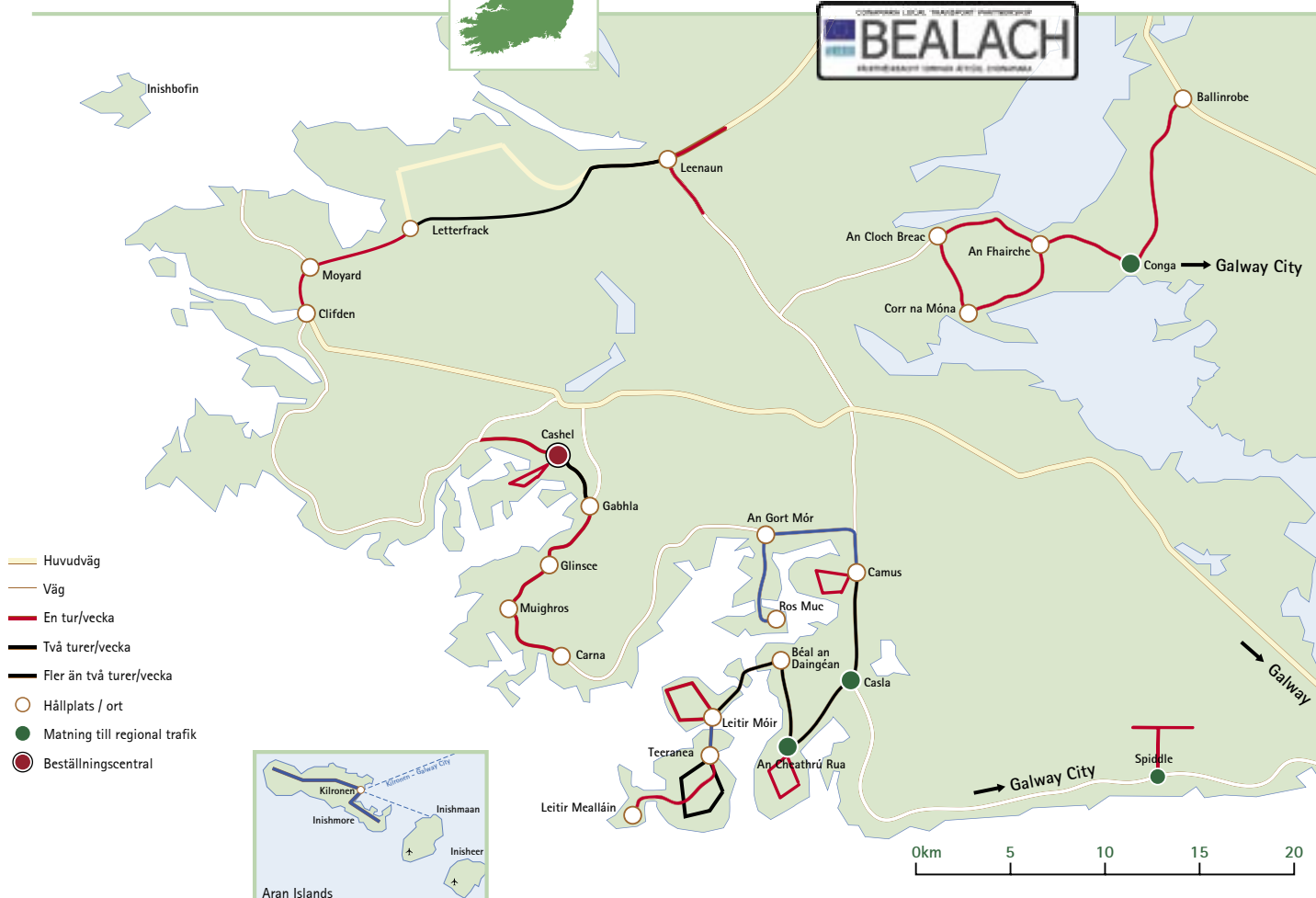
Bealach var ett nät av flexibla, anropsstyrda trafiklinjer, som samordnades via en tvåspråkig beställningscentral i Conamara. Området präglas av jordbruk, med små orter i kuperat sjörikt landskap. Befolkningstätheten är i snitt 8/km². Projektet var ett av 34 som finansierats inom ramen för det irländska landsbygdstrafikprogrammet.

Frivilligorganisationer och privata bussentreprenörer handlade upp för trafiken, som utfördes i sex områden och på fyra öar, med en eller två turer per vecka. Man använde minibussar som var fullt tillgängliga för funktionshindrade. Linjerna hade en fast sträckning, men kunde vid behov göra avvikelser för att ge dörr-till-dörr-service. Vissa linjer hade anslutningar anpassade till den regionala linjetrafiken.

Beställning av en resa gjordes i förväg, via telefon. Demonstrationsförsöket startade i februari 2003 och syftade till att förbättra tillgängligheten till lokala affärer och annan service, begränsa isoleringen för äldre och öka tillgängligheten för funktionshindrade, ungdomar och personer utan tillgång till bil.

Personer över 65 år och funktionshindrade åkte gratis medan barn under 16 år betalade halva priset. Biljetter fanns att köpa på postkontor, hos lokala handlare eller på beställningscentralen.

Conamara





Fakta

Trafikeringsform	anropsstyrd trafik
Yta	1.500 km ²
Invånare	12.120
Befolkningstäthet	8/km ²
Försöksperiod	8 månader
Fordon	9 minibussar
Resenärer under projektiden	2.232 påstigande
Turtäthet	en eller två gånger i veckan

Erfarenheter

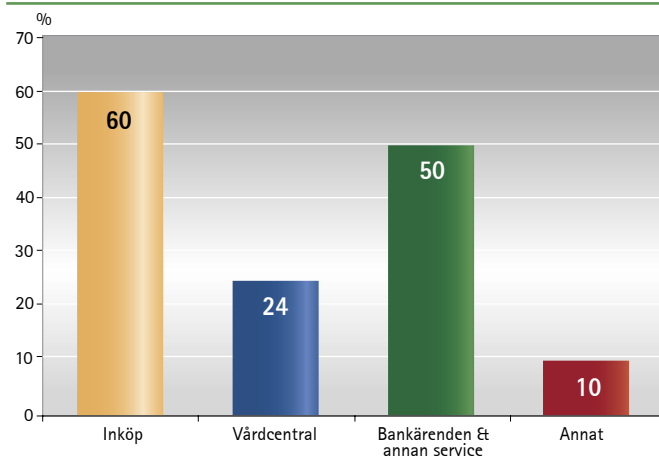
Införandet av en ny trafiklösning på landsbygden kräver omfattande planering och engagemang från nationella, regionala och lokala myndigheter över en lång tidsperiod. Man behöver ge pilotprojekt tid för att kunna avgöra om det är framgångsrikt eller ej. Framgång bör inte bara utvärderas och beskrivas i monetära termer, eftersom denna typ av trafik nästan alltid behöver någon form av bidrag för att kunna genomföras.

Demonstrationsprojektet Bealach innebar att ett stort antal boende i området fick tillgång till lokal service och lokala verksamheter. Även om vissa turer tjänade som matartrafik till den regionala trafiken, var målet i första hand att tillgodose behov hos enskilda grupper, t ex ungdomar och äldre. Det fanns en uppfattning hos ungdomarna att trafiken inte var till för dem utan endast för äldre människor. Vissa invånare brukade samåka med vänner och grannar, och ville inte bryta denna vana, speciellt inte som demonstrationsprojektet uppfattades som ett kortvarigt försöksprojekt.

Framgångsfaktorer i projektet var att alla involverade (den lokala myndigheten, den lokale bussentreprenören och lokala handlare) var mycket engagerade. Ingen hoppade av, eftersom trafiken var lokalt organiserad med lokala entreprenörer, något som gjorde att alla kände stort ansvar och engagemang.

Hinder för trafiken var förbokningen och att man inte kunde köpa biljetten på bussen utan måste gå till t ex postkontoret för att köpa

Resärenden



den. Detta tillvägagångssätt var nödvändigt eftersom man hade dispens från det gällande regelverket för trafikkoncessioner.

Att till en relativt låg kostnad införa en trafiklösning som är flexibel, anropsstyrd och lätt att justera kan göra det möjligt för myndigheter/trafikhuvudmän att experimentera med tänkbara lösningar och förhållandevis snabbt få reda på vilken lösning som fungerar bäst. Det är viktigt att komma ihåg att trafik för ett litet antal människor på landsbygden kan vara mycket viktig, eftersom den hjälper boende i dessa områden att behålla sin självständighet och ger dem ökad tillgänglighet till service utan att de behöver flytta till en större ort.

Löpande uppföljningar av demonstrationsprojekt är nödvändiga för att ansvariga för trafiken ska kunna fatta nödvändiga beslut om eventuella trafikändringar. Det är också viktigt att de trafikansvariga håller löpande kontakt med lokala organisationer för att kunna anpassa trafiken till en eventuell ny lokal efterfrågan.

Strategiska beslut för att förbättra förutsättningarna för landsbygdstrafiken måste fattas på nationell nivå. Det gäller framförallt att skapa stabila och långsiktiga bidrag för landsbygdstrafiken samt att införa nya regler som gör det lätt att få tillstånd att driva landsbygdstrafik. Detta skulle leda till bättre trafik och fordon, eftersom trafikhuvudmännen och entreprenörerna då kunde arbeta mer långsiktigt.



Grekland

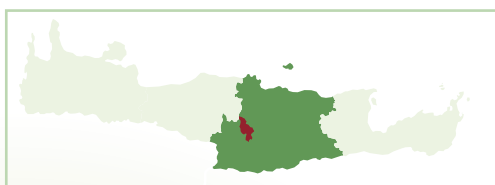


Messara

Total samordning av landsbygdstrafik

Crete

Rouvas



Kommunen Rouvas i Messaradalen på södra Kreta beslutade att erbjuda skolskjuts till grundskolan i centralorten Gergeri. Tidigare var föräldrarna tvungna att skjutsa barnen till skolan eller så fick eleverna använda den vanliga linjetrafiken. Kommunen ägde redan en minibuss, som endast användes då och då för skolutflykter och speciella arrangemang. Nu sattes bussen i trafik på två olika skolskjutslinjer med en fast tidtabell varje dag.

Lediga sittplatser på dessa linjer kunde även användas av invånare som bodde avskilt på landsbygden, t ex för inköpsresor eller resor till annan service som endast finns i Gergeri. Trafiken nådde även vårdcentralen som ligger i en stad 15 km bort och detta var av stort värde för den äldre befolkningen. Förut var de äldre tvungna att be släkt eller vänner om skjuts för att kunna besöka läkare, eftersom körkortsinnehavet är väldigt lågt för denna åldersgrupp i Grekland.

Erfarenheterna som samlades in efter demonstrationsförsökets start i december 2002 gav kommunen stora möjligheter att konkurrera om och beviljas medel från det statliga transportstödet.

FORTH Foundation for research and technology Hellas



Turer

7:10	Gergeri - Metochia - Apomarma - Nivritos - Panasos - Gergeri
8:10	Gergeri - Metochia - Apomarma - Nivritos - Panasos - Aghia Varvara
11:00	Aghia Varvara - Panasos - Nivritos - Metochia - Apomarma - Gergeri
12:00	Gergeri - Metochia - Apomarma - Nivritos - Gergeri
13:30	Gergeri - Panasos - Nivritos - Metochia - Apomarma - Gergeri

Samtliga turer stannar i Gergeri

— Väg

— Huvudväg

— Linje

○ Ort / Hållplats

● Linjestart / -slut



Daghem / Förskola



Låg- och mellanstadium



Högstadium



Livsmedelsaffär



Dagcentrum för pensionärer



Vårdcentral



Café



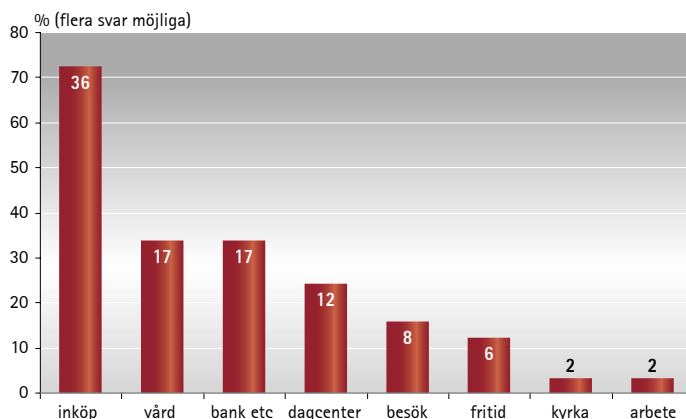
Bank



Fakta

Trafikeringsform	Skolskjuts, öppen för allmänheten
Yta	63 km ²
Invånare	2.320
Befolkningstäthet	36,9/km ²
Försöksperiod	6 månader
Fordon	1 minibuss
Resenärer under projektiden	2.078 övriga / 8.400 elever
Påstigande/dag	68,9 elever / 16,4 övriga
Turtäthet	mån-fre; två eller tre gånger per dag

Resärende



Erfarenheter

Trafikområdets karaktär

Demonstrationsområdet betecknas som glesbygd, eftersom det befinner sig vid norra delen av Messaradalen, och landskapet är mycket bergigt. Befolkningen sysslar till största delen med lantbruk, oliv- och vinproduktion samt boskapsuppfödning. Lokalt centrum är orten Gergeri. Över 20% av hushållen har 8 km eller mer till närmaste ort med basservice.

Samåkning med grannar eller någon annan bekant från byn är mycket vanlig bland befolkningen i området.

Information om demonstrationsförsöket spreds till stor del muntligt, via vänner och bekanta. I en liten landsbygdskommun, och framför allt på små orter, är det inte förvånande att resenärer hör talas om ett demonstrationsprojekt från en granne, vän eller släkting och sprider informationen vidare till andra på samma sätt.

Resultat av demonstrationsförsöket:

- Kommunen fick värdefull erfarenhet av kollektivtrafikdrift.
- Bättre utnyttjande av minibussens kapacitet.
- Kollektivtrafiken blev för första gången tillgänglig för nya grupper i kommunen.
- Invånarna fick oftare möjlighet att göra inköp, betala räkningar, besöka läkare, besöka vänner/släktingar och nå fritidsaktiviteter. Antalet besök på dagcentret ökade.
- Skoleleverna behövde inte längre vänta på bussen vid en vanlig busshållplats; lärarna noterade att nästan inga elever kom för sent till skolan. Föräldrarna blev befriade från att skjutsa sina barn till skolan.



Ungern



Development

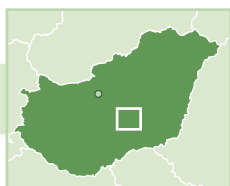
Förbättrad skolskjuts på landsbygden

De senaste åren har många skolor på landsbygden i Ungern stängts och flyttats till större orter. Detta har medfört att föräldrarna är tvungna att skjutsa sina barn till och från skolan två gånger om dagen. I familjer utan tillgång till bil måste barn i åldern 6–14 år använda den ordinarie linjetrafiken (buss, tåg), vilket ofta innebär långa avstånd till hållplatsen, långa väntetider och två eller flera byten. Development, Ungerns demonstrationsförsök i ARTS-projektet, tacklade dessa problem i kommunen Kecskemét.

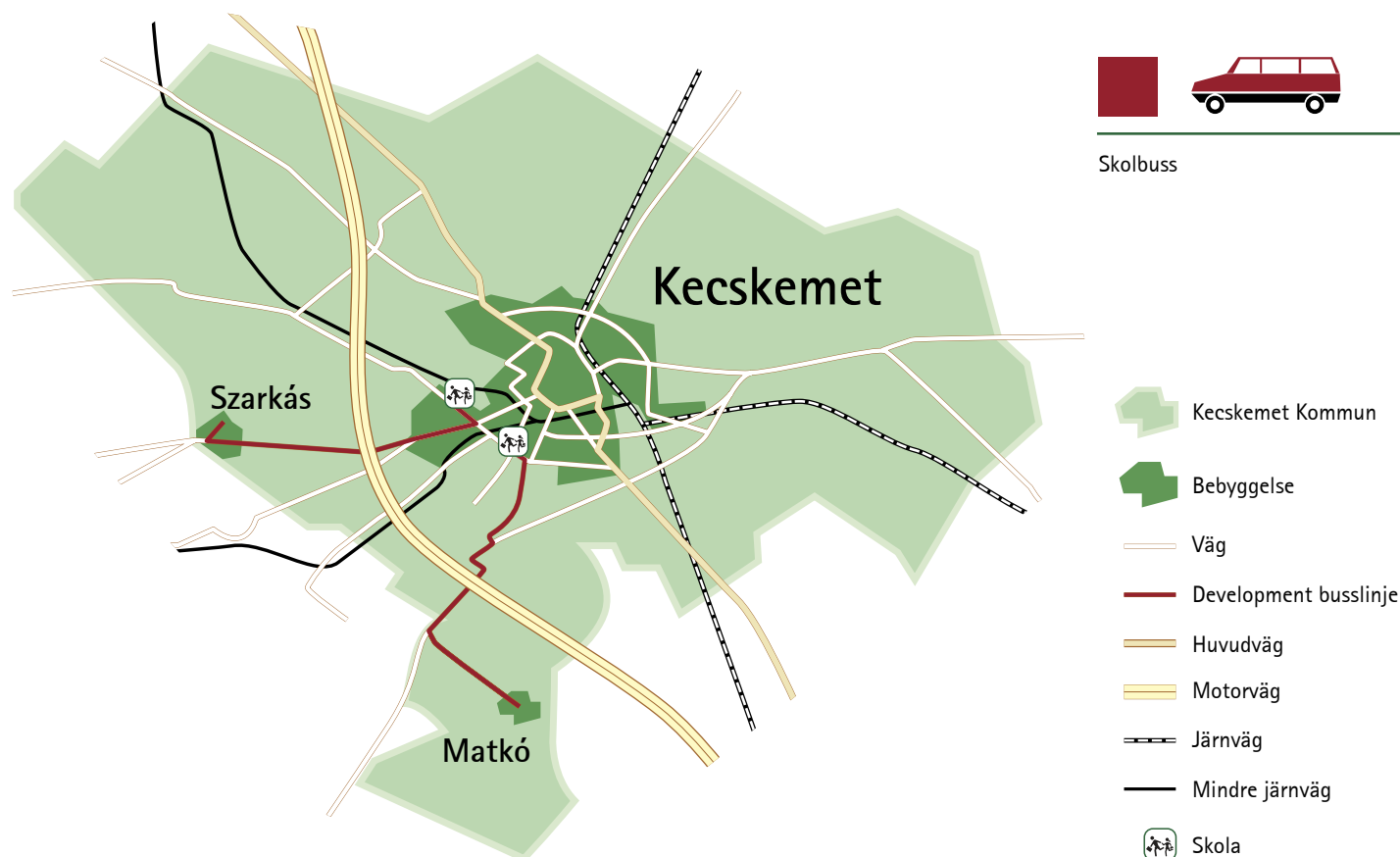
Varje dag transporterade två bussar elever från orterna Matkópuszta och Szarkás till grundskolan i Kecskemét på morgonen och tillbaka på eftermiddagen. Den lokale bussentreprenören Kunság Volán hade kontrakterats för trafiken. En lärare åkte med eleverna i bussen.

I Ungern är det kommunerna som måste tillhandahålla och finansiera skolskjuts. Demonstrationsförsöket började i september 2002 och blev en stor framgång bland både föräldrar och elever.

BUTE Budapest University of Technology and Economics



Kecskemét





Fakta

Trafikeringsform	Skolskjuts till centralort
Yta	85 km ²
Invånare	1.800
Befolkningstäthet	21,2/km ²
Försöksperiod	10 månader
Fordon	2 bussar
Resenärer under projektiden	28.934 elever / 2.226 övriga
Påstigande/dag	156 elever / 2 övriga
Turtäthet	mån-fre; två gånger per dag

Resenärer

Statistik och erfarenheter som presenteras i det följande baseras på information från entreprenören, den medåkande läraren och individuella erfarenheter:

45 elever och en lärare använder sig av skolskjutsen till/från Matko varje skoldag. Alla stiger av i Kecskemet, vid grundskolan "Halasi". På en dag har Matko - Kecskemet - Matko-linjen 92 påstigande (90 resor av elever, 2 av den medåkande läraren).

33 elever och 5 övriga resenärer åkte med Kecskemet-Szarkas skolskjutsen till Kecskemet varje morgon och 16 elever åkte från Kecskemet till Szarkas Gordon-skolan. Det totala antalet påstigande var 110 per dag på denna linje.

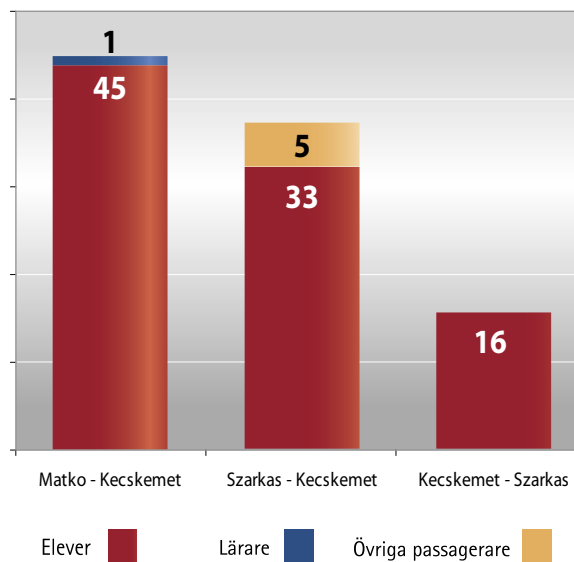
Erfarenheter

Hur elever ska ta sig till och från skolan är fortfarande ett olöst och kännbart problem i Ungern, speciellt på landsbygden. Elever som går i skolan relativt långt från hemmet åker antingen med den reguljära kollektivtrafiken eller blir skjutsade i bil, om familjen har tillgång till sådan. Behovet av speciell skolskjutstrafik har ökat till följd av att många små, lokala skolor har lagts ner.

För att bidra till utvecklingen av ny skolskjutstrafik infördes två skolbusslinjer mellan centralorten Kecskemet och de två närliggande orterna Matkó and Szarkás. Demonstrationsprojektet fick namnet Development. Tanken med projektet var att det skulle bli ett exempel även för andra kommuner i Ungern och hjälpa elever på landsbygden att få en bra utbildning utan att behöva flytta från sin hemort. Skolskjutslinjerna trafikerades varje skoldag på morgonen och eftermiddagen, efter en fast tidtabell. Medelreslängden var 11-12 km och resan tog i snitt 15-20 minuter.

Demonstrationsprojektet var framgångsrikt. Eleverna, deras föräldrar och andra passagerare var nöjda med trafiken. På Matko-Kecskemet-linjen åkte en lärare med i bussen, eftersom inga andra vuxna följde med och elevantalet var mycket stort.

Samarbetet mellan berörda organisationer fungerade smidigt och effektivt, kommunen betalade för månadskorten, och entreprenören Kunsag Volan utförde trafiken. Resenärer och föräldrar tyckte det var mycket positivt att de blev tillfrågade om sin åsikt om trafiken och på så vis kunde föreslå förbättringar. Andra myndigheter/organisationer var inte speciellt aktiva under projektiden, vilket inte var helt oväntat med tanke på trafikens ringa omfattning.



Den detaljerade förstudien och planeringen innebar att inga allvarliga problem uppstod under försöksperioden. Dock behövde kommunen och entreprenören mer konsult hjälp från universitetet än de hade tänkt sig, eftersom de hade mycket liten erfarenhet av liknande projekt. Det finns en chans att utvecklingen av liknande trafik på landsbygden kommer att bidra till att den negativa befolkningsutvecklingen på den ungerska landsbygden förhindras.



Wales



Cymru

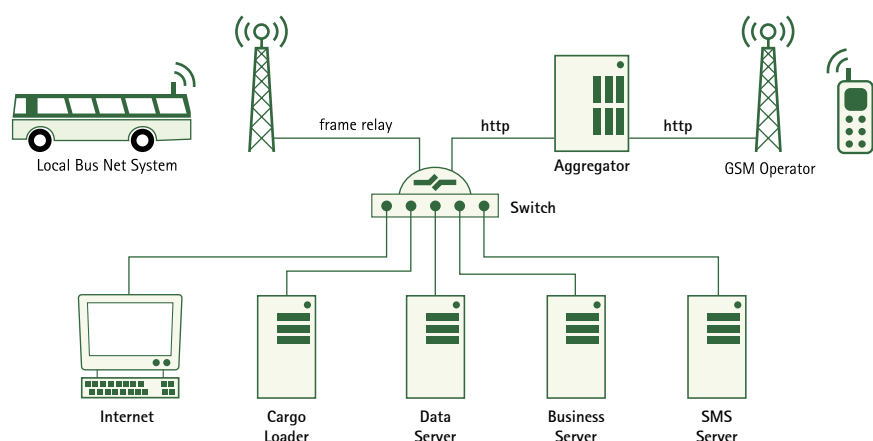
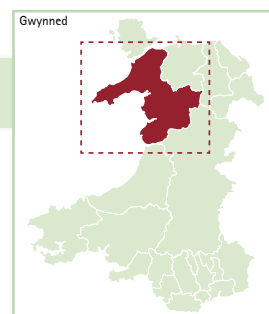
Realtidssystem

Det walesiska demonstrationsprojektet Cymru handlade om införandet av nya IT-lösningar i landsbygdstrafiken. Projektet gav invånarna på landsbygden i Gwynedd i Wales realtidsinformation via mobiltelefon (SMS) och talsvar (fast telefon).

Demonstrationsprojektet inom ARTS gjorde det möjligt för invånarna att på ett enkelt sätt få realtidsinformation innan en resa påbörjades, genom att ringa ett informationsnummer till talsvar från sin hemtelefon. Ägare av mobiltelefoner kunde få motsvarande information via ett SMS-meddelande, antingen innan eller under resan. All information var tillgänglig på walesiska och engelska.

Demonstrationsförsöket startade i februari 2003 och inriktades på lokala busslinjer, som trafikeras dagligen och är till för arbetspendling, inköp och andra lokala ärenden. Man räknade även med att servicen skulle bli värdefull för besökare i området, eftersom den förbättrade tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet.

Transport & Travel Research Ltd (TTR)



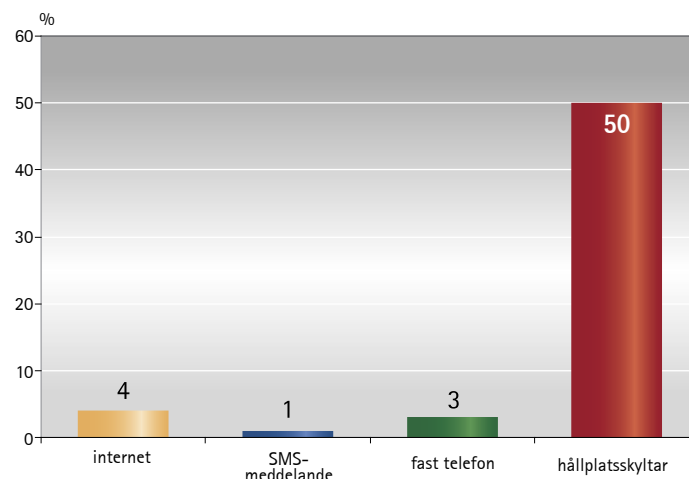


Fakta

Trafikeringsform	Realtidssystem
Yta, Gwynedd*)	2.548 km ²
Invånare, Gwynedd*)	116.800
Befolkningstäthet*)	45.8 / km ²
Försöksperiod.	3 månader
Linjer	3 linjer (Linje 3, 12 och 32/35)
Infokanaler för realtid:	Internet, SMS, hållplatsskyltar och talsvar

*) Dessa siffror är för hela regionen Gwynedd. Uppskattningsvis kan en femtedel av invånarna i området dra nytta av demonstrationsprojektet.

Användning av realtidsinformation



Erfarenheter

Undersökningar bland bussresenärer gjordes både innan och efter realtidssystemet hade införts i Gwynedd. De viktigaste resultaten från projektet är:

- Med stor marginal utnyttjades realtidsinformation på hållplatsskyltar i störst omfattning. SMS-tjänsten och talsvar förväntas dock öka i framtiden.
- En större andel av de tillfrågade använder sig nu av mobiltelefonen för att få trafikinformation, jämfört med innan systemet infördes (39% resp 23%)
- En större andel av de tillfrågade skulle kunna tänka sig att nu använda sig av mobiltelefonen för att erhålla trafikinformation, jämfört med innan systemet infördes (55% resp 39%)
- Över hälften av de tillfrågade sa att de kände större tillförlitlighet till kollektivtrafiken efter att realtidssystemet hade införts.
- Mer än hälften av de tillfrågade angav att tillgängligheten till service i demonstrationsområdet hade ökat efter att realtidssystemet hade införts.

En av de viktigaste lärdomarna från Cymru är att man inte ska underskatta den tid det tar att planera och införa ett realtidssystem. Även om systemet var färdigutvecklat och etablerat på marknaden blev implementeringstiden avsevärt längre än huvudmannen, Gwynedd Council, hade tänkt sig. Omfattningen av arbetet med att införa ett tvåspråkigt realtidssystem underskattades vid planeringen. Om systemet skulle ha handlats upp igen hade huvudmannen gjort en mer detaljerad specifikation för utvecklingen av den tvåspråkiga modulen.

Erfarenheten från Cymru är att det är nödvändigt att utrusta största möjliga andel av fordonsflottan med nödvändig utrustning.

Detta för att säkerställa en så problemfri drift som möjligt. Men samtidigt ska man inte gå till överdrift, eftersom ett realtidssystem är dyrt. Sitter det t ex en fordonsdator i bussen, så ska det bero på att den verkligen behövs.

Den viktigaste lärdomen är att alla entreprenörer i området måste vara involverade om man ska uppnå en smidig drift av systemet. En annan viktig lärdom är att ett gott och nära samarbete mellan olika berörda myndigheter och trafikhuvudmän är ytterst viktigt om systemet ska fungera effektivt. Detta uppmärksammades när trafikhuvudmannen omformade en linje till två linjer, vilket innebär att dubbelt så många fordon var måste utrustas med fordonsdatorer. Resultatet blev att alla fordon på en av linjerna inte kunde förses med nödvändig utrustning för att realtidssystemet skulle fungera.

Den långa planerings- och implementeringstiden visade sig föra något gott med sig; systemet marknadsfördes under en lång period. Även om det är önskvärt att så tidigt som möjligt informera om ett nytt realtidssystem är det viktigt att systemet är tillförlitligt när man går ut med informationen. Med detta i åtanke gick information om Cymrus realtidssystem först ut i liten skala, och i stor skala först när systemet fungerade problemfritt.

På grund av att EU-projektet var tidsbegränsat, var det tyvärr nödvändigt att utvärdera Cymru innan några verkliga effekter kunde mätas. Man bör planera ett antal efterstudier i olika tidsintervaller för att kunna utvärdera effekterna av de olika åtgärderna på kort, medellång och lång sikt.

Om ARTS

ARTS (Action on the integration of Rural Transport Services) är ett projekt inom EU:s femte ramprogram – competitive and sustainable growth.

Huvudsyftet med ARTS-projektet var att undersöka och visa hur man genom nya lösningar kan tillhandahålla effektiva transporter på landsbygden. Demonstrationsprojekten inom ARTS var småskaliga kollektivtrafikförsök på landsbygden, där det är svårt att finansiera konventionell linjetrafik. Demonstrationsprojekten berörde flera intressanta områden: anropsstyrd trafik, samordnad trafik, funktionshinderanpassad trafik, trafik utförd av frivilliga samt realtidsinformation inom landsbygdstrafiken.

För att kunna dra nytta av resultaten inom hela EU lades stor vikt vid att göra resultaten tillämpbara över de geografiska gränserna. Projektet identifierade hinder som kan bromsa utvecklingen av sådana lösningar och visade på möjliga sätt att överbygga dessa hinder.

Projektgrupp

Projektsamordning

ETT: Equipo de técnicos en Transporte y Territorio s.a (Spanien)

Deltagande organisationer och företag

USC: University of Santiago de Compostela (Spanien)

TTR: Transport & Travel Research Ltd (Storbritannien)

ILS: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Tyskland)

JP-T: JP-Transplan Ltd (Finland)

BOKU-ITS: University for Bodenkultur Vienna – Institute for Transport Studies (Österrike)

TLTC: Bealtaine Limited Taylor Lightfoot Transport Consultants (Irland)

FORTH: Foundation for research and technology Hellas (Grekland)

TRIV: Trivector Traffic AB (Sverige)

XUN: Xunta de Galicia. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda. Dirección Xeral de Transportes (Spanien)

BUTE: University of Budapest (Ungern)

SCT: Soluziona Consultoría y Tecnología, S.L. (Spanien)

KUN: Kungsag Volan L.S (Ungern)

NAW: National Assembly for Wales (Storbritannien)

ISLH: Provincial State Office of Eastern Finland (Finland)

UG: Údarás na Gaeltachta (Irland)

HER: Prefecture of Heraklio (Grekland)

GOT: Gotlands Kommun (Sverige)

AMOR: Forschungsgesellschaft Mobilität FGM. Austrian Mobility Research (Österrike)

IVV: Ingenieurgruppe IVV-Aachen (Tyskland)

ECORYS Transport (Nederländerna)

LV: Langzaam Verkeer VZW (Belgien)

CTA: The Community Transport Association (Storbritannien)

Information och kontakt

För ytterligare information och kontakt med deltagande företag och organisationer hänvisar vi till vår webbplats på internet: www.rural-transport.net.

Förbättrad kollektivtrafik på landsbygden har visat sig spela en stor roll för att göra dessa områden attraktivare för invånarna. Utveckling av landsbygdstrafik är nödvändig för att sätta stopp för avfolkningen och kan ses som en aktiv åtgärd för lokal och social utveckling. Utveckling av landsbygdstrafik hjälper människor i landsbygdsområden att förbättra sin livskvalitet genom att ge människor utan tillgång till bil – t ex ungdomar, studenter, invånare utan körkort samt äldre och funktionshindrade – en ökad tillgänglighet till olika aktiviteter.

Den här handboken är resultatet av det europeiska forskningsprojektet ARTS – Actions on the integration of Rural Transport Services. Syftet med handboken är att hjälpa dig vid planering, drift och utvärdering av landsbygdstrafik.

I ARTS har åtta demonstrationsprojekt genomförts på landsbygden i åtta olika europeiska länder – Österrike, Finland, Grekland, Irland, Ungern, Sverige, Spanien och Wales (Storbritannien).

Demonstrationsprojekten tillämpade olika trafikeringskoncept. De österrikiska, irländska, finska och svenska demonstrationsprojekten handlade om olika former av efterfrågestyrd trafik. De ungerska, grekiska och spanska demonstrationsprojekten byggde på samordnad skolskjutstrafik, medan det walesiska använde sig av realtidsinformation inom landsbygds-trafiken.

I slutet av handboken hittar du detaljerade beskrivningar av de olika demonstrationsprojekten.

Handboken ger dig råd på en övergripande nivå. Råden baseras på vunna erfarenheter och slutsatser från demonstrationsförsöken samt på expertkunnande från projektmedlemmarna i ARTS.

www.rural-transport.net

[Project](#) | [Downloads](#) | [Demonstrations](#) | [Handbook](#) | [Conference](#) | [Findings](#) | [Contacts](#)